

N.º 346 - ENERO 1997

MAR

La UE y Marruecos
modifican el
acuerdo de pesca

LA FLOTA DE CEFALÓPODOS PARARÁ CUATRO MESES

El Gobierno
cumplió sus
compromisos

**LAS PENSIONES
SUBIERON EL 2,6%
Y MANTIENEN EL
PODER
ADQUISITIVO**

Nuevos TACs y
cuotas en aguas
comunitarias

**ESPAÑA
PESCARÁ MÁS**

Revista **MAR**

Génova, 20, 5º. 28004 MADRID
Telfs. 310 46 26 - 310 04 07

LA REVISTA DECANA DEL SECTOR MARÍTIMO PESQUERO

*Casi 20.000
ejemplares de tirada*

*La información
más completa*

*La publicidad
más rentable*

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



PENSIONES y pesca han sido los ejes sobre los que ha pivotado durante las últimas semanas la actualidad en el sector marítimo pesquero.

Desde el pasado uno de enero, las pensiones han registrado un crecimiento del 2,6%, porcentaje que permite a este amplio colectivo el mantenimiento de su poder adquisitivo. Con esta decisión, el Gobierno cumple el compromiso adquirido en el acuerdo suscrito con las organizaciones sindicales.

En materia sociolaboral, para el colectivo marítimo pesquero es de gran importancia el acuerdo suscrito en este caso a tres bandas, Gobierno, empresarios y sindicatos sobre formación profesional que debe servir para sentar las bases de un nuevo Plan.

Finalmente, cabe señalar el inicio de una amplia campaña para la prevención de riesgos laborales.

EN el campo de la pesca, se han producido hechos de interés para el sector.

Como ya es tradicional, en el último consejo de los ministros de Pesca de la Unión Europea de 1996 se aprobaron los nuevos TACs y cuotas de pesca para este ejercicio. Corren malos aires en materia de caladeros y la palabra más habitual es recorte. Sin embargo, frente a esta filosofía dominante, se logró un compromiso en líneas generales bueno para España. Una gran parte de las especies mantienen sus cuotas y se han registrado incrementos en especies tan importantes como merluza o el gallo.

También de Bruselas, tal como se esperaba y habíamos señalado en estas páginas, se produjo la prórroga del III POP y el Consejo se ha dado un plazo hasta el próximo 30

30 DÍAS

PENSIONES, BRUSELAS, MARRUECOS

de abril para aprobar las nuevas reglas de juego hasta 1999 con unas propuestas de recorte del 20% para los caladeros que se hallen casi esquilados y del 15% para los sobreexplotados, mientras se mantendría el esfuerzo para el resto. Para España, la propuesta de la presidencia irlandesa parece asumible.

Al año de la entrada en vigor, las autoridades de Rabat han puesto ya por primera vez sobre la mesa el acuerdo de pesca para introducir modificaciones en lo referido a la parada biológica para la flota de los cefalopoderos que han pasado de la inactividad en los meses de septiembre y octubre, a repetir esta situación también en marzo y abril. Bruselas se negó en primera instancia y al final Rabat impuso sus planteamientos. Noticia mala en principio para ese sector que lleva ya una década perseguido por Marruecos reduciendo flota y períodos de actividad. Mala por lo que supone de más paro y por lo que puede suponer de un precedente para otras flotas. Pero, puede ser positiva si Marruecos cumple por primera vez su compromiso de que es ese período paren todas las flotas del caladero. Podría

ser un dato importante para su recuperación.

Finalmente, en el mundo de la pesca, cabe destacar el impulso dado desde la Secretaría General de Pesca para aplicar el IFOP al pasar en ocho meses el porcentaje de gasto sobre las previsiones comunitarias del 8% que había en mayo, a casi el 25% que había ya en noviembre. El objetivo es llegar a final de este año con el 50%. El importante que se gasten los recursos del IFOP, no gastar por gastar, sino de acuerdo con los planes previstos. Pero es un dinero que no debería estar pendiente al final del plan en 1999 porque en ese caso, Bruselas no asignaría nuevos fondos.

Como se ve, el año ha comenzado caliente. Y, en Mar, seguimos; con la mirada puesta en prestar un servicio al sector, a todo el sector marítimo-pesquero, desde el buque insignia de las prestaciones sociales que supone el Instituto Social de la Marina del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. ■

Vidal Maté





MANUAL MARÍTIMO PESQUERO DE GALICIA

CON el objetivo de aportar una orientación en materia marítimo pesquera a todos aquellos, profesionales o aficionados que realizan su actividad en las costas gallegas, Ediciones Xerais de Galicia acaba de publicar una importante obra eminentemente práctica para el conjunto del sector. Este libro, que ha contado con el apoyo de diferentes instituciones como la Consellería de Agricultura de la Xunta y el Instituto Hidrográfico de la Marina, pretende servir de manual vivo indispensable tanto para quienes poseen una formación importante sobre este tipo de cuestiones como para quienes tienen unos conocimientos más elementales. Es como el catecismo para la gente del mar.

De acuerdo con este planteamiento, el autor de la obra, Ramón A. Rivas Lago, ha diseñado un trabajo dividido en varios capítulos con los que se engloba todo lo que puede ser de interés para el sector que vive en el mar.

Una primera parte está referida a la seguridad marítima.

En la misma se abordan todas las cuestiones importantes



en este campo como consejos prácticos a la hora de salir al mar, qué hacer en caso de mal tiempo, niebla, colisión, incendio, cuando se abre una vía de agua, cómo abandonar el barco en caso de siniestro, operacio-

nes de rescate, salvavidas, radiobaliza, señales de urgencia, varadas, consejos prácticos sobre diferentes pesquerías y hasta cómo se debe hacer la manipulación de los peces.

En una segunda parte se

ofrecen consejos sobre el comportamiento en diferentes condiciones climatológicas.

En una tercera parte se dan consejos prácticos sobre cómo debe ser la navegación costera y qué hacer cuando se presente algún problema.

En una cuarta parte, en la misma línea de la obra eminentemente práctica, se da información sobre cómo desarrollar las diferentes maniobras de una embarcación tanto en mar como en puerto.

Una quinta parte está referida a dar información sobre el conjunto de luces, marcas u otras señalizaciones que existen en el sector marítimo pesquero y que es indispensable conocer cuando se sale a la mar.

La sexta parte del libro está dedicada a informar sobre las artes y los aparejos de pesca reglamentados por la comunidad autónoma gallega así como sobre el manejo de los mismos.

Una séptima parte da una información completa sobre cada uno de los caladeros de la costa gallega para terminar la obra con información sobre la normativa en materia de pesca de la comunidad autónoma. ■



6 SUBIERON LAS PENSIONES

El Gobierno cumplió sus compromisos. Las pensiones subieron el 2,6% y mantienen el poder adquisitivo.

14 MODIFICADO EL ACUERDO CON MARRUECOS

La Unión Europea y Marruecos ampliaron de dos a cuatro meses la parada biológica para la flota de cefalópodos



18 NUEVOS TACs y CUOTAS PARA 1997

Bruselas fijó nuevos TACs y cuotas pesqueras y España logró aumentar en merluza, rape y gallo.

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

Director general: Rafael Mateos Carrasco.

Director: Vidal Maté.

Redacción: Raúl Gutiérrez, Inés Otero, Mery Varona y Concha Hernández Carazo.

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:** Inspector Torralba, 9 - Tel. (952) 68 16 64. **Santa Cruz de Tenerife:** Avda de Anaga - Tel. (922) 27 11 50. **Santander:** Casa del Mar. Avda. Soliña, s/n. - Tel. (942) 21 46 00. **Sevilla:** Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. **Tarragona:** Casa del Mar. Fco. Bastos, s/n. - Tel. (977) 22 71 66. **Valencia:** Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16. **Vigo:** Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. (966) 29 09 50. **Vilagarcía de Arosa:** Casa del Mar. Avda. de la Marina, s/n. - Tel. (966) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

Redacción y Administración: Génova, 20, 5.ª planta. 28004 MADRID. Teléfonos (91) 310 04 07/319 35 65. Fax 319 91 34. María Victoria Ugarte.

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

Imprime: ARTEGRAF. Sebastián Gómez, 5. 28028 MADRID. Depósito Legal: M. 16516/1963. NIPD: 205-96-002-3

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



El Gobierno cumplió su compromiso de mantener el poder adquisitivo.

LAS PENSIONES SUBIERON EL 2'6 %

LAS pensiones de la Seguridad Social han subido a partir del mes de enero y para todo el año 1997 un 2,6%, según un Real Decreto del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales que fue aprobado en el primer Consejo de Ministros celebrado este año. La revalorización afecta tanto a las pensiones contributivas como a las no contributivas, de esta forma, según los responsables del Ministerio de Trabajo "el Gobierno cumple su compromiso de garantizar el mantenimiento del poder adquisitivo de las prestaciones de acuerdo con el IPC previsto para este año". En el futuro, la actualización anual según la inflación quedará garantizada por Ley de forma permanente, gracias al Acuerdo sobre Consolidación y Racionalización del Sistema de la Seguridad Social firmado por el Gobierno y los sindicatos el pasado mes de octubre. Aunque este acuerdo no tiene aún el rango de Ley puesto que se encuentra en trámite parlamentario, se espera que sea aprobado en el primer trimestre de este año, ya que cuenta con el apoyo de los socios nacionalistas del Gobierno del Partido Popular, Convergencia i Unió y los partidos nacionalistas vasco y canario.

Los más de siete millones de pensionistas existentes en España han visto incrementadas sus nóminas en un 2,6% en el mes de enero, gracias al Real Decreto del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, aprobado en el primer Consejo de Ministros del año. Con este aumento las prestaciones quedan actualizadas de acuerdo con el IPC (Índice de Precios al Consumo) previsto para este año. A partir de ahora la pensión mínima con cónyuge a cargo queda establecida en 64.505 pesetas mensuales y la máxima en 284.198 pesetas mensuales.

Pensiones contributivas

Tras el incremento realizado por el Gobierno la cuantía de las pensiones queda fijada de la siguiente manera: la pensión mínima familiar para mayores de 65 años con cónyuge a cargo se sitúa en las 64.505 pesetas mensuales (903.070 anuales). En caso de no existir cónyuge a cargo la cuantía se fija en 54.825 pesetas mensuales (767.550 anuales). Si el titular es menor de 65 años estas cantidades pasan de ser de 56.460 pesetas mensuales (790.440 anuales) con cónyuge y de 47.850 pesetas mensuales (669.900 anuales) sin cónyuge.

La pensión mínima por viudedad ha quedado fijada en 54.825 pesetas mensuales (767.550 anuales) en caso de

que el preceptor sea mayor de 65 años. Si tuviese entre 60 y 64 años la pensión mínima es de 47.850 pesetas mensuales (669.900 pesetas al año) y si la edad del viudo es menor de 60 años cobrará mensualmente 36.510 pesetas (511.140 al año).

En los casos en que la prestación sea por invalidez permanente las pensiones con cónyuge a cargo oscilarán entre las 96.760 pesetas mensuales (1.354.640 pesetas anuales) para la gran invalidez y las 64.505 pesetas mensuales para la invalidez absoluta, la total con edad de 65 o más años y la parcial por accidente de trabajo con 65 o más años. En caso de que el preceptor no tenga cónyuge a su cargo estas cantidades para las mismas prestaciones sería de

82.240 y 54.825 pesetas mensuales. El subsidio de invalidez provisional se ha fijado en 47.535 y 40.690 pesetas mensuales, según que el beneficiario tenga cónyuge o no.

Por lo que se refiere a las pensiones de orfandad, existen dos tipos: por beneficiario, que percibirá 16.215 pesetas mensuales (227.010 pesetas anuales) y absoluta, con un solo beneficiario que percibirá 52.725 pesetas mensuales (738.150 anuales). Las pensiones por favor familiar serán de 16.215 pesetas mensuales por beneficiario y si no existe viuda ni huérfano las prestaciones serán de 41.775 y 36.510 pesetas mensuales dependiendo de que el beneficiario tenga más de 65 años o menos de esa edad.

Las pensiones del extinguido Seguro Obligatorio de Vejez e Invalidez (SOVI), siempre que no concurran con otras, se revalorizan también y quedan establecidas en 548.800 pesetas anuales, es decir, en 39.200 pesetas mensuales. El límite para tener derecho a la percepción de complementos de mínimos se ha establecido en 805.900 pesetas, y en 940.090 cuando hay cónyuge a cargo. Los pensionistas que perciben complementos de mínimos y hayan tenido otros ingresos superiores a las 785.476 pesetas en el año 1996, deberán presentar declaración de los

mismos antes del primero de marzo del presente año.

Pensiones no contributivas y otras prestaciones

Las pensiones no contributivas, es decir, aquellas que perciben los beneficiarios sin otros ingresos y que no han cotizado a la Seguridad Social, han quedado fijadas en 36.510 pesetas mensuales. Según el Real Decreto han quedado también revalorizadas las siguientes prestaciones:

- Con carácter general, tendrán derecho a cobrar las prestaciones por hijo a cargo las familias cuyos ingresos no superen un tope fijado en 1.157.414 pesetas anuales.
- La prestación económica de la Seguridad Social por hijo a cargo, con 18 o más años de edad y con un grado de minusvalía igual o superior al 65% será, en 1997, de 438.120 pesetas anuales.
- Si el hijo a cargo tiene 18 o más años y el grado de minusvalía es del 75% o más, y necesita el cuidado de una persona para la realización de actos esenciales de la vida, la cuantía de la prestación económica será de 657.180 pesetas anuales.
- Las pensiones extraordinarias originadas por actos de terrorismo se revalorizarán en los mismos términos y condiciones del resto de las prestaciones. Dichas pensiones no están sujetas a límite alguno y, por tanto quedan excluidas del tope máximo establecido para el resto del sistema.

Finalmente cabe mencionar que el tope máximo de las pensiones se ha fijado en 284.198 pesetas mensuales (3.978.772 pesetas anuales). Por encima de esa cantidad las pensiones no se revalorizan. ■

Concha Hernández Carazo

La pensión mínima de jubilación se ha establecido en 64.505 pesetas mensuales por catorce pagas.

CUANTIA DE LAS PENSIONES MINIMAS PARA 1997 REVALORIZACION 2,6%				
	PTAS. MES		PTAS. AÑO	
	Con cónyuge	Sin cónyuge	Con cónyuge	Sin cónyuge
JUBILACION				
Edad con 65 o más años	64.505	54.825	903.070	767.550
Edad menor de 65 años	56.460	47.850	790.440	669.900
INVALIDEZ PERMANENTE				
Gran invalidez	96.760	82.240	1.354.640	1.151.360
Absoluta	64.505	54.825	903.070	767.550
Total con edad de 65 años o más	64.505	54.825	903.070	767.550
Parcial de A.T. 65 o más años	64.505	54.825	903.070	767.550
VIUDEDAD				
Edad con 65 o más años		54.825		767.550
Edad de 60 a 64 años		47.850		669.900
Edad menor de 60 años		36.510		511.140
ORFANDAD				
Por beneficiario		16.215		227.010
Absoluta		52.725		738.150
FAVOR FAMILIARES				
Por beneficiario		16.215		227.010
Si no existe viuda ni huérfano pensionista:				
*Beneficiario con 65 o más años		41.775		584.850
*Beneficiario menor de 65 años		36.510		511.140
SUBSIDIO INV. PROVISIONAL				
	47.535	40.690	570.420	488.280
CUANTÍAS DEL S.O.V.I.				
	39.200		548.800	
PENSIONES NO CONTRIBUTIVAS				
	36.510		511.140	

TOPE MAXIMO DE PENSION:	
284.198 ptas al mes	3.978.772





Es el quinto pacto alcanzado en las Mesas de Diálogo Social

GOBIERNO, SINDICATOS Y EMPRESARIOS FIRMAN EL ACUERDO SOBRE FORMACIÓN PROFESIONAL

Gobierno, Sindicatos y Empresarios firmaron el pasado 19 de diciembre el Acuerdo que fija las bases de la política de Formación Profesional para los próximos cuatro años y que dará lugar a la elaboración del II Programa Nacional de Formación Profesional por el nuevo Consejo General de Formación Profesional, ampliado a las Comunidades Autónomas. Con este acuerdo el

Gobierno consiguió cerrar la quinta mesa del denominado Diálogo Social, quedando únicamente pendiente la negociación de la Reforma del Mercado de Trabajo que, en la actualidad, está siendo negociada por los empresarios y los sindicatos, estando el Gobierno a la espera de que estos lleguen a un acuerdo y evitar el tener que hacerla unilateralmente.

POR parte del Gobierno firmaron los Ministros de Trabajo y Asuntos Sociales, Javier Arenas y de Educación y Cultura, Esperanza Aguirre. Los agentes sociales están representados por los secretarios generales de la Unión General de Trabajadores y Comisiones Obreras, Cándido Méndez y Antonio Gutiérrez y los presidentes de la CEOE, José María Cuevas y de CEPYME, Manuel Otero Luna. En este acto se firmaron en realidad tres acuerdos: el de la Formación Profesional que afecta a la Formación inicial o de inserción de jóvenes, antes Reglada; a la Ocupacional para desempleados, gestionada por el INEM y a la Continua para

trabajadores ocupados. Otro acuerdo rubricado es de carácter bipartito, entre las organizaciones sindicales UGT, CCOO y CIG y las empresariales CEOE y CEPYME y en él se establece el desarrollo, para los próximos cuatro años, de la Formación Continua en las empresas, así como de autónomos, empleados eventuales agrarios y otros colectivos que, hasta ahora, no estaban incluidos, mediante una gestión bipartita y paritaria a través de la fundación para la Formación Continua en la Empresas (FORCEM). Por último, se firmó el Acuerdo Tripartito que gestiona la Formación Continua de trabajadores empleados y que se suscribe sobre las bases del anterior.

Objetivos de la nueva política de Formación Profesional

Con la firma de estos acuerdos el Gobierno y los Agentes Sociales se proponen vertebrar las tres grandes áreas de oferta de formación profesional: la Formación Reglada para jóvenes, competencia de los departamentos de Educación, la Formación Ocupacional dirigida a desempleados, responsabilidad de los Servicios Públicos de Empleo y la Formación Continua de los trabajadores ocupados, como responsabilidad primera de los agentes sociales. Otro objetivo que se han marcado los responsables de la formación ha sido desarrollar un Sistema Nacional de Cualificaciones Profesionales, que facilite las corres-

pondencias y equivalencias entre títulos, certificaciones de profesionalidad, certificados de formación continua y acreditaciones de la experiencia laboral, de manera que los trabajadores y los empleadores entiendan más claramente lo que se demanda y los que se ofrece como cualificación profesional en la totalidad del mercado de trabajo en España.

Mejorar la transición escuela-empresa, modificando el contrato de aprendizaje para convertirlo en un verdadero contrato de formación e impulsar las prácticas no laborales en la empresa que se contemplan en la actual Formación Profesional reglada o inicial forma parte también de los objetivos a conseguir con el nuevo Plan de Formación Profesional. También se contempla



nal, estableciendo un sistema unificado de información tanto sobre las cualificaciones que ofrecen la multiplicidad de instancias formativas, públicas y privadas, de todos los ámbitos territoriales, facilitando con ello la libre circulación de los trabajadores en todo el Estado.

Todos estos objetivos quedarán incorporados en el II Programa Nacional de Formación Profesional que un nuevo Consejo General de la Formación Profesional, incluyendo a todas las Comunidades Autónomas debe aprobar en los próximos meses. También se incluirá en

controversia que hasta ahora existía en torno a estos fondos. En distintos ámbitos y muy especialmente desde el gobierno vasco se habían hecho alusiones a que estos servían para financiar a las empresas y a los sindicatos. Estos fondos salen de las cuotas que aportan los trabajadores y empresarios y supondrá para el presente año unos 160.000 millones de pesetas. También como novedad cabe destacar que en esta formación se prevé la inclusión de otros grupos de población activa que quedaban fuera del anterior, como los trabajadores afiliados en

dos y el 0'35% restante a la formación de parados.

La Fundación para la Formación Continua continuará asumiendo la gestión técnica del sistema de formación continua, que incluye la tramitación, evaluación de planes, la propuesta de financiación, su control y seguimiento. Los pagos de las ayudas se realizarán directamente por el INEM, que mantendrá su función de control financiero junto con los organismos que ya lo venían desarrollando: la Intervención General de la Administración del Estado y los Tribunales de Cuentas español y europeo.

Con la finalidad específica de facilitar el acceso de las pequeñas y medianas empresas (PYMES) a las ayudas a la formación continua, además de haber incorporado a los autónomos, se ha reducido de 200 a 100 el número de trabajadores en plantilla para el conjunto de las empresas que participen en un plan agrupado. También se ha abierto la posibilidad de que presenten planes de empresa, aquellas con plantillas mayores de 100 trabajadores e incluso menores si concurren especiales circunstancias.

En definitiva que, salvo las novedades enunciadas, el sistema de Formación Continua se mantiene en sus líneas esenciales de carácter sectorial y gestión paritaria, basado en los principios de unidad del mercado de trabajo de caja única. Podrán seguir accediendo a las ayudas del mismo las empresas y los trabajadores de todos los sectores y de todas las Comunidades Autónomas.

Al final del acto de la firma de este Acuerdo satisfacción en todas las partes. En el Gobierno, especialmente en el Ministro de Trabajo, que se apunta su quinto acuerdo social y en los interlocutores sociales, quienes se mostraron optimistas por la firma de este acuerdo, ya que, a su juicio, es estratégico para la modernización de las empresas y la economía y contribuirá a dar una mayor estabilidad al mercado de trabajo. El presidente de la CEOE recordó que "con este acuerdo, sindicatos y empresarios asumimos la responsabilidad de administrar una parte de esos fondos que no salen ni de los presupuestos del Estado ni de los impuestos de los ciudadanos". ■

Concha Hernández Carazo.



velar por la eficiencia de los procesos de formación continua y de formación ocupacional, en términos de relacionar más estrecha y flexiblemente los cursos que gestione la Comisión Tripartita para la Formación Continua, así como la Formación Ocupacional para desempleados ofrecida por los Servicios de Empleo, con las necesidades del trabajo en un sistema productivo que ha de adaptarse a cambios frecuentes.

Y ya por último también recoge el Acuerdo unos aspectos sustantivos al funcionamiento de todos y cada uno de los subsistemas de formación profesio-

este II Plan lo estipulado en el Acuerdo Bipartito sobre la Formación continua para trabajadores ocupados.

El INEM controlará los fondos de Formación Continua

Una de las novedades introducidas en el acuerdo sobre la Formación Continua es que será el Instituto Nacional de Empleo (INEM) el encargado de modo exclusivo de la gestión económica de los fondos de la formación continua para acabar con la

Régimen Agrario de Seguridad Social, los autónomos, los trabajadores fijos discontinuos y otros. Este acuerdo estará vigente hasta el año 2000 y dispondrá de unos fondos cercanos a los 350.000 millones que permitirán dar formación a unos 9 millones de trabajadores. Durante 1996 se formó a dos millones.

La cuota de Formación Profesional se mantendrá invariable en el actual tipo de cotización del 0,7% (0'10% a cargo del trabajador y 0'60% a cargo de la empresa) durante los próximos cuatro años. El 0'35% se destinará a la formación de emplea-

LA campaña, que fue presentada oficialmente por el Secretario General de empleo, Manuel Pimentel, el Director General del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el trabajo, Javier Gómez Horigüela y la Directora General de Trabajo, Soledad Córdova, pretende dar a conocer los principios que han inspirado la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y el Reglamento que la desarrolla a todos los trabajadores y hacerles llegar, asimismo, el principio de que "más vale prevenir que curar", ya que según se ha demostrado la mayoría de los accidentes se pueden evitar. También consideran los responsables del Ministerio de Trabajo que la evaluación de los riesgos es fundamental para conocer cuáles son las causas que los provocan. En este sentido está prevista la elaboración de un Plan de Prevención que cada empresa deberá tener integrado en su cadena de mando.

Aumentan los accidentes

El número de accidentes de trabajo con baja registrados en el tercer trimestre de 1996 se ha incrementado en un 6,21% con respecto al mismo período del año anterior. El total de accidentes de trabajo con baja en los nueve primeros meses del año ha sido de 457.345, lo que supone una subida del 3,5% en igual período del año 95, donde se registraron 441.746.

Presentada por el Secretario General de Empleo

CAMPAÑA DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, a través del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, ha puesto en marcha una campaña de difusión de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, que entró en vigor en febrero de 1996 y cuyo Reglamento de aplicación fue negociado con Sindicatos y Empresarios en la Mesa de Salud Laboral. El texto definitivo fue aprobado el 2 octubre por la comisión Nacional de Seguridad y Salud en el trabajo, en la que participan la Administración, Organizaciones Sindicales y Empresariales representantes de todas las comunidades Autónomas. Ahora con esta campaña, cuyo lema es "Piénselo un momento. Los riesgos en su empresa son fáciles de evitar" el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales pretende, sobre todo, incidir en conceptos como prevención y evaluación de riesgos para evitarlos y controlarlos.

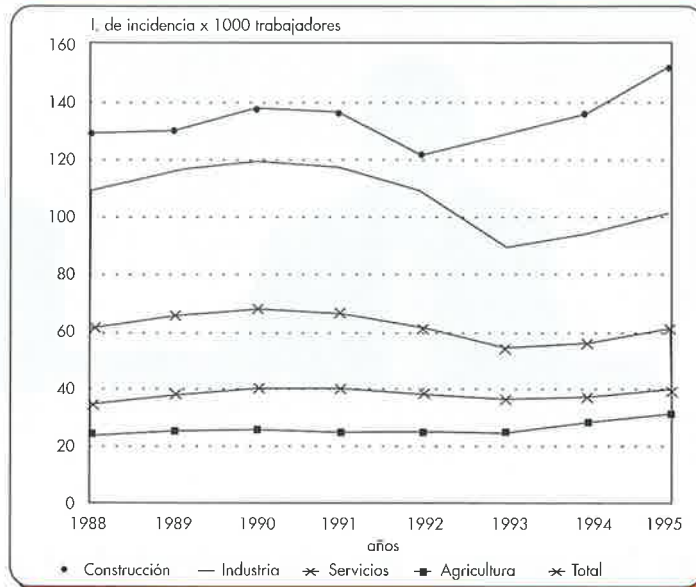


El coste económico de las horas perdidas en 1995 por accidentes laborales ascendió a 2.2 billones de pesetas.

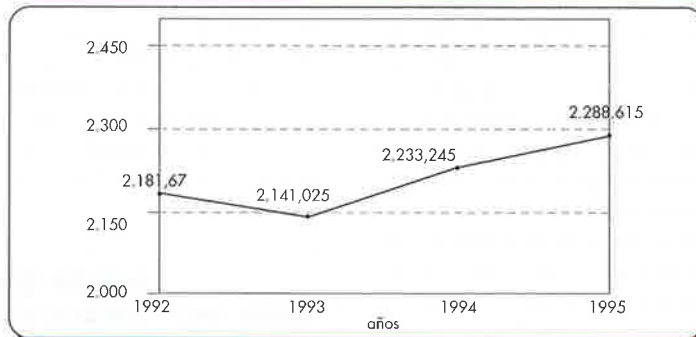
Sectorialmente es Agricultura y Servicios los que presentan un peor comportamiento, con incrementos que van del 10'7% en el agrícola y un 8'4% en Servicios. El sector de la Industria también refleja una subida en el número de accidentes con baja, que se sitúa en 49.497, un 2,7 % más con respecto al tercer trimestre del año pasado. Sin embargo, los accidentes mortales que se han producido en este período, han descendido en un 15,2 % en relación al año pasado, y en especial los originados en la Industria (32'5%) y la Construcción (16'7%).

Según el Director del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, Javier Gómez Hortigüela, "en un porcentaje muy elevado las causas de la siniestralidad están asociadas a elementos fáciles a evitar". En este sentido, ha concretado que las causas de los accidentes se refieren a sobreesfuerzos (manipulación inadecuada de las cargas), golpes por objetos o herramientas y caídas a un mismo nivel. Para el Director General son causas que tiene fáciles soluciones técnicas, como son " un adecuado orden, limpieza y señalización en los centros de trabajo y una apropiada protección de los huecos con riesgo de caídas".

ÍNDICE DE INCIDENCIA DE ACCIDENTES CON BAJA EN JORNADA DE TRABAJO



COSTES POR ACCIDENTES DE TRABAJO Y ENFERMEDAD PROFESIONAL. PERDIDAS ESTIMADAS TOTALES EN MILES DE MILLONES



El coste de los accidentes laborales en el entorno de las empresas alcanza en España la cifra de entre el 1% y 3% del Producto Interior Bruto, lo que grava fuertemente no sólo los resultados de las empresas sino también la economía nacional por la repercusión que tiene en los pagos de la Seguridad Social. Según Gómez Hortigüela solamente por horas perdidas se perdieron, en 1995, 2.2 billones de pesetas, un 3'28 del PIB, lo cual "no es soportable".

La importancia de una ley

Para el Secretario General de Empleo, Manuel Pimentel, los accidentes son un drama y un alto coste para el empresario y para el sistema público de salud, pero ha destacado que para evitarlos se cuenta con un instrumento de primera magnitud como es la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y el Reglamento que la desarrolla, fruto del consenso entre las fuerzas sociales. En la Ley se perfila el marco en el que tienen que desarrollarse las acciones preventivas en coherencia con las decisiones de la Unión Europea que ha creado un acervo jurídico europeo sobre protección de la salud en el trabajo. En este sentido con-



PIÉNSELO UN MOMENTO



LOS RIESGOS EN SU EMPRESA SON FÁCILES DE EVITAR

Para poder controlar los riesgos en su empresa, primero hay que evaluarlos. Ud., que como empresario los conoce de cerca, es quien mejor puede hacerlo.

Ley de Prevención de Riesgos Laborales
es sencillo y es en beneficio de todos.



MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES



INSTITUTO NACIONAL DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO



Según los expertos las causas de siniestralidad están asociadas a elementos fáciles de evitar.

viene recordar que es Bilbao la sede de la Agencia Europea para la Salud e Higiene en el Trabajo. En la Ley se traspone al derecho español todas las directivas comunitarias sobre esta materia, planteando un nuevo enfoque en la prevención cuyos elementos básicos son la planificación de esta desde el momento mismo del diseño del proyecto empresarial, la evaluación de los riesgos y su actualización periódica a medida que se alteren las circunstancias.

Un reglamento consensuado

El Reglamento que desarrolla la Ley de Prevención de Riesgos Laborales ha sido fruto del acuerdo entre todos los agentes sociales representados en el Consejo Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo. En él se desarrollan las premisas fundamentales de la Ley como son la integración de la

prevención como elemento básico que establece la ley, la concreción del concepto de evaluación de los riesgos, como primera obligación del empresario, ya que da lugar a la actividad preventiva, el desarrollo de modalidades de organización para desarrollar las actividades preventivas, la creación de empresas o entidades de servicio de prevención y el establecimiento de las condiciones formativas mínimas para desarrollar las actividades preventivas.

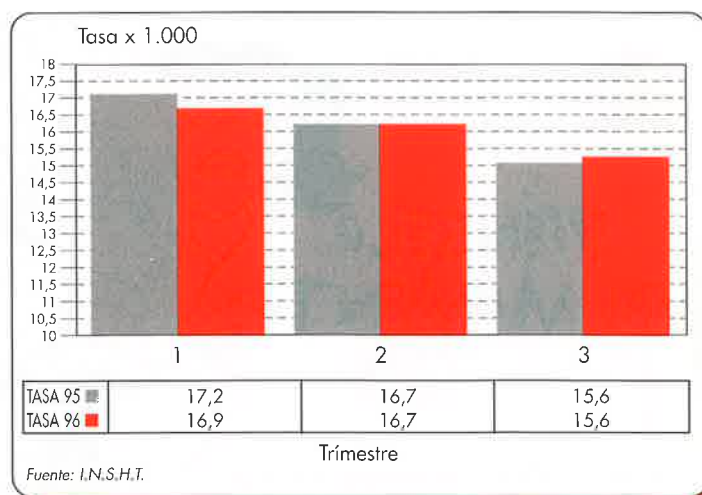
Uno de los aspectos más importantes de este Reglamento es el de **la integración de la acción preventiva**, que supone el conjunto de actividades y actuaciones a efectuar con el fin de integrar la prevención en el conjunto de actividades y decisiones de la empresa. Integración que deberá llevarse a cabo en los niveles jerárquicos, mediante la atribución de responsabilidades a todos y la

asunción por todos ellos de la obligación de incluir la prevención en cualquier actividad o decisión. El establecimiento de esta acción preventiva integrada deberá comprender la siguiente secuencia: identificar

y evitar los riesgos, evaluar los riesgos que no puedan evitarse y planificación de la actividad preventiva a partir de la evaluación.

Por lo que se refiere a la evaluación de los riesgos el

TASA DE SINIESTRALIDAD AÑOS 1995-1996 Base: Población Ocupada Asalariada





PIÉNSELO UN MOMENTO



LOS RIESGOS EN SU EMPRESA SON FÁCILES DE EVITAR

Para poder controlar los riesgos en su empresa, primero hay que evaluarlos. Ud., que como empresario los conoce de cerca, es quien mejor puede hacerlo.

Ley de Prevención de Riesgos Laborales

es sencillo y es en beneficio de todos.



Reglamento lo define como el proceso dirigido a estimar la magnitud de los riesgos, mediante la obtención de información para poder tomar una decisión sobre la necesidad de adoptar medidas preventivas. el procedimiento para ello es la recogida de información, el establecimiento de elementos peligrosos y trabajadores expuestos, evaluación del riesgo y conclusión.

Otro aspecto a considerar por el Reglamento es el de la planificación de la actividad preventiva según la cual se deberá establecer un orden de prioridades en el desarrollo de las actividades preventivas y se deberán considerar una serie de asignaciones de recursos. Asimismo, se tendrá en cuenta la designación de personal para llevar a cabo las actividades preventivas que podrán ser trabajadores de la propia empresa o contratar

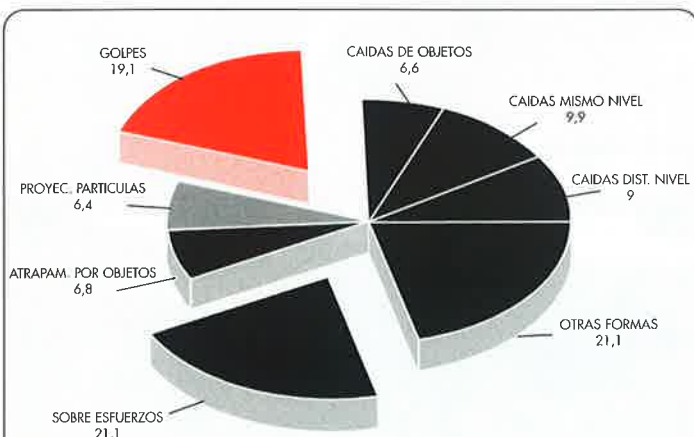


servicios de prevención ajenos. Según que la modalidad sea una u otra se deberán tener en cuenta una serie de requisitos como son la asignación de equipos, recursos humanos mínimos y la presencia de un experto por cada una de las especialidades de Medicina en el Trabajo, Higiene Industrial y Ergonomía y Psicología Aplicada.

Finalmente, en el Reglamento se contemplan también las actividades de tipo formativo y la colaboración que los Servicios de Prevención deberán mantener con el Sistema Nacional de Salud, con los Servicios de Atención Primaria y de asistencia sanitaria especializada, con las campañas sanitarias y epidemiológicas y con el sistema de Información Sanitario. ■

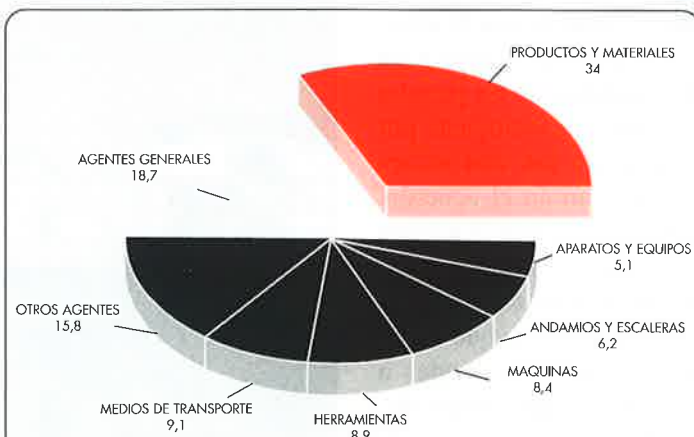
Concha Hernández Carazo.

FORMA DE ACCIDENTES DE TRABAJO CON BAJA EN EL CENTRO DE TRABAJO TOTAL DE ACCIDENTES AÑO 1995 (Datos en %)



Fuente: Anuario de Estadísticas Laborales y Asuntos Sociales, 1995

AGENTE MATERIAL DE LOS ACCIDENTES DE TRABAJO CON BAJA EN EL CENTRO DE TRABAJO TOTAL DE ACCIDENTES AÑO 1995



Fuente: Anuario de Estadísticas Laborales y Asuntos Sociales, 1995

**Primera modificación
al acuerdo pesquero
UE-Marruecos**

LA FLOTA DE CEFALÓPODOS PARARÁ TAMBIÉN EN MARZO Y ABRIL

La flota de cefalopoderos que opera en el caladero saharauí deberá parar también en los meses de marzo y abril según el acuerdo suscrito durante la primera quincena de enero entre una representación de la Unión Europea y Marruecos. Esta parada afectará a unos 110 barcos españoles de los 120 aproximadamente que tiene actualmente la Unión Europea en esas aguas. Por el acuerdo inicial a cuatro años suscrito en noviembre de 1995 y que entró en vigor el uno de diciembre de ese mismo año, la flota dedicada a la captura de cefalópodos paraba los meses de septiembre y octubre.

ACTUALMENTE, POR EL ACUERDO INICIAL, LO HACÍA EN LOS MESES DE SEPTIEMBRE Y OCTUBRE

FUENTES de los armadores han recibido el acuerdo con reticencias y, sobre todo, con muchos temores ante la posibilidad de que Marruecos se aficione a aplicar un alargamiento de las paradas de reposo o biológicas por encima de los dos meses que figuran en el acuerdo. Desde las organizaciones sindicales se ha recibido este cambio con fuertes críticas al considerar que suponen fuertes concesiones a Marruecos que están llevando cada vez más a un mayor paro en las flotas. En





LA PARADA PUEDE SER POSITIVA SI MARRUECOS CUMPLE SU COMPROMISO DE QUE PAREN TODO TIPO DE FLOTAS EN ESAS AGUAS

medios de la Administración, según manifestaciones del secretario general de Pesca Marítima, Samuel Juárez, se reconoce la conveniencia de una medida como esta ante la situación de agotamiento a que estaba llegando este caladero, fundamentalmente por la actividad descontrolada de una serie de flotas artesanales de Marruecos con sistemas de pesca muy agresivos cuyos efectos negativos se estaban trasladando ya hasta aguas más al norte como es el Golfo de Cádiz. Para los responsables de pesca, lo importante en este momento no es que la flota vaya a parar dos meses más, sino el compromiso escrito de las autoridades de Rabat de comprometerse a que, durante los períodos de parada o reposo biológico, no opere en la zona ningún tipo de barco. Con esta medida se lograría la recuperación y la vuelta a la normalidad a corto o medio plazo ya que son especies de rápidas recuperación.

El acuerdo pesquero con Marruecos contemplaba la posibilidad de poner sobre la mesa modificaciones al compromiso inicial a través de las diferentes comisiones técnicas entre Bruselas y Rabat. El pasado mes de di-

LA FLOTA DE CEFALÓPODOS PARARÁ TAMBIÉN EN MARZO Y ABRIL

ciembre, Marruecos planteó a la Unión Europea la necesidad de aumentar el período de parada biológica en dos meses más, con la respuesta negativa de Bruselas. Rabat volvió a la carga el mes de enero. Tras varios días de conversaciones, ambas delegaciones llegaron a un acuerdo por el que la flota dedicada a la pesca de cefalópodos, pulpos y calamares, deberá parar también los meses de marzo y abril, que se suman a los de septiembre y octubre. Actualmente, durante los meses de enero y febrero, mantiene el paro la flota de arrastre de fondo.

La flota de los cefalopoderos es una de las más castigadas por las autoridades de Marruecos durante los últimos años como se pone de manifiesto en los acuerdos firmados en la década de los ochenta. Los barcos con posibilidades de faenar en esas aguas (así como su TRB se han ido reduciendo. Por citar los datos más cercanos, de los 150 barcos del acuerdo anterior se ha pasado a los solamente 130 barcos con los que se partía en el acuerdo de 1995 con 30.212 Toneladas de Registro Bruto, para ir bajando progresivamente a lo largo de todo el período de cuatro años hasta los solamente 86



barcos con 19.920 TRB para 1999.

El sector nacional entiende la necesidad de ir a una mayor parada cuando así lo requiera el caladero con el fin de sostener los recursos. Sin embargo, históricamente se ha rechazado ese ajuste solamente para la flota con bandera española, mientras se mantenía la actividad no solamente en la flota artesanal de Marruecos sino también en otras flotas de terceros países como China o Japón que operan con bandera del país africano. Para los responsables de la flota española de cefalópodos, ese es

uno de los puntos más graves que han afectado a este caladero y, en consecuencia, también para la flota en general. En este momento, con el nuevo compromiso en las manos, el principal interés de los armadores españoles es que el acuerdo de parada lo cumplan toda la flotas.

Para la flota española de cefalópodos, se trata de un caladero importante en cuanto supone anualmente la posibilidad de unas capturas medias de unas 40.000 toneladas. Aproximadamente, el 50% de esa cantidad se destina al mercado nacional. La parte restante

se coloca en otros mercados y, fundamentalmente, en Italia y en Japón, razón esta por la que cada día más los industriales de Marruecos tratan de amarrar más esta especie para su venta directa a los países importadores.

En este momento, los principales interrogantes tras la firma de esta modificación al acuerdo inicial, es ver hasta qué punto Marruecos lleva a efecto lo que en Bruselas fue solamente una declaración de buenas intenciones al señalar que "el país estaba dispuesto a prohibir técnicas de pesca no selectivas en las zonas



Todos responsables

Desde una perspectiva general, no es bueno para el actual acuerdo pesquero con Marruecos que las autoridades de Rabat, al año de la vigencia del mismo, se aficionen a poner sobre la mesa modificaciones a un texto que costó siete meses en redactar y donde ya se establecían importantes recortes. Los acuerdos están para cumplirse y, en este sentido, es importante que Bruselas mantenga frente a Rabat una posición de firmeza para que tras el cefalopodo no vengan otros tipos de flotas. Este cambio sería muy negativo para esta flota de cefalopoderos, si la parada la hace solamete la comunitaria, mientras siguen pescando los demás barcos, tanto artesanales como de otras banderas y terceros países. El nuevo compromiso no

sería tan negativo, llegando incluso a poder calificarse como positivo si, como parece, Marruecos va a impedir que faene en esas aguas ninguna flota en este tiempo de reposo biológico. En este caso la valoración deberá hacerla el sector a final de una campaña para ver cuánto se ha pescado en menor tiempo. Si se logra que Marruecos ponga orden en toda esa flota desordenada y que estaba esquilmando los caladeros, si la parada es para todos, hay paradas que a medio o corto plazo incluso, deben ser positivas. Después de todo, España es uno de los principales países que están impulsando en el mundo una pesca responsable... pero por parte de todos. ■

Vidal Maté.

de producción y eliminar ciertas prácticas que causan perjuicios a la reproducción de recursos cefalopoderos y a los juveniles". Estas medidas de parada biológica se deberán cumplir tanto fuera de las 12 millas, caso de la flota comunitaria como para los barcos que lo hacen cerca de la costa.

En cualquier caso, los efectos de esta nueva parada se deberán ver a la hora de analizar las capturas a lo largo de todo el año.

Ayudas

Al igual que en los casos de otras paradas biológicas, la Administración ha puesto en marcha el habitual sistema de ayudas tanto para los barcos que faenan en ese caladero como para los aproximadamente 1.000 tripulantes de esas embarcaciones. En el caso de los barcos, las ayudas son en función del tamaño del barco, con una media que se podría situar en unos dos millones de pesetas. En caso de los tripulantes, la ayuda para este período de parada adicional será de unas 100.000 pesetas por mes.

V.M.

Nuevas cuotas y TACs para este año en aguas mediterráneas

HABRÁ MÁS CAPTURAS DE MERLUZA, RAPE, GALLO Y BACALAO

El último consejo de los Ministros de Pesca de la Unión Europea dió luz verde el pasado mes de diciembre a las nuevas cuotas y Total Admisible de Capturas (TACs) para este año. Para España se trata de unos buenos resultados en conjunto de acuerdo con la línea de restricciones y estabilidad que pretenden las autoridades comunitarias para la explotación de los caladeros. A pesar de ello, se han logrado incrementos significativos en especies muy importantes para la flota nacional como son los casos de la merluza, rape, gallo y bacalao.



LAS autoridades comunitarias pusieron sobre la mesa unos planes de pesca encaminados a mantener el esfuerzo pesquero en todos los caladeros desde Escocia hasta el Golfo de Cádiz. La Unión Europea es consciente de los problemas de agotamiento que existen para determinadas especies por la sobreexplotación a que se han visto sometidos en los últimos años. De acuerdo con esta situación, una buena parte de las especies que se capturan en aguas comunitarias mantienen los mismos niveles de cuotas que en la campaña precedente.

Estos, entre otros más significativos, son los casos de las pesquerías de abadejo, la anchoa, la bacaladilla, la caballa, la cigala o el jurel.

Por el contrario, España ha logrado aumentos en algunas importantes especies a pesar de esta política de esta-

bilidad en las capturas que plantea e impone en líneas generales Bruselas.

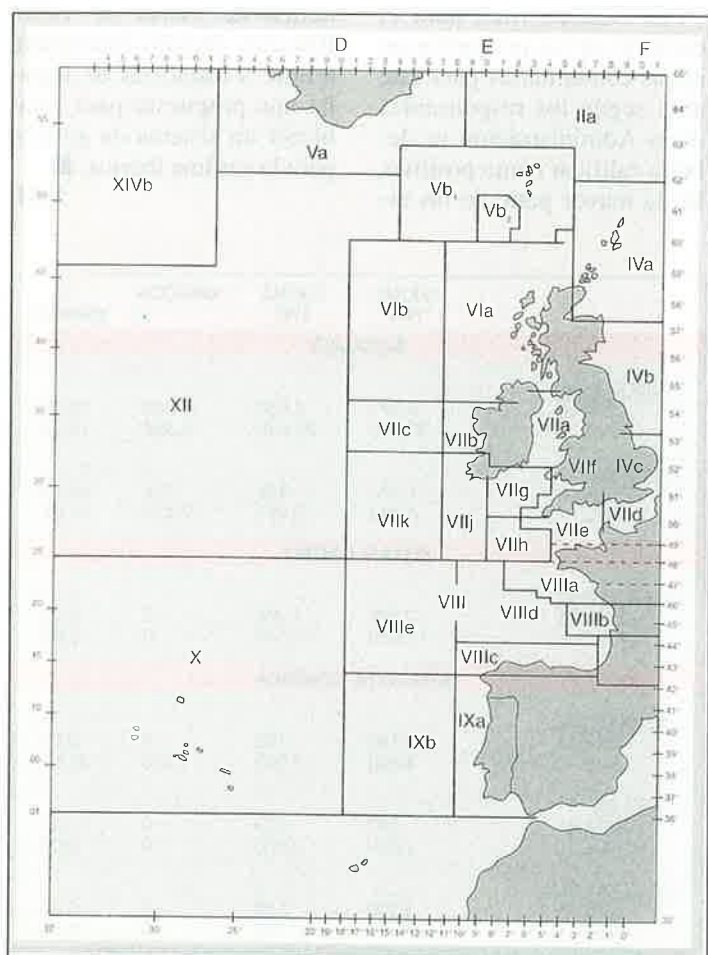
Según las nuevas cuotas asignadas, España ha logrado un aumento de casi el 18% en la cuota de gallo en la zona VII donde ha pasado de 5.700 a 6.720 toneladas mientras el TAC en esa misma zona se incrementaba también de 19.000 a 22.400 toneladas. En la zona VIII a, d y e, la cuota asignada para España también tiene un crecimiento del 18% al pasar de 1.220 a 1.440 toneladas mientras en TAC total es de 2.600 toneladas frente a las 2.200 del año anterior.

En el caso de la merluza, el aumento en las cuotas para España ha sido también en el entorno del 18% en aquellas zonas donde se ha producido un aumento en el TAC. En las zonas Vb, VI, VII, XII Y XIV, la cuota asignada a España ha pasado de 8.450 toneladas a 9.940 con un creci-



miento de 1.490 toneladas. El TAC para la zona ha tenido un crecimiento en el mismo porcentaje al pasar de 28.600 toneladas a 33.720 toneladas. Esta misma situación se ha repetido en la zona VIII a, b, d y e donde el TAC ha pasado de 19.120 toneladas a 22.490 toneladas y España pasó a su vez de 5.880 a 6.920 toneladas. En otras zonas, las capturas de merluza han quedado estabilizadas.

En el caso del rape, también se ha producido un aumento de las posibilidades de capturas en dos zonas, mientras en otras se mantienen las cifras de la campaña anterior. En esta especie, los incrementos se han situado entre el 12% y el 13%. Así, en la zona VII, España ha pasado de unas capturas de 870 toneladas a 980 toneladas mientras el TAC pasaba a su vez de 23.660 a 26.670 toneladas. En la zona VIII a, b, d y e la cuota también aumentó



	CUOTAS 1996	CUOTAS 1997	VARIACION	% VARIACION
ABADEJO				
<u>IX.X.COPACE34.1.1</u>				
ESPAÑA	430	430	0	0,00
T.A.C.	460	450	0	0,00
<u>Vb,VI,XII.XIV</u>				
ESPAÑA	20	20	0	0,00
T.A.C.	1.100	1.100	0	0,00
<u>VII</u>				
ESPAÑA	30	30	0	0,00
T.A.C.	16.000	17.000	2.000	13,33
<u>VIIIa,b</u>				
ESPAÑA	440	440	0	0,00
T.A.C.	2.600	2.600	0	0,00
<u>VIIIc</u>				
ESPAÑA	720	720	0	0,00
T.A.C.	800	800	0	0,00
<u>VIIIe</u>				
UE	100	100	0	0,00
T.A.C.	100	100	0	0,00
ANCHOA				
<u>IX.X.COPACE34.1.1</u>				
ESPAÑA	5.740	5.740	0	0,00
T.A.C.	12.000	12.000	0	0,00
<u>VIII</u>				
ESPAÑA	29.700	29.700	0	0,00
T.A.C.	33.000	33.000	0	0,00
BACALADILLA				
<u>Vb,VI,VII</u>				
ESPAÑA	20.000	20.000	0	0,00
T.A.C.	350.000	350.000	0	0,00
<u>VIIIa,b,d</u>				
ESPAÑA	10.000	10.000	0	0,00
T.A.C.	26.500	26.500	0	0,00
<u>VIIIc,IX.X.COPACE34.1.1</u>				
ESPAÑA	44.000	44.000	0	0,00
T.A.C.	65.000	65.000	0	0,00
<u>VIIIe</u>				
UE	1.000	1.000	0	0,00
T.A.C.	1.000	1.000	0	0,00
BACALAO				
<u>I.IIb</u>				
ESPAÑA	11.500	12.820	1.320	11,47
T.A.C.	700.000	850.000	150.000	21,42
CABALLA				
<u>II,Vb,VI,VII,VIIIa,b,d,e,XII,XIV</u>				
ESPAÑA	20	20	0	0,00
T.A.C.	261.100	261.100	0	0,00
<u>VIIIc,IX.X.COPACE34.1.1</u>				
ESPAÑA	24.730	24.730	0	0,00
T.A.C.	30.000	30.000	0	0,00
CIGALA				
<u>IX.X.COPACE34.1.1</u>				
ESPAÑA	625	625	0	0,00
T.A.C.	2.500	2.500	0	0,00
<u>Vb,VI</u>				
ESPAÑA	25	25	0	0,00
T.A.C.	12.600	12.600	0	0,00
<u>VII</u>				
ESPAÑA	1.380	1.380	0	0,00
T.A.C.	23.000	23.000	0	0,00
<u>VIIIa,b</u>				
ESPAÑA	410	410	0	0,00
T.A.C.	6.800	6.800	0	0,00

	CUOTAS 1996	CUOTAS 1997	VARIACION	% VARIACION
VIIIc				
ESPAÑA	960	960	0	0,00
T.A.C.	1.000	1.000	0	0,00
GALLO				
Vb,VI,XII,XIV				
ESPAÑA	550	550	0	0,00
T.A.C.	4.840	4.840	0	0,00
VII				
ESPAÑA	5.700	6.720	1.020	17,89
T.A.C.	19.000	22.400	3.400	17,89
VIIIa,b,d,e				
ESPAÑA	1.200	1.400	220	18,03
T.A.C.	2.200	2.600	400	18,18
VIIIc,IX,X,COPACE34,1,1				
ESPAÑA	5.540	5.540	0	0,00
T.A.C.	6.000	6.000	0	0,00
JUREL				
COPACE(CANARIAS)				
ESPAÑA	2.000	2.000	0	0,00
T.A.C.	2.000	2.000	0	0,00
Vb,VI,VII,VIIIa,b,d,e,XII,XIV				
ESPAÑA	31.000	31.000	0	0,00
T.A.C.	300.000	300.000	0	0,00
VIIIc,IX				
ESPAÑA	39.270	39.270	0	0,00
T.A.C.	73.000	73.000	0	0,00
LENGUADO				
VIIIa,b				
ESPAÑA	15	10	-5	-33,33
T.A.C.	6.100	5.400	-700	-11,47
VIIIc,d,e,IX,X,COPACE34,1,1				
ESPAÑA	755	755	0	0,00
T.A.C.	2.000	2.000	0	0,00
MERLAN				
VIII				
ESPAÑA	2.800	2.800	0	0,00
T.A.C.	7.000	7.000	0	0,00
MERLUZA				
Vb,VI,VII,XII,XIV				
ESPAÑA	8.450	9.840	1.490	17,63
T.A.C.	28.660	33.720	5.060	17,65
VIIIa,b,d,e				
ESPAÑA	5.880	6.920	1.040	17,68
T.A.C.	19.120	22.490	3.370	17,62
VIIIc,ix,x,copace34,1,1				
ESPAÑA	5.760	5.760	0	0,00
T.A.C.	9.000	9.000	0	0,00
RAPE				
Vb,VI,XII,XIV				
ESPAÑA	330	330	0	0,00
T.A.C.	8.600	8.600	0	0,00
VII				
ESPAÑA	870	980	110	12,64
T.A.C.	23.660	26.670	3.110	13,20
VIIIa,b,d,e				
ESPAÑA	1.030	1.160	130	12,62
T.A.C.	6.740	7.630	890	13,20
VIIIc,IX,X,COPACE34,1,1				
ESPAÑA	10.830	10.830	0	0,00
T.A.C.	13.000	13.000	0	0,00
SOLLA EUROPEA				
VIII,IX,X,COPACE34,1,1				
ESPAÑA	120	120	0	0,00
T.A.C.	700	700	0	0,00



pasando de 1.030 a 1.160 toneladas.

Finalmente destaca igualmente la situación en que ha quedado la pesquería del jurel en aguas atlánticas de la península ibérica. Las pretensiones comunitarias en un primer momento eran las de rebajar las posibilidades de pesca en un 23%. Al final, la Administración española logró que Bruselas aceptase una congelación de las cuotas.

El balance final para el conjunto de las pesquerías en aguas comunitarias para este año, según los responsables de la Administración se debería calificar como positivo. En la mayor parte de las es-

pecies se han congelado las cuotas. Para especies tan importantes como merluza, gallo o rape se han logrado importantes aumentos, destacando 2.500 toneladas en merluza y 1.220 toneladas en gallo. En la parte negativa se hallaría la reducción del 33% en las capturas de lenguado en la zona VIII a, b, aunque la cifra es muy baja al pasar de 15 a 10 toneladas. En las otras zonas de pesca, se mantienen las cifras de 1996. Bruselas decidió finalmente retirar, a instancias de España una propuesta para establecer un sistema de gestión para la sardina ibérica. ■

V.M.

	CUOTAS 1996	CUOTAS 1997	VARIACION	% VARIACION
BACALAO				
I,II(NORUEGA)				
ESPAÑA	4.390	4.950	560	12,57
T.A.C.	30.060	35.650	5.600	18,63
NAFO 3M				
ESPAÑA	1.574	858	-716	-45,48
T.A.C.	6.485	2.992	-2.493	-45,45
FLETAN NEGRO				
NAFO 3IMNO				
ESPAÑA	7.398	7.398	0	0,00
T.A.C.	11.070	11.070	0	0,00
GALLINETA NORDICA				
I,II(NORUEGA)				
ESPAÑA	190	190	0	0,00
T.A.C.	3.600	2.000	-1.500	-42,85
NAFO 3M				
ESPAÑA	303	303	0	0,00
T.A.C.	4.030	4.030	0	0,00
NEAFC XIV,XII,V				
ESPAÑA	3.200	3.200	0	0,00
T.A.C.	27.000	27.000	0	0,00

Durante los últimos ocho meses

PESCA IMPULSA LA APLICACIÓN DEL IFOP

Durante los últimos ocho meses de 1996, la Administración pesquera, a través de la Dirección General de Estructuras y Mercados Pesqueros, a cuya cabeza se halla Abelardo Almécija ha impulsado la aplicación del Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca (IFOP). Este esfuerzo ha supuesto pasar de un porcentaje de aplicación sobre los presupuestos previstos del 8%, a casi el 25% al pasado mes de noviembre, porcentaje que en este momento ha mantenido un buen nivel de crecimiento. Según manifestaciones de Abelardo Almécija, el objetivo es tratar de superar el retraso que se ha producido durante los últimos ejercicios con el fin de no perder recursos comunitarios ya presupuestados.

EL programa del IFOP para cambiar la fisonomía de la pesca en España, desde las estructuras de la flota a los procesos de comercialización, fue aprobado en 1994 y, con un presupuesto total de unos 400.000 millones de pesetas, tenía una apli-

cación prevista durante seis años hasta 1999. Este Plan, lejos de las pretensiones iniciales, nació con retraso en cuanto, al comienzo no se produjo realmente en 1994 y las primeras partidas no llegaron hasta 1995.

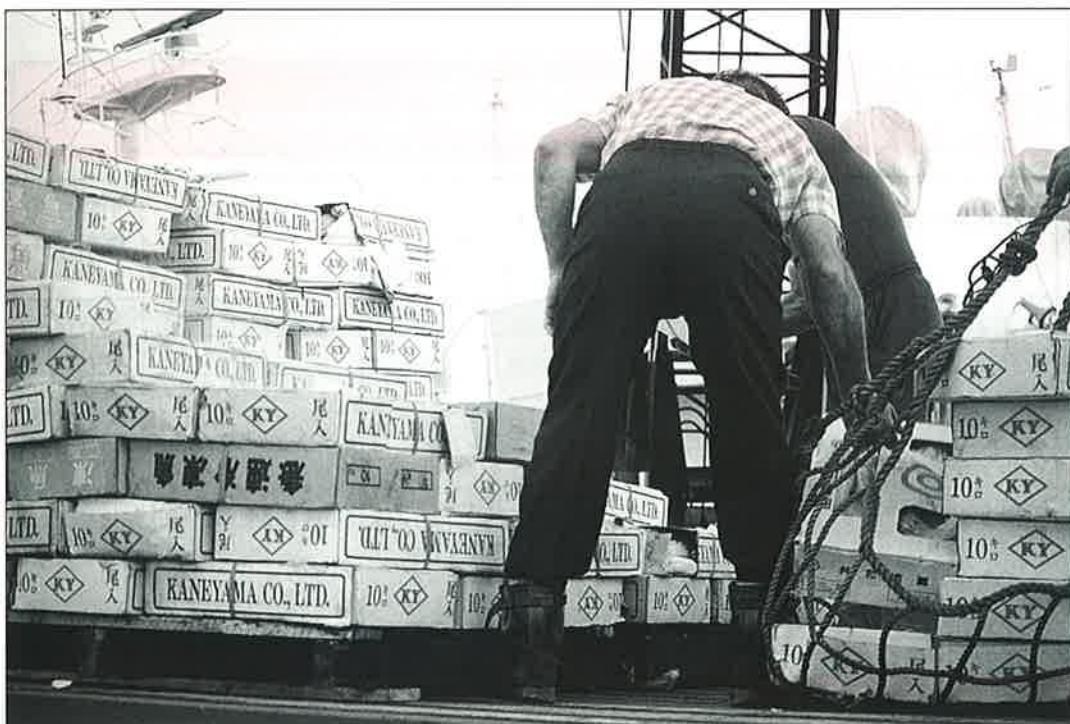
Abelardo Almécija señala

◆ **El pasado mes de mayo solamente se había gastado el 8% sobre lo previsto. En diciembre se había llegado al 25%**

◆ **Objetivo del director general de Estructuras y Mercados Pesqueros, Abelardo Almécija es llegar al 50% a finales de este año.**

que el grado de aplicación del IFOP en el momento de asumir esta dirección general era ciertamente muy bajo, lejos de lo que deberían ser los objetivos anuales. El responsable de Estructuras y Mercados Pesqueros considera que una parte de esa situación correspondería al equipo anterior, si bien es consciente que otra muy importante se ha debido tanto a los retrasos de Bruselas como a la dificultad para articular unos mecanismos para este proceso con las comunidades autónomas. Según Abelardo Almécija, las decisiones de la Comisión se produjeron ya en diciembre de 1994. Hasta 1995 no se dispusieron los fondos comunitarios y, en su opinión, posteriormente se emplearon muchos meses en poner en marcha un sistema nuevo entre la Administración central y las comunidades autónomas.

Durante los últimos meses, con el fin de recuperar ese retraso, desde la Secretaría General de Pesca se ha tratado de poner en marcha un trabajo coordinado, tanto en el terreno político como en el técnico. Se han producido compromisos presupuestarios para que los gobiernos autonómicos contemplen partidas presupuestarias para estos fines que son respuestas automáticamente por la Administración Central. Se ha creado una unidad administrativa para una mejor gestión y se ofrece toda la información disponible a los gobiernos regionales. El objetivo ha sido



desbloquear la situación anterior con la mirada puesta en finales de este año para que en 1988 haya una total coincidencia entre ejercicio presupuestario y la programación del IFOP. Esa coincidencia estaría en lograr un grado de ejecución a finales de este año del 50%.

Según los datos manejados por la Administración, al pasado mes de mayo, el grado de ejecución no superaba el

8% sobre el total del gasto previsto en el IFOP. A la primera quincena de noviembre de 1996, para las regiones objetivo 1, el porcentaje de ejecución ya era del 24,15%, correspondiente el 12,67% a los proyectos gestionados por la Administración del Estado y el 11,48% a los proyectos gestionados por las comunidades autónomas. (cuadro I).

Por su parte, para las re-

giones fuera del objetivo I, el grado de ejecución era ya en la misma fecha del 29,60%, correspondiendo el 6,5% a los proyectos gestionados por la Administración central y el 23,04% a los proyectos gestionados solamente por las comunidades autónomas (Cuadro II).

Los responsables de Pesca aspiran a que a finales de este año el grado de ejecución sea ya del 50% para poder afron-

tar los dos últimos años del programa para lograr el 50% restante. Es fundamental gastar todo y bien, sobre todo cuando hay demanda y necesidades de esos fondos y evitar así que, a partir de 1999, en lugar de enviar Bruselas nuevos recursos, se prorroguen los actuales si no se hubieran gastado. ■

V.M.

REGIONES DE OBJETIVO N.º 1

Programa Operativo GASTOS TOTALES ELEGIBLES REALIZADOS POR LOS BENEFICIARIOS FINALES

ÁMBITOS DE INTERVENCIÓN	PREVISIONES DEL PLAN FINANCIERO (Conjunto del programa) (Mecus)	TOTAL GASTOS ELEGIBLES		% RESPECTO A LAS PREVISIONES DEL PLAN FINANCIERO	PROYECTOS GESTIONADOS POR LA A.G.E.		% RESPECTO A LAS PREVISIONES DEL PLAN FINANCIERO	PROYECTOS GESTIONADOS POR LAS CCAA		% RESPECTO A LAS PREVISIONES DEL PLAN FINANCIERO
		(Pesetas)	(Mecus)		(Pesetas)	(Mecus)		(Pesetas)	(Mecus)	
Ajuste del esfuerzo pesquero y reorientación del esfuerzo pesquero	433,12	24.639.176.854	151,78	35,04	16.490.710.985	101,59	23,46	8.148.465.869	50,187	11,59
Renovación y modernización de la flota pesquera	522,35	16.433.571.404	101,23	19,38	7.170.582.937	44,18	8,46	9.262.988.467	57,051	10,92
Acuicultura	119,39	2.480.116.013	15,28	12,79				2.480.116.013	15,275	12,79
Zonas marinas costeras	30,34	481.534.983	2,97	9,78	248.393.774	1,53	5,04	233.141.209	1,436	4,73
Equipamiento de puertos pesqueros	71,35	960.013.843	5,91	8,29				960.013.843	5,913	8,29
Transformación y comercialización de productos	336,01	9.882.724.150	60,87	18,11				9.882.724.150	60,868	18,11
Promoción de productos de la pesca y la acuicultura	29,84	1.115.510.044	6,88	23,05	729.610.796	4,50	15,08	385.899.248	2,377	7,97
Otras medidas	111,57	10.093.746.281	62,18	55,74	10.026.518.912	61,77	55,36	67.227.369	0,414	0,37
Medidas socioeconómicas	31,63	0								
TOTALES	1.685,60	66.086.393.572	407,09	24,15	34.665.817.404	213,57	12,67	31.420.576.168	193,521	11,48

REGIONES FUERA DE OBJETIVO N.º 1

Programa Comunitario GASTOS TOTALES ELEGIBLES REALIZADOS POR LOS BENEFICIARIOS FINALES

ÁMBITOS DE INTERVENCIÓN	PREVISIONES DEL PLAN FINANCIERO (Conjunto del programa) (Mecus)	TOTAL GASTOS ELEGIBLES		% RESPECTO A LAS PREVISIONES DEL PLAN FINANCIERO	PROYECTOS GESTIONADOS POR LA A.G.E.		% RESPECTO A LAS PREVISIONES DEL PLAN FINANCIERO	PROYECTOS GESTIONADOS POR LAS CCAA		% RESPECTO A LAS PREVISIONES DEL PLAN FINANCIERO
		(Pesetas)	(Mecus)		(Pesetas)	(Mecus)		(Pesetas)	(Mecus)	
Ajuste del esfuerzo pesquero y reorientación del esfuerzo pesquero	79,00	6.864.886.899	42,29	53,53	1.629.516.900	10,04	12,71	5.235.369.999	32,25	40,82
Renovación y modernización de la flota pesquera	115,43	4.927.488.234	30,34	26,28	1.686.400.844	10,38	8,99	3.241.087.390	19,96	17,29
Acuicultura	23,82	266.574.463	1,64	6,88				266.574.463	1,64	6,88
Zonas marinas costeras	4,18	4.686.200	0,03	0,72	4.686.200	0,03	0,72			
Equipamiento de puertos pesqueros	12,20	982.689.000	6,05	49,59				982.689.000	6,05	49,59
Transformación y comercialización de productos	72,06	2.426.387.999	14,94	20,73				2.426.387.999	14,94	20,73
Promoción de productos de la pesca y la acuicultura	3,72	120.059.685	0,74	19,89	129.059.685	0,74	19,89			
Otras medidas	8,62	15.008.575	0,09	1,04	15.008.575	0,09	1,04			
Medidas socioeconómicas	5,74									
TOTALES	324,77	15.607.781.055	96,12	29,60	3.455.672.204	21,28	6,55	12.152.108.851	74,84	23,04

Cambio utilizado en la anualidad 94 1 Ecu = 162,287 pesetas.

Cambio utilizado en la anualidad 95 1 Ecu = 162,362 pesetas.

BRUSELAS PRORROGÓ EL III POP HASTA EL 30 DE ABRIL



El nuevo Programa de Orientación Plurianual (POP) para la flota tendrá una duración de tres años.

EN el último número de Mar hacíamos referencia a la situación del III POP para la flota comunitaria y adelantábamos la posibilidad de que se produjera una prórroga del actual ante la imposibilidad de lograr un compromiso en tan corto espacio de tiempo. Las conversaciones para el IV POP se han desarrollado con excesivo retraso fundamentalmente ante las posiciones duras de la Comisión con el consiguiente rechazo por parte de los países miembros donde algunas flotas, lejos de reducir su capacidad, como fundamentalmente la holandesa, han tenido una clara línea de ascenso. Esta no es la situación de la Española que lejos de subir, ha experi-

Los ministros de Pesca de la Unión Europea, en su reunión del pasado mes de diciembre decidieron prorrogar el actual III Programa de Orientación Plurianual para la Flota (POP) hasta el 30 del próximo mes de abril. En líneas generales, los diferentes países miembros aceptaban el documento planteado por la presidencia irlandesa, si bien el mismo debe ser objeto todavía de una serie de modificaciones. Para España, las propuestas contempladas en el mismo se ajustaban más a la realidad y a lo que estaba demandando el sector con cuestiones positivas como la no reducción del 2% por la introducción de nuevas tecnologías en la actividad de la pesca.

mentado fuertes recortes especialmente por la exportación de barcos a terceros países bajo diferentes fórmulas.

Frente a los planteamientos iniciales de la comisión IV POP, la propuesta para el III propugna una situación mucho menos drástica que va desde unas reducciones en tres años

del 20% del esfuerzo pesquero en las zonas con mayores problemas de agotamiento hasta el 15% en los caladeros considerados como sobre explotados, mientras mantienen los mismos niveles de capturas en el resto de las zonas. Estas reducciones se harían para un período de tres hasta, 1999.

A partir de ese momento, en base a los estudios técnicos correspondientes, se pondrían en marcha otras medidas actualmente imposibles de tomar al carecer de los datos necesarios para ello.

Ante las diferentes existentes entre los ministros de Pesca el pasado mes de diciembre, se decidió que, por parte del comité de Representantes se hiciera un examen de urgencia de la situación con el fin de que el Consejo de la Unión Europea pueda adoptar una decisión antes del 30 de abril de este año como la fecha más tarde posible. En cualquier caso, esa decisión tendría efecto desde el primero de año de 1997 a todos los efectos. ■

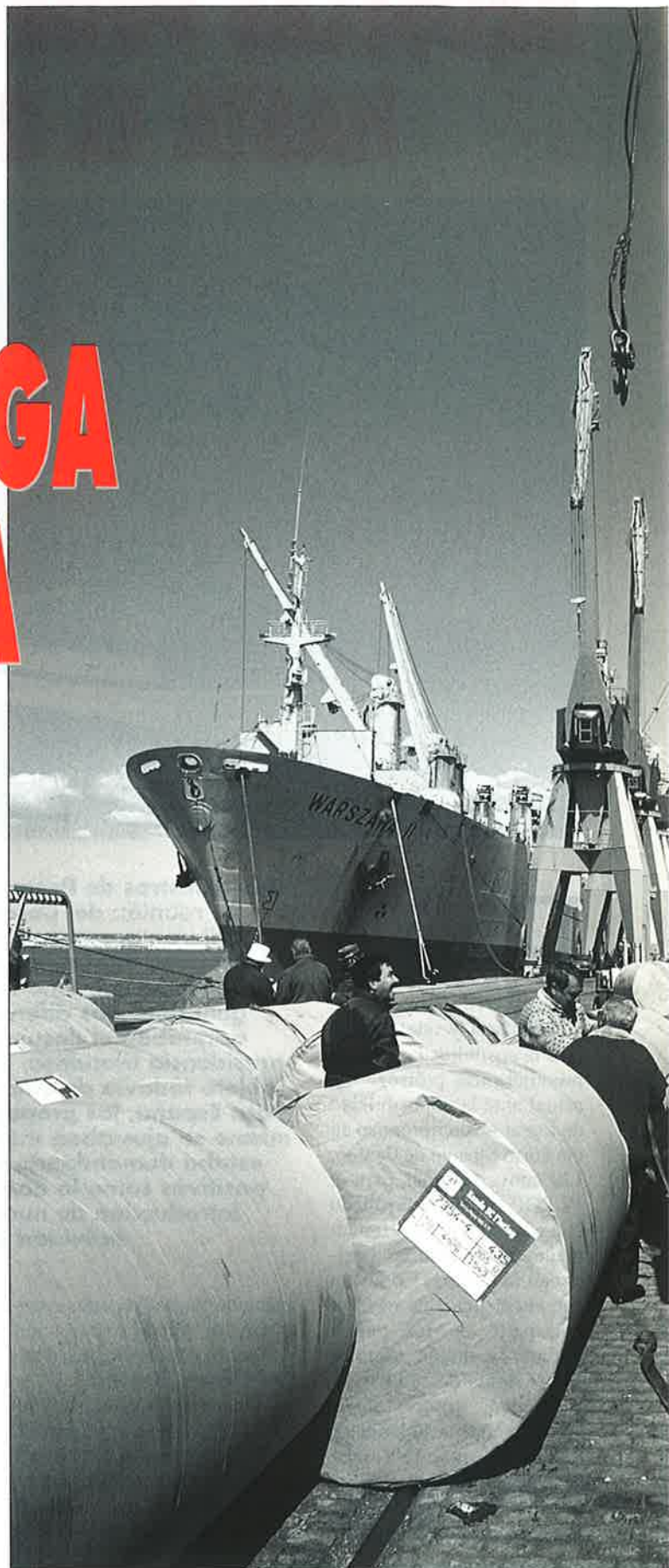
V.M.



Pretenden condiciones similares a las de otros Registros Abiertos

LA REFORMA LABORAL LLEGA A LA MARINA MERCANTE

La Marina Mercante española tiene que afrontar grandes retos durante 1997. El 1 de enero de este año se han liberalizado los tráficos de productos estratégicos, lo que supondrá un fuerte impacto; pero también en enero de este año se han mejorado las cargas fiscales y de Seguridad Social del Registro Especial de Canarias, pero en opinión del director de ANAVE, Manuel Carlier, esta mejora sigue siendo insuficiente. Para alcanzar esa competitividad en el mercado internacional, ANAVE y las centrales sindicales están en conversaciones para llevar a cabo una reforma del marco laboral en el Segundo Registro - favorable para navieros y trabajadores- que permitan contratar en las mismas condiciones que se hace en el mercado internacional (Condiciones ITF). Como otro aspecto muy preocupante está la renovación de la flota para lo que ANAVE considera imprescindible la creación de un Fondo de Garantías, y que se introduzcan incentivos fiscales a la inversión en los Presupuestos Generales del Estado para 1998.



“Si no se modifica el marco laboral de los marinos de forma drástica y urgente, en el futuro no existirá ningún puesto de trabajo para españoles bajo pabellón español”, dice Manuel Carlier, director de Anave.



El año 1997 va a suponer para la Marina Mercante fuertes cambios. con la entrada del nuevo año, el Registro Especial de Canarias goza de nuevas bonificaciones fiscales y de Seguridad Social. Los Presupuestos Generales del Estado incluyen una nueva bonificación del 90% en el Impuesto de Sociedades, un 90% en la cuota patronal a la Seguridad Social y una deducción del 50% en el IRPF de los tripulantes. Desde el 1 de enero se han liberalizado los tráficos de cabotaje de productos estratégicos (agua, derivados del petróleo y petróleo), y previendo el impacto que se va a producir, en marzo del 96 se aprobó un Real Decreto para que se pudieran transportar estos

productos en el Registro Canario. Pese a las mejoras del Segundo Registro, el nuevo director de ANAVE, Manuel Carlier, opina que todavía no somos plenamente competitivos, y muchas empresas optan por inscribirse en Registros abiertos como Madeira, Bahamas... donde las bonificaciones son del 100%. De hecho, el 60% del tonelaje de empresas españolas está en el extranjero. Uno de los principales objetivos de ANAVE para este año es una modificación de las condiciones laborales de contratación de tripulantes españoles bajo pabellón español, ya que de seguir como estamos el director de ANAVE asegura que en dos años y medio no existirá empleo para tripulantes españoles en pabellón español puesto que no serán

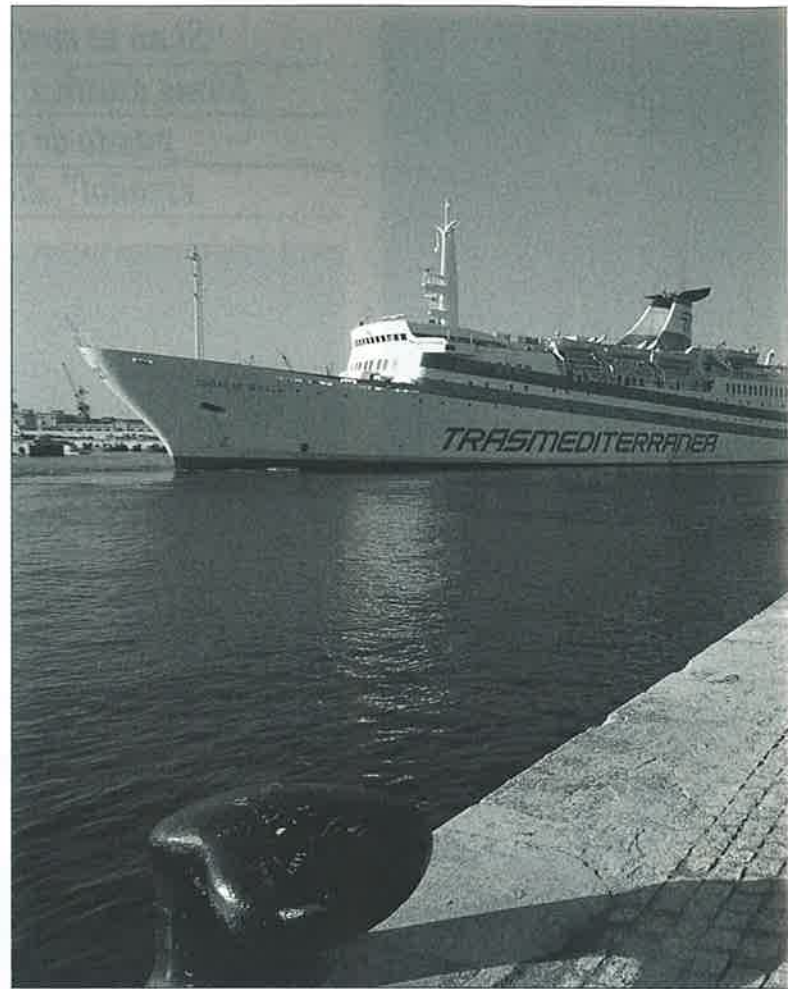
competitivos en el mercado internacional. *“Habrá empleos en otros registros pero no en el pabellón español”,* dice Carlier. *“Actualmente estamos en conversaciones con las centrales sindicales para poner freno a una situación que puede ser desastrosa. Lo que pretendemos es lograr unas condiciones laborales para el Segundo Registro (jornada, salarios, vacaciones) similares a las de otros Registros Abiertos”,* continúa Carlier. En caso de llegar a ese acuerdo, el director de ANAVE asegura que sería un logro muy importante ya que se funcionaría bajo pabellón español con un coste mínimo del 10% en la cobertura de Seguridad Social pa-



ra las empresas, pero los trabajadores tendrían cubierto ese aspecto fundamental, mientras que si los contratan en pabellón extranjero no estaría dentro de la Seguridad Social Española, salvo que ellos lo paguen a través de convenios especiales del Instituto Social de la Marina, pero con un coste elevadísimo para el bolsillo del trabajador. Por otro lado, al haberse aprobado una bonificación del 90% en la Seguridad Social, los trabajadores españoles estarían en una situación infi-

nitamente mejor con el mismo coste para la naviera que si estuviera fuera. **“Las navieras están interesadas en esto, y los trabajadores deben preferirlo también, por lo que entendemos que los representantes sindicales deben estar interesados en sugerir al Gobierno una modificación del marco laboral”**, asegura el director de ANAVE, Manuel Carlier.

Los navieros se benefician porque en el caso de que tuvieran que inscribir sus buques en pabellón extranjero, tienen que rescindir todos los contratos de los trabajadores



VÍAS PARA LA REDUCCIÓN DE LOS COSTES OPERATIVOS DE LAS EMPRESAS NAVIERAS ESPAÑOLAS

- ▶ **ABANDERAMIENTO EXTERIOR**
- ▶ **REGISTRO ESPECIAL DE CANARIAS (Bonificaciones fiscales mejoradas)**
- ▶ **NEGOCIACIONES INICIADAS ENTRE EMPRESAS NAVIERAS Y CENTRALES SINDICALES PARA LA NECESARIA ADAPTACIÓN DEL MARCO LABORAL.**

CONDICIONES NECESARIAS PARA LA RENOVACIÓN DE LA FLOTA

- ▶ **CUANTIOSAS INVERSIONES (Incentivos Fiscales)**
- ▶ **INSTRUMENTOS FINANCIEROS (Fondos de Garantía)**

e indemnizarlos. Eso cuesta mucho dinero, mientras que si se quedan en España en condiciones españolas alargarían en el tiempo ese coste. En el mercado internacional, los marinos tienen contratos en las condiciones de ITF (Federación Internacional de Trabajadores) que son estándar, y son los tipos de contrato que hacen las navieras del mundo en Registros Abiertos. **“Son unas condiciones aceptadas por los propios sindicatos, y lo que ANAVE pide es que se implante en el Registro Especial de Canarias. En lugar de irnos a pabellones extranjeros, vamos a instalar reglas internacionales en la normativa española y acordar con los sindicatos la aplicación de esas normas bajo pabellón español en el Segundo Registro”**, dice Carlier.

Lo que sí es un tema delicado es el traspaso de un marco laboral al otro, que se realizaría a medio plazo. Según ANAVE algunos casos se quedarían en jubilaciones anticipadas, otros en bajas incentivadas y pasar a la nueva situación, o incluso el paso directo a la nueva situación a cambio de una mejora salarial en un tiempo. Lo que se consigue de esta forma es que las navieras, en vez de indemnizar a sus trabajadores de golpe en caso de tener que registrarse en pabellón extranjero, establecen un programa extendido en el tiempo para dos o tres años, y no concentrar sus gastos en un momento determinado, sino poco a poco.

Esta sería la ventaja que lograría la naviera, y para los trabajadores sería el hecho de tener Seguridad Social. **“Las**



Desde el 1 de enero, el Segundo Registro tiene bonificaciones del 90% en Impuesto de Sociedades, del 90% en la cuota patronal a la Seguridad Social, y una reducción del 50% en el IRPF de los tripulantes.



dos partes salen ganando, y el Estado también porque habría empleos para españoles en pabellón español”, asegura Carlier.

Renovar flota

Otro de los problemas de la Marina Mercante española es que ha demandado muy poca construcción naval en los últimos años como consecuencia de que no tenía claro su futuro y por tanto, se optó por no invertir en la flota. En la media de los países de la OCDE, aquéllos que tienen construcción naval, tienen un 50 o 60% de sus pedidos de las navieras de sus países, y el resto es para la exportación. En España ese porcentaje de pedidos nacionales no alcanza el 10%. Para el director de ANAVE es un hecho evidente que si la Marina Mercante se consolida en los próximos años, también ayudaría a consolidar la construcción naval, que a su vez, genera demanda de empresas auxiliares.

ANAVE considera como necesidad urgente para este año la renovación de la flota. La edad media de los barcos es bastante elevada; sólo 60

FONDO DE GARANTÍA DE ANAVE PARA LA INVERSIÓN NAVIERA

- ▶ **Objeto: OTORGAR GARANTÍAS COMPLEMENTARIAS A LA HIPOTECARIA para la financiación de buques nuevos o de segunda mano, u otros activos navieros (Contenedores, equipos ro-ro, etc.).**
- ▶ **Mecanismo de GARANTÍAS RECÍPROCAS, basado en aportaciones de las empresas navieras.**

NECESIDAD DEL FONDO

- ▶ **CONDICIONES NORMALES EN FINANCIACIÓN DE BUQUES**
 - Valor del buque: 100%
 - Principal Crédito: 80%
 - Garantía Hipotecaria: 50-60%
- ▶ **Se precisan GARANTÍAS COMPLEMENTARIAS a la hipoteca (20 a 30%)**

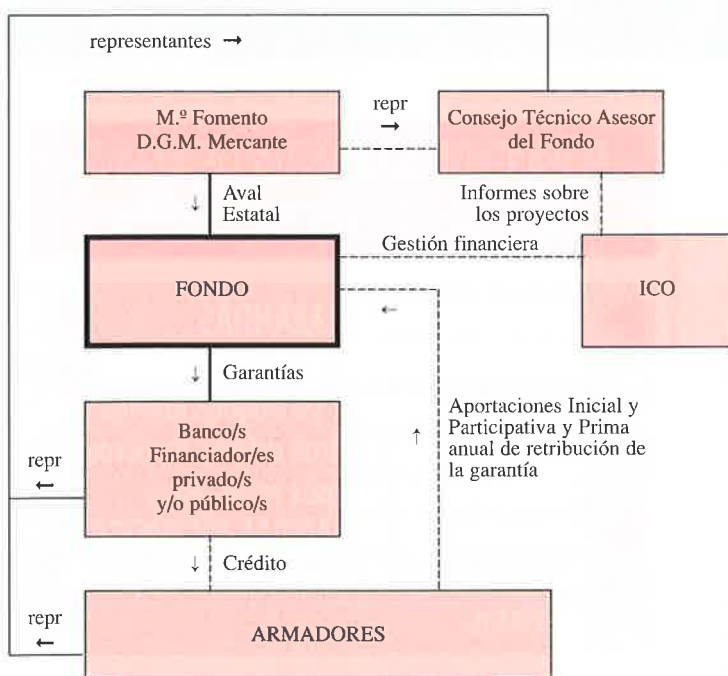


buques tienen menos de 10 años, mientras que 120 superan los 20 años. Pero la renovación de la flota requiere grandes inversiones para asegurar el futuro inmediato del sector, y según ANAVE hasta ahora faltan los tres instrumentos claves para poner en marcha la modernización de la flota. Para llevar a cabo esta labor es necesario -según el director de Anave- que se pongan a

disposición de las navieras nacionales los instrumentos financieros que demandan sus necesidades específicas, análogas a las que existen en otros países europeos. Anave plantea como primera medida la creación de un Fondo de Garantías para la financiación de inversiones, se trataría de un mecanismo de garantías recíprocas constituido sobre la base de las aportaciones realizadas por las propias navieras.



FONDO PROPUESTO POR ANAVE ESTRUCTURA INSTITUCIONAL



El fin del fondo será otorgar garantías complementarias a las hipotecarias para la financiación de buques nuevos o de segunda mano. Un Comité Técnico Asesor, constituido por representantes de la Administración, de la banca privada y de las navieras, se encargará de seleccionar los proyectos de inversión de calificación favorable. Para que la banca acepte desde el primer momento las garantías otorgadas por el fondo, es necesario que el Ministerio de Fomento otorgue su respaldo en forma de un

aval subsidiario, con renuncia al beneficio de excusión. A medio y largo plazo, este aval no supone ningún gasto al Estado, pues las navieras abonarían al Fondo una prima anual en concepto de retribución de las garantías recibidas. **“El Fondo sería autosuficiente a medio y largo plazo”**, comenta el director de ANAVE.

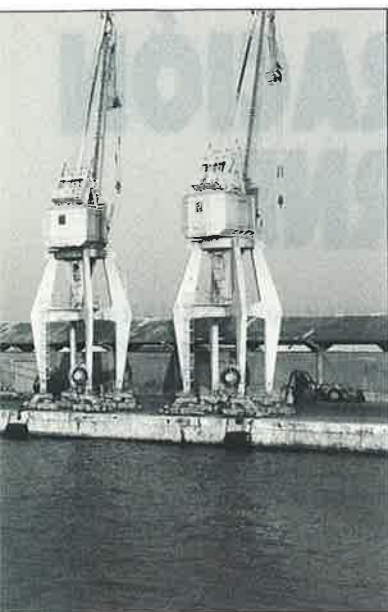
La propuesta de ANAVE es que la aportación participativa de las navieras cubra el 5 por 100 del valor total del buque financiado, con una Prima de Retribución de la Garantía del 1,5 por 100 anual del importe vivo de la

CAMPO DE APLICACIÓN

- ▶ **BUQUES NUEVOS**
 - En astilleros nacionales
 - En astilleros extranjeros
- ▶ **BUQUES USADOS
OTROS ACTIVOS
(contenedores, equipos...)**

RESPALDOS AL FONDO

- ▶ **TÉCNICO-FINANCIERO:** Las garantías se otorgarán únicamente a proyectos que sean aprobados por un Comité Técnico Asesor (Ministerios de Fomento, Economía e Industria, Banca privada, empresas navieras y astilleros)
- ▶ **ECONÓMICO:** Se solicita el respaldo del estado, a través del Ministerio de Fomento, mediante un aval subsidiario, con renuncia al beneficio de excusión.



ESTRUCTURA POR EDADES DE LA FLOTA BAJO CONTROL ESPAÑOL (En pabellón español o extranjero, al 1 de Octubre de 1996)

EDADES Tipo de Buque	0/5	5/10	10/15	15/20	20 ó más	TOTAL
Petroleros	2	11	4	6	14	37
Graneleros	0	6	2	5	5	18
Carga General	1	1	8	24	30	64
Portacontenedores	1	0	8	11	3	23
Roll-on/Roll-off	1	0	10	20	9	40
Gaseros	0	4	1	0	3	8
Otros especiales	3	6	22	22	31	84
Pasaje	9	15	8	10	25	67
TOTAL	17	43	63	98	120	341

VALORES PROPUESTOS

- ▶ APORTACIÓN PARTICIPATIVA: 5% del valor total de la inversión.
- ▶ PRIMA DE RETRIBUCIÓN DE LA GARANTÍA: 1,5% anual del importe vivo de la garantía.
- ▶ El esquema resiste una SINIESTRALIDAD del 25% sin que sea preciso recurrir en ningún momento a hacer efectivo el aval estatal.

AVAL SIN COSTE PARA EL ESTADO (Pure Cover)

- ▶ Las empresas beneficiarias abonarán una PRIMA ANUAL DE RETRIBUCIÓN DE LAS GARANTÍAS, tal que el Fondo se autosustente a medio-largo plazo.
- ▶ Un esquema de este tipo (PURED COVER) es compatible con el nuevo Acuerdo OCDE y con la normativa comunitaria sobre Ayudas de Estado a la construcción naval y a las empresas navieras.

garantía recibida. Superada la fase inicial de constitución, el Fondo podrá dar cobertura a un importe que multiplique por unas 5 a 7 veces su valor.

Incentivos fiscales

Junto al Fondo de Garantía que propone ANAVE como instrumento financiero fundamental para la renovación de la flota española, el tercer gran objetivo que se ha marcado esta Asociación de navieros para 1997, y que consideran como otro pilar fundamental para renovar flota, es que en los Presupuestos Generales del Estado para 1998 se establezcan incentivos fiscales a la inversión, como por ejemplo reducir impuestos a las empresas. El director de ANAVE, Manuel Carlier, asegura que en Francia se acaba de poner en práctica esta medida y ha sido acogida con mucho éxito, y en Alemania existe desde hace muchos años. "Si no existe ninguno de estos tres instrumentos que consideramos fundamentales como el Fondo de Garantías, incentivos fiscales y lograr que el Registro Canario sea competitivo mediante la modificación del marco laboral no es viable la renova-

Pese a las mejoras del Registro Canario, ANAVE opina que todavía no somos competitivos y para lograrlo es necesario reformar el marco laboral y conseguir unas condiciones similares a las de otros Registros abiertos (popularmente conocidos como Banderas de Conveniencia).

ción de la flota", asegura Carlier. De hecho, en muchos países europeos como Holanda, Francia, Alemania e Italia se está realizando esta modernización a través de estos tres instrumentos fundamentales. ■

Inés Otero.

CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE SASEMAR Y RNE



Las 66 emisoras de RNE –que escuchan más de tres millones de radioyentes– incluirán en su programación espacios dedicados a la actividad marítima.

El nuevo director general de la Marina Mercante, y el presidente de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), Fernando Casas, y el director de RNE, Javier González Ferrari, firmaron en diciembre del año pasado un convenio de colaboración con objeto de divulgar el mundo de la mar entre los oyentes de Radio Nacional y suscitar interés por la seguridad y la defensa del medio ambiente marino.

Actualmente, SASEMAR colabora con Radio Exterior en la emisión diaria de “Españoles en la Mar”, que llega a todo el mundo. También Radio 5 todo noticias incluye en su programación noticias, reportajes y comunicados en torno al mundo de la mar, especialmente lo relacionado con la seguridad y la protección del medio ambiente marino. Los sábados y los domingos transmiten un espacio de contenido marítimo de una hora de duración.

Con la firma de este convenio se quiere dar más amplitud incluyendo las 66 emisoras de Radio Nacional en frecuencia modulada (FM), Onda Media (AM), y Onda Corta, complementando el contenido de la programación y cumpliendo las funciones que ambas entidades tienen encomendadas como organismos públicos, poniendo especial énfasis en la seguridad marítima y en la protección del medio ambiente marítimo.

La Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), por medio de sus Centros Coordinadores de Salvamento, situados a lo largo de la costa española y las unidades aéreas y marítimas de intervención, que sólo en lo que va de año han asistido a 3.700 personas, hará llegar puntualmente para que se transmita toda información relevante para la flota de pesca y mercante, así como todo lo relacionado con la navegación, deportes náuticos u otras actividades relacionadas con la mar. También se radiarán boletines de información meteorológica como prevención en caso de que existan condiciones adversas para navegar, así como normas de seguridad para los usuarios de embarcaciones de recreo.

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



El buque insignia del Instituto Social de la Marina

ESPERANZA DEL MAR



RESCATES Y TRANSBORDOS

El buque de apoyo logístico y sanitario ESPERANZA DEL MAR, puesto en servicio por el INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA en Abril de 1982, operando desde esa fecha en aguas del caladero canario-sahariano, en mareas de veinticinco días al mes (alternativamente en caladeros mauritanos), es gestionado directamente por la Subdirección General de Acción Social Marítima, Servicio de Sanidad Marítima. La dirección técnica es responsabilidad de la Delegación Provincial de las Palmas de Gran Canaria donde el buque tiene su base.

La asistencia sanitaria a los trabajadores de la flota pesquera es un servicio público esencial que la ADMINISTRACIÓN ha consolidado con la puesta en servicio de este buque como queda reflejado en las estadísticas de servicios realizados.

El apoyo logístico está conformado por una serie de

actuaciones puntuales que inciden directamente en la Seguridad de la Vida Humana en la Mar, labores humanitarias y otras que tienen una repercusión directa en el rendimiento económico de la flota, tanto en la parte de los beneficios de los armadores como en los ingresos de los tripulantes, si tenemos en cuenta que el sistema de retribución es "a la parte". Las colaboraciones se desarrollan con el Instituto Nacional de Meteorología, Instituto Canario de Ciencias Marinas, Instituto de Formación Profesional Marítimo Pesquero del I.S.M. en Las Palmas de Gran Canaria.

La amplia gama de actuaciones, con la primacía obvia de la seguridad de la vida humana en el mar y la asistencia sanitaria, conforman un servicio público en el que rentabilizar la inversión del Estado ha sido un objetivo permanente.



Desde su primera marea en 1982 ha realizado más de 17.000 servicios.

- Bote de rescate de casco rígido de aluminio reforzado, (Eslora 8 mts., manga 3,30 mts.) insumergible y autorizable, con defensa de poliurea rellena de espuma. Propulsión turbojet, potencia de 255 C.V., 28 nudos con tres tripulantes y 7 horas de autonomía aproximada. Capacidad para diez personas, incluida una en camilla. Cumpliendo todos los requisitos establecidos en el SOLAS, bien dotada de comunicaciones y equipo de navegación GPS, es sin duda la más segura y de fácil manejo. Su desplazamiento (alistada 3.850 Kgs.) hace que las maniobras de puesta a flote y recuperación exijan un personal muy entrenado.

- Bote de casco semirrígido (Eslora total 5,20 mts, manga 2,00 mts.), con motor fueraborda de 60 C.V., número máximo de personas, diez, velocidad máxima 28 nudos. Poco empleada, es buena con tiempo en calma, se necesita bastante habilidad para manejarla con tiempos duros.

- Botes del tipo inflado, 2 unidades (Eslora total 5,80 mts, manga 2,56 mts.) con motor fueraborda de 60 C.V. similares al de la semirrígido, lo cual facilita el mantenimiento. La más versátil, por su facilidad para la puesta a flote y recuperación, amplitud, estabilidad, facilidad de gobierno.

- Bote inflado (Eslora total, 4,70 mts., manga 1,90 mts.) motor fueraborda de 25 C.V.. Prácticamente no es empleada, debido a sus reducidas dimensiones. Fue utilizada ampliamente en los primeros años de actividad del buque.

Debido a la gran diversidad de circunstancias que nos encontramos en cada uno de los servicios que se realizan, la elección de la embarcación a emplear es la primera decisión a tomar en cada maniobra.

Fruto del trabajo a bordo del ESPERANZA DEL MAR, seis años como 1er. Oficial y siete ocupando el cargo de Capitán son los apuntes que siguen, en los cuales he tratado de resumir los aspectos que desde mi punto de vista pueden ser de interés para los profesionales del sector marítimo-pesquero.



17.180 maniobras

En el período comprendido entre Abril de 1982, día 14, fecha de salida del buque de Las Palmas en su primera marea, hasta final de Marzo de 1989, se registran un total de 10.150 maniobras, cifra obtenida de los servicios realizados.

Desde el 1 de Abril de 1989, fecha en la que se inicia un sistema de control detallado de cada servicio, a 30 de Noviembre de 1996 (*), se realizan un total de 7.030 maniobras.

En 1989, 780 maniobras. En 1990, 1.007. En 1991, 1.188. En 1992, 966. En 1993, 798. En 1994, 892. En 1995, 676. En 1996, 723*. Total: 7.030 maniobras.

Consideramos una maniobra la puesta a flote de la embarcación, realización de un servicio y recuperación de la misma.

En las fichas de control de las maniobras, quedan reflejados datos importantes para un posterior estudio y análisis, tanto en lo que se refiere a condiciones medioambientales, embarcación utilizada, personal participante detallando cada uno de los puestos ocupados, hoja de tiempos, servicio realizado, grado de dificultad, etc..

Equipamiento de botes

Desde el inicio de las actividades del buque, se han empleado diferentes tipos de embarcaciones que al ser sustituidas debido a su deterioro nos ha permitido ir seleccionando las más apropiadas para estas faenas, disponiendo actualmente de cinco unidades:

La labor del ESPERANZA DEL MAR es conocida y valorada en el sector marítimo pesquero. El sistema de gestión y operación del buque, diseñado por el I.S.M. ha hecho posible el logro de excelentes resultados.

Las peculiaridades tanto del buque como de sus funciones han permitido el desarrollo de procedimientos de trabajo, selección de equipamiento, formación de la dotación así como varias reformas, que después de los casi quince años de actividades ininterrumpidas han conformado un buque que realizando una labor que se puede considerar de alto riesgo, se ha alcanzado un alto índice de seguridad y eficacia.

Los trasbordos de personas en alta mar mediante el empleo de botes es una de las actividades del ESPERANZA DEL MAR que requiere de un más alto nivel de especialización.

ESPERANZA DEL MAR

La seguridad en operaciones con botes de rescate

En nuestra Constitución, art. 40.2 se establece la obligación de los poderes públicos de velar por la Seguridad e Higiene en el Trabajo. La Ley 31/1995, de 8 de Noviembre de **Prevención de Riesgos Laborales** (Su Reglamento, se prevé sea publicado en los primeros meses de 1997) introduce nuevos modelos en la gestión de la Prevención Laboral de las empresas. El **Delegado de Prevención**, los **Comités de Seguridad y Salud**, las **normas de Calidad**, figuran entre las novedades.

En los buques, habituados a evaluar riesgos y familiarizados con muchos de los conceptos que la nueva Ley introduce, el tema de los botes de rescate, así como el de la formación y adiestramiento de su dotación, deberá ser sometido a **Auditorías**, que determinen los fallos que puedan existir, tanto en lo que se refiere a equipos, adiestramiento o procedimientos, expidiéndose **Certificaciones de cumplimiento**, por la Administración Marítima, de tal forma que el suceso no descuido, es decir, la pérdida de vidas humanas en la mar, quede reducido a niveles aceptables, y siempre teniendo como meta un índice cero de siniestralidad.

En la gestión de la seguridad, a corto plazo se deberá pasar de los **sistemas reactivos**, (análisis de un accidente para evitar otro), a **modelos activos**, es decir, evaluación de los riesgos y establecimiento de medidas de control en todo el sistema de seguridad.

Tradicionalmente, los botes han sido usados en los buques de navegación oceánica como auxiliares. Desde el inicio de las actividades exploradoras, bélicas o comerciales, el bote auxiliar ha sido empleado en las más variadas tareas: como lanzadera en los fondeaderos para la carga y descarga de mercaderías, embarco y desembarco de pasaje y tripulación, reparaciones, transbordos, para tender un remolque, medio de salvamento y rescate, supervivencia en la mar, etc.

El bote de rescate tiene un carácter innovador de la normativa marítima, teniendo asignadas las importantes misiones de **rescatar supervivientes del agua, remolcar y reunir botes y balsas salvavidas**. Clasificado como un medio de salvamento, es la última esperanza para los naufragos que no han podido abordar una embarcación y que permanecen a la deriva sobre la superficie del mar, en espera de ser rescatados.

Al tratar de las operaciones a realizar con botes de rescate, debemos tener en cuenta dos aspectos fundamentales;

1) **Medio propio de salvamento.**

2) **Medio adecuado para prestar auxilio en otros siniestros.**

Las características de cons-

Se puede revisar el tema de la seguridad en el manejo de los botes de rescate en los buques en los siguientes aspectos: Normativa aplicable, construcción, propulsión y equipo, formación y adiestramiento de la dotación, operaciones y sus limitaciones, puesta a flote y recuperación, influencia de las condiciones medioambientales y mantenimiento.

Normativa.

Los botes de rescate, se regulan en el capítulo III, **DISPOSITIVOS Y MEDIOS DE SALVAMENTO**, del "CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR" (SOLAS 74, Protocolo del 78 y las enmiendas al mismo, especialmente las del 83 y 94).



trucción, maniobrabilidad y dotación, hacen que estos botes sean capaces de moverse con bastante facilidad y maniobrar en casi cualquier estado de la mar.

Son demasiado frecuentes los accidentes que han costado la pérdida de vidas o importantes minusvalías, o muchos incidentes en los que se ha bordeado peligrosamente la seguridad de los tripulantes de las embarcaciones de salvamento y supervivencia o botes auxiliares, bien durante los ejercicios periódicos de adiestramiento, tratando de rescatar naufragos, o simplemente en un transbordo de pertrechos con tiempo en calma.

Los buques "nuevos" incluyen entre sus dispositivos y medios de salvamento a los botes de rescate: **¿Disponemos de la tripulación adecuada para su manejo con seguridad y eficacia?** Debemos hacer todo lo posible para que esta pregunta pueda ser contestada afirmativamente.

Entre las Enmiendas del 94 al SOLAS 74 es fundamental la Resolución por la que se añaden tres nuevos capítulos al Convenio, uno de los cuales, el IX trata la **GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DE LOS BUQUES**, con la introducción del **CÓDIGO INTERNACIONAL DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DEL BUQUE (I.S.M.)**, que será Aplicable a todos los buques, independientemente de su fecha de construcción, debiendo obtener la Certificación correspondiente, todos los buques de pasaje, petroleros, quimiqueros, gaseros, y graneleros, de arqueo bruto superior a 500 toneladas, a más tardar el 1 de Julio de 1998. Los buques de carga de más de 500 T.R.B., no más tarde del 1 de Julio del 2002.

En el código I.S.M. se deberán recoger todos los procedimientos de seguridad, entre ellos los de salvamento y dentro de es-

te grupo los correspondientes a los botes de rescate.

Lo referente a formación, adiestramiento y certificados viene determinado en el "CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN TITULACIÓN Y GUARDIAS PARA LA GENTE DE MAR 1978" (STCW 78 y sus enmiendas de 1991 y 1994), así como en la "RESOLUCIÓN A.771" de la ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL.

En relación al Convenio STCW es de mencionar que el mismo ha perdido credibilidad y la IMO se ha propuesto enmendarlo lo más rápidamente posible, de tal forma que se espera que tales enmiendas entren en vigor el 1 de Febrero de 1997. Sin embargo, hasta el 1 de Febrero del año 2002, las partes contratantes podrán seguir expidiendo, reconociendo y refrenando los títulos pertinentes a la gente de mar que inició su formación o el período de embarco con anterioridad al 1 de Agosto de 1988.

A nivel Comunitario, se regula la formación para el manejo de las embarcaciones de salvamento en la Directiva 94/58 de la C.E.E., "Nivel mínimo de formación en profesiones marítimas", en vigor desde el 31 de Diciembre de 1995 para todos los países miembros. De forma general esta Directiva recoge lo regulado por la Organización Marítima Internacional en el S.T.C.W..

En el ámbito nacional es la Dirección General de la Marina Mercante el Organismo encargado de velar por la Seguridad Marítima, entre otras competencias. Al estar los Convenios Internacionales mencionados ratificados por España, la legislación casi se limita a transponer las normas de la I.M.O. así como las Directivas de la C.E.E..

Sería de interés la edición de textos refundidos con toda la normativa aplicable a los buques nacionales, debidamente estructurada de fácil actualización y consulta, de forma que quedarán recogidas la gran cantidad de disposiciones complementarias existentes.

La Orden de 31 de Julio de 1992 de la D.G.M.M. modifica determinados aspectos del Certificado de Supervivencia en la mar, Niveles I y II, entre otros, establecidos por orden de 29 de Marzo de 1990. Son los criterios allí determinados los que a nivel nacional fijan cuáles han de ser los co-

nocimientos y habilidades los tripulantes para el manejo de las embarcaciones de supervivencia.

Los botes de rescate, de acuerdo con la normativa SOLAS, son de obligado equipamiento a llevar botes salvavidas, al igual que los buques de pasaje de menos de 500 TRB, con un número máximo de personas a bordo inferior a 200. Sin embargo, estos buques sí están obligados a llevar botes de rescate. Se deduce la importancia que la nueva Normativa asigna a esta dispositivo de salvamento, ya considerado en el anterior Convenio SOLAS bajo el concepto de "bote de emergencia".

Construcción, propulsión y equipo.

Los buques "nuevos" estarán equipados con botes de rescate, los cuales deberán haber pasado unos controles, mediante los cuales se Certifica cumplir la Normativa.

Lo más usual es que los cascos sean del tipo generalmente denominado como de "plano", pudiendo ser rígidos, semirrígidos o inflados. La eslora mínima será de 3,8 metros y la máxima de 8,5 metros. Podrán llevar al menos a cinco personas sentadas y una tumbada.

La propulsión podrá ser intraborda o fueraborda, gasoil o gasolina. Deberán poder maniobrar a velocidades de hasta seis nudos, mantenidos durante un mínimo de cuatro horas y poder remolcar la mayor de las balsas salvavidas de que esté dotado el buque con su asignación completa de personas al menos a dos nudos.

El sistema de propulsión "turbo-jet" reúne una serie de características que lo hacen idóneo: Ausencia del peligro de dañar a los naufragos con las hélices y excelente capacidad de maniobra.

Los botes de rescate contarán con un equipo que considerado como mínimo deberá ser mantenido en perfectas condiciones de uso y debidamente trincado, a excepción de los bicheros.

Es de mencionar que no figuran como parte del equipo mínimo, raciones de agua, alimentos y señas ópticas (pirotecnia), lo cual en determinadas circunstancias puede ser vital, a pesar de que los botes de rescate no tienen la consideración de embarcación de supervivencia.

Como parte del Equipo de

Protección Individual (EPI) de la dotación, además de los trajes de inmersión, se debería contar con cascos integrales de protección, dotados de auriculares y sistema de micrófono con modulación traqueal, o similar, pues el ruido de los motores y el fragor de la mar impide un uso normal de los equipos convencionales, aún cumpliendo los requisitos establecidos. Las radiobalizas personales de localización, son un dispositivo de seguridad para la dotación del bote, que debería ser considerado.

Disponer de sistemas de autoadrizamiento, automáticos o manuales, mejoran considera-



blemente la seguridad y eficacia de este tipo de embarcaciones.

Dotación del bote de rescate.

En la Regla 10, Cap. III del SOLAS, se establece de forma general que habrá a bordo un número suficiente de tripulantes, que pueden ser oficiales de puente o personas tituladas, para manejar las embarcaciones de supervivencia. No se regula expresamente el número de tripulantes para el bote de rescate. La práctica nos indica que **deberán ser al menos dos personas**

las que tripulen el bote de rescate: patrón y proel. Dependiendo de la operación a realizar se podrán embarcar a otros tripulantes, tales como: personal especializado en primeros auxilios, nadadores de rescate, (estas cualidades deberían ser capacidades mínimas de la dotación del bote, de acuerdo con las Recomendaciones de la IMO), técnicos, etc.

En el Cuadro de Obligaciones en Caso de Emergencias de los buques se deberá asignar la tripulación y los suplentes responsables del manejo de los botes de rescate.

Con referencia a las condiciones físicas que se deben exigir a los

mo únicamente superables con la serenidad propia de una persona que reúna las cualidades de un rescatador profesional.

Estudios médicos realizados por la "Royal National Lifeboat Institution" (U.K.) han llegado a la conclusión de que el personal de las embarcaciones rápidas semirrígidas de salvamento deben retirarse a una edad límite de 45 años. Siguiendo el mismo criterio, en un buque mercante no se debería asignar la obligación de tripular los botes de rescate a personas que sobrepasen esa edad. No obstante, las características particulares de cada tripulante pueden hacer aconsejable ampliar este límite de edad, pero siempre valorando todas las circunstancias que aconsejan hacerlo, teniendo presente que una persona que no reúna las condiciones adecuadas, difícilmente puede ser rescatador, más bien pondrá en peligro su propia vida y la de los demás ocupantes de la embarcación.

Si a un profesional del salvamento, no se le permite tripular embarcaciones semirrígidas rápidas después de los 45 años, mucho menos se deberá aceptar en un buque mercante.

Se deberá cuidar que la tripulación del bote de rescate disfrute de los periodos de descanso adecuados, evitando las jornadas de trabajo que les produzcan fatiga, controlando aquellos hábitos que puedan afectar a su forma física o psíquica de tal forma que en todo momento su disponibilidad y rendimiento sea el óptimo.

Suficiencia en el manejo de los botes de rescate. Formación y adiestramiento.

De forma general, la formación teórica y práctica que se imparten en los Cursos de Supervivencia en la mar, niveles I y II es positiva para la formación de tripulantes.

La orden de 30 de Noviembre de 1993, del Ministerio de Obras públicas, Transporte y Medio Ambiente, establece el curso de SOCORRISMO MARÍTIMO, para el personal de la Cruz Roja del Mar y el de MANEJO DE EMBARCACIONES DE SALVAMENTO, obligatorio para el personal marítimo profesional que intervenga en tareas relacionadas con la coordinación del salvamento o gobierno de las embarcaciones de salvamento.

Ambos cursos tienen un temario que puede adaptarse a las necesidades de formación de la dotación de los botes de rescate, el primero para subalternos y el segundo para oficiales, no obstante será preciso que la Administra-

ESPERANZA DEL MAR

ción Marítima diseñe cursos específicos ateniéndose a lo recomendado en la RESOLUCIÓN A. 771 de la O.M.I., que es un documento básico para tratar el tema de la "formación de las tripulaciones de los botes de rescate rápidos".

No es aceptable que en un buque mercante, a la dotación de los botes de rescate se le exija menos formación tanto teórica como práctica, que a los profesionales del salvamento marítimo.

Centros de Formación y Adiestramiento.

Existen varios centros para la formación de rescatadores especializados en el manejo de embarcaciones similares a los botes de

debidamente equipado para realizar prácticas en alta mar, en las condiciones que habitualmente se tendrán que utilizar estos medios de salvamento.

La infraestructura en el puerto base debe contar con buenas comunicaciones para facilitar el desplazamiento de los alumnos desde sus domicilios, acomodación adecuada en las proximidades del Centro de adiestramiento, facilidad para encontrar en las cercanías diferentes estados de mar, viento y su incidencia en la costa para la realización de los diferentes ejercicios prácticos. Los aspectos relativos a la seguridad de los alumnos durante el desarrollo de los ejercicios de adiestramiento deberá estar totalmente garantizada.

Posteriormente a la obtención de la cualificación y certificación inicial es necesario adoptar un programa de actualización de conocimientos periódicos y un plan de entrenamiento continuo.

En los buques se deberán

en balsas salvavidas, pero fracasan a la hora de rescatarlos. Es necesario analizar por qué ocurre esto y como remediarlo.

Los botes de rescate vienen a solucionar una parte muy importante de este problema, pero será fundamental el buen mantenimiento de los mismos, así como la formación y adiestramiento de las tripulaciones para su manejo. Establecer los límites (**limitaciones de la tripulación y de la embarcación**) de operación con un bote de rescate es fundamental, debiéndose tener en cuenta diferentes factores entre los que cabe mencionar: el estado de la mar, el tipo de bote y su equipo, la tripulación y su capacidad, la misión a realizar, etc..

El uso indebido de los botes de rescate, ignorando sus limitaciones, así como las de su tripulación, puede dar lugar a otras situaciones de riesgo, convirtiendo a los rescatadores en varias personas en peligro.

Las maniobras con los botes,

para prestar asistencia al bote que se ha puesto a flote?, ¿es posible poner a flote con seguridad el bote?. Contestadas afirmativamente las preguntas, podemos iniciar los preparativos para ejecutar el trabajo propuesto.

Puesta a flote y recuperación.

El sistema de puesta a flote y recuperación, está basado fundamentalmente en las habilidades del capitán y la tripulación en cubierta. Se maniobrará el buque de forma que se reduzcan los balances transversales, creando una zona de socaire y aguas calmas, lo cual se consigue, en un buque convencional, en el costado correspondiente a la banda de la caída, justo en el momento del reviro del buque y por un período de tiempo muy corto, el cual hay que aprovechar para poner la embarcación a flote.

Las características del buque, así como el emplazamiento del



rescate, tanto en el Coast Guard, U.S.A. como en la Royal Lifeboat Institution, (U.K.), por mencionar alguno de los que hemos extraído información.

En general, es requisito indispensable el superar un exhaustivo examen médico, así como acreditar el haber asimilado los suficientes conocimientos teóricos para iniciar el adiestramiento.

El adiestramiento, siempre con monitores cualificados, será progresivo, desde la puesta a flote y recuperación, maniobras en aguas calmas, hasta el paso de las rompientes, remolque de embarcaciones de supervivencia y rescate de naufragos en alta mar con tiempos duros y dificultades extremas, cuando los alumnos estén capacitados para realizar estas maniobras con seguridad.

Un centro de adiestramiento para tripulaciones de botes de rescate, debería contar con un buque

aprovechar las oportunidades que se presenten para realizar ejercicios de entrenamiento en diferentes estados de la mar. Está comprobado que los tripulantes **jovenes** realizan estos ejercicios con **entusiasmo**.

Operaciones con botes de rescate, limitaciones.

Muy diferente será el uso de un bote de rescate según se trate de su utilización como medio para realizar un transbordo, tender un remolque, prestar auxilio a otros buques en la búsqueda y rescate de naufragos, hombre al agua etc., que como medio de salvamento una vez se ha producido el hundimiento del propio buque.

Estamos acostumbrados a escuchar noticias referidas a buques que localizan a los supervivientes de un naufragio, bien en la mar o

(puesta a flote, navegación y recuperación) en mal tiempo exigen la absoluta coordinación de todo un equipo de personal cualificado, bajo las ordenes del Capitán responsable del mando.

La decisión de poner el bote de rescate a flote, una vez comprobada su disponibilidad operacional, así como la de su tripulación, ha de ser sopesada muy cuidadosamente, pues una vez iniciada la maniobra es difícil volver atrás. Será preciso hacer el análisis partiendo del final de la operación, mediante un árbol de decisiones, en el cual el regreso a bordo de la dotación del bote es el fin deseado, es decir, haciéndose las siguientes preguntas: **¿Es posible recuperar la embarcación con todo su personal? ¿Es posible realizar el trabajo por el personal y los medios disponibles? ¿disponemos de suficientes medios y personal a bordo**

bote de rescate, harán que en cada caso se requiera diferentes formas de actuar, por lo que el procedimiento más idoneo se deberá determinar después de realizar las pruebas oportunas, estableciéndose un protocolo de actuación para las maniobras de puesta a flote y recuperación.

Es una buena práctica, comprobada, hacer la maniobra en tres fases:

1ª) Llevar el bote de rescate al costado del buque.

2ª) Embarcar la dotación, y alistar.

3ª) Arrancar el motor y poner a flote.

Los pescantes, dotados de amante con un gancho que debe reunir los requisitos determinados en el SOLAS, de suelta automática al quedar a flote o manual con tensión en el cable, es un punto a tener muy en cuenta pues ha sido la causa de múltiples accidentes

debido a su mala operación, deficiente instalación o mal mantenimiento.

El disponer de winches en los pescantes con sistema de tensión constante supondrá una valiosa ayuda, sobre todo para la recuperación de los botes.

La boza de proa de los botes deberá estar equipada con un sistema de suelta rápida, si no es accesible la bita de fijación. Los botes podrán ser puestos a flotes y remolcados con una arrancada del buque de cinco nudos en aguas tranquilas. En ejercicios, esta última maniobra solo se debe realizar en aguas calmas y dirigida por un oficial con experiencia, según se establece en el SOLAS.

Influencia de las condiciones medioambientales.

El bote, al igual que cualquier otro flotador sobre la superficie del mar, se mueve en los límites de dos fluidos, el agua y el aire. A más potencia y maniobrabilidad, menor será la dependencia de los efectos de la mar y el viento.

Para tratar el tema de las limitaciones en el uso de los botes de rescate debido a factores meteorológicos, una vez más deberemos distinguir si se va a hacer uso del bote de rescate como medio de salvamento propio ó por el contrario se trata de prestar un auxilio o realizar cualquier otra función.

En la Resolución A. 771 de la I.M.O. dice "se necesita personal adecuadamente formado para que los botes de rescate rápidos se puedan utilizar con seguridad en todas las condiciones meteorológicas".

Cuando se trate de la utilización de los botes de rescate como medio de salvamento propio es evidente que las condiciones meteorológicas no pueden limitar el uso de los mismos, aunque siempre se deberá tener en cuenta la posibilidad de utilizar otros medios, distintos de las balsas salvavidas, en los cuales toda la tripulación se pueda poner a salvo.

En el caso de su utilización para prestar un auxilio, se valorarán las condiciones de mar y viento, teniendo en cuenta que en mares con olas de, por ejemplo, tres metros de altura, podemos encontrar olas de doble o triple magnitud, lo cual se tendrá en cuenta lo mismo en las maniobras de puesta a flote y recuperación que en la navegación con los botes.

En líneas generales, el manejo de un bote de rescate, teniendo en cuenta las formas del casco es más simple en una embarcación inflada, de fondo plano con quilla inflada, que en una semirígida de líneas finas, suponiendo un nivel

de adiestramiento del patrón, medio o bajo.

En navegación con pequeñas embarcaciones, los senos de las grandes olas pueden ser tan peligrosos como las crestas rompientes.

La navegación nocturna tiene unas especiales connotaciones siendo muy difícil el establecer criterios de actuación puesto que al no tener referencias se hace preciso navegar por medio de las sensaciones que el viento, la mar, el movimiento de la embarcación, el ruido del motor etc., transmiten al patrón. La capacidad para percibir e interpretar correctamente estas sensaciones solo se puede adquirir con la experiencia y el entrenamiento.



Está comprobado que con mar gruesa o superior (vientos de 20 a 30 nudos y olas de 2,5 a 4 metros) tripulaciones entrenadas empiezan a tener dificultades, especialmente en las maniobras de puesta a flote y recuperación.

La capacidad de autoadrizamiento, estabilidad, potencia de motores y maniobrabilidad, así como el nivel de adiestramiento de la dotación y su estado psicofísico son los principales factores a tener en cuenta a la hora de establecer las limitaciones en el uso de los botes de rescate dependiendo del estado de la mar.

La visibilidad reducida por niebla, cuando es inferior a media

milla limita extraordinariamente el uso de los botes de rescate como medio de auxilio y su eficacia como medio de salvamento propio.

El disponer de buenos sistemas de comunicaciones (VHF/25 Wat.), respondedor radar (RESAR), radiobalizas de localización, (EPIRB 406/121.5 Mhz.), así como sistema de navegación satelitaria (GPS con plotter), pueden ayudar a incrementar la eficacia en un uso seguro de los botes de rescate, aún teniendo en cuenta que las operaciones se realizan generalmente en distancias cortas, a la vista del buque nodriza en los casos de auxilio a otros buques o en las proximidades del siniestro como medio de salvamento propio.

gaciones correspondientes, manuales de mantenimiento tanto el bote como el motor y el equipo. Seguir los consejos del fabricante, es una garantía para la conservación y duración de estos medios de salvamento.

Las reparaciones de emergencia en los botes de rescate inflados podrán realizarse a bordo, pero las definitivas se efectuarán en una estación de servicio autorizada.

Además de las inspecciones semanales y mensuales establecidas en el SOLAS, cuando se disponga de tiempo, inmediatamente antes de efectuar una maniobra con los botes se realizará una inspección con una "lista de comprobaciones" que nos permita detectar fallos en los sistemas de puesta a flote, equipo de la tripulación, el bote y su sistema de propulsión y maniobra. ■

Roberto González Díez
Capitán "Esperanza del Mar"

Fotos: Gerardo Montesdeoca

Bibliografía.

1.- IMO : CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974 (SOLAS). Edición refundida, 1992. Organización Marítima Internacional. Londres, 1994.

2.- IMO : CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974. Enmiendas de 1994. Organización Marítima Internacional, Londres 1995.

3.- IMO : CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN TITULACIÓN Y GUARDIAS PARA LA GENTE DE MAR (STCW/78). Subsecretaría de Pesca y Marina Mercante. Madrid 1979.

4.- IMO : STCW/78 : ENMIENDAS DE 1994. B.O.E. nº 22 de 25 de Enero 1996.

5.- IMO : EL NUEVO CONVENIO STCW. Publicación "La O.M.I. al día". Enero 1996.

6.- IMO : PRESCRIPCIONES PARA LA FORMACIÓN DE LAS TRIPULACIONES DE LOS BOTES DE RESCATE RÁPIDOS. Resolución a 771 (18). Londres 1993.

7.- CEE : Directiva 94/58 CE Del Consejo. NIVEL MÍNIMO DE FORMACIÓN EN PROFESIONES MARÍTIMAS. Diario Oficial de las Comunidades Europeas 12.12.94.

8.- DGMM : Orden del 30.11.93 MOPTMA. CURSOS Y CERTIFICADOS DE ESPECIALIDAD MARÍTIMA. B.O.E. nº 300, 16.12.93.

9.- Gary E. Walker, U.S. Coast Guard. HEAVY WEATHER TRAINING CENTER by CWO- 3 (BOSN) International Lifeboat Conference, La Coruña 1987.

10.- RNLI : THE IMPLEMENTATION OF A RETIREMENT AGE OF 55 FOR RNLI CREW MEMBERS, The Royal National Lifeboat Institution, International Lifeboat Conference, La Coruña 1987.

11.- Sanders, R. E., "THE PRACTICE OF OCEAN RESCUE". Brown, Son & Ferguson, Ltd. National Publishers, GLASGOW, U.K. (Published 1968, Revised 1977)

12.- MARI Sagarra, R: "SUPERVIVENCIA EN LA MAR". Instituto Social de la Marina. Madrid, 1990.

Mantenimiento.

Se regula en la Regla 19 del SOLAS "Disponibilidad operacional, mantenimiento e inspección" y en la regla 52 "Instrucciones sobre mantenimiento a bordo".

La dotación del bote de rescate, deberá ser la encargada de su mantenimiento, al margen de la supervisión que corresponda al Oficial responsable de la seguridad.

Los vendedores, tienen la obligación de suministrar junto con los botes de rescate, además de las Certificaciones y homolo-

El sector camina hacia la calidad y mejora de la fiscalidad

La náutica deportiva EN ALZA

La 35.ª edición del Salón Náutico Internacional de Barcelona, celebrada entre el 16 y el 24 de noviembre, se ha clausurado con un balance positivo y un número de más de 100.000 visitantes. El Salón ha contado con más de 350 expositores de 28 países, donde mostraron las novedades más importantes del mercado, y las nuevas tecnologías que tienen aplicación en la navegación. Junto a la exposición, se ha desarrollado un amplio programa de actividades como la Convención de clubs náuticos y puertos deportivos, la 1.ª Liga de Vela de las Autonomías, la Operación Bautismo del Mar, y entre otras, la presentación de importantes regatas, travesías y competiciones náuticas. Entre las novedades de este año estuvo el espacio "Nautic Aventura" en el que se pudo contemplar las estrellas de un planetario, aprender a hacer nudos marineros, conocer la técnica del windsurf o del esquí náutico, visitar una exposición sobre mujeres piratas o practicar el remo en una piscina.

La práctica de actividades relacionadas con la navegación se ha ido extendiendo por toda Europa entre sectores de la población más amplios, convirtiendo este deporte en menos elitista. En Francia practican la navegación unos cinco millones de personas y en Italia lo hacen más de cuatro millones aunque sólo sea de forma esporádica. El número de embarcaciones ha ido aumentando de forma paralela, lo que ha incidido en el desarrollo de una industria náutica-deportiva-turística compleja. Las posibilidades de generar un impacto económico positivo en el área de influencia donde esté instalada esta industria son realmente importantes.

La tendencia del año pasado muestra una cierta estabilización del mercado, sin continuar la tendencia a la baja que

El sector náutico deportivo es un eficaz generador de impacto económico en las zonas marítimas en las que se ubica.

se registraba desde 1990. La situación del mercado náutico-deportivo español, marcada por la estabilización ha llevado al propio sector a preocuparse y preparar lo que se podría definir como el entorno de este mercado con miras al próximo milenio. En definitiva, se ha subrayado la necesidad de conseguir un turismo náutico deportivo y de recreo de calidad.

Además, está pendiente de estudio y aprobación la futura Ley de Puertos de Catalunya, más adaptada al entorno actual y que constituye asimismo un aspecto importante para impulsar el desarrollo de la náutica deportiva.

Cargas fiscales

El sector continúa sometido a unas cargas fiscales separadas en dos tramos. Por un lado, comprende embarcaciones





de menos de 7,5 metros de eslora, está sometido a una imposición del IVA (16%), mientras que para las embarcaciones de más de 7,5 metros se añade el impuesto adicional de Matriculación (13%). Es importante reseñar que España es el único país que ve gravada la compra de embarcaciones de recreo con un Impuesto sobre la Matriculación, solamente Italia tiene un impuesto adicional que se aplica en las embarcaciones de gran eslora (más de 24 metros). El porcentaje de IVA en España se mantiene en el 16%, mientras que Bélgica ha aumentado la carga impositiva a un 21%, Francia con un 20,6%, y Portugal con el 17% de IVA. El país con mayor carga impositiva sigue siendo Dinamarca, con un 25% de IVA.

Por su parte, el país con la tasa impositiva más baja es Suiza, con el 6,5% de IVA sobre el valor de las embarcaciones. España se situaría en una tercera posición en cuanto al tipo impositivo más bajo, por detrás de Suiza y Alemania (15%). Es importante destacar que la comisión Europea ha obligado a España a modificar la actual ley del IVA. La Co-

Nuestro país es el único que grava la compra de embarcaciones de recreo de más de 7,5 m. de eslora con un Impuesto sobre la Matriculación del 13%, lo que añadido al 16% de IVA supone un tasa impositiva conjunta del 29%.

misión Europea no acepta la discriminación que la normativa española establece entre entidades públicas y privadas. En este sentido, las entidades privadas no lucrativas deben considerarse exentas del IVA.

También está siendo objeto de debate el IBI (Impuesto sobre los Bienes Inmuebles) en las concesiones administrativas de la zona marítima terrestre.

La náutica en España

La producción del sector y las embarcaciones vendidas han aumentado ligeramente durante 1995 por vez primera en cinco años. La cifra de producción ha alcanzado los 8.640 millones de pesetas, con un incremento del 1,6% respecto al año anterior. Por otra parte, el número total de embarcaciones de recreo fabricadas ha sido de 4.088 unidades, un 1,2% superior a las producidas en 1994. En los últimos años han dejado de producirse grandes yates (conocidos como megayates), además de que han dejado de importarse barcos de estas características, todo ello en fa-

vor de embarcaciones de menor eslora.

Las embarcaciones Neumáticas siguen representando el mayor volumen de la producción, con una proporción del 56,7% sobre el total. Respecto a las embarcaciones del tipo Vela ligera (excepto optimist), el número de unidades producidas ha sido de 256, que representa el 6,3% del total de la producción y con una ligera tendencia a la baja.

El valor aproximado de la producción total de embarcaciones ha aumentado ligeramente, acercándose a los 9.000 millones de pesetas. Las embarcaciones de motor acaparan el 90% del valor total de la producción mientras que las Embarcaciones de vela representan el 10% restante.

El valor aproximado destinado a las exportaciones ha sido de 1.300 millones de pesetas, registrando un ligero incremento respecto al año anterior (1.000 millones de pesetas). Por su parte, las empresas productoras se mantienen estables o en alza (28 empresas frente a las 27 del año anterior). Siete de estas empresas son exportadoras, siendo los principales países clientes Alemania, Francia, Italia y Portugal. El número de empresas de accesorios es de 109 frente a las 102 contabilizadas el año anterior.

Las transacciones comerciales exteriores en el sector náutico siguen presentando un saldo desfavorable; mientras que la estimación de las ventas al exterior se sitúa en aproximadamente 1.300 millones de pesetas, las importaciones se estiman en 8.000 millones de pesetas. El resultado de ambas variables es un saldo negativo por valor de 6.700 millones de pesetas.

Las Embarcaciones Neumáticas tienen un peso considerable en el conjunto de las importaciones, con 1.311 unidades importadas (representan el 50,5% del total de las importaciones de embarcaciones).

El número de matriculaciones de embarcaciones de recreo fue de 11.327 durante 1995. La

Comunidad Autónoma con mayor número de nuevas matriculaciones fue Catalunya, con 2.678 matriculaciones. Le siguen Andalucía, con 1.933 embarcaciones), País Valenciano, con 1.747 embarcaciones, Baleares, con 1.485, y Galicia con 1.317 embarcaciones. En la Costa Mediterránea se ha concentrado el mayor volumen de nuevas matriculaciones con el 80,9% del total del Estado español en 1995.

Distribución Geográfica

La flota total de embarcaciones de recreo en España es de 136.216, lo que supone un incremento del 7,2% respecto a 1994 (contaba con 127.000 embarcaciones). Durante este año se han registrado 11.327 nuevas matriculaciones, mientras que las bajas producidas han sido de 2.111.

Por lo que se refiere a la distribución geográfica, la zona mediterránea concentra una im-

El aumento de las embarcaciones deportivas ha incidido en el desarrollo de una industria náutica-deportiva-turística compleja.

portante proporción de la flota de recreo. De esta forma, el 26% del total de embarcaciones se encuentran en Cataluña (33.020), el 24% en las Islas Baleares (31.750), y el 13% y 5% en el País Valenciano y Murcia (19.050 embarcaciones). En Andalucía se encuentra el 13% de la flota (16.510) embarcaciones, y en la costa Norte (Galicia, Asturias,

Cantabria, País Vasco) el 13,5% del total. En la parte mediterránea del litoral español se concentra el 68% del total de la flota de embarcaciones de recreo.

Respecto a las esloras de los barcos, España cuenta con una flota deportiva de embarcaciones de pequeña y mediana eslora, de forma que el 52% son embarcaciones con una eslora de menos de 7 metros (64.770 unidades), el 25% tiene entre 7 y 10 metros de eslora (31.750) y el 12% de las embarcaciones miden entre 10 y 15 metros (15.240).

Las embarcaciones de más de 20 metros representan el 2% del total de la flota española, con un



número de 2.724 embarcaciones. Cabe destacar que las embarcaciones de más de 7,5 metros de eslora son las que sufren un Impuesto sobre la Matriculación del 13%, lo que añadido al 16% de IVA llega a suponer una tasa impositiva conjunta del 29%.

El número de habitantes que corresponden por embarcación es un indicador a considerar para analizar la situación de la náutica deportiva en un país. A menor número de habitantes por embarcación, mayor impacto del sector entre la población y, por lo tanto, mayor desarrollo de esta industria. Los países nórdicos como Finlandia y Noruega presentan una relación de 7 habitantes por embarcación, lo que representa claramente la posición e importancia que tiene que haber adquirido entre la población.

España presenta una relación de 230 habitantes por embarcación, situándose por debajo de países como Alemania, Francia o Reino Unido. Países como Irlanda, con 700 habitantes por embarcación, que se sitúa en el extremo de esta relación, Argentina (380 habitantes por embarcación) o Portugal (356 habitantes por embarcación), son los que representan el menor desarrollo del mercado náutico deportivo.





Respecto al número de licencias de deportes náuticos se ha mantenido estable en 1995 con un ligero incremento del 3,3% con respecto al año anterior, mientras que el número de clubs náuticos aumentó un 2,9% comparando con el año anterior.

El número de licencias concedidas en 1995 ha sido de 91.518 en las distintas modalidades de deportes náuticos. El total de títulos expedidos durante 1995 ha sido de 12.522, manteniéndose estable respecto al año anterior. La titulación correspondiente a Patrón de embarcaciones de recreo supone el 81% del total de los títulos expedidos. Las categorías de Patrón de Altura o Capitán de Altura representan unos segmentos más reducidos, pues suponen el 0,4% y el 2,8% del total respectivamente.

Los nuevos títulos

Cada año en nuestro país se obtienen 13.000 titulaciones náuticas, y a partir de ahora sufrirán una modificación según el proyecto que debate en la actualidad la Dirección General de la marina Mercante con las federaciones deportivas, las comunidades autónomas con competen-

cias marítimas, la industria naval y las academias de enseñanzas náuticas. El objetivo es aumentar las atribuciones de los patrones deportivos y potenciar así el sector industrial de este tipo de barcos.

La principal novedad es el establecimiento de cuatro títulos con menores limitaciones que los actuales y que, de menor a mayor atribución son: patrón para navegación diurna, patrón de embarcaciones de recreo, patrón de yate y capitán de yate. La autorización federativa, conocida como "Titulín" desaparece y se introducen pruebas prácticas en los exámenes para cualquiera de los nuevos títulos. Las convalidaciones de títulos se realizarán automáticamente. La nueva normativa se encuentra recogida en un borrador de orden ministerial que, el pasado 29 de octubre, fue sometido a consideración de las ocho comunidades autónomas con competencias marítimas, entre ellas Cataluña. Tras una serie de reuniones, la Administración ha abierto el plazo para recibir las consideraciones y elaborar una definitiva orden ministerial que sería publicada a principios del próximo año. ■

Inés Otero

IMPORTACIONES E INTRODUCCIONES DE EMBARCACIONES Y MOTORES. 1995

Embarcaciones	Unidades	% S/Total
Hasta 5 mts. de eslora	628	24,2
Más de 5 mts. a 7,5 mts.	320	12,3
Más de 7,5 mts. a 12 mts.	211	8,1
Más de 12 mts. a 18 mts.	104	4,0
Más de 18 mts. de eslora	20	0,8
Embarcaciones neumáticas	1.311	50,5
Total unidades	2.594	100,0
<i>Valor aproximado (M. Pts.)</i>	<i>8.000</i>	<i>-</i>
Motores fuera borda	7.186	92,3
Motores internos	598	7,7
Total unidades	7.784	100,0

PRODUCCIÓN DE EMBARCACIONES 1995

Valor aproximado de la producción (M. Pts.)	8.640
% Embarcaciones de vela.	10
% embarcaciones de motor	90
Valor aproximado de las exportaciones (M.Pts.)	1.300
N.º de empresas productoras de embarcaciones	28
N.º de empresas productoras de accesorios	109

PRODUCCIÓN ESPAÑOLA DE EMBARCACIONES DE VELA O MOTOR POR ESLORAS. 1995

Embarcaciones	Unidades	% S/Total
Vela o motor de 3,5 a 24 mts. de eslora		
Hasta 5 mts. de eslora	605	40
De 5 a 7,5 mts.	423	28
De 7,5 a 9 mts.	211	20
De 9 a 12 mts.	104	10
Más de 12 mts.	30	2
Total	1.512	100

DISTRIBUCIÓN DE LA FLOTA SEGÚN ESLORA

Eslora	% Emb. deportivas	Nº Embarcaciones
Menos de 7 mts.	52	70.832
De 7 a 10 mts.	25	34.054
De 10 a 15 mts.	12	16.346
De 15 a 20 mts.	9	12.259
Más de 20 mts.	2	2.724
Total	100	136.216

LOS IMPUESTOS SOBRE LAS EMBARCACIONES EN ALGUNOS PAÍSES. 1995

País	IVA (%)	Impuestos adicionales (%)
Alemania	15	-
Bélgica	21	-
Dinamarca	25	-
España	16	Matriculación embar. más de 7,5 m.=13%
Finlandia	22	-
Francia	20,6	-
Gran Bretaña	17,5	-
Grecia	18	-
Holanda	17,5	-
Italia	19	Impuesto especial para más de 24 m.
Suecia	20	-
Suiza	6,5	-
Portugal	17	-

Fuente: ADIN (Asociación de Industrias Náuticas)

SÍNTOMAS DE RECUPERACIÓN

Entre el 5 y el 9 de noviembre se celebró la quinta edición conjunta de los certámenes bianuales Sinaval y Eurofishing en la Feria Internacional de Bilbao. En ellos se mostraron las últimas novedades técnicas de las industrias pesquera, naval y marítima, y se comprobó que estos sectores se encuentran en un período de recuperación, lenta pero firme.



SINAVAL (Feria Internacional de la Industria Pesquera) son cada dos años punto de encuentro de los sectores pesquero, naval y marítimo, y el lugar ideal para mostrar las últimas novedades técnicas de la industria relacionada con el mar.

Los sectores que han estado representados en Sinaval y Eurofishing han sido los de la construcción, reparación e industria naval, investigación, recursos alternativos de la industria marítima, ingeniería, equipos portuarios, instalaciones de seguridad, construcción de plataformas para industrias offshore, acuicultura, almacenamiento de pescado, instalaciones de proceso, conservación y manipulación de pescado, artes de pesca, astilleros, equipamiento de buques, ingeniería y diseño de buques, e instalaciones y servicios pesqueros y portuarios.

Recuperación y optimismo

Las industrias relacionadas con el mar han atravesado durante varios años una situación muy dura, que ha provocado la desaparición de muchas empresas. Esta situación de crisis se ha visto reflejada en el tamaño de Sinaval y Eurofishing. Así, el tamaño de ambos certámenes era hace sólo seis años mucho mayor que el de esta edición. Sin embargo, ese proceso de disminución se ha visto frenado.

Ya en la edición de 1994, se comprobó cómo se estaba asistiendo a un proceso de reactivación de las industrias pesquera, naval y marítima. En 1996 el volumen de Sinaval y Eurofishing no sólo se ha



mantenido sino que ha experimentado un ligero aumento. *"El incremento ha sido del uno por ciento, más simbólico que otra cosa, pero claro indicador de un cambio de tendencia. A lo largo de los días que ha durado la muestra, se ha observado un espíritu de optimismo y un ambiente de recuperación. Pero sin lanzar las campanas al vuelo, ya que la situación de los últimos años ha sido muy dura y el cambio de tendencia no se produce de la noche a la mañana"*, explicaba Juan Garaiurrebaso, director general de la Feria Internacional de Bilbao, al concluir los dos certámenes.

En cifras, Sinaval y Eurofishing han contado este año con 402 empresas expositoras, provenientes de nueve países, repartidas en 117 stands, que han ocupado una superficie neta de exposición de 5,194 metros cuadrados, repartidos en tres pabellones del recinto ferial bilbaíno.

Los visitantes alcanzaron la cifra de 6.595. De ellos, 201



eran visitantes profesionales procedentes de países extranjeros, 6.195 eran visitantes profesionales estatales y 199 eran visitantes no profesionales.

Novedades

Dentro de la amplia gama de novedades presentadas en Sinaval y Eurofishing destaca, por su envergadura en conjunto, los productos desarrollados dentro del Proyecto Halios, incluido en el Programa Eureka, destinado a desarrollar tecnologías para los buques pesqueros. Fueron doce las empresas españolas que presentaron los frutos de su investigación en este Proyecto.

La empresa Nacional Bazán, en un departamento autónomo de buques de su factoría de San Fernando, ha empezado a construir el primer prototipo Halios de buque pesquero. Proyecto desarrollado por Travnal y Talleres de Arquitectura Naval, este pesquero es un catamarán de alta velocidad de 25 metros para pesca de baja

al fresco en el Mediterráneo, y compatible para cerco, arrastre o artes varias.

Los otros dos proyectos de buques de pesca incluidos en el Proyecto Halios aún no han empezado a construirse. Por una parte, está un barco monocasco de bajura para las modalidades de cerco y con cacea, que permitirá el mejor aprovechamiento del pesquero en todas las épocas del año mediante una fácil adaptación a todos los tipos de pesca, desarrollado por Palangres Jimfu y de futura construcción en Astilleros de Murueta. Por la otra, está un buque palangrero polivalente para pesca al fresco de fondo y pelágica en aguas de Marruecos y Gran Sol, desarrollado por Innava y Astilleros Armón, que mejorará la rentabilidad y la seguridad a bordo.

Scap Europa presentó el sistema VICS, que centraliza toda información captada por equipos y sensores de un pesquero, y la utiliza para supervisar y controlar los procesos que tienen lugar a bordo, con

objeto de optimizarlos. El VICS puede estar compuesto por seis módulos, cada uno de los cuales cubriría una actividad concreta, que serían la de la pesca, seguridad, navegación, máquinas, proceso de capturas y gestión y comunicaciones. Entre las múltiples ventajas de este sistema está la de aumentar la eficacia de explotación del buque.

Hidronorte Ingenieros presentó una nueva máquina para empatar anzuelos, que consigue realizar mecánicamente el nudo del empate o unión entre el anzuelo y la brazolada, y su palangre automático universal, un sistema para el manejo automático del palangre, especialmente diseñado para el palangre de fondo de monofilamento.

Frimóvil Ibérica presentó el subproyecto "La aplicación de la tecnología de refrigeración pasiva a las bodegas de los buques pesqueros", consistente en un sistema capaz de mantener los grados deseados en las bodegas de los pesqueros.

Unitat de Diagnostic y

Tractament presentó su sistema "Telemedicina o medicina a distancia", que, a través de la transmisión de datos biomédicos, permite realizar en tiempo real el diagnóstico de las afecciones de los tripulantes de los pesqueros.

Artes de Pesca Salom presentó su producto "Sistema de Redes", un conjunto formado por un arte de pesca de arrastre y un software de simulación que permite el uso de dicho arte en unas condiciones previamente experimentadas.

Allibert presentó un sistema automático de carga y descarga de bodegas de embarcaciones pesqueras al fresco, cuya originalidad consiste en utilizar, separadamente o de manera combinada dos tipos de medios de manipulación, carretillas especiales de horquillas y carros automotores de oruga, dotados de un mecanismo de extracción muy práctico. ■

Roberto R.de H.

**Primer
semestre
del año**

LA OFERTA FORM

Un año más el Instituto Social de la Marina ofrece, a través de su Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio, en Vilagarcía de Arousa, a los trabajadores del sector marítimo un plan de acciones formativas como instrumento que contribuya a mejorar la competencia de las gentes del mar y, como consecuencia de ello, a potenciar el sector y ampliar las expectativas laborales de estos profesionales. Los interesados en recibir alguno de los cursos que oferta el ISM deberán acudir a alguna de las oficinas de empleo de este organismo y presentar la solicitud para participar en el proceso de selección previa que efectúa cada Dirección Provincial del ISM. Para cualquier tipo de información se puede contactar con el Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio. El Sagueiral, s/n. 36618 Vilagarcía de Arousa. Tfno. 986-51 02 55. Fax 986-50 61 11.



MATIVA DE BAMIO

CALENDARIO DE CURSOS PARA EL PERÍODO ENERO-JUNIO DE 1997

CURSOS	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio
Introducción a la informática	13-24				19-30		
Aplicaciones ofimáticas administrativas	27-21						
Diseño asistido por ordenador						2-22/Ag.	
Teledetección de pesca por satélite				7-25			
Gestión ambiental informatizada del litoral marítimo						9-27	
Ensamblador de PC's y periféricos	13-21						
Técnicas neumohidráulicas básicas		3-14					
Técnicas electrohidráulicas de mando			17-11				
Técnicas electroneumáticas de mando				14-9			
Autómatas programables (PLC)-1	13-7						
Autómatas programables (PLC)-2 y Robótica		10-28					
Electrónica analógica y digital			24-9				
Sistemas RADAR					12-6		
Sist. control electrónico de generadores el. y proceso ind.						9-4	
Instalaciones eléctricas	27-11						
Máquinas eléctricas				14-20			
Supervivencia en la mar, nivel 1	Se desarrollarán uno o dos cursos cada semana organizados directamente por las Direcciones Provinciales del ISM, asignando los niveles 1 ó 2 según sus propias necesidades.						
Supervivencia en la mar, nivel 2							
Supervivencia en la mar y lucha C.I., nivel 3						16-27	
Guardas particulares de campo						16-8/Ag.	
Frigorista de instalaciones navales n-1	13-21						
Frigorista de instalaciones navales y pesqueras n-2			24-25				
Equipos autónomos de climatización				28-30			
Camarero				28-30			
Soldadura eléctrica con electrodo revestido, n.1	13-21						
Soldadura eléctrica con electrodo revestido, n.2		24-11					
Operador de torno y fresadora universal			17-16				
Esp. manejo del torno y fresadora por control numérico					19-29/Ag.		
Inglés básico marítimo						2-20	
Instalador de gas IG 2				7-13			
Transp. prod. petrolif. & Gas inerte y Lavado con crudo		10-21		28-9		16-27	
Transporte de gases licuados	27-31		17-21		5-9 26-30		
Transporte de productos químicos		10-14	31-4		12-16	9-13	
A.R.P.A.	13-17	3-7	31-4			2-6	
Operador general del SMSSM		3-21		28-16		9-27	
Manejo de los subsistemas del SMSSM				21-25			
Operador de muelle				14-2			
Lenguaje normalizado OMI para oficiales	13-21						
Formación Sanitaria para mandos, n-3			3-7	21-25			
Formación Sanitaria en actividades subacuáticas		24-28					
Jefe de mantenimiento integral		24-9					
Form. de formadores en navegación INTERNET						2-27	
Medioambiente y contaminación en el litoral marítimo			17-18				

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.

Revista de los Ministerios de
FOMENTO y MEDIO AMBIENTE

PARA ESTAR AL DIA

en infraestructuras,
 en medio ambiente,
 en transportes, en
 costas, en vivienda, en
 arquitectura, en obras
 hidráulicas, en puertos,
 en urbanismo, en
 carreteras, en
 telecomunicaciones...,
 en definitiva, en el
 mundo en que vivimos.



Revista de los Ministerios de **FOMENTO y MEDIO AMBIENTE**

TARJETA DE SUSCRIPCIÓN

EMPRESA _____

NOMBRE Y APELLIDOS _____

PROFESIÓN _____ N.I.F. _____

DOMICILIO _____ Nº _____

LOCALIDAD _____ PROVINCIA _____ C.P. _____

PAIS _____ TELEFONO _____ FAX _____

MODALIDAD DE SUSCRIPCIÓN ESPAÑA EXTRANJERO

1 año (11 números)..... 2.800 ptas. 4.000 ptas

Envíeme gratis la Guía de las Plazas de España + Hª de las Ciudades en España, que se regala por 1 suscripción anual*

2 años (22 números)..... 5.000 ptas 6.600 ptas

Envíeme gratis la Guía de las Plazas de España + Hª de las Ciudades en España + Guía de las Obras Públicas en España, que se regala por 1 suscripción de 2 años *

Número extraordinario "Guía de las Obras Públicas en España"..... 1.000 ptas 1.300 ptas.

Número extraordinario atrasado..... 500 ptas 700 ptas

* Hasta agotar existencias

SI HA SOLICITADO EXTRAORDINARIOS ATRASADOS, SEÑALE LOS QUE DESEA

Guía de Costas El siglo XVIII Guía de Las plazas Historia de las Comunicaciones Hª de las ciudades

FORMA DE PAGO: Envío cheque adjunto Envío giro postal núm..... Domiciliación bancaria (sólo suscripciones).

Enviar a: Revista de los ministerios de FOMENTO y MEDIO AMBIENTE. Nuevos Ministerios. 28071 Madrid. Información suscripciones: (91) 309 29 61.

Suscríbase ahora a la revista y recibirá gratuitamente las **GUIAS DE LAS PLAZAS DE ESPAÑA E HISTORIA DE LAS CIUDADES EN ESPAÑA.**



**Arrastran problemas fiscales,
estructurales y de recursos**

LAS COFRADÍAS DE PESCADORES BUSCAN SALIDA A LA PESCA DE BAJURA

Las Cofradías de Pescadores afrontan el año buscando soluciones en cuatro frentes de capital importancia para el sector de bajura: la modificación del sistema de cotizaciones a la Seguridad Social, la clarificación del ámbito fiscal, el apartado estructural y lo concerniente a recursos pesqueros.

DE los cuatro capítulos, los que se refieren a la Seguridad Social y a la problemática fiscal dependen exclusivamente de la decisión o negociación política, en tanto que los dos restantes implican en distinto grado a las comunidades autónomas con litoral y requieren la adopción de medidas políticas y técnicas.

La pesca de bajura es la ejercida por barcos con menos de 100 toneladas de registro bruto que pescan preferentemente en el caladero nacional, desde la costa hasta el talud continental. A este sector pertenece la mayor parte de la flota nacional en número y en importancia social y económica. Una de sus características es su estructura empresarial familiar. Generalmente el armador forma parte de la tripulación. Su actividad se considera esencial en la economía de los pequeños puertos pesqueros.

Cotización a la Seguridad Social

La modificación del sistema de cotización a la Seguridad Social es una reivindicación de las cofradías de pescadores desde que en el año 1989 se estableciera la cotización por salarios reales para los barcos del Grupo II A (de 50 a 150 toneladas de registro bruto) y B (de 10 a 50 TRB) en vez de por bases fijas como venía funcionando y como se mantuvo para los barcos del Grupo III (de 0,01 a 10TRB). Las cofradías entienden que el nuevo sistema es causa de desigualdades y agravios comparativos para los trabajadores del mar del Grupo II que perciben sus retribuciones "a la parte" y ven reducidas sus

pensiones a los mínimos oficiales. La Federación Nacional de cofradías de Pescadores viene reclamando un sistema optativo de cotizaciones de la Seguridad Social por bases fijas para embarcaciones del Grupo II tomando como referencia las vigentes actualmente en el Grupo III. Reclaman igualmente el incremento de los coeficientes reductores por edad de jubilación

para permitir unas justas pensiones para todos los trabajadores del mar.

La propuesta de las cofradías fue abordada en el Consejo General del Instituto Social de la Marina del pasado 18 de diciembre donde el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Juan Carlos Aparicio, informó de la creación de un grupo de trabajo con participación de la

Secretaría General de Pesca Marítima. Este grupo estudiará las posibles lagunas jurídicas que pueda presentar el sistema actualmente en vigor y buscará un sistema que no perjudique financieramente. Aparicio se remitió al Pacto de Toledo, donde se establece la necesidad de buscar la máxima relación entre las prestaciones y el esfuerzo en la cotización, si bien reconoció la especificidad del Régimen General del Mar, su problemática social y el hándicap que puede suponer el que no existe una negociación colectiva.

En el consejo General del ISM en el que se trató esta cuestión el subdirector general de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, Armando Gracia, recordó que la pensión media de jubilación

en el Régimen Especial del Mar en 1996 era de 102.000 pesetas, frente a las 61.000 pesetas de pensión media en 1989, lo que supone un incremento de 26 puntos por encima del IPC registrado entre 1989 y 1996. La cotización, añadió, se ha comportado de manera estable, recaudándose en torno a 54.000 millones de pesetas por ejercicio, si bien en 1989 se registraban 136.864 afiliados, que en 1996 habían quedado en 99.843.

En consecuencia, el ISM aceptó la posibilidad de estudiar fórmulas que respondan a las propuestas de la FNCP, siempre que se cumplan dos premisas indispensables: que se tengan en cuenta los salarios reales y que la mayoría de las organizaciones sociales presten su conformidad a la normativa que se pretende.

Acerca de estas dos cuestiones la FNCP resaltó la dificultad de lograr un acuerdo en el



Consejo general dada la representación minoritaria de las cofradías en el mismo, aunque consideran que su representación real en la costa sea mayoritaria. En cuanto al incremento en las pensiones en el Régimen Especial del Mar, el secretario de la FNCP, José Manuel González Gil de Bernabé, lo atribuyó al hecho de que muchos puertos aumentaron sus bases de cotización hasta los topes máximos que fijaba la normativa. Pese a que la propuesta de la FNCP no prosperó en el Consejo General del ISM, su secretario general valoró positivamente el interés que el Gobierno actual había mostrado hacia esta cuestión en el corto período de tiempo transcurrido desde su toma de posesión, e insistió en que se mantendrán en actitud de espera y de seguir trabajando para resolverlo.

Impuesto de Sociedades

Otro de los problemas que afectan a todas las cofradías, sin distinción autonómica, es la derivada de la aplicación en sentido estricto de la ley del Impuesto de Sociedades, a pesar de tratarse de instituciones de carácter eminentemente social. Apoyadas en su condición de asociaciones oficiales sin ánimo de lucro, hasta el momento las cofradías no habían presentado la declaración del impuesto de sociedades, ni tampoco habían sido requeridas por la administración tributaria para su cumplimiento. Antes al contrario, con frecuencia las propias delegaciones de Hacienda han certificado que las cofradías se hallaban al corriente de sus obligaciones fiscales.

Las Cofradías consideran el impuesto de sociedades "injusto e ilegal" y una carga fiscal que "pondría en peligro la subsistencia de estas entidades pesqueras y no podrían cumplir con la finalidad para la que fueron creadas: órganos de consulta y colaboración con la Administración, ni mucho menos desarrollar sus actividades estatutarias", según el informe presentado a la ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación. La aplicación de la LIS, añaden, ocasionaría un perjui-

La FNCP reclama un sistema optativo de cotizaciones a la Seguridad social por bases fijas para embarcaciones del Grupo II

La pensión media de jubilación en el Régimen Especial del Mar se ha incrementado en 26 puntos por encima del IPC registrado entre 1989 y 1996.



cio económico y social al sector de bajura, "colectivo muy numeroso que se vería desamparado y desprotegido, dinamitándose su bienestar moral y material, además de paralizarse la vida de los pequeños pueblitos pesqueros, donde están emplazadas estas asociaciones".

Censos y artes contingentados

Además de las cuestiones fiscales y de cotizaciones, las cofradías han elaborado distintas propuestas para paliar los problemas estructurales que afectan al sector de bajura, propuestas que han presentado a la ministra de Agricultura, Pesca y alimentación, Loyola de Palacio. Los censos contingentados o cerrados, las compatibilidades de artes contingentadas y artes menores, la unificación de cupos de cerco en las pesquerías pelágicas y los permisos espe-

ciales de pesca, son algunos de estos problemas.

Respecto a los censos contingentados o cerrados, las cofradías recuerdan que el sector de bajura ejerce una pesca alterna, en función de la rentabilidad de las pesquerías objeto. En consecuencia, solicitan de la administración pesquera una "revisión en los criterios actuales de cambios temporales de modalidad por entender que no se ajustan a la realidad biológica y social, con el fin de poder alternar entre las distintas artes autorizadas para rentabilizar la pesca a la vez que se realiza una explotación responsable".

Otra práctica habitual para buena parte de la flota de bajura, especialmente en Galicia, es la de muchos barcos de menos de 20 TRB censados en censos contingentados que alternan ese arte con otras artes menores y con el marisqueo para rentabilizar su trabajo. Una práctica que no está contemplada en la nor-

mativa pesquera y que de permitirse, evitaría el amarre definitivo de gran parte de la flota de bajura que no puede subsistir bajo la normativa actual de alternancia de artes de pesca, según señalan las cofradías gallegas.

En las pesquerías pelágicas la propuesta es la unificación de los cupos de cerco, que actualmente se establecen en cada autonomía, lo cual, aseguran, crea una competencia desleal entre la flota del caladero nacional cantábrico-noroeste.

También para los barcos de bajura del caladero nacional atlántico que operan con artes selectivas (palangre, volanta, rascos), las cofradías reclaman permisos especiales de pesca que les permitan faenar en otros caladeros, a fin de dar descanso a las especies de aquel caladero atlántico, cuya situación consideran "la más crítica de la historia".

Recursos pesqueros

"La rentabilidad del caladero nacional se halla seriamente comprometida y las principales víctimas son aquellas flotas que esperan que los peces se hagan adultos, ya que aunque haya años de buen reclutamiento, las flotas destructivas se encargan de pescar la inmensa mayoría de individuos jóvenes, de manera que cada vez son menos los adultos". Con este diagnóstico sobre la situación biológica del caladero nacional, las cofradías plantean a la Administración "una decidida revisión y ampliación de las zonas de veda de protección de juveniles y durante todo el año, así como la implantación a bordo de la tecnología de localización de buques por satélite (caja azul) que permita realizar un seguimiento efectivo de la normativa de protección de recursos en las áreas especialmente sensibles".

El conjunto de estas medidas deberán ser consensuadas por el sector, científicos y administraciones pesqueras mediante un plan de recuperación que debería estar comandado por la Secretaría General de Pesca. "Nuestro futuro pasa por ello", aseguran.

Mery Varona



Loyola de Palacio, ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, en el acto de clausura de las Jornadas acompañada por el conselleiro de Pesca de la Xunta de Galicia, Juan Caamaño, y por el alcalde de Viveiro, César Aja.

II JORNADAS TÉCNICAS DE PESCA

LA COFRADÍA DE CELEIRO PROPICIA EL DEBATE SOBRE EL FUTURO PESQUERO

LA ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Loyola de Palacio, que clausuró las II Jornadas Técnicas, dedicó encendidos elogios a la Cofradía de Celeiro por su iniciativa, al permitir que "los profesionales, los verdaderos actores del sector pesquero, tanto en su faceta extractiva, como en la comercializadora, se reúnan entre sí y con las Administra-

Las Jornadas Técnicas de Pesca organizadas por la Cofradía de Celeiro se han consolidado en su segunda edición como un excelente foro de debate sobre política pesquera, más allá de su estricto ámbito geográfico. El programa elaborado por la organización reunió ponencias sobre todas las cuestiones que afectan a la pesca y fue seguido por un elevado número de asistentes.

ciones involucradas a los tres niveles -Comunitaria, Central y Autonómica- y se ocupen de analizar la realidad actual del sector, sus problemas y sus perspectivas". La ministra expresó su convicción de que este tipo de iniciativas "contribuyen al necesario intercambio de opiniones y experiencias entre las Administraciones y el sector" y son particularmente oportunas en momentos

II JORNADAS TÉCNICAS DE PESCA

COFRADIA DE PESCADORES
DE CELEIRO



De izquierda a derecha, Adrés Hermida, Abelardo Almécija, Bernardo Rodríguez y Antonio Gutiérrez.

como el actual "en que se gestan al nivel comunitario y nacional -central y autonómico- una serie de decisiones y de normas de crucial relevancia para el sector pesquero".

El patrón mayor de la Cofradía de Celeiro, Juan Antonio Regal, puso el acento en la apertura de los debates en la importancia de desarrollar "una pesca responsable que garantice y mejore los recursos pesqueros y garantice el empleo y la supervivencia del sector". Las Jornadas Técnicas de Pesca están dirigidas a los trabajadores relacionados directa o indirectamente con el mar, y ofrece a los empresarios y marineros la posibilidad de analizar los problemas y necesidades de la pesca además de conocer pormenorizadamente y aplicada a su realidad cotidiana la teoría comunitaria. A lo largo de tres sesiones, los días 28, 29 y 30 de noviembre, se revisaron cuestiones relacionadas con la investigación en materia pesquera, formación, fondos estructurales para mo-

dernización y renovación de la flota, mercados y recursos, con intervención de cualificados responsables de cada área.

Samuel Juárez, -que había asistido a la primera edición de las Jornadas siendo conselleiro de Pesca de la Xunta de Galicia- asistió a la segunda en su condición de secretario general de Pesca Marítima. En su intervención insistió en que "nos encontramos en una etapa de cambio y reflexión" para sentar "las bases de lo que será un nuevo orden pesquero para el próximo milenio".

Ernesto Penas, de la Dirección General XIV de Pesca de la Comisión Europea, admitió el fracaso de las medidas técnicas aprobadas por la UE en 1986 al no haberse cumplido sus objetivos principales, proteger los juveniles y reproductores. Atribuyó la ineficacia de dichas medidas a la falta de control de los países miembros y se mostró partidario de la armonización de las medidas técnicas y de evitar las excepciones y derogaciones innecesarias. Acerca de las nuevas medidas técnicas que estudia actualmente la Comisión Europea indicó que deben res-

ponder a los principios de sencillez, eficacia y facilidad en el cumplimiento.

El conselleiro de Pesca, Marisqueo y Acuicultura de la Xunta de Galicia, Juan Caamaño, dijo del litoral gallego que tenía "una mala situación de los recursos, un exceso de embarcaciones de bajura, un alto grado de anarquía y un bajo cumplimiento de las normas". Caamaño atribuyó al sobredimensionamiento de la flota artesanal y a la falta de racionalización en la explotación de los recursos la situación de sobreexplotación actual, que calificó como "el gran problema del sector gallego de bajura". Para conducir a un equilibrio entre los recursos y el esfuerzo pesquero que se ejerce sobre ellos se precisan, añadió el conselleiro, "actuaciones de carácter cualitativo".

El capítulo dedicado a investigación fue desarrollado por el subdirector del Instituto Español de Oceanografía, Alvaro Fernández, que llamó la atención sobre la necesidad de evitar la sobrepesca para mantener una producción sostenida en el futuro, y el de mercados por el secretario general del

FROM, Enrique Ronaldi, quien anunció un aumento de las medidas de control en el transporte para evitar el comercio de alevines. Intervino, asimismo, el secretario general de Anfaco, Juan Manuel Vieites, quien habló sobre la adaptación de la organización común de mercados (OCM) de la Unión Europea a la situación mundial; el director general de Estructuras y Mercados Pesqueros de la Secretaría General de Pesca Marítima, Abelardo Amécija, y Antonio Gutiérrez González, de la Dirección General XIV-Pesca de la Comisión Europea.

El coordinador de las Jornadas, Máximo Díez, consideraba que las mismas habían cumplido su objetivo de "formar e informar a la gente del sector". Una vez consolidadas en sus dos primeras ediciones, el secretario de la Cofradía de Pescadores "Santiago Apóstol", estimaba que en el futuro se irá a una especialización temática de las jornadas pero siempre muy vinculadas a la actualidad. ■

M.V.

Reclaman la unificación de competencias marítimas

LA PLATAFORMA PARA LA REGENERACIÓN DE MARINA CIVIL DENUNCIA LA SITUACIÓN DEL SECTOR

El pasado mes de diciembre se presentó oficialmente la Plataforma para la Regeneración de la Marina Civil, formada por la Asociación Española de la Marina Civil, la Unión de Telefónica Sindical y la Asociación de Cuadros y Mandos. El objetivo de esta plataforma es elaborar y defender alternativas serias en un momento

en el que el sector está desesperanzado, y poner todo el esfuerzo y voluntad en regenerar el sector. Entre los asuntos que dan prioridad está la defensa de los puestos de trabajo, y también dan carácter prioritario a las comunicaciones por considerar que constituyen una de las claves de la seguridad marítima.

LA Casa del Mar de La Coruña fue el escenario en el que se presentó de forma oficial la recién constituida plataforma para regeneración de la marina Civil, cuyo presidente es el ex-director general de la marina Mercante, José Antonio Madiedo, que hizo un breve y pesimista balance del sector. Esta Plataforma, formada por la Asociación Española de la Marina Civil, la Unión Telefónica Sindical y la Asociación de Cuadros y Mandos, tiene como finalidad regenerar el sector. Durante el acto de presentación, José Antonio Madiedo, aseguró que el componente marítimo en España es marginal, residual y en permanente caos; reclamó la integración de todas las competencias marítimas en un Ministerio del Mar ante las divergencias que a menudo se producen en foros internacionales entre ministerios. Hizo mención de la reducción de las tripulaciones, lo que en opinión de Madiedo no sólo ha acentuado la pérdida de empleo en el sector, sino que se ha convertido en uno de los motivos que explican el incremento de la siniestralidad que se registra en la marina civil, que triplica a la de la propia minería. Habló de la creación del Segundo Registro y la flexibilidad en las inspecciones como una abdicación de la Administración para favorecer a los grupos dominantes, que han situado a la marina civil en un saldo negativo en 1995 de 250.000 millones de pesetas en la balanza de fletes. Propuso la

Esta plataforma pide la integración de las competencias marítimas en un Ministerio del Mar, y denuncia la falta de medios humanos y materiales para realizar inspecciones.

vía fiscal como incentivo para invertir en el sector portuario.

Faltan inspecciones

En este sentido, El ex-director de la Marina Mercante, José Antonio Madiedo, se refirió a algunos puertos en los que se mueven mercancías peligrosas y que no se realizan inspecciones, y que cuando lleva a cabo alguna no se practican con el debido rigor. Achacan la situación a la falta de medios humanos y materiales, pero considera que esta situación sólo beneficia a las

personas que manejan barcos subestándar, que representan un riesgo para la seguridad en el mar, el medioambiente y para la calidad del transporte marítimo.

Respecto a las comunicaciones denunciaron la ineficacia de los medios satelitarios de salvamento que en un noventa por cien causan falsas alarmas. Un miembro de la Plataforma, Jesús Castellano, afirmó que año tras año hay más problemas de seguridad en el sector marítimo al haberse basado en un tipo de socorro y alerta por satélite.

Otro de los puntos que consideran básico es la potencialización de las enseñanzas de náutica. Consideran imprescindible que la homologación y el reconocimiento de estas enseñanzas vaya acompañada de la apertura sin restricciones del mercado laboral a los titulados en náutica. Rechazan los intentos de asimilar los estudios de náutica con los de Formación Profesional, por entender que esta tendencia supone una amenaza permanente para la natural expansión y especialización que requieren las enseñanzas náuticas. Por ello, la Plataforma pide la homologación de centros preparados para impartir los cursos obligatorios diseñados por la Organización Marítima Internacional.

Todo este balance pesimista del sector es lo que les impulsó a crear una Plataforma que tiene como objetivo recuperar e impulsar el protagonismo de los profesionales del sector, así como de las de la náutica, y aportar soluciones a los problemas planteados.

I.O.



Para paliar los efectos de la liberalización de servicios regulares y el término del contrato con el Estado

TRASMEDITERRÁNEA APLICA SU PLAN ESTRATÉGICO DE 1997-99

El Plan Estratégico de Trasmediterránea se ha puesto en marcha a primeros de año, y tiene como objetivo principal la reducción de la plantilla y de los costes. Este plan, previsto para 1997-1999, pretende cambiar los resultados de la compañía en dos años, reduciendo gastos y con un 25% menos de trabajadores (De los 1.700 trabajadores que había a final del 96, se pasará a 1.500 al año siguiente). A pesar de que la empresa perdió durante 1996 unos 7.000 millones de pesetas, antes de la aportación del Estado (68% más que en el 95); para 1997, último ejercicio cubierto por el contrato con el Estado, se cerrará todavía con pérdidas, y es en 1998 cuando se esperan unos beneficios de 1.900 millones de pesetas, y de 3.200 millones para 1999. Otra de las metas del plan es reducir los gastos de estructura más de un 20% en 1998.



LA Compañía Trasmediterránea ha elaborado un Plan Estratégico para 1997-99 para hacer frente a la situación actual en que se encuentra, que se agravará ante el impacto que va a causar la finalización del contrato con el Estado. Otro factor impulsor de este plan es el hecho de que la empresa precisa mayor competitividad de cara a la liberalización de los servicios de transporte marítimo que se va a producir en 1999.

Según las directivas de la Unión Europea, Trasmediterránea dejará de recibir cualquier tipo de ayudas en 1997, hecho que resultará impactante a la empresa ya que con cargo al ejercicio de 1995 recibió unos 5.253 millones de pesetas, ayudas que le correspondían en concepto de compensación por realizar operaciones de servicio público. Según fuentes de la empresa, la rescisión del contrato con el Estado le costará entre 20.000 y 25.000 millones de pesetas, coste pendiente de amortizar activos (buques e infraes-

La compañía se enfrenta a la finalización de su contrato con el Estado el 1 de enero de 1998, y a la liberalización de los servicios regulares de pasajeros y cargas en enero del 99.

tructura) que Trasmediterránea dedica a cubrir los servicios públicos incluidos en el contrato. A partir de 1998, los trayectos considerados de servicio público los cubrirán las empresas que ganen los concursos convocados por los gobiernos de Baleares y Canarias, en el caso de trayectos interinsulares, y el

Estado, en las rutas que unen los archipiélagos, Ceuta y Melilla con la Península. Trasmediterránea podrá presentarse a los concursos como uno más entre los aspirantes.

Ejes de actuación

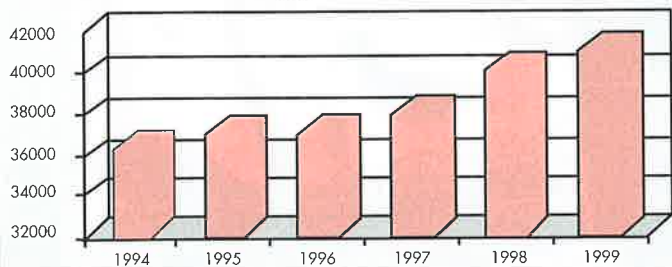
Los principales ejes de actuación que se han marcado en el Plan Estratégico destaca la necesidad de adoptar un modelo operativo y de gestión empresarial más eficiente a través de una cultura empresarial proactiva que favorezca el cambio; optimizar la asignación de recursos, costes estructurales y de gestión; fortalecer la actividad comercial de la compañía a través de una política orientada al cliente y la incorporación de criterios de calidad en la prestación de los servicios; racionalizar las líneas de servicios actuales sobre bases de rentabilidad; optimizar la asignación de flota en función del mercado actual y previsible; adaptarse a la nueva legislación; fortalecer su posicionamiento competitivo; apro-





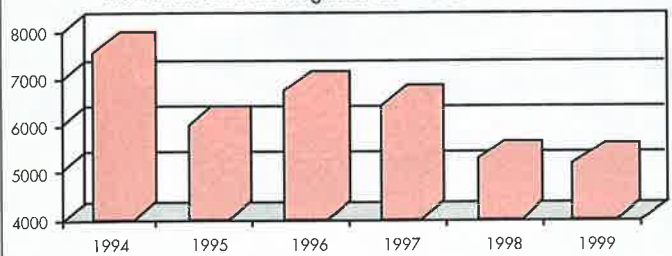
INGRESOS

En función de las acciones previstas en el Plan Comercial, se estima que los ingresos se incrementarán por encima del 3% anual en el período 1997-1999.



GASTOS DE ESTRUCTURA

De acuerdo con las medidas propuestas en el Plan de Recursos, el Margen de Explotación alcanzará niveles del orden del 18% en 1998 y 1999, similares a los niveles de 1992. Se plantea la reducción de más de un 20% de los gastos de estructura en 1998.



vechar las oportunidades generadas por el entorno.

La compañía va a poner en marcha un plan comercial destinado a mejorar los ingresos y fortalecer su posicionamiento competitivo. Un plan de recursos para optimizar los gastos de estructura, los costes de explotación de buques y líneas, y mejorar el nivel de cualificación y polyvalencia del personal. Dentro del plan de Recursos prevén reducir costes de hasta un 20% en mantenimiento y reparaciones, reducción de costes variables - costes de combustible y gastos de puerto- mediante negociación con proveedores y una gestión activa de los mismos, contratación exterior de servicios que en la actualidad lleva a cabo la empresa, reestructuración en las oficinas centrales y delegaciones, adecuación de la plantilla a la actividad de Trasmediterránea, revisión de condiciones laborales: renegociación de convenios, redefinición de conceptos retributivos, supresión de pluses e incentivos, y aumentar la polyvalencia del personal mediante formación.

En el plan financiero se contempla la implantación de acciones de tipo comercial, organizativo y laboral para una rápida recuperación del margen de explotación; se pretende que el margen de Explotación alcance niveles del orden del 18% en 1998 y 1999, similares a los niveles de 1992; reducir los gastos de estructura como mínimo en un 20% en 1998; poner en marcha un plan de desinversión de Inmuebles y buques, e implantar un proceso continuo de reducción de gastos menores. De acuerdo con las acciones previstas en el Plan comercial, se estima que los ingresos aumentarán por encima del 3% anual en el período 1997-99.

Respecto a la evolución de la plantilla se realizará una reducción de forma escalonada. A 31 de diciembre de 1995 era de 2.000 trabajadores; a 31 de diciembre de 1996 era de unos 1.700, y a 31 de diciembre de 1997 se estima en 1.500 trabajadores. ■

Inés Otero

El pasado 3 de diciembre se cumplieron cuatro años desde que se produjera el siniestro del petrolero griego "Mar Egeo", en el que se derramaron 80.000 toneladas de crudo frente a las costas de La Coruña. A pesar del tiempo transcurrido, los más de tres mil afectados siguen pendientes del cobro de las indemnizaciones. Este hecho, junto al estudio del efecto sobre el medio marino y las repercusiones laborales derivadas del accidente, hacen que la Comisión de Cofradías Afectadas -desde Cedeira hasta Malpica- mantenga la realización de unas jornadas destinadas a debatir los "puntos negros de este siniestro", coincidiendo con cada aniversario de la tragedia. En esta ocasión, el debate se centró, fundamentalmente, en la "defensa jurídica de los intereses de los afectados después de las grandes catástrofes".



Organizadas por las Cofradías afectadas por el "Mar Egeo"

IV XORNADAS EN DEFENSA DO MAR

IV XORNADAS EN DEFENSA DO MAR

A Coruña, 29 e 30 de novembro 1996
COMISIÓN DE CONFRARIAS AFECTADAS "AEGEAN SEA"
Casa Mar 5ª, 15006 A CORUÑA
Tel.: 29 78 52 / Fax: 13 64 31



A pesar de los cuatro años transcurridos desde el accidente del "Mar Egeo", más de tres mil afectados siguen pendientes del cobro de las indemnizaciones.

muerte del capitán del barco y 110.000 toneladas de crudo vertidas al mar. El 3 de diciembre de 1992, frente a esas mismas costas, y cuando se empezaban a superar las consecuencias del anterior accidente, el petrolero griego "Mar Egeo" vertió 80.000 toneladas de crudo. La Comisión decidió, al tiempo que iniciaba las gestiones para valorar las pérdidas ocasionadas a más de tres mil personas, entre mariscadores, pescadores de cerco y artesanal, el iniciar unas Jornadas que, coincidiendo con el aniversario de esta catástrofe, sirvieran para profundizar en las consecuencias de estos accidentes.

Valoración económica

En un principio, las Jornadas se dedicaban a estudiar la estrategia aplicada en otros accidentes ocurridos fuera del Estado español. *Había un accidente emblemático, el Exxon Valdéz*, comenta Xoán M. López. *Las primeras jornadas trajimos una bióloga que analizó los efectos que causa una marea negra en el ecosistema. Luego, empezamos a analizar estudios realizados aquí, con la colaboración del Centro Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) de Barcelona o la Universidad de Santiago.*

Pero, según nos comenta Xoán López, no querían quedarse sólo en los aspectos científicos, sino que desea-

ban tratar también la vertiente económica, en cómo se hace la valoración de los daños ocurridos por un accidente de este tipo. Y es que las empresas petroleras se resisten a pagar las consecuencias sobre el sector pesquero. *Si tienen que pagar por daños en el mar, la industria del petróleo sería poco rentable*, señala Xoán López. *En Malasia hay un accidente en el que se vertieron más de 200.000 toneladas de petróleo en un solo día. Optan por pagar a otros sectores afectados, como el del turismo o el hostelero... Había que aclarar esta situación, en cómo se valoran estas pérdidas.*

El Fondo Internacional para la Compensación por Daños de Hidrocarburos (FIDAC) realiza una valoración proporcional al número de toneladas derramadas, al tipo de crudo y a la valoración del cambio (patrón o moneda en la que se basa para establecer el importe).

En las IV Jornadas, celebradas los días 29 y 30 de noviembre en la Casa del Mar de La Coruña, estuvieron presentes Camarda, catedrático de Navegación de la Facultad de Palermo, e Ignacio Arroyo, catedrático de Derecho Internacional de la Autónoma de Barcelona. La experiencia italiana en el caso del accidente del buque chipriota "Haven", que se hundió en abril de 1991 frente a las costas de Génova cargado con más de 100.000 toneladas,

UN año más, y es el cuarto, la Comisión de Cofradías Afectadas por el accidente del "Mar Egeo" organizó las Jornadas para la Defensa del Mar, en las que se tratan de sacar a la luz los puntos negros que rodean a los siniestros en que se ven envueltos los petroleros. Unos accidentes, por otra parte, excesivamente frecuentes, como bien lo pueden atestiguar los pescadores desde Cedeira hasta Malpica.

De hecho, la Comisión que está gestionando las reclamaciones por el accidente del "Mar Egeo", en representación de las diez cofradías de

la zona, ya estaba formada cuando ocurrió este accidente, y es que se había creado anteriormente para el cobro de las indemnizaciones por el hundimiento del "Urquiola". *Estábamos terminando de cobrar las indemnizaciones por el caso "Urquiola" cuando sucedió lo del "Mar Egeo", por lo que la Comisión ya formada prosiguió con el mismo trabajo en este nuevo caso*, señala Xoán M. López, secretario de dicha Comisión.

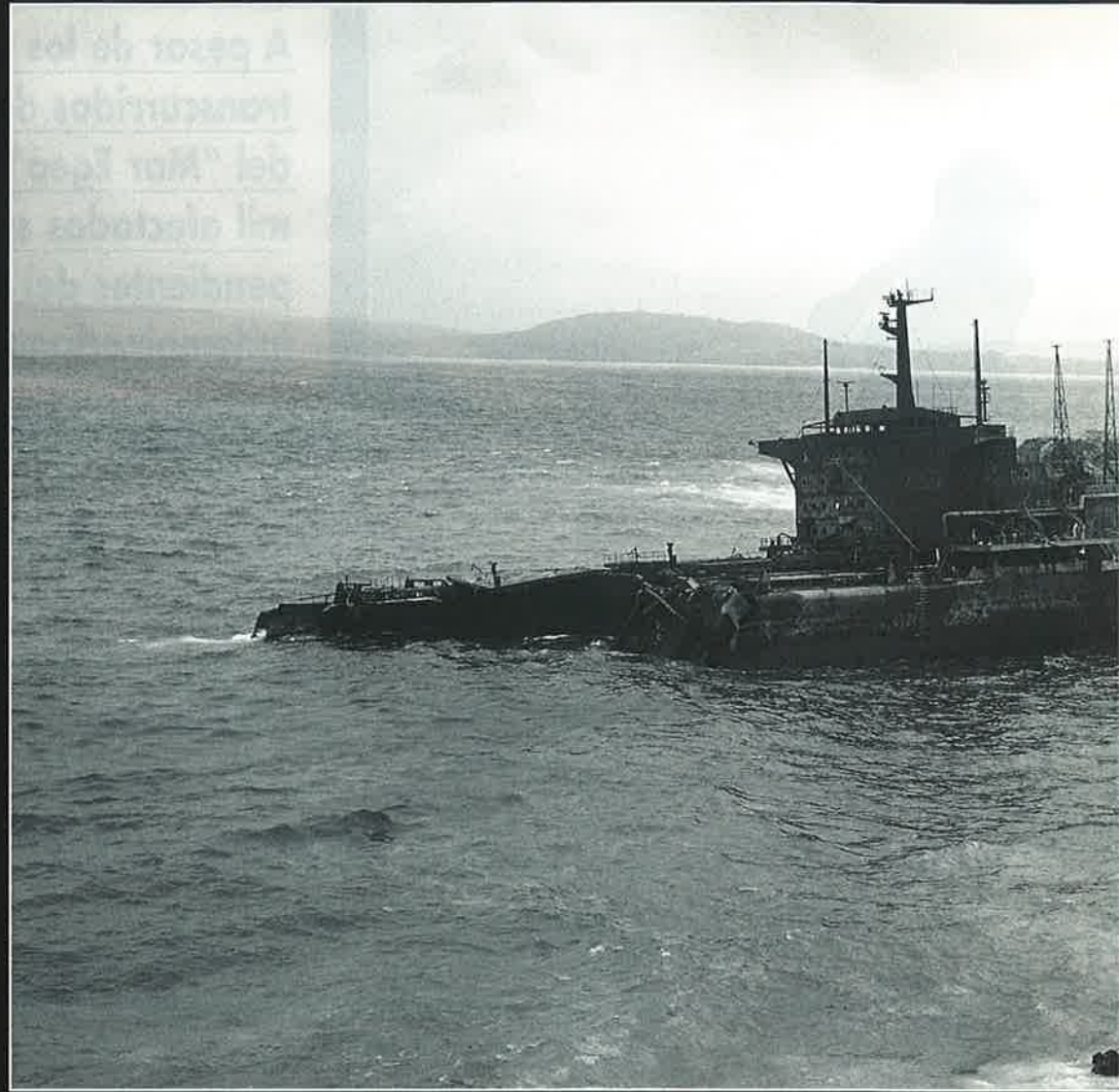
Y es que la desgracia se ha cebado en esa zona de Galicia. En mayo de 1976, el "Urquiola" encalló a la entrada del puerto de La Coruña. El accidente se saldó con la

sirvió para analizar las actuaciones a seguir para la valoración económica de estas catástrofes. La Corte italiana, basándose en ese accidente, estableció condenar al Fondo por dos razones: Por un lado, por delito ecológico; y, por otro, que no admitía el límite que imponía el Fondo, sino que se debían contemplar los daños producidos. Ambos defendieron que si hay daños hay que pagarlos y que sea por la totalidad de los daños ocasionados.

La intervención del biólogo José Tomás Botella incidió en las lagunas de la legislación vigente a la hora de tratar los daños provocados por un delito ecológico, al tiempo que reivindicó la existencia de tribunales especializados como única vía para calificar objetivamente los comportamientos. Por último discrepó de los estudios realizados al estilo de los efectuados por el Instituto Español de Oceanografía (IEO), porque *extraen conclusiones parciales de un hecho global*, en referencia a que los estudios sobre contaminación se interrumpen al año de dar comienzo. También estuvo presente en las Jornadas la organización Greenpeace por medio de Eva Hernández.

Situación ecológica

La experiencia del "Urquiola" está sirviendo para comparar sus efectos con la actual tragedia, y saber lo que aún les queda por padecer. *El "Urquiola" nos sirvió para estudiar los efectos sobre las distintas artes y bancos marisqueros*, comenta Xoán López. *Estamos aún en una etapa en la que se produce una alta mortandad, falta de juveniles, la desaparición de determinadas especies favorece la aparición de "oportunistas", que consiguen adaptarse mejor a la nueva situación, desequili-*



"Hoy, el mar está pasando por una grave etapa de contaminación y nadie está protestando. El mar es enorme, pero también es enormemente frágil", afirma Xoán López. Las "Xornadas" tratan de ser un punto de referencia ante esta situación.

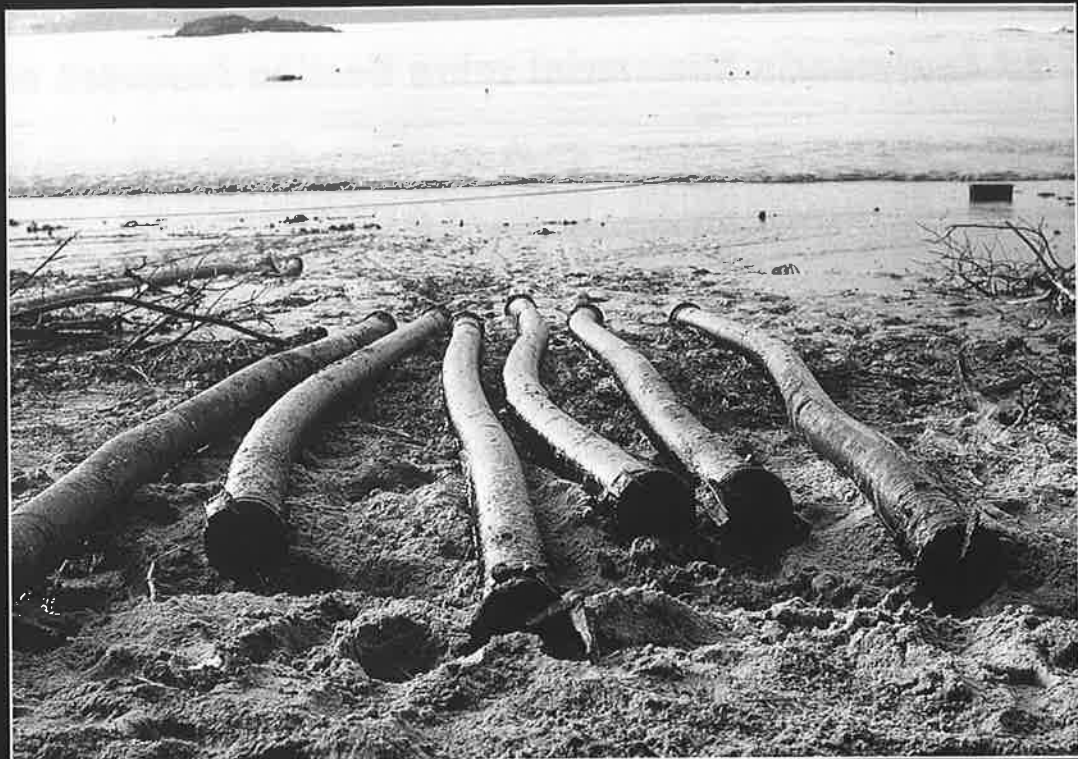
brios graves... Es lo que ocurre en los cinco primeros años.

Tras esa primera etapa, la más grave, vendrá una segunda en la que *no sabemos*

que pasará pero, atendiendo a la experiencia del caso "Urquiola", prosigue Xoán López, significará la desaparición de artes de pesca, mariscadores, barcos. De he-

cho, ya se está apreciando una disminución del censo de mariscadores. En 1992, por ejemplo, había 1.500 mariscadores en la ría de Pasaje. Actualmente hay 700 con carné. En bajura, cuando ocurrió el caso "Urquiola", Caión tenía 17 barcos. Quince años después esa cifra se redujo a cuatro. Ahora, después de lo del "Mar Egeo", sólo queda uno. Xoán López afirma irónicamente que ese descenso no se puede achacar a jubilaciones.

El capítulo de indemnizaciones sigue, cuatro años después, todavía sin resolverse. Xosé Carpenle, presidente de la Comisión de Cofradías Afectadas por el embarrancamiento del "Mar Egeo", señala que el Fondo



sólo ha satisfecho, en concepto de indemnizaciones, 640 millones de pesetas de los 10.000 millones que reclaman los afectados, y eso pese a que existe una sentencia, recurrida, en la que se le declara responsable civil subsidiario, junto con la armadora y aseguradora del petróleo griego y el Estado español.

Ramón Sabín, abogado de las cofradías afectadas, en declaraciones realizadas a La Voz de Galicia, señalaba que el Fondo no se pliega a ningún tipo de presión, ni tampoco a la razón de la sentencia, por lo que no pagará hasta que haya una sentencia en firme. Los afectados solicitan que el Estado español adelante una cantidad similar

a la percibida del Fondo, para lo cual Sabín confirmó que cuentan con la mediación de Manuel Fraga, presidente de la Xunta.

A modo de clausura de las Jornadas, más de 2.000 afectados se manifestaron por las calles de La Coruña para recordar que su caso "aún si-

gue pendiente". Por otra parte, aprovecharon para mostrar su apoyo al secretario de la Comisión de Cofradías Afectadas, Xoán López, ya que el Fondo exigió a la Administración que fuera apartado de cualquier negociación. La asamblea mostró su repulsa unánime a esta actitud del Fondo Internacional de Compensación por Daños de Hidrocarburos, y acusaron a este

organismo de "menospreciar nuestra capacidad intelectual para elegir a nuestros mejores representantes". La manifestación finalizó en la Dársena de la Marina, a cuyas aguas fueron arrojadas flores en recuerdo de aquella fatídica madrugada del 3 de diciembre de 1992.

El futuro, pues, sigue bajo el signo de la incertidumbre para los afectados, tanto en el aspecto laboral como en el de las indemnizaciones. Xoán López señaló a esta revista que *seguiremos como hasta ahora*. Mantendrán sus reivindicaciones y harán lo mismo con las Jornadas, *mientras podamos*. Y es que, como él mismo nos explica, además de tratar el problema del caso del "Mar Egeo", son las únicas que están tratando un problema crucial: *Hoy, el mar está pasando por una grave etapa de contaminación y nadie está protestando. El mar es enorme, pero también es enormemente frágil. Hay que continuar*. Y si continúan será gracias a un ímprobo esfuerzo. El precedente de un colectivo de pescadores que, gracias a sus ganas de luchar y sin apenas recursos económicos, han conseguido sacar adelante cuatro jornadas para analizar unos problemas que afectan a todos. Un ejemplo, sin duda, a tener en cuenta.

Raúl GUTIERREZ

2.ª Conferencia Ministerial sobre Gestión Pesquera en el Mediterráneo

ESPAÑA PARTIDARIA DE UNA POLÍTICA PESQUERA ARMONIZADA

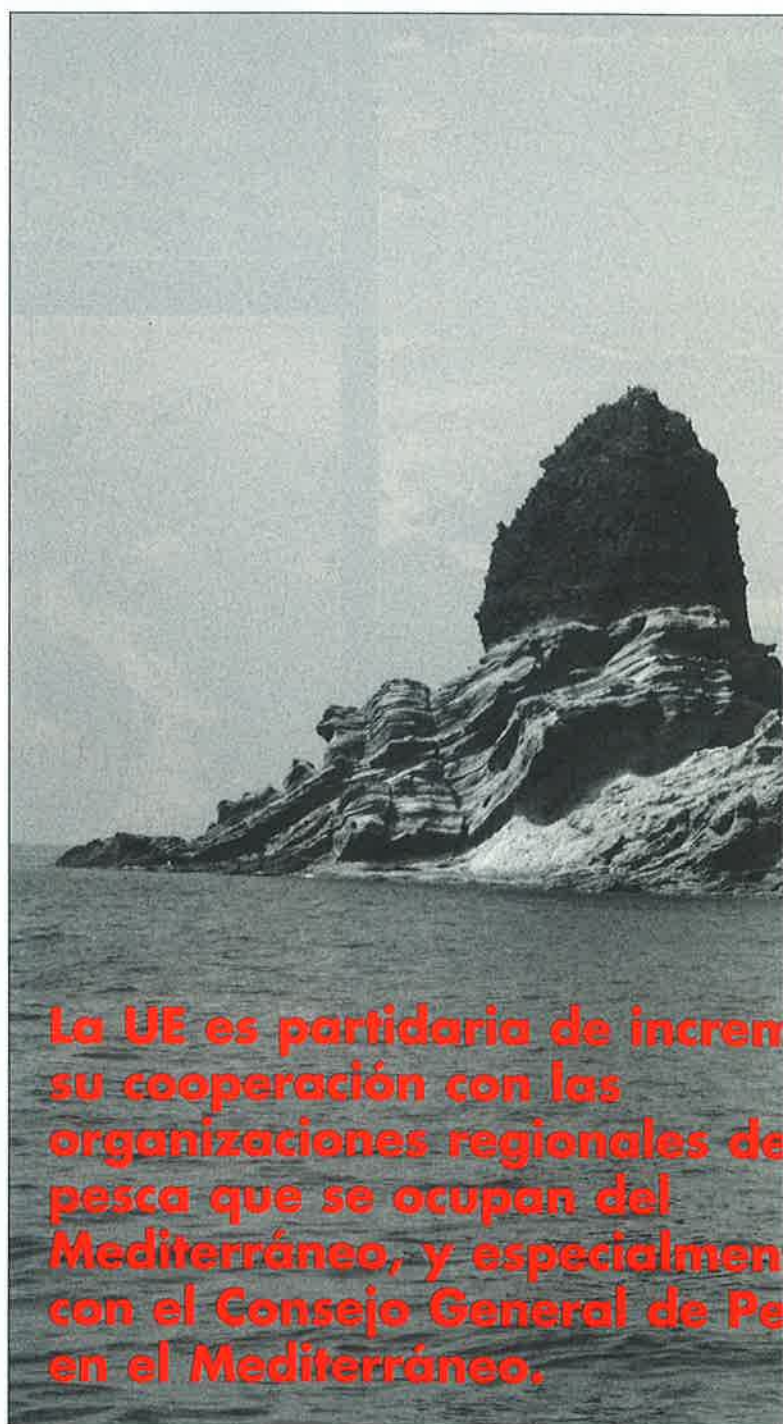
La 2.ª Conferencia Ministerial sobre la Gestión Pesquera en el Mediterráneo no decepcionó. Los países ribereños del Mediterráneo y los que pescan en esta zona, reunidos en Venecia entre el 27 y el 29 de octubre pasado a instancias de la Comisión de Pesca de la Unión Europea, no se anduvieron por las ramas. Los problemas que aquejan a este mar - sobreexplotación pesquera y contaminación- se trataron sin la consabida retórica que suelen utilizar los políticos. En este sentido se enmarcó la intervención de la ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Loyola de Palacio, que señaló como prioritario el "lograr una política pesquera armonizada en el Mediterráneo", así como la necesidad de mejorar las medidas de gestión pesquera.

LA reunión de Venecia, continuación de la celebrada hace dos años en Creta, ha servido para examinar los pasos en pos de solucionar el desorden que reina en el caladero mediterráneo. En aquella ocasión, se adoptó una declaración solemne sobre la gestión y conservación de los recursos pesqueros en el Mediterráneo. La cooperación necesaria para lograr esos objetivos es a lo que trataba de dar respuesta esta segunda conferencia auspiciada por la Comisión Europea. Era pues el momento de tomar medidas, algo que dejó muy claro la comisaria Emma Bonino en

su discurso de inauguración, en el que dibujó un panorama que no dejaba lugar a dudas: *No conozco otro sector más fragmentado y conflictivo que la pesca.*

Todos los países hicieron referencia a la sobreexplotación y a la necesidad de reducir la flota, así como la especial preocupación ante la actuación de los grandes buques bajo bandera de conveniencia que capturan, en especial, atún rojo.

La ministra Loyola de Palacio se refirió a problemas como las redes de deriva, la pesca del atún rojo, la necesidad de eliminar sistemas destructivos de pesca así como establecer un mayor control en el Mediterráneo. *Sólo mostrándonos responsables como estados ribereños - señaló - tendremos legitima-*



La UE es partidaria de incrementar su cooperación con las organizaciones regionales de pesca que se ocupan del Mediterráneo, y especialmente con el Consejo General de Pesca en el Mediterráneo.

ción para ser exigentes con los países que no cooperan en la conservación de los recursos, de ahí que considere prioritario lograr entre todos una política pesquera armonizada en el Mediterráneo.

Más que palabras

Estamos aquí para tomar medidas, apuntó Loyola de Palacio en su intervención, y entró en las que a su juicio



deberían de ser dichas medidas, como la mejora de la gestión pesquera, la vigilancia y, en su caso, evitar el aumento del esfuerzo real, así como el uso de técnicas de pesca que causen daños indiscriminados, como las redes de deriva o la concentración de grandes buques y aviones de detección en la pesquería del atún rojo durante la época de reproducción. Además, señaló que hay que adoptar medidas estrictas que impidan que países no responsables se aprovechen de nuestros esfuerzos. En este sentido, recordó que España apoyó, en la reciente reunión de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT), la restricción de importaciones de atún rojo de los países que no cooperan en su conservación.

La ministra española también resaltó que las medidas de gestión y conservación de recursos que resulten de la Conferencia se transmitieran a las organizaciones pesqueras competentes en la región: el Consejo General de Pesca en el Mediterráneo (CGPM) y la ICCAT. Greenpeace que, por boca de Assumpta Gual, calificó la intervención de Loyola de Palacio como de positiva, se mostró partidaria de este incremento en la cooperación con las organizaciones regionales, política ya planteada en su día por la UE. Por ello, la organización ecologista destaca, entre las decisiones adoptadas por esta Conferencia, la creación de un Grupo Técnico de Trabajo, que se encargará de establecer propuestas concretas para el próximo Consejo General de Pesca del Mediterráneo.

Lo importante ahora, señala a MAR Assumpta Gual, es que el Grupo Técnico de Trabajo convierta las palabras en acciones para salvar los recursos marinos. Insistió





en que es fundamental que la UE sea miembro del Consejo General de Pesca en el Mediterráneo. La gestión regional debe llevarse a cabo en colaboración con la ICCAT. La portavoz de Greenpeace reclama que se inicie el proceso para actualizar los estatutos del CGPM y, por otro lado, que los países firmen y ratifiquen las resoluciones de la ONU y la FAO; pero que se realice de una forma eficaz y que los países comunitarios participen de forma activa y positiva.

Actualizar el CGPM

La política de la UE va por esa línea, por incrementar su cooperación con las organizaciones regionales de pesca que se ocupan del Mediterráneo, y especialmente con el Consejo General de Pesca en el Mediterráneo, como se señalaba en un informe de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo "sobre la aplicación del régimen comunitario de la pesca y la acuicultura". La Comunidad -según el citado informe- ha iniciado el procedimiento necesario para afiliarse en este organismo en fecha próxima y ha emprendido diversas medidas destinadas a integrar en la normativa comunitaria determinadas recomendaciones de las or-

ganizaciones internacionales en materia de gestión de los recursos. La Conferencia de Venecia viene a plasmar, pues, esa política.

La premisa que parecen compartir la mayoría de los participantes es la necesidad de modernizar el Consejo General de Pesca en el Mediterráneo. La intervención de More, miembro de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), insistió en esa actualización, que pasaría por incluir criterios de la comunidad internacional como las resoluciones sobre pesca de altura de la ONU o el Código de Conducta sobre Pesca Responsable de la FAO.

Y es que, como señala Assumpta Gual, el CGPM se creó a finales de los años 40, como organismo dependiente de la FAO. Cuando se creó los problemas eran otros, no existían las flotas industrializadas. Hoy hay que poner orden en el sector de la pesca, por lo que sus estatutos se tienen que actualizar. Es el marco idóneo para impulsar una gestión responsable, ya que participan todos los países ribereños del Mediterráneo. A pesar de su gran poder de gestión ha sido totalmente ineficaz. Esta tendencia es lo que todos se proponen corregir.



**"Sólo mostrándonos responsables como ribereños tendremos legitimación para ser exigentes con los países que no cooperan en la conservación de los recursos".
(Loyola de Palacio).**

Buen ejemplo de esta ineficacia la encontramos en la última reunión del Consejo General de Pesca en el Mediterráneo, celebrada en la localidad marroquí de Casablanca entre el 14 y el 17 de octubre pasado. En ella se puso de manifiesto, una vez más, el "divorcio" existente entre los datos científicos sobre la situación de los caladeros y los

que presentan los propios Estados. Una queja no sólo planteada por científicos y ecologistas, sino incluso por la propia Comisión Europea en el informe antes reseñado. Las estadísticas sobre actividades pesqueras que se presentaron estaban falseadas, eran incompletas y ocultan datos básicos para realizar cualquier estudio, según denunció Greenpeace, que incidía, como caso más paradigmático, en el italiano, país que no efectúa estudios científicos mínimamente serios.

En la reunión de Casablanca, Marruecos insistió en la sobreexplotación de numerosas especies pesqueras, España presentó datos referentes a la sobrepesca en arrastre, mientras que Italia no presentó ninguna evaluación. El resultado, según recalca Greenpeace, es que



existen datos parciales sobre algunas regiones pesqueras, mientras que muchas reservas no se pueden evaluar.

Las decisiones adoptadas en la Conferencia de Venecia son las que tendrán que solucionar este grave problema; un problema del que se ha hecho eco la Comisión Europea en su informe al señalar que *sería necesario mejorar los mecanismos existentes para garantizar la recopilación de los datos que los Estados miembros deben comu-*

nicar a la Comisión y ponerlos a disposición de los científicos.

Poner orden en el caladero mediterráneo parece ser el norte fijado desde la Conferencia de Venecia. La voluntad política ha quedado clara; las herramientas para llevar a cabo sus decisiones, también. Ahora sólo cabe esperar su aplicación para comprobar si realmente cumplen los fines previstos. ■

Raúl GUTIERREZ

De Creta a Venecia

A raíz de los debates en-
tablados en los organismos
comunitarios y los medios
profesionales, sobre las
orientaciones de una políti-
ca de conservación y ges-
tión específica del Mediter-
ráneo, el Consejo adoptó el
Reglamento (CE) nº
1696/94, por el que se esta-
blecen determinadas técni-
cas de conservación de los
recursos pesqueros en el
Mediterráneo, que entró en
vigor en 1995.

Este Reglamento esta-
blece, entre otras actuacio-
nes, condiciones para la uti-
lización y la prohibición de
algunos artes de pesca, res-
tricciones de las caracterís-
ticas técnicas de éstos y
tamaños mínimos de de-
sembarque. Su aplicación
suscitó dificultades en algu-
nos Estados miembros, se-
gún un informe de la Comi-
sión Europea "sobre la
aplicación del régimen co-
munitario de la pesca y la
acuicultura", especialmente
en el cumplimiento de de-

terminadas disposiciones
sobre tamaños obligatorios.

La Comisión señala que
*es necesario que exista una
armonización con los países
no miembros de la UE que
pescan en el Mediterráneo.*
Y para tal fin se celebra la
Primera Conferencia Minis-
terial de Pesca en el Mediter-
ráneo, que tuvo lugar en
Creta, en diciembre de
1994. Allí se adoptó una de-
claración solemne sobre la
conservación y gestión de
los recursos pesqueros en el
Mediterráneo. Con el fin de
analizar ese compromiso, la
Comisión empezó a trabajar
en la organización de la se-
gunda conferencia, la que
ahora ha tenido lugar en Ve-
necia en la que estuvieron
representados 26 países.

Y ese afianzamiento pa-
rece que ha tenido lugar con
la toma de decisiones con-
cretas. España, a través de
la ministra de Agricultura,
Pesca y Alimentación, Lo-
yola de Palacio, no sólo ha
apoyado esa política sino
que está decidida a impul-
sarla. *Hay que lograr una
política pesquera armoni-
zada en el Mediterráneo,*
señaló la ministra, *que sirva
de ejemplo a los demás Es-
tados interesados en la po-
lítica de esta zona.* Una de-
terminación que se refleja
en la exigencia de que *se
apliquen medidas estrictas
que impidan que países no
responsables se aprovechen
de nuestros esfuerzos.*

Las medidas para salvar
el Mediterráneo no admiten
más demora. Así lo han en-
tendido la mayoría de los
participantes en la Confe-
rencia de Venecia. Ahora
habrá que esperar que las
palabras se conviertan en
acciones que sirvan para
salvar los recursos marinos
de nuestro maltrecho *Mare
Nostrum.* ■

R. G.





La reunión plenaria de Aetinape propició el debate acerca del futuro del sector pesquero. Participaron en este análisis el secretario general de Pesca Marítima, el director general de la Marina Mercante, representantes de los grupos parlamentarios, el rector de la Universidad de Vigo y el alcalde de esta ciudad, sede del encuentro. Los portavoces parlamentarios en materia pesquera señalaron como cuestiones a resolver la guerra de los mercados, el fracaso de la política pesquera común, la dotación de mayores inversiones a la investigación y la necesidad de plantearse una flota única europea. Los portavoces del Partido Popular, Convergencia i Unió, Partido Nacionalista Vasco y Bloque Nacionalista Galego, presentes en el debate, coincidieron en que es preciso llegar a un equilibrio entre recursos existentes y esfuerzo pesquero y en la necesidad de mejorar la

LA PESCA DEBE ESTAR PRESENTE EN LOS CENTROS DE DECISIÓN

Sólo la colaboración de todas las instancias implicadas permitirá "superar la actual apatía del sector pesquero" y situar las cuestiones pesqueras en los foros internacionales y en los centros de decisión. Esas fueron algunas de las conclusiones que se extrajeron en el pleno de la Asociación Española de titulados Náutico Pesquera que contó con la asistencia de responsables administrativos y políticos del sector pesquero español.

imagen de la flota española para desmentir el carácter depredador que se le viene atribuyendo.

El senador vasco Ricardo Gataetxebarría se mostró convencido de que la existencia de una flota europea única reforzaría la presencia internacional del sector pesquero español y permitiría aprovechar mejor los cupos que le son asignados al conjunto de la Unión. Para el diputado del BNG Guillermo Vázquez el Tratado de Adhesión a la UE es el causante de la paralización del sector pesquero español. Vázquez resaltó la paradoja de que en la UE todo esté liberalizado, menos la pesca y abogó porque las Administraciones públicas españolas presionen a la Unión para que Europa preste a la pesca la atención debida y vinculó el futuro del sector con el estado de las infraestructuras del transporte terrestre, para acceder a los mercados en buenas condiciones. El



diputado catalán Ramón Companys subrayó la dimensión internacional del problema y reclamó de los diplomáticos españoles una postura más activa en el sector pesquero. Finalmente, el diputado popular Carlos Mantilla afirmó que *"nunca el sector ha estado tan defendido en el Gobierno"* y mostró su confianza en que la pesca tendrá mayor presencia en futuros convenios comerciales.

Resumiendo el espíritu de quienes habían intervenido en las jornadas plenarias, el presidente de Aetinape, convocó a *"los economistas, los biólogos, los sociólogos, los abogados, los expertos en marketing y promoción, los empresarios, los funcionarios públicos"*, a integrarse en un esfuerzo común *"en favor del mundo marítimo-pesquero que como pescadores, como navegantes, nos interese potenciar y solidificar"*. José Manuel Muñiz reiteró el llamamiento a la colaboración

de todos, señalando que ésta es *"imprescindible para superar la actual apatía del sector pesquero"*. En alusión al lema del IX Pleno de la Asociación de Titulados náutico-Pesquera -"Mar Sólido"-deseó al sector solidez, fortaleza y eficacia.

El secretario general de Pesca Marítima, Samuel Juárez, criticó algunas decisiones comunitarias supuestamente encaminadas a revitalizar el sector. Por contra, aludió a la recuperación del caladero cantábrico como ejemplo que desmentía la imagen de depredador que el sector pesquero español tiene en algunos países, resaltó la importancia de la flota litoral, que por sí sola absorbe el 70% del empleo de los tripulantes y restó importancia al descenso de capturas de sardina, señalando que se trataba de un problema cíclico. Juárez se mostró confiado en abrir nuevas posibilidades para las flotas congeladoras de

gran altura mediante negociación con países de África. Peores expectativas mostró para la flota bacaladera, que, dijo, sufre las consecuencias del agotamiento del recurso debido a los errores de gestión de los caladeros canadienses en aguas de NAFO.

El director general de la Marina Mercante, Fernando Casas, anunció su intención de contribuir a frenar el proceso de reducción de la flota mercante. Para conseguir este objetivo será preciso, insistió, reformar la legislación laboral española, los incentivos fiscales y las obligaciones sociales, todo lo cual deberá ser negociado entre sindicatos y navieras. Casas anunció también su intención de impulsar los aspectos relacionados con la economía productiva y los profesionales para lo cual su Departamento había iniciado ya el diseño de programas de actuación específicos en las áreas de pesca, Marina Mercante, náutica de recreo, atri-

buciones de competencias profesionales e inspección de buques. De especial interés para los titulados náutico-pesqueros resultó la promesa del director general de Marina Mercante de resolver a corto plazo el problema de la atribución de competencias profesionales que permitirá concluir, por fin, el proceso de reforma de las enseñanzas marítimo-pesqueras.

El rector de la Universidad de Vigo, José Antonio Rodríguez, se mostró partidario de que los estudios marítimo-pesqueros se vinculen a la Universidad. El conselleiro de Pesca, Cultivos Marinos y Acuicultura de la Xunta de Galicia, Xoán Caamaño, aseguró que el sector pesquero está siendo víctima de una imagen negra que no merece, y que afectaría no sólo a su realidad empresarial sino a los productos que pone en el mercado. ■

M.V.



Existe una campaña promovida por el Gobierno vasco que reúne a 2.500 voluntarios en la tarea de inspeccionar y limpiar los 400 kilómetros de costa y cursos de agua que desembocan en el mar de la Comunidad Autónoma Vasca. Gracias a ello, y aunque aún queda mucho por hacer, el litoral vasco está un poco más limpio cada día.

El litoral vasco, algo más limpio

LA campaña se denomina *Azterkosta 96*. Desarrollada en su quinta edición y enmarcada en la promovida por la Unión Europea con el nombre de *Coastwatch*, la campaña ha conseguido mejorar el nivel medioambiental de la costa vasca, tan degradada por la herencia industrial.

Los voluntarios, que se dividen en equipos, proceden de los centros de Enseñanza Media y de los grupos ecologistas. La costa es dividida en trazos lineales y se asigna a cada equipo de trabajo cinco kilómetros, que a su vez se dividen en diez unidades. A cada voluntario le toca inspeccionar y limpiar 500 metros.

Según Angélica San Martín, coordinadora de la campaña, *"el objetivo no sólo es limpiar y tomar nota del estado de las cosas, sino hacer que la gente se implique de una manera directa y saque la conclusión de que o cambiamos nuestros hábitos o el medio ambiente continuará degradándose"*.

A juicio de Angélica San Martín, *"con pequeños gestos se pueden obtener grandes resultados. Hablamos de la herencia de la industria, que ha esquilado muchos lugares desde el punto de vista ecológico, pero es la presencia masiva de la población la que incide de una manera más determinante en el entorno"*.

Los datos recogidos en la campaña por los voluntarios son pasados a un banco de datos. Estos sirven de base de la campaña anual impulsada por la Unión Europea.

Los voluntarios van equipados, además de con bolsas de tela, con recipientes para medir el contenido de oxígeno, nitritos y nitratos del agua analizado.

La coordinadora de la campaña explica que *"los jóvenes sí están concienciados de que es aconsejable un respeto al medio*

ambiente para elevar nuestra calidad de vida. Sin embargo, esta conducta choca frontalmente con otra que también hacen suya, la de que no tienen intención alguna de renunciar las pautas de consumo entre las que se mueven. Es decir, les parece bien que se hagan cosas, pero a ellos les cuesta renunciar a hábitos".

Las causas de la contaminación marina son muy diversas. Las principales son los nutrientes (vertidos procedentes mayoritariamente de aguas residuales, actividades forestales y agrícolas y otras explotaciones del suelo), sedimentos (erosión procedente de la minería, actividades forestales y agrícolas y otras explotaciones del suelo), agentes patógenos (procedentes

de aguas residuales y de la ganadería), toxinas persistentes (procedentes de los vertidos industriales, aguas residuales de las ciudades, pesticidas utilizados en explotaciones agrícolas y usos domésticos), petróleo (procedente de los automóviles y otras fuentes de uso terrestre, de las maniobras de petroleros y otros buques, de los accidentes ocurridos en el mar y de las perforaciones petrolíferas realizadas en las costas), plásticos (de muy diversa procedencia) e isótopos radioactivos (cuyo origen son los vertidos nucleares desechados, las actividades militares y de submarinos, la lluvia atmosférica y radiactiva y los residuos industriales). ■

R. R. de H.

La bahía de Pasajes será apta para el baño en el verano de 1998

Las aguas de la bahía de Pasajes volverán a estar limpias en un plazo aproximado de un año y medio. El Gobierno Vasco, la Diputación de Guipúzcoa y los ayuntamientos de la zona harán el esfuerzo necesario para conseguir que los bañistas puedan volver a disfrutar de un paraje que ha ido progresivamente deteriorándose a causa de los vertidos.

LA regeneración de la bahía de Pasajes va a ser posible gracias a una red de saneamiento que llevará los vertidos hacia la cala Murguita. Pero la cosa no es tan sencilla como parece. El saneamiento de la bahía de Pasajes está formado por un complejo sistema de conducciones y estaciones de bombeo.

Ya están en funcionamiento las estaciones de bombeo de Oiartzun, Txingurri-Herrera,

Molinao y Donibane. Los colectores que llevarán lejos de la bahía de Pasajes las aguas residuales procedentes de Oiartzun y el polígono industrial de Lezo empezarán a construirse en febrero.

El objetivo final es lograr que la bahía de Pasajes quede libre del 95 por ciento de las aguas residuales que ha llegado a tener. Según fuentes de la Diputación de Guipúzcoa, el funcionamiento del sistema de



Cuidando el mar

La asociación Euskadiko Itsas Gaztedia (Jóvenes Pescadores Vascos) sigue adelante en su empeño de mimar el medio marino. Sus integrantes saben que su futuro está en el mar y, por ello, tratan de reducir las agresiones medioambientales que éste soporta.

LA asociación Euskadiko Itsas Gaztedia nació hace siete años. Un grupo de jóvenes arrantzales vascos decidieron poner en marcha una asociación para tratar los diversos aspectos sociales y culturales que rodean el mundo del mar.

Al principio, las actuaciones de la asociación se desarrollaban en los puertos pesqueros de Vizcaya y Guipúzcoa. Actualmente, mantienen relación con una asociación de Ziboure, en Francia, llamada Itsas Gazteria.

A través de un estudio sociológico realizado entre los pescadores con objeto de conocer sus principales reivindicaciones a nivel social y cultural, la Euskadiko Itsas Gaztedia ha llevado a cabo diversas actividades lúdicas, como regatas de bateles entre arrantzales. La meta es potenciar la asociación y animar a todos los arrantzales a que entren en contacto con ella.

Desde un principio, uno de los objetivos prioritarios de la asociación ha sido conseguir que los arrantzales no tiren basuras al mar. Tan importante como la partida era la continuación, la fase de consolidación de la labor emprendida. Con esta finalidad, las asociaciones Euskadiko Itsas Gaztedia e Itsas Gazteria han puesto en marcha una campaña denominada *Itsas Garbia*. El objetivo principal no es nuevo: evitar que los residuos que generan las embarcaciones pesqueras sean arrojados al mar.

Según el presidente de Euskadiko Itsas Gaztedia, Jokin Uranga, "está claro que no somos los arrantzales quienes más basura arrojamos al mar, aunque tengamos cierta responsabilidad por lo borda. En cualquier caso, el 90 por ciento de la contami-

nación procede de vertidos terrestres, el 7 por ciento de la flota mercante y el 3 por ciento de los buques pesqueros. De todas formas, la mar es nuestro medio de vida, nuestro futuro, y debemos cuidarla más que nadie".

"En una primera fase, nuestro objetivo es recoger la basura que se produce en las embarcaciones de pesca, recreo u otra modalidad para que los residuos sean depositados en el muelle, para proceder a su posterior reciclaje o tratamiento", continúa Jokin Uranga.

La asociación, que ha recibido ayudas de los departamentos de Cultura y de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente del Gobierno vasco, está tratando de implicar en sus acciones a las cofradías de pescadores, al Instituto Social de la Marina, Clubes Náuticos, Escuelas Náutico Pesqueras y otros sectores representativos relacionados con el mar.

Además de bolsas de plástico en las que verter las basuras, gracias a la campaña *Itsas Garbia*, las embarcaciones pesqueras llevarán un recipiente especial para la recogida de pilas y en los puertos habrá contenedores para depositar la basura procedente de cada barco.

"De cara al futuro tenemos previsto organizar semanas culturales en los puertos más importantes de la costa vasca, en las que ofreceremos proyecciones sobre la pesca de la anchoa, el bonito, el bacalao, etcétera. Además tenemos previsto organizar muestras fotográficas y actividades con los alumnos de las escuelas. Queremos potenciar la participación en este tipo de eventos", concluye Jokin Uranga. ■

saneamiento será íntegro cuando el 85 por ciento de los vertidos se hayan desviado a Murguita. Según dichas fuentes, se está a punto de conseguir este porcentaje. Después pasar del 85 por ciento al 95 por ciento de los vertidos supone eliminar los que proceden de Oiartzun y el polígono industrial de Lezo, lo cual se conseguirá cuando entren en servicio los dos colectores que se van a construir a partir de febrero en dichos lugares. Según las previsiones, en el verano de 1998 sólo quedarán en la bahía de Pasajes los vertidos provocados por la lluvia, que representan el 5 por ciento de los que ha soportado el lugar.

Aunque Murguita es el destino actual de las aguas residuales, no es, sin embargo, la solución definitiva del saneamiento de Pasajes. Los residuos saldrán por ese punto hasta que se construya el emisario submarino de Mompás y la depuradora de Loyola. Cuando

ambos sistemas estén funcionando, todas las aguas negras que actualmente salen por Murguita serán conducidas a la depuradora de Loyola y posteriormente serán vertidas al mar, limpias de residuos, a través del emisario submarino.

Estas dos infraestructuras, que deberán ser costeadas por el gobierno central, aún no tienen establecida la ficha de su construcción. Sin embargo, mientras la depuradora de Loyola aún se encuentra en fase de estudio, el emisario submarino de Mompás contará probablemente con una consignación presupuestaria inicial en 1.997. Este emisario será un elemento fundamental, ya que arrojará las aguas negras a tres kilómetros de la costa y en el fondo marino, y asegurará, así, no sólo una calidad de baño óptimo para Pasajes, sino también para las tres playas de San Sebastián y la cala Murguita. ■

R. R. de H.

R.R de H.



Santander será el escenario de la reunión del Consejo Internacional para la Exploración del Mar que se celebrará el próximo mes de marzo de 1997, por acuerdo de la última cita celebrada en Islandia recientemente. Los especialistas analizarán las prospecciones que existen para el futuro de la pesca de arrastre de fondo en la Unión Europea y se contará con 25 de los más destacados científicos del Viejo Continente en estos temas procedentes de Alemania, Dinamarca, Francia, Noruega, Países Bajos, Portugal, Reino Unido, Suecia y España.

Reunión del Consejo de Explotación del Mar en Santander

FRANCISCO Sánchez, biólogo del Instituto Español de Oceanografía de Santander tendrá una importante intervención en el transcurso de esta reunión internacional. En estas sesiones, los participantes tendrán que analizar las prospecciones llevadas a cabo entre el Norte de Gran Bretaña y el Estrecho de Gibraltar a la vez que se propondrá la instalación de una red fija y se evaluarán los datos obtenidos en los muestreos llevados a cabo.

Los objetivos que se analizarán en Santander se enmarcan dentro de las iniciativas llevadas a cabo por el Consejo Internacional para la Explotación del Mar, conocido con las siglas ICES, que desarrolla una intensa labor y cuyas actividades sirven de punto de referencia para la Comunidad Europea a la hora de tomar posicionamientos respecto de la planificación de la actividad pesquera en toda la Unión Europea. En función de algunos de los datos aportados se establecen los criterios de las cuotas de capturas para cada una de las campañas o costeras que se efectúan por las flotas de los países que respaldaron el Tratado de Roma.

El ICES es el organismo que ha elaborado la actual normativa de actuación que regulan los tratados e introducciones de especies para cultivos marinos, y control de cualquier alteración de los ecosistemas con nuevas especies. Santander se pondrá de vital importancia para el sector de la pesca en la Unión Europea durante unos días y los debates tendrán una trascendencia grande para el conjunto de personas que se sienten ligadas a la actividad pesquera.

Las algas. Juan Martínez y Orestes Cendrero, científicos del Instituto Español de Oceanografía reiteraron durante el pasado año que no se oponían a la corta de algas de los fondos de las aguas de la zona Occidental de

la región, un acuerdo permitido por la Consejería de Ganadería, Agricultura y Pesca recientemente. Estos especialistas dijeron que la siega de las algas no altera las condiciones del ecosistema y se puede llevar a cabo todos los años y dos veces años dependiendo de las condiciones de la evolución de estas plantas que tienen una gran utilidad dentro del campo industrial.

Por el contrario, consideran oportuna una vigilancia de este sistema de explotación para eliminar los riesgos de sobreexplotación y, sobre todo del arranque

Cantabria. Los primeros trabajos afectarán a la denominada como dársena nueva y los representantes del Consejo de Gobierno cántabro se comprometieron a atender las peticiones cursadas por los aficionados a la pesca para la construcción de un puerto deportivo en la zona sobrante del puerto. Las obras de las reformas previstas en el complejo portuario santosñés alcanzarían en torno a los 300 millones de pesetas cuando inicialmente se presupuestaron 100.

San Vicente de la Barquera. Se iniciaron las obras en el



que causa un fuerte impacto sobre el ecosistema marino. La normativa aprobada por el Gobierno de Cantabria permite la siega y la recolección de las algas de arribazón y también el arranque de estas plantas tal como ocurre en otras zonas del litoral del Mar Cantábrico.

Puerto de Santoña. Con cierta sorpresa recibieron la noticia los pescadores de Santoña de que las obras de reforzamiento del malecón del puerto se retrasarán hasta el año 1998 por decisión de la Consejería de Obras Públicas del Gobierno de

puerto de San Vicente de la Barquera para evitar la filtración de arenas por encargo de la consejería de Obras Públicas del Consejo de Gobierno de Cantabria con un presupuesto de 28 millones de pesetas. Para ello, se procedió al sellado del muro de la playa barquereña con lo que se mejorará las condiciones de la canal y servirá de inicio al paseo las continuas filtraciones de arena propiciaban la pérdida de calado de la canal de acceso al puerto, situación que propició la ejecución de numerosas extracciones de dicho material con el

consiguiente coste para el Gobierno de Cantabria.

En el pasado verano se llevaron a cabo trabajos de dragado de la canal barquera que supuso una inversión de 70 millones de pesetas aproximadamente. En el plazo de cuatro meses estarán concluidos los trabajos y se aplicará un material arcilloso.

Colindres. La flota del puerto de Colindres concluyó la costera del bonito y se prepara para la próxima del chicharro y la anchoa. En la lonja de la ciudad marinera se subastaron durante los meses de la campaña un total de 525.566 kilos de túnidos pescados en el Mar Cantábrico y el Golfo de Vizcaya principalmente. Tres barcos han acudido a la zona de Canarias para continuar con las pesquerías de este pez por unos meses más. Respecto de la costera de los tónicos, los datos de capturas apuntan a que ésta ha tenido las características semejantes a las del pasado año, desde julio a octubre, las embarcaciones del cabildo desembarcaron 16.000 kilos menos que en mismo período de 1995 mientras que el precio medio del bonito fue 20 pesetas superior al del pasado ejercicio.

Durante los meses de julio y agosto se produjeron numerosas capturas alcanzando 62.000 kilos más que en ejercicio anterior pero en septiembre y octubre se registró un fuerte descenso con respecto a los datos de 1995. Los fuertes vientos y el enfriamiento de las aguas propiciaron que la flota tuviera dificultades para llevar a cabo las capturas.

Ayudas para la flota. El Consejo de Gobierno de Cantabria concedió ayudas para la renovación de la flota pesquera de la región por valor de 220 millones de pesetas que irán destinadas a 15 armadores que deseaban mejorar sus barcos. Dentro de la actividad pesquera se acordó iniciar la licitación de las obras de la nueva fábrica de hielo para el puerto de Colindres por valor de 131 millones de pesetas, una reivindicación de la cofradía de esta localidad. ■

X.M.



En el transcurso del próximo verano, la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares pondrá en marcha un plan para detectar aquellos pesqueros que faenen de forma ilegal o utilicen redes de deriva. Para este fin, dispondrá de un avión que cede a Baleares el Ministerio de Agricultura y Pesca, según informó el consejero balear de Pesca, José Juan.

LOS graves incidentes sobre pesca ilegal, protagonizados en el mar balear, ha desembocado en llevar a la práctica una serie de medidas encaminadas a vigilar y detec-

El Ministerio de Agricultura y Pesca cederá un avión para la vigilancia

El Gobierno Regional detectará este verano pesqueros ilegales desde el aire

tar pesqueros, nacionales o extranjeros, que no se ajusten a la normativa vigente. En este sentido, el consejero de Agricultura y Pesca de Baleares ha señalado que buscará la cola-

boración de la Unión Europea contra las capturas ilegales.

José Juan informó que el próximo verano, un avión se incorporará al dispositivo de control que la UE tiene establecido en el Mediterráneo, concretando su acción en las costas de la comunidad balear y las levantinas. La misión de esta aeronave consistirá en fotografiar las faenas de pesca de barcos ilegales, para luego comunicarlo a los barcos de intervención y control que dependen de la Unión Europea.

Sobre esta cuestión, José Juan ha destacado que los daños que producen las redes de deriva en la fauna marina que, sin tener aprecio comercial, sí presenta un importante valor ecológico. El consejero subrayó que próximamente se entrevistará con la comisaría europea de Pesca, Emma Bonino, con el objeto de establecer futuros vínculos de colaboración para luchar contra este tipo de pesca.

José Juan puso de relieve la buena disposición que ha mostrado la ministra de Agricultura y Pesca, Loyola de Palacio, en relación a su petición de disponer de autorización para controlar las aguas que son competencia del Estado, cercanas a Baleares, además de las propias del litoral balear. Al propio tiempo, el responsable balear de Pesca ha recordado los incidentes del pasado verano, entre los que citó el asalto de pescadores alicantinos contra uno italiano en aguas de Cabrera, en cuya acción se apropiaron de las redes de deriva ilegales que pertrechaba el barco.

Emilio Morancho

Baleares incrementa un 25 por ciento la entrada de mercancías en 1996

Los puertos de Baleares incrementaron la entrada de mercancías durante el pasado año 1996 en un 25 por ciento, del que la mitad corresponde al agua que el buque cisterna "Móstoles" trae a Palma de Mallorca periódicamente, para llevar a cabo la "operación barco" instaurada por el Gobierno balear. Según la Autoridad Portuaria, el volumen de mercancías ha pasado de las 10,6 millones de toneladas en 1995, a las 12,5 millones en 1996.

EN un balance del movimiento de mercancías durante el año pasado, la Autoridad Portuaria señala que en los nueve primeros meses del año se contabilizaron 5,8 millones de toneladas, lo que supone un incremento de un millón de toneladas más que durante todo el año 1995. En concreto, en el puerto de Palma se recibieron 7,8 millones de toneladas en mercancías, de las que 5,8 correspondían a graneles líquidos, en concreto del trasvase del agua que se trae de la cuenca baja del Ebro.

El transporte del agua lo realiza la compañía naviera Fernández Tapias, por medio de su buque cisterna "Móstoles" que, en principio, la deposita en el buque aljibe "Cabo Prior", amarrado en el Dique del Oeste de la capital balear. La periodicidad de tres cargas semanales obedece a una decisión del Gobierno balear, en el sentido de contrarrestar la escasez de agua en los términos municipales de Palma y Calviá.

E.M.



V Edición de la "Guía de Empresas que ofrecen Empleo"

PIMENTEL mencionó también "las grandes reformas que se iniciarán en 1997", que ha sido declarado el año para el empleo y que permitirán modernizar y mejorar el mercado de trabajo. Desglosó las principales líneas como son "redactar un nuevo Programa Nacional de Formación Profesional muy importante para los jóvenes y la modernización del INEM, que va a dar lugar a un nuevo servicio nacional público de empleo, donde la intermediación, gestión y políticas activas van a tener un componente muy superior al actual".

El Secretario General elogió la "Guía de Empresas que ofrecen Empleo", calificándola de "un clásico en el concepto de búsqueda de empleo" para los jóvenes licenciados, y la importancia que representan estas iniciativas para proporcionar empleo, porque, como señaló Pimentel, "la creación de empleo no se puede hacer a través del Boletín Oficial del Estado, sino a través de la sociedad y en especial la empresa que es la organización intermedia en la que se canalizan la creación de riqueza y de empleo".

Estructura de la Guía

La Guía ha sido realizada por la Fundación Universidad-Empresa en colaboración con

TODO LO QUE HAY QUE SABER PARA ENCONTRAR UN EMPLEO

Acceder a un puesto de trabajo inicial es una cuestión de tiempo y de tenacidad y quizá también de instinto y de suerte, a veces. Pero, con mucha frecuencia, es cuestión de emplear la estrategia más oportuna y de tener a mano la información más amplia y más correcta, y contar con un conocimiento exacto y puntual de las posibilidades ofrecidas. A tal efecto, la Fundación Universidad-Empresa ha presentado su quinta edición de la "Guía de las Empresas que ofrecen Empleo", una publicación que ofrece el listado de las 681 compañías (dos tercios nacionales y el tercio restante extranjeras) que pueden interesar a los que buscan empleo. La presentación oficial de la Guía contó con la presencia del Secretario General de Empleo, Manuel Pimentel, quien aprovechó la ocasión para transmitir un mensaje de optimismo para los jóvenes en 1997 "porque va a ser un buen año para el empleo, como ya lo ha sido 1996". Pimentel destacó que no es "un mensaje voluntarista, sino un hecho que ya está patente y que permite asegurar más posibilidades de encontrar empleo el año que comienza".

Iberdrola y el "European Forum for Careers Information" (Foro Europeo de Información sobre Carreras), que agrupa a los principales editores de estas publicaciones de ocho países de la Unión Europea. La publicación se articula en ocho apartados en los que se contienen los siguientes temas: Todo lo que hay que saber para encontrar un trabajo"; "Los especialistas en selección de personal te aconsejan"; "Las empresas que ofrecen empleo"; "La oferta de las empresas de trabajo temporal"; "Las empresas que ofrecen prácticas"; "Las franquicias"; "Todo lo que hay que saber para trabajar en Europa" y "Todas las direcciones útiles".

A través de estos apartados se da información sobre la definición del proyecto profesional, el autoempleo, el trabajo por cuenta ajena, la presentación del currículum vitae, la entrevista de trabajo, etc, así como datos sobre 47 empresas especializadas en la selección de personal, de 196 que ofertan empleo, de 28 de trabajo temporal, de las asociaciones de estudiantes, de las tendencias del mercado laboral en los países de la Unión Europea así como 1.850 direcciones de organismos y entidades públicas o privadas en las que los jóvenes en paro pueden obtener información y orientación práctica para su búsqueda de empleo.

GUÍA DE LAS EMPRESAS QUE OFRECEN EMPLEO

1996-1997



THE EUROPEAN FORUM FOR CAREERS INFORMATION



Sectores que ofrecen empleo

El número total de empresas españolas que aparecen en las sucesivas ediciones de esta publicación ha ido en aumento año tras año, 91 en 1990; 138, en 1991; 150, en 1994; 202, en 1995 y 318, en 1996. Estos datos suponen un incremento del 250% y significa no sólo la consolidación de la guía sino la paulatina recuperación del mercado laboral español. En este sentido es importante recordar que la Guía no se publicó en los años 1992 y 1993 debido a la escasa respuesta recibida por parte de las empresas motivada por la fuerte recesión que experimentaba en esos años el mercado laboral.

Tomando como referencia los cinco sectores que ofrecen empleo con más frecuencia en cada edición de la guía vemos

que a lo largo de los últimos 7 años, éstos han sido los de Informática y Telecomunicaciones, Distribución y Comercio, Entidades Financieras, Agroalimentario, Químico y Farmacéutico, Consultoría y Auditoría, Ingeniería, Servicios, Energía y Agua y Seguros. En los dos últimos años se han afianzado, en las cuatro primeras posiciones, los sectores correspondientes a Informática y Telecomunicaciones, consultoría y Auditoría, Distribución y Comercio e Ingeniería.

Desde 1990 hay un claro descenso de 38'7 puntos en la oferta de empleo por parte de las grandes empresas (más de 500 empleados) 78'6% en 1990; 64'2% en 1991; 55'6% en 1994; 41'7% en 1995 y 39'9% en 1996. Por el contrario, la oferta de empleo por parte de las pequeñas y medianas empresas (hasta 500 empleados)

crece en un 37'2 puntos en el mismo período: 21'4% en 1990; 35'1% en 1991; 42'3% en 1994; 54'9% en 1995 y 58'6% en 1996. Este incremento es especialmente significativo en las empresas con hasta 50 empleados, que pasan de un 3'4% en 1990 a un 26'0% en 1996. Estos hechos son valorados por los responsables de la Guía como reflejo no sólo de una reactivación del sector de las pymes sino también de la reducción de plantilla en numerosas grandes empresas.

El grado de contratación de titulados (porcentaje de titulados en la plantilla de la empresa) aumenta desde 1990, en términos globales, en 10'11 puntos (del 22'44% en 1990 al 32'55% en 1996). Hay que destacar que el punto más bajo en el grado de contratación de titulados se produjo en 1991, con tan sólo un 20'02% y que el punto más alto se alcanzó en 1995, con un 33'3% en 1995.

Las empresas de los sectores de Consultoría y Auditoría, Recursos Humanos, Informática y Telecomunicaciones e Ingeniería son las que mayor porcentaje de titulados tienen en sus plantillas, además del de Servicios culturales que es el único que alcanza, en algunos casos, el cien por cien. Por el contrario, las empresas de Hostelería, Automoción y Material Eléctrico y Electrónico son las que cuentan con menor

porcentaje de titulados en sus plantillas.

Perfil del candidato ideal

A la hora de pedir cualidades y formación las empresas que ofertan empleo, que son cada vez más según hemos comentado, también son cada vez más exigentes. Además de la titulación universitaria el candidato debe tener: conocimientos de al menos un idioma extranjero, preferentemente inglés; conocimientos oficiales de las lenguas de las Comunidades Autónomas; conocimientos de informática a nivel de usuarios; experiencia conseguida en períodos de prácticas durante los estudios y si es posible, también piden estudios de postgrado, es decir, un máster.

Por lo que se refiere a las diez cualidades más apreciadas en un candidato son: iniciativa, responsabilidad, capacidad de trabajo, espíritu de equipo, capacidad para las relaciones humanas y la comunicación, capacidad de adaptación y de aprendizaje, formación sólida, dotes de mando y liderazgo y motivación. La competitividad cada vez lo pone más difícil. ■

Concha Hernández Carazo

Nota: Esta "Guía de las Empresas que ofrecen Empleo" está a la venta al precio de 2.500 pesetas. Para más información se puede llamar a la Fundación Universidad Empresa 91-5419600

Una de las prestaciones sociales que la Ley de Seguridad Social preve, es el derecho a la pensión de jubilación, a quien por derecho propio sea acreedor de la misma, previo cumplimiento de las condiciones que al respecto establece la normativa legal, incompatible con el trabajo, bien por cuenta propia, bien por cuenta ajena.

PENSIÓN DE VIUDEDAD Y UNIONES DE HECHO

OTRA de las prestaciones sociales que nuestra legislación social contiene, es la llamada pensión de viudedad. Derecho éste que ha sufrido diversos avatares y reformas, si bien es cierto, que cada avance que ha dado ha sido para mejor.

La pensión de viudedad estaba concebida, en tiempos preconstitucionales, en favor de la esposa que quedaba viuda, no concediéndose en favor del marido que sobrevivía a la esposa.

Ya con la llegada de la Constitución, 1978, el Tribunal Constitucional inició el reconocimiento de la pensión de viudedad en **favor del cónyuge superviviente**, en pro del cónyuge que sobreviviera al otro, siempre se cumpliera los requisitos que la Ley General de Seguridad Social determina en lo relativo al período de cotización etc... Siendo una cuestión en la actualidad ya incontrovertida, y recogida de forma taxativa y precisa en el art. 174 de la Ley General de Seguridad Social (LGSS).

En paralelo a esta mejora sufrida por la pensión de viudedad, y con la llegada de la Constitución, comenzó a solicitarse la pensión de viudedad en favor de personas que, sin ser matrimonio, habían estado conviviendo de forma ininterrumpida con la fallecida, no habiendo podido contraer matrimonio

por impedírsele la legislación entonces vigente. Pues no olvidemos que hasta 1981, el divorcio estaba prohibido en España, y una persona, separada de hecho o de derecho, no podía volver a casarse, lo que no impedía que una persona casada conviviera con otra haciendo una vida como **si de un matrimonio normal se tratara**. Es lo que se llama **UNIONES DE HECHO**.

En virtud de esta unión de hecho, o convivencia more uxorio, se plantearon multitud de reivindicaciones relativas a pedir la pensión de viudedad en favor de aquella persona que sobrevivía a "su pareja" y que no había podido casarse con ella por estar prohibido legalmente. De este "derecho" vamos a tratar en estas líneas, para dejar aclarado el tema y saber si una persona, que sin ser matrimonio, ha convivido maritalmente con otra, es acreedora o no de este derecho, dado que todavía se siguen ejercitando este tipo de acciones.

En este contexto, hay que distinguir claramente dos períodos cuya línea divisoria nos lo otorga la Ley 30/81, de 7 de julio, conocida como **La Ley del Divorcio**. A partir de la entrada en vigor de esta norma, podemos hablar ya a este respecto, de **un antes y un después de la Ley del Divorcio**.

Y en efecto, dada la imposibilidad de contraer nuevo matrimonio una persona previamente casada, por no existir y estar prohibido el di-

vorcio, esta Ley, aminorando los efectos de esta prohibición introdujo expresamente en su **Disposición Adicional Décima, punto 2º**, la posibilidad de poder acceder a las prestaciones de Seguridad Social, "... a quienes no hubieran podido contraer matrimonio, por impedírsele la legislación vigente hasta la fecha (de entrada en vigor de la Ley del Divorcio), acaecido el fallecimiento de uno de ellos con anterioridad a la vigencia de esta ley, el otro tendrá derecho a los beneficios a que se hace referencia en el apartado primero de esta disposición..." : derecho a



la pensión de viudedad y demás derechos pasivos o prestaciones por razón de fallecimiento.

Teniendo en cuenta lo anterior y en sentido contrario, quien después de la Ley del divorcio habiéndose podido casar, no lo hizo, no será acreedor de ésta u otras prestaciones que tienen su origen **en una relación matrimonial previa**, pues el sentido de esta disposición adicional no era la regular los problemas de las uniones de hecho, que en este caso sería competencia de la legislación de seguridad social, sino la de adoptar **provisionalmente** medidas **excepcionales** y transitorias tendentes a resolver situaciones del pasado, reconociendo el derecho a obtener pensión de viudedad a quienes habiendo convivido maritalmente de forma estable, no habían podido

contraer matrimonio por impedírselo la legislación entonces vigente.

Vigente, pues, la ley del divorcio, no puede equipararse a estos efectos las **uniones matrimoniales (unión de derecho)** y las **uniones extramatrimoniales (o uniones de hecho)**. Hoy por hoy, nuestro ordenamiento jurídico otorga prioridad al matrimonio sobre las uniones de hecho, estableciendo el art. 174 de la LGSS la relación causa efecto entre derecho a obtener pensión de viudedad y ser cónyuge supérstite o sobreviviente. Derecho, por tanto, para cuya efectividad precisa el que el acreedor del mismo **sea mujer o marido del fallecido**.

Esta no equiparación, no puede decirse que sea contraria al principio de igualdad. la equiparación de principio,

pues se estaría otorgando un **trato igual a supuestos que son distintos**. Pues como dice nuestro **Tribunal Constitucional** al hilo de este debate (sirva por todas la **Sentencia 154/90**), "... La Constitución no reconoce el derecho a formar una unión de hecho que por imperativo del art. 14, sea acreedora del mismo tratamiento que el dispensado por el legislador a quienes, ejercitando el derecho constitucional del art. 32.1, contraigan matrimonio, y siendo el derecho a contraer matrimonio un derecho constitucional, cabe concluir que el legislador puede, en principio, establecer diferencias de tratamiento entre la unión matrimonial y la puramente fáctica y que, en concreto, la diferencia de trato en la pensión de viudedad entre los cónyuges y quienes conviven de hecho sin que

nada les impida contraer matrimonio, no es arbitraria o carente de fundamento..."

Pidiendo que la argumentación del Tribunal Constitucional en la resolución reseñada es acorde con la realidad legal española. Además sería poco lógico que, quien en base a su propia libertad, optara por una unión libre, de hecho, sin trabas ni formalismos legales, ni asunción de derechos y deberes que desde el punto de vista jurídico fueran exigibles, pudiera luego pedir que le aplicaran la normativa legal matrimonial. Sería una aplicación de la norma a conveniencia, extremo que la ley, por su propia naturaleza, no admite. ■

**José Manuel
Martínez Galán**



Sanidad a bordo

Son las lesiones producidas por el paso de una corriente eléctrica a través del cuerpo. La electricidad puede ser atmosférica, en el caso de los rayos, o industrial; es decir, la de las líneas de alto voltaje o de distribución y las de bajo voltaje.

LESIONES PRODUCIDAS POR LA ELECTRICIDAD

Los factores que determinan el tipo y la gravedad de la lesión (que puede oscilar desde una quemadura leve hasta la muerte) incluyen:

- el tipo y la magnitud de la corriente
- la resistencia corporal en el punto de contacto
- la vía de conducción de la corriente
- la duración del flujo eléctrico

Tipo y magnitud de la corriente: en general la corriente continua es menos peligrosa que la corriente alterna.

La corriente continua tiende a provocar una contracción convulsiva, que separa a menudo a la víctima del foco de contacto y evita una mayor exposición a la corriente.

La corriente alterna provoca tetania muscular que suele "congelar" la mano sobre el circuito eléctrico, ya que el puño se cierra sobre el punto de contacto y puede provocar una exposición prolongada con quemaduras graves si el voltaje es elevado.

Generalmente cuanto mayores son el voltaje y el amperaje, mayor es la lesión producida por cualquier tipo de corriente.

Ambos tipos de corriente pueden afectar al organismo produciendo: contracturas musculares, convulsiones, alteraciones en el ritmo del corazón, paro respiratorio debido a lesiones del sistema nervioso central o parálisis musculares; o bien se pueden producir quemaduras, deshidratación, muerte de ciertos músculos, fracturas de vértebras y de otras partes del esqueleto. El shock eléctrico

provoca a menudo una combinación de todos estos efectos.

Resistencia corporal: se concentra sobre todo en la piel y varía directamente con el estado de ésta. Una piel seca, bien queratinizada, intacta, tiene una resistencia mayor que una piel húmeda y fina.

Si la piel presenta algún corte o abrasión o bien la corriente se aplica a las mucosas húmedas, la resistencia es mucho más baja. Las palmas de las manos o las plantas de los pies recubiertas de callosidades pueden tener una alta resistencia.

Dado que la corriente pasa a través de la piel, gran cantidad de energía se disipará en la superficie de la piel si su resistencia es elevada, lo que puede producir quemaduras en grandes superficies en los puntos de entrada y salida, con carbonización en los tejidos intermedios. Los tejidos también se queman en su interior dependiendo de su resistencia: los nervios, los vasos sanguíneos y los músculos conducen la electricidad mucho mejor que los tejidos más densos, como la grasa, los tendones y el hueso.

Si la resistencia de la piel es baja, el paciente puede presentar pocas quemaduras extensas, pero sufrir un paro cardíaco como consecuencia de la corriente que alcanza el corazón.

El trayecto de la corriente a través del cuerpo es crucial para determinar las lesiones.

La conducción entre brazos o entre un brazo y una pierna a potencial tierra es mucho más peligrosa que el contacto entre una pierna y tierra, ya que en el primer caso la corriente puede implicar el corazón.

Las lesiones eléctricas en la cabeza pueden producir convulsiones, hemorragias cerebrales, paro respiratorio, alteración del

ritmo cardíaco o como efecto tardío, pueden producirse cataratas.

La parte del cuerpo que con mayor frecuencia constituye punto de entrada de la electricidad es la mano seguida de la cabeza. La salida más común es el pie.

En caso de fulminación por un rayo, raras veces se producen heridas de entrada y salida.

La duración de la corriente a través del cuerpo es importante.

La gravedad de la lesión corporal es directamente pro-



porcional a la duración de la exposición, ya que las alteraciones de los tejidos se producen con las exposiciones de mayor duración.

El calor se produce al pasar la corriente a través de los tejidos, lo que ocasiona graves quemaduras, trombosis y muerte de algunos tejidos.

Cuando una víctima se queda inmóvil en contacto con un circuito, puede sufrir quemaduras graves. Por el contrario, las víctimas de fulguración por un rayo raras veces presentan quemaduras externas o internas, a pesar del elevado voltaje, porque la corta duración de la corriente no es capaz de producir alteraciones en la piel. Es como un "fognazo" sobre la víctima que produce escasos daños internos en comparación con las lesiones secundarias al cortocircuito eléctrico de los sistemas (parada car-

díaca, confusión mental y pérdida de conciencia).

Síntomas

Los efectos y las manifestaciones clínicas de las lesiones eléctricas dependen de una compleja interacción de los factores mencionados.

La electricidad puede asustar a las personas y producir su caída o la caída de objetos.

Tras un shock eléctrico pueden aparecer luxaciones, fracturas y contusiones como consecuencia de violentas contracciones musculares o caídas, e incluso pérdida de conciencia.

Las personas afectadas por estas lesiones corren a veces el riesgo de sufrir tanto parálisis respiratoria, como trastornos del ritmo cardíaco (arritmias) o incluso paro cardíaco.

Pueden aparecer en la piel

quemaduras eléctricas bien definidas y que se extiendan a las zonas que la rodean.

La alta tensión puede producir necrosis (muerte) de los tejidos internos entre los puntos de entrada y salida de la corriente.

Las víctimas de la electrocución en la bañera, donde se establece un contacto húmedo con circuitos de 110 V, no muestran quemaduras, pero sufren paros cardíacos.

La fulguración por el rayo raras veces deja heridas de entrada o salida u ocasiona lesiones musculares. Puede entrar en coma o aparecer secuelas de tipo neurológico que en general se resuelven en horas o días. La muerte se produce con mayor frecuencia por paro cardiorespiratorio o sus secuelas.

Prevención

La prevención de las lesiones por electricidad requiere un diseño, una instalación y un mantenimiento adecuados de los dispositivos eléctricos.

Son esenciales una educación de los hábitos y una obediencia de las normas de utilización, así como mucho sentido común y respeto cuando se manipule electricidad.

Potencialmente, cualquier dispositivo eléctrico que toque o que pueda ser tocado por el cuerpo amenaza la vida, por lo que debe ser adecuadamente conectado a la tierra e incorporar circuitos protectores.

Los interruptores diferenciales, que se desconectan al producirse disminuciones de corriente respecto a tierra, de magnitud tan pequeña como 5 miliamperios, son excelentes dispositivos de seguridad de fácil instalación.

Frente al rayo, el sentido común, el uso de sistemas eficaces de protección y la costumbre de guarnecerse en lugares adecuados son esenciales.

Tratamiento

El tratamiento se basa en lo siguiente:

1- Alejar al paciente del

punto de contacto: bien desconectando la corriente o bien alejando a la persona del contacto con el conductor eléctrico.

El mejor método es desconectar la corriente, si se puede realizar rápidamente (por ejemplo accionando un fusible o un interruptor, desenchufando el aparato), en caso contrario debe alejarse a la víctima del punto de contacto.

Si el accidente se produce en la red de baja tensión (110-220V), el socorrista debe asegurarse de que él mismo se encuentre bien aislado de tierra y debe usar material aislante (por ejemplo: tela, madera seca, goma, cuero) para liberar a la persona.

Si se sospecha que se trata de líneas de alta tensión, es mejor dejar a la víctima hasta que se pueda cortar la corriente. A veces no es fácil diferenciar las líneas de baja y alta tensión, en especial fuera de los edificios.

2- Restablecer inmediatamente las funciones vitales: debe realizarse un examen rápido de las funciones vitales, comprobando pulsos, función respiratoria y nivel de conciencia. La prioridad es la estabilidad de las vías aéreas, si no se observa respiración espontánea o se ha producido un paro cardíaco, es necesario realizar inmediatamente maniobras de reanimación.

3- Facilitar cuidados complementarios, si son necesarios: Una vez restablecidas las funciones vitales, deben evaluarse completamente la naturaleza y extensión de la lesión y tratar ésta. Deben buscarse dislocaciones, fracturas, contusiones, e incluso lesiones de la columna cervical.

En las quemaduras debe administrarse la vacuna o la gammaglobulina antitetánica como prevención del tétanos. Suele ser necesario rehidratar a los accidentados. ■

Ana Martín

Médico de Sanidad Marítima.



Ayudas para constituir asociaciones temporales de empresas pesqueras

Por una orden del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación del 20 de diciembre y publicada en el Boletín Oficial del Estado el pasado dos de enero, se ha regulado el procedimiento para la tramitación de ayudas financieras a favor de los titulares de los buques pesqueros españoles que participen en proyectos de asociaciones temporales de empresas.

Las solicitudes se deberán presentar en la Dirección General de Estructuras y Mercados Pesqueros del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación antes del 20 de abril y del 20 de octubre de cada año.

Para más información en la propia Secretaría General de Pesca Marítima.

Relevo de los órganos directivos de la Seguridad Social

El Consejo de Ministros en su reunión del 17 de enero decidió, a propuesta del Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, una serie de cambios en los puestos directivos de los órganos de gestión de la Seguridad Social. Estos relevos se enmarcan dentro del plan de la Secretaría de Estado de la Seguridad Social para dar un nuevo impulso a sus órganos de gestión.

Al frente de la Tesorería General se ha nombrado a Julio Gómez Pomar, anterior Director General del Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS) en sustitución de Francisco Francés. Para dirigir el Instituto Nacional de la Seguridad Social, el Consejo de Ministros designó a María Eugenia Martín Mendizábal, Gobernadora Civil de Alava desde junio pasado.

El nuevo Director General de la Tesorería de la Seguridad Social, Julio Gómez Pomar tiene 39 años, es licenciado en Ciencias Económicas, máster en Administración Pública por la Universidad de Harvard e Inspector de

Finanzas del Estado. Con anterioridad a desempeñar la Dirección General del INSS, cargo en el que llevaba desde la constitución del Gobierno de José María Aznar, el pasado mes de mayo, ha sido director del Gabinete del Secretario de Estado de Hacienda y Jefe del Gabinete Técnico del Secretario General de Planificación y Presupuestos.

La nueva Directora General del Instituto Nacional de la Seguridad Social, M. Eugenia Martín Mendizábal tiene 37 años es licenciada en Derecho y pertenece al Cuerpo Técnico de la Administración de la Seguridad Social. Entre los cargos que ha desempeñado, además de al frente del Gobierno Civil de Alava, se encuentran la Subdirección Provincial de Prestación de Jubilación, Muerte y Supervivencia, así como la de Prestaciones de Invalidez y Control de Pensiones, ambas de la dirección Provincial del Instituto Nacional de la Seguridad Social de Alava. Los nuevos cargos tomaron posesión el pasado día 20 de enero.

El Salario Mínimo Interprofesional fijado en 66.630 pesetas

Desde el pasado 1 de enero el Salario Mínimo Interprofesional (SMI) ha quedado fijado por decisión del Consejo de Ministros en 66.630 pesetas, habiendo subido un 2'6% lo mismo que la inflación prevista por el Gobierno para este año. Según ha manifestado el Secretario General de Empleo, Manuel Pimentel, durante 1996 "se ha quebrado una tendencia que se mantenía en años anteriores, donde el Salario Mínimo crecía a un nivel inferior a la inflación real. Con este incremento del 2'6% se permitirá garantizar el poder adquisitivo de las personas que reciben directamente el SMI o de aquellas prestaciones sociales que recogen esta magnitud contable". Como es sabido, el SMI sirve de

referencia para establecer las prestaciones por desempleo, las ayudas para viviendas, las becas y el salario de unos 500.000 trabajadores. El salario de los menores de 18 años subirá un 17'7% en 1997 para igualarse con el general en 1998. El Gobierno del Partido Popular ha continuado la tendencia establecida por anteriores gobiernos de igualarlo. Según el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, la revalorización del SMI se fija en función de cuatro factores: el índice de precios al consumo, la productividad media nacional alcanzada, el incremento de la participación del trabajo en la renta nacional y la coyuntura económica general.

SALARIO MINIMO INTERPROFESIONAL-97 INCREMENTO DEL 2,6%

MAYORES DE 18 AÑOS:

	Fijos	Eventuales	Emp. Hogar
Pts/día	2.221	3.157	517
Pts/mes	66.630	-	-
Pts/año	932.820	-	-

MENORES DE 18 AÑOS:

	Fijos	Eventuales	Emp. Hogar
Pts/día	1.971	2.802	459
Pts/mes	59.130	-	-
Pts/año	827.820	-	-

(Nota: para los menores de 18 años se parte un incremento que permita alcanzar un porcentaje del 88,7% del salario de los mayores).

IFOP

EL NUEVO INSTRUMENTO FINANCIERO DE ORIENTACIÓN DE LA PESCA



Nadie se atreve a salir a faenar sin los instrumentos de a bordo. Ahora hay que contar con uno más para no perderse nada, para favorecer la higiene y seguridad en el trabajo, una explotación más racional de los recursos, mejorar el respeto al medio ambiente, obtener mayor rentabilidad y ser más competitivos.

La Unión Europea dota a todo el sector de un nuevo instrumento: el IFOP, Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca. Si su actividad está en el entorno de la pesca y la acuicultura le interesa saber cómo funciona y cuáles son sus prestaciones. Se trata de una importante mejora que debe incorporar a su equipo de navegación habitual.

El IFOP contempla varios apartados de ayudas para:

Fomentar la reestructuración de la flota pesquera

Facilidades para asociarse temporalmente con armadores extranjeros, creación de sociedades mixtas en terceros países, favorecer la retirada definitiva de buques pesqueros, etc.

Renovación

Ayudas para la modernización y construcción de buques de pesca.

Acuicultura

Fomento y ayudas para el desarrollo de la acuicultura, tanto marina como continental.

Acondicionamiento del litoral

Creación de arrecifes artificiales y reservas marinas para la protección y regeneración de recursos de interés pesquero.

Equipamientos de puertos

Mejorar y facilitar el trabajo de los barcos de pesca, con servicios y equipamientos de sus bases.

Transformación y comercialización

Mejoras en la comercialización de los productos de la pesca y de la acuicultura. Racionalización y mejora de los procesos de manipulado, envasado y conservación.

Mejores perspectivas para el sector.

Para más información contacte con la Secretaría General de Pesca Marítima 91 / 402 50 00 y con los Servicios de Pesca de su Comunidad Autónoma.



UNION EUROPEA

IFOP. Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca



MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION

FROM

Secretaría General de Pesca Marítima

Evitar el riesgo, una responsabilidad mutua.



SEGUROS DE BARCOS Y MERCANCIAS

Porque en nuestro horizonte sólo existe un rumbo: Tu seguridad. Porque sólo una Mutua con más de 60 años al servicio de los hombres de la mar sabe lo que tú necesitas para navegar tranquilo.

Porque en la Mutua de Riesgo Marítimo evolucionamos contigo. Por todo eso podemos ofrecerte el mejor seguro a prima fija para tu barco

(Casco, maquinaria, aparejos, etc.), tus capturas y mercancías por tierra mar y aire.

Con la mayor cobertura y el coste capaz de satisfacer las exigencias concretas de cada Mutualista. Un seguro a tu medida y más de 120 Delegaciones atendiéndote en todo el litoral español.

Mutua de Riesgo Marítimo, a tu lado para evitar el riesgo. La responsabilidad que nos une.



Con seguridad, hacia el futuro.

MURIMAR

MUTUA DE RIESGO MARITIMO

Orense, 58 - 6.ª plta. 28020 MADRID Tel.: 597 18 35 - Telex: 46550 - Fax: 597 18 13