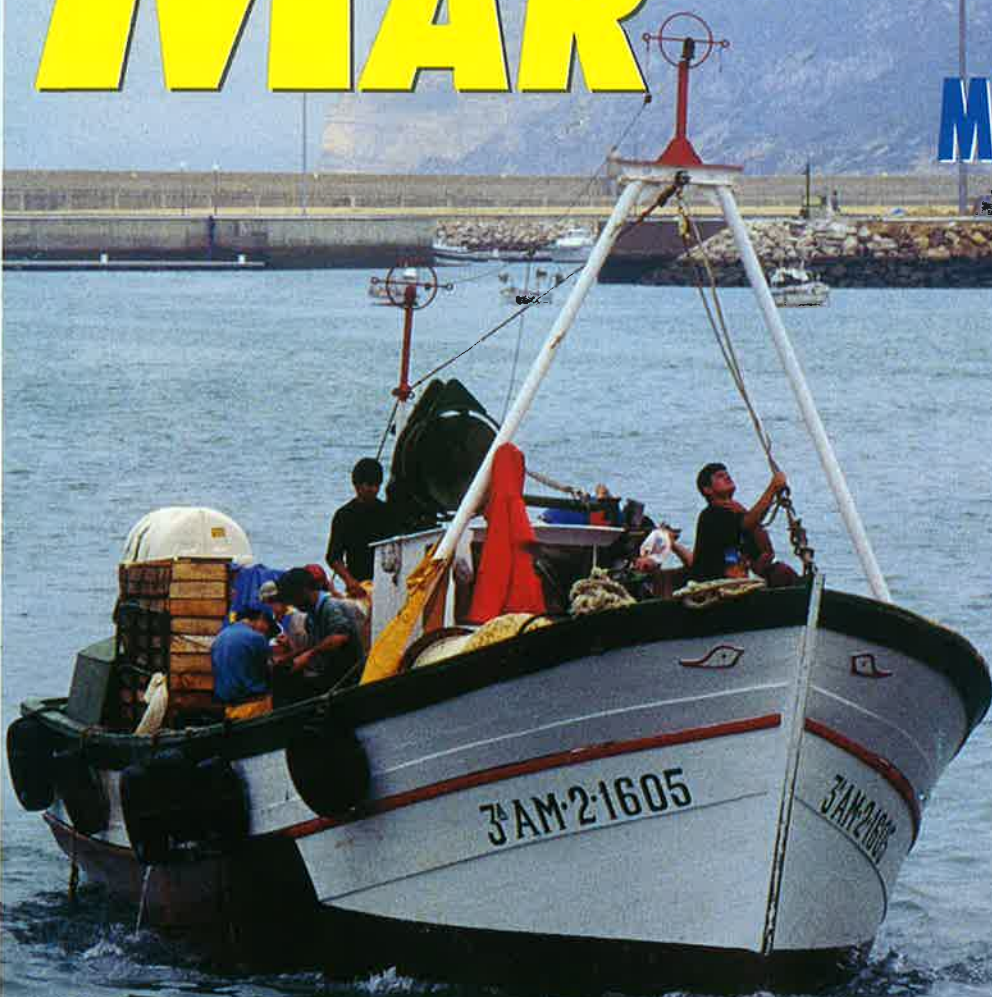


MAR

N.º 370 - MARZO 1999

En vigor la nueva normativa

**MEJORA LA
ASISTENCIA
MÉDICA A BORDO**



La medida afectaría a 13.000 barcos

**PLAN DEL GOBIERNO PARA
MEJORAR LA SEGURIDAD DE LA
FLOTA ARTESANAL**

**ESPAÑA DEFIENDE EN BRUSELAS
LOS FONDOS PARA LA PESCA**

XI FIRA ESTATAL NÀUTICO PESQUERA

Sant Carles de la Ràpita

29 D'ABRIL
A 2 DE MAIG

EXPO-RÀPITA

99



Ajuntament de
Sant Carles de la Ràpita



Diputació de Tarragona



Ministerio de Agricultura Pesca y Alimentación
Secretaría General de Pesca Marítima



Consell Comarcal del Montsià



Caixa Tarragona

DURANTE los últimos años, gracias fundamentalmente a los recursos recibidos de Bruselas y por cuyo mantenimiento está luchando ante la Unión Europea la Secretaría General de Pesca Marítima, España ha logrado mejorar considerablemente su flota. Los barcos ya no son lo que eran hace solamente unos años. Las actuaciones de construcción o modernización han dado lugar, se podría decir, a una nueva flota. Todo ello se ha traducido en menos siniestralidad y en mejora en líneas generales de las condiciones de vida de los marineros a bordo.

Se trata de un conjunto de actuaciones que han supuesto la inversión en la última década de cientos de miles de millones de pesetas. Pero, a pesar de esos importantes avances, la propia Secretaría General de Pesca Marítima considera que hay situaciones por mejorar, y muy fundamentalmente en lo que afecta a la flota de bajura, donde se hallan nada menos que 13.000 embarcaciones.

Los responsables españoles de pesca han propuesto a la Unión Europea la necesidad de incrementar la potencia de la mayor parte de las 13.000 unidades que componen la flota de bajura. La Administración señala que no se pretende un fuerte aumento de la potencia ni que, como consecuencia de la misma, se vayan a incrementar sus posibilidades de pesca. El objetivo perseguido con esta medida es más simple y a la vez importante. Se trata de que, con una mayor potencia, esos pequeños barcos que cada día se hacen a la mar ganen en segu-

10 M DIAS

SEGURIDAD A BORDO

ridad para defender mejor sus vidas ante cualquier emergencia.

Junto a esta propuesta española en Bruselas, que se espera sea próximamente una buena noticia, otro dato de interés para el sector de la pesca y de la mar en general ha sido la trasposición definitiva de la directiva comunitaria sobre botiquines a bordo y, en general, para mejorar las condiciones médico-sanitarias de los marineros embarcados. Es una medida positiva por lo que supone de meter en una sola norma las disposiciones al efecto. Pero no podemos olvidar que España es pionera desde hace ya muchos años en todo lo referido a la asistencia sanitaria a bordo, algo que se han limitado a copiar en las instancias comunitarias.

En política pesquera, entre otras cuestiones, hay tres a destacar por su importancia para el sector. En materia de acuerdos, reseñamos en este número el viaje de SM los Reyes a Namibia, donde visitaron la Casa del Marino del ISM en ese país, y, sobre todo, los contactos establecidos por la minis-

tra de Agricultura y Pesca Loyola de Palacio de cara a estrechar más las relaciones en este ámbito. La otra cara se halla en Argentina, donde los armadores han llevado sus protestas ante los tribunales comunitarios en contra de las decisiones sobre la flota adoptadas por las autoridades argentinas. Y, en el seno de la propia Unión Europea, una preocupación que hoy tienen las autoridades pesqueras españolas ante la posibilidad de que Bruselas modifique el actual sistema sobre los fondos estructurales. El secretario general de Pesca Marítima, Samuel Juárez compareció ante la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo. No fue muy extenso, pero no pudo ser más contundente: España no aceptará que se cambien los fondos actuales.

El Ministerio de Trabajo y Seguridad Social inició los estudios para elaborar el plan de Empleo para este año en línea con la filosofía y los objetivos de 1998. ■

Vidal Maté



El ISM edita las guías de los puertos de Las Palmas y Vilagarcía de Arousa

EL Instituto Social de la Marina acaba de editar dos nuevos números de la colección de Guías de Puertos para la Gente de Mar, correspondientes a los puertos de Las Palmas y Vilagarcía de

Arousa. Con ellas este organismo pretende dar a conocer a los trabajadores del mar, y muy especialmente a los marineros transeúntes que acuden a las Hospederías de las Casas del Mar, los servicios que el ISM pone a su disposición en esa localidad concreta. Al mismo tiempo, las Guías son un instrumento sencillo y ameno, que les permitirá situarse en la ciudad, conocer sus lugares de interés, sus museos, monumentos, instalaciones deportivas, de esparcimiento y recreo, etc., para hacer más grata la estancia en puerto de los marinos transeúntes mediante una información básica de interés general.

Con la publicación de estas Guías, el ISM cumple con el Convenio número 163 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) sobre el Bienestar de la Gente del Mar tanto en el mar como en puerto, uno de cuyos objetivos les facilita los medios y servicios de bienestar adecuados a este colectivo, así como la financiación de los mismos. Para dar cumplimiento a este compromiso, el Instituto cuenta con las Casas del Mar y las Hospederías en las que se facilita, a los trabajadores del mar en tránsito, cualquiera que sea su nacionalidad, un buen servicio asistencial y residencial.

Las Guías contienen un plano del puerto, otro de la ciudad y otro de la región. En ellas se encuentran también datos básicos sobre la gastron-

mía de la localidad, las líneas de autobuses de interés turístico y otras informaciones de interés para la gente del mar como las direcciones de los principales Organismos Oficiales, de los Consulados así como datos de la Casa del Mar y de la Hospedería del Instituto Social de la Marina de la localidad de que se trate.

Hasta el momento se han editado las Guías de los Puertos de Tarragona, Valencia, Cartagena, Huelva, Bilbao, A Coruña y Barcelona, a las que ahora se suman estas de Las Palmas y Vilagarcía de Arousa (Pontevedra) y tiene previsto continuar con estas publicaciones hasta finalizar el proyecto.

Las Guías se encuentran en las Casas del Mar a disposición de todos los trabajadores del sector y en ellas se incluye también la ubicación y el teléfono de las Direcciones Provinciales del ISM, así como las hospederías instaladas a lo largo de la costa española donde todos los trabajadores del mar pueden alojarse cuando se encuentren en tránsito en cada una de las localidades costeras. ■





10 PLAN PARA LA FLOTA ARTESANAL

La administración española ha propuesto a Bruselas un plan para aumentar la potencia de la flota artesanal con el fin de mejorar su seguridad.

14 FONDOS COMUNITARIOS

El secretario general de Pesca Marítima, Samuel Juárez, fue contundente ante la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo contra el cambio de los fondos estructurales para el sector que plantea la Comisión Europea.



24 NUEVO PLAN DE EMPLEO

El Ministerio de Trabajo y Seguridad Social ha iniciado los estudios para la elaboración del Plan de Empleo para este año en línea con la filosofía y los objetivos del Plan anterior.

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

Director general: Rafael Mateos Carrasco.

Director: Vidal Maté.

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

Secretaría de Redacción: María Victoria Ugarte.

Para entrar en contacto con el ISM: **Alicante:** Casa del Mar. Muelle del Poniente - Tel. 965 22 34 53. **Almería:** Casa del Mar - Tel. 951 23 82 22. **Baleares:** Casa del Mar. Muelle Viejo, s/n - Tel. 971 72 56 06. **Barcelona:** Puigxurriquer, s/n - Tel. 93 441 05 15. **Bilbao:** Virgen de Begoña, 32 - Tel. 94 412 62 22. **Cádiz:** Casa del Mar. Tel. 956 25 17 04. **Cartagena:** Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. 968 50 20 50. **Castellón:** Casa del Mar. Plaza Monturroi, 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. **Guipúzcoa:** Casa del Mar. Pasaje de San Pedro - Tel. 943 39 86 40. **Huelva:** Casa del Mar. Avda. Hispano-América, s/n - Tel. 955 25 75 65. **La Coruña:** Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal - Tel. 981 28 70 00. **Las Palmas:** Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. 928 26 43 58. **Lugo:** Carril dos Loureiros, s/n - Tels. 982 22 34 50 ó 22 34 54. **Madrid:** Luisa Fernanda, 16 - Tel. 91 241 97 60. **Málaga:** Puente del Carmen, s/n - Tel. 952 22 72 75. **Melilla:** Casa del Mar. Avda. de la Marina Española, 7 - Tel. 95 267 88 00. **Santa Cruz de Tenerife:** Avda. de Anaga - Tel. 922 27 11 50. **Santander:** Casa del Mar. Avda. Sotileza, s/n - Tel. 942 21 46 00. **Sevilla:** Fernando IV, 1 - Tel. 954 27 80 04. **Tarragona:** Casa del Mar. Fco. Bastos, 19 - Tel. 977 24 03 87. **Valencia:** Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. 96 331 99 00. **Vigo:** Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. 986 29 09 50. **Villagarcía de Arosa:** Casa del Mar. Avda. de la Marina, s/n - Tel. 986 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

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

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

Impreme: ARTEGRAF. Sebastián Gómez, 5. 28026 MADRID. Depósito Legal: M. 16516/1963. N.I.P.O.: 205-99-001-1

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

**Aprobadas
por el
Consejo de
Ministros**

NUEVAS MEDIDAS

El Gobierno ha aprobado un Real Decreto por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para promover una mejor asistencia médica a bordo de los buques. Esta norma consiste, esencialmente, en adaptar a la legislación española la Directiva de la Unión Europea 92/29 de 31 de marzo de 1992, por la que se regulan la obligatoriedad de llevar botiquines a bordo de los buques, la existencia de medios de consulta médica a distancia y la formación sanitaria de los trabajadores del mar.

Con esta transposición de la norma europea al cuerpo legislativo español se pretende garantizar una mejor asistencia sanitaria en el mar y conseguir un mayor grado de homologación en los medios sanitarios a bordo con los existentes en el resto de las embarcaciones de la Unión Europea, así como una mejor coordinación entre los centros responsables de la consulta médica a distancia que operan en los países miembros.

**PARA MEJORAR
LA ASISTENCIA
MÉDICA A BORDO
DE LOS BUQUES**

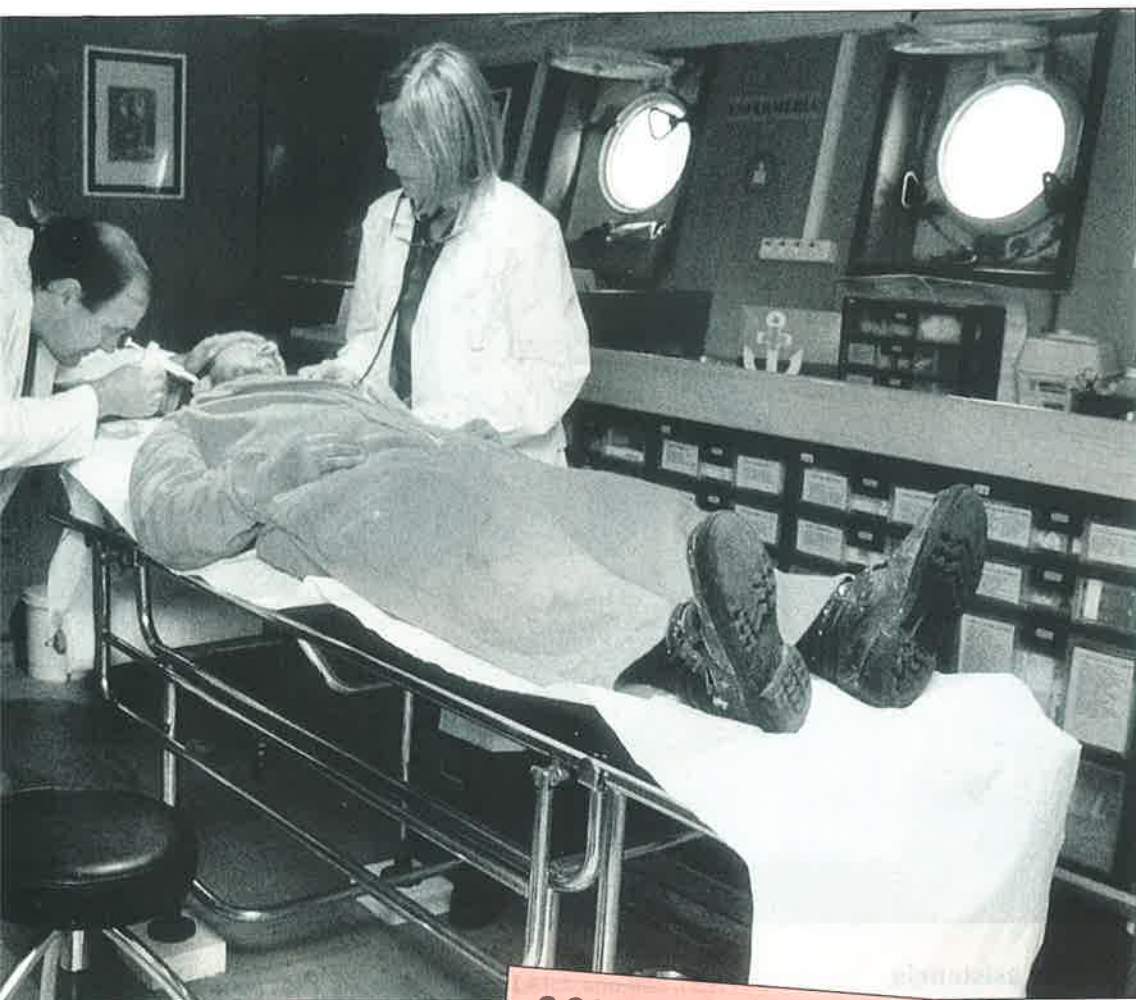
SEGÚN los responsables del Instituto Social de la Marina, organismo que tendrá un especial papel en la coordinación y aplicación de estas medidas, la importancia de este Real Decreto radica en que recoge dentro de un mismo cuerpo legislativo distintos aspectos de la medicina preventiva y de la asistencia médica a los trabajadores del mar. Es una norma que homologa la legislación española con la europea y que está amparada en diversas disposiciones ya existentes como son la Directiva Comunitaria 92/29 de 31 de marzo de 1992; en distintos apartados del artículo 149 de la Constitución Española; en la Ley de Prevención de Riesgos Laborales de 1995; la Ley General de Sanidad, en la Ley de Puertos y Marina Mercante, en el Real Decreto de reestructuración del ISM de 1982 y en el Convenio 164 de la Organización Internacional del Tra-

bajo sobre "Protección de la Salud y la Asistencia Médica de la Gente del Mar 1987", ratificado por España y en el que se establecen diversas determinaciones sobre el personal médico y sanitario a bordo, locales médicos y enfermerías en los buques según su categoría, la documentación clínica a utilizar por los responsables y la formación sanitaria de la tripulación.

En definitiva, con la transposición de la Directiva Comunitaria se pretende, según explica el Subdirector General de Acción Social Marítima del ISM, Fernando Álvarez-Blázquez, "dar un tratamiento uniforme a la dispersión normativa existente, delimitando claramente las diversas competencias y funciones en aras de una aplicación homogénea de las disposiciones y programas vigentes en materia de seguridad, higiene y salud a bordo de los buques".

Dichas competencias corresponden a cinco ministerios implicados en la aplicación de esta normativa y que son los que propusieron al Consejo de Ministros la aprobación de la misma: el de Fomento, responsable de la regulación normativa de la Marina Mercante y abanderamiento de buques; el de Educación y Cultura, que regula el régimen de titulaciones académicas y profesionales; el de Trabajo y Asuntos Sociales, que legisla en materia laboral de higiene y seguridad, asistencia sanitaria de trabajadores del mar a bordo o en el extranjero y promoción profesional de los trabajadores del mar; el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, que sienta las bases de ordenación del sector pesquero y las de las enseñanzas de Formación Profesional en el mismo y el de Sanidad y Consumo, que regula la Sanidad Exterior y los Productos Farmacéuticos.





Botiquín a bordo

Resumimos a continuación las principales disposiciones de la nueva legislación y que afectan a temas como el botiquín a bordo, las instalaciones y el personal sanitario a bordo, la asistencia médica a distancia y la formación sanitaria.

Por lo que se refiere a los botiquines a bordo, la nueva norma obliga a todos los buques a llevar permanentemente un botiquín cuyo contenido, tanto en lo referente a medicamentos como a material médico, ha de responder, en función de las características del trayecto que se realice, las actividades que se lleven a cabo en él o los tipos de cargamento, a unos estándares cualitativos y cuantitativos. Existen tres tipos de botiquines, el A, B y C. El más completo es el A, que es el que deberán llevar aquellas embarcaciones que operen sin limi-

tación de zona geográfica, mientras que el modelo más sencillo es el C, con el que deberán ir provistos los buques que naveguen solamente en aguas interiores o a menos de 12 millas de la costa.

El contenido de estos botiquines, así como los antidotos incluidos en el mismo, deberán mantenerse en todo momento en buen estado y completarse o renovarse lo antes posible. Además de los botiquines todos los buques deberán llevar en cada una de sus balsas de salvamento, así como en los botes salvavidas, el material de primeros auxilios que establece el Real Decreto, que deberán situarse en recipientes completamente estancos.

Los fármacos, psicótrópos y estupefacientes incluidos en la dotación farmacológica de los botiquines será regulado por el Ministerio de Sanidad y Consumo en colaboración con el Instituto Social de la Marina. Será este último organismo el encargado de la revisión periódica de los botiquines, que tendrá una periodicidad de un año. Estos controles los efectuará el personal sanitario del Servicio de Sanidad Marítima del ISM, bien a bordo de los buques cuando el botiquín no sea fácilmente transportable, o en los centros de Sanidad marítima si éstos pueden ser trasladados a tierra.

El suministro y la renovación del contenido del botiquín y de los antidotos se realizará bajo la responsabilidad exclusiva del empresario, sin que ello suponga una carga financiera para la tripulación.

Guía sanitaria a bordo

La norma también prevé que la responsabilidad de la gestión del botiquín y los antidotos será del capitán o persona que ostente el mando del buque, aunque podrán delegar las tareas de uso y mantenimiento en uno o más tripulantes. El capitán será también el

CONSULTA MÉDICA POR RADIO

LE RECOMENDAMOS QUE SIGA LAS SIGUIENTES INSTRUCCIONES ANTES DE CONSULTAR CON EL CENTRO RADIO-MÉDICO:

- * Rellene en una hoja las contestaciones al cuestionario básico o tenga preparadas las respuestas antes de comenzar la consulta.
- * Tenga a mano la relación de medicamentos que tiene su botiquín.
- * No dude en comunicar si carece de alguno de los medicamentos aconsejados.
- * Mantenga la calma. Una buena recogida de datos es la garantía de una rápida y eficaz asistencia.

Láminas de situación de síntomas

Cuestionario básico

1. **Filiación:**
 - * D.N.I.
 - * Nombre
 - * Apellidos
 - * Fecha y lugar de nacimiento
 - * Cargo a bordo
2. **Situación o caladero**
3. **¿Cuál es el problema?**
 - * Procure indicar de forma precisa lo que preocupa al enfermo
4. **¿Desde cuándo lo presenta?**
 - * Minutos
 - * Horas
 - * Días
5. **¿Cómo comenzó?**
6. **¿Dónde se localiza?**
 - * Use las láminas adjuntas
7. **¿Es la primera vez que le ocurre?**
8. **¿Respira sin dificultad?**
9. **¿Se le palpa el pulso?**
 - * ¿Cuántas pulsaciones por minuto?
10. **¿Tiene fiebre?**
 - * Indique la temperatura
11. **¿Sigue algún tratamiento médico?**
 - * ¿Cuál, por qué?
12. **¿El enfermo es alérgico a algo?**
13. **¿Ha tenido alguna enfermedad importante o ha sido operado?**
14. **¿Es consumidor de: tabaco, hachís, alcohol, sustancias inyectadas o inhaladas?**

MAR 7

La nueva normativa obliga a todos los buques a llevar botiquines a bordo y a sus tripulaciones a recibir formación sanitaria

responsable de que el paciente embarcado reciba la oportuna atención sanitaria tanto a bordo como en tierra cuando el médico así lo haya aconsejado.

Para el conocimiento de cómo realizar las consultas médicas y el manejo del botiquín a bordo el ISM va a realizar una nueva edición de la "Guía Sanitaria a Bordo", que sustituirá a la actualmente vigente, en la que se incluirá el contenido de esta normativa. La Guía será, al igual que el botiquín, de uso obligatorio y será distribuida por el Instituto de forma gratuita.

Por último, cabe señalar que el Real Decreto establece que en cada buque deberán existir los siguientes Libros: de Registro de la Administración de Fármacos a Bordo, para anotar el consumo de medicamentos que se vayan realizando y quién los ha necesitado y administrado; el Libro de Revisión del Botiquín; el de Revisión de antídotos en aquellos buques que, como los que transportan sustancias peligrosas, sea preciso llevarlo. Asimismo, la norma regula los modelos de contenedores y armarios donde han de guardarse los medicamentos.



Local de asistencia médica

En la nueva norma se ha fijado la obligatoriedad de que exista un local de cuidados médico-sanitarios en todos los buques mayores de 500 toneladas de registro bru-

to (TRB), con una dotación de 15 o más tripulantes, y que efectúe viajes que excedan de 48 horas de duración. Deberá ser un local independiente que permita la administración de cuidados sanitarios en condiciones materiales e higiénicas satisfactorias, con fácil

acceso, para permitir las evacuaciones, en caso de emergencia, lo más rápido posible y desde el que se pueden realizar consultas radiomédicas. El local deberá contar con al menos dos literas, y si hay más de 20 tripulantes deberá contar con tres.

Ámbito de aplicación de la nueva normativa

El Real Decreto 258/1999, por el que se establecen condiciones mínimas sobre la protección de la salud y la asistencia médica a los trabajadores del mar, ha sido publicado en el Boletín Oficial del Estado número 47 del pasado 24 de febrero. En él se contiene más ampliamente lo recogido en esta información así como los anexos en los que se especifica detalladamente la dotación que han de llevar los botiquines, los listados de sustancias peligrosas, los antídotos y los formatos de los Libros de Registro de Administración de Fármacos a Bordo, de los Libros de Revisión del Botiquín y los modelos de armarios y contenedores para el botiquín y los antídotos. Asimismo se incluyen los contenidos mínimos que deberá tener la formación sanitaria.

Por último hay que señalar que este Real Decreto es de aplicación a toda

embarcación debidamente registrada o abanderada en España, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que realicen navegación marítima o pesquera. Están excluidos de su cumplimiento la navegación fluvial, los buques de guerra, las embarcaciones de recreo utilizadas para fines no comerciales que no dispongan de una tripulación profesional y los remolcadores que naveguen en la zona portuaria.

Las medidas que se establecen en esta disposición se aplicarán a los tripulantes enrolados, así como a las personas en periodo de formación, aprendices y trabajadores en prácticas que se encuentren, asimismo, enrolados, no siendo de aplicación a los prácticos y al personal de tierra que realiza trabajos a bordo de un buque en puerto. ■



Asimismo, aquellas embarcaciones que tengan una tripulación de cien personas deberán contar con la presencia a bordo de un médico encargado de la asistencia médica a trabajadores.

Asistencia médica a distancia

Otra de las cuestiones de que se preocupa la normativa es la de garantizar una asistencia médica a distancia a los tripulantes, para lo que determina que esta competencia sea, como ya lo era hasta ahora, del Centro Radio Médico, dependiente del ISM, como servicio permanente. El personal médico de este Centro cuenta con formación continuada y específica respecto a las condiciones particulares que existen a bordo de los buques.

Fomación sanitaria

A este tema de la formación sanitaria dedica especial interés la nueva legislación. La

protección que la normativa referida a este sector implica no sería suficiente si no se ve acompañada de una acción que incida en líneas como: la formación y el reciclaje de los profesionales, la incorporación de los avances técnicos a los buques o el control de las condiciones higiénico-sanitarias de los mismos. Así pues, la norma ha previsto que todos los tripulantes reciban durante su formación profesional marítima una formación sanitaria básica sobre las medidas de asistencia sanitaria y de socorro que deban tomarse de inmediato en caso de accidente o de extrema urgencia médica.

De otro lado, los capitanes, los patronos y el personal encargado de la utilización, el control y mantenimiento del botiquín deberán recibir una formación específica que se actualizará obligatoriamente con una periodicidad de cinco años.

Los certificados de Formación Sanitaria que estos trabajadores del mar recibirán serán expedidos por el Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante, y por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales a través del ISM. En lo referente a las titulaciones náutico-pesqueras, el Ministerio responsable será el de Agricultura, a través de la Secretaria General de Pesca.

Comisión

Con el fin de mantener continuamente actualizado el contenido de los botiquines, se constituirá una Comisión con la denominación "Comisión Técnica de Actualización del Contenido de los Botiquines a Bordo", que se integrará en el Instituto Social de la Marina, presidida por el Subdirector General de Acción Social Marítima de dicha entidad y que contará con vocales designados por los cinco Ministerios con competencias en esta materia. ■

Concha Hernández Carazo



España, pionera

Como ya se ha comentado, la nueva normativa aprobada por el Gobierno lo que hace es adaptarse a la legislación europea en la materia, pero el contenido de la misma ya se venía aplicando en España, que ya contaba con legislación al respecto. De hecho, nuestro país ha sido modélico, en el marco comunitario en sus esfuerzos por mejorar las condiciones de vida y trabajo de la gente de mar.

A tal efecto ha ratificado todas las normas emanadas de la Organización Internacional de Trabajo y cuenta con una completa normativa para ello. Sirvan como ejemplo que la obligatoriedad de la figura del médico a bordo se encuentra regulada por el Reglamento Orgánico de Sanidad Exterior de 1934, y la de los tipos de botiquín de los que han de ir dotados los buques y su contenido está contemplada en una Orden de Presidencia de Gobierno de 4 de diciembre de 1980. En lo referente a los centros de consulta médica por radio, en España se encuentra en funcionamiento desde 1979, en el Instituto Social de la Marina, el Centro Radio Médico, que funciona las 24 horas del día 365 días al año. Asimismo, desde ese mismo año se vienen realizando las consultas médicas por radio, con el fin de dar asistencia médica a todos los tripulantes, españoles o extranjeros, que la soliciten. Complementariamente a esta asistencia, el ISM tiene en marcha el programa de reconocimientos previos al embarque, de asistencias sanitarias realizadas desde el Buque Hospital "Esperanza del Mar", y durante los meses de la costera del bonito pone a disposición de esta flota otro buque hospital para atenderla logística y sanitariamente.

Finalmente, en materia de formación sanitaria, el ISM viene impartiendo, dentro del ámbito de la formación ocupacional y desde la puesta en funcionamiento del Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio (Vilagarcía de Arousa), en noviembre de 1982, numerosos cursos que dan formación sanitaria a un promedio de unos 1.800 trabajadores al año. ■

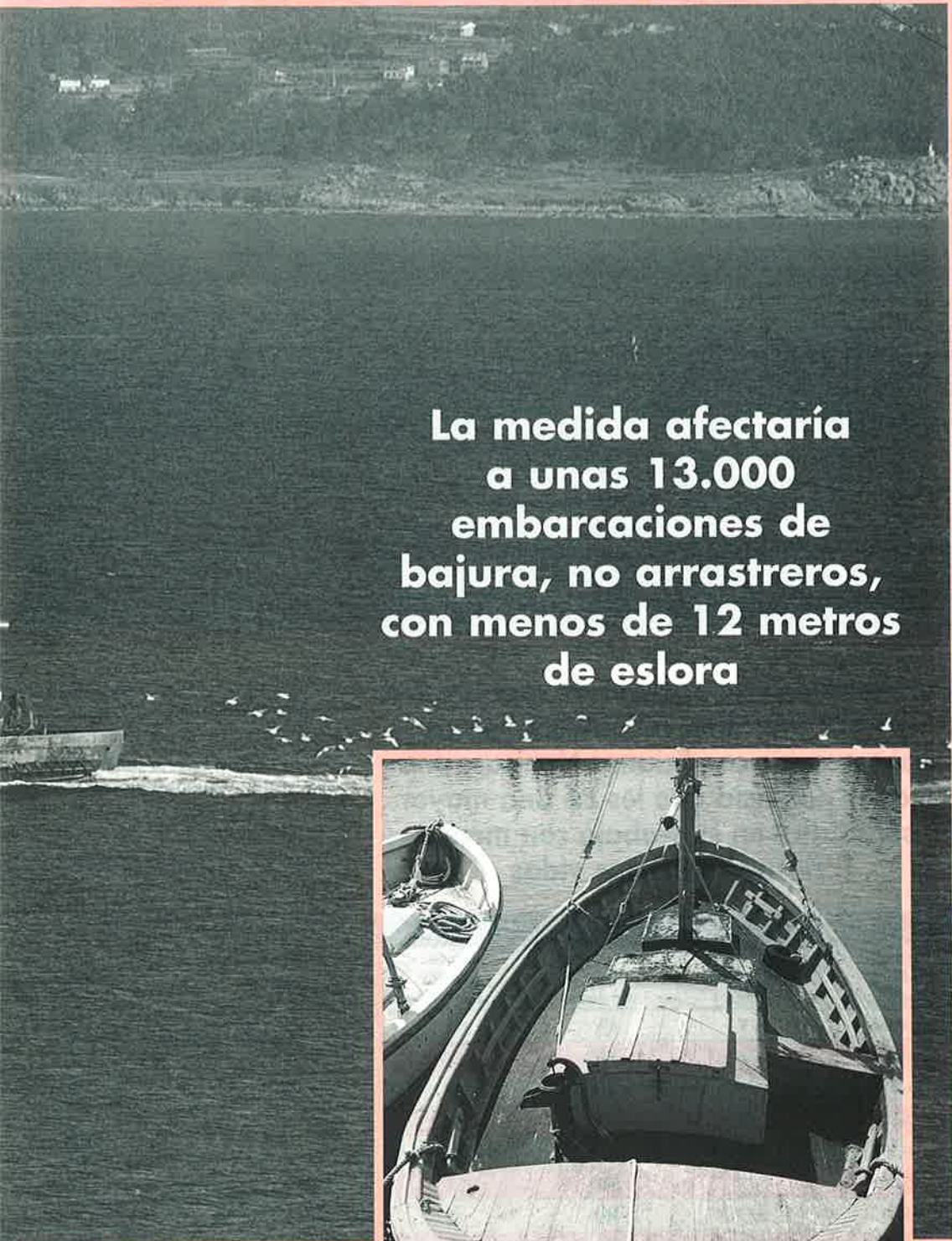


España presentó una propuesta en Bruselas para que estos barcos puedan aumentar su potencia

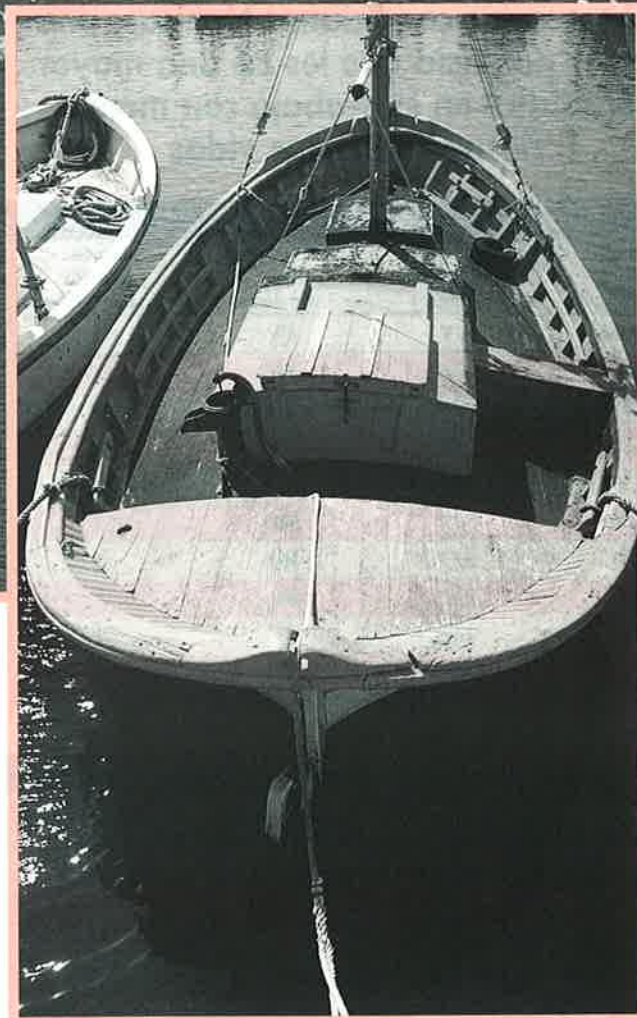
APOYO A LA FLOTA ARTESANAL

La Secretaría General de Pesca Marítima presentó en Bruselas una propuesta encaminada a incrementar la capacidad de pesca en GT y el KW de la flota artesanal española con un censo de unas 13.000 embarcaciones. En opinión del director de Estructuras y Mercados de la Pesca, Abelardo Almécija, no se trata de una petición encaminada a que esa flota pesque más, sino de conseguir que esos barcos se hagan a diario a la mar con unas mejores y mayores dotaciones técnicas en GT y KW con el fin de poder afrontar con mayores garantías las inclemencias del tiempo. Desde esta perspectiva, el objetivo principal es salvar vidas y no pescar más, habida cuenta también de que las capturas de este tipo de flota son bajas.

PARA los responsables de la Secretaría General de Pesca Marítima, muchos de estos barcos se hacen a diario a la mar con una potencia que no les garantiza su seguridad, mientras existen incluso algunos cientos de esos barcos encuadrados en esta flota que siguen yendo a remo. España consi-



**La medida afectaría
a unas 13.000
embarcaciones de
bajura, no arrastreros,
con menos de 12 metros
de eslora**



dera que, sin poner en peligro lo más mínimo los recursos de esos caladeros, es posible mejorar las condiciones propulsoras de esos barcos para ganar seguridad y evitar la pérdida de vidas humanas, como ha sucedido en el pasado.

La propuesta española ante Bruselas se ha acompañado de un amplio estudio téc-

nico donde se justifica esta necesidad para la flota artesanal.

Según los datos manejados por la Administración, a la hora de analizar la situación de esta flota, embarcaciones con menos de 12 metros de eslora, no arrastreros, la primera nota destacable es que nos encontramos ante una flota muy elevada y a la vez muy envejecida. De esos 13.000 barcos que figuran en los censos, aproximadamente 7.900 embarcaciones tienen más de 25 años y 4.900 menos de 25 años. Esta flota, en número, supone nada menos que el 70% de todos los barcos pesqueros españoles. A la hora de presentar esta petición en Bruselas se han tenido muy en cuenta los estudios técnicos llevados a cabo, en los cuales se ponía de manifiesto la falta de seguridad de estas embarcaciones. Cuando un barco de este tipo sale a pescar, según los datos de este estudio, solamente se sabe que ha podido abandonar el puerto, pero se acumulan las dudas sobre la posibilidad de su regreso si cambian bruscamente las condiciones climatológicas con riesgo de verse arrastrado contra la costa. Para evitar al menos parcialmente esos riesgos, se considera indispensable que esos barcos dispongan de una mayor potencia en sus motores.

El trabajo presentado por la Secretaría General de Pesca Marítima ofrece un estudio sobre la actual situación de esta flota en cuanto a la potencia instalada según los metros de eslora de cada embarcación y la potencia que sería deseable para lograr una flota más segura. De acuerdo con esos datos, más de la mitad de esta flota no tiene ese mínimo de potencia necesaria para salir de una situación de dificultad para llegar salvos a puerto, razón por la cual se considera indispensable proceder a una mejora en estas condiciones.

En el cuadro I presentado en Bruselas por la Secretaría General de Pesca Marítima, se hace un estudio sobre el tamaño de las embarcaciones y su resistencia ante la posibilidad de un problema en la mar. El trabajo señala cuáles deberían ser las defensas de cada embarcación para salir con éxito y la potencia mínima necesaria a contar en el barco. El cuadro recoge igualmente cuál es la potencia realmente instalada en cada uno de esos barcos y el aumento que sería conveniente para contar con una flota más segura. Se podría decir que los incrementos necesarios para contar con esa potencia estarían en el entorno del 15 % para barcos entre los 10 y los 12 metros de eslora, mientras para los más pequeños, los que tienen entre cuatro y cinco metros no hay prácticamente cifras sobre sus necesidades.

En el cuadro II se recogen ya globalmente las necesidades sobre aumento de potencia para esta flota. Para los barcos con más de 25 años, la potencia necesaria sería de 162.122 KW, mientras la



Con la misma no se trata de que puedan pescar más sino de que los barcos poseen unas condiciones técnicas, una mayor potencia que les de una mayor seguridad en su trabajo con menos riesgos para sus vidas

instalada es solamente de 66.596 KW, lo que supone la necesidad de aumentar esa potencia en 95.526 KW, lo que supone un aumento del 143 %. En el caso de los barcos con menos de 25 años, la situación es sensiblemente mejor con una potencia necesaria de 138.777 KW, mientras la potencia instalada es ya de 68.085 KW, lo que supone un crecimiento del 104%. En los barcos con más de 25 años, solamente uno de cada nueve tiene la potencia suficiente, mientras en el segmento de las embarcaciones con menos de 25 años solamente sería necesario aumentar su potencia en uno de cada cinco barcos. En consecuencia, de las 13.000 embarcaciones que se hallan en este segmento con menos de 12 metros de eslora, el aumento en la potencia de las embarcaciones sería necesario para unas 11.000, a las que habría que incorporar una potencia suplementaria total de 166.218 KW. Además, dentro de estas 11.000 embarcaciones hay otras 500 dadas de alta como barcos para operar en la captura del percebe, lo que requiere una

Cuadro I

Eslora	Intensidad del viento	Velocidad mínima maniobra	Potencia mínima segura	Potencia media instalada	Aumento respecto a la medida
(m)	(km/h)	nudos	CV	CV	%
12	120	6,93	156	134	16
11	120	6,63	126	110	15
10	120	6,32	100	88,0	14
9	120	6,22	76,3	68,0	12
8	115	5,80	52,7	51,0	3
7	110	5,40	37,7	36,0	5
6	105	5,01	25,2	24,0	5
5	100	4,69	16,6	?	?
4	95	4,51	10,3	?	?

Cuadro II

Categoría	Potencia				Barcos			Incremento por barco KW/barco
	Necesaria	Instalada	Aumento	%	Total	Aumentan	%	
Más de 25 años	162.122	66.596	95.526	143%	7.913	6.995	88%	13,7
Menos de 25 años	138.777	68.085	70.692	104%	4.921	3.981	81%	17,7



potencia adicional especial ante la existencia de unos mayores riesgos, lo que sumaría otros 6.112. Todo ello supone un incremento medio necesario por embarcación de solamente 16 KW. De las 7.913 embarcaciones con más de 25 que se hallan por debajo de los 12 metros de eslora, el aumento de potencia sería necesario en 6.995, con un incremento por barco de 13,7 KW. En el caso de los barcos con menos de 25 años, de los 4.921 existentes en este segmento, sería necesario ese aumento en 3.981 con un incremento del 17.7%.



*Abelardo Almécija,
Director de Estructuras
y Mercados de la Pesca.*

En relación con el arqueo de estos barcos, según se pone de manifiesto en este estudio, sería necesario un aumento de 3.640 GT para su distribución en 10.000 unidades que no tienen las condiciones idóneas para su necesaria estabilidad, lo cual supondría 0,36 GT por barco.

Siguiendo el mismo criterio de seguridad para la flota dotando a los barcos con la potencia mínima indispensable para superar una situación media de dificultad, la Secretaría General de Pesca Marítima ha planteado también a

Bruselas la necesidad de que se haga lo mismo con los barcos con una eslora superior a los 12 metros pero que en este momento tampoco tienen la potencia mínima recomendable, que sería de 156 CV. Según los datos manejados por la Administración, en esta situación se hallarían 1.118 barcos, lo que supone el 24% del total. El aumento global debería ser de 45.381KW, mientras por cada barco el incremento sería de solamente 40 KW.

Los armadores con barcos con menos de 12 metros de eslora reclaman finalmente que se proceda a una redimensión de los mismos para lograr unas mínimas condiciones de seguridad. Según los estudios hechos por la Secretaría General de Pesca Marítima entre los buques menores de los 12 metros de eslora, 10.103 no cumplen con la relación puntal/manga igual a 0,4, necesitando en consecuencia 3.640 GT para su cumplimiento. En conjunto, para la flota sería necesario un aumento de 0,36 GT por barco.

Entre 1996 y 1997, en el segmento de los barcos menores de 12 metros de eslora se produjo la pérdida de 12 embarcaciones con un total de 31 muertos. En los barcos mayores de 12 metros de eslora, los buques perdidos fueron 64, con 41 muertos. ■

Vidal Maté

Cuadro III

Segmento POP	Potencia				Barcos			Incremento por barco
	Necesaria	Instalada	Aumento	%	Total	Aumentan	%	
Arrastreros								
Aguas de la UE	34.068	22.440	11.628	52%	2.029	297	15%	39
Artes fijos								
Aguas de la UE	69.971	43.106	26.865	62%	998	610	61%	44
Cerqueros con jareta								
Aguas de la UE	16.632	12.116	4.515	37%	808	145	18%	31
Artes de arrastre y móviles								
Aguas internacionales y terceros países	1.491	1.106	385	35%	490	13	3%	30
Artes fijos								
Aguas internacionales y terceros países	6.079	4.092	1.988	49%	330	53	16%	37
Flota atunera								
	-	-	-	-	43	-	-	-
TOTAL	128.241	82.861	45.381	55%	4.698	1.118	24%	40



ESPAÑA RECLAMA EL MANTENIMIENTO DE LOS FONDOS IFOP PARA LA PESCA

El secretario general de Pesca Marítima, Samuel Juárez, intervino ante la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo reclamando el mantenimiento de los fondos IFOP como el instrumento para la mejora de estructuras en este sector frente a los planteamientos de la Comisión. Para España, los fondos IFOP han jugado un papel fundamental en los últimos años para modernizar y adecuar el sector a las exigencias del futuro y se considera que se deben seguir realizando esfuerzos en esa misma dirección para atender las necesidades de una parte de la flota aún con problemas de estructura.



EL responsable español fue claro ante los diputados comunitarios al señalar de entrada que "los Estados miembros de la Unión Europea hemos transmitido con toda claridad que no pensamos aceptar una propuesta sobre medidas estructurales que no sea horizontal en todo el territorio comunitario,

que no sea fácil de programar y de gestionar y que no se apoye más que en una fuente de financiación: el IFOP". Samuel Juárez señaló que estaban a la espera de la reacción de la Comisión de la Unión Europea sobre ese posicionamiento de los países miembros, pero insistió que el mensaje lanzado "no podía ser más claro, ni más firme, ni más unánime".

Esta es la posición de la Administración española respecto a la propuesta de reglamento comunitaria referida a las medidas estructurales en el sector de la pesca. Pero las posiciones no son muy diferentes en relación con otra propuesta de reglamento de la Comisión sobre condiciones y modalidades para el desarrollo de la política de ayu-

das para el sector. Samuel Juárez indicó a los miembros de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo que, en su opinión, los Estados miembros iban a unificar también rápidamente sus posiciones contra los aspectos negativos de la propuesta y que así lo expresarían tanto a la presidencia como a la Comisión. Para el represen-

tante español, no es posible que una norma de desarrollo de los reglamentos de la Agenda 2000 referida a los fondos estructurales enfrente los principios básicos que confirman el desarrollo de esos fondos como son la cooperación y la subsidiariedad.

Para Samuel Juárez, antes de formular esta propuesta, la Comisión Europea debería haberla discutido con cada uno de los países más afectados y haber incorporado sus posiciones en vez de poner sobre la mesa una propuesta unilateral rechazada por todos. El secretario general de Pesca Marítima mostró ante los parlamentarios comunitarios su extrañeza por la forma de entender y de aplicar desde la propia Comisión el principio de cooperación. En su opinión, los fondos funcionan con unos reglamentos muy generales que después interpretan los estados miembros en estrecha cooperación con Bruselas para lograr un mayor beneficio para determinadas regiones bajo el principio de la subsidiariedad. Para Samuel Juárez, no ha existido ni existe en el marco de los fondos estructurales un precedente semejante al que pretende imponer la Comisión con su propuesta en detrimento de ese principio de subsidiariedad. El representante español advirtió que esa propuesta de reglamento "jamás podría aprobarse en el contexto de la Agenda 2000".

En base a estas argumentaciones, el secretario general de Pesca Marítima señaló que España "sigue manteniendo su tradicional posición en el sentido de que



El representante español pidió el apoyo de los eurodiputados para modificar la propuesta de la Comisión

debe haber un solo reglamento que trate el tema de las medidas estructurales en la pesca y sus condiciones y modalidades de aplicación". Este reglamento debería formar parte del paquete normativo de la Agenda 2000, razón por la cual España sigue manteniendo su reserva general al reglamento propuesto sobre medidas estructurales. Sa-

muel Juárez señaló la imposibilidad de consentir que se plantee una antinomia entre el respeto a la política común de pesca y lo que el Tratado dispone en materia de cohesión económica y social y de la aplicación de los fondos estructurales para el sector de la pesca.

Según expuso el representante español, los países

miembros aceptan que el respeto y el cumplimiento de los objetivos de los programas de orientación plurianual para la flota pesquera son una condición indispensable para disfrutar de las ayudas comunitarias a las acciones estructurales relacionadas con la adaptación, renovación y modernización de las flotas pesqueras. Pero Samuel Juárez señaló que esos mismos países no pueden aceptar que se trate de aprovechar esta nueva propuesta para presentar condiciones adicionales por fuera de las exigencias y objetivos del programa de orientación plurianual que dificulten la necesaria renovación de esas flotas. El representante español fue aún más lejos en sus posicionamientos para dejar constancia de que los Estados miembros no podían consentir que se intentaran aprovechar las conclusiones de un informe del Tribunal de Cuentas Europeo sobre irregularidades en la gestión de algunos expedientes sobre sociedades mixtas para presuponer por extensión que en los últimos años se han gestionado mal estos fondos y, en base a ello, intentar recortar drásticamente el principio de subsidiariedad y la capacidad de maniobra de los Estados miembros.

En su intervención ante la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo, Samuel Juárez reclamó finalmente a sus miembros su apoyo para modificar la propuesta de reglamento único y horizontal y en especial en las cuestiones financieras, así como en las modalidades de aplicación. ■

V. M.

La contribución de empresas españolas ha sido decisiva en el desarrollo pesquero del país sudafricano

NAMIBIA Y LA UNIÓN EUROPEA PERFILAN EL FUTURO ACUERDO DE PESCA



Los barcos de pabellón español podrían volver pronto al caladero namibio al amparo del acuerdo pesquero que negocian Bruselas y Windhoek. La flota congeladora española superó hace tiempo la crisis provocada por el desalojo de Namibia, y actualmente, los intereses pesqueros en aquellas aguas se sitúan en 15 buques y una cuota de 64.000 toneladas de pescado. En 1990, a raíz de la independencia del país, cerca de un centenar de buques congeladores fueron expulsados del caladero, que había sido zona tradicional de pesca de la flota española. En estos años, empresas pesqueras españolas han contribuido decisivamente al desarrollo pesquero del país, con cuantiosas inversiones que han generado cientos de empleos.

CUANDO, finalmente, se firmó el acuerdo pesquero entre la Unión Europea y Namibia, los barcos españoles podrían retornar a unas aguas que fueron su escenario tradicional de operacio-

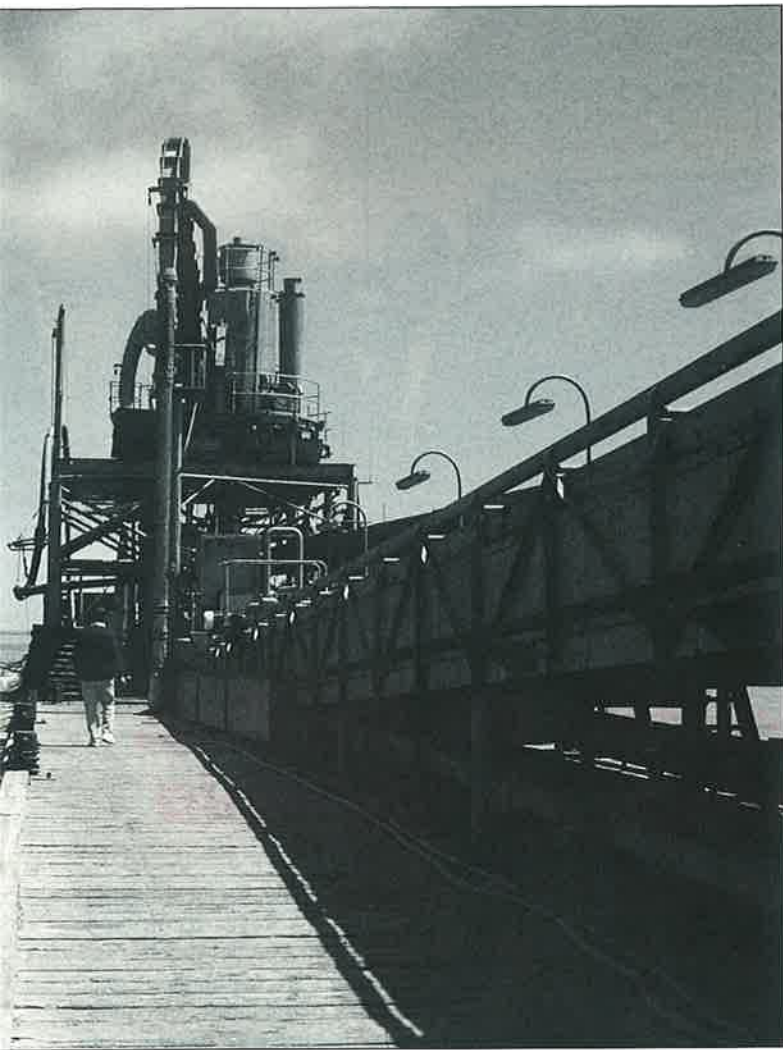
nes hasta la independencia de este país, a comienzos de 1990. Hasta entonces, la actividad de la flota congeladora se dirigía principalmente a la captura de merluza, en el marco de la I.C.S.E.A.F. (International Commission South East Atlantic

Fisheries). La actividad extractiva se conjugaba con campañas de investigación para mejorar el conocimiento de los recursos pesqueros namibios. Entre los años 1982-1999 España había realizado 13 campañas de investigación, con una inversión de más de 400 millones de pesetas. Asimismo, seis becarios namibios habían seguido formación profesional náutico-pesquera en centros españoles. Una de las primeras decisiones políticas del gobierno de la joven república fue, precisamente, reconducir su política pesquera, comenzando por la expulsión de las flotas extranjeras y por la adopción de medidas reguladoras de la pesca dirigidas a la recuperación de sus recursos.

El desalojo del caladero namibio el 1 de abril de 1990

supuso un cataclismo para la flota congeladora y para el conjunto del sector pesquero español, obligado a buscar caladeros alternativos y nuevas pesquerías para un alto número de barcos. Por aquellas fechas, el número de buques inscritos con opción a ejercer su actividad en aguas namibias era de 157, de los que 88 (alrededor de 70.000 TBR) mantenían una presencia efectiva en el caladero. Las capturas se situaban en una media de 133.000 toneladas/año y en términos laborales se calculaban unos 6.000 empleos directos y alrededor de 30.000 indirectos.

La situación para la flota congeladora, mayoritariamente gallega, se agravó considerablemente, ya que, en poco tiempo, se vio expulsada de



sus dos zonas principales de pesca, el Atlántico Sur Oriental y el Sudoccidental.

Negociaciones para el acuerdo

Previamente a la independencia, España había iniciado los primeros movimientos para la firma de un acuerdo pesquero en el marco de la Unión Europea, ya que otros países comunitarios, como Alemania, Francia, Italia y Portugal, tenían intereses pesqueros en la zona. El 23 de abril de 1990 el Consejo de Ministros de la CE aprobaba el mandato y directiva de negociación y un año después se celebraba la primera ronda de negociaciones. Las posiciones de una y otra parte se demostraron tan alejadas, especialmente en el

En 1990, 88 buques españoles mantenían una presencia efectiva en el caladero, las capturas se situaban en una media de 133.000 toneladas/año y proporcionaban 6.000 empleos directos y alrededor de 30.000 inducidos.

Actualmente las expectativas de la flota española en aguas namibias se cifran en torno a los 15 buques y una cuota de captura de 64.000 toneladas para merluza, rosada, rape, pota y especies de profundidad.

A finales de 1997 las compras españolas a Namibia superaban los 19.500 millones de pesetas, en tanto que las exportaciones a aquel país no alcanzaban los 1.200 millones de pesetas.

capítulo de posibilidades de pesca que se ofrecían a la flota comunitaria, que la reunión concluyó sin ningún acuerdo. Las negociaciones acabarían estancándose, sin progreso alguno.

En 1994 Namibia expresó su interés en reanudar las negociaciones. Entre tanto, la Unión Europea había ampliado la directiva de negociación con el fin de incorporar la constitución de sociedades mixtas y asociaciones temporales de empresas. Estos elementos constituyen los llamados acuerdos de segunda generación, basados en instrumentos jurídicos que permitan una integración de la actividad pesquera en la economía de los terceros países y el desarrollo de sus industrias, frente a los acuerdos anteriores, basados en un mecanismo de simple compensación económica en base al abono de un canon por licencia o derechos de pesca.

En los dos últimos años se han mantenido diversas reuniones para negociar un convenio que España apoya en función de las posibilidades de pesca que ofrezca, del valor de mercado de esta pesca y de que los buques pudieran mantener el pabellón comunitario, bien a través del sistema de licencias, bien mediante asociaciones temporales de empresas. Las expectativas de la flota española en aguas namibias se cifran en torno a los 15 buques y una cuota de captura de 64.000 toneladas para merluza, rosada, rape, pota y especies de profundidad.

Inversiones españolas

La actitud de varias empresas pesqueras, originariamente gallegas, que han apostado claramente por el desarrollo del joven país austral, ha contribuido a mejorar la posición española a los ojos del gobierno de Windhoek. A finales de

1997 la balanza comercial entre los dos países presentaba un saldo negativo para España de 18.500 millones de pesetas. Las compras españolas a Namibia superaban los 19.500 millones de pesetas, en tanto que las exportaciones a aquel país no alcanzaban los 1.200 millones de pesetas.

Se calcula que las inversiones realizadas por Pescanova, Pescapuerta, Oya y Veirasa superan ampliamente los 15.000 millones de pesetas (más de 90 millones de euros). En 1996 sólo Pescanova había invertido más de 6.000 millones de pesetas, empleaba a 1.250 personas, incluidas las tripulaciones y personal de tierra, y contaba con once buques, tres de ellos congeladores. Fuentes empresariales cifran el empleo proporcionado por la iniciativa española en más de 6.000 trabajadores nativos. Su actividad se desarrolla bajo la fórmula de empresas mixtas y se centran en la zona de Walvis Bay, convertido así en un enclave "gallego" en el sur de África, con medio contenedor de merluceros y 17 congeladores. La iniciativa empresarial ha favorecido el desarrollo del sector pesquero namibio, que representa el 7,6% del PIB nacional, mediante la creación de modernas empresas de manipulación de pescado. Las factorías radicadas en Walvis Bay surten de merluza congelada al mercado español en un volumen próximo a las 90.000 toneladas anuales.

Con una superficie total de 824.290 kilómetros cuadrados, Namibia tiene una tasa media de crecimiento del 3,8% anual y una renta per capita de 2.220 dólares. Según datos de 1996, la industria suponía el 34% de su producción, la agricultura el 14% y las manufacturas el 12%. Las inversiones directas extranjeras suponen el 4,2% del producto interior bruto. ■

Mery Varona



Los reyes visitan Walvis Bay, enclave gallego en Namibia

EL viaje oficial de los Reyes de España a Namibia, del 19 al 21 de febrero pasado, tenía un inequívoco carácter político, de apoyo a la joven democracia presidida por Sam Nujama, y económico, para promover la presencia española en aquel mercado a otros sectores distintos del pesquero, donde se encuentra firmemente asentada. De hecho, España es el principal socio inversor y comercial de la Unión Europea en Namibia en actividades vinculadas a la pesca. Pero tuvo, también, momentos emotivos y espontáneos que raramente se producen en visitas oficiales, máxime en un país tan distante de España.

En este sentido la jornada del día 20 en Walvis Bay puede considerarse un paréntesis casi doméstico. Don Juan Carlos y doña Sofía pudieron sentirse en casa porque, a despecho de la realidad geográfica, Walvis Bay tiene un acento indudablemente galle-

go. El que le proporcionan los cerca de 300 trabajadores, la mayoría oriundos de Galicia, de la zona de Vigo, que faenan en la flota pesquera o están empleados en las factorías del puerto. La existencia de la Casa del Marino y la presencia del Instituto Social de la Marina en aquel enclave desde hace más de 25 años contribuyen a hacer más evidente este carácter hispano del puerto pesquero.

Los Reyes, que habían recibido la llave de la ciudad de manos del alcalde, eran esperados en el puerto por las tripulaciones de algunos de los barcos que operan en el caladero namibio y que hicieron sonar sus sirenas a la llegada y en la despedida de don Juan Carlos y doña Sofía. Atracados en el muelle pudieron ver, entre otros buques, al "Sierra Cazorla", de bandera panameña, pero cuya tripulación es totalmente española, al "Katima" y al "Blue Sea", con bandera de Namibia y tripulación mixta hispa-

no-namibiana. En un ambiente festivo, los Reyes recorrieron un largo tramo del muelle, saludaron a los tripulantes españoles y namibianos, con quienes departieron durante un rato y se fotografiaron repetidamente. Acompañaron a los Reyes en este viaje la ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Loyola de Palacio, y la subsecretaria de Economía para la Pequeña y Mediana empresa, Elena Pisonero.

Fueron recibidos en la Casa del Marino por el director del Centro Santiago Touriño Riveiro y la asistente social Paloma Ballesteros, a quienes acompañaban unas 70 personas, la mayor parte marinos españoles.

Santiago Touriño agradeció, en nombre del director general del ISM, la visita real que interpretó "como un gesto de afecto y respeto hacia los hombres del mar", y expresó su satisfacción por poder mostrar a Sus Majestades el centro asistencial "estable-



colectivo de marinos españoles”, subrayando que para todos ellos la presencia real era el mejor homenaje.

Los Reyes se interesaron por las circunstancias en que se desenvuelve la actividad de la Casa del Marino y por el número de habitaciones disponibles, y don Juan Carlos expresó su sorpresa al conocer la dilatada permanencia del ISM en Walvis Bay.

Doña Sofía preguntó por el tiempo de estancia de las tripulaciones en la mar, por la capacidad de carga de los buques y por la temperatura del agua y condiciones del mar, teniendo como interlocutor al patrón de pesca Francisco Barrientos.

Don Juan Carlos fue obsequiado con una estación meteorológica náutica y tras saludar a unos niños, firmó en el Libro de Honor de la Casa. En el capítulo de anécdotas que dio lugar la visita, la reina fue requerida para firmar la foto de ambos monarcas que preside el salón de la Casa del Marino, requerimiento que rehusó alegando, entre bromas, que la foto “tenía cien años” y se parecía más a su hija. “De todos modos”, prometió, “os mandaré una desde la Zarzuela”.

cido hace ya 25 años en Walvis Bay dentro de los programas puestos en funcionamiento por el Instituto Social de la Marina para atender las necesidades médicas, sociales, laborales y culturales creadas por las especiales condiciones de vida y trabajo de los miles de marinos españoles que han frecuentado estas aguas”.

El director de la Casa del Marino se refirió a “la ingente labor médica llevada a cabo, con más de 30.000 consultas y cientos de repa-

traciones”, y señaló que el centro cuenta además con asistencia social e instalaciones recreativas, restaurante y hospedería “que han contribuido a la promoción del bienestar de los trabajadores del mar, constituyendo un vínculo de unión con su tierra para todos los que durante estas décadas han venido ejerciendo su profesión en estos caladeros, alejados de sus familias y en condiciones de gran dureza, dificultad y riesgo, contribuyendo de un modo muy importante a la economía del litoral ga-

llego y a la tarea común de hacer una España cada día mejor”. Una labor, afirmó, que se ha llevado a cabo “gracias a las facilidades otorgadas por las autoridades nacionales y locales de Namibia”, a quienes agradeció su contribución.

Touriño Riveiro recordó, finalmente, a quienes han hecho posible “que hoy todavía sea realidad” la Casa del Marino, “especialmente a las empresas marítimo-pesqueras que han sabido mantener su presencia, y sobre todo al

En un ambiente emotivo y espontáneo, los Reyes abandonaron el edificio entre aplausos y vivas de quienes habían acudido a la Casa del Marino. Don Juan Carlos, cuya vinculación con el mar es bien conocida, se refirió repetidamente, en el curso del viaje oficial, a su visita a la Casa del Marino y a las atenciones recibidas en ella. Así lo hizo en el almuerzo que le fue ofrecido por la CEOE inmediatamente después de la visita, y, por la noche, en la recepción ofrecida por la embajada. ■

M.V.

La Asociación de Empresas Comunitarias en Sociedades Mixtas de Pesca (ACEMIX), con intereses pesqueros en Argentina, presentó a finales de febrero un requerimiento a la Comisión Europea, previo al recurso ante el Tribunal Internacional de La Haya. Los armadores consideran que la Unión Europea ha incurrido en dejación de funciones al no condenar la vulneración unilateral por parte de Argentina del acuerdo de pesca de 1994, en vigor hasta el mes de mayo.

ACEMIX agrupa a armadores españoles propietarios de más de 50 buques congeladores, que en su día fueron exportados bajo la fórmula comunitaria de sociedades mixtas a países terceros con mejores posibilidades de pesca que las aguas comunitarias. Esta agrupación empresarial, junto con los armadores afectados que constituyeron empresas en Argentina al amparo del acuerdo de pesca CE/Argentina, presentó el pasado 23 de febrero en Bruselas un requerimiento a la Comisión Europea, al considerar que la institución comunitaria no está defendiendo ante Argentina los intereses comunitarios reconocidos en dicho acuerdo pesquero. El requerimiento es el paso previo preceptivo en el procedimiento de recurso ante el Tribunal Internacional de La Haya.

Los antecedentes indican que esta última vía es particularmente lenta y el veredicto puede demorarse varios años. Ambas actuaciones legales tienen como objetivo garantizar el respaldo jurídico de la posición española ante la ya próxima finalización, en mayo próximo, del acuerdo pesquero entre la Unión Europea y Argentina. José Antonio Suárez Llanos, portavoz de ACEMIX y gerente adjunto

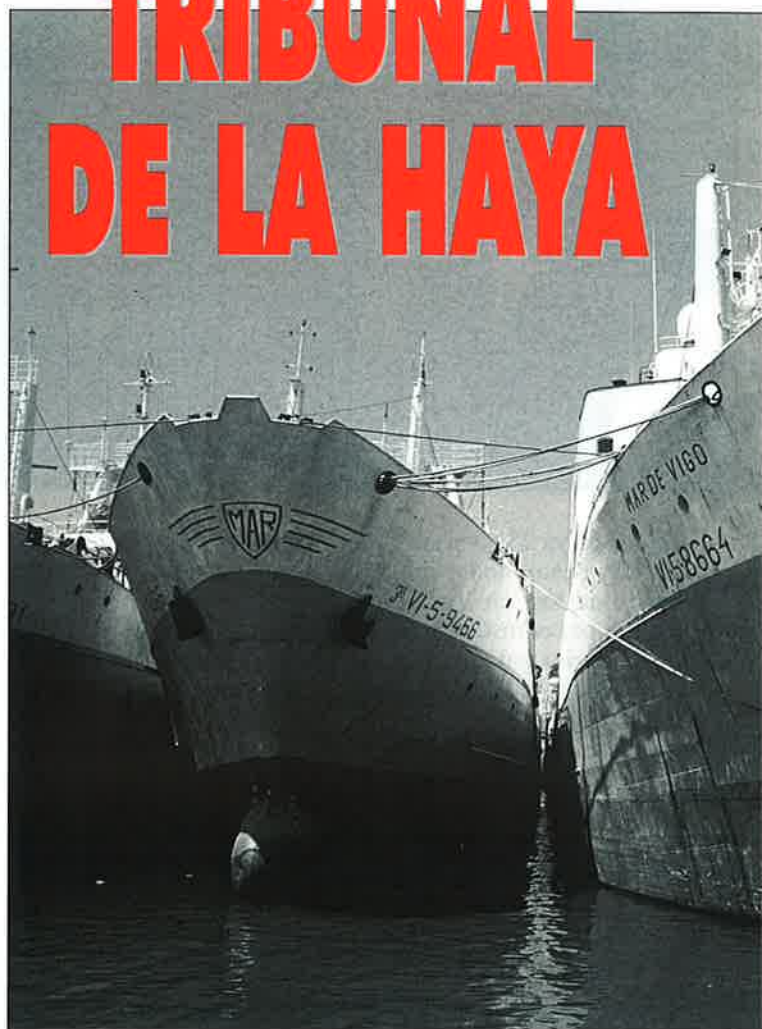
de la Cooperativa de Armadores de Vigo, justificaba esta decisión de los armadores en la necesidad de *"evitar que las empresas se vean en junio sin cuotas o teniendo que pescar en caladeros carentes de interés"*.

Suárez Llanos declaraba a MAR que las empresas que operan en Argentina están *"con el agua al cuello"* por la reiterada vulneración del acuerdo pesquero comunitario y lamentaba las *"reacciones tibias"* de la UE ante la conculcación de las normas internacionales por parte de Argentina.

ACEMIX lamentaba que la Comisión, desde su posición de representante de los intereses comunitarios en las Comisiones Mixtas previstas en el propio acuerdo, se haya limitado a aceptar tácitamente los incumplimientos argentinos expresando simplemente *"su preocupación en las diferentes misivas intercambiadas con los interlocutores de este país, sin que esto haya sido posteriormente acompañado de adopción alguna de medidas sancionadoras"*.

Los armadores comunitarios, se subraya desde ACEMIX, han sido testigos de los reiterados incumplimientos que se han venido produciendo a lo largo de los dos últimos años, que han supuesto

LOS ARMADORES RECURREN ANTE EL TRIBUNAL DE LA HAYA



▶ Pretenden evitar que las empresas se vean en junio sin cuotas o teniendo que pescar en caladeros carentes de interés.

▶ Los reiterados incumplimientos que se han venido produciendo a lo largo de los dos últimos años han supuesto una profunda modificación del marco jurídico en el que fue alcanzando el convenio pesquero con Argentina

▶ Los armadores españoles atribuyen las modificaciones introducidas por Argentina a presiones internas y a una estrategia comercial ante la finalización del acuerdo pesquero



una profunda modificación del marco jurídico en el que fue alcanzado el convenio pesquero con Argentina. Incumplimientos que han puesto en "serio peligro las inversiones realizadas en este país" por las sociedades que representa la entidad.

Convenio agotado

Las fricciones de los armadores españoles con la Administración pesquera argentina no son una novedad, antes bien han sido una constante de los últimos años. Las expectativas que suscitó el acuerdo pesquero, en vigor desde mayo de 1994, dos años después de haber sido firmado, tras ocho años de negociaciones entre Bruselas y Buenos Aires, se demostraron enseguida endebles frente a la realidad. Dicho acuerdo permitía unas posibilidades de pesca de 250.000 toneladas, 120.000 de merluza hubbsi, y 130.000 de especies varias como merluza de cola (50.000 Tm), bacalao criollo (50.000 toneladas) y calamar illex (30.000 Tm). El convenio, el primero que la UE firmaba con un país del Cono Sur y el primero también de los llamados de segunda generación, atribuía gran valor a la creación de empresas mixtas y a las asociaciones de carácter temporal. Pero la realidad se impuso sobre las expectativas. Se crearon cuatro asociaciones temporales al amparo del nuevo acuerdo, y se transfirieron 33 congeladores, que faenan bajo bandera argentina, y que se unieron a los 64 que operaban en virtud de sociedades conjuntas o mixtas constituidas anteriormente, con pabellón argentino.

No obstante, Argentina ha venido imponiendo sus condiciones por encima de cualquier acuerdo internacional. Los encontronazos han sido

reiterados y los motivos diversos. Uno de los primeros fue la exigencia de que las tripulaciones estuvieran integradas por trabajadores nacionales en un porcentaje mínimo del 75%; otro, el no reconocimiento de las titulaciones náutico-pesqueras comunitarias. Pero lo que realmente ha encendido todas las señales de alarma de los armadores, por lo que tiene de amenaza real a los intereses pesqueros españoles, fue la Ley de Pesca argentina nº 24.922, aprobada en enero de 1998, y, especialmente, la Resolución 2/99, en vigor desde el pasado mes de enero, que imponía zonas de veda y cuotas, en clara oposición a los términos del acuerdo pesquero y en base a unos "criterios totalmente discriminatorios, en perjuicio de las empresas constituidas en el marco del acuerdo", en opinión de ACEMIX.

Tales medidas fueron justificadas como supuestamente proteccionistas, pero, de hecho, suponen una reserva de las mejores zonas para la flota fresquera nacional mientras alejan a los congeladores a zonas de escaso interés pesquero. Simultáneamente se recortaba la cuota autorizada de merluza hubbsi de 120.000 a 60.000 toneladas. Los armadores españoles estimaron que dichas iniciativas obedecían a presiones internas, en un momento preelectoral, y a una estrategia comercial ante la finalización del acuerdo pesquero, que Argentina había denunciado seis meses antes de su vencimiento.

Después de cinco años de vigencia, numerosas opiniones apuntan a que el modelo de acuerdo se considera agotado y se buscan fórmulas nuevas, satisfactorias para ambas partes. ■

Mery Varona

AL igual que el área investigada durante el pasado año, la actual campaña de evaluación del "stock" de sardinas que están llevando a cabo, entre el 3 y el 30 de marzo, el IEO y el IPIMAR, junto a investigadores franceses, abarca desde Cádiz hasta la desembocadura del río Garona. Como ya es habitual, los investigadores del IEO, a bordo del Thalassa, realizan su tarea desde la desembocadura del río Miño hasta la del río Garona.

Pablo Carrera, jefe de la campaña por parte del IEO, no se muestra optimista sobre los datos que se obtengan del estado actual de la población de sardinas. De hecho, y aunque todavía no se disponen de datos respecto a las capturas realizadas durante 1998, la estimación efectuada hasta mediados de año resultaba inferior a las de 1997, según declaraba a MAR. A ello habría que añadir que la campaña que realizamos en las Rías Baixas reveló que no había muchas sardinas.

Situación peligrosa

La última campaña de in-

Los científicos reclaman medidas coordinadas entre España y Portugal

LA SARDINA, EN PRECARIO

En el momento de redactar la presente información, los investigadores del Instituto Español de Oceanografía (IEO) y del Instituto Portugués de Investigaciones del Mar (IPIMAR), con la colaboración de investigadores franceses, están realizando -entre el 3 y el 30 de marzo- una nueva campaña de evaluación del "stock" de sardinas. Durante este mismo mes de marzo, los pescadores de la flota gallega realizan un paro biológico de la sardina, según el acuerdo adoptado a finales de enero en el Consello Galego de Pesca. Los científicos creen que estas medidas resultan insuficientes -el problema es más serio, señala Pablo Carrera- y abogan por una coordinación entre España y Portugal. A la espera de los resultados de la campaña de investigación en marcha, las previsiones no incitan al optimismo.

vestigación arrojó datos sumamente preocupantes, ya que, por ejemplo, la biomasa de la población de sardinas había caído un 15 por ciento. En la parte española, el descenso de sardinas se evaluó en un 20 por ciento. En la parte portuguesa, donde se concentra el 90 por ciento de la población de sardinas, la situación también había empeorado.

Pablo Carrera, tras la finalización de la pasada campaña de evaluación, señalaba que *la situación es mala, aunque no dramática. Pero estamos rayando el límite*. El Comité Científico del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES) se pronunció por una inmediata y significativa reducción pesquera, cifrada en un 80 por ciento. Y es que de lo que se trata es de mantener un número determinado de adultos y esperar que haya un año con condiciones buenas.

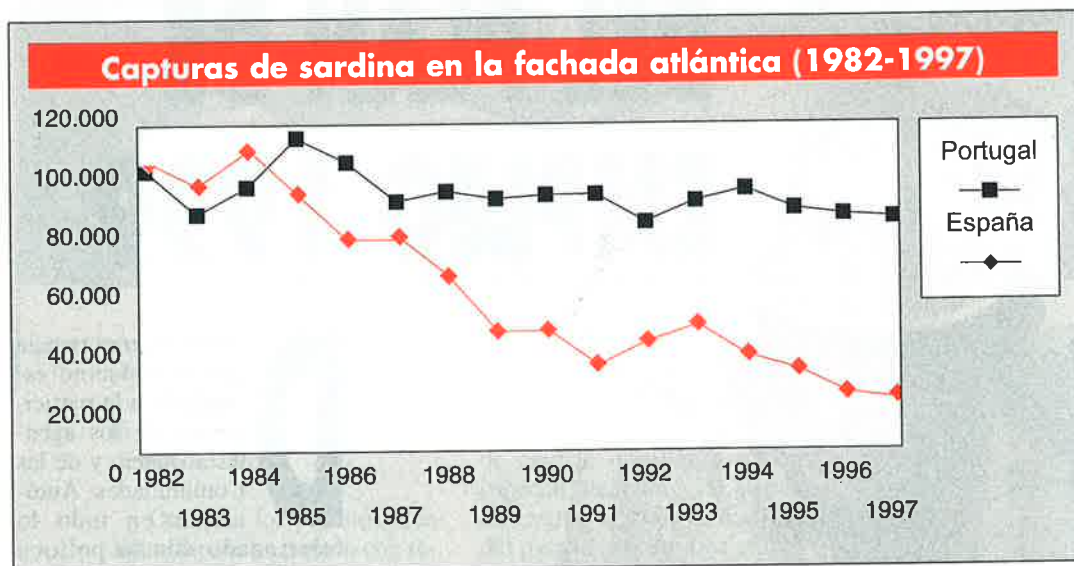
Las medidas propuestas por los científicos llevarían a una reducción de las capturas hasta las 38.000 toneladas, así como el establecimiento de una talla mínima entre 16 y 17 centí-





cultura, Pesca y Alimentación propone para esta campaña una rebaja a 6.000 kilos.

Sin embargo, con estas medidas no se va a solucionar la situación. *El problema es más serio*, señala Pablo Carrera. *Por muchas medidas que se tomen en Galicia, esto va a competir a las aguas de Galicia. Mientras no haya una coordinación entre España y Portugal, o bien que la Unión Europea tome alguna iniciativa, no se podrán adoptar soluciones reales. No se están adoptando las medidas que se debiera acometer de forma coordinada.*



metros. Sin embargo, las peticiones no fueron tenidas en cuenta, y 1998 pasó sin que se adoptaran medidas significativas, y sin que la Unión Europea se pronunciara al efecto.

Medidas unilaterales

Las medidas puestas en marcha hasta el momento han sido acordadas de forma unilateral, y motivadas en buena parte por la gravedad de la situación. Así, los pescadores gallegos de las flotas de cerco y racú aceptaron la propuesta de la Xunta para realizar un paro biológico durante todo el mes de marzo, y para el que la Administración gallega concederá ayudas a armadores y tripulantes por valor de 275 millones de pesetas. En la reu-

nión de Consello Galego de Pesca, el sector planteó otras actuaciones complementarias tales como la unificación de horarios para la flota, establecido desde las 12 horas del lunes hasta las 16 horas del viernes, y que se aplicará con carácter experimental. Sin embargo, se rechazó la propuesta de un año de moratoria para la xouba (juvenil de sardina), ya que la Consellería de Pesca entiende que *en las actuales circunstancias carece de sentido y sería un sacrificio inútil que no redundaría en el estado del recurso, por ser una medida unilateral, ya que la flota de Portugal en ningún caso está dispuesta a tomar iniciativas de estas características.* El tope de capturas se situó en los 7.000 kilos por barco y día, si bien el Ministerio de Agri-

“La estimación de las capturas del primer semestre de 1998 resulta inferior a la del año anterior. La situación actual del “stock” lo conoceremos a comienzos de abril, tras la nueva campaña de investigación en marcha” (Pablo Carrera).

Los pescadores portugueses están en contra de que se adopten medidas restrictivas. *No entienden por qué tienen que tomar medidas si cuando salen a pescar encuentran sardinas.* El Gobierno portugués también está condicionado por las repercusiones sociales y económicas. Hasta el momento, comenta el investigador del IEO, *sólo han adoptado algunas iniciativas como la reducción de capturas, los descansos de fin de semana... Medidas, a nuestro entender, que no son suficientes.*

Lo cierto es que se sigue sin querer ver la situación real. Los científicos insisten en que ellos encuentran más sardinas porque la distribución del “stock” está más restringida, más pegada a la costa, y su concentración puede estar dando una falsa imagen de su abundancia.

La falta de esa coordinación que lleve a una inmediata y significativa reducción de la mortalidad pesquera que reclaman los expertos puede estar llevando el “stock” de sardina a una situación de no retorno. Esperemos que no sea así. La respuesta puede estar en los resultados que arrojen los trabajos de investigación que se desarrollan en estos momentos, y que conoceremos a comienzos de abril. ■

Raúl Gutiérrez

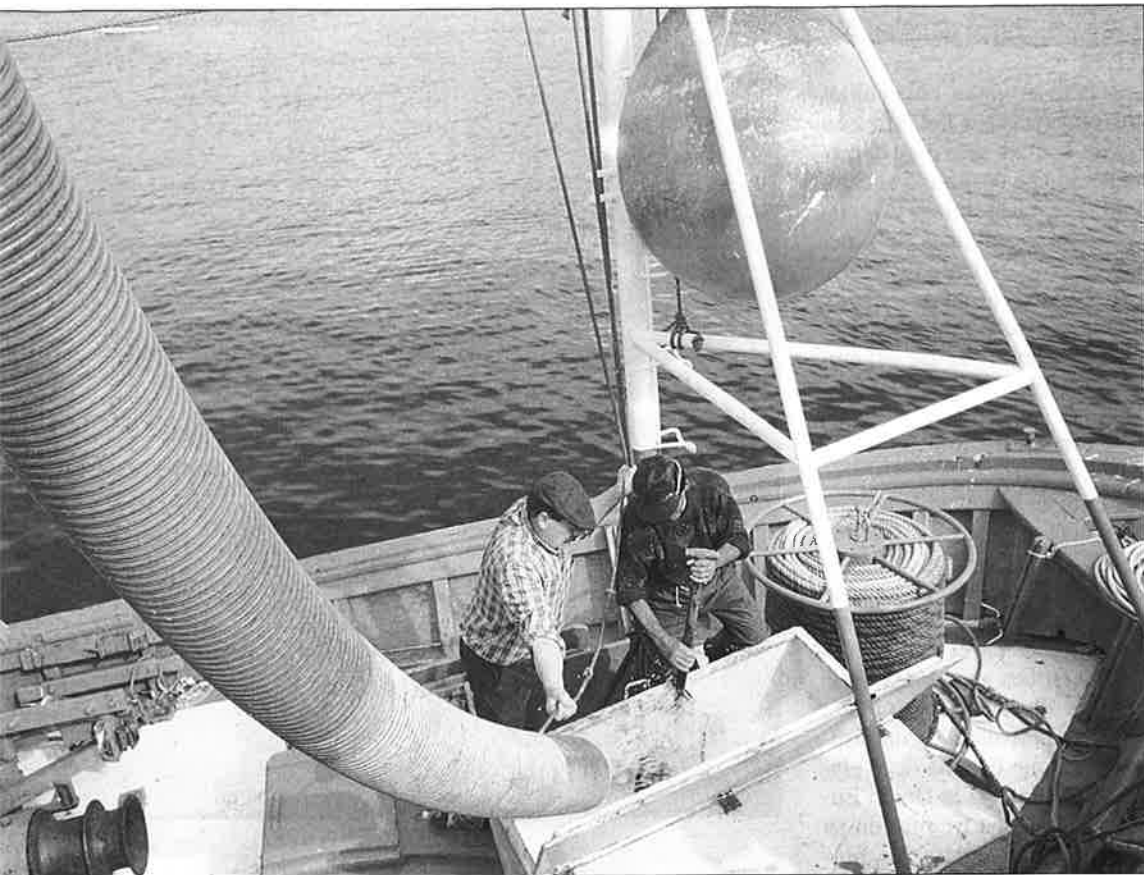
Los trabajos preparatorios del Plan Nacional de Acción para el Empleo del Reino de España para 1999 ya están en marcha. El Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Manuel Pimentel, ha mantenido para ello varias reuniones a lo largo de los pasados meses de febrero y marzo, que culminaron con la reunión bilateral celebrada el 22 de marzo entre los responsables de trabajo españoles y de la Dirección General V de la Comisión Europea, encargada de Empleo, Relaciones Laborales y Asuntos Sociales, en la que se analizaron distintos aspectos de lo que será el nuevo Plan de Empleo que España deberá presentar, al igual que los otros países miembros de la UE, a la Comisión antes de finalizar el próximo mes de junio.

El Plan de Empleo para 1999 se inscribe en el Programa de Estabilidad (1998-2002) de mantenimiento y profundización del diálogo social y de participación de las Comunidades Autónomas en la gestión de políticas activas, que ha permitido, según los responsables del Ministerio de Trabajo, una evolución positiva de la creación de empleo estable y de calidad y una reducción significativa del paro.



COMIENZAN LOS TRABAJOS PREPARATORIOS DEL PLAN DE EMPLEO 1999

DADA la importancia que el Gobierno español da a la participación de los agentes sociales y de las Comunidades Autónomas en todo lo relacionado con la política laboral, el Secretario General de Empleo, Juan Chozas, ha puesto en marcha durante el pasado mes una serie de entrevistas con los interlocutores sociales y los directores de empleo de las distintas Comunidades Autónomas para preparar el Plan Nacional de Acción para el Empleo 1999. Tanto a los representantes de las autonomías como a los de los sindicatos CCOO y UGT y a los de las organizaciones empresariales CEOE y CEPYME, el responsable de empleo les ha informado de que las líneas que va a seguir el nuevo Plan de Empleo son las marcadas en el anterior, por lo que continuarán recibiendo especial atención las políticas para la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres, se intensificarán los esfuerzos en el área de formación, se



trabajo idéntico o equivalente y reducir las diferencias de ingresos entre hombres y mujeres.

Una de las principales novedades que el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales va a incorporar en este Plan de Empleo es la elaboración de una Ley de Conciliación de la vida laboral con la vida familiar. Según lo dispuesto en las directrices comunitarias, los Estados miembros "diseñarán, aplicarán y promoverán políticas de apoyo a la familia, incluidos servicios de cuidado de niños y otras personas a cargo del interesado, que sean asequibles, de fácil acceso y de elevada calidad, así como sistemas de permiso parental o de otro tipo". Para los responsables comunitarios es necesario que exista una oferta suficiente y de calidad de servicios de guardería y de cuidado de personas a cargo del trabajador, a fin de favorecer la incorporación y continuidad de hombres y mujeres en el mercado laboral. En este sentido, el ministerio de Trabajo ya está elaborando las bases de lo que será esta futura ley, ya que es esencial que se repartan equitativamente las responsabilidades familiares e incrementar así la igualdad de oportunidades.

impulsará la creación de empleo, especialmente en el sector servicios, y se promoverá la inserción de los grupos más desfavorecidos.

Otro de los asuntos que Juan Chozas ha tratado con representantes de los agentes sociales y de las Comunidades Autónomas ha sido la organización de lo que será el Servicio Público de Empleo, que sustituirá al Instituto Nacional de Empleo (INEM) después de traspasar las políticas activas a las Comunidades Autónomas.

Prioridades para 1999

Dentro del objetivo de reforzar y consolidar el proceso de Luxemburgo, todos los Estados miembros de la UE han aceptado el compromiso de presentar el informe anual sobre el Plan de Empleo de 1999 y la evolución del Plan de 1998 a finales de mayo del presente año. Para la realización de este informe se han constituido dos grupos de trabajo interministeriales coor-

dinados por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. El primero de estos grupos analiza aquellas áreas de la política de empleo que van a recibir especial atención y el segundo evalúa el Plan de Empleo del pasado año. Ambos grupos trabajan de acuerdo con un calendario establecido y al cierre de este número de MAR estaba previsto que ya se contase con el primer borrador del informe anual para discutirlo con las Comunidades Autónomas.

En el nuevo Plan de Empleo que se está elaborando reciben especial atención las políticas de igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres, se intensifican los esfuerzos en el área de formación, se impulsa la creación de empleo, especialmente en el sector servicios, y se promueve la inserción de los grupos más desfavorecidos.

En el primero de los aspectos el Gobierno va a seguir tomando medidas de acuerdo con las directrices marcadas



Manuel Pimentel, Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales

por la Unión Europea con el fin de "reducir la desigualdad entre las tasas de desempleo de hombres y mujeres, para lo cual se apoyará activamente el aumento del empleo de las mujeres y se tomarán medidas para plantear una representación equilibrada de mujeres y hombres en todos los sectores y ocupaciones". Asimismo se va a trabajar para lograr la igualdad de salarios por un

Otra de las cuestiones a las que se prestará especial atención dentro de este capítulo de igualdad de oportunidades es a la situación de trabajadores, tanto mujeres como hombres, que deseen reincorporarse a la vida activa remunerada tras una ausencia y, a tal fin, las directrices comunitarias señalan que se deben suprimir progresivamente los obstáculos que dificultan esa reincorporación.

Grupos más desfavorecidos

Especial atención se va a dedicar, ya dentro del próximo

Plan de Empleo que España presente a la Unión Europea, a buscar soluciones para los colectivos más desfavorecidos, especialmente a los parados de larga duración, mayores de 45 años, discapacitados y mujeres. Al igual que los otros países miembros de la Unión, España contempla incluir en sus políticas activas de empleo medidas de carácter fiscal y otras acciones en favor de este colectivo como es la de reducir las políticas de subvención por acciones que contribuyan a la creación de empleo. En este sentido, es de destacar la reciente puesta en marcha, por parte del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, de los Talleres de Empleo que conjugan la formación con la percepción de un salario por la misma y que están destinados precisamente a estos colectivos menos favorecidos.

Precisamente en esta línea de incrementar las políti-

cas activas están concebidos los presupuestos del Ministerio de Trabajo, que para el presente año ha destinado al capítulo de estas políticas un total de 707.415 millones de pesetas, con un aumento de 67,4% con respecto al pasado año, y de los que casi 300.000 se destinarán a bonificación del empleo estable.

Sector servicios

Otra de las prioridades que marcaran el Plan de Empleo de 1999 es, como ya se ha señalado, la creación de empleo en el sector servicios. Según se establece en el documento de directrices aprobadas en la cumbre de Viena del pasado mes de diciembre y con arreglo a las que España debe elaborar su Plan "si la Unión Europea desea triunfar en su lucha contra los problemas de empleo, deberá explotar eficazmente todas las fuentes potenciales de puesto de trabajo, como las nuevas tecnologías e innovaciones".

Para ello en Viena se establecieron dos directrices: promover medidas para aprovechar plenamente las posibilidades que ofrece la creación de puestos detrabajo a nivel



local, en la economía social, en el campo de las tecnologías medioambientales y en las nuevas actividades ligadas a las necesidades aún no satisfechas por el mercado. A este respecto, se tendrá en cuenta el papel especial de las autoridades locales y de los interlocutores sociales; en segundo lugar se deberán desarrollar un marco de condiciones para aprovechar plenamente el potencial de empleo que ofrece el sector servicios y los servicios relacionados con la industria, explotando en particular el potencial de empleo de la sociedad de la información y del sector medioambiental, a fin de crear puestos de trabajo mejores y más numerosos.

En este aspecto es preciso destacar que el Ministerio de Trabajo está ya trabajando desde hace algún tiempo en el impulso de los nuevos yacimientos de empleo, vinculados al territorio y a la prestación de servicios sociales. Y también está trabajando en la reforma de los Servicios Públicos de Empleo para que estén más personalizados y más vinculados a los Ayuntamientos,

es decir, más cerca de los parados y de la oferta y demanda local, tal y como indica la directriz comunitaria.

Formación

La formación seguirá siendo otro de los puntales del nuevo Plan de Empleo, siguiendo con la línea emprendida en el anterior Plan, así como en las directrices de la comunidad, que considera esta cuestión como uno de los pilares básicos. "Ofrecer una nueva oportunidad a todos los jóvenes desempleados antes de que hayan pasado seis meses en el paro, en forma de empleo, formación, reciclaje, prácticas laborales o cualquier otra medida que pueda favorecer su inserción profesional y ofrecer, asimismo, a los adultos desempleados la posibilidad de un nuevo comienzo, antes de que hayan pasado doce meses en paro, por medio de la formación" serán dos objetivos esenciales en el nuevo Plan de Empleo para 1999.

Agentes sociales

Como ya se ha recogido, el



Plan de Empleo para el presente año seguirá desarrollando las directrices marcadas por la UE y que ya se plasmaron en el de 1998. Pero en esta ocasión contará con una novedad, y es el especial papel que desempeñarán los agentes sociales en su elaboración, ya que el Consejo Europeo ha aconsejado que los interlocutores sociales participen y contribuyan de forma significativa en la aplicación de dichas directrices y en el fomento de la creación de un elevado nivel de empleo.

Asimismo se les concede un especial protagonismo para el desarrollo del Pilar III de las orientaciones para la elaboración de los planes de empleo aprobados en Viena y que corresponde al capítulo de la modernización de las empresas y de la organización del trabajo. Según las recomendaciones comunitarias "se insta a los interlocutores sociales a negociar, a todos los niveles adecuados, en particular a escala sectorial y en las empresas, acuerdos para modernizar la organización del trabajo, incluidas las

Igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres, más formación, creación de empleo en el sector servicios e inserción de los grupos más desfavorecidos, prioridades del Plan de Empleo 1999.

fórmulas flexibles de trabajo, con el fin de aumentar la productividad y la competitividad de las empresas y alcanzar el equilibrio necesario entre flexibilidad y seguridad. Dichos acuerdos podrán versar sobre el cómputo anual del tiempo de trabajo y de las horas extraordinarias, el fomento del trabajo a tiempo parcial, la formación permanente y la interrupción de la actividad profesional".

Otras directrices

Además de estos pilares sobre los que girará una buena parte de la política de empleo del Ministerio de Trabajo

y Asuntos Sociales para este año, sus responsables tendrán en cuenta otras directrices aprobadas por el Consejo europeo en la Cumbre de Viena, de diciembre pasado. Según lo acordado, los países miembros de la Unión deberán prestar especial atención a los aspectos siguientes:

- Lograr progresos tangibles en el fomento de la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres, utilizando, en particular, acotaciones comparativas y la integración del objetivo de igualdad entre sexos.

- Convertir en realidad el concepto de educación perma-

nente, fijando, en particular, un objetivo nacional para los participantes que se beneficien de las medidas correspondientes.

- Aprovechar al máximo el potencial que se tiene en el sector de los servicios y de los servicios vinculados con la industria, en particular de la tecnología de la información y del sector del medio ambiente.

- Revisar los sistemas fiscales y de previsión con el fin de estimular a los desempleados e inactivos que se reincorporen al trabajo o a que aprovechen las oportunidades de formación, y a los empresarios a crear nuevos puestos de trabajo.

- Crear un clima en el que las empresas, en especial las pequeñas, puedan prosperar.

- Apoyar a los trabajadores de más edad a que aumenten su participación en la población activa.

- Promover la inserción social y la igualdad de oportunidades para los grupos desfavorecidos.

Asimismo, el Consejo ha pedido que se intente conseguir la mayor sinergia entre las directrices para el empleo y las directrices generales de la política económica; que la reforma del Fondo Social Europeo se utilice para fortalecer el apoyo a la estrategia para el empleo; que se fomente el diálogo amplio y profundo entre el Consejo, la Comisión, el Parlamento Europeo, los interlocutores sociales, el Banco Central Europeo y el Banco Europeo de Inversiones como instrumento que contribuya a la estrategia global de empleo, crecimiento y estabilidad. ■

Concha Hernández Carazo

LA creación de los Talleres de Empleo fue aprobada por el Consejo de Ministros del pasado 19 de febrero a propuesta del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y su objetivo es combinar acciones de formación y empleo dirigidas a desempleados de 25 años o más, que recibirán formación y práctica profesional al tiempo que cobrarán un salario. Con este programa se pretende, según el titular de Trabajo, Manuel Pimentel, "crear más empleo y de mayor calidad, mejorar la capacidad de inserción profesional, fomentar la empleabilidad de los desempleados e incrementar la oferta de políticas activas de empleo".

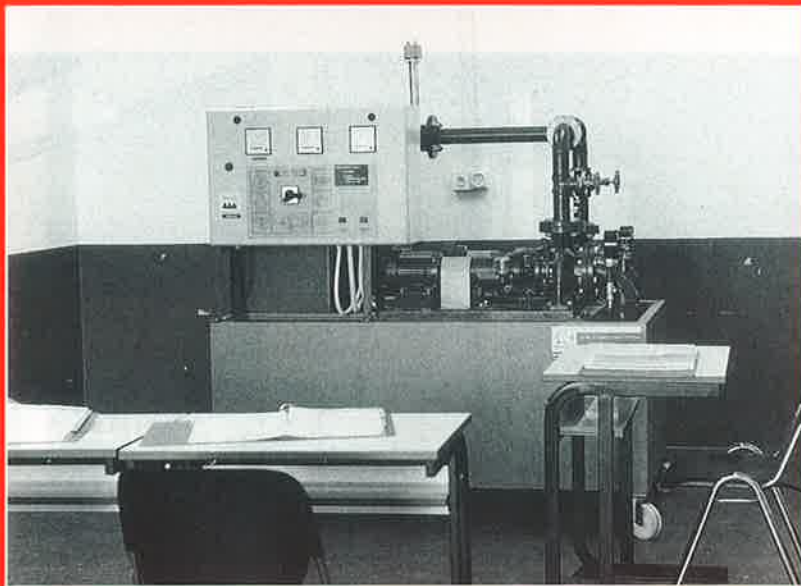
Aprender trabajando

Los participantes en los Talleres de Empleo adquirirán la formación profesional y la práctica laboral necesaria, mediante la realización de obras y servicios de utilidad pública o de interés social, relacionados con los nuevos yacimientos de empleo y que posibiliten la inserción posterior de los participantes tanto en el empleo por cuenta ajena como mediante la creación de proyectos empresariales o de economía social.

Los beneficiarios del Programa son aquellos desempleados mayores de 25 años que tengan especiales dificultades para insertarse en el mercado de trabajo, como parados de larga duración, mayores de 45 años, mujeres y personas discapacitadas. Serán beneficiarios también aquellos colectivos preferentes de actuación en los Planes Nacionales de Acción para el Empleo que se aprueben cada año.

Los participantes recibirán formación profesional ocupacional adecuada a la función a desempeñar, en alternancia con el trabajo y la práctica profesional. El tiempo destinado a la formación se determinará en función de las características

Están destinados a los parados de larga duración, mayores de 45 años, mujeres y discapacitados



EN MARCHA LOS TALLERES DE EMPLEO

Un total de 10.000 millones de pesetas va a destinar este año el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales para poner en marcha el Programa de Talleres de Empleo, figura similar a las Escuelas Taller, y cuyos beneficiarios serán desempleados mayores de 25 años que tengan especiales dificultades para insertarse en el mercado de trabajo, como parados de larga duración, mayores de 25 años, mujeres y personas discapacitadas. Los participantes en los Talleres de Empleo adquirirán formación profesional y práctica laboral necesaria, mediante la realización de obras y servicios de utilidad pública o interés social.

del proyecto formativo y de las necesidades individuales de los participantes en el mismo. Al finalizar esta etapa formativa los beneficiarios del programa recibirán un certificado, expedido por la entidad promotora, en el que constará la duración en horas de su participación en el programa así como la competencia adquirida y los módulos formativos cursados. Este certificado podrá ser convalidado en su momento por el Certificado de Profesionalidad correspondiente.

Financiación

La financiación del Programa de Talleres de Empleo, cuyo presupuesto inicial es de 10.000 millones de pesetas,

correrá a cargo de los Presupuestos Generales del Estado, a través de las subvenciones que concedan el Instituto Nacional de Empleo o en su caso las Comunidades Autónomas que tengan asumidas las competencias de gestión de políticas activas de empleo.

Las subvenciones se destinarán exclusivamente a sufragar costes de formación profesional ocupacional y educación básica complementaria así como costes salariales, incluidas las cotizaciones a la Seguridad Social. Las entidades promotoras deberán aportar directamente, o mediante aportaciones de otras entidades, la parte del coste del proyecto que no subvencionen el INEM o las CCAA.

Quiénes pueden promover Talleres de Empleo

Los proyectos de Talleres de Empleo podrán ser promovidos por entidades públicas y entidades privadas sin ánimo de lucro, que deberán ser competentes para la ejecución de las correspondientes obras o servicios y disponer de la capacidad técnica y de gestión suficientes. La duración de los proyectos oscilará entre seis meses como mínimo y un año como máximo.

Estas entidades promotoras estarán obligadas a realizar la actividad para la que se le haya concedido la



El objetivo de los Talleres de Empleo es crear más empleo y de mayor calidad, así como mejorar la capacidad de inserción profesional de los desempleados mayores de 25 años.

las Escuelas Taller. Se trata de una técnica mixta de formación y empleo, mediante la cual se obtiene un salario por el trabajo que se hace y, a la vez, se obtiene una formación simultánea”.

El Ministro ha asegurado que se trata de una gran oportunidad para que los parados mayores de 25 años adquieran formación, a la vez que reciben un salario de acuerdo al convenio del sector donde se desarrolle el empleo, preferentemente medio ambiente y servicios sociales.

Una experiencia positiva

La puesta en marcha del Programa de Talleres de Empleo ha venido determinada por el buen resultado que han obtenido los proyectos acogidos al Programa de Escuelas Taller y Casas de Oficios que, durante los trece años que lleva en funcionamiento, ha formado a 214.336 alumnos, de los que el 60% ha encontrado trabajo al finalizar su preparación teórica y práctica. La inserción laboral de los hombres se ha elevado el 66%, mientras que el de las mujeres se ha situado en el 44%.

Desde su creación en 1985 las Escuelas Taller y las Casas de Oficios han contado con un presupuesto de 424.336 millones de pesetas y han formado a un total de 214.336 jóvenes desempleados, de los que el 61,4% han sido hombres y el 38,57% mujeres. El número total de Escuelas Taller y de Casas de Oficios creadas asciende a 4.238, en las que han participado 36.078 directores, profesores y personal de apoyo. El presupuesto para el presente año asciende a 60.400 millones de pesetas, un 23,8% más que para 1998, en que fue de 48.800 millones de pesetas, para un total de 1.420 Escuelas Taller que permitirán la formación de más de 55.000 alumnos trabajadores. ■

Concha Hernández Carazo

subvención, contratar a los trabajadores participantes y formarles en los aspectos teóricos y prácticos de las actividades profesionales y de los oficios objeto del programa, acreditar ante el organismo que les conceda la subvención la realización de la actividad y someterse a las actuaciones de comprobación a efectuar por el INEM, la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y la Intervención General del Estado. Asimismo, el INEM o en su caso las Comunidades Autónomas realizarán cuantas acciones sean necesarias para llevar a cabo el seguimiento y la evaluación de los distintos proyectos puestos en marcha dentro de este Programas de Talleres de Empleo.

Plan Nacional de Empleo

La creación de este Programa de Talleres de Empleo está previsto en el Plan Nacional de Acción para el Empleo del Reino de España, elaborado por el Gobierno de acuerdo con los criterios establecidos en la Cumbre de Luxemburgo, para la creación de empleo, que prevé, entre otras medidas, crear más empleo y de mayor calidad, mejorando la capacidad de inserción profesional.

Con este nuevo programa se pretende mejorar las posibilidades de empleo del colectivo de desempleados mayores de 25 años, especialmente de aquellos grupos con especiales dificultades de inserción. Para ello, los responsables del Mi-

nisterio de Trabajo han considerado conveniente seguir la misma filosofía de empleo-formación del programa de Escuelas Taller y de Casas de Oficios que, desde su creación en 1985, ha venido siendo una eficaz medida de inserción en el mercado de trabajo a través de la cualificación y profesionalización de desempleados menores de 25 años mediante la formación en alternancia con el trabajo y la práctica profesional.

En este sentido, el propio ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Manuel Pimentel, ha calificado esta experiencia como “un instrumento específico e innovador, que ha dado muy buen resultado en nuestro país en las Casas de Oficios y en

Auspiciadas por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales

CAMPAÑAS INFORMATIVAS SOBRE "EL EURO Y LOS PENSIONISTAS" Y "EL NUEVO CONTRATO A TIEMPO PARCIAL ESTABLE"



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

LA primera de las campañas "El euro y los pensionistas" fue presentada por el Secretario de Estado de Seguridad Social, Juan Carlos Aparicio, acompañado de la Directora General de INSS, María Eugenia Martín Mendizábal, y se enmarca dentro de un amplio plan de información y acercamiento del sistema de protección social a los pensionistas.

El lema de esta campaña es: "Con el euro, mayor seguridad" y lo que pretende es dar un mensaje de tranquilidad a los pensionistas, asumiendo el INSS el compromiso de que la introducción del euro no supondrá ningún tipo de problema en relación con los pensionistas. Además, la campaña persigue el objetivo de familiarizar a éstos con el uso de la nueva moneda y explicar las ventajas que en relación con las pensiones supone contar con una moneda fuerte: estabilidad de precios, baja inflación y, como consecuencia mayor tranquilidad para pensionistas y mayores garantías de mantenimiento de su poder adquisitivo.

La pensión en euros

Desde el pasado mes de enero, los 7,3 millones de pensionistas de la Seguridad Social reciben ya toda la información sobre la cuantía de sus pensiones tanto en

El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha puesto en marcha dos campañas divulgativas con el fin de informar a la sociedad de las distintas actividades que lleva a cabo el Departamento. La primera de ellas está destinada a los pensionistas y bajo el lema "Con el euro, mayor seguridad" pretende divulgar la moneda única entre los pensionistas y transmitir un mensaje de tranquilidad de que la nueva moneda no supondrá ningún tipo de problemas para la percepción de las prestaciones. La segunda campaña consiste en dar a conocer a la población en general, y a los empresarios y trabajadores, en particular, el nuevo contrato de trabajo a tiempo parcial indefinido, fruto del acuerdo alcanzado con las organizaciones sindicales UGT y CCOO y que ha sido recientemente regulado por el Gobierno.

pesetas como en euros, y hasta diciembre del 2001 continuarán percibiendo su pensión en pesetas. A partir de enero del 2002, la Seguridad Social pagará las pensiones en euros. La forma de calcular la revalorización anual de las pensiones no experimentará ningún cambio como consecuencia de la introducción del euro.

Esta campaña divulgativa que se ha presentado a través de los medios informativos, especialmente en televisión, protagonizada por los populares actores Pedro Peña y Luis Barbero, de la serie "Médico de familia", se ha complementado con otras acciones informativas, como la edición de calendarios con las cuantías de las pensiones en pesetas y en euros y de folletos informativos que están

a disposición de los usuarios en los Centros de Atención e Información de la Seguridad Social (CAISS).

Crearé empleo, seguro

La segunda de las campañas, con un coste de 450 millones de pesetas, tiene como objetivo dar a conocer a la población en general y concretamente a empresarios y trabajadores, el nuevo contrato de trabajo a tiempo parcial indefinido, fruto del acuerdo alcanzado con las organizaciones sindicales UGT y CCOO, recientemente regulado por el Gobierno.

Bajo los lemas "Contrato a tiempo parcial estable. Crearé empleo, seguro", "Nuevos tiempos, mejor empleados" se preten-

de, según el Secretario General de Empleo, Juan Chozas, fomentar la contratación parcial estable para que alcance niveles europeos, donde representa un 16%, frente al 8% que supone en España. Este nuevo contrato, que se basa en tres ejes: flexibilidad, estabilidad y mejora de la protección social, permitirá a los trabajadores que se acojan a él compaginar el trabajo con la dedicación de su tiempo y esfuerzo a las obligaciones familiares y a las actividades formativas o culturales que deseen.

Por su parte, los empresarios podrán, con este contrato, diseñar la organización de la jornada laboral en función de las necesidades de su empresa.

Finalmente, la campaña, que se realizará en todos los medios informativos así como en cabinas telefónicas, mupis de gasolineras, trenes, etc., cuenta con la edición de 100.000 folletos y 500.000 trípticos, en los que se explican las características del nuevo contrato de trabajo a tiempo parcial estable que supone entre una de sus ventajas más importantes el que los trabajadores a tiempo parcial, cualquiera que sea la duración de su jornada de trabajo, estarán protegidos, igual que los trabajadores a tiempo completo, por el Régimen de la Seguridad Social. ■

C. H. C.

Motores Marinos CAT.[®] Respuesta excepcional.



La dureza del trabajo en el mar, exige siempre la respuesta más eficaz y segura. Para usted y su embarcación. Por eso, cada vez más profesionales confían en la robustez y potencia de los Motores Marinos Caterpillar. La elección perfecta.



Motores incansables con una excepcional combinación de fiabilidad y prestaciones, que trabajan a pleno rendimiento día tras día. Y siempre avalados por el soporte técnico y de suministros de Finanzauto y su amplia red de Agentes Marinos.

Motores Marinos Caterpillar. Capacidad de respuesta excepcional ante los problemas más duros.

Finanzauto, S.A. Sistemas Energéticos.
c/Arturo Soria, 125. 28043 Madrid. Tels.: 91 413 00 13 - 91 413 90 12
Internet: www.finanzauto.es



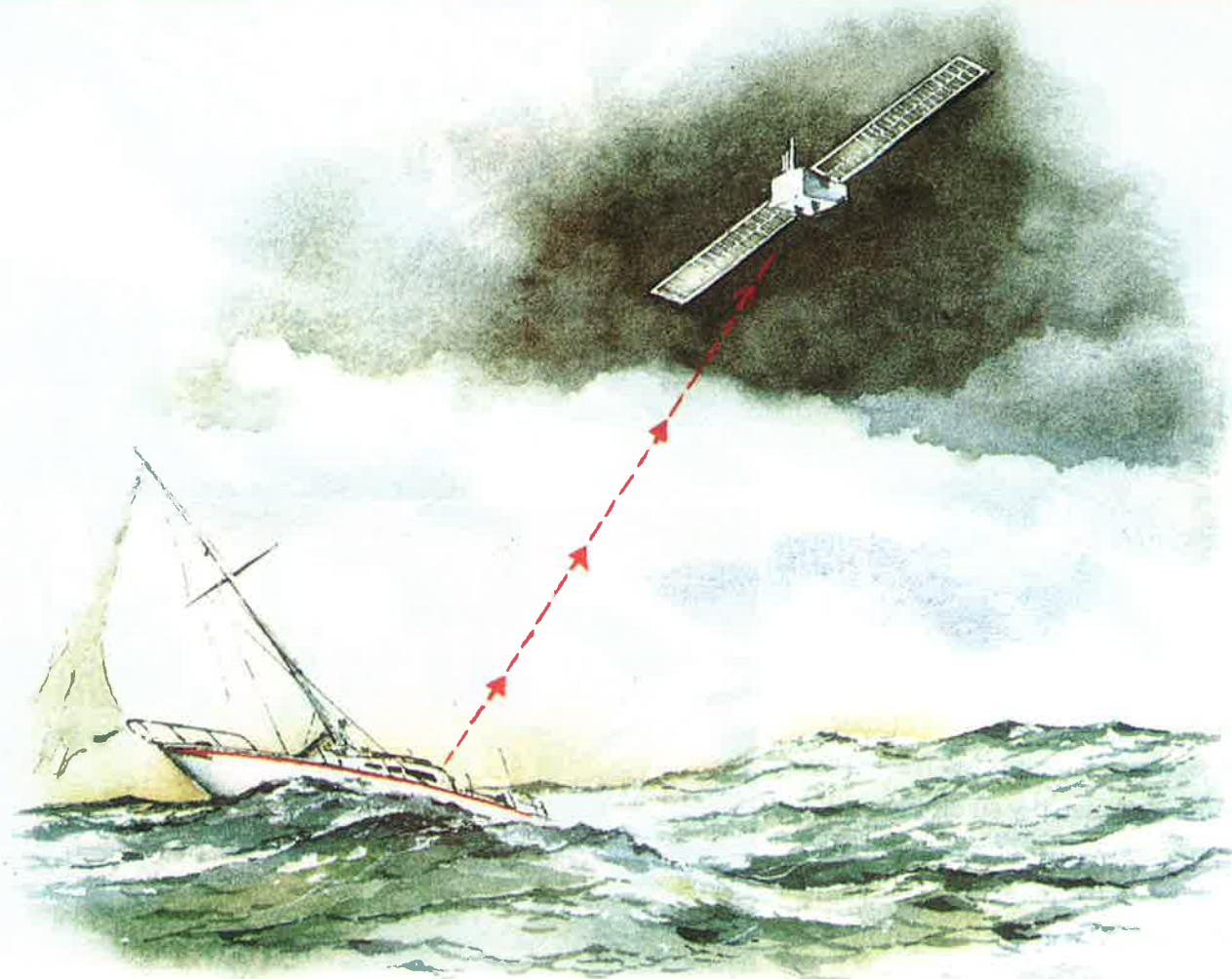
GRUPO
BARLOW

Finanzauto

CAT[®]

Transmisiones para el sector marítimo pesquero

ADIÓS AL MORSSE



España y los países de la Unión Europea se han incorporado oficialmente al Sistema de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM) desde el pasado 1 de febrero, lo que significa un histórico cambio de modelo de transmisiones hacia la tecnología digital y satelitaria. El SMSSM culmina así un periodo experimental iniciado en 1992 y será ya de uso obligatorio

en los buques de pasaje, todos los de carga superior a las 300 TBR y los pesqueros de nueva construcción con eslora superior a los 24 metros. Para los expertos de Marina Mercante, la nueva cobertura significa "la recepción de alertas e incrementa la eficacia del socorro, al disponer de varias vías simultáneas- barcos y estaciones costeras- para la recepción de los mensajes".



La cobertura en aguas españolas se hace por el Sistema Mundial (SMSSM) utilizando la tecnología digital y el uso de satélites.

LA entrada en operación del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM) responde a la Directiva Comunitaria 97/70/CE, pero es una mejora de respuesta a la fiabilidad que incorporan las nuevas tecnologías, digital y vía satélite.

Principalmente, el SMSSM es un sistema de alta fiabilidad para las alertas barco-tierra que, bajo el patrocinio de la Organización Marítima Internacional (OMI), desarrolla los mensajes de emergencia y su atención a través de las estaciones radio-costeras, las comunicaciones barco-barco y las señales automáticas de localización. Ello significa la superación tecnológica y por tanto, el paulatino abandono del código Morse en aguas de la Unión Europea.

La Administración española, durante todo el período de transición al Sistema desde 1990, ha ido implantando las estaciones costeras, las radiobalizas y los centros emisores



de avisos NAVTEX en todas sus zonas de responsabilidad, y ha ultimado un acuerdo de colaboración con Telefónica, que considera el Sistema está maduro para su funcionamiento.

Una ulterior política de adiestramiento y formación sobre el mismo, con horizonte 2005, irá dirigida a todos los oficiales de los buques obligados a incorporar el SMSSM y a todos los navegantes que instalan subsistemas del mismo.

El Sistema consiste, básicamente, en utilizar técnicas de comunicación digital por las que un buque solicita ayuda, con envío automático de identificación y situación geográfica. La señal es recibida inmediatamente por otros buques y por las estaciones radio-costeras, sin las viejas interferencias por congestión de zona o las ilocalizaciones debidas a zonas de escasas presencias, salvadas por comunicación vía satélite. El Sistema contempla el añadido de la obligatoriedad para los pesqueros de eslora superior a los 45 metros, a partir del próximo 1 de julio de 1999, y la previsión de que se adhieran las embarcaciones de recreo, total o parcialmente, hasta el año 2005.

ADIOS AL MORSE

Unificación del código de socorro

El nuevo Sistema nace con vocación de adaptar el tratamiento de la emergencia a un lenguaje unificado y claro, con el servicio de las tecnologías más actuales, que toman el relevo a la radio-telegráfica del código Morse, si bien se asegura la continuidad de las frecuencias de socorro tradicionales, el canal 16 VHF y 2.182 Khz por las estaciones costeras, y, hasta el año 2005, el canal 16 VHF por parte de todos los buques.

La llamada selectiva digital (DSC) es la clave del nuevo Sistema, y permite efectuar avisos de socorro sin errores de lenguaje ni malentendidos, con sólo pulsar un botón de emergencia: en sólo décimas de segundo, ofrece el conjunto de datos sobre las ubicaciones y características del siniestro, así como el tipo de auxilio requerido, todo lo cual aparece en pantalla del receptor, y es vigilado por un sistema automático de

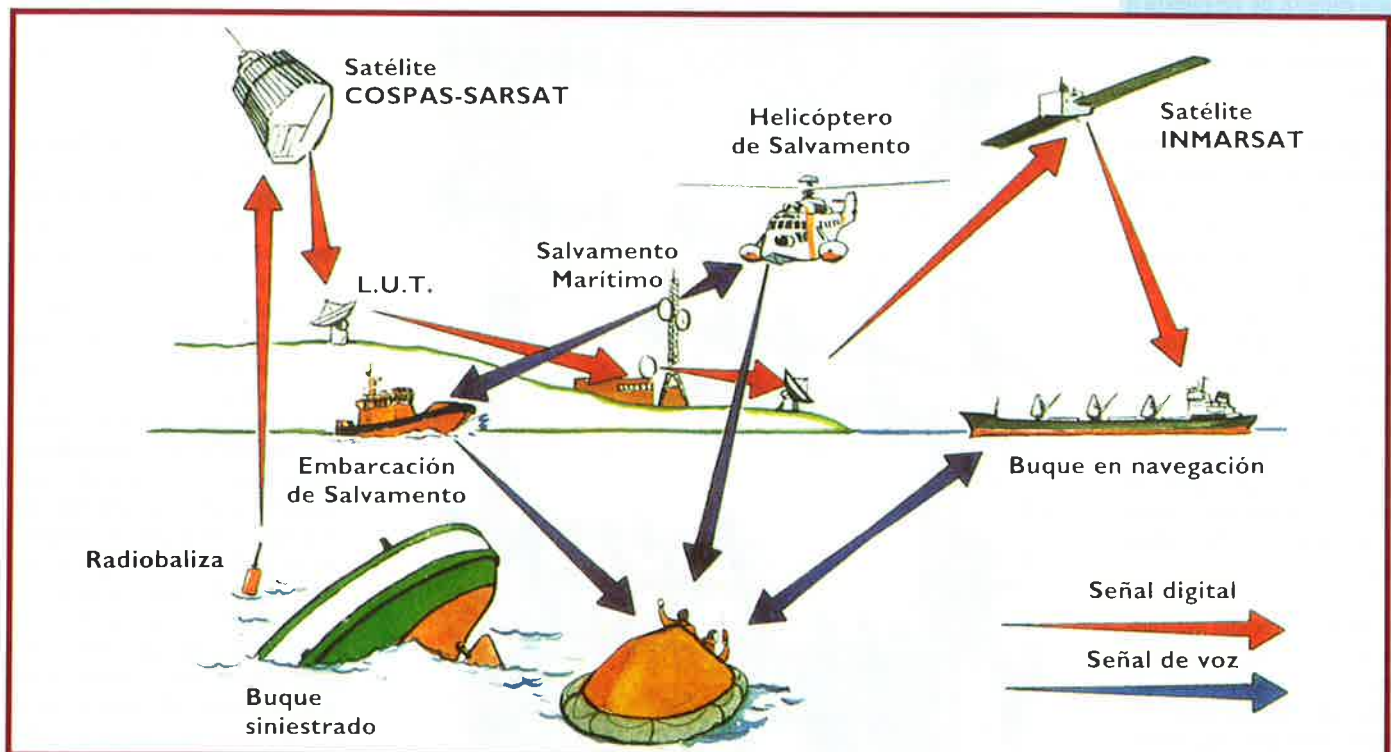


Es obligatorio desde el pasado 1 de febrero en buques de pasaje, carga superior a las 300 toneladas y en pesqueros de nueva construcción de más de 24 metros de eslora.

Sistema de alerta barco-tierra

Las páginas más tristes de la historia de la navegación mundial han empezado a escribirse por una llamada de socorro que no se recibe, por producirse en un área de navegación escasa, o bien —o simétricamente opuesto— por la congestión de comunicaciones de la zona.

El lenguaje especial MORSE, las incertidumbres en la recepción y las dificultades localizadoras ya forman parte del pasado, desde que la tecnología digital y los satélites permiten la precisa conexión barco-tierra al primer síntoma de alarma. En ello consiste el sistema SMSSM, que, con los auspicios de la OMI, ha incrementado sus potencialidades al barco-barco, avisos y meteorología, localización de señales y posiciones de siniestros.



En primera línea del proceso de implantación

El conjunto de flota, satélites e instalaciones costeras que van a intervenir en la implantación del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM) en España está prácticamente listo. Casi la totalidad de los buques mercantes y de pasaje disponen ya de los elementos de radiocomunicación necesarios.

La Dirección de Marina Mercante ha suscrito un acuerdo con Telefónica que permitirá a las estaciones costeras de esta compañía recibir y transmitir las llamadas de emergencia, y se ultiman las adaptaciones de las mismas al sistema SMSSM.

España se ha incorporado puntualmente al primer grupo de países en ésta tecnología vía satélite, sustitutiva del Morse.



actualización y corrección de errores.

Tal simultaneidad y contenido de los mensajes beneficia la precisión de las localizaciones, su manejo simplificado y claro y la vigilancia vía satélite hace que no existan las limitaciones tradicionales de las ondas de radio, y otras dificultades ya planteadas en las sucesivas enmiendas sobre radio-comunicaciones al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar (SOLAS).

Las autoridades españolas consideran que el Sistema SMSSM ha ido perfeccionando su fiabilidad, frente a una inicial reticencia y polémica, que hizo retrasasen su incorporación al mismo, países tan emblemáticos como Estados Unidos y Argentina, y es un claro avance en la mejora de la seguridad marítima por el uso de las más favorables tecnologías de la comunicación. ■

S. de F.

SOCIEDAD ESTATAL DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA



VELAMOS POR SU SEGURIDAD EN LA MAR

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

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

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

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

Teléfono de emergencias marítimas 24 horas: 900 202 202



Sociedad Estatal de
Salvamento y Seguridad Marítima



MEDIOAMBIENTE
ESTRATEGIA PARA LA
CONSERVACIÓN DE LA
DIVERSIDAD BIOLÓGICA

DIAGNÓSTICO
DE LAS COSTAS
Y EL MEDIO
MARINO

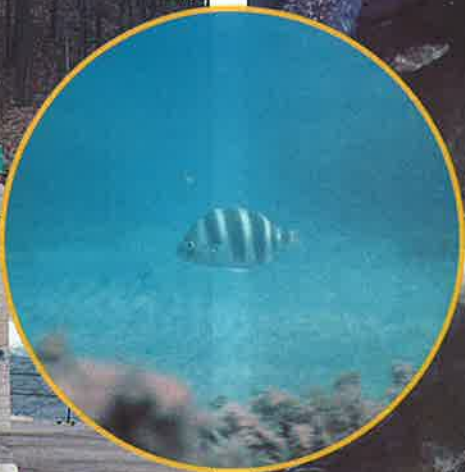


Dos años de trabajo, y tras numerosas reuniones en las que han participado representantes de las Administraciones, investigadores, organizaciones ecologistas, organizaciones empresariales, sindicatos y otras entidades sociales, han desembocado en la aprobación de un documento impulsado por Ministerio de Medio Ambiente sobre la "Estrategia española para la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica". La Estrategia, además de diagnosticar el estado de salud de nuestro patrimonio natural, identifica los procesos que están causando su deterioro así como el establecimiento de las directrices que deberán seguir los futuros planes sectoriales y programas específicos. Dedicamos nuestra atención a las costas y el medio marino, cuya diversidad biológica es una de las mayores de Europa.

RÍO de Janeiro, Brasil, fue el escenario donde, en 1990, se aprobó el Convenio sobre la Diversidad Biológica en la Conferencia de Naciones Unidas de Medio Ambiente y Desarrollo. El compromiso adquirido por España, tras su ratificación en diciembre de 1993, ha llevado a la elaboración de la "Estrategia española para la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica", ya que la adhesión lleva implícita la obligación de elaborar estrategias, planes o programas na-

cionales relacionados con sus objetivos.

Impulsada por el Ministerio de Medio Ambiente, la Estrategia cuenta con un amplio consenso sociopolítico, ya que han participado en su elaboración desde las Administraciones públicas –central, autonómica y local–, Organizaciones No Gubernamentales ecologistas, organizaciones empresariales, sindicatos, otras entidades sociales e investigadores que realizan sus trabajos en el Centro Superior de Investigaciones Científicas (CSIC),



Instituto Español de Oceanografía (IEO) y diferentes universidades.

La finalidad de la Estrategia es conseguir un desarrollo sostenible de la sociedad que suponga el mejor equilibrio posible entre el desarrollo y la conservación de los recursos naturales. Unos recursos en los que España es un país privilegiado, en cuanto a riqueza de hábitats y variedad de especies, pero que se ven sometidos a numerosos y variados problemas. Así, los casi 8.000 kilómetros de costas y los más de 95.000 kilómetros cuadrados de la plataforma continental española —hasta los 240 metros de profundidad—, se ven afectados por la contaminación química, la alteración física, la urbanización de cerca del 40 por ciento del litoral y la sobreexplotación de los recursos pesqueros.

Hábitats marinos

La diversidad biológica de las aguas costeras españolas es de las mayores de la Unión Europea, destacando la del Mediterráneo: su fauna y flora es el 7,5 por ciento de todas las espe-

El documento "Estrategia para la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica", impulsado por el Ministerio de Medio Ambiente, cuenta con un amplio consenso sociopolítico

cies marinas descritas, aunque su tamaño supone solamente el 0,8 por ciento del total de la superficie oceánica.

En el citado documento se señala que entre los ecosistemas más conocidos de la península Ibérica están los intermareales, de los que se dispone de registros desde inicios del siglo pasado. También son muy completos los conocimientos sobre organismos que tradicionalmente se han empleado o han tenido uso en la alimentación u otra utilidad valorada comercialmente. Son amplios, asimismo, los conocimientos acerca de la biología de especies sin interés comercial directo pero con importancia en los ecosistemas que ocupan. *Algunas es-*

pecies, por ejemplo, de algas, fanerógamas, esponjas, antozoos o poliquetos, tienen interés como bioindicadores en estudios de impacto de la contaminación sobre las poblaciones.

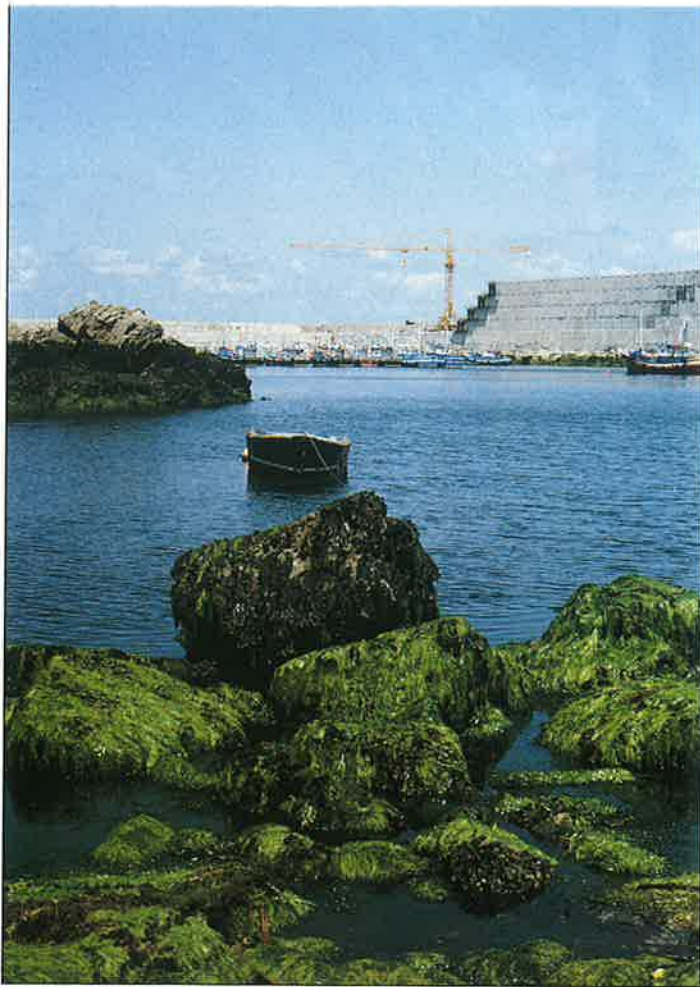
Siguiendo con el análisis de las especies marinas, la Estrategia se refiere a que *la mayor parte de los grandes grupos de invertebrados marinos del planeta están representados en nuestro medio marino. En total, hay más de 7.000 especies.* La zona donde se ha detectado una mayor diversidad de especies es la comprendida entre el estrecho de Gibraltar y el mar de Alborán, encontrándose en ella tanto especies típicamente mediterráneas como atlánticas, así como de la fauna norteafricana

na y algunos endemismos. En cuanto a los conocimientos sobre la riqueza de especies de las costas de la península Ibérica hay grandes diferencias derivado de los esfuerzos que se han dedicado a cada una de las áreas o regiones.

En cuanto a las especies que se encuentran amenazadas, según uno de los Protocolos del Convenio de Barcelona, figuran para el Mediterráneo 3 fanerógamas, 11 algas, 9 esponjas, 3 cnidarios, 3 equinodermos, 1 briozoo, 17 moluscos, 2 crustáceos, 15 peces, 6 reptiles, 15 aves y 19 cetáceos. *Más del 70 por ciento de estas especies pueden encontrarse en las costas españolas.*

Especies pesqueras

Sobre las especies de interés pesquero, se señala que es necesario separar las pesquerías propiamente españolas que se desarrollan dentro de las doscientas millas marinas, o zona económica exclusiva, y las que se desarrollan fuera de éstas, que son conocidas con el nombre del país o área geográfica más cercana a ellas. Respecto a



las primeras, *las pesquerías atlánticas de arrastre dirigidas a especies demersales de interés comercial, como el gallo, el rape, la cigala, la bacaladilla, se encuentran en estado de plena explotación, y la especie más característica de todas ellas, la merluza, es la que está considerada más sobreexplotada.*

En cuanto a las pesquerías de cerco, dedicadas a las capturas de especies pelágicas, hay que tener en cuenta además que las variaciones oceanográficas tienen una gran importancia en las oscilaciones de las poblaciones. Los datos sobre la sardina son muy preocupantes, como se ha destacado en diversas ocasiones desde estas páginas. Las especies del Mediterráneo soportan el esfuerzo de pesca de más de 5.000 barcos, en su mayor parte de pequeño tonelaje.

Con respecto a las pesquerías de fuera de la zona económica, destacar la grave situación del atún rojo, sobre el que pesan recomendaciones científicas para la reducción de sus capturas en el próximo trienio.

Las especies marinas están, entre otros problemas, amenazadas por la sobreexplotación pesquera, la destrucción de hábitats, la contaminación de las aguas y la degradación de los estuarios

El atún blanco roza los niveles de máxima explotación recomendable. El patudo empieza a dar síntomas de sobreexplotación, debido a una reciente estrategia de pesca consistente en aprovechar la costumbre de los ejemplares juveniles de concentrarse bajo objetos flotantes. En cuanto al pez espada, se sospecha que no puede seguir resistiendo el índice de capturas anuales al que está siendo sometido.

En cualquier caso, se señala en la Estrategia para la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica las capturas no son en muchos casos la causa exclusiva de la situación de amenaza de estas especies, sino que se añaden a otros factores, normalmente de alteración del hábitat, como, por ejemplo, la degradación de los estuarios.

Alteración del ecosistema

Las actividades pesqueras tienen una gran influencia sobre la actividad marina, ya que la extracción continuada de especies es un elemento que influye sobre la diversidad. Una

situación que, además, afecta a especies no objetivo. Algunas de estas consecuencias resultan poco conocidas, como son el desequilibrio en las cadenas tróficas así como los producidos en los fondos por determinados sistemas de pesca como el arrastre.

Los ecosistemas marinos, especialmente los costeros, *se ven además afectados por actividades relacionadas con otros sectores, como la industria, la agricultura y el turismo que tienen lugar tanto en la propia región costera como en regiones alejadas del interior.* La modificación de los ambientes litorales, como la construcción de puertos, espigones, la creación de playas, los dragados de fondos, la urbanización de cerca del 40 por ciento del litoral... tienen un impacto directo sobre la diversidad.

La Estrategia también se detiene en los efectos de la acuicultura, que entraña un enorme potencial como complemento de la actividad pesquera. *Puede llegar a tener consecuencias negativas sobre el medio natural a través prin-*



Espacios marítimos protegidos

Nombre	Figura	Fecha de declaración	Situación	Superficie (Km ²)
Bahía de Palma	Reserva de pesca	1982	Baleares	20,00
Isla de Tabarca	Reserva marina	1986	Alicante	14,00
Punta Sonabia (Isla de Mouro)	Reserva de pesca	1986	Cantabria	1,00
Maro (Cerro Gordo)	Paraje natural	1989	Granada	12,20
Islas Medas	Reserva marina	1990	Girona	5,50
Islas Columbretes	Reserva marina	1990	Castellón	44,00
Archipiélago de Cabrera	Parque nacional marítimo-terrestre	1991	Baleares	87,00
Cap Negre	Reserva marina	1993	Girona	0,50
Cabo San Antonio	Reserva marina	1993	Alicante	2,50
Cabo de Palos (Islas Hornigas)	Reserva marina	1995	Murcia	18,90
Isla Graciosa (Islotes norte de Lanzarote)	Reserva marina	1995	Lanzarote (Canarias)	707,00
Cabo de Gata (Níjar)	Reserva marina	1995	Almería	120,00
Salinas de Ibiza (Formentera y Freus)	Reserva natural	1995	Baleares	
Punta de la Restinga y mar de las Calmas)	Reserva marina	1996	Isla de El Hierro (Canarias)	7,50
Isla de Alborán	Reserva marina Reserva de pesca	1997 1997	Mar de Alborán Mar de Alborán	4,30 490,00

Fuente: Recopilación de J. Corral.

principalmente de tres tipos de procesos: la alteración del equilibrio químico de los sistemas así como procesos de contaminación, la alteración del equilibrio biológico por introducción de especies foráneas, agentes patógenos e invasión del reservorio genético de las poblaciones silvestres, y finalmente, la alteración del equilibrio físico por construcciones e intervenciones sobre el relieve costero.

Además de diagnosticar el estado de salud de nuestro patrimonio natural e identificar los procesos que están causando su deterioro y los sectores productivos que los están provocando, la Estrategia establece un marco general para la política nacional de conservación y utilización sostenible de la diversidad biológica, indicando las directrices que deberán seguir los futuros planes sectoriales y programas específicos que tendrán que poner en marcha las distintas administraciones y los agentes implicados. *Estos planes deberán estar elaborados en un plazo máximo de tres años y contener un calendario de aplicación, con el horizonte máximo del año 2010.*

Aunque, como se señala en la Estrategia, el Estado debe ejercer en aguas exteriores sus competencias, nada impide realizar convenios de gestión con las Comunidades Autónomas costeras. En este sentido, será de gran utilidad la prevista creación de un Centro de Bio-diversidad Marina del Mediterráneo, para lo que se ha ofrecido la Comunidad Autónoma del País Valenciano. Este Centro deberá coordinar sus esfuerzos con los del recientemente creado Instituto de Biodiversidad y Biología Evolutiva José Cavanilles de la Universidad de Valencia, el Centro SEHUMED, el Instituto de Ecología Litoral de El Campello (Universidad de Alicante), el Instituto Español de Oceanografía y el Instituto de Ciencias de Mar (CSIC, Barcelona).

Se ve como urgente la creación de un Comité con representantes de los Ministerios de Medio Ambiente y de Agricultura, Pesca y Alimentación, en particular del Instituto Español de Oceanografía y de las Comunidades Autónomas costeras del Medite-

La Estrategia establece un marco general para la política de conservación y utilización sostenible de la diversidad biológica, hace un diagnóstico de su estado de salud y analiza los procesos de deterioro y los sectores que lo provocan

rráneo, para la articulación de medidas aplicables en las reservas y santuarios del Mediterráneo, red en la que se integraría el Parque Nacional del Archipiélago de Cabrera y la Reserva de las Islas Chafarinas. Un sistema equivalente se institucionalizaría en su momento en el Atlántico, cuando se negocie el Protocolo de Biodiversidad en el marco del Convenio para la prevención de la contaminación marina (Oslo-París) de 1993; y probablemente un tercero en colaboración con la Comunidad Autónoma de Canarias.

Ésta es la primera vez que se hace un diagnóstico de la situación a escala de todo el Estado, y del que aquí se ofrece la parte referida al medio ambiente marino. La situación actual no puede considerarse como satisfactoria. Esperemos que la Estrategia para la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica sirva como punto de partida para transformar esta situación. ■

Raúl Gutiérrez.



MEDIOAMBIENTE
DECLARACIÓN DE
BARCELONA DE LA RED DE
ONGs DEL MEDITERRÁNEO

POR UN
DESARROLLO
SOSTENIBLE



Convocado por MED Fórum, la "Red de Organizaciones No Gubernamentales del Mediterráneo para la Ecología y el Desarrollo Sostenible", tuvo lugar en Barcelona el V Fórum Ambiental del Mediterráneo, en el que participaron 86 ONGs de 24 países bañados por este mar. En él se discutió el Programa de actuación para los próximos años que seguirán sus miembros a fin de tratar de resolver los principales problemas que sufre la región.

El Mediterráneo, cuna de civilizaciones, es poseedor de una rica biodiversidad que está sometida a graves riesgos y amenazas. Más de 10.000 especies marinas y 25.000 especies vegetales, de las que la mitad son endémicas, constituyen un claro ejemplo de esta riqueza. La población que se asienta sobre su franja litoral —una zona de unos 50 kilómetros— asciende a unos 140 millones de personas, a los que hay que añadir otros 200 millones de turistas. La enorme presión demográfica, unida a que la zona litoral constituye un ecosistema muy rico pero extremadamente vulnerable, es un ejemplo de las amenazas que pesan sobre dicha biodiversidad.

Algunos datos sirven para situar mejor esta amenaza: más del 46 por ciento de la población costera carece de estaciones de depuración de aguas y se calcula que un 80 por ciento de la contaminación que llega al Mediterráneo es de origen terrestre (casi el 60 por ciento llega de Francia, Italia y España); el Mediterráneo, con el 0,7 por ciento de la superficie de los mares de la Tierra, alberga el 35 por ciento del comercio de hidrocarburos, el 15 por ciento de productos químicos, el 17 por ciento del comercio mundial y cerca del 70 por ciento de la contaminación del petróleo proveniente de descargas por tareas rutinarias; estamos ante un mar prácticamente cerrado, que tarda cerca de noventa años en renovar sus aguas; tan sólo el 1



por ciento del litoral mediterráneo está protegido.

Otra de las graves amenazas radica en la aportación de residuos sólidos que llegan al mar. En el delta del Nilo se estima que la generación de residuos sólidos será, a fines de la década, de 16.920 toneladas diarias; en el mar de Mármara, de 5.670; y en el nordeste de España y sureste de Francia, de 4.200 toneladas por día. La erosión del suelo es un problema cada vez más acuciante.

En el documento aprobado en el V Fórum Ambiental del Mediterráneo, se destaca que ante estos y otros muchos problemas que afectan al Mediterráneo, *los organismos oficiales internacionales han elaborado un conjunto de programas que destacan en general por sus buenas intenciones, grandes declaraciones y pocas realizaciones, aunque han servido para sensibilizar a las diferentes Administraciones y a los ciudadanos en general.*

Medidas concretas

Se hace urgente, pues, la adopción de medidas concretas.

“Los programas elaborados por los organismos oficiales internacionales para la protección del Mediterráneo destacan en general por sus buenas intenciones, grandes declaraciones y pocas realizaciones”

En este sentido, el Programa de Actuación aprobado apoya los contenidos del Convenio de Barcelona para la protección del Mediterráneo, así como los Protocolos que lo desarrollan, al tiempo que se denuncia *la falta de voluntad política de la mayoría de los Estados miembros por aplicarlos.* Y es que, a día de hoy, seis de siete tratados no han sido ratificados por un número suficiente de Estados como para que entren en vigor. Las ONGs reclaman la inmediata ratificación de dichos tratados con el fin de que puedan entrar en vigor lo antes posible, especialmente el Programa de Acción Estratégico sobre la lucha contra la contaminación causada por actividades en tierra, donde se fijan los plazos concretos y presupuestos para mejorar la situación del Mediterráneo.

Asimismo, se reclama un mayor apoyo a la región mediterránea por parte de la Unión Europea, iniciado con la Conferencia Euromediterránea de Barcelona y concretado en el Programa MEDA. Igualmente, se reclama un compromiso político de las instituciones internacionales y nacionales más decidido en la aplicación de los grandes convenios internacionales para mejorar el medio ambiente de la cuenca mediterránea.

La situación es calificada como grave, dado el deterioro preocupante de su entorno natural y cultural. Ante esta situación, las ONGs reunidas en el V Fórum Ambiental del Mediterráneo propugnan el establecimiento de un marco de coopera-

ción regional para luchar contra las profundas desigualdades existentes en la región. Proponen un Plan de acciones prioritarias centradas en seis temas principales: la gestión integrada del agua, la gestión integrada y sostenible del litoral; la lucha contra la desertización; la protección de la biodiversidad; el turismo sostenible en la cuenca mediterránea y la gestión de los residuos.

En el Programa de actuación se establece una estrategia sobre la gestión integrada del agua que debería concretarse antes del 2002 en un nuevo Protocolo dentro del Convenio de Barcelona, así como aplicar y cumplir los acuerdos del Programa de Acción Estratégico sobre la lucha contra la contaminación causada por actividades de origen terrestre. Se propone la eliminación de los vertidos de aguas residuales al mar de forma progresiva antes del 2025, fijando compromisos que permitan que las ciudades de la Unión Europea de más de 10.000 habitantes depuren sus aguas antes del año 2005. El resto de las ciudades que no pertenecen a la Unión Europea, con una población de más de



100.000 habitantes, deben tener antes del 2005 instalado un sistema de saneamiento para el tratamiento de sus aguas, y las de más de 50.000, para antes del 2010.

La fuerte presión que ejerce el turismo en el litoral de la cuenca mediterránea es otro de los factores que están contribuyendo al grave deterioro de esta zona. Baste decir que en 1996, el número de turistas que llegó hasta el litoral mediterráneo fue de 183 millones, lo que representa el 30 por ciento del total mundial, generando unos 24 millones de metros cúbicos de aguas residuales. Si se tiene en cuenta que más del 46 por ciento de la población costera carece de estaciones de depuración, se podrá tener una idea aproximada de la presión que, sólo en este aspecto, ejerce el sector turístico.

Por ello, otras de las acciones prioritarias se centra en la solicitud de adopción de mecanismos de control que eviten la masificación y la concentración respetando la capacidad de carga del territorio. Para conse-

La Red de ONGs del Mediterráneo para la Ecología y el Desarrollo Sostenible está compuesta por 86 organizaciones No Gubernamentales de 20 países mediterráneos y cuatro adyacentes

guirlo, el turismo debe ser planificado con criterios de sostenibilidad, para que sea ecológicamente viable a largo plazo y socialmente justo en cuanto a la redistribución de la riqueza que genera.

Protección de las zonas costeras

Por lo que respecta al litoral, se promueve un nuevo Protocolo del Convenio de Barcelona que contenga medidas reguladoras y legislativas impulsoras de leyes nacionales que permitan una gestión integrada y sostenible de las zonas costeras. También se solicita la adopción de medidas que limiten el crecimiento urbanístico de las zonas costeras, declarando con figuras de protección estrictas un mínimo del 20 por ciento del litoral marítimo-terrestre.

El desarrollo del Protocolo ZEP del Convenio de Barcelona es otro de los puntos propuestos en este apartado, especialmente por lo que se refiere a las Zonas Especialmente Protegidas

de Importancia Mediterránea (ZEPIM). En cuanto a estas zonas, y con el fin de proteger la biodiversidad, se propone la designación, como mínimo, de cien Zonas Especialmente Protegidas de Importancia Mediterránea, con suficiente grado de protección y dotadas de recursos técnicos, económicos y humanos antes del 2002.

Éstos son, en síntesis, algunas de las acciones prioritarias contenidas en el Programa de Actuación de los miembros del MED Fórum, debatido en el V Fórum Ambiental del Mediterráneo, y las ONGs participantes se comprometen a defender y a convertir las acciones prioritarias en proyectos concretos a realizar en sus respectivos países, buscando la participación de los diferentes sectores sociales y económicos y muy especialmente de la sociedad civil. El gran objetivo perseguido es el siguiente: disfrutar de un Mediterráneo lleno de vida para sus actuales habitantes y para las generaciones futuras. ■

Raúl Gutierrez



MED Fórum

MED Fórum, Red de ONGs del Mediterráneo para la Ecología y el Desarrollo Sostenible, es una organización creada en Barcelona en 1995, donde tiene su sede, y que comprende en la actualidad a 86 Organizaciones No Gubernamentales de 20 países de las dos orillas del Mediterráneo (España, Francia, Mónaco, Italia, Eslovenia, Croacia, Yugoslavia, Albania, Grecia, Turquía, Chipre, Líbano, Palestina, Israel, Egipto, Libia, Malta, Túnez, Argelia y Marruecos) y de cuatro países adyacentes (Portugal, Mauritania, Andorra y Jordania).

El I Fórum tuvo lugar en Barcelona, en 1991, por iniciativa de la ONG catalana EcoMediterrània. En el III Fórum, en el que, ante las demandas de numerosas organizaciones ecologistas, participaron 80 ONGs de 18 países de la región, se acuerda la creación del MED Fórum, con la intención de vincular de forma más estable a todos los participantes. El objetivo con el que surge es *promover la defensa y la protección del medio ambiente en un marco de desarrollo sostenible en la región mediterránea.*

MED Fórum promueve –según ellos mismos señalan– campañas de concienciación y defensa del medio ambiente, realiza programas de cooperación de desarrollo sostenible, hace de interlocutor ante los

gobiernos y organismos internacionales, impulsa el debate medioambiental organizando encuentros y promueve actividades que contribuyan a la difusión y sensibilización de los valores ambientales. Esta Red de ONGs es miembro de pleno derecho, entre otras, de la Comisión del Mediterráneo para el Desarrollo Sostenible, miembro observador del Plan de Acción del Mediterráneo del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PAM-PNUMA), y ha solicitado su entrada en organismos como el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas (ECOSOC) o la Comisión de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas (CSD).

En los escasos cuatro años de vida del MED Fórum se ha alcanzado, según afirman, uno de sus principales objetivos: recordar en todos los foros internacionales que el Mediterráneo existe y se encuentra amenazado. *Nos hemos convertido en una de las "voces del Mediterráneo" ante los organismos internacionales, proporcionando a las organizaciones del MED Fórum una plataforma para actuar en el ámbito internacional con una fuerza y profundidad difíciles de conseguir si trabajasen de forma aislada.* ■

R. G.

20, 21, 22 Y 23



BURELA (Lugo)

EXPOMAR 99

FERIA MONOGRÁFICA NÁUTICO-PESQUERA

PESCA

- Industria naval: construcción y reparación
- Cámara de máquinas
- Equipamientos de cubierta, casco y carga
- Electricidad y electrónica naval
- Equipamientos de proceso y conservación en buques pesqueros
- Equipamientos especiales para buques
- Acuicultura. Otras actividades

NÁUTICA

- Embarcaciones a vela y motor
- Lanchas
- Embarcaciones neumáticas
- Motores náuticos
- Electrónica náutica
- Puertos deportivos
- Organismos oficiales, Federaciones, Asociaciones
- Clubes náuticos
- Turismo náutico-deportivo
- Windsurf
- Motos acuáticas
- Pesca deportiva

Jornadas técnicas ● Trofeo de vela EXPOMAR 99 ● Exposiciones ● Otras actividades

Organiza: FUNDACIÓN EXPOMAR. Oficina: Rúa do Ril, 2. Entlo. 27880 BURELA

Domicilio social: Rúa Pardo Bazán, 6. 27880 BURELA. Tel. 982 586 232, Fax: 982 585 182- 585945

Colaboran y patrocinan:

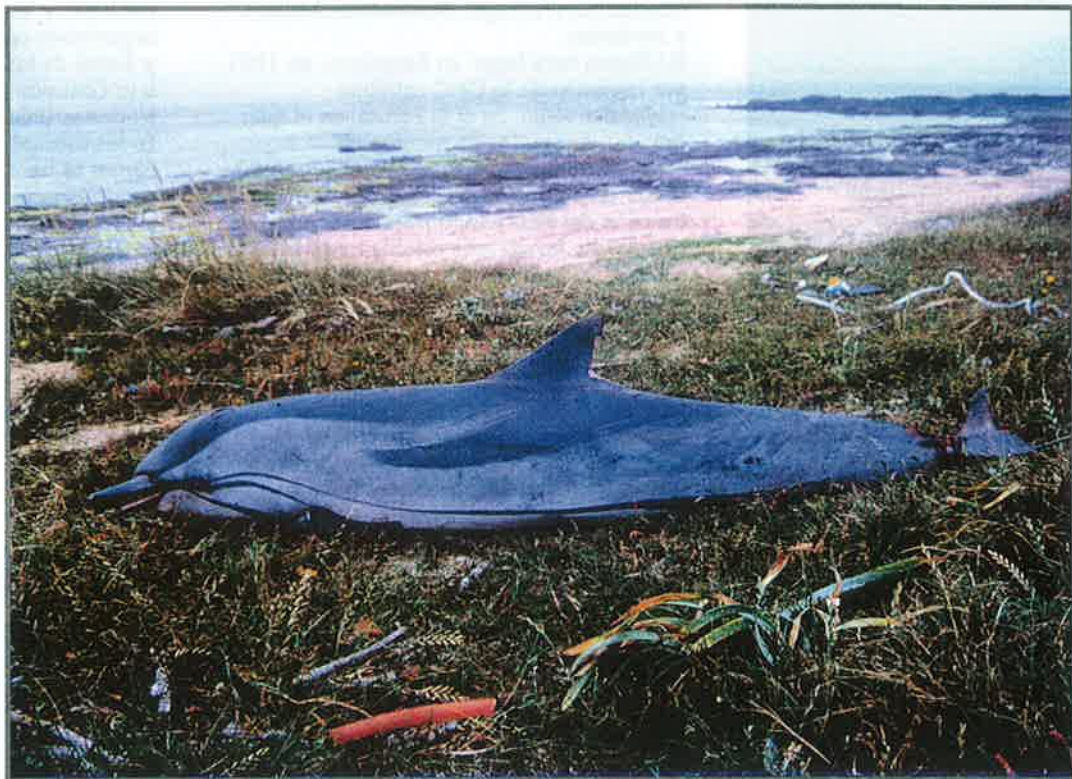




CETÁCEOS

HACIA EL 2000

La atención sobre los cetáceos de los océanos mundiales aumentó desde finales de la década de los 80. Este hecho fue propiciado por el incremento de la información al gran público en todo tipo de medios de comunicación, sobre todo en los medios audiovisuales. Se divulgaron importantes trabajos sobre la vida marina como las filmaciones realizadas por Ives Cousteau o las películas de alto sentimiento hacia estos animales como "Liberad a Willy" o la reedición de "Flipper".



LA puesta en marcha de las campañas promovidas por los grupos ecologistas en contra de la caza de la ballena a principios de la pasada década fue un hecho fundamental en el aumento de la divulgación de los cetáceos, campañas que desde 1985 continúan con la permanencia de la caza por parte de algunos países bajo la denominación de caza científica.

En esta ambiente se desencadenó una mayor atención sobre las ballenas y delfines que se vio reflejada en la aparición de diversos grupos de trabajo en España que comenzaron a recopilar datos y a iniciar investigaciones sobre los delfines y ballenas varados o avistados.

Grupos de trabajo

Hoy en día existen grupos de trabajo cetológicos en la práctica totalidad de Europa, integrados en la European Cetacean Society. En España existen grupos de trabajo desde hace casi una década en Cataluña: el Centro de Recuperación de Animales Marinos, CRAM, que atiende a los cetáceos varados, y también la Universidad de Barcelona. En Canarias: la Sociedad para el Estudio de los Cetáceos. En Andalucía: el Centro de Recuperación de Animales Marinos y el Proyecto Alnitak. En Galicia: la Coordinadora para el Estudio de Mamíferos Marinos, CEMMA. En Asturias: la Universidad y la Coordinadora para el Estudio y Protección de

Animales Marinos, CEPES-MA. En Cantabria: El Museo del Cantábrico.

Los grupos de trabajo del Atlántico español y portugués se unieron en un proyecto denominado ATLANCETUS mediante el cual se elabora un listado común de cetáceos varados. Esta coordinación se va mejorando poco a poco y afianzándose, sobre todo intentando cubrir zonas de las que casi no existe información como la costa de Euzkadi. La tendencia es conseguir una coordinación única en el sur de Europa. El objetivo fundamental es garantizar el registro de varamientos durante años para analizar así la dimensión de la mortalidad de estos animales y detectar anomalías en los años futuros.

Pero para la tarea de atención a los cetáceos varados y la investigación, a pesar de toda esta buena situación potencial, la falta de medios y la escasa implicación de las Administraciones e Instituciones en este tema hace que aún se ignore demasiado para conocer la verdadera dimensión de la problemática de los cetáceos y poner las bases de su solución.

Si bien la Junta de Andalucía o la Generalitat de Catalunya prestan apoyo e inversión a los grupos de trabajo de sus zonas respectivas, en otros casos como en el de la Xunta de Galicia la Administración permanece impassible ante esta situación (Galicia recopila el mayor número de cetáceos varados de toda la Península con una me-

dia anual superior a los 130 ejemplares) y se niega a asumir las responsabilidades que le corresponden. En el caso de Galicia es la Comunidad Europea la que, a través de un centro de investigación (Instituto de Investigaciones Marinas-CSIC) y con la colaboración de los voluntarios de CEMMA, presta apoyo en la atención de los cetáceos de sus costas.

El problema y el método de abordarlo

El movimiento alrededor de los cetáceos existente en la actualidad es mucho más amplio que el impulsado anteriormente (por ejemplo contra la caza de ballenas) en el sentido de que se contempla el medio marino y todos sus componentes en su globalidad, aunque los cetáceos abanderan la mayoría de las preocupaciones (mortalidades masivas, epizootias, capturas en faenas pesqueras, captura de túnidos bajo delfines, observación de cetáceos en libertad, definarlos, etcétera.).

Un hecho importante que se aprecia en las actuales circunstancias es cómo se aborda la verdadera dimensión de la problemática, que salvo contadas excepciones (como el caso de las redes de deriva) no se enfrenta directamente contra los propios trabajadores del mar como los causantes de los males de los cetáceos. En este caso marineros y estudiosos o naturalistas intentan, o deberían intentarlo, ir en el mismo barco, ya que la cuestión de los mares es común para todos.

La raíz del problema actual consiste en la limitación de los recursos que tanto perjudica a la propia explotación como a los depredadores naturales que desde tiempo inmemorial viven del mismo recurso. Animales y humanos son competidores sobre el mismo recurso en el mar, pero las condiciones no son iguales, por lo que habitualmente siempre sale perjudicado el más débil, en este caso los delfines; como consecuencia, la modernización de los méto-



Es necesario adoptar decisiones consensuadas para salvar los mares o, en el futuro, los océanos serán un desierto más del planeta

dos de captura ha traído consigo un aumento de las capturas accidentales.

El planteamiento actual es que contando con la colabora-

ción de todo el colectivo humano que vive del mar (trabajadores, empresarios o investigadores), es necesario realizar una valoración del potencial del recurso, una valoración de

la extracción, para que ésta sea racional y no lo agote, pero también una valoración del impacto de las acciones de extracción en las comunidades naturales de especies acompañantes no objeto de explotación, así como de sus depredadores.

Debemos mantener un fluido diálogo con la finalidad de estudiar la situación y garantizar la supervivencia de los recursos marinos para la supervivencia y el crecimiento de la comunidad humana (alimentación de la población, industria de transformación, etc.) y también para garantizar la diversidad biológica.

La relación de los cetáceos y el mar

Actualmente la situación de los cetáceos en el mundo refleja la situación de los mares y océanos, y los varamientos de animales, reflejo de su mortalidad, nos indican la gravedad de cada situación. Comenzamos a conocer la mortalidad en actividades pesqueras, aún no valorada en nuestras aguas, conocemos la mortalidad a causa de macrocontaminantes (plásticos o vertidos de petróleo), pero también empezamos a conocer



las consecuencias de las sustancias tóxicas acumuladas en los cuerpos de los cetáceos a pesar de no conocer su exacta magnitud.

Las mortalidades masivas de mamíferos marinos pueden tener graves consecuencias para poblaciones pequeñas como la reciente mortalidad de focas monje, al borde de la extinción. Aunque se desconocen las causas exactas, hay algunas teorías que apuntan a una excesiva acumulación de contaminantes en sus cuerpos. Independientemente de este hecho, lo que sí es cierto es que los análisis realizados sobre poblaciones costeras de cetáceos en lugares altamente industrializados reflejan que los niveles de metales pesados o tóxicos organoclorados (PCB) superan todo lo conocido has-



ta ahora en otros vertebrados terrestres.

La otra cara de la moneda es la influencia que la contaminación de los cetáceos tiene en las comunidades humanas que se alimentan de su carne, como ocurre en pueblos circumpolares o en las Islas Faroe. Las autori-

dades recomiendan la limitación en la ingestión de este tipo de carne a las mujeres gestantes.

Reflexión final

Todo lo hasta aquí expuesto debería hacernos reflexionar sobre cuestiones más trascendentales, sobre la propia super-

vivencia como población humana en el planeta o sobre la propia supervivencia del planeta mismo. La lección que deberíamos sacar de todo lo que los cetáceos nos enseñan es que o bien adoptamos soluciones consensuadas entre los diferentes colectivos que tienen sus miras o intereses en el mar, o el futuro promete un desierto más en el planeta, un desierto llamado océano.

A las puertas del año 2000, además de atender a los grandes acuerdos mundiales sobre el mar y sus especies, hay que procurar actuar a nivel local y convencer a todos los implicados, incluidas las diferentes Administraciones, de que es necesario invertir para obtener conocimientos, divulgarlos para influir en las actitudes negativas para el medio marino y finalmente actuar sobre el medio o las especies para poder seguir viviendo en y del mar. ■

Alfredo López Fernández
Biólogo

PREVISIONES Y RECOMENDACIONES PESQUERAS

MAR MEDITERRÁNEO



SERVICIO DISPONIBLE

24 horas

Investpesc analiza continuamente las imágenes Satélites captadas por la Estación Receptora satélite y siempre dispone de la última información sobre el régimen hidrológico del Mediterráneo.

Hay dos formas de obtener nuestra información:

Servicio Automático, aquí se ofrecen las recomendaciones pesqueras por 9 zonas del Mediterráneo Occidental. La información se actualiza cada 12 horas y contiene los datos sobre la posición de las zonas más favorables para la pesca, sobre la distribución de las zonas del gradiente de temperatura y sobre las mareas. Tel.: **906 423 523**, el coste de llamada 122 ptas. minuto.

Contratación del servicio, en este caso Investpesc trabaja individualmente con el usuario y prepara la información por encargo. Precio de abonamiento - 50.000 ptas. mes.

INVESTPESC S. L.

C/ León, 6

28014 Madrid

E-mail: investpesc@ibm.net

Tel.: 63 948 76 97

fax: 91 429 57 05

Al amparo del II Acuerdo Nacional de Formación Continua

I ACUERDO FORCEM DE PESCA

La Confederación Española de Asociaciones Pesqueras (CEAPE), la Asociación de Empresarios Marítimos y Pesqueros (EMPA), y los Sectores Federales del Mar de la Unión General de Trabajadores y de Comisiones Obreras han suscrito el primer Acuerdo de Formación Continua del Sector de la Pesca, que estará en vigor hasta el año 2000 y del que se beneficiarán unos 15.000 trabajadores.

EL primer Acuerdo Forcem para el sector pesquero fue firmado el pasado mes de septiembre por las dos asociaciones patronales y los dos sindicatos y su vigencia se extiende desde el año 1997 al 2000, ambos inclusive. El ámbito territorial de este acuerdo será el territorio nacional y los buques de bandera española.

En las previsiones de las entidades promotoras ocupan un lugar destacado los cursos de prevención contra incendios y los de supervivencia, que son los más demandados por los marineros, junto a los cursos que proporcionan un mejor conocimiento y práctica en el tratamiento y manipulación del pescado. Todas las acciones formativas se financiarán según los criterios que establezca la Fundación para la Formación Continua.

Los planes de formación



podrán ser de empresas o agrupados y deberán elaborarse conforme a los siguientes criterios de selección:

1. Prioridades en las acciones formativas a desarrollar. Entre éstas se señalan los cursos profesionales obligatorios, formación en materia de seguridad laboral, cursos referidos a la seguridad de la vida en la mar

y de la calidad del trabajo y la formación polivalente.

2. Colectivos de trabajadores preferentemente afectables. Se consideran como tales todos los trabajadores del sector de la pesca y, preferentemente, los embarcados en buques con pabellón nacional.

3. Centros de formación disponibles. Lo serán los

centros de trabajo, así como todos aquellos centros de formación, públicos o privados, que cuenten con las necesarias homologaciones y permisos administrativos.

Éstas serán algunas de las tareas que tendrá que resolver la Comisión Paritaria Sectorial de Pesca, constituida al efecto, que está formada por cuatro miembros por cada una de las organizaciones firmantes. La Comisión tendrá un presidente y un secretario elegidos entre sus miembros, cargos que serán rotatorios y tendrán un año de duración.

El primer Acuerdo Forcem de Pesca se inscribe en las previsiones del segundo Acuerdo Nacional de Formación Continua y en las del Título tercero del Estatuto de los Trabajadores. ■


M. V.



**Seguridad marítima
y defensa del entorno**



**ECOPORT,
PROYECTO ESPAÑOL
DE DEFENSA DEL
MEDIO AMBIENTE**



Valencia lleva a cabo, con la máxima financiación UE, una metodología que implica a todas las empresas del tráfico portuario.

Los puertos se convierten en eslabones fundamentales de una estrategia comunitaria de desarrollo sostenible del transporte, y un novedoso proyecto medioambiental de la Autoridad Portuaria de Valencia, el ECOPORT, empieza a funcionar después de haber obtenido la máxima financiación de la Comisión Europea.

El objetivo de ECOPORT es el desarrollo de una metodología para que las diferentes empresas de la Comunidad Portuaria cumplan un Sistema de Gestión Medioambiental, tomando como referencia el europeo de Ecogestión y Ecoauditoria, de 1993.

La dirección del proyecto, con financiación de Bruselas, correrá a cargo del Departamento de Seguridad, Conservación y Medio Ambiente de la Autoridad Portuaria de Valencia y la Fundación Instituto Portuario de la Comunidad Valenciana. Los puertos de Marsella, Génova, Lisboa y El Pireo se han implicado en el proyecto.

PESE a la existencia del Reglamento Comunitario 1863/93 y el ISO 14.000, la gestión portuaria sigue adoleciendo de una herramienta medioambiental de uso generalizado para el común de usuarios del puerto y la cadena logística. Puede decirse que los crecientes incrementos de tráfico de mercancías y el despacho portuario han sorprendido las previsiones de orden medioambiental y se necesita una enérgica actuación, lo mismo en sistemas que en formación de técnicos y expertos a su servicio.

ECOPORT: "Hacia una Comunidad Portuaria Respetuosa con el Medio Ambiente" quiere hacer un diseño realista de las necesidades, lo mismo entre comunitarios que entre países no miembros, pues el transporte marítimo mundial se ha hecho uno e indivisible frente a los retos de defensa del entorno. Ha pasado a significar una de las prioridades del Programa Europeo LIFE, que se ocupa de las acciones innova-



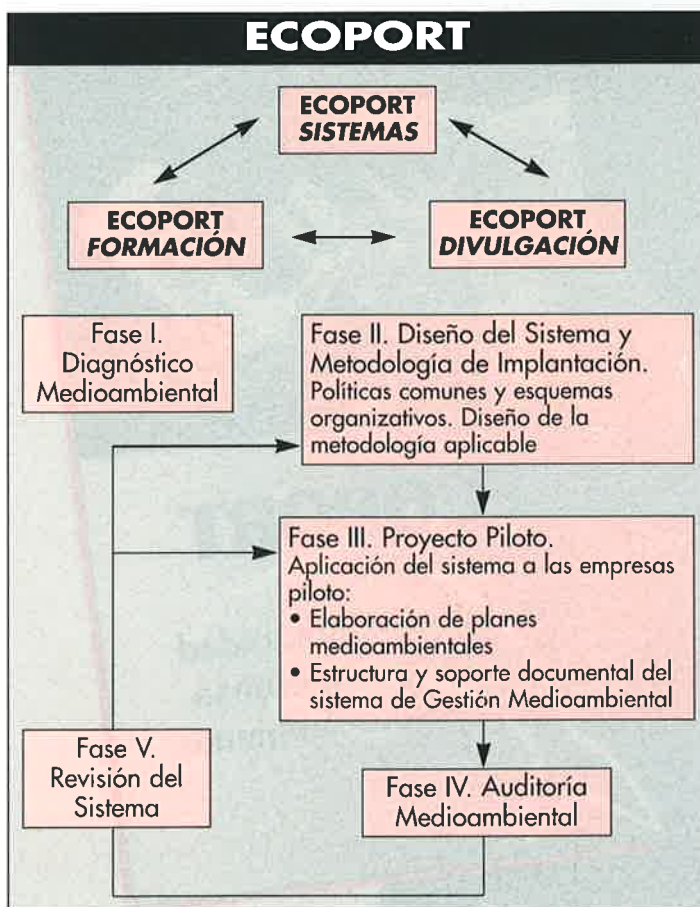
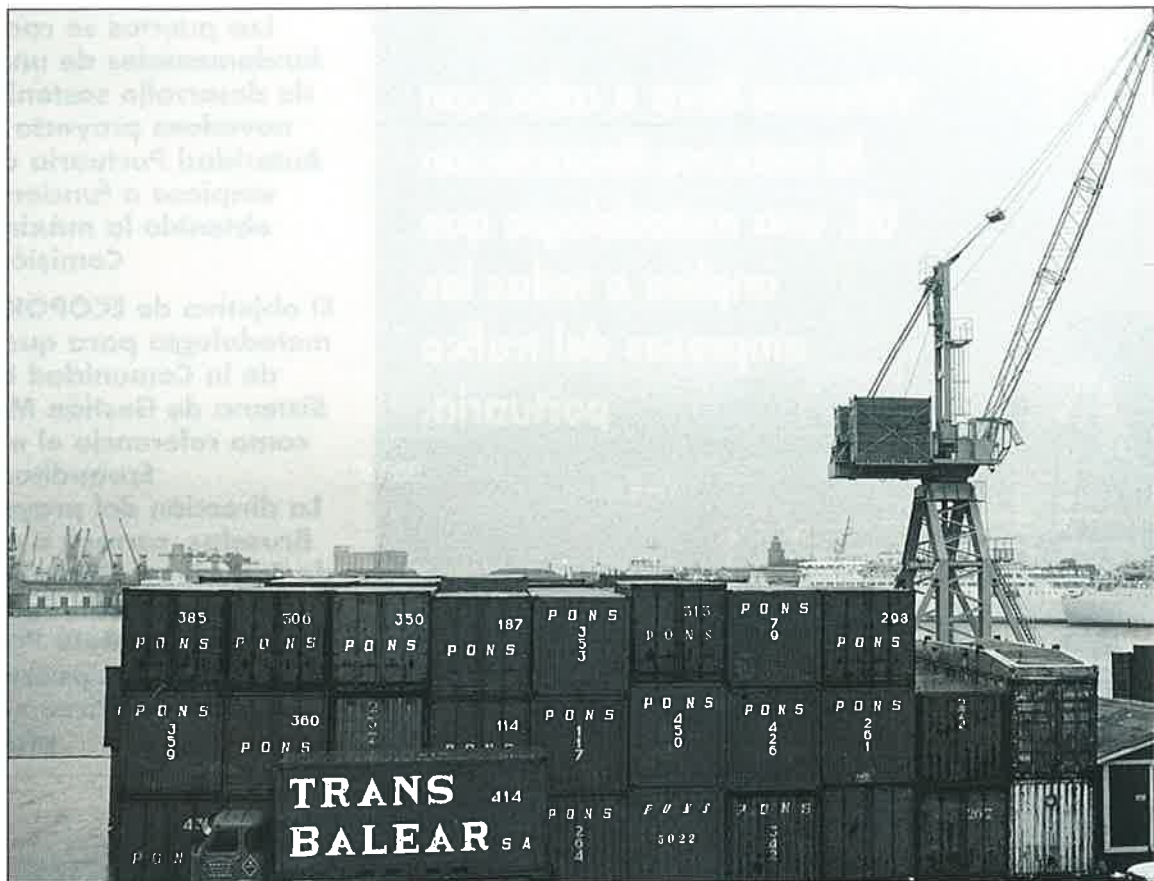


Marsella, Génova, Lisboa y El Pireo se suman a esta experiencia-piloto, ampliable a todo el ámbito marítimo europeo.

doras para el desarrollo sostenible en actividades industriales, ya que en ningún lugar más que los puertos se produce tan variopinta acumulación de trabajos y tránsitos afectados al entorno.

La importancia medioambiental de los puertos y su peso específico en las cadenas de producción y consumo ha sido remarcada por las autoridades portuarias europeas EUROPHAR y EUROMAR, que la consideran como el principal desafío –para hablar en términos de sostenibilidad– del transporte marítimo. Y el proyecto español ECOPORT se ha concedido un plazo de 24 meses para hacer un completo diseño de las necesidades, ya que “la concienciación existe, y sólo es preciso dotar una serie de instrumentos de prevención, formar auditores medioambientales y unificar los esfuerzos de las múltiples empresas que confluyen en el recinto portuario”.

Y, en atención a esta triple necesidad, ECOPORT deslinda sus actuaciones en Sistemas, Formación y Divulgación, y trata de hacer un estudio “muy pegado al terreno, interviniendo las distintas industrias e instituciones portuarias”, que culminará ultimando “el Sistema



Juan Antonio Mompó, Presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia.

de Gestión Medioambiental con que deben unificarse todas las actividades portuarias”. Generalizar los resultados y experiencias, hacer un buen seguimiento de los mismos, desde las propias empresas concernidas, y crear una tradición de buenas prácticas en el recinto



portuario, serían los principales logros de esta experiencia-piloto, iniciada a finales de noviembre último.

Un proyecto sin precedentes en Europa

Para el presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia, Juan Antonio Mompó, "nos hallamos muy ilusionados, porque ECOPORT es un proyecto sin precedentes en Europa y aporta una metodología integral de respeto al medio ambiente, así que hemos tratado de aglutinar a empresas representativas de los diversos tipos de actividades que convergen en el puerto..."

El primer gestor de la Autoridad Portuaria valenciana explicó a la Revista MAR que "se han seleccionado empresas de contenedores, recogida de residuos oleosos, almacenamiento de hidrocarburos, actividades logísticas, molturación y refino de aceites, almacenamiento de graneles aptos para



El puerto, núcleo industrial de primera magnitud

El programa comunitario LIFE asocia a los puertos y su entorno en preferente lugar de la política medioambiental y el transporte comunitario, ya que "la creciente globalización de la economía ha hecho escalar hasta el 80 por ciento las mercancías transportadas por vía marítima".

La complejidad de su estructura (Autoridad Portuaria, Aduanas, Inspección Sanitaria, etc.), la presión social de las áreas metropolitanas anexas y sus sensibles ecosistemas sitorales hacen del puerto "un núcleo industrial europeo de primera magnitud y atención medioambiental".

Servicios "más seguros y ambientalmente más saludables" es la idea-fuerza de este esfuerzo pionero de los expertos de la Autoridad Portuaria de Valencia.

La máxima financiación prevista por Bruselas

La Autoridad Portuaria de Valencia, empresa pública que gestiona y administra los puertos de Valencia, Gandía y Sagunto, ha merecido "la máxima financiación prevista (419.540,30 ecus/70.200.000 ptas.) para su proyecto "ECOPORT-Una Comunidad Portuaria respetuosa con el Medio Ambiente", seleccionado entre más de 600 programas que presentaron los 15 países miembros.

El Comisario Europeo de Medio Ambiente, Ritt Bjerregaard, valoró la propuesta española en una primera lista "corta", pronto refrendada por expertos independientes como "interesante y novedosa".

el consumo, etc., ya que ésta es una convocatoria abierta y multidisciplinar, como se merecían las características del proyecto y la preocupación general por el entorno... No se trata de patrimonializar nada, sino de abrir un abanico de sensibilidades, porque el medio ambiente es de todos, y el vigoroso aumento de actividad de nuestros puertos recomienda un esfuerzo suplementario en favor del entorno. Ello habrá sido, sin duda, lo que llevó a las autoridades de Bruselas a estimular nuestra propuesta, de suyo pensada para ser ampliable a toda el área europea y particularmente a la problemática del flanco mediterráneo...". ■

S. de Francisco

LA GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL, FACTOR CLAVE PARA LA CONSTRUCCIÓN NAVAL

Partimos de la base de que el entorno natural es un bien escaso y, como tal, hay que administrarlo adecuadamente. El medio ambiente debe ser entendido como una responsabilidad más de las tantas que competen a la empresa, por lo que se le han de prestar las mismas atenciones que al resto de los factores productivos que utiliza en su actividad para obtener la máxima rentabilidad. De esta forma se reducirán los riesgos que puedan ocasionar los problemas ecológicos, los cuales pueden llegar a ser una fuente permanente de conflicto para un gran número de empresas.

La adaptación de la empresa a su entorno natural debe ser un imperativo legal (y mucho se está consiguiendo ya en este aspecto), además de una exigencia de orden técnico. La empresa debe tomar conciencia y procurar evitar la contaminación en el origen, aun cuando ello implique en principio el desarrollo de procesos de producción aparentemente menos atractivos.

Las actividades que en mayor medida son potencialmente productoras de residuos tóxicos y peligrosos son las económicas. La existencia de una población en constante crecimiento ha dado lugar a un incremento proporcional de la demanda, cuya contrapartida es una oferta que se acrecienta también de manera ininterrumpida, generando procesos productivos que se han configurado en consonancia con la tecnología más avanzada, pero ex-

cluyendo sistemáticamente de sus planteamientos los factores ambientales.

Pero, de entre todas las actividades económicas, es la actividad industrial la que debe considerarse como la principal productora de residuos tóxicos y peligrosos, ya que es el primer consumidor de los recursos naturales, aunque también entendemos que es una actividad imprescindible para poder mantener el grado de bienestar alcanzado por la humanidad.

No todos los residuos industriales se clasifican dentro de la categoría de tóxico y peligroso. Podemos identificar tres categorías de residuos industriales:

- Los residuos inertes, que se caracterizan por su inocuidad y no presentan riesgos para el medio ambiente, de forma que pueden utilizarse como re-

lleno, vertedero, etc. Suelen ser, por regla general, los de mayor tonelaje.

- Los residuos asimilables a los urbanos, que, por sus características, pueden ser gestionados con los residuos sólidos urbanos.

- Los residuos tóxicos y peligrosos (RTP). La ley 20/86 Básica de RTP, de acuerdo con las prescripciones generales de la Directiva 78/442/CEE, define como tales a "los materiales sólidos, pastosos, líquidos, así como los gaseosos contenidos en recipientes, que siendo resultado de un proceso de producción, transformación, utilización o consumo, su productor destine al abandono y contengan en su composición alguna de las sustancias y materias que figuran en el Anexo de la presente ley en cantidades o concentraciones tales que representen un riesgo para la sa-





lud humana, recursos naturales y/o medio ambiente”.

Todos estos residuos y aun otros, que no siendo específicamente tóxicos y peligrosos, puedan llegar a serlo en determinadas combinaciones, cantidades o concentraciones, exigen, en función de sus características físicas o químicas (toxicidad, inflamabilidad, reactividad, corrosividad, no degradabilidad, etc.), un proceso de tratamiento o eliminación especial.

En las últimas décadas, debido al desarrollo tecnológico y al progreso industrial, la producción de residuos ha crecido de forma alarmante, sobre todo de aquellos que pueden poner en peligro el medio ambiente y, como consecuencia, la salud humana.

Afortunadamente, parece que cada vez somos más cons-

**EN ESPAÑA,
LA MAYORÍA DE LOS
ASTILLEROS ESTÁN
ADHERIDOS
VOLUNTARIAMENTE
A UN SISTEMA
COMUNITARIO DE
GESTIÓN Y AUDITORÍA
MEDIOAMBIENTALES**

cientes de las consecuencias, no todas conocidas, que estas acciones puedan tener no sólo para nuestra propia existencia, sino, fundamentalmente, para nuestros hijos y todas las generaciones futuras, y nos damos cuenta de que es necesario llevar a cabo por parte de las in-

dustrias una buena gestión de residuos, que se incluya dentro de un adecuado Sistema de Gestión Medioambiental, como garantía de seguridad y bienestar de la población.

Cuando hablamos de Gestión de Residuos nos referimos al conjunto de actividades encaminadas a dar a los mismos el destino más adecuado para garantizar la protección de la salud humana y salvaguardar los recursos naturales, tales como las operaciones de recogida, almacenamiento, transporte y tratamiento, operaciones de transformación necesarias para su reutilización, recuperación o reciclaje y eliminación.

Gestión medioambiental en la construcción naval

Los astilleros deben adaptarse a la legislación que regula las nuevas normas de conducta industrial para contribuir a contrarrestar el grave impacto que sobre el medio ambiente y los recursos naturales están ocasionando algunas prácticas industriales, si bien los astilleros pueden considerarse como una de las industrias menos contaminantes.

En el sector de la Construcción Naval, los primeros esfuerzos realizados para respetar y contribuir a la conservación medioambiental estuvieron centrados durante mucho tiempo exclusivamente en el producto, es decir, en el buque, de forma que sólo se le prestaba atención a los posibles problemas que pudieran surgir de las operaciones que se realizaban en el barco o de la carga que transportaba.

La preocupación se centraba fundamentalmente en evitar la contaminación del mar, siendo los vertidos de hidrocarburos los que representan, por su volumen, la mayor amenaza, aunque existen otras sustancias (líquidos nocivos, materias sólidas, basuras, gases, etc.) contaminantes, pero cuyo volumen es relativamente menor. Afortunadamente, el vertido de estas sustancias como consecuencia de actividades de man-

tenimiento del buque tales como limpieza de tanques, vertidos de aguas contaminadas por hidrocarburos, etc., está regulado (excepto los gases) por el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar de 1973, con su Protocolo de 1978 y enmiendas posteriores (MARPOL 73/78).

Más de la mitad de los derrames de petróleo al mar se deben a los accidentes de los buques petroleros. Para evitarlo, se han ofrecido varias soluciones como: el doble casco, el vacío, el balance hidrostático y la cubierta intermedia.

En un congreso celebrado en 1990 en EEUU, como consecuencia del accidente del “EXXON VALDEZ” en las costas de Alaska en marzo de 1989, se adoptó unilateralmente la “Oil Pollution Act, 1990” (OPA 90). Esta ley establece, en casi todos los casos, la responsabilidad civil ilimitada del armador por los derrames para, de esta forma, obligar a que los buques y armadores tengan previstos planes de contingencia para la limpieza de costas o incluso la forma de organizar dichas limpiezas. También exige que todos los buques que naveguen por aguas jurisdiccionales americanas dispongan de doble casco.

Entre 1990/91 los astilleros españoles rediseñaron todos sus proyectos de buques petroleros estándar, a los que incorporaron el doble casco, de acuerdo con las normas internacionales. Además, en colaboración con otros astilleros europeos, desarrollaron una nueva generación de petroleros, los llamados “superpetroleros E3”, cuyos puntos básicos son las tres E: Ecológico, Económico y Europeo, cuyo objetivo es conseguir una contaminación cero, con costes competitivos.

Por fortuna, hoy se tiene una concepción más amplia y se asume que la conciencia medioambiental ha de estar presente en el propio proceso de producción, en el astillero (y no tan sólo en el producto final), utilizando técnicas que no contaminen, investigando nue-

LA GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL, FACTOR CLAVE PARA LA CONSTRUCCIÓN NAVAL

vas formas de hacer mejor las cosas, formando y concienciando al personal por el respeto al entorno y la conservación de los recursos naturales.

Es la administración la que ha de velar por alcanzar estos objetivos, y para ello tiene que actuar de forma contundente, obligando a los astilleros a dedicar esfuerzos y recursos cada vez mayores.

No basta con adaptarse y ofrecer al mercado un producto ecológico, sino que es la propia empresa la que debe dar ejemplo con la implantación de un adecuado Sistema de Gestión Medioambiental que esté integrado en la gestión global del astillero, de forma que todas las actividades, productos y servicios de la organización que actúan sobre el medio ambiente estén sometidos a él, considerando el entorno como un factor competitivo. Este Sistema de Gestión Medioambiental exige la emisión e implantación de normas, procedimientos e instrucciones de trabajo de forma que queden reguladas todas las actividades relacionadas, tanto con aspectos medioambientales como de seguridad y sanidad laboral, haciendo hincapié en la prevención de las consecuencias medioambientales adversas, más que en su detección y reparación una vez que hayan ocurrido.

En definitiva, es preciso preparar el astillero para poder responder a un modelo de Gestión Medioambiental que les permita alcanzar la adhesión al sistema comunitario de gestión, auditorías y revisiones medioambientales, labor que están realizando.



En este sentido la norma UNE 77-801-94 especifica los elementos y requisitos de un Sistema de Gestión Medioambiental, y también ofrece directrices para su puesta en práctica y evaluación. Pretende ser aplicable a organizaciones de cualquier tipo y tamaño.

Esta norma es complementaria de la serie de Normas UNE-EN-ISO 9000 (Sistemas de la calidad. Modelo para el aseguramiento de la calidad en el diseño, el desarrollo, la producción, la instalación y el servicio postventa (ISO 9001:1994)), ya que en ambas se adoptan enfoques paralelos para conseguir y demostrar la conformidad con los requisitos especificados. En la elaboración de esta norma se ha tenido en cuenta el Reglamento CE n.º 1836/93, del Consejo de junio de 1993, por el que se permite que las empresas del sector industrial se adhieran con carácter voluntario a un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales, de forma que pueda servir a las orga-

nizaciones que se acojan a dicho sistema para cumplir los requisitos establecidos en el mismo.

Los astilleros españoles, en su mayoría, cumplen o intentan cumplir los requisitos de esta norma. Un caso concreto es el Astillero de Puerto Real de Astilleros Españoles S.A., que han implantado un sistema de gestión medioambiental como instrumento para alcanzar el nivel de actuación medioambiental que se propone y que queda establecido en la política medioambiental definida por la dirección. El sistema se aplica a todas las actividades del Astillero de Puerto Real que tengan relación con los trabajos que éste realiza en la fabricación de buques, y que puedan afectar a las distintas áreas ambientales (atmósfera, agua, residuos y terrenos). El Manual de Gestión Medioambiental de este astillero describe un Sistema de Gestión Medioambiental concebido para cumplir con los requisitos de las normas UNE 77-801-93-94 (norma española) y/o British Standar-

7750 (ambas muy similares). Describe cómo está organizado el astillero y cómo se realizan y coordinan las actividades que tienen relación con la gestión medioambiental en los distintos departamentos de la organización. Su finalidad es el establecimiento de objetivos, compromisos y sistemática para asegurar la puesta en práctica del Sistema de Gestión Medioambiental, facilitando una descripción adecuada del mismo, que sirva como referencia permanente durante la implantación y aplicación de dicho sistema, de tal forma que se consigan las medidas correctoras que permitan controlar el impacto contaminante entre niveles autorizados.

Los astilleros

Los astilleros españoles, en general, están optando por el compromiso de la protección medioambiental. Si bien es cierto que existe una presión por parte de la Administración, la sociedad y los propios armadores, que hacen que este compromiso sea, en cierto modo, de obligado cumplimiento para todos los astilleros, muchos de ellos son conscientes de la importancia de la protección medioambiental, incluyéndola como uno de sus objetivos dentro de sus estrategias de futuro, para lo cual tendrán que adaptar su propia estructura empresarial para el cumplimiento exigido por la legislación vigente en dicha materia.

Este compromiso está delimitado por un marco de referencia político y normativo a tener en cuenta en la selección e implantación de un sistema de gestión ambiental.

Las obligaciones materiales y formales están recogidas en la normativa que le es de aplicación, distinguiendo las siguientes áreas: residuos, efluentes líquidos, contaminación atmosférica y ruidos.

Formación medioambiental

La formación ambiental es muy escasa a todos los niveles y, a veces, incluso nula. Los esfuerzos en formación han ido



siempre encaminados de manera prioritaria a la modernización de los procesos productivos que supongan la aplicación de nuevos métodos de trabajo dirigidos a incrementar la productividad, así como a la introducción de la informática y otras herramientas en los distintos campos de la ingeniería.

Han sido la presión de la sociedad, la presión del mercado y la presión legal las que han puesto de manifiesto la necesidad de introducir el factor medioambiental en la gestión industrial.

La formación ambiental, además de tener más protagonismo, no ha de limitarse a la realización de cursillos y jornadas, sino que ha de formar parte del ámbito de la empresa como cualquier otra materia indispensable para el ejercicio de las actividades del ingeniero, de manera que esta formación debería estar presente tanto en Escuelas como en Universidades para que de esta forma los estudiantes se vayan sensibilizando y vayan adquiriendo una mayor conciencia ecológica.

Para adoptar un Sistema de Gestión Medioambiental en la empresa es fundamental que todo el personal esté motivado y sensibilizado con el tema, naturalmente con la ayuda indiscutible de la dirección, que de-

be ser la primera en implicarse, tal como ocurre a la hora de diseñar cualquier estrategia, o por ejemplo, a la hora de implantar un plan de calidad total. La dirección, por tanto, ha de crear

MÁS DE LA MITAD DE LOS DERRAMES DE PETRÓLEO AL MAR SE HAN DEBIDO A LOS ACCIDENTES DE BUQUES PETROLEROS

PARA EVITAR ESA SINIESTRALIDAD, ALGUNAS DE LAS SOLUCIONES OFRECIDAS FUERON EL DOBLE CASCO, EL VACÍO, EL BALANCE HIDROSTÁTICO Y LA CUBIERTA INTERMEDIA

en la necesidad de las medidas medioambientales y defenderlas para que exista una buena implantación de las decisiones que se adopten al respecto.

Pero para estar sensibilizados con el medio ambiente es necesario previamente proporcionar la formación adecuada a todos los niveles (desde el peón al maestro de taller, peritos y todo tipo de mandos), así como los conocimientos básicos para poder llevar a cabo el Sistema de Gestión Medioambiental.

Ya sea en el plano docente o en la propia industria, la formación medioambiental ha de tener como objetivos la información y sensibilización con los problemas del entorno, para que puedan tomar conciencia, se interesen y adopten una actitud comprensiva y de responsabilidad personal, resaltando fundamentalmente las ventajas competitivas que pueden derivarse para la empresa de la aplicación de un Sistema de Gestión Medioambiental en la propia gestión de la empresa.

Esta formación también debe ir acompañada de diversos conocimientos sobre ecología y contaminación, normativa legal aplicable a instalaciones industriales y los distintos impactos que puedan producirse en el

sector donde la empresa está inmersa.

Es importante la aplicación de conocimientos técnicos y científicos para la protección del medioambiente en el diseño de procesos, productos y servicios, tratando de conseguir la mejora continua de la calidad ambiental y el desarrollo de tecnologías limpias.

Por todo ello, es necesario fomentar la utilización de recursos renovables como medio de conseguir energías limpias e inagotables, capaces de contribuir a la sustitución de los combustibles convencionales.

Las fuentes de energía renovable son la minihidráulica, biomasa, los residuos sólidos urbanos, la energía solar fotovoltaica, la energía eólica, la energía geotérmica y la energía solar térmica. En España, las fuentes más utilizadas son la biomasa y la energía minihidráulica. España es el cuarto país de Europa en la utilización de energías renovables, tras Francia, Alemania e Italia. El 4% del consumo energético procede de estas fuentes de energía alternativa. La UE tiene como objetivo para el año 2010 conseguir que un 12% del consumo energético proceda de estas fuentes.

Contaminación de la industria naval

Aunque el astillero no es catalogado como industria altamente contaminante, sí podemos identificar, de forma general, algunas fuentes de contaminación que es necesario examinar:

Emisiones contaminantes a la atmósfera: Los principales focos que producen emisiones localizadas son aquellos relacionados con las siguientes actividades: calefacción y agua caliente, gases de soldadura, granallado (partículas con metales), chorreado, pintado y corte.

Emisiones contaminantes al agua: Los efluentes líquidos generados proceden de las aguas utilizadas en los proce-

LA GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL, FACTOR CLAVE PARA LA CONSTRUCCIÓN NAVAL

tos u operaciones industriales siguientes: refrigeración de líneas de calor, refrigeración de compresores, máquinas de plasma, pruebas de tanques, lavado y desengrase de vehículos de transporte, limpieza de buques, aguas consumidas en usos sanitarios y limpieza general de oficinas y edificios.

Residuos: Recortes de chapa, granalla, pintura, baterías y pilas, plásticos y envases, chatarra, aceite de máquinas, lodos de máquinas de plasma, polvos de los filtros de extractores de humo, flux de soldadura, maderas, cables, materiales de aislamiento, papel y cartón, aceites de sentina, residuos comedores, gomas de automoción, trapos.

Ruidos: Manipulación de planchas y perfiles, granalladoras, forjado de planchas, manipulación y elaboración de tubos y módulos, recantadora, montaje y corregido de elementos, líneas de traslación de bloques, alarmas de traslación de bloques, chorreado y pintado, máquinas herramientas, impacto golpéo.

Una vez identificados los peligros potenciales de riesgo de contaminación ambiental, se contrastan con los límites permitidos según la legislación vigente aplicable y en base a ello se expresa su grado de cumplimiento, identificando aquellos riesgos en los que habrán de introducirse acciones correctoras.

En el caso del astillero de Puerto Real, que cumple plenamente la legislación vigente en materia medioambiental, se deduce que las operaciones realizadas en la factoría no causan



daños ni riesgos en el entorno y, por tanto, que sus efectos medioambientales no son nocivos. Ello no impide que se deba prestar atención especial a la emisión atmosférica producida en el chorreado y pintado.

Los astilleros en general, de forma constante, ya sea por imperativo legal o no, actúan sobre sus fuentes contaminantes intentando su reducción, lo que implica modificaciones en los procesos, sustituciones de materia prima, cambios en los procedimientos de dirección interna y control, formación del personal, etc.

El ingeniero naval ante el medio ambiente

La defensa y lucha por la conservación del medio ambiente ha estado siempre liderada por grupos minoritarios. Debido a la nueva conciencia que van adquiriendo las personas acerca del peligro que puede ocasionar para nuestras vidas el deterioro del lugar donde vivimos y del aire que respiramos, etc., gracias a las sucesivas campañas publicitarias y a

las actuaciones y denuncias de estos originarios grupos minoritarios, cada vez somos más quienes nos preocupamos por este tema tan trascendental, principalmente pensando en las futuras generaciones. Aunque se haya avanzado un poco en cuanto a que somos muchas más personas las que estamos sensibilizadas con el medio ambiente, lo realmente preocupante es saber hasta qué punto están sensibilizados los responsables, los pertenecientes al grupo directivo de la sociedad, ya que son ellos los encargados de llevar a cabo acciones para el desarrollo y avance de la sociedad. El resto de las personas que pertenecemos a otros grupos no líderes podemos luchar con nuestras escasas armas (asociaciones, manifestaciones, denuncias, etc.) para que se respete y se trabaje por la conservación del medio ambiente, pero ese protagonismo debe ser asumido además por el resto de las fuerzas sociales.

El ingeniero naval pertenece al grupo directivo de la sociedad y tiene obligaciones en el campo de la ecología y del medio ambiente, ya que si una

de las principales causas del deterioro del medio ambiente ha sido el desarrollo tecnológico, estos profesionales pueden hacer que el desarrollo tecnológico se convierta en una herramienta imprescindible para la conservación y mejora del entorno, contribuyendo y colaborando con las distintas organizaciones políticas y sociales, ofreciéndoles los conocimientos y cauces técnicos adecuados para el desarrollo de sus acciones y políticas medioambientales.

En un medio tan vital y tan afectado por los desastres ecológicos como es el mar, el ingeniero naval tiene una larga lista de responsabilidades y posibilidades de contribución a la conservación y mejora del medio ambiente, jugando un papel fundamental con respecto a:

- Diseño, planificación y elaboración de proyectos de buques que no sólo cumplan de forma rigurosa la normativa vigente, sino que además se avance sobre ella con investigación y desarrollo propios.
 - Preocupación por la seguridad de la vida humana en el mar.
 - Desarrollo de tecnologías anticontaminantes.
 - Desarrollo de técnicas pesqueras que tengan en consideración la conservación de las especies.
 - Economía de los recursos energéticos no renovables.
 - Utilización de materiales reciclables.
- Pero las responsabilidades del ingeniero naval no sólo están en el mar, sino también en el astillero, contribuyendo mediante acciones tales como:
- Establecer condiciones de seguridad e higiene en los talleres.
 - Aplicación de tecnologías limpias en los procesos.
 - Contribuir a la disminución del ruido.



- Armonizar los proyectos de plantas industriales con el paisaje.

Con todas estas medidas se contribuye notablemente a la conservación y mejora de nuestro entorno, y no sólo eso, a través de los estudios de viabilidad medioambiental, las empresas son orientadas para ser más productivas y encontrar mayores posibilidades de negocio de acuerdo con su entorno.

La tendencia de los astilleros "es adaptarse cada día más a las estructuras medioambientales, aunque en este sentido a España le queda un largo camino por recorrer si se tiene en cuenta que aproximadamente el 70% de los residuos contaminantes del mar provienen de tierra".

Conclusiones

Actualmente ninguna empresa puede desatender el cuidado y la conservación del medioambiente, si es que quiere aumentar sus posibilidades de supervivencia.

Los gerentes de los astilleros son cada vez más conscientes de la importancia de incorporar el factor medioambiental en la gestión industrial, perci-

biendo como un factor decisivo para mejorar la rentabilidad de las empresas, de forma que la disminución o prevención de la contaminación debe constituir un fin en sí mismo, y su análisis económico una herramienta para hacer coincidir los objetivos sociales relativos al medio ambiente con los intereses económicos de la industria. Por tanto, poseer y mantener un apropiado sistema de gestión medioambiental es no sólo una forma de poder hacer frente a sus obligaciones legales, a las exigencias de las organizaciones sociales y clientes, sino un factor estratégico a tener en cuenta en la valoración de la competitividad de la empresa.

El factor ambiental ha de ser considerado como un factor estratégico y competitivo, que va a influir, como cualquier otro, en la prosperidad de la empresa, y tendrá que ser considerado no sólo por sus aspectos positivos, sino también por las consecuencias negativas de la contaminación.

Para aplicar un sistema de gestión medioambiental es fundamental que la dirección de la empresa tenga una participación activa, que establezca y comunique los principios y objetivos relevantes, que proporcione recursos para alcanzar esos objetivos, que defina res-

ENTRE 1990 Y 1991, LOS ASTILLEROS ESPAÑOLES REDISEÑARON TODOS SUS PROYECTOS DE BUQUES PETROLEROS ESTÁNDAR INCORPORANDO A LOS MISMOS EL DOBLE CASCO. ADEMÁS, EN COLABORACIÓN CON OTROS ASTILLEROS COMUNITARIOS, DESARROLLARON LOS SUPERPETROLEROS E3 CON EL OBJETIVO DE LOGRAR CONTAMINACIÓN CERO CON COSTES COMPETITIVOS

ponsabilidades. Los empleados deben ser motivados a participar en mejorar las actividades de la empresa, y esto no se consigue sólo a base de formación, sino también a través de nor-

mas, sistemas y procedimientos que creen una cultura ambiental, que no sólo debería estar presente en la industria, sino que debería empezar a formarse en la propia familia, Escuelas y Universidades. ■

**A Cervera Paz
y Guil Marchante.**

*Dpto. Organización de
Empresas Universidad de Cádiz*

BIBLIOGRAFÍA

Azqueta Oyarzum, Diego (1994): Valoración económica de la calidad ambiental. McGraw-Hill, Madrid.

Casas Rodríguez, Jesús (1994): "El medioambiente y su progresiva introducción en la gestión industrial". Ingeniería Naval, n.º 706, junio, págs. 344-352.

Casas Rodríguez, Jesús (1996): "La importancia de la formación para la introducción del concepto medioambiental en la gestión industrial". Ingeniería Naval, n.º 731, octubre, págs. 10-14.

Diario de Cádiz: Suplemento Dominical dedicado al Medio Ambiente, 1 de junio de 1997.

González Díez, J.L. (1993): "Medio ambiente y gestión de calidad total. Aplicación en la industria de construcción naval". Ingeniería Naval, n.º 699, noviembre. págs. 741-753.

Gutiérrez Fraile, Rafael (1992): "La tecnología marítima y el medio ambiente. II. Buques e instalaciones oceánicas". Ingeniería Naval, n.º 683, mayo. págs. 245-256.

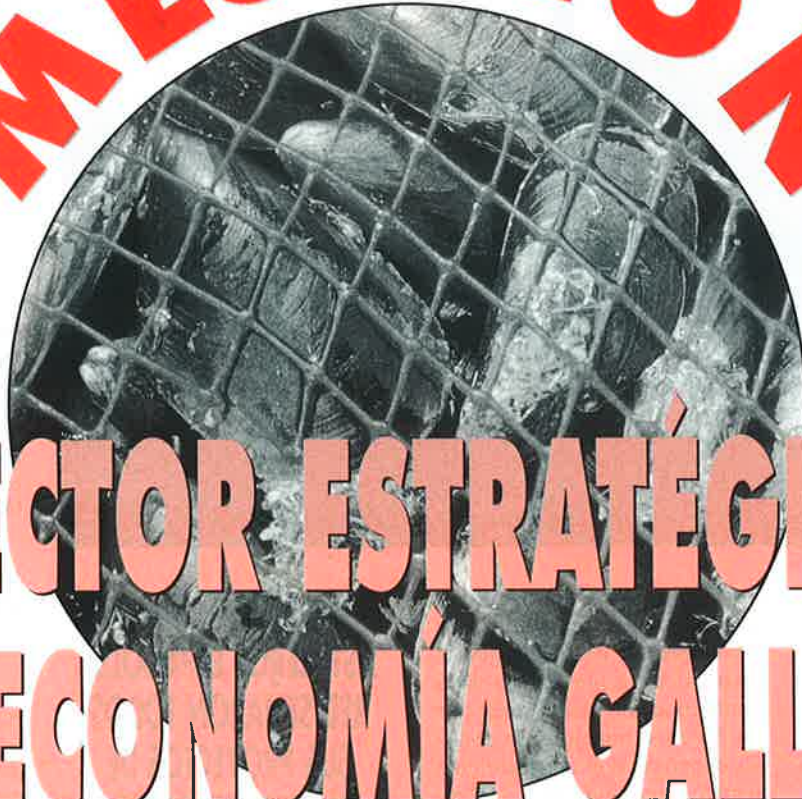
Mota, Óscar N.F. (1996): "Ambiente, calidad e productividad". Ingeniería Naval, n.º 731, octubre. págs. 23-32.

Ingeniería Naval n.º 707, julio-agosto 1994, págs. 4-5; y n.º 721, noviembre 1995, págs. 8-11.

Seoánez Calvo, Mariano (1995): Ecología industrial: Ingeniería medioambiental aplicada a la industria y a la empresa. Manual para responsables medioambientales. Mundi-Prensa, Madrid.

Vicente Vázquez, Ramón de (1993): "El buque petrolero y la contaminación del medio marino". Ingeniería Naval, n.º 696, julio-agosto. págs. 533-537.

MEJILLÓN



UN SECTOR ESTRATÉGICO EN LA ECONOMÍA GALLEGA

EL cultivo del mejillón es el líder de la acuicultura gallega; si nos fijamos en diferentes variables como puede ser el valor de su producción, más de 15.000 millones en 1997, el valor añadido que genera en la economía, el empleo generado, etc..., es el mejillón el primer producto acuícola de España en producción lo que hace que sea el primer productor europeo de este molusco, con más de 200.000 TM, y el segundo del mundo después de China.

A mediados de la década de los ochenta, el sector mejillonero comienza una etapa de estabilización y crecimiento económico, logrando que la riqueza de las rías gallegas transforme la vida de un amplio número de familias, que ante un negro panorama presentado por la pesca, con la pérdida de históricos caladeros y la reducción de licencias de pesca, ven en la acuicultura y, fundamentalmente en el cultivo del mejillón, un medio de vida.

La importancia del sector del mejillón en Galicia es algo que no necesita mayor presentación, ya que una simple vista al paisaje de las rías gallegas nos da una idea de su magnitud, revelándose como un sector de gran importancia económica para la comunidad gallega y en especial para la franja costera, donde se convierte en un pilar de la economía de estas zonas.

El sector productor mejillonero gallego ha creado expectativas de futuro en un sector importante de la gente del mar, ha generado renta y riqueza, renta y riqueza distribuida entre un gran número de familias en cantidad suficiente para acometer renovaciones en equipos productivos y generar un ahorro plenamente invertido en el desarrollo de las economías locales y sus áreas de influencia.

Esta importancia en términos socio-económicos del sector mejillonero nos hacía suponer que estaba vinculado a él un gran número de empleos,

tanto directos como indirectos y esto nos ha llevado a realizar una estimación del número de empleos que genera el sector para ratificar de esta manera su importancia dentro de la economía de la franja costera.

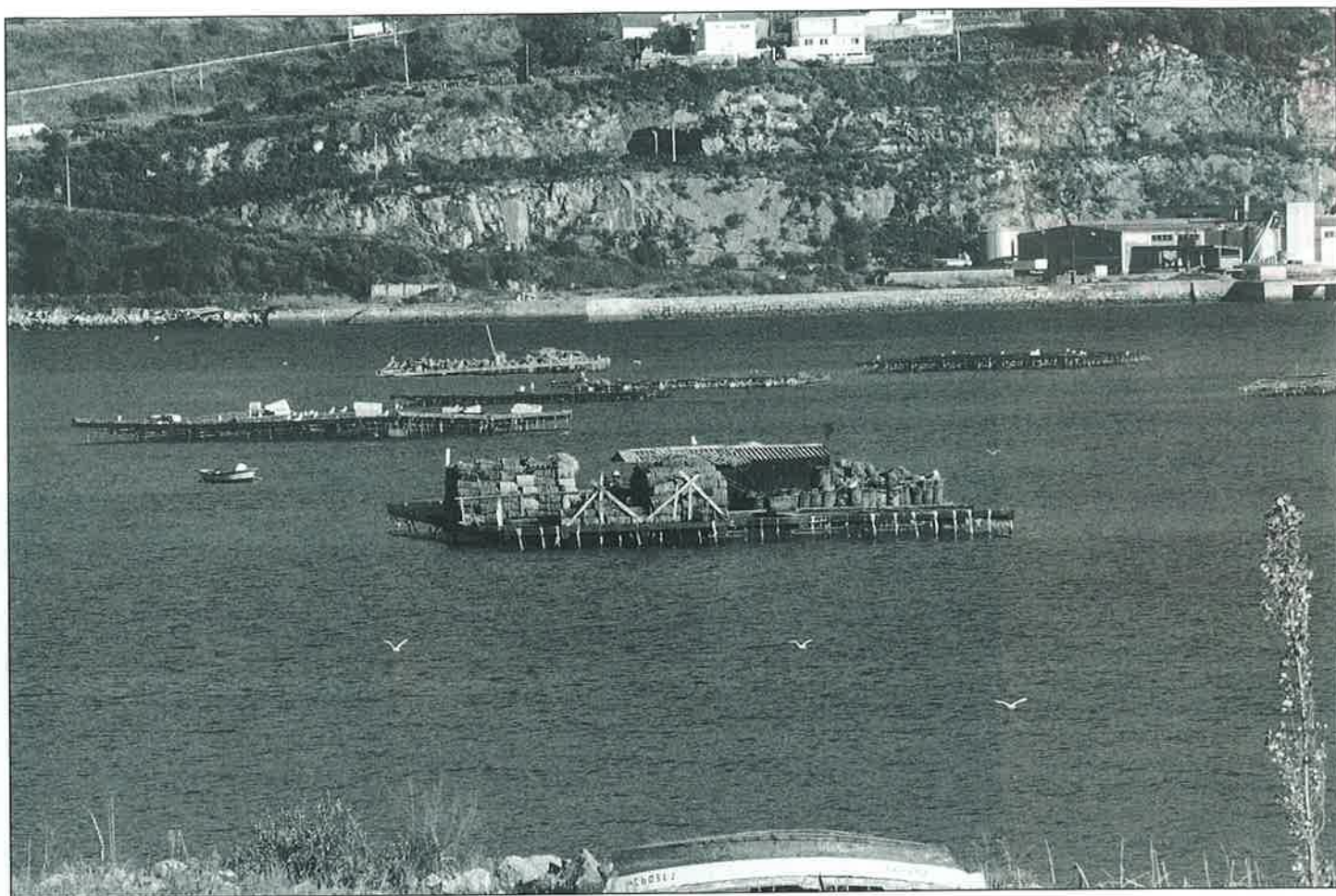
Para realizar el estudio referente a este capítulo, hemos trabajado con los datos del registro de empresas haloalimentarias de la Xunta de Galicia, con el censo de la flota de Galicia, con los datos de las Direcciones Locales del Instituto Social de la Marina (ISM), y los hemos completado con una serie de entrevistas realizadas directamente a los productores.

Estimación del número de empleos directos

Al tratarse de un sector con una estructura familiar de las explotaciones y con una dispersión alta de la propiedad⁽¹⁾, nos indica ya de por sí un número de empleos elevado; este empleo se presenta fundamentalmente como empleo autónomo, y para constatar esta idea, nos remitimos a las bases de datos de la seguridad social en el régimen de trabajadores del mar, apartado gestionado por el Instituto Social de la Marina.

Después de una serie de entrevistas con directores locales del ISM, encuadramos que los trabajadores del sector mejillonero podían estar dados en alta en dos epígrafes:

1. Miranda, F.: "El sector del mejillón en Galicia: Análisis cuantitativo y síntesis estratégica". Tesis Doctoral 1998, Facultad de Economía de la Universidad de Santiago de Compostela.



• El epígrafe 110, que corresponde a los viveros flotantes, es decir, los trabajadores adscritos a un centro de trabajo perteneciente a una explotación mejillonera.

• El epígrafe 053, que representa las embarcaciones de tráfico interior, es decir, las dedicadas a pesca, y dentro de éstas las embarcaciones dedicadas a labores auxiliares de acuicultura.

Aquél representaba la manera más fácil de conocer el número de trabajadores, pero con el inconveniente de que es optativo el darse de alta en este epígrafe, pudiéndolo hacer en la embarcación auxiliar de las labores de acuicultura, siendo por otro lado obligatorio que estas embarcaciones auxiliares tengan un número mínimo de tripulantes, dependiendo de la eslora y la potencia.

El primer paso a seguir ha sido realizar un muestreo de explotaciones mejilloneras

que tenían trabajadores adscritos a algún centro de trabajo de las mismas, es decir, empresas que tenían altas en el epígrafe 110 de la SS, para los que se revisaron más de 800 expedientes de otras explotaciones inscritas en las direcciones locales del ISM, para así obtener la tipología media de ocupados en los últimos 3 años (ver cuadro 1).

De los datos del cuadro observamos cómo el trabajo predominante en las explotaciones es por cuenta propia, siendo residual y para explotaciones con un número superior

a tres bateas el trabajo por cuenta ajena de carácter fijo e indefinido.

El número de ocupados por explotación inscritos en el epígrafe 110 nos da, como observamos en el cuadro, 1,91 trabajadores por explotación, incluyendo autónomos y los fijos indefinidos por cuenta ajena.

Para completar el análisis del número de trabajadores debemos estudiar las embarcaciones dedicadas a las labores de acuicultura; en este punto la investigación se complica, siguiendo los datos del ISM, en

el sentido de que no están las embarcaciones dedicadas al mejillón, obligatoriamente y por exclusiva, en un apartado dentro de las dedicadas al tráfico interior de las rías.

Según el censo de la flota pesquera de Galicia, donde existe un apartado dedicado a los barcos auxiliares de acuicultura, centrándonos en este apartado (es decir, únicamente los barcos que tienen matrícula para otras artes), obtuvimos los datos del cuadro 2.

En el cuadro podemos observar que el número de tripulantes ocupados en labores de acuicultura el de 2.377, lo que nos da una medida por buque de 2,24 ocupados en el sector del mejillón por buque.

Uno de los factores discriminantes, en la inscripción de los trabajadores en buques o en centros de explotación (bateas), es que en los primeros se requiere una formación mínima, necesitándose el título de

Cuadro 1		
Composición media de empleos en los últimos 3 años		
N.º de explotaciones	N.º trabajadores autónomos	N.º trabajadores por cuenta ajena
828	1537	57
	1,85 autónomos por explotación	0,06 Trabajadores c.a. por explotación

Fuente: ISM. Instituto Social de la Marina. Delegaciones Locales.

MEJILLÓN

El empleo directo generado por el trabajo en las bateas y los bantos auxiliares supone unos 8.500 puestos de trabajo fijos e indefinidos

marinero de competencia para poder enrolarse a bordo y siendo necesario, por la eslora y los caballos de potencia del barco, enrolar a un mecánico de litoral o radiotelegrafista, lo que hace que un gran número de trabajadores que no están en posesión de alguno de estos títulos se tenga que darse de alta en el epígrafe 110, en el que no se requiere ningún requisito.

Con el número de explotaciones obtenido del registro de actividades alimentarias de la Xunta, un total de 2.008 explotaciones para las 3.337 bateas y a tenor de los datos calculados de los registros de la Seguridad Social y del censo de la flota de Galicia, hemos estimado un número de trabajadores del sector mejillonero gallego en 8.332: *esta cifra corresponde al empleo fijo e indefinido.*

De los datos manejados a lo largo de esta investigación hemos encontrado que en las labores desarrolladas para el cultivo del mejillón se encuentra una alta estacionalidad del empleo, un empleo que no está inscrito en ningún censo o estadística oficial y que nosotros consideramos como un dato que no se debe obviar si queremos determinar la dimensión exacta del empleo generado por el sector.

Así que de las distintas en-



Cuadro 2						
Relación de buques auxiliares de acuicultura por tripulantes						
	N.º buques	% del total	T.R.B.	% del total	N.º tripulantes	% del total
De 1 tripulante	236	22,26	931	5,07	236	9,92
De 2 tripulantes	479	45,18	6.117	49,16	958	40,30
De 3 tripulantes	241	22,73	3.769	30,29	723	30,41
De 4 a 6 tripulantes	100	9,43	1.846	14,83	426	17,92
De 7 a 9 tripulantes	3	0,28	47	0,37	24	1,00
Más de 10 tripulantes	1	0,094	32	0,25	10	0,42
TOTALES	1.060 buques		12.442 toneladas		2.377 tripulantes	

Fuente: Censo de flota pesqueira de Galicia. Consellería de Pesca.

revistas realizadas a miembros del sector hemos obtenido que, dependiendo del número de bateas, se contratan jornaleros adicionales para actividades específicas e intensivas en trabajo, como son las operaciones de

venta, de recolección y plantación de cría, de desdoble, etc., por lo que obtuvimos que una explotación con una batea necesita contratar 100 jornales anuales, la misma explotación con dos bateas, 245 jornales, y las

explotaciones con más de 3 bateas cuentan con una media de 300 jornales anuales, según podemos observar en el cuadro 3.

El tipo de trabajador dedicado a cubrir esta temporalidad es, normalmente, un trabajador dedicado a la pesca de bajura, o al marisqueo, que bien aprovechando las épocas de veda, o en combinación con su trabajo, cubre los jornales necesarios en las explotaciones mejilloneras; estos trabajadores son, normalmente, constantes en las mismas explotaciones y muy generalmente podríamos denominarlos fijos discontinuos.

Como resultado de la estimación del número de ocupados directamente en el sector productor mejillonero gallego, podríamos decir que debido a la temporalidad del empleo, *éste oscila como media para los últimos 3 años entre los cerca de los 8.500 empleos fijos y los 10.000 empleos en épocas de máxima ocupación, utilizando el contingente de jornaleros.*



Cuadro 3			
Trabajo temporal en jornales contratados por tipos de explotación			
	Jornales anuales	Nº explotaciones	Total jornales anuales
Explotaciones con 1 batea	100	1.453	145.300
Explotaciones con 2 bateas	245	347	85.015
Explotaciones con 3 o más bateas	300	208	62.400
TOTALES		2.008	297.715

Fuente: Elaboración propia.

productiva, unos medios humanos, una variedad de productos y preparaciones, una calidad, entre otras, así como un know-how para transformar y comercializar muy importante.

El mejillón representa uno de los productos más importantes para la industria conservera y cocedera de moluscos según ANFACO⁽²⁾, el mejillón ocupa algo más del 20% de las horas de trabajo de las fábricas conserveras gallegas, dato muy importante si tenemos en cuenta la dimensión del sector conservero. El sector dedicado al

tratamiento del mejillón produjo en 1997, 11.585 toneladas, con un valor de 9.534 millones de pesetas, y su fabricación fue aproximadamente del 100% en Galicia y en 45 empresas que generaron un empleo directo de

MEJILLÓN

El valor de la producción, sin sumar el valor añadido de la transformación, supera los 15.000 millones de pesetas

(2) Asociación de Fabricantes de Conservas, en la primera conferencia mundial sobre el mejillón, 15-16 de septiembre de 1997, en Vigo.

Empleos indirectos

Para resaltar si cabe más la importancia del sector mejillero en relación al empleo no debemos perder de vista la conexión de éste con el sector de la conserva en Galicia, del que podemos decir que es uno de los motores de la economía gallega y que cuenta con unas condiciones, una capacidad

aproximadamente 9.000 personas.

Si a las relaciones con la industria conservera le sumamos todas las implicaciones con la industria auxiliar del mejillón, construcción naval, transportes etc., se podría situar *el nivel de empleo asociado directa e indirectamente en el sector mejillero en una cifra no inferior a los 18.000 empleos.*

Conclusiones

Podemos concluir que el empleo generado por el sector es uno de los factores primordiales para la determinación del sector del mejillón en Galicia como estratégico.

En primer lugar, debemos destacar la importancia socio-económica del sector en la franja costera. La propia estructura del sector, atomizada con una distribución de la propiedad (concesiones administrativas) dispersa con un número de concesiones de 3.337, que representan una media de 1,35 concesiones por titular, lo que significa una distribución de la renta generada por el sector muy alta.

La importancia laboral y de generación de empleo, que teniendo en cuenta la estructura de la propiedad tan dispersa, conlleva un considerable número de empleos directamente dependientes del sector, cercanos a los 10.000, teniendo en cuenta tanto los empleos remunerados, por cuenta ajena, como los no remunerados, autónomos, estos últimos de gran importancia debido fundamentalmente a la estructura familiar de las explotaciones. Debemos tener en cuenta la importante relación con su entorno, sobre todo con la industria conservera, lo que provoca que los puestos de trabajo generados directa e indirectamente no desciendan de la cantidad de 18.000. ■

Fernando Miranda Torrado
Dpto. Métodos Cuantitativos,
Facultad de Economía de la
Universidad de Santiago
de Compostela





GALICIA

La Unión Europea toma represalias contra Argentina por vulnerar el convenio de pesca

Satisfacción entre los armadores vigueses

Los armadores vigueses de las sociedades mixtas constituidas al amparo del acuerdo entre la Unión Europea (UE) y Argentina han mostrado su satisfacción por las primeras represalias que la Comisión Europea ha decidido adoptar contra el país austral, después de que éste haya modificado, sin previo aviso, el acuerdo pesquero suscrito con la UE. Sin embargo, los armadores gallegos, principales afectados por el quebrantamiento del convenio, consideran que la CE debe continuar presionando al país sudamericano hasta lograr la rectificación de las últimas medidas adoptadas contra la flota que faena en aquellos caladeros, compuesta por sociedades mixtas.

La decisión adoptada por la CE consiste en denegar a Argentina los cerca de seis millones de euros (casi mil millones de pesetas) que tendría que percibir, de los 22,5 millones programados por la UE para el Ejecutivo de Buenos Aires, en concepto de ayudas a la pesca. Hasta el momento, la UE había abonado al país austral 16,5 millones de euros. De momento, el resto de las aportaciones serán retenidas.

La medida llega tras la reunión que la comisión mixta de seguimiento del acuerdo pesquero entre la UE y Argentina celebró en Buenos Aires a primeros de marzo para tratar sobre las modificaciones que redujeron en un 80% las cuotas asignadas a los buques europeos. Dado que Argentina mantuvo su postura de no cambiar la última legislación, que limita a la flota con intereses españoles las posibilidades de pesca y las

zonas de captura, la “represalia” adoptada por la UE ha recibido el apoyo unánime de los Estados representados en la comisión mixta.

En la citada reunión el ejecutivo comunitario mantuvo una postura firme sobre la vulneración del acuerdo pesquero por parte de Argentina, al cambiar los cupos y las zonas de pesca fijados en el convenio sin que existan razones objetivas para realizarlo.

Desde la asociación de armadores de Vigo se espera que la CE proponga al Consejo la toma de otras medidas hacia Argentina, dado que se trata de un acuerdo internacional que no se puede conculcar sin motivos, máxime, cuando todavía faltan varios meses para su finalización. ■

De COSTA a COSTA

Coordina:
Sol Vallejo

Buques oceanográficos controlan el stock de sardina

DOS buques oceanográficos, uno luso y otro español, están realizando campañas de investigación sobre el stock de sardina en aguas portuguesas. Se trata del “Noruega”, perteneciente al Instituto Portugués de Investigación Marina, y del “Cornide de Saavedra”, del Instituto Español de Oceanografía. Los dos participan en una campaña integrada en proyectos de ambas instituciones científicas.

Los estudios se prolongarán hasta finales de marzo, coincidiendo con la parada biológica que mantienen las flotas de cerco portuguesas y gallegas para preservar los caladeros de sardina. Durante este mes, tanto los armadores como las tripulaciones gallegas percibirán compensaciones económicas otorgadas por la Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia. Por su parte, las tripulaciones portuguesas realizarán diversos cursos de formación, pero no percibirán ninguna compensación económica por falta de recursos del país para este fin. ■





Como asignación para el último ejercicio del plan IFOP

La flota pesquera recibirá 400 millones de pesetas

● A finales de 1998, Cantabria había ejecutado el 81 por ciento de los objetivos iniciales

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) va a transferir 400 millones de pesetas destinados a cofinanciar el programa IFOP en Cantabria, según el acuerdo alcanzado en la reunión de la Conferencia Sectorial de Pesca que se celebró a primeros de marzo en Madrid. Esta partida representa el 14 por ciento de los 2.832 millones de pesetas incluidos en los presupuestos generales del 99 y corresponde al último año de vigencia del programa (1994-1999). La cifra asignada a Cantabria para el conjunto de los seis años se sitúa en torno a los 5.600 millones de pesetas.

EN el reparto del año 1999 —según publica "El Diario Montañés"—, Cantabria obtiene el 14,1 por 100 y se sitúa en el tercer lugar en la asignación de los fondos que proceden, en su mayor parte, de la Unión Europea. Las partidas se distribuyen de acuerdo con los objetivos iniciales del programa y también en función del grado de ejecución en las distintas regiones. En Cantabria, a finales del pasado año —últimos datos oficiales publicados— se

había ejecutado el 81 por ciento del total asignado, y sólo la superaban la Comunidad Valenciana (88,6 por ciento) y Murcia (82 por ciento).

Buena prueba del elevado grado de satisfacción en la ejecución del plan fue el llamamiento hecho el pasado mes de diciembre por el director general de Pesca de Cantabria, Fernando Torrontegui, solicitando a los armadores que no emprendieran nuevas construcciones de

buques de pesca en tanto no se agotara el plan actual y entrara en vigor uno nuevo, que abarcará del 2000 al 2006, puesto que todas las partidas previstas se encontraban ya consumidas o comprometidas en los proyectos presentados hasta ahora.

Las cantidades previstas para los seis años de vigencia del programa proceden en su mayoría de las aportaciones de la Unión Europea y en menor medida de las ayudas de los gobiernos central y autonómicos, y tienen por objeto cofinanciar iniciativas empresariales relacionadas con el sector pesquero, tales como renovación de la flota, los proyectos de acuicultura, los equipamientos de los puertos pesqueros o la modernización de industrias transformadoras de productos pesqueros.

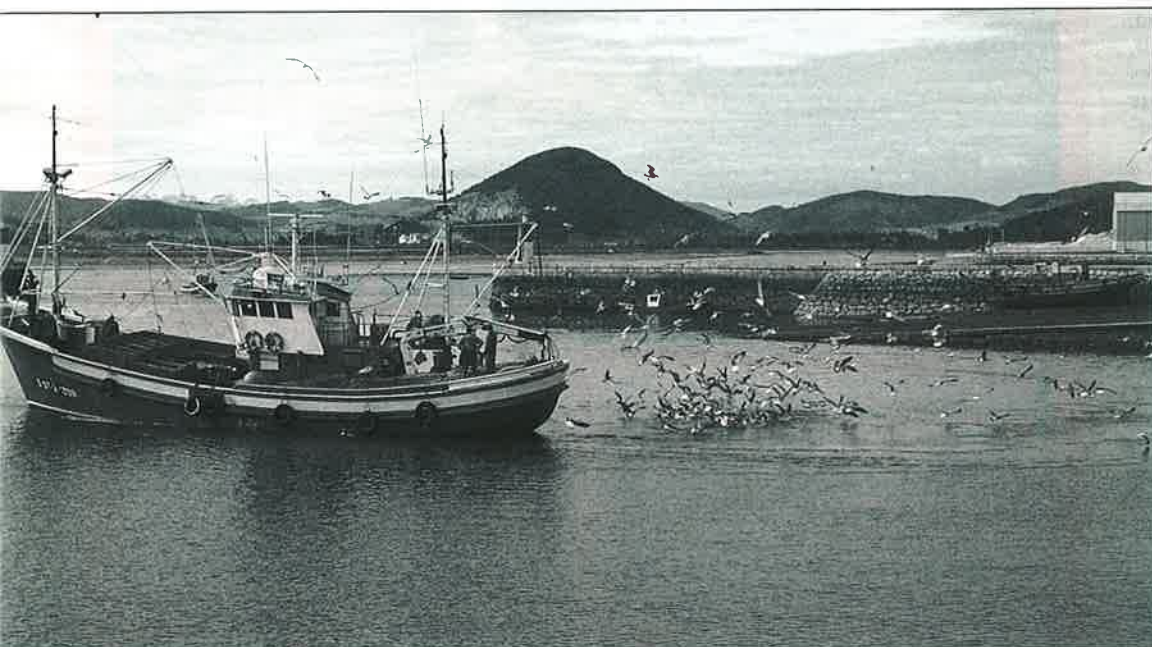
En Cantabria, estos recursos se han destinado fundamental-

mente a la modernización y renovación de la flota pesquera, de la que se han beneficiado 86 barcos, de ellos, las dos terceras partes de nueva construcción. Asimismo, a la modernización de la industria transformadora, como las fábricas de conservas y semiconservas que en la región tienen una fuerte incidencia, sobre todo en Santoña, Castro Urdiales, Colindres y Laredo. ■

Exposición de los puertos de Cantabria

LA Casa del Mar de San Vicente de la Barquera ha sido sede de la exposición itinerante de fotografías sobre todos los puertos de Cantabria. Ha sido organizada por la Consejería de Obras Públicas del Gobierno autonómico y está dedicada a los armadores y pescadores cántabros.

La muestra, que se inició en el puerto de Santoña, ha recorrido los puertos de Suances, Colindres, Laredo y Comillas, con una duración de quince días en cada lugar. A San Vicente de la Barquera le seguirán los puertos de Castro Urdiales y Santander. El Palacete del Embarcadero de la capital cántabra ha sido el lugar escogido para cerrar la muestra de fotografías de los puertos de la Comunidad, y permanecerá abierta hasta el último mes de abril. ■





Por decisión de la Cofradía de Pescadores Se rompe el monopolio de las cajas del Peix Blau

● Según los sectores de la pesca, los precios de Envapeix eran abusivos.

La sociedad Envapeix ha dejado de suministrar en exclusiva a los pescadores y mayoristas tarraconenses las cajas en las que se vende el Peix Blau, como venía haciéndolo desde hace diez años. Esta decisión fue tomada por la junta de la Cofradía de Pescadores en pleno y, aunque no exenta de polémica, ha llenado de alegría a la mayor parte de los sectores de la pesca, que veía cómo el precio de las cajas se disparaba sin razones aparentes.

EL presidente de la Cofradía de Pescadores, Joan Veciana, reduce la polémica a un "tema económico" y argumenta que los pescadores pagan un precio fijo por caja, más un cargo, por lo que ellos son quienes sufren más las variaciones del precio y los que más han insistido en que se pusiera fin a la relación.

Según explica Veciana al "Diari de Tarragona", no se trata de un tema personal, sino "de una simple cuestión de mercado. Se presentaron diferentes presupuestos y se ha escogido el mejor postor. La caja que suministraba Artur Budesca —director de Envapeix— costaba 147 pesetas; ahora nos cuesta 110, es decir, hemos rebajado el coste cerca de un 30%. Ante esta realidad, no hay nada más que decir. Además, todos los armadores de arrastre denunciaron este hecho por encontrarlo abusivo".

Al analizar la situación, algunos mayoristas van más allá de lo expuesto por el presidente de los pescadores y aseguran que "nos tomaban el pelo". Añaden que "no se entiende que nosotros llegáramos a pagar 136 pesetas por cada caja y en puertos como Arenys de Mar o Vilanova i la Geltrú pagaran 87 pesetas por una caja exactamente igual". "Raya el ridículo —añade otro mayorista— porque a nosotros se nos justificaba el incremento de precio en que la madera era escasa, pero desde hace

seis meses, las cajas se fabrican con polipropileno, carbonato cálcico y cáscara de arroz. Además, si la madera es escasa, también lo es para los otros puertos".

Uno de los mayores cambios que introdujo Artur Budesca fue la caja ecológica que empezó a fabricar hace seis meses. Este envase es reciclable al cien por cien por estar

fabricado de polipropileno, carbonato cálcico y cáscara de arroz.

Por supuesto, la parte afectada no está de acuerdo con las acusaciones que se le imputan y considera que sus precios son los precios del mercado. El presidente de Envapeix, Artur Budesca, asegura que el aumento del precio no es válido y que lo han urdido unos pocos. "No es cierto que las cajas sean más baratas en otros sitios. En Roses están pagando por las cajas 134 pesetas y ahora a mí me han obligado a rebajarlas hasta 105 pesetas. Es la ruina. En diez años, he subido unas veinte pesetas el precio, una cifra que está entre la

media de otros puertos de Cataluña".

El malestar entre los diferentes sectores de la pesca y Envapeix empezó a aflorar hace un año, llegando incluso a pedirse que se revocara el convenio que les unía en exclusiva desde 1989, pero la cofradía prefirió esperar. Ahora aseguran que "con el nuevo precio los pescadores se ahorrarán hasta seis millones al año, porque "no hay que olvidar que tener una denominación de calidad como Peix Blau se paga, ya que obliga a pasar inspecciones constantes. Todo esto hace que en Tarragona se esté vendiendo el pescado hasta un veinte por ciento más caro". ■



Aumenta el número de capturas entre los pescadores de l'Ebre

EL sector pesquero de la Terres de l'Ebre aumentó considerablemente el número de capturas y de facturación durante 1998, con relación a los resultados obtenidos en 1997, según los datos hechos públicos por la Direcció General de Pesca de la Generalitat de Catalunya. Las capturas, cifradas en 7,6 millones de kilos de peces, suponen un incremento del 2,6 por 100, y la facturación, que aumentó en 204 millones, representa un 5,9 por 100 más que en 1997.

Estos resultados demuestran que los puertos pesqueros de la costa de l'Ebre han conseguido desmarcarse de la tónica de disminución de capturas que ha caracterizado al resto de los puertos catalanes. Los dos puertos más importantes del litoral de l'Ebre, el de Sant Carles de la Rapita y el de l'Ametlla de Mar, han presentado un balance de capturas y facturación que rompe con la dinámica de reducción que desde hace unos cuantos años afecta al sector catalán. ■



Los voraceros contarán con ayudas de la administración

LA flota voracera que faena en el Estrecho ha obtenido el compromiso de ayudas por parte de las Administraciones central y autonómica para paliar la grave crisis que afecta a 120 barcos gaditanos. Las dos administraciones aportarán la misma cantidad económica, pero cada una de ellas para distintos fines. Mientras que la Junta de Andalucía se compromete a financiar la parada biológica a los voraceros del Estrecho, la Administración central se compromete a sacar adelante un plan de puertos. Asimismo, la Diputación de Cádiz aportará cinco millones de pesetas para las necesidades urgentes de los pescadores.

En una reunión que mantuvieron en la Secretaría General de Pesca representantes del sector pesquero y de las Administraciones central y autonómica, se concretó la necesidad de realizar este año una parada biológica extraordinaria de dos meses y de instituir un paro biológico anual que, según los informes del Instituto Español de Oceanografía, se aconseja en febrero y marzo.

Firmados por la Universidad de Cádiz Convenios de prácticas para los alumnos de Náutica

Los alumnos de Navegación, Máquinas y Radioelectrónica Naval de la Facultad de Ciencias Náuticas de Cádiz podrán realizar prácticas académicas y profesionales de la asignatura Seguridad Marítima, gracias a la firma de un convenio entre la Universidad y la Factoría de Cepsa en Algeciras.

ASIMISMO, para obtener la licenciatura o la diplomatura en materias tales como Ciencias y Técnicas de la Navegación, Máquinas y Motores Térmicos y Teoría de la Señal y Comunicaciones, los alumnos necesitan una serie de prácticas en la lucha contra incendios; prácticas indispensables para la capacitación de los cursos de supervivencia y prioritarias en el caso de la asignatura de Seguridad Marítima. Además, los cursos de supervivencia y contra incendios son obligatorios para el ejercicio de la actividad profesional.

A la espera del convenio, la Factoría de Cepsa ya ha puesto a disposición de varios alumnos de la Facultad el campo de fuego que posee en Algeciras, con el fin de

que se puedan llevar a cabo las prácticas necesarias. Hasta ahora estaban sujetas a convenios con empresas relacionadas con la seguridad y resultaban muy costosas para la Facultad de Náutica, por lo que, en los últimos años, estos cursos se hicieron sin la tutela de ningún organismo de la Universidad gaditana. En un momento, se intentó un compromiso con la Escuela de Suboficiales de la Armada, pero no se obtuvieron los resultados positivos que se han obtenido ahora con la Factoría de Cepsa.

Dentro de la política de convenios que se está llevando a cabo para el desarrollo de la asignatura Prácticas en Buques, cuyo objetivo es adecuar la formación a la realidad, se ha ampliado el acuerdo

suscrito con el grupo naviero Boluda para que los alumnos puedan utilizar también los barcos de la Naviera Pinillos, que acaba de ser adquirida por el grupo Boluda. Por tanto —según información recogida del diario "Europa Sur"—, contarán con los portacontenedores "Candelaria B" y "Charo B", que mantienen una línea regular entre Sevilla y Canarias, así como con otros tres buques del mismo tipo que hacen un servicio regular entre el Mediterráneo y las Islas Baleares.

Dentro de este curso académico y gracias a los acuerdos suscritos en su día con las compañías Transmediterránea y Europa Ferrys, los alumnos matriculados en Prácticas en Buques se están embarcando en el "Juan J. Sister" y en los transbordadores "Punta Europa" y "Bahía de Ceuta". Gracias a la colaboración de estas navieras con la labor formativa de oficiales, la Facultad de Náutica de Cádiz es la única de España en la que se realizan prácticas reales en la materia de Prácticas en Buques. ■

PAÍS VASCO



Desde 1994

El sector pesquero vasco ha invertido 32.000 millones de pesetas

EL sector pesquero vasco ha realizado, durante los últimos cinco años, inversiones por un valor próximo a 32.000 millones de pesetas, cifra que, para el consejero Agricultura y Pesca del Gobierno vasco, Iñaki Gorenabarrena, "evidencia que el sector pesquero vasco continúa estando vivo y demuestra que se trata de una actividad económica con futuro para nuestro país".

Del total de inversiones, cabe destacar los 8.000 millones subvencionados por el Gobierno vasco y la Unión Europea. Asimismo, el Departamento de Agricultura y Pesca del ejecutivo de Vitoria ha destinado 7.500 millones de pesetas en apoyar el ajuste

de flota exigido por Bruselas para tratar de preservar los caladeros de una sobreexplotación pesquera.

De los 31.567 millones de pesetas de inversión generados en el sector pesquero vasco, según información recogida del diario "Deia", cerca de la mitad, 15.168 millones, han sido utilizados en la construcción de 51 embarcaciones, 43 de ellas de bajura, 4 de altura al fresco, 3 atuneros congeladores y un arrastrero congelador.

Finalmente, el Gobierno vasco ha destinado un total de 3.621 millones de pesetas a la construcción de nuevas unidades pesqueras. ■

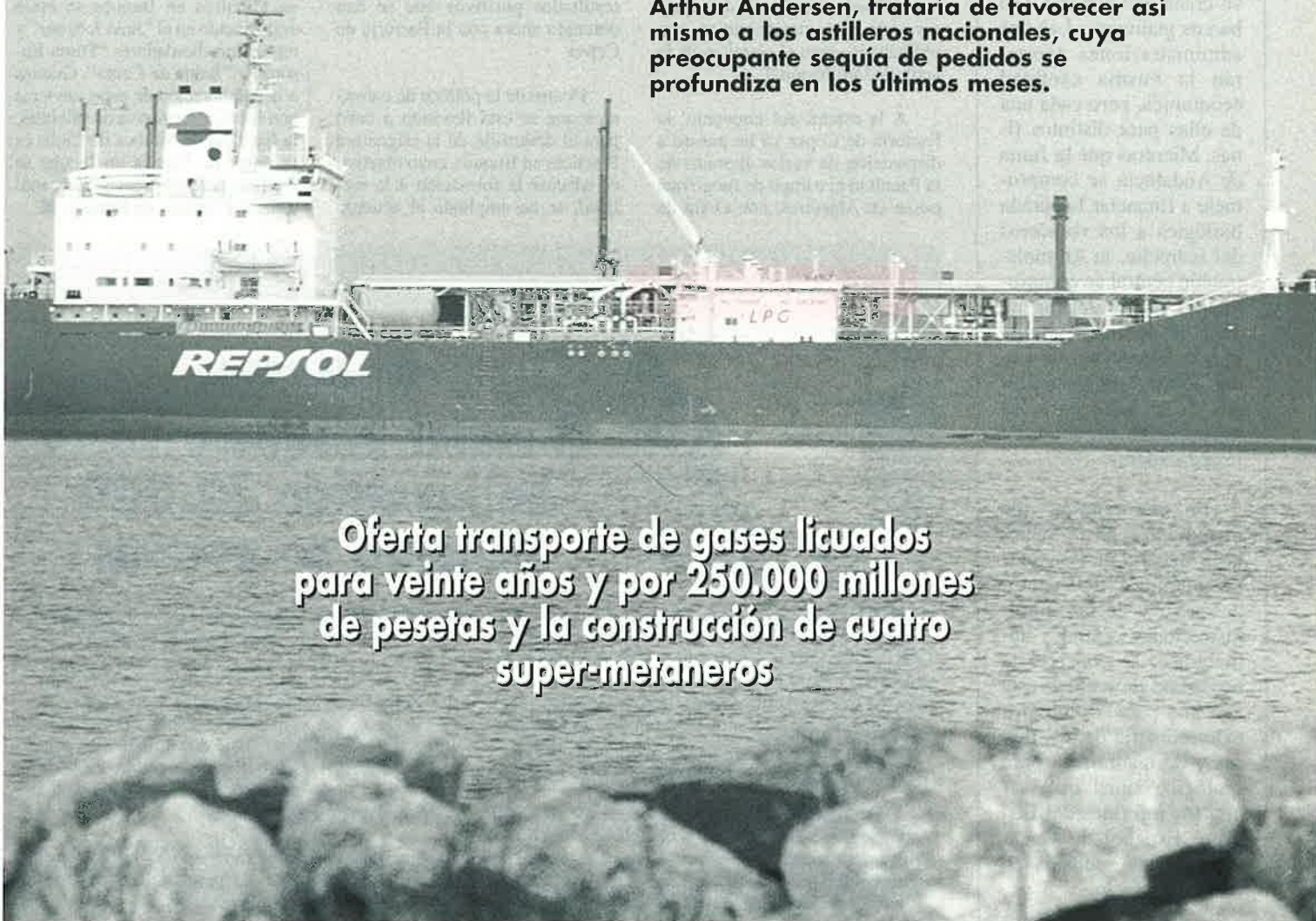
**Renovación
de flota**

REPSOL-ENAGAS LANZA EL CONTRATO DEL SIGLO

Navieras y astilleros se asoman, por primera vez en muchos años, a una señal inequívoca de reanimación de la demanda, con los anuncios del llamado "contrato del siglo" de REPSOL-ENAGAS, para transportar por 250.000 millones de pesetas en 20 años sus gases-vía marítima, y el Plan de Flota de Trasmediterránea, que contempla la construcción de ocho barcos.

La apertura del concurso gasero -que invita a 15 navieras- revolucionará positivamente el negocio marítimo internacional, según señalaron expertos del sector, nada más conocerse este macro-contrato en Londres, al que han sido invitadas a pasar oferta cinco navieras españolas.

Además, el Plan de Flota de Trasmediterránea, que actualmente audita Arthur Andersen, trataría de favorecer así mismo a los astilleros nacionales, cuya preocupante sequía de pedidos se profundiza en los últimos meses.



**Oferta transporte de gases licuados
para veinte años y por 250.000 millones
de pesetas y la construcción de cuatro
super-metaneros**

TRANSPORTAR gases licuados por un valor mínimo de 250.000 millones de pesetas en fletes, durante veinte años, y entre los puertos de Trinidad y Tobago, Nigeria, Abu-Dabi y Qatar y los de Bilbao, Barcelona, Huelva y Cartagena, son los requerimientos del contratista español REPSOL-ENAGAS y el frontispicio del macro-concurso gase-ro, al que ya se llama, entre expertos, “el contrato del siglo”.

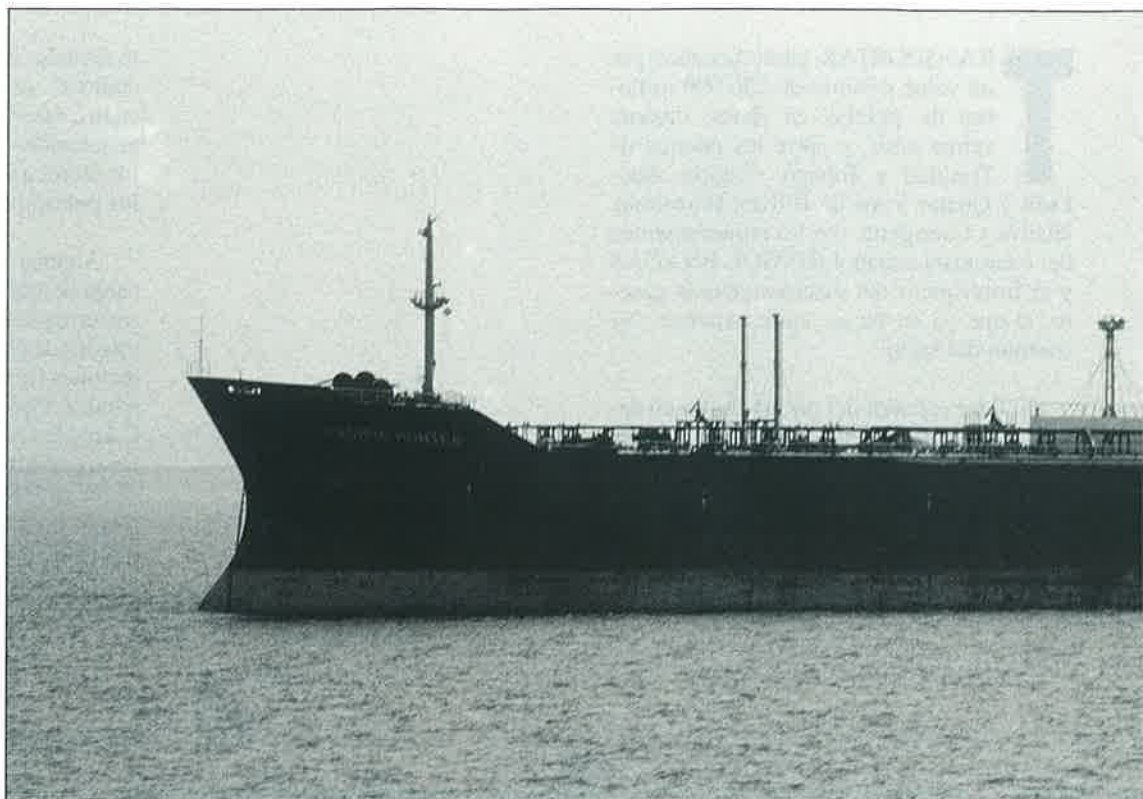
El líder español del gas ha hecho un estudio anticipatorio que contempla fuertes incrementos de demanda energética en los próximos años y trata de conseguir el aseguramiento del transporte a largo plazo. Por ello, cuando lanzó recientemente su concurso en Londres, se originó el consiguien-

te revuelo. Porque una cascada de negocios conexos —entre ellos la construcción de cuatro nuevos barcos metaneros de última generación— hacen de este concurso la mejor oferta que saldrá al mercado mundial en los próximos años.

Aunque se comprende que la enorme carga de trabajo excede las capacidades del sector naviero nacional, entre los quince invitados de élite a que alude el pliego de condiciones figuran las navieras españolas Fernández-Tapias, Aznar, Marpetrol, Elcano y Cremades-Marflet. Y, en cuanto a los astilleros que podrían airear sus enrarecidas carteras de pedidos, todo hace indicar —aunque el pliego no hace invitación expresa— que Astilleros Españoles (AESAs) y su filial de Sestao podrían ser adjudicatarios de construc-



**Este
macro-concurso
y el
Plan de Flota
de
Trasmediterránea
reaniman
las
expectativas
del
negocio
naviero
y
constructor**



ción, si se tiene en cuenta que Gas de Euskadi y Bilbao apostarían por La Naval.

Entre la élite internacional de navieras se recogen los nombres y las candidaturas de Mitsui (Japón), Bergensen (Noruega), Moeller (Dinamarca), Exmar (Bélgica) y Osprey (Singapur) y en cuanto a los astilleros constructores suena el prestigio de Chantiers de l'Atlantique (Francia) y Kvaerner (Finlandia), que ya han hecho barcos de esta categoría, de elevada complicación y con exigencias de hasta soportar temperaturas de 160 grados bajo cero en torno a sus tanques (ver Macrocontrato).

La élite de bancos y de aseguradores mundiales será inevitable en la operación, ya que se habla de precios unitarios de 250 millones de dólares por buque, y de un mínimo de 250.000 millones de pesetas en fletes.

... y el Plan de Flota de Trasmediterránea

El equipo de dirección de Trasmediterránea, con las



¿El último servicio de Antonio Mendoza a Astilleros?

El presidente de Astilleros Españoles (AESA), Antonio Mendoza, comunicó oficialmente al accionista mayoritario -la SEPI- su intención de dejar la compañía, en la que ha servido desde junio de 1996.

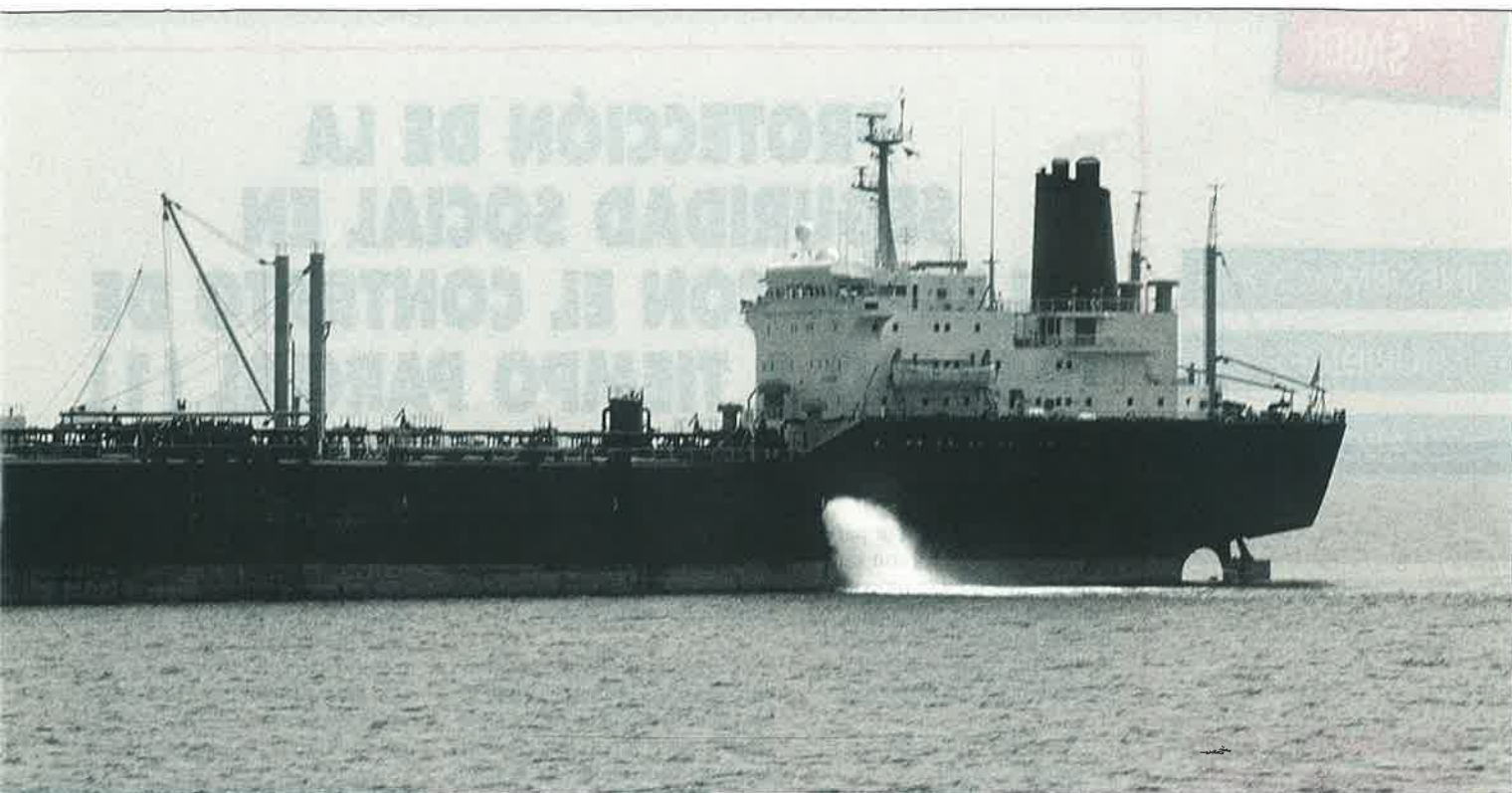
Precisamente en el positivo balance de Mendoza podría estar a punto de entrar una alianza de Astilleros Españoles con su homónimo francés Chantiers de l'Atlantique, para repartirse la construcción de los super-metaneros para REPSOL-ENAGAS.

Meter en la cartera de pedidos de AESA la mitad de los 120.000 millones de pesetas, y carga de trabajo hasta el año 2002, sería prestar un valioso último servicio en la despedida de Antonio Mendoza.

respetables distancias de tamaño financiero respecto del anterior, también tiene a punto la salida a concurso de su Plan de Flota, como capítulo inseparable de la etapa de privatización y entrada en competencia de sus negocios. La consultora Arthur Andersen audita en la actualidad un borrador de compras, por unos 74.000 millones de pesetas, de ocho barcos de última generación que relevarían a otras unidades que serán vendidas.

Este concurso -según medios independientes del sector- se materializará en el pliego apenas se conozca el redondeo de las cantidades que el Estado debe a la compañía por las liquidaciones del contrato de servicio público vigente hasta 1997 y trataría de inclinar en una dirección favorable a los constructores nacionales de "ferrys" y "ro-ros", hablándose de los astilleros de Unión Naval de Levante, Sevilla y Barreras como posibles candidatos que habrían recibido petición de reserva de grada.

La naviera que preside el



PLAN DE FLOTA DE TRASMEDITERRÁNEA

Millones de pesetas

	Fecha venta	Precio venta		Fecha venta	Precio venta
FLOTA ACTUAL			Ciudad de Alicante	2001	450
Juan J. Sister	-	-	Ciudad de Cádiz	2000	450
Ciudad de Badajoz	2000	1.000	Ciudad de Burgos	2002	500
Ciudad de Sevilla	2000	1.000	Cala Salada	1999	300
Ciudad de Palma	2000	1.000	Cala Fustan	1999	300
Ciudad Sta. Cruz de la Palma	1998	750	Cala Llonga	1999	90
Ciudad de Salamanca	2001	1.000	Tintorera	1998	210
Ciudad de Valencia	2003	1.000	NUEVA FLOTA		
Las Palmas de G. C.	-	-	Ro-ro 1	2002	8.250
Sta Cruz de Tenerife	-	-	Ferry Día tipo B1	1998	4.000
Ciudad de Ceuta	-	-	Ferry Día Tipo B2	2000	6.000
Ciudad de Zaragoza	-	-	Ferry Día tipo A1	2000	10.000
Villa de Algeciras	-	-	Ferry Día Tipo A2	2001	10.000
Ciudad de La Laguna	1998	230	Ferry noche 1	2000	9.000
Villa de Agaete	1998	230	Ferry noche 1	2001	9.000
Almudaina	-	-	Ferry noche 1	2002	9.000
Alcántara	-	-			

señor Trías de Bes tiene claras las exigencias de apertura a la competencia y trata de forzar el relevo de sus embarcaciones más anticuadas y ganar velocidad —metiéndose en la órbita de los 40 nudos— frente a los “pinchaolas” de tecnología australiana, último grito por las costas españolas, de los llamados “ferrys” rápidos. La compañía compró recientemente cuatro barcos, en el mercado de segunda mano, y ha sustituido a su director general, en lo que seguramente significará la modificación de algunos aspectos del futuro concurso, aunque no de las grandes cifras y rasgos del mismo (ver cuadro).

Precisamente, en la reciente presentación de resultados de Trasmediterránea en 1998 —primer año en beneficios, sin ayuda estatal—, el presidente Trías de Bes aludió a la renovación de la flota como “la apertura de la nueva etapa hacia la calidad y el cliente”. Los barcos, su mejora y modernización, pues, serán prioritarios. ■

MACROCONTRATO

■ **Volumen aproximado del contrato: 250.000 millones de pesetas.**

■ **Tipo de contrato (dos opciones):**

1. Time charter (alquiler por tiempo) 9 a 20 años con opción o dos prórrogas de 5 años cada una.

2. Posibilidad de que al final del periodo de 20 años el 50% de los buques pasen a propiedad de Repsol/Enagas, que por tanto obtendría el 50% de los beneficios resultantes de la venta de los buques o de su posterior explotación.

■ **Transporte: Transporte de 120 BCM (120.000 millones de metros cúbicos) de gas natural desde Trinidad y Tobago a España.**

■ **Tipo de barco y número: 4 buques LNG (gas licuado de Petróleo) de 138.000 metros cúbicos de capacidad, operativo el primero en el primer cuarto del 2002. Se valorará el adelanto de la entrega del primer barco a principios del 2001.**

■ **Velocidad de crucero: 19,5 nudos a máxima carga.**

S. de F.

Con fecha 16 de febrero de 1999, se ha publicado en el BOE, el Real Decreto 144/99, de 29 de enero, que regula importantes aspectos por lo que a la protección en materia de Seguridad Social se refiere, del contrato de trabajo a tiempo parcial, y que entró en vigor con fecha 1 de marzo de 1999.

PROTECCIÓN DE LA SEGURIDAD SOCIAL EN RELACIÓN CON EL CONTRATO DE TRABAJO A TIEMPO PARCIAL (1)

1. Ámbito de aplicación.

Se aplica a la mayor parte de los trabajadores con contrato de trabajo a tiempo parcial, con contrato de relevo a tiempo parcial y con contrato de trabajo fijo-discontinuo, y en concreto a los siguientes:

- 1) A los incluidos en el Régimen General.
- 2) A los incluidos en el Régimen Especial de la Minería del Carbón.
- 3) A los que lo sean por cuenta ajena en el Régimen Especial de los Trabajadores del Mar.

No resulta de aplicación a los siguientes:

- 1) Los trabajadores agrícolas.
- 2) Los trabajadores del mar que lo sean por cuenta propia.
- 3) Los autónomos.
- 4) Los funcionarios públicos, civiles y militares.
- 5) Empleados de hogar.
- 6) Los trabajadores que tengan suscrito un convenio especial, y que al mismo tiempo estén incluidos en el mismo Régimen de Seguridad Social, como consecuencia de un contrato de trabajo a tiempo parcial.

2. Alcance de la acción protectora.

Se protegen todas las situaciones y contingencias que vienen siendo protegidas con carácter general por la Seguridad Social, sin exclusiones de ningún tipo; eso sí, con algunas particularidades que vienen impuestas por el tipo de trabajo al que se refiere y que se exponen a continuación.

3. Particularidades respecto a las cotizaciones.

A) Prestaciones de muerte y supervivencia, incapacidad temporal y maternidad.

Para acreditar los períodos de cotización necesaria para tener derecho a las citadas prestaciones, se computarán las cotizaciones efectuadas en función de las horas trabajadas, tanto ordinarias como complementarias, calculando su equivalencia en días teóricos de cotización. A tal fin, el número de horas efectivamente trabajadas se dividirá por cinco, equivalente diario del cómputo de mil ochocientos veintiséis horas anuales.

Si el período de cotización mínimo debe estar comprendido dentro de un lapso de tiempo inmediatamente anterior al hecho causante, éste se incrementará en la misma proporción en que se reduzca la jornada respecto de la que es habitual.

Cuando durante los períodos de incapacidad temporal o de descanso por maternidad perviva el contrato de trabajo a tiempo parcial, tendrán, a efectos de cotizaciones, la misma consideración que el período de trabajo precedente a la baja médica o al descanso.

B) Prestaciones de jubilación e incapacidad permanente.

Al número de días teóricos obtenidos conforme a lo expresado en el apartado A), que también resulta de aplicación, se le aplicará el coeficiente multiplicador de 1,5, resultando así el número de días a considerar para determinar los períodos mínimos de cotización. La fracción de día se asimilará a entero.

C) Prestaciones por desempleo.

En los períodos de desempleo determinados por la suspensión o extinción de una relación laboral que lo era a tiempo parcial, tendrá, a efectos de cotizaciones, la misma consideración que el trabajo precedente a la suspensión o



extinción del contrato respectivamente.

D) Casos aislados.

1. Los períodos que se asimilen a cotizados por ley, que sucedan a trabajos realizados en forma parcial, se computarán al igual que el período trabajado.

2. Cuando el trabajador realice simultáneamente más de una actividad a tiempo parcial, se sumarán los días teóricos de cotización acreditados en las distintas actividades en las que deba aplicarse el cómputo recíproco de cotizaciones.

3. En todos estos supuestos, no se podrá computar un número de días superior al que correspondería de haberse realiza-

do la prestación de servicios a tiempo completo.

4. Particularidades respecto a los subsidios o incapacidad temporal y de maternidad.

1) Incapacidad temporal.

A) La base reguladora de la prestación será el resultado de dividir las sumas de las bases de cotización acreditadas en la empresa durante los tres meses inmediatamente anteriores a la fecha del hecho causante entre el número de días efectivamente cotizados.

La prestación económica que corresponda se abonará durante los días contratados como de trabajo efectivo mientras esté en situación de incapacidad temporal.

Es decir, que si sólo trabaja dos días a la semana, lo que le va a corresponder de prestación es eso.

B) Cuando por extinción del contrato de trabajo o interrupción de la actividad, asuma la entidad gestora el pago de la prestación, se calculará de nuevo la base reguladora, para lo que se dividirá la suma de las bases de cotización de los tres meses anteriores a la fecha del hecho causante entre el número de días comprendidos en dicho período.

Si la antigüedad del trabajador en la empresa es menor de tres meses, la base reguladora será el resultado de dividir la suma de las bases de cotización acreditadas entre el número de días naturales a que éstas correspondan.

La prestación económica se abonará durante todos los días naturales en que el interesado se encuentre en la situación de incapacidad temporal, es decir, se le van a pagar todos los días. Es un trato más favorable respecto a la situación anterior; aquí la prestación va a estar a cargo de la entidad gestora.

C) La aplicación de las reglas previstas en el apartado A) no afectará al período máximo de duración de la incapacidad temporal, que se realizará por referencia al número de días naturales de permanencia en la misma. Es decir, si en un mes lo que le corresponde al trabajador es una prestación que equivale a ocho días de trabajo, se va a considerar que se le ha pagado un mes de prestación de incapacidad temporal.

2) Maternidad.

Los trabajadores contratados a tiempo parcial tendrán derecho a la prestación económica por maternidad con las particularidades siguientes:

A) La base reguladora diaria de la prestación será el resultado de dividir la suma de las bases de cotización acreditadas en la empresa durante el año anterior a la fecha del hecho causante entre 365.

De ser menos la antigüedad en la empresa, la base reguladora de la prestación será el resultado de dividir la suma de las bases de cotización acreditadas entre el número de días naturales a que éstas correspondan.

B) El subsidio por maternidad se abonará durante *todos los días* en los que el trabajador permanezca en dicha situación, con la duración legalmente prevista para los períodos de descanso por maternidad, adopción o acogimiento previo. ■

Rosario Escalante Zabala
Letrada de la Administración de la Seguridad Social



La anorexia nerviosa y la bulimia son dos alteraciones del apetito que en nuestra sociedad se dan cada vez con mayor frecuencia y sobre todo entre los adolescentes. El culto al cuerpo y a la imagen les lleva a sufrir un temor excesivo a engordar.

LA ANOREXIA NERVIOSA Y LA BULIMIA

ANOREXIA NERVIOSA

La anorexia nerviosa es un trastorno caracterizado por una notable pérdida de peso, un temor enfermizo a la obesidad y falta de menstruación en las mujeres.

Se suele presentar en mujeres, y sólo en un 5% de los casos se produce en hombres. La edad de comienzo suele ser la adolescencia, alrededor de los 17 años; es raro que se dé en la edad adulta.

Se ha descrito que un elevado porcentaje de pacientes proceden de familias de nivel socioeconómico medio o superior. La incidencia parece ser cada vez mayor en los países occidentales.

La anorexia nerviosa puede ser leve y transitoria, pero también grave y de larga duración. La mortalidad suele estar alrededor del 10 al 20%, aunque este dato no se conoce con exactitud. Es probable que los casos más leves no lleguen a ser diagnosticados.

ORIGEN

El origen de esta enfermedad es desconocido, aunque raras veces aparece en zonas con auténtica restricción de alimentos (Tercer Mundo).

Los factores sociales parecen desempeñar un importante papel. La insistencia en permanecer delgado invade nuestra sociedad, y la obesidad se asocia a una amplia variedad de rasgos indeseables. Afortunadamente, no todo el mundo que empieza una dieta termina por padecer un trastorno alimentario, de manera que hay que plantearse que los factores o condicionamientos sociales y la dieta pueden actuar como elementos desencadenantes, pero sólo a condi-

ción de que existan factores predisponentes previos psicológicos, genéticos o metabólicos.

SÍNTOMAS Y SIGNOS

Antes del inicio de los síntomas puede describirse a estos pacientes como personas muy meticulosas, compulsivas, inteligentes y orientadas hacia logros y éxitos elevados.

La primera indicación específica de un trastorno inminente consiste en la **ansiedad acerca del peso corporal** (aun cuando el paciente sea delgado, como son la mayoría de ellos), y en un inicio de **restricción de la ingesta de alimentos**. Los pacientes en su mayoría **niegan la enfermedad** y son conducidos a la consulta médica por sus familiares a causa de molestias provocadas por otros síntomas (sensación de plenitud, molestias abdominales, estreñimiento).

Los pacientes se preocupan por la alimentación, estudiando dietas y calculando calorías; guardan, esconden o tiran la comida, coleccionan recetas y cocinan platos elaborados para otras personas. El 50% de los anoréxicos ingieren una cantidad excesiva de comida (esto se denomina **bulimia**) y a continuación se provocan el vómito y se administran laxantes y diuréticos.

En las mujeres aparece lo que se llama **amenorrea**, es decir, que no tienen la menstruación. A menudo este síntoma aparece antes de que se pueda apreciar una pérdida apreciable de peso.

Tanto en varones como en mujeres se registra una **pérdida del interés sexual**.

También suele presentarse un **alentecimiento del ritmo del corazón** (bradicardia), **disminución de la tensión arterial**, aparición de pelusa o **lanugo** y **aumento de vello** por todo el

cuerpo y el rostro, y **edemas** o hinchazón.

Estos pacientes tienden a mantener una **gran actividad**, con programas de ejercicio intenso.

La depresión aparece a menudo, y los enfermos tienden a ser muy manipulativos, a menudo divagan acerca de la ingesta de comida y ocultan conductas como la de la **inducción del vómito**.

También se presentan muchas más **complicaciones** en cualquier sistema orgánico, siendo las más frecuentes las de tipo endocrino, la deshidratación grave y las alteraciones cardíacas. La **muerte súbita** no es excepcional en estos enfermos debido a estas complicaciones.

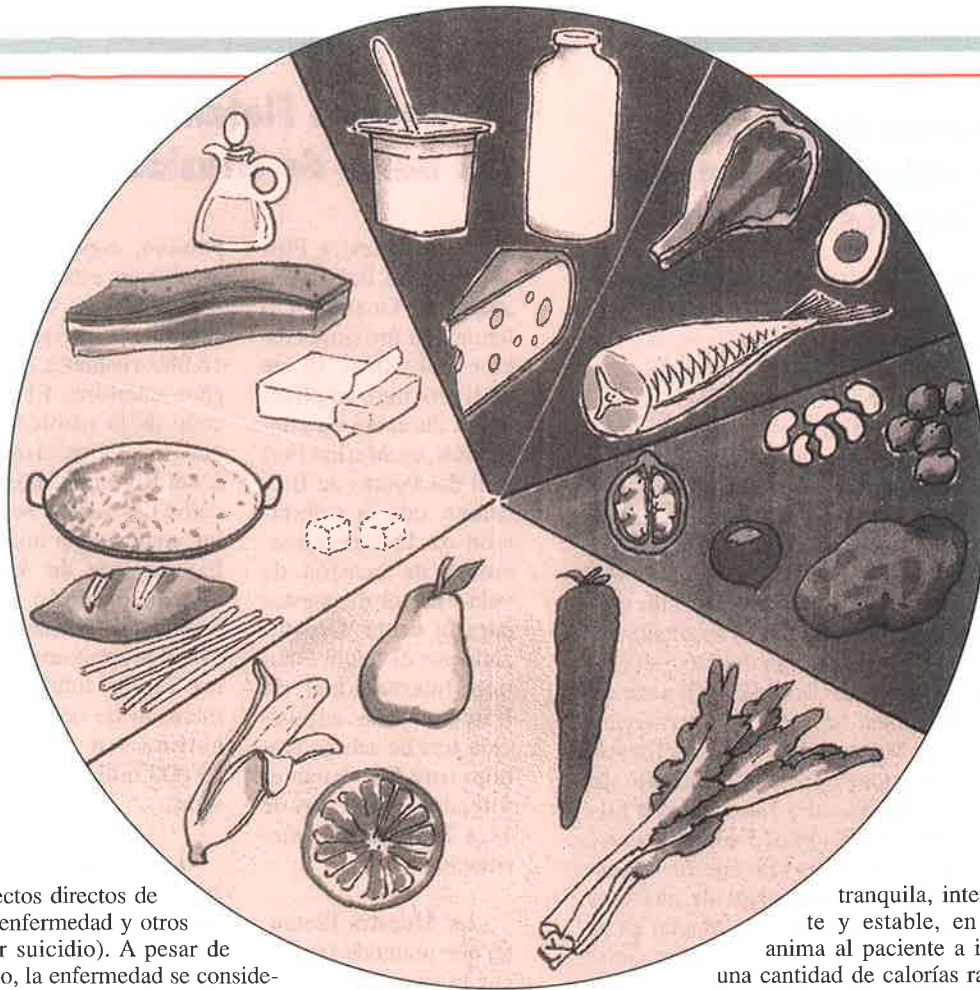
DIAGNÓSTICO

A partir del conjunto de síntomas antes descritos, especialmente por la asociación de una pérdida de peso mayor o igual al 15% del peso corporal en una persona joven con temor a la obesidad, que presenta falta de menstruación, niega estar enferma y por otra parte presenta buen estado general.

La clave diagnóstica estriba en el temor dominante a la obesidad, que persiste aunque hayan disminuido mucho su peso corporal, y una alteración de la imagen corporal, caracterizada por la percepción anómala de que algunas partes de su cuerpo están deformadas o son "gordas" a pesar de la desgadez evidente.

EVOLUCIÓN Y PRONÓSTICO

Se echan de menos estudios de seguimiento de la anorexia nerviosa a largo plazo. La variabilidad en la evolución de estos enfermos es enorme. La mortalidad oscila, según los estudios, del 0 al 22% (algunos fallecen por los



efectos directos de la enfermedad y otros por suicidio). A pesar de esto, la enfermedad se considera como crónica y responsable de una elevada mortalidad.

La duración promedio de la hospitalización es de unos 4 meses. Las dos terceras partes de los casos deben continuar bajo tratamiento psicológico de forma ambulatoria y prolongada, porque continúan presentando de forma crónica preocupaciones en torno a la comida, hábitos alimenticios más o menos distorsionados, síndromes depresivos, trastornos de ansiedad, abuso de alcohol o de otras sustancias nocivas para la salud.

TRATAMIENTO

El tratamiento puede dividirse en dos fases:

- Intervención a corto plazo, para reponer el peso corporal y salvar la vida del paciente.

- Terapia a largo plazo para mejorar la personalidad que existe desde hace tiempo y resolver los problemas familiares.

Siempre que se registre una pérdida de peso intensa o rápida, o bien si el peso disminuye por

debajo de un nivel (por ejemplo que la persona pese un 80% del peso ideal), la reposición rápida del peso constituye la medida dominante y la hospitalización resulta imprescindible.

En ocasiones se tiene que actuar por vía legal contra la voluntad del paciente, ya que no hay que olvidar que la anorexia nerviosa es una enfermedad grave que puede poner en peligro la vida de la persona que la padece. En caso de duda debe hospitalizarse al paciente. En ocasiones simplemente sacándolo de su hogar se produce una evolución favorable, aunque a menudo se requiere un tratamiento psiquiátrico más enérgico. Raras veces es necesario efectuar una alimentación inyectada en vena o por sonda.

Una vez corregido el estado de desnutrición, se inicia un tratamiento difícil, complicado por el miedo del paciente al aumento de peso, por la negación de la enfermedad y por su conducta manipulativa. El médico debe intentar establecer una relación

tranquila, interesante y estable, en tanto anima al paciente a ingerir una cantidad de calorías razonable. Un control combinado entre el médico de cabecera y el psiquiatra suele resultar útil, y es prudente la consulta o la remisión a un especialista en alteraciones de la alimentación. La terapia familiar resulta beneficiosa, así como la psicoterapia individual.

BULIMIA NERVIOSA

Esta enfermedad se caracteriza por episodios repetidos de apetito voraz, durante los que el paciente pierde el control sobre lo que come y por ello se provoca vómitos, emplean los laxantes y diuréticos, o ayuna para superar los efectos de las comilonas.

Afecta principalmente a mujeres de nivel socioeconómico alto.

SÍNTOMAS Y SIGNOS

Las grandes comilonas pueden provocar una **dilatación aguda** e incluso una **rotura del estómago**. Los vómitos inducidos se asocian a **erosión del esmalte de los dientes**, al **aumento de la glándula parótida**, a **irritación del esófago** y a posible **rotura** de este último.

Cuando los vómitos se asocian a una disminución de la conciencia, por ejemplo por consumo de drogas o alcohol, se puede producir una **neumonía por aspiración**.

Se han descrito casos de **muerte** secundaria a los trastornos producidos por el abuso de la medicación que produce vómitos.

Los enfermos conocen su conducta y suelen tener **remordimientos o sentimientos de culpabilidad**.

Son menos introvertidos que los pacientes afectos de anorexia nerviosa y más propensos al abuso de drogas y de alcohol, y a la depresión.

DIAGNÓSTICO

Se puede sospechar este trastorno alimentario cuando estamos ante una persona con mucha preocupación por la ganancia de peso, con grandes variaciones del mismo, aunque alrededor de un peso normal, y con evidencias del uso de laxantes. Otros signos que se suelen apreciar son las cicatrices en los nudillos de las manos (por la provocación del vómito) y la erosión de los dientes.

El diagnóstico depende de que el paciente haga una descripción de su conducta de actuación "comilona-purga". Se requiere que se den dos episodios de comilona por semana al menos durante tres meses.

Las comilonas se suelen desencadenar por tensiones psicosociales, se realizan en secreto y a veces con varios episodios en un día.

TRATAMIENTO

En este trastorno, los fármacos para combatir la depresión suelen ser útiles unidos a una terapia psiquiátrica. Se debe remitir al paciente a un especialista en alteraciones de la alimentación. ■

Ana Martín Aragón
Médico de Sanidad Marítima

Ayudas para la formación profesional náutico-pesquera

EL Boletín Oficial del Estado del pasado 19 de febrero ha publicado una Orden del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación por la que se establecen las bases reguladoras y la convocatoria para la concesión de ayudas para el fomento de actividades de formación profesional náutico-pesquera. La actividad objeto de financiación deberá realizarse durante el ejercicio de 1999 y los meses de enero, febrero y marzo de 2000.

Podrán ser beneficiarios de estas ayudas las asociaciones o entidades de ámbito nacional legalmente constituidas que realicen actividades dedicadas a mejorar el nivel de formación y preparación de los profesionales del sector pesquero así como al perfeccionamiento y reciclaje del personal técnico dedicado a impartir las enseñanzas profesionales de los mencionados sectores, que carezcan de fines de lucro y que estén al corriente de sus obligaciones tributarias con la Seguridad Social.

Las solicitudes para recibir estas ayudas deberán dirigirse al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, acompañadas de la documentación que se especifica en la Orden ministerial dentro del plazo de los 60 días naturales, contados a partir del día de la publicación de esta norma en el Boletín Oficial del Estado. No obstante las solicitudes de subvención para realizar actividades de formación en los meses de diciembre de 1999 y de enero, febrero y marzo de 2000 se presentarán antes del 30 de septiembre de 1999. ■

Nuevos cargos del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales

DURANTE el pasado mes de febrero se han producido tres nuevos relevos de altos cargos en el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. Los cambios han afectado a la Secretaría General Técnica, cuya jefatura era desempeñada por Julio Sánchez Fierro, quien ha sido sustituido por Dolores Cospedal, hasta ahora Consejera Laboral y de Asuntos Sociales de la embajada de España en Washington. También tomaron posesión el nuevo Director General de Ordenación de las migraciones, Juan Aycart, hasta ahora director del Gabinete Técnico del Secretario General de Empleo, quien ha sustituido a Ángeles Muñoz y María de los Ángeles Riesco como Directora General de Fomento de la Economía Social y Fondo Social Europeo, en sustitución de Isidro Cuberos. Los tres altos cargos salientes han pasado a desempeñar puestos de alta responsabilidad en el Partido Popular en el nuevo equipo salido del reciente Congreso celebrado por esta formación política y cuyo Secretario General es el ex Ministro de Trabajo, Javier Arenas. ■

VI Muestra Flotante del Barco de Ocasión

LA Muestra Flotante del Barco de Ocasión celebrará su próxima edición del 10 al 18 de abril próximo, ampliando su duración en cuatro días, en Marina Port Vell del Puerto de Barcelona, con la exhibición de 150 embarcaciones de ocasión de vela y motor dispuestas para la venta. Organizada por el Salón Náutico Internacional de Barcelona, la exposición será de acceso gratuito para los visitantes y tendrá un horario de 11 a 20 horas sin interrupción.

La Muestra Flotante, que pretende favorecer la compraventa de embarcaciones de ocasión y acercar la náutica deportiva al gran

público, espera incrementar en esta edición las cifras de venta y superar el registro de 18.000 visitantes de los años anteriores. El mercado de la náutica deportiva está en alza, de acuerdo con los últimos datos del sector, según los cuales cada año en España más de 4.000 barcos de todo tipo cambian de propietario. El valor aproximado de las ventas totales del mercado de ocasión se estima en más de 19.000 millones de pesetas.

Las personas interesadas en obtener más información sobre este acontecimiento la pueden obtener en la Web del Salón Náutico Internacional de Barcelona www.salonnautico.com ■

Nuevo Boletín de Encuesta de Coyuntura Laboral

MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

Número 0
Trimestre Primavera 1999

ENCUESTA DE COYUNTURA LABORAL
SÍNTESIS DE INDICADORES LABORALES
EMPLEO SEGÚN DATOS EMPRESARIALES

Tasa de variación intertrimestral del empleo laboral

Tasa de variación intertrimestral del empleo

Tasa de variación intertrimestral del empleo a tiempo completo

Tasa de variación intertrimestral del empleo a tiempo parcial

El total de puestos de trabajo ocupados por asalariados no agrarios a finales de septiembre de 1999 fue de 8 millones 840 mil en la Encuesta de Coyuntura Laboral. El tipo de contrato es 48,4 % asalariados con 37,6 % temporales. Por tipo de jornada, el 87,8 % son efectivos laborales a tiempo completo y el 12,2 % restante a tiempo parcial.

Las cifras anteriores suponen importantes incrementos de empleo respecto a un año antes, 5,66 % en el 97 y 10,33 % en el trimestre anterior. Como resultado de la fuerte recuperación de la actividad de este período, el aumento del empleo fue más modesto, 4,02 %, en el 98.

El aumento de empleo intertrimestral sigue creciendo a pesar de las caídas en períodos de crisis por no mantener las siguientes:

- ✓ El empleo indefinido con un crecimiento de 2,66 % en el trimestre y el temporal con 3,57 %, lo que supone un cambio de 0,91 %.
- ✓ El empleo a tiempo completo, un 4,02 %, y el temporal con 3,57 %, lo que supone un cambio de 0,45 %.

En términos intertrimestrales, los indicadores:

- ✓ El aumento de ocupados en 2,66 %, en el 97 y el 10,33 % en el trimestre anterior (10,33 %).
- ✓ El empleo indefinido, 2,66 %, en el 97 y el 10,33 % en el trimestre anterior (10,33 %).
- ✓ El empleo a tiempo completo, 4,02 %, en el 97 y el 10,33 % en el trimestre anterior (10,33 %).

EL Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha editado un nuevo díptico para presentar los resultados de la Encuesta de Coyuntura Laboral, implantada en 1990 y que es una investigación por muestreo dirigida cada trimestre a unas 12.000 empresas del sector no agrario. Esta encuesta recoge información relativa a los efectivos laborales y sus características, la movilidad laboral, la jornada laboral, las horas no trabajadas y las extraordinarias, aspectos de las relaciones laborales y las opiniones de los empresarios respecto a la evolución del empleo.

El principal objetivo de la Encuesta es obtener estimaciones de diversos aspectos coyunturales del mercado de trabajo desde la óptica empresarial. La encuesta es un observatorio permanente de la evolución de las empresas. Estos datos se difunden periódicamente mediante una publicación monográfica, en soporte papel y en Internet. Ahora con este nuevo díptico los responsables del Ministerio de Trabajo quieren conseguir una mayor difusión al presentar esta edición resumida. ■



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

La pesca desaparece.

Hay que dejar crecer

a los peces.

Si no tienen el tamaño

mínimo, no los compres,

no los pesques.



MINISTERIO DE AGRICULTURA PESCA Y ALIMENTACION
SECRETARIA GENERAL DE PESCA MARITIMA
FROM

COMUNIDAD EUROPEA
Instrumento Financiero
de Orientación de la Pesca



PONGA RUMBO



A LA MÁXIMA SEGURIDAD

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

Confíe siempre en MURIMAR,
le guiará la máxima seguridad.

Para mayor información,
llámenos al teléfono (91) 597 18 35.



MURIMAR
MUTUA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

Orense, 58. 6ª Planta. 28020 MADRID.