

MAR

N.º 374 - JULIO-AGOSTO 1999

INFORME

**EL ISM EN
EL EXTERIOR**

Los ministros de Pesca
comunitarios dieron a la Comisión
un mandato negociador

CUENTA ATRÁS PARA EL ACUERDO PESQUERO CON MARRUECOS

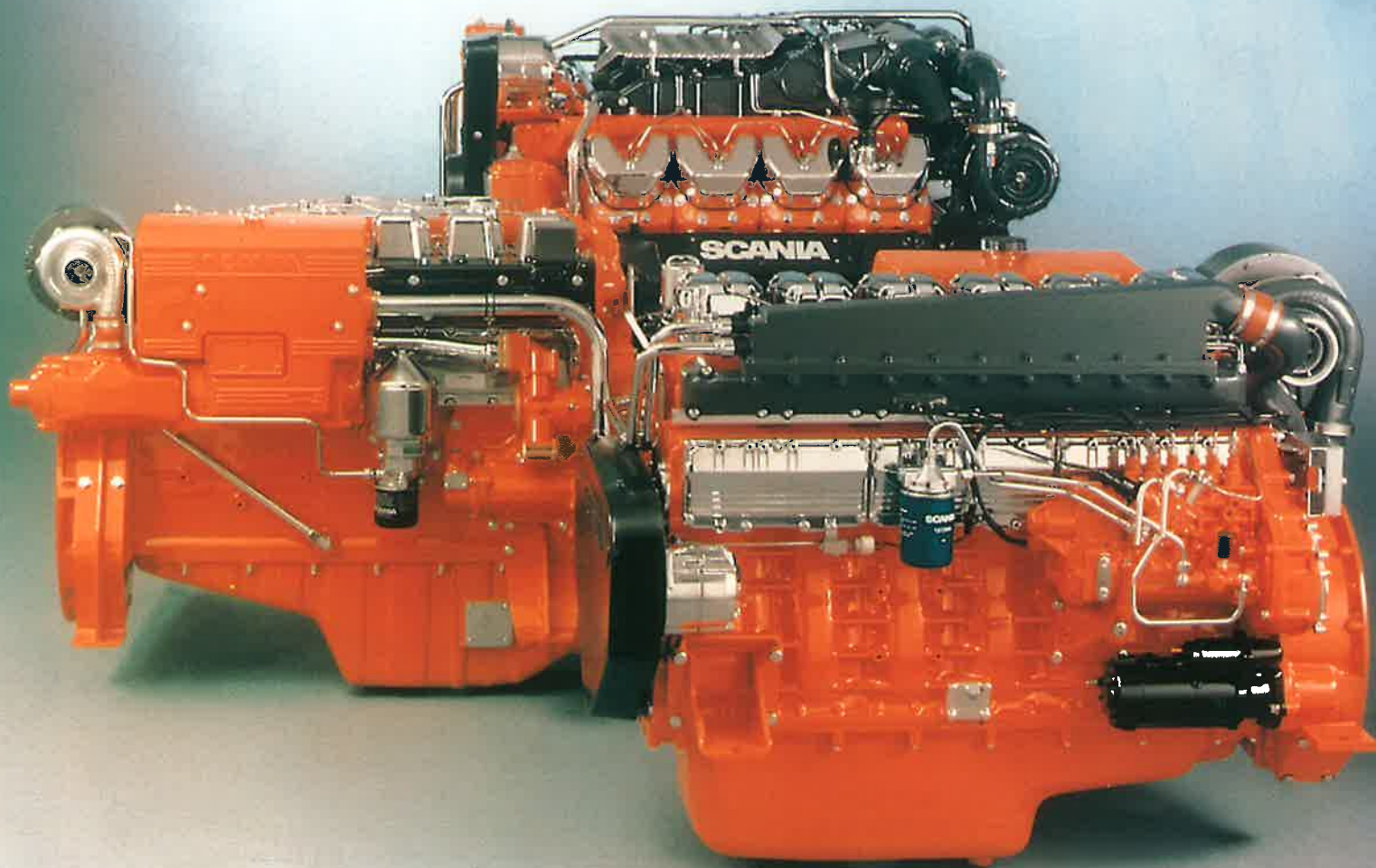
Estructuras pesqueras

**ESPAÑA RECHAZA
LA PROPUESTA DE
BRUSELAS**

Seguridad Social

**SE DISPARAN LAS
AFILIACIONES**

NUEVA GAMA DE MOTORES MARINOS



Economía operativa.

Propulsores y auxiliares marinos para salas de máquinas desasistidas.

Mínimo consumo de combustible y aceite.

Certificación de todas las sociedades clasificadoras.

Potencia continua sin limitación de horas ni factor de carga.

Garantía de cuatro años de acuerdo con las condiciones generales de garantías sin costo alguno para el cliente.

Los motores marinos Scania son líderes gracias a los constantes avances tecnológicos del grupo Scania desde 1891 (más de 100 años). El éxito se basa en una larga experiencia y numerosas investigaciones en el Departamento de Investigación y Desarrollo y la fidelidad de todos sus clientes en el sector marítimo.



SCANIA

División de Motores Marinos e Industriales

Scania Hispania, S.A. Avda. de Castilla, 29. Pol. Ind. San Fernando I. 28850 San Fernando de Henares (Madrid), Tel.: 91 678 80 00, Fax: 91 678 80 87

P

ARA bien y para mal, Bruselas se ha convertido en los últimos años en el campo de batalla donde sectores como la pesca, con una importante política común, tienen que hacer valer sus posiciones. Es muy probable que si las soluciones dependieran única y exclusivamente de unas decisiones nacionales, se habrían adoptado ya en muchos casos las medidas correspondientes. Pero, en el seno de la Unión Europea, la estrategia es mucho más compleja y, en ocasiones todo depende, no de la justicia de unas peticiones, sino de la respuesta que se pueda obtener de un entramado donde se confunden las posiciones políticas y las exigencias de un sector. En este momento hemos encarado el verano con dos cuestiones importantes sobre la mesa en Bruselas para el sector de la pesca. Por un lado, las negociaciones con Marruecos. La comisión Europea se ha marcado para finales del próximo mes de septiembre el inicio de las negociaciones con Rabat para negociar un nuevo compromiso en materia de pesca. Y, aunque la Administración española ha iniciado contactos con Marruecos, la realidad es que, quienes negocian son los funcionarios comunitarios y no el Gobierno español.

Una segunda parte de este panorama viene determinado por las negociaciones en Bruselas para mejorar la estructura de la flota pesquera y la necesidad de su modernización y reordenación. España ha sido uno de los países que mejor ha cumplido con sus deberes en línea con la filosofía comunitaria para reducir el número de unidades y mejorar su eficacia. Pero, parece como si todo ese esfuerzo no hubiera servido para nada y, en este momento, Bruselas se resiste a aceptar la puesta en marcha

30 DIAS

NEGOCIACIONES EN BRUSELAS

de una política en materia de estructuras responsable como la propuesta por España para la modernización de la flota. Ambas cuestiones han quedado pendientes para el otoño y es de esperar que los intereses concretos del sector se hallen por encima de la dinámica de la burocracia de Bruselas como si por debajo de cada problema no estuvieran los intereses concretos de un importante colectivo como es el de la pesca.

En este número abordamos los temas más candentes del sector marítimo pesquero en el contexto de la Unión Europea así como otras cuestiones generales en esa misma actividad como es el reciente informe de Fao sobre la situación de la pesca en el mundo. Aumentan los barcos dedicados a esta actividad, mientras se mantienen congeladas las capturas y, sobre todo, cuando se confirma año tras año la sobreexplotación de una serie de caladeros importantes. La acuicultura es una alternativa a medio plazo, aunque, por el momento, su desarrollo en Europa y en España en concreto, avanza a un ritmo más lento de lo que sería deseable.

Sin salir del ámbito del mar, ofrecemos un amplio informe sobre la presencia del ISM en el mundo, con centros asistenciales y de servicios en general para las flotas españolas que se vieron obligadas a desarrollar su actividad en caladeros lejanos. Siete son los centros actualmente abiertos por el ISM en todo el mundo desarrollando un trabajo discreto, pero eficaz y la verdad es que reconocido por todo el colectivo marítimo pesquero.

En el campo de la Seguridad Social, hay un dato a destacar que reflejaría tanto el buen funcionamiento de la economía como el afloramiento de una economía sumergida que estaba ahí instalada desde hace años. Las afiliaciones a la Seguridad Social han crecido más de lo previsto y se espera un incremento del 5% para este año para situarse en nada menos que 14.339.000 persona. ■

Vidal Maté.



PESCA Y SOCIEDAD EN EL GRAO DE CASTELLÓN

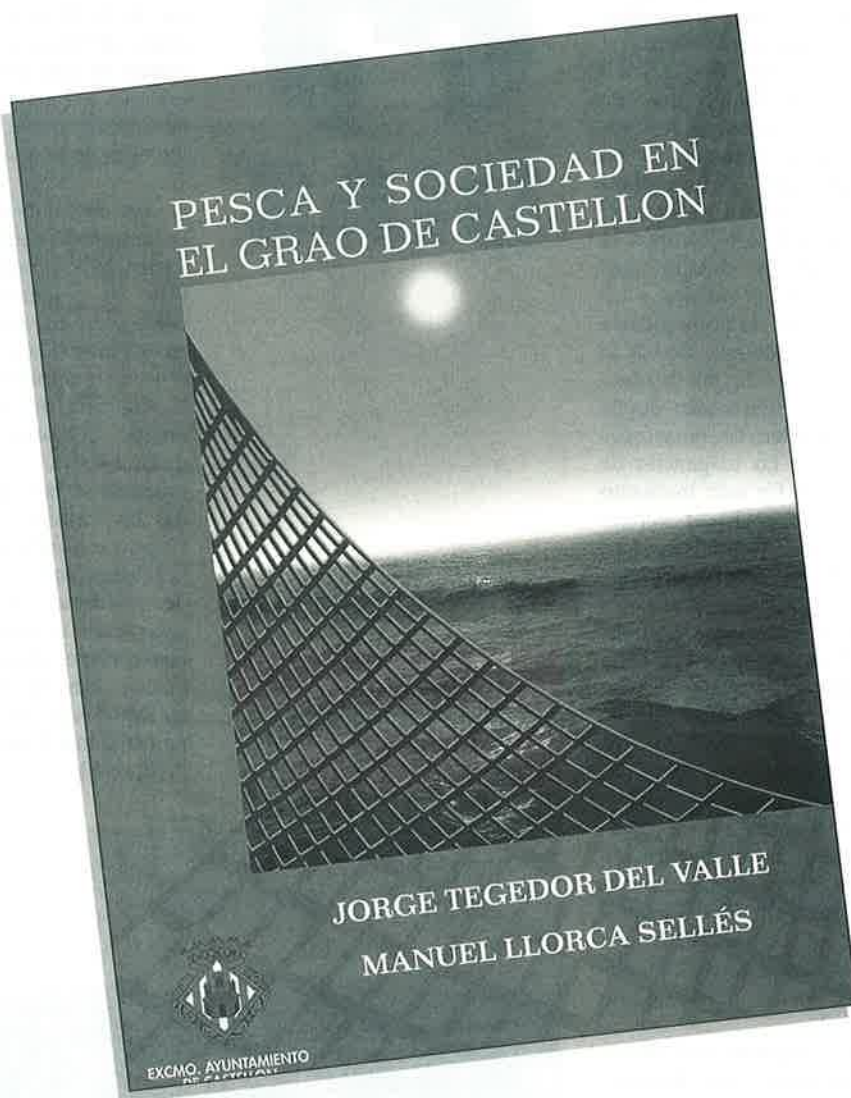
**Autores: Jorge Tegedor del Valle
y Manuel Llorca Sellés**

**Edita: Exmo. Ayuntamiento
de Castellón**

SE trata de una obra encargada por la tenencia de Alcaldía de Castellón a dos prestigiosos investigadores sobre el sector de la pesca, en relación con la actividad pesquera en el Puerto de Grao cuyo objetivo es lograr la integración del amplio colectivo de trabajadores que no siendo del pueblo ni de la zona, constituyen en este momento eje de la actividad pesquera en la localidad.

Según los datos manejados en este estudio, aproximadamente el 25% de las personas que forman parte del padrón del pueblo, reciben sus ingresos de la pesca.

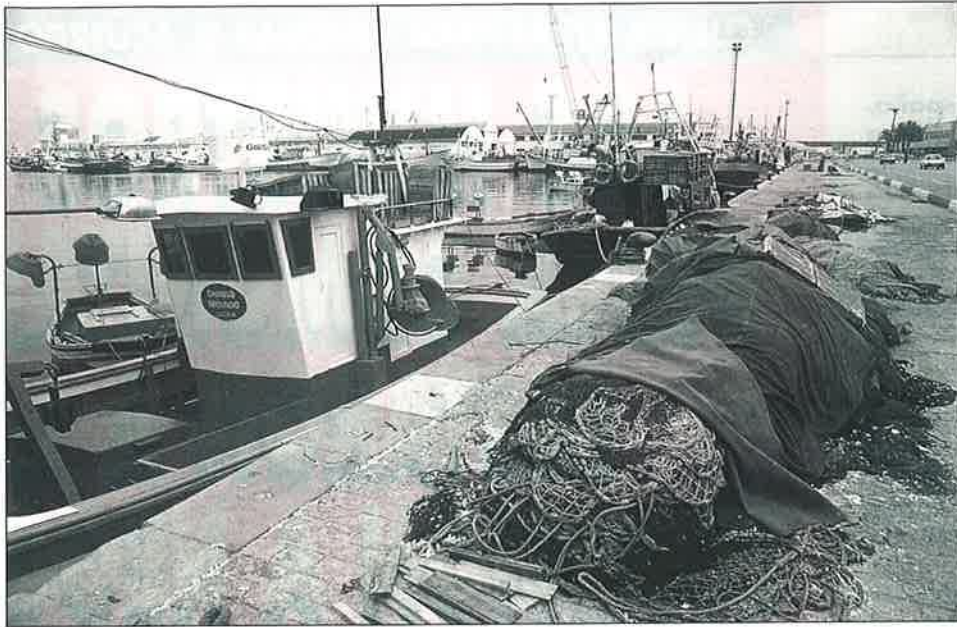
Grao es una población dedicada tradicionalmente a la pesca pero donde la actividad en este momento recae en su mayor parte sobre personas que en diferentes épocas a lo largo de los últimos setenta años han recalado en el pueblo desde las procedencias más diversas. En el colectivo de pescadores de Grao se hallan personas de las localidades cercanas, inmigrantes andaluces, vascos, cántabros y en los últimos años muchos pescadores de origen marroquí. Uno de los objetivos del trabajo ha sido conocer la realidad de este colectivo para llevar a cabo una política plena de integración social si se tiene en cuenta que más de 150 pescadores de cerco en Grao no cobran el salario mínimo interprofesional, más otros 150 se hallan en situación de pobreza, más de 123 personas viven permanentemente en el barco por falta de un lugar para habitar en el pueblo, más del 20% del total de este colectivo no cuentan con un alojamiento digno y, finalmente, entre otros datos, donde más de 123 pescadores tienen las familias en sus lugares de origen.



A partir de estos datos y de una completa radiografía socioeconómica de este sector, los autores hacen una propuesta de integración social al Ayuntamiento de Castellón encaminada a mejorar las condiciones de vida de estos colectivos tanto individual como familiarmente para lograr una estabilidad social y económica suficiente para el desarrollo de una vida digna. Los autores consideran que se trata además de un colectivo que va a seguir aumentando por lo que hay riesgos de que crezca también su nivel de marginación y de exclusión social.

Entre algunas de las acciones propuestas están las destinadas a mejorar sus alojamientos evitando la creación de guetos de inmigrantes, mejoras en la educación, aprender a leer y escribir en español así como la creación de una escuela del mar donde se impartan oficios relacionados con la actividad marítimo pesquera.

Un trabajo serio en sus planteamientos y, fundamentalmente, una obra enfocada para superar una situación de marginación a las puertas del siglo XXI. ■



6
**CUENTA ATRÁS
PARA EL
ACUERDO
PESQUERO
CON
MARRUECOS**
Los Ministros de Pesca comunitarios dieron un mandato a la Comisión para negociar el acuerdo pesquero con Marruecos.

10
**AUMENTAN
LOS AFILIADOS
A LA
SEGURIDAD
SOCIAL**

Durante los últimos doce meses se han disparado las nuevas afiliaciones a la Seguridad Social consecuencia de la buena marcha de la economía.



8 **ESPAÑA RECHAZA LA PROPUESTA
COMUNITARIA**
La Administración española rechaza radicalmente la propuesta comunitaria sobre estructuras pesqueras.

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

Director general: Rafael Mateos Carrasco.

Director: Vidal Maté.

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

Secretaría de Redacción: María Victoria Ugarte.

Para entrar en contacto con el ISM: **Alicante:** Casa del Mar. Muelle del Poniente - Tel. 965 22 34 53. **Almería:** Casa del Mar - Tel. 951 23 82 22. **Baleares:** Casa del Mar. Muelle Viejo, s/n - Tel. 971 72 56 06. **Barcelona:** Puigxurriquer, s/n - Tel. 93 441 05 15. **Bilbao:** Virgen de Begoña, 32 - Tel. 94 412 62 22. **Cádiz:** Casa del Mar. Tel. 956 25 17 04. **Cartagena:** Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. 968 50 20 50. **Castellón:** Casa del Mar. Plaza Monturiol, s/n - Tel. 964 22 14 08. **Ceuta:** Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. 965 51 11 24. **Gijón:** Casa del Mar. Eduardo Castro, s/n - Tel. 985 32 51 03. **Gulpúzcoa:** Casa del Mar. Pasaje de San Pedro - Tel. 943 39 86 40. **Huelva:** Casa del Mar. Avda. Hispano-América, s/n - Tel. 955 25 75 65. **La Coruña:** Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal - Tel. 981 28 70 00. **Las Palmas:** Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. 928 26 43 58. **Lugo:** Carril dos Loureiros, s/n - Tels. 982 22 34 50 ó 22 34 54. **Madrid:** Luisa Fernanda, 16 - Tel. 91 241 97 60. **Málaga:** Puente del Carmen, s/n - Tel. 952 22 72 75. **Melilla:** Casa del Mar. Avda. de la Marina Española, 7 - Tel. 95 267 88 00. **Santa Cruz de Tenerife:** Avda. de Anaga - Tel. 922 27 11 50. **Santander:** Casa del Mar. Avda. Soliteza, s/n - Tel. 942 21 46 00. **Sevilla:** Fernando IV, 1 - Tel. 954 27 80 04. **Tarragona:** Casa del Mar. Fco. Bastos, 19 - Tel. 977 24 03 87. **Valencia:** Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. 96 331 99 00. **Vigo:** Casa del Mar. Avda. de Drillamar - 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. NIPD: 205-99-001-1

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

A instancias de España, los ministros de Pesca de la Unión Europea han solicitado a la Comisión el inicio de conversaciones con Marruecos con el fin de buscar diferentes fórmulas de cooperación en el campo de la pesca. A menos de cuatro meses de que finalice el actual acuerdo pesquero, las autoridades comunitarias consideran que se trata de unas negociaciones importantes para el conjunto de la Unión Europea y, concretamente, para España. Por esta razón, medios comunitarios consideran que se deben producir cuanto antes estos contactos para sondear las posiciones de Marruecos y a partir de ahí entrar en el eje de las conversaciones. Los ministros de Pesca consideraron igualmente la necesidad de que la Comisión dé cuenta en el plazo más breve posible sobre el resultado de los primeros contactos con las autoridades de Rabat para adoptar las medidas oportunas.

A mediados del pasado mes de julio, el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Jesús Posada, realizó una visita de varios días a Marruecos donde mantuvo entrevistas con diferentes altos cargos de la Administración de ese país entre quienes se encontraba el ministro de Pesca Nabib El Malki. La delegación española planteó a las autoridades de Rabat la necesidad de garantizar la continuidad del ejercicio de la pesca a partir del próximo 30

LOS MINISTROS DE PESCA COMUNITARIOS INSTARON A LA COMISIÓN A NEGOCIAR CON MARRUECOS



de noviembre, fecha en que se expira el acuerdo actual. Jesús Posada informó a su colega marroquí sobre la importancia económica y social del acuerdo para España al depender del mismo casi 400

barcos y cerca de 4.000 tripulantes en su mayor parte pertenecientes a una flota artesanal con unidades de pequeño porte, lo que dificulta su ubicación en otros caladeros. El ministro español señaló a las

autoridades de Rabat la necesidad de encontrar un punto de equilibrio entre las posiciones de Marruecos y las españolas buscando la posibilidad de nuevas fórmulas de cooperación que propicien

una mayor integración de la actividad pesquera en el entramado comercial del país norteafricano. Para Jesús Posada, se trata de encontrar otra visión diferente a un simple acuerdo de pesca con fórmulas de cooperación más profundas que satisfagan a ambas partes. España está de acuerdo con Marruecos en la necesidad de proteger los recursos en esos caladeros para garantizar su explotación a medio y largo plazo y propuso unas relaciones más estrechas entre expertos de ambos países para conocer mejor y proteger los bancos de pesca de esa zona.

Previamente al viaje a Marruecos de la delegación española, varios altos cargos de la Administración de ese país visitaron en España al ministro de Agricultura español, Jesús Posada. En las conversaciones se abordaron diferentes cuestiones referidas a las relaciones globales entre ambos países. La delegación de Marruecos estuvo encabezada por el presidente de la Cámara de Consejeros del Reino de Marruecos, el equivalente al Senado español, Mohamed Jalai a quien acompañaba el embajador de Rabat en Madrid Alí Bencouchta así como varios representantes de los partidos políticos del país vecino.

Tras estas visitas se habrían puesto de manifiesto los deseos de ambas partes para impulsar una mayor política de colaboración global en ambas direcciones, si bien Marruecos insiste en nuevas fórmulas también en materia de pesca que sustituyan el acuerdo actual.

Al cierre de este número, la Comisión de la Unión Europea no había iniciado formalmente los contactos para la renovación del acuer-

■ Por el momento, Bruselas no ha iniciado contactos formales a tal fin.

■ España tiene ultimado un plan de ayuda para toda la flota afectada en el caso de que para el 30 de noviembre próximo no se hubiera renovado el acuerdo.



Jesús Posada, ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación.

do que termina el próximo 30 de noviembre. En medios de la Secretaría General de Pesca se es consciente de que se trata de la renovación de un acuerdo difícil ante la política de recortes en las posibilidades de pesca que lleva aplicando Marruecos desde hace

20 años. Sin embargo, la preocupación más importante se concreta en la no existencia de unas posiciones claras por parte de las autoridades de Rabat. La Administración pesquera española recuerda lo sucedido en las negociaciones para la renovación del actual

acuerdo pesquero cuando los representantes de Marruecos acudían a las reuniones de trabajo en Bruselas sin una posición clara, lo que supuso prácticamente el bloqueo al acuerdo durante casi siete largos meses cuando hubo que parar la flota.

En este momento, el Ministerio de Agricultura encara el nuevo acuerdo pesquero con una doble estrategia.

Por un lado, se va a seguir instando a la Comisión para que tome interés por la renovación del acuerdo considerando que afecta fundamentalmente a la flota española.

Por otra parte, objetivo del Ministerio de Agricultura es que, aun en el caso de que no hubiera un acuerdo para el 30 de noviembre, haya una situación de total normalidad en el sector y que tanto los armadores como los pescadores tengan ya en marcha un plan de ayudas que compense las pérdidas por dejar de faenar. La Administración pesquera tiene como principal objetivo lograr un compromiso en las mejores condiciones posibles para la flota. Pero en este momento ya se haya ultimado un plan con la correspondiente dotación presupuestaria para que el 30 de noviembre próximo no haya ningún vacío para la flota si no se ha renovado este compromiso. El funcionamiento de este plan de ayuda de forma automática desde el uno de diciembre, caso de que se hubiera de regresar a puerto, se considera puede ser una medida que, además de buena para el sector, puede quitar presión a Marruecos en el proceso negociador. ■

Vidal Maté

RENOVACIÓN DE LAS FLOTAS

La política de ayudas estructurales al sector de la pesca constituye en estos momentos uno de los debates pendientes más importantes de la Unión Europea de cara a esta actividad. Durante los últimos meses se han celebrado reuniones de trabajo así como debates en el propio Consejo de Ministros para lograr un compromiso de todos los países miembros para la presidencia alemana. Sin embargo, no ha sido posible ese punto de encuentro y las decisiones se aplazan hasta el otoño. España se opuso frontalmente a los planteamientos de la Comisión y abogó por una disposición flexible a la hora de abordar con ayudas las nuevas construcciones pensando no en que vayan a pescar más, sino en que los barcos van a tener una mayor seguridad y una mejor tecnología a bordo. La presidencia alemana fracasó sonoramente en sus intentos para lograr un compromiso ante la postura de rechazo de la práctica totalidad de los países miembros.

BRUSELAS FRACASÓ EN SU INTENTO PARA REGULAR LAS AYUDAS ESTRUCTURALES

ESPAÑA ha sido uno de los pocos países en el marco comunitario que ha cumplido en los últimos años sus compromisos en materia de ordenación de flotas y ajuste, en definitiva, del esfuerzo pesquero. Sin embargo, aunque en teoría se debería partir con la ventaja de quien ha cumplido sobradamente sus condiciones, España se halla en la misma situación que el resto de los países miembros a efectos de las ayudas y las condiciones técnicas a la hora de afrontar la reordenación de la flota.

Por parte de la presidencia se pretende tener en marcha una serie de disposiciones aplicables para la renovación y la modernización de la flota. Al final, a pesar de los intentos de la Comisión para lograr una propuesta de compromiso, se optó

por retrasar este acuerdo para el otoño.

La Comisión sigue fiel a su vieja filosofía de ordenar y adecuar las flotas a las posibilidades de pesca en cada uno de los caladeros. Desde estas viejas posiciones, la Comisión pretendía simplemente prohibir las nuevas construcciones en países donde en los últimos años no se han cumplido los objetivos sobre reducción de flota. Pero el punto que desató la mayor polémica y donde España jugó duro con la Comisión fue el referido al mecanismo para la autorización de nuevas construcciones con ayudas comunitarias.

Para beneficiarse de esas ayudas, la Comisión pretendía en sus planteamientos iniciales y hasta en los finales de este consejo de Ministros que por cada unidad que se fuera a construir se aportara cuando

menos un 30% más de barcos adicionales a eliminar del mercado mediante su desguace. Hubo algunos países como el Reino Unido o Dinamarca que hasta proponían la posibilidad de exigir el desguace de dos unidades para la construcción de solamente un nuevo barco. Pero, frente a las posturas de estos dos Estados miembros, el resto de los países se mostró radicalmente en contra de los sistemas propuestos por la Comisión en materia de ayudas para la renovación de la flota. Algunos Estados llegaron a sugerir que esa aportación adicional para la construcción de un nuevo barco llegara solamente hasta el 15% por encima del nuevo barco.

España rechaza frontalmente los planteamientos de Bruselas por considerar que no responden a la realidad del sector y a su problemática más concreta. De partida, los





representantes españoles en Bruselas rechazaron la posibilidad de que se impusiera aportar un 30% más para la construcción de un nuevo barco, ya que ello supondría ir acabando progresivamente con la flota, cuando España es además uno de los pocos países que han cumplido con los Planes de Orientación.

Bruselas argumenta la obligación de aportar un 30% más para la construcción de un nuevo barco pesquero, porque estima que las nuevas embarcaciones, con más tecnología, tienen una mayor capacidad de pesca. Frente a estas posiciones, desde la Administración española se considera que los responsables pesqueros comunitarios se hallan equivocados en sus apreciaciones. España reconoce que un nuevo barco tiene nuevas tecnologías pesqueras y, en consecuencia, una mayor capacidad teórica para

pescar. Pero, en opinión de la Administración española, Bruselas se olvida que pescar más o menos ya no es cuestión de tecnología, sino de disponer o no de cuotas de pesca. Un barco pesquero no solamente tiene capacidad para pescar más, sino que puede hacerlo de una forma mucho más selectiva, lo cual es importante para proteger un caladero. Pero, cuando se funciona en zonas sometidas a TACs o cuotas, la realidad es que hay que pescar lo que hay que pescar, ya se trate de un barco viejo o moderno, siendo imposible un incremento de capturas por el hecho de contar con un barco más moderno y competitivo.

Para la Administración española, las nuevas directrices en materia de construcción de barcos deberían estar también encaminadas a lograr una mayor seguridad y confortabilidad de los pescadores en la

embarcación. España reclama de Bruselas que se consideren todas las situaciones cuando se aumentan en un barco los espacios muertos solamente pensando en la seguridad y la comodidad de los pescadores. Desde la Administración española se rechazan tajantemente los planteamientos de la Comisión en cuanto ello provocaría dar de baja muchos más barcos para proceder a nuevas construcciones, cuando en los años precedentes ya se ha hecho un duro ajuste de la flota.

La Administración española también rechazó los planteamientos comunitarios sobre las empresas mixtas, especialmente en lo que se refiere a la prima de financiación, así como para que se rebajara de 15 a 10 años la edad de los buques objeto de ayuda. ■

Vidal Maté

La Comisión pretendía que se aportara 1,30 barcos por cada nueva unidad.

España se opuso frontalmente a las propuestas comunitarias por estimar que ello perjudica a la flota nacional.

Los debates se han aplazado hasta el otoño, aunque el acuerdo se comienza a aplicar a partir del año 2000.

Ante el incremento experimentado en los cinco primeros meses del año

EL GOBIERNO

REVISA

AL ALZA

**LA PREVISIÓN DE
CRECIMIENTO DE AFILIACIÓN
A LA SEGURIDAD SOCIAL**



El Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Manuel Pimentel, ha anunciado que el Gobierno va a revisar al alza la previsión de crecimiento de afiliados a la Seguridad Social en 1999, elevándolo desde los 14.380.000 previstos en los Presupuestos Generales del Estado a 14.500.000 personas. De esta forma, a finales de año la afiliación a la Seguridad Social habrá crecido en torno a un 5% y no un 4,15% como estaba previsto. Esta revisión en las previsiones se ha realizado tras conocerse los buenos datos de los cinco primeros meses del año y en especial los de mayo, en que se registró un subida de 168.303 afiliados ocupados, la mayor de la década en un solo mes, según los datos facilitados por el titular del departamento.

EL número de afiliados ocupados al Sistema de la Seguridad Social alcanzó en mayo la cifra de 14.339.430 afiliados, con un aumento de 168.303 respecto al mes anterior. Este incremento sitúa "este mes de

mayo de 1999 como el mejor de la década y ha movido el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales a revisar al alza la previsión de crecimiento de la afiliación para este año", según ha anunciado el titular de este departamento, Manuel Pimentel.

Los presupuestos de 1999 recogen una previsión de crecimiento interanual medio de afiliación de un 4,15%, que se corresponde con una cifra absoluta de 14,38 millones de afiliados a final de año. La nueva estimación del departamento de Trabajo y Asuntos Sociales, basada en los resul-

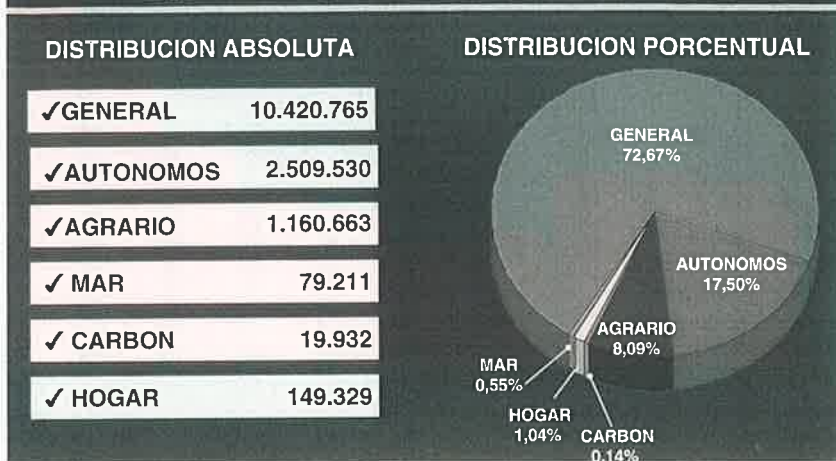
tados obtenidos en los cinco primeros meses del año, prevé que la afiliación crecerá en torno al 5% y que en diciembre se alcanzarán los 14,5 millones de afiliados a la Seguridad Social.

El aumento respecto al mes anterior (168.303 afiliados más en mayo en el total del sistema) se concentra principalmente, en el Régimen General, que registra 156.258 afiliados más en relación con el mes de abril.

Según el Ministro de Trabajo, Manuel Pimentel, "esta subida en un solo mes es un dato excepcional, que confirma la firme e intensa subida



TOTAL AFILIADOS OCUPADOS A LA SEGURIDAD SOCIAL EN MAYOR DE 1999
14.339.430
DISTRIBUCIÓN POR REGIMENES



■ **Según las estimaciones de Trabajo, al final del año habrá 14,5 millones de trabajadores ocupados afiliados a la Seguridad Social.**

de afiliaciones que se viene produciendo desde 1994 y es prueba del magnífico comportamiento del empleo y la solvencia del sistema". Pimentel anunció también que, en función de estas cifras, el Gobierno revisará al alza la previsión de crecimiento del empleo para 1999. Otro dato positivo aportado por el Ministro es que los ingresos de la Seguridad Social están creciendo en torno al 8% y la recaudación voluntaria en algo más del 9%, lo que significa que va en aumento el saneamiento financiero de la Segu-

ridad Social, lo que va a suponer, según el Ministro, que "este año, y por primera vez en mucho tiempo, no va a ser precisa la utilización del préstamo previsto por la Tesorería de 210.000 millones de pesetas".

Afiliación por regímenes

La Seguridad Social ha pasado de los 11.776.913 afiliados ocupados en 1988 a los 14.339.430 con que contaba a finales de mayo pasado; en

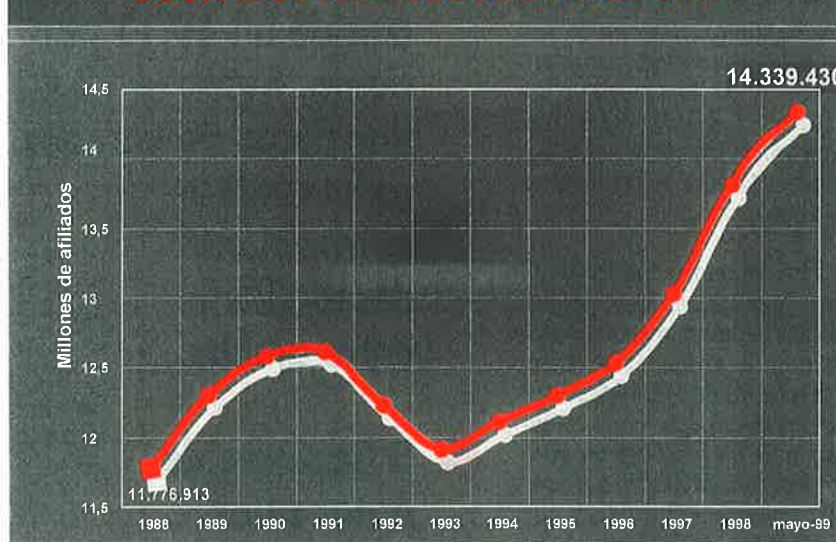
los últimos doce meses el número de afiliados ocupados ha aumentado en 768.710 (mayo 98/mayo 99), con una tasa de crecimiento interanual del 5,66% para el conjunto del Sistema, más de medio punto por encima de la registrada en mayo de 1998.

Esta evolución al alza, que representa el mejor registro de la última década, se eleva al 6,95% para el Régimen General de trabajadores por cuenta ajena. Este régimen, que acoge a 7 de cada 10 trabajadores, alcanzó en

mayo la cifra de 10.420.765 afiliados, con un crecimiento interanual absoluto de 677.498 afiliados.

Por sectores de actividad, dentro del Régimen General, el incremento de mayo respecto de abril se registra en todos ellos de forma generalizada, destacando la Agricultura y Pesca, con un crecimiento del 2,53% respecto al mes de abril, Instituciones Financieras y Seguros, con un 2,29%, Comercio con un 2,25% y Transporte, con un 2,13%.

EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE AFILIADOS OCUPADOS A LA SEGURIDAD SOCIAL





Según el análisis que hace el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales de los últimos doce meses (mayo 99/mayo 98), el sector de actividad con mayor crecimiento es el de la Construcción (16,16%), seguido del de Instituciones Financieras y Seguros (9,54%) y Transportes (7,09%).

En cuanto a los Regímenes Especiales, que apenas tienen incidencia en la evolución de la afiliación al Sistema, el conjunto de todos ellos aporta la cifra de 4.522 afiliados más en los últimos doce meses. Así, el Régimen Especial Agrario cerró mayo con 1.160.663 afiliados; el de Trabajadores del Mar, con 79.211 afiliados; el de Minería del Carbón, con 19.932, y el de Empleados del Hogar, con 149.329 afiliados. Con respecto a este último, hay que destacar el incremento experimentado en los últimos doce meses, del 5,11%, la mejor tasa desde 1996, según fuentes del Ministerio de Trabajo.

En los cinco primeros meses de 1999, el número de afiliados ocupados al Sistema de la Seguridad Social ha crecido en 523.136 trabajadores, de los que 479.939 corres-

■ **En tres años el número de mujeres afiliadas ha crecido un 19,11 por ciento, frente al 12,42 por ciento de varones, reduciéndose el tradicional desequilibrio entre ambos.**

■ **El Régimen de Autónomos supera por primera vez la barrera de los 2,5 millones de afiliados.**

■ **El número de afiliados creció en mayo en 168.303 personas.**

ponden al Régimen General de trabajadores por cuenta ajena; en términos relativos, el incremento ha sido del 3,79% respecto a diciembre de 1998 en el conjunto del sistema y del 4,83% en el Régimen General.

Incorporación femenina

Para uno de los objetivos prioritarios que tiene planteados el Ministerio de Trabajo, como es el de la plena incorporación de la mujer al mercado laboral, los datos que proporciona el registro de afiliación no pueden ser más positivos, puesto que esta incorporación ha experimentado una mejora sustancial en tres años, recortándose el desequilibrio estructural que en la población activa ocupada española siempre ha mantenido el colectivo femenino frente al masculino.

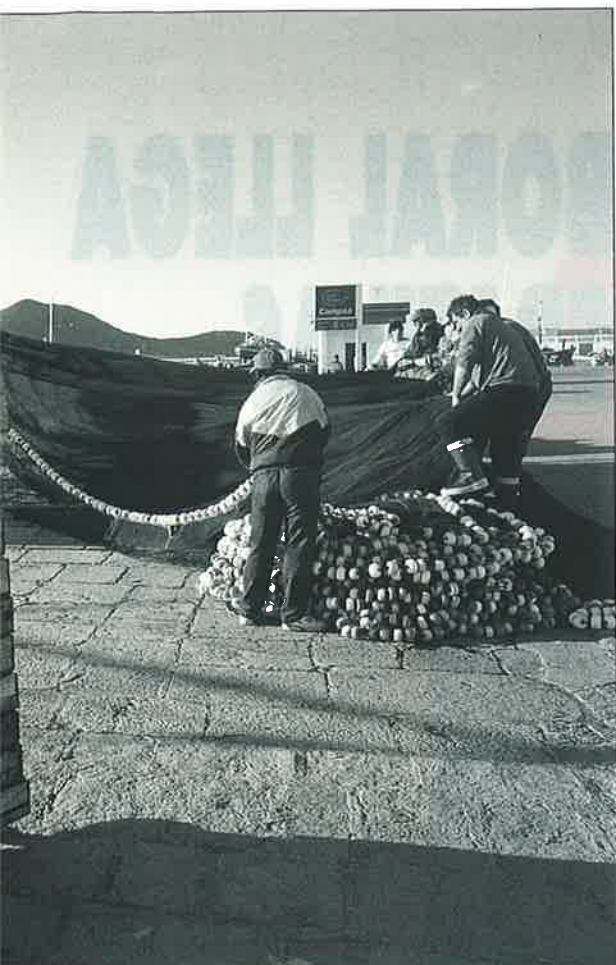
En el trienio abril 96-abril 99, la incorporación de mujeres al registro de afiliados ocupados a la Seguridad Social ha experimentado una tasa de crecimiento del 19,11%, frente al 12,42 por ciento de los varones, siendo la tasa media para ambos sexos del 14,26%.

Del análisis por grupos de edad y sexo, en los varones se registra el mayor crecimiento absoluto en el tramo de edad de 20 a 24 años, con 169.460 incorporaciones a la actividad laboral en el trienio abril 96, abril 99, mientras que las mujeres es el tramo de 25 a 29 años el que más destaca, con 165.018 incorporaciones al mercado de trabajo en el mismo período.

Evolución

Desde el comienzo de la actual legislatura, según los





datos del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, el número de afiliados ha crecido en más de 1.190.000 personas, pasando de 12.342.339 afiliados en marzo de 1996 a 14.339.430 en mayo de este año, con un aumento no conocido con anterioridad de 1.997.091 afiliados más.

En Régimen General durante este mismo período se ha pasado de 8.629.570 afiliados ocupados en marzo del 96 a 10.420.765 en mayo de este año, lo que supone en términos absolutos un total de 1.791.195 afiliados más en el período citado.

Este crecimiento de afiliación se mantiene por encima del Producto Interior Bruto (PIB), lo que indica, según Trabajo, por un lado, una rápida evolución en la creación de empleo y, por otro, la aflojamiento de empleo que antes estaba sumergido.

Aumenta la recaudación

En línea con los buenos resultados de afiliación la recaudación también se situó en datos positivos al haber obtenido por vía ejecutiva 420.000 millones en los últimos tres años, lo que supone un crecimiento del 20 por ciento, como consecuencia de las medidas de lucha contra el fraude y la morosidad y de mejora de la gestión puestas en marcha al inicio de esta Legislatura, según la valoración que hace la Secretaría de Estado para la Seguridad Social.

En el citado período se han recaudado deudas en vía de apremio por un importe de 420.000 millones de pesetas, lo que ha permitido avanzar en el proceso de saneamiento del sistema de protección social. El procedimiento de contabilidad de la deuda en vía ejecutiva que se está aplicando es el mismo desde el

EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE AFILIADOS OCUPADOS A LA SEGURIDAD SOCIAL

	TOTAL AFILIADOS	RÉGIMEN GENERAL	R.E. TRAB. AUTÓNOMOS	R.E. AGRARIO	R.E.T. MAR	R.E.M ^o CARBÓN	R.E.E. HOGAR
1988	11.776.913	7.712.076	2.127.436	1.521.877	141.890	47.634	226.000
1989	12.304.350	8.297.193	2.147.775	1.373.926	136.864	45.240	203.352
1990	12.587.744	8.657.865	2.173.038	1.398.503	129.310	44.355	184.673
1991	12.614.031	8.803.033	2.174.426	1.298.596	124.429	40.796	172.751
1992	12.234.096	8.537.540	2.147.154	1.230.478	115.250	34.189	169.495
1993	11.916.436	8.271.676	2.162.031	1.188.606	105.824	31.933	156.366
1994	12.109.602	8.414.760	2.244.857	1.170.444	101.982	30.093	147.466
1995	12.300.791	8.587.534	2.296.662	1.157.093	87.857	27.970	143.675
1996	12.534.661	8.805.254	2.326.179	1.154.114	78.857	26.949	143.308
1997	13.029.432	9.255.280	2.367.454	1.163.546	77.136	24.759	141.257
1998	13.816.294	9.940.826	2.470.154	1.164.423	75.219	20.255	145.417
Mayo 1999	14.339.430	10.420.765	2.509.530	1.160.663	79.211	19.932	149.329

año 1994, cuando la Seguridad Social comenzó a utilizar el sistema de devengo establecido por la Unión Europea para homogeneizar las cuentas del sector público.

Mejora de la gestión

Para mejorar la recaudación de las deudas pendientes, la Tesorería ha intensificado su cooperación con la Agencia Tributaria, con la que desde el año pasado intercambia datos que le permiten un mejor control de los morosos. También entró en vigor el año pasado el acuerdo con la Dirección General del Tesoro que permite cruzar

los pagos, ayudas y subvenciones estatales con la deuda de la Seguridad Social.

Se han reforzado los equipos de recaudación ejecutiva con más medios y personal y se ha creado una Unidad de Recaudación (URE) de ámbito nacional. Ésta es la unidad competente para la gestión de los expedientes con un alto volumen de deuda. La recaudación del sistema de Seguridad Social en vía ejecutiva fue de 124.831 millones en 1996, 144.603 en 1997 y 151.223 en 1998, lo que refleja un crecimiento del 21 por ciento desde el comienzo de la actual legislatura.

Finalmente, tal y como ha afirmado el Ministro de Trabajo, desde 1996 ha mejorado notablemente la salud financiera de la Seguridad Social, logrando reducir su déficit desde el 0,26% del PIB en el citado año al 0,11 que refleja la liquidación de 1998.

Para 1999 el déficit previsto es del 0,10 por ciento del PIB (en torno a los 88.000 millones de pesetas), mientras que en el año 2000 la Seguridad Social prevé alcanzar déficit cero, según el Secretario de Estado, Juan Carlos Aparicio. ■



C.H.C.

Con la nueva Ley

LA REFORMA LABORAL LLEGA A LAS COOPERATIVAS

El Parlamento español acaba de aprobar una nueva Ley de Cooperativas que pretender constituir un fuerte impulso al cooperativismo como instrumento de creación de riqueza y empleo. La nueva norma ofrece un marco más flexible para hacer real la constitución de las empresas cooperativas como es la reducción del número de socios de 5 a 3 para hacer posible su puesta en marcha. Pero lo más novedoso es que los socios trabajadores de las cooperativas podrán beneficiarse de las bonificaciones al empleo estable, contempladas en la Reforma Laboral.



Juan Chozas, Secretario General de Empleo

es: Agricultura, 22.697; Industria, 72.114; Construcción, 19.969, y Servicios, 129.931. Según los responsables de Economía Social del Ministerio de Trabajo, el peso de las cooperativas del sector pesquero es muy pequeño, aunque existen importantes cooperativas de armadores de pesca localizadas en Pasajes, Cádiz y Arenys de Mar. El tipo de cooperativa que más crece últimamente es el de la modalidad de trabajo asociado, mientras que el cooperativismo agrario permanece estancado y con tendencia a irse reagrupando para constituir cooperativas de mayor grado.

SEGÚN el Secretario General de Empleo, Juan Chozas, la nueva Ley de Cooperativas ha contado con el consenso de las fuerzas políticas, del Consejo Económico y Social y de todos los sectores implicados, que han aportado sus sugerencias. Pero lo que ha querido destacar el Secretario General por encima de todas las novedades positivas que aporta la nueva norma es que todas las bonificaciones al empleo estable que existían hasta ahora para todas las empresas se han hecho extensibles a las sociedades cooperativas sin distinción.

Con esta medida se pretende reafirmar al cooperativismo como un instrumento adecuado para la creación de empleo estable y de calidad, de acuer-

do con las previsiones contenidas en el II Plan de Empleo del Gobierno, que tiene como objetivos facilitar la incorporación de los colectivos con mayores dificultades al mundo laboral y buscar nuevos yacimientos de empleo basados en iniciativas locales o comarcales, donde el cooperativismo puede ser un importante agente dinamizador.

El ámbito de aplicación de la nueva Ley será las sociedades cooperativas que desarrollen su actividad en más de una comunidad autónoma, excepto cuando en una de ellas se desarrollen con carácter principal. También se aplicará a las que realicen su actividad en las ciudades de Ceuta y Melilla, así como a aquellas que actúen en comunidades autónomas que no dispongan de su propia ley. La nueva normati-

va está adaptada a las directivas europeas, a las exigencias del estado de la autonomía y a la necesidad de contribuir al fomento del cooperativismo como medio para facilitar la creación de empleo.

Crece el movimiento cooperativo

El número de cooperativas en situación de alta en la Seguridad Social, a finales del año pasado, era de 22.155, lo que supone un incremento del 24,9% (4.424 sociedades) en el período 1994-98. Los trabajadores (socios y asalariados) ocupados en estas sociedades el pasado año eran un total de 244.711, con un incremento desde 1994 del 29%.

La distribución sectorial de estos trabajadores ocupados

Bonificaciones

Además de otras importantes novedades, una de las más interesantes, desde la perspectiva del Secretario del Ministerio de Trabajo, Juan Chozas, es el haber hecho extensible a las empresas cooperativas las mismas bonificaciones al empleo estable que al resto de las empresas del país y que están contempladas en la Reforma Laboral. Estas bonificaciones quedan así:

Jóvenes

La incorporación indefinida de jóvenes menores de 30 años contará con una bonificación del 35 % ó del 40% (según se trate de hombres o mujeres) durante los primeros doce meses, y del 25% ó del 30% en el segundo año.

Parados larga duración

Los parados de larga duración tendrán una bonificación del 40 ó 45% durante el primer año, y del 30 ó 35% en el segundo año.

Mayores de 45 años

La incorporación indefinida de socios trabajadores de cooperativas mayores de 45 años se bonificará con el 45 ó 50% durante los primeros doce meses y del 40 ó 45% durante el resto del tiempo de pertenencia a la sociedad cooperativa.

Mujeres

La incorporación de mujeres paradas de larga duración en ocupaciones con menor índice de empleo se beneficiará de una bonificación del 45% en los primeros doce meses y del 40% en el segundo año.

Discapacitados

Por último, la incorporación de trabajadores discapacitados contará con bonificaciones durante todo el tiempo de pertenencia a la sociedad cooperativa que oscilan entre el 70 y el 90%, según sean mayores o menores de 45 años.

Novedades de la Ley

Otra de las novedades que introduce la nueva Ley para dar más flexibilidad es la reducción del número de socios para constituir una cooperativa, que pasa de los cinco actuales a tres. También se agiliza el proceso de constitución de la cooperativa al suprimirse la asamblea constituyente.

Otros puntos a destacar son:

- La creación de la figura del socio colaborador, que sustituye a la del asociado.
- Posibilidad de nombrar administrador único en aquellas cooperativas que cuenten con menos de 10 socios.

EVOLUCIÓN EN EL PERÍODO 1994-1998

	1994	1995	1996	1997	1998
Sociedades cooperativas	17.731	19.096	20.401	21.531	22.155
Trabajadores	189.725	201.251	214.477	227.609	244.711

DISTRIBUCIÓN POR SECTOR DE ACTIVIDAD

SECTOR DE ACTIVIDAD	TRABAJADORES	
	Número	%
TOTAL	244.711	100,00
AGRICULTURA	22.697	9,28
INDUSTRIA	72.114	29,47
CONSTRUCCIÓN	19.969	8,16
SERVICIOS	129.931	53,10

BONIFICACIONES AL EMPLEO ESTABLE 1999 PARA SOCIOS TRABAJADORES DE COOPERATIVAS

INCORPORACIONES INDEFINIDAS INICIALES	CUANTÍA		DURACIÓN
	HOMBRES	MUJERES	
JÓVENES MENORES DE 30 AÑOS	35 % 25 %	40 % 30 %	12 meses 12 meses
PARADOS LARGA DURACIÓN	40 % 30 %	45 % 35 %	12 meses 12 meses
MAYORES DE 45 AÑOS	45 % 40 %	50 % 45 %	12 meses Resto vigencia del contrato
MUJERES PARADAS LARGA DURACIÓN, EN OCUPACIONES CON MENOR ÍNDICE DE EMPLEO	45 % 40 %		12 meses 12 meses
TRABAJADORES DISCAPACITADOS	70 % < 45 años 90 % > 45 años 650.000 ptas. subvención		Toda la vigencia del contrato



- Se facilita la transformación de la sociedad cooperativa en cualquiera otra civil o mercantil, sin pérdida de su personalidad jurídica.
- Aparece la figura de la "fusión especial", consistente en posibilitar la fusión de una cooperativa con cualquiera otra sociedad civil o mercantil.
- Se crean las cooperativas de iniciativa social en su doble modalidad de prestación de servicios asistenciales o de integración laboral.
- En las cooperativas de viviendas los bienes que integran el patrimonio de una promoción o fase no responderán de las deudas de las restantes, obligándose a inscribir en el Registro de la Propiedad los bienes que constituyen cada fase o promoción.
- Se facilita el acceso a nuevas modalidades de captación de recursos financieros mediante la emisión de participaciones especiales, con el carácter de subordinados, un plazo mínimo de vencimiento de 5 años y libremente transmisibles.
- Posibilidad de transformación de una cooperativa de segundo grado en una de primer grado.
- Se crea una nueva figura denominada "cooperativa mixta", en cuya regulación coexisten elementos de la sociedad cooperativa y de la sociedad mercantil.
- Se exige el depósito de cuentas en el Registro de Cooperativas.
- Creación del Consejo para el Fomento de la Economía Social en el que se incluyen representantes de las Administraciones Autonómicas, cuando así lo soliciten, así como la Asociación de las Entidades Locales. ■

C.H.C.

El 63% de los trabajadores se jubilan antes de los 65 años

EL MINISTRO DE TRABAJO ABRE UN AMPLIO DEBATE SOCIAL SOBRE LAS PREJUBILACIONES

El Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Manuel Pimentel, quiere abrir un amplio debate social en torno a las prejubilaciones que le cuestan al Gobierno anualmente cien mil millones de pesetas, cantidad que el titular del departamento preferiría dedicar a políticas activas como la formación de los trabajadores que, con 50 años, son arrojados del mercado laboral y "quedan inútiles para la sociedad". Pimentel quiere enmarcar este debate en la próxima revisión del Pacto de Toledo y a tal efecto ha presentado un documento para la reflexión y ha encargado al Consejo Económico y Social un informe para que en el futuro sirva como "código de conducta"

■ Los diferentes tipos de prejubilaciones supondrán este año al Estado un gasto estimado de unos 100.000 millones de pesetas.

EL Ministro de Trabajo es consciente de que las prejubilaciones son un instrumento eficaz en tiempos de crisis para que los trabajadores que no tienen 65 años, víctimas de las reconversiones empresariales, tengan garantizado un flujo de salario y cotización hasta que alcancen la edad de jubilación reglamentaria y se enganchen al sistema de protección de la Seguridad Social. De lo que no se muestra partidario es de que en tiempos de bonanza el fenómeno de las prejubilaciones vaya en aumento.

En este sentido ha enviado un mensaje muy nítido a la sociedad: "El Ministerio de Trabajo no es feliz con la idea de las prejubilaciones. No se puede permitir que se lance a la sociedad un mensaje perverso de que estas jubilaciones anticipadas sean una solución cuando detrás de cada una de ellas existe un fracaso. No podemos asumir que trabajadores queden inútiles para la sociedad a los 50 años, cuando pueden acogerse a programas de formación continua para irse adaptando a las nuevas tecnologías. Tenemos que pensar si el dinero público es mejor

EVOLUCIÓN DEL COSTE ANUAL DE LAS PRESTACIONES DE DESEMPLEO DE LOS PREJUBILADOS SEGÚN TIPO DE PRESTACIÓN (*)

(en millones de ptas.)

AÑOS	PRESTACIÓN CONTRIBUTIVA	SUBSIDIO DE DESEMPLEO ESPECIAL > 52 AÑOS	RESTANTES TIPOS DE SUBSIDIO	COSTE TOTAL
1999	57.824	24.100	448	82.372
1998	44.016	26.407	668	71.091
1997	56.926	29.324	774	87.024
1996	58.948	26.622	997	86.567
1995	88.937	21.430	1.246	111.613
1994	100.138	19.801	1.716	121.655
1993	101.937	17.422	2.037	121.396
1992	55.146	15.187	1.548	71.881
1991	43.908	14.605	1.259	59.772
1990	37.504	13.408	765	51.677

(*) Datos estimados.

AYUDAS EQUIVALENTES JUBILACIÓN ANTICIPADA (O.M. 9-4-1986). AYUDAS PREVIAS JUBILACIÓN ORDINARIA (O.M. 5-10-1994). APORTACIÓN (40%) MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

Millones de pesetas

AÑOS	TOTAL APORTACIÓN	LEY DE INDUSTRIA	MINERÍA CARBÓN	RESTO EMPRESAS	COMUNIDADES AUTÓNOMAS
1990	5.720		660	4.635	425
1991	5.662		495	4.750	417
1992	7.531		365	6.541	625
1993	8.111		630	6.046	1.435
1994	11.381	2.445	2.880	5.074	982
1995	15.779	6.975	4.445	3.345	1.014
1996	15.475	7.760	2.179	4.377	1.159
1997	14.905	8.129	659	4.644	1.473
1998	16.407	9.493	1.071	4.473	1.370
1999	17.000	8.653	410	6.037	1.900
TOTAL	117.971	43.455	13.794	49.922	10.800



años; el 27,1% tenía 60 o más años, y el 13,2%, 54 o menos de 54 años.

El coste anual de las prestaciones por desempleo de los prejubilados asciende a 82.372 millones de pesetas, de los que 57.824 millones corresponden al pago de la prestación contributiva, 24.100 millones al subsidio especial para mayores de 52 años y 448 millones para otros tipos de subsidio.

En la década de los años noventa (1990-1999) el número de trabajadores prejubilados se elevó a 18.186, de los que 6.391 accedieron por la Ley de Industria (sectores en reconversión), 3.086 pertenecientes a la minería del carbón, y 8.709 se habían incorporado como prejubilados procedentes de otro tipo de empresas.

El importe de las ayudas previas a la jubilación que recibieron durante esta década ascendió a 117.971 millones de pesetas.

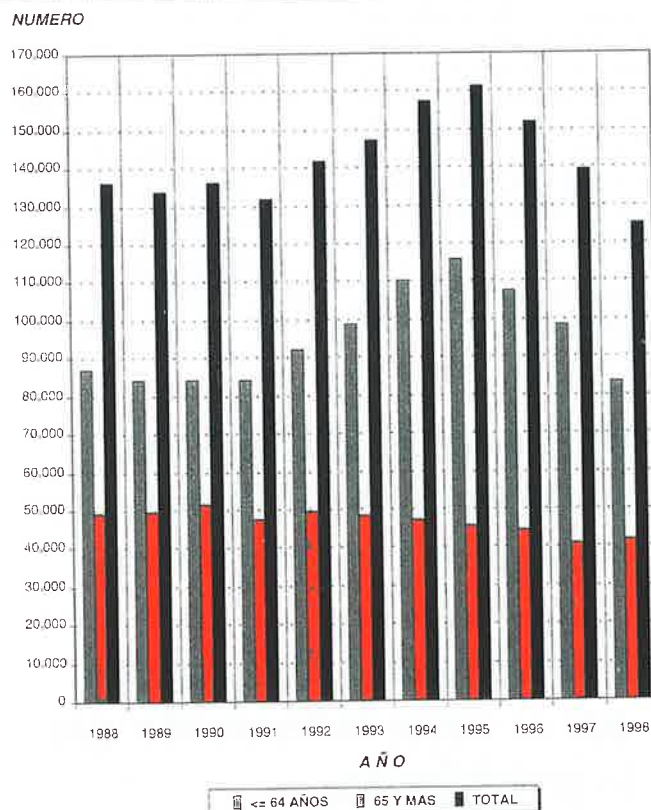
dedicarlo a formación que a prejubilaciones”.

Un coste alto

El dinero público que el Estado y la Seguridad Social destinan a las prejubilaciones, en sus distintas variantes, anualmente está en torno a los cien mil millones de pesetas. Según los datos facilitados por el Ministerio de Trabajo, el 67% de perceptores de prestaciones por desempleo son prejubilados. En el mes de mayo de este año 55.100 prejubilados recibían prestaciones por desempleo, de los que 24.411 (el 44,3%) cobraban la prestación contributiva, 30.056 (el 54,5%) percibían el subsidio especial para mayores de 52 años y el resto, 633 (el 1,1%) tenían otro tipo de subsidio.

De este colectivo de prejubilados, el 87,3% son hombres, y el 12,7% restantes mujeres. Por tramos de edad, el mayor porcentaje corresponde a beneficiarios con edad comprendida entre los 55 y los 59

ALTAS DE JUBILACIÓN POR GRUPOS DE EDAD RÉGIMEN GENERAL

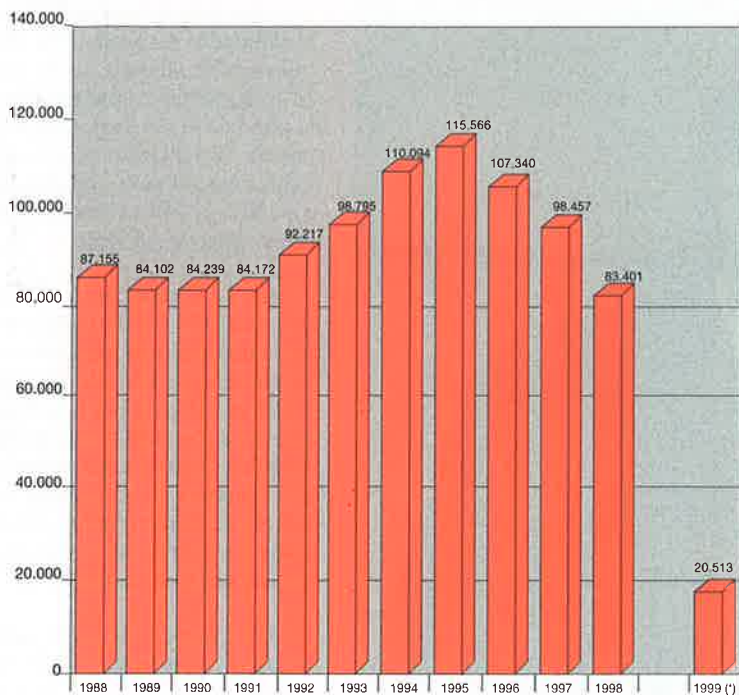


Según el informe presentado por el Ministro de Trabajo, en ciclos de recesión económica se observa mayor número de jubilaciones anticipadas, mientras que en etapas de expansión económica este fenómeno se ralentiza y desciende el número de trabajadores que se jubilan antes de cumplir los 65 años.

Las prejubilaciones

Según explican los responsables del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales en su documento para la reflexión, las “prejubilaciones” en los Expedientes de Regulación de empleo (ERE) no son jurídicamente una prejubilación, si por tal se entiende una entrada anticipada en el sistema público de pensiones de jubilación de la Seguridad Social, sino una extinción del contrato de trabajo a través de un ERE que se produce en trabajadores con edades próximas a la de jubilación y con el compromiso de la empresa de asegurar una continuidad de ingresos al despido hasta la fecha de su jubilación.

NÚMERO DE ALTAS DE PENSIONES DE JUBILACIÓN EN EL RÉGIMEN GENERAL. CON EDAD MENOR DE 65 AÑOS



(*) Al mes de marzo



De esta forma puede decirse que más que hablar de prejubilaciones habría que referirse a trabajadores despedidos.

En cualquier Expediente de Regulación de Empleo el empresario está legalmente obligado a abonar al trabajador despedido una indemnización por los años derivados de la extinción del contrato. Por su parte el trabajador tiene derecho, en el ámbito de sus relaciones con el sistema público de protección por desempleo, a recibir las prestaciones correspondientes a esta extinción. Se puede decir que en todo ERE, se utilice o no las prejubilaciones, el coste social de ajuste de plantillas tiene un coste para el erario público que se puede ver incrementado si, además de las prestaciones por desempleo, se abonan otras ayudas.

En el caso de las prejubilaciones, y con el objetivo de asegurar un flujo de ingresos hasta la edad de jubilación, la indemnización empresarial no se abona de una vez, sino que es dife-

rido a lo largo de todo el período entre la extinción y la jubilación, en forma de complemento de los ingresos del trabajador por prestación por desempleo. De manera que los ingresos del trabajador en la fase de prejubilación son el resultado de combinar las indemnizaciones empresariales, las prestaciones por desempleo y, en bastantes ocasiones, las ayudas públicas del Estado o de las Comunidades Autónomas.

La causa para el despido de los trabajadores prejubilados

puede ser tanto económica (situación económica negativa de la empresa) como técnica, organizativa o productiva. En los llamados Expedientes de Regulación de Empleo preventivos, no se exige una situación económica negativa de la empresa, sino la concurrencia o incidencia de factores técnicos, por ejemplo, renovación tecnológica; organizativos, como nuevas fórmulas organizativas de la estructura empresarial, o productivos, necesidades de mejorar la posición competitiva por cambios

en un mercado o su regulación.

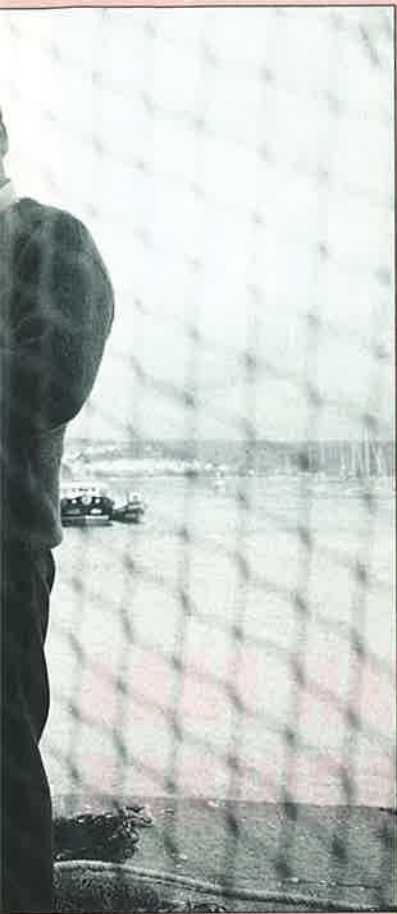
La extinción de contratos derivada de un ERE autorizado, sea acordado o no, constituye una situación legal de desempleo y genera por ello el derecho a las prestaciones por desempleo en sus modalidades contributiva y asistencial, siempre que los trabajadores reúnan el resto de requisitos exigidos.

Modalidades de de prejubilación

En la actualidad las prejubilaciones existentes tienen su origen en distintas normativas. Así una de las modalidades de prejubilación es la contemplada, en su día, puesto que no se aplica desde 1990, aunque hay un remate de más de 4.000 personas, por la Ley sobre Re-conversión e Industrialización que establece las ayudas equivalentes a la jubilación anticipada del Sistema de Seguridad Social a aquellos trabajadores con 60 o más años de edad

■ En la actualidad el 6,7% de perceptores de prestaciones por desempleo son prejubilados.

■ El Ministro de Trabajo piensa que es mejor la formación que la prejubilación.



60 años, afectados por procesos de extinción de sus relaciones de trabajo mediante expedientes de regulación de empleo, están cofinanciadas por la empresa y por la Dirección General de Trabajo (60% empresas y 40% Dirección General de Trabajo). Es la modalidad más utilizada, según el Ministro de Trabajo.

Ley de Industria

Una vez que finalizó la aplicación de las medidas legales para la reconversión y la reindustrialización de sectores en crisis, la normativa laboral se hizo insuficiente y se aprobó, en 1992, la Ley de Industria, que establece medidas laborales que amparan a aquellos trabajadores excedentes estructurales, mayores de edad, de empresas en sectores muy significativos en crisis, de modo que, al igual que en el proceso de reconversión puedan pasar sin solución de continuidad a la situación de jubilación con plenos derechos. Todo ello sin merma de su pensión, mediante cotizaciones complementarias a la Seguridad Social. Este tipo de prejubilaciones son muy selectivas y en la actualidad sólo se han acogido a ellas cinco empresas, entre las que figuran ENSIDESA y BAZÁN.

Minería del carbón

Tras la realización de los planes de Minería del Carbón 1990-94 se ha previsto que los excedentes que saldrán de este sector son 11.000 mineros de

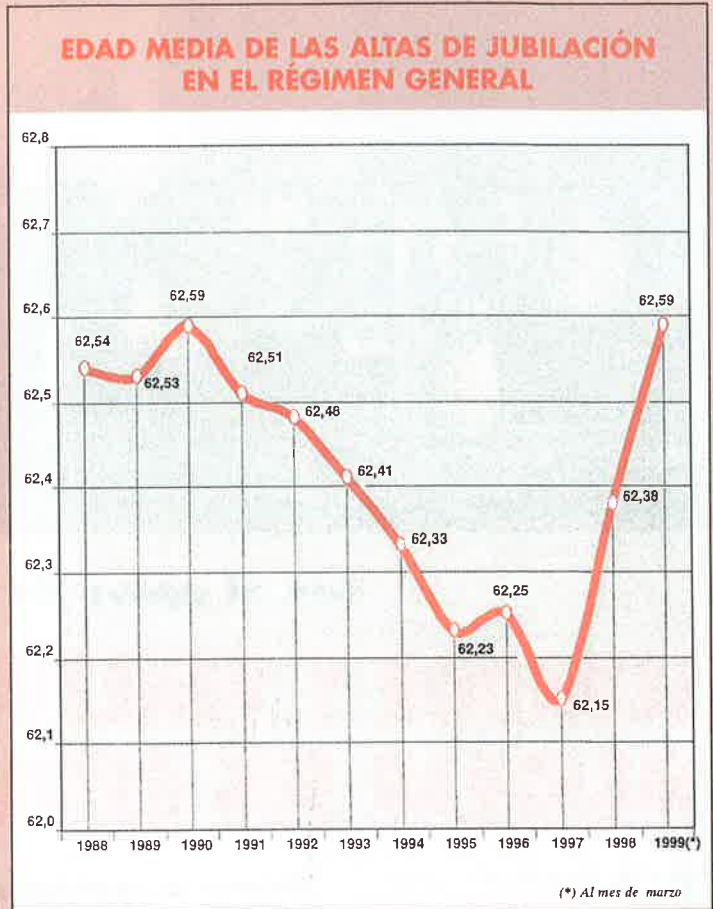


que, como consecuencia de la reconversión, cesen en sus empresas antes de alcanzar la edad fijada para la jubilación con plenos derechos. Esta ayuda se complementa de modo que garantice al trabajador hasta el 75% de su remuneración media durante los seis meses anteriores a cesar en la empresa pasando sin solución de continuidad a percibir dicha ayuda.

Ayudas previas a la jubilación ordinaria

Estas ayudas para la jubilación anticipada de los trabajadores de empresas en crisis y ayudas previas a la jubilación ordinaria en el sistema de la Seguridad Social son ambas similares y se conceden a trabajadores mayores de edad, afectados por procesos de reestructuración de empresas en crisis y no sujetas a planes de reconversión.

Estas ayudas destinadas a facilitar la cobertura económica a trabajadores mayores de



los que tras el pacto de recolocar a 4 por cada 11 quedarían un total 7.000 excedentes netos. Para ellos se ha previsto una prejubilación con 52 años que contará con unas ayudas de desempleo a nivel contributivo y asistencial y 24 meses de prestaciones, cotizaciones a la Seguridad Social, con cargo al INEM. También se han habilitado unos complementos a cargo del Instituto de la Minería del Carbón que garantizan al trabajador el 78% de la retribución salarial bruta que venía percibiendo y que se irá incrementando de acuerdo al IPC.

Planes Sociales sin ayudas públicas

Los Planes Sociales se enmarcan en el Plan de Viabilidad presentado por la empresa, generalmente en un Expediente de Regulación de Empleo, en el que se negocia con los representantes de los trabajadores que la salida de la empresa, previa autorización del expediente de Regulación de Empleo por la autoridad laboral competente, para aquellos trabajadores de edades comprendidas entre los 52 y 60 años se lleve a cabo a través de un Plan de Prejubilación.

Así pues, vemos cómo al coste que supone para las arcas públicas las prejubilaciones hay que añadir lo que gastan las propias empresas afectadas por este tipo de procesos, que también colaboran para garantizar un flujo salarial adecuado a los trabajadores hasta que llegan a la edad de jubilación legal. ■

Concha Hernández Carazo



Con el apoyo de la AECI y del ISM

ECUADOR Y VENEZUELA TRABAJAN PARA MEJORAR SUS ESTRUCTURAS PESQUERAS

ESTOS proyectos cuando estén definitivamente elaborados serán presentados a los gobiernos de ambos países así como a la Agencia Española de Cooperación Internacional (AECI) para analizar su viabilidad técnica y económica y ver si es posible su aplicación a comunidades pesqueras pilotos.

Estas propuestas para la realización de un Plan de Desarrollo Integral de los Sectores Pesqueros Artesanales de Ecuador y Venezuela se han elaborado en el transcurso del desarrollo de dos cursos que, bajo el título genérico de "Orientación sobre la promoción de la actividad pesquera" se han impartido en el Centro de Formación Marítima de Bamio, que el Instituto Social de la Marina tiene en Vilagarcía de Arousa, dirigido a técnicos de las Administraciones de ambos países así como a líderes naturales del sector pesquero.

Ambos seminarios se han desarrollado en el marco de los programas de cooperación entre el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, del que depende el ISM, y la Agencia Española de Cooperación Internacional. En este ámbito se decidió en la primavera de 1998, en el transcurso de un encuentro celebrado en Bamio, con participación de 26 delegados de 13 países iberoamericanos esta-

Mejorar las condiciones de vida y trabajo de la gente de mar, desarrollar estrategias de comercialización de los productos de la pesca, potenciar el desarrollo de la investigación pesquera, la creación de un sistema de seguridad, salud y prevención de riesgos laborales, son algunos de los objetivos que se proponen incluir en los proyectos de mejora de las estructuras pesqueras, los representantes de las delegaciones de Ecuador y Venezuela que han asistido en el Centro de Formación Marítima de Bamio al curso de "Orientación sobre la promoción de la actividad pesquera".

blecer un Programa de Cooperación en materia de Formación Marítima entre España e Iberoamérica, merced al cual, y siempre con el apoyo de la AECI, el Instituto Social de la Marina pondría a disposición de los países que lo demandasen sus estructuras y los medios de que dispone para llevar a cabo las acciones formativas que, con cada país con los que se llegase a acuerdos, se pactasen.

Entre los primeros países interesados en solicitar apoyo al ISM estuvieron Ecuador y Venezuela. Tras la visita de técnicos del ISM a dichos países y, una vez conocida la realidad marítimo-pesquera de los mismos y las necesidades existentes en distintas materias, se diseñaron los cursos que se han impartido en el Centro de Forma-

ción Marítima de Bamio durante los meses de mayo, junio y julio pasados.

Dos niveles

Los cursos se han dirigido a dos niveles de profesionales: técnicos de las Administraciones Públicas y líderes naturales del sector pesquero. El total de los 46 participantes han podido informarse a lo largo de estos tres meses de todo lo relativo al funcionamiento de la Administración Marítimo-Pesquera en España, así como de detalles relativos a la organización de las estructuras pesqueras, funcionamiento de cofradías, la transformación, distribución, envasado de conservas y comercialización de los productos

de la pesca. Asimismo, han tenido oportunidad de conocer cómo se desenvuelve la actividad empresarial, la administración cooperativa y el asociacionismo en la pesca española, la tipología de los sistemas organizativos en el sector pesquero, sobre los recursos existentes, los cultivos marinos, la acuicultura y el marisqueo.

Especial atención se ha dedicado a temas como la formación marítima tanto reglada como ocupacional así como a la seguridad marítima y al estudio de los convenios de la OIT y los referidos a normas de formación, titulación y guardia de la OMI.

En paralelo a esta formación de tipo teórico los representantes ecuatorianos y venezolanos han podido visitar distintos centros y conocer "in situ" diversas realidades y experiencias del sector marítimo-pesquero español. Además de la minuciosa visita al Centro de Formación Marítima de Bamio, donde han permanecido alojados durante estos meses, y de otras instalaciones del ISM en Galicia, han tenido la oportunidad de visitar la lonja de pescado y las instalaciones del "Puerto de Celeiro S.A." y la Cofradía de Pescadores; el primer puerto bonitero español que es el de Burela, distintas cooperativas pesqueras, como Illa de Arousa o Cambados; centros de cultivos marinos de la



Xunta de Galicia, astilleros, empresas de fabricación de redes, etcétera.

También han participado en talleres de trabajo y han realizado prácticas, en el caso del curso destinado a los líderes naturales de pesca, en la plataforma de artes de pesca, existente en el Centro de Bamio y sobre mantenimiento de las principales artes de pesca así como la realización de primeros auxilios y de lucha contra incendios.

Durante su estancia en Bamio fueron agasajados por distintos Ayuntamientos que les ofrecieron las correspondientes recepciones, como fueron el de Viveiro, Vilagarcía de Arousa o Pontevedra y pudieron viajar a Santiago de Compostela para ganar el jubileo con motivo del Xacobeo.

Importante colaboración

Para la organización de este intenso programa didáctico y de actividades el Instituto Social de la Marina ha contado con el apoyo de la AECEI y con la colaboración de la Subdelegación del Gobierno en Galicia, cuyo responsable, Alejandro Millán, se ha responsabilizado de la inauguración de los cursos; la Xunta de Galicia; del Instituto Español de Oceanografía, la Dirección General de la Marina Mercante, del SASEMAR (Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima); del FROM, de la Secretaría General de Pesca Marítima; de las organizaciones ANFACO y AZTI, de las cofradías de pescadores; de los puertos de Celeiro y de Vilagarcía de Arousa así como de todo

el equipo responsable de formación del Centro de Bamio y personal de la Subdirección General de Acción Social Marítima.

Proyectos

Una buena parte del tiempo disponible en estos meses se ha destinado a que los participantes elaborasen los correspondientes proyectos de cara a desarrollar en sus países estructuras organizativas, administrativas y de desarrollo similares a la experiencia española, aunque, lógicamente, adaptadas a las necesidades de las estructuras existentes en Ecuador y Venezuela.

Estos proyectos serán eleva-

dos a los Gobiernos correspondientes y aquí, en España, a la AECEI y al ISM para, una vez estudiados, ver la viabilidad de los mismos, y, si procediese, llegar a acuerdos de colaboración para desarrollarlos.

Los representantes de Ecuador y Venezuela han coincidido en elogiar el modelo de Administración española así como los trabajos del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y del ISM en lo que a asistencia social se refiere y se han planteado en sus proyectos seguirlo como referente. Los participantes de ambos países reconocen las importantes carencias en materia de organización administrativa y empresarial con que cuentan sus estructuras pesqueras

La pesca artesanal en Ecuador y Venezuela

Actualmente la pesca artesanal es una de las actividades económicas más importantes en Ecuador. Si nos centramos únicamente en las islas Galápagos, objetivo de este proyecto, tenemos que cuenta con unos 700 pescadores registrados en 4 cooperativas pesqueras (dos en la Isla de San Cristóbal y una en las de Santa Cruz e Isabela, respectivamente) y posee una flota de aproximadamente 250 embarcaciones entre botes artesanales, lanchas de fibra y "pangas". Todas las artes y aparejos de pesca que se utilizan son artesanales: cordel, trasmallo, chinchorro, o líneas de señuelo que se utilizan para bacalao o especies afines, lisas, langostas, pepinos de mar y atunes que son las especies más abundantes.

En Venezuela la pesca artesanal está integrada por embarcaciones menores de 14 metros de eslora, de las que existen unas 16.334, que representan el 95% de la flota registrada. Esta pesca genera un total de 380.000 Tm/año que da trabajo a 31.320 pescadores con un valor de 150.000 millones de Bs. Las especies más habituales son la langosta, jurel, corvina y, sobre todo, sardina, con un potencial de recursos de 250.000 toneladas. ■

así como la falta de censos fiables de pesca, escasa modernización de las cooperativas, falta de redes de comercialización, de estructuras portuarias, e investigación y, sobre todo, importantes deficiencias en asistencia social, salud, seguridad y prevención de riesgos laborales.

En base a la detección de estas necesidades, los representantes de Ecuador han elaborado un proyecto en el que proponen subsanar todas ellas y cuyos objetivos son: organizar de manera coherente a las cooperativas pesqueras de Galápagos para desarrollar un adecuado ordenamiento pesquero artesanal; capacitar y fortalecer las estructuras institucionales públicas relacionadas con la administración y el manejo de las pesquerías en Galápagos e institucionalizar el Programa Galápagos como plan piloto para que pueda ser aplicado al desarrollo del resto de las pesquerías artesanales del Ecuador.

Para conseguirlo proponen desarrollar la estructura orgánica de las cooperativas; capacitar técnicamente a los líderes tanto en cuestiones de pesca, navegación, investigación, etc., como en técnicas de administración; establecer una estructura social que ayude al establecimiento del seguro de salud, de jubilación y de desempleo, mejorar la capacidad de comercialización, construir infraestructuras y establecer inspección pesquera, entre otros.

De llevarse a cabo este programa afectaría en principio solamente a las Islas Galápagos, dentro del esfuerzo que se está realizando por conservar a este archipiélago en la categoría de Patrimonio Mundial de la Humanidad y enmarcado en lo que se conocería como Proyecto Araucaria, aunque podría extenderse a otras comunidades pesqueras de Ecuador.

Por su parte Venezuela ha centrado sus trabajos en conseguir mejorar la condición del hombre del mar en todos sus aspectos, para que obtenga mayores beneficios de su trabajo y esto se reflejaría directamente en la organización de sus comunidades en el uso racional de los recursos. Para ello considera esencial las actividades de capacitación y formación de los técnicos que deberán ejecutar los programas de Cooperación que salgan de estos trabajos para los que ha solicitado el apoyo de la AECEI y el ISM. ■

Concha H. Carazo

ICCAT ANALIZA SUS MÉTODOS DE TRABAJO

LOS TÚNIDOS, AL BORDE

Las capturas totales de túnidos en el Atlántico casi se han duplicado en el período de tiempo controlado por la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT). En estos últimos veinticinco años la mayor parte de los stocks han pasado de estar subexplotados a aproximarse a su productividad biológica máxima. Las recomendaciones de ICCAT, cada vez más restrictivas, se han demostrado adecuadas. La organización analiza ahora si son eficaces y, sobre todo, suficientes para asegurar la conservación de esos stocks y garantizar las capturas máximas sostenibles.

EN 1971, cuando empiezan los trabajos del Comité Permanente de Investigaciones y Estadísticas (SCRS) de la ICCAT, las capturas registradas de túnidos en el Atlántico alcanzaban las 428.479 toneladas. En 1997 se capturaron 639.195 toneladas. En algunas especies, el volumen de pesca se duplicó con creces y

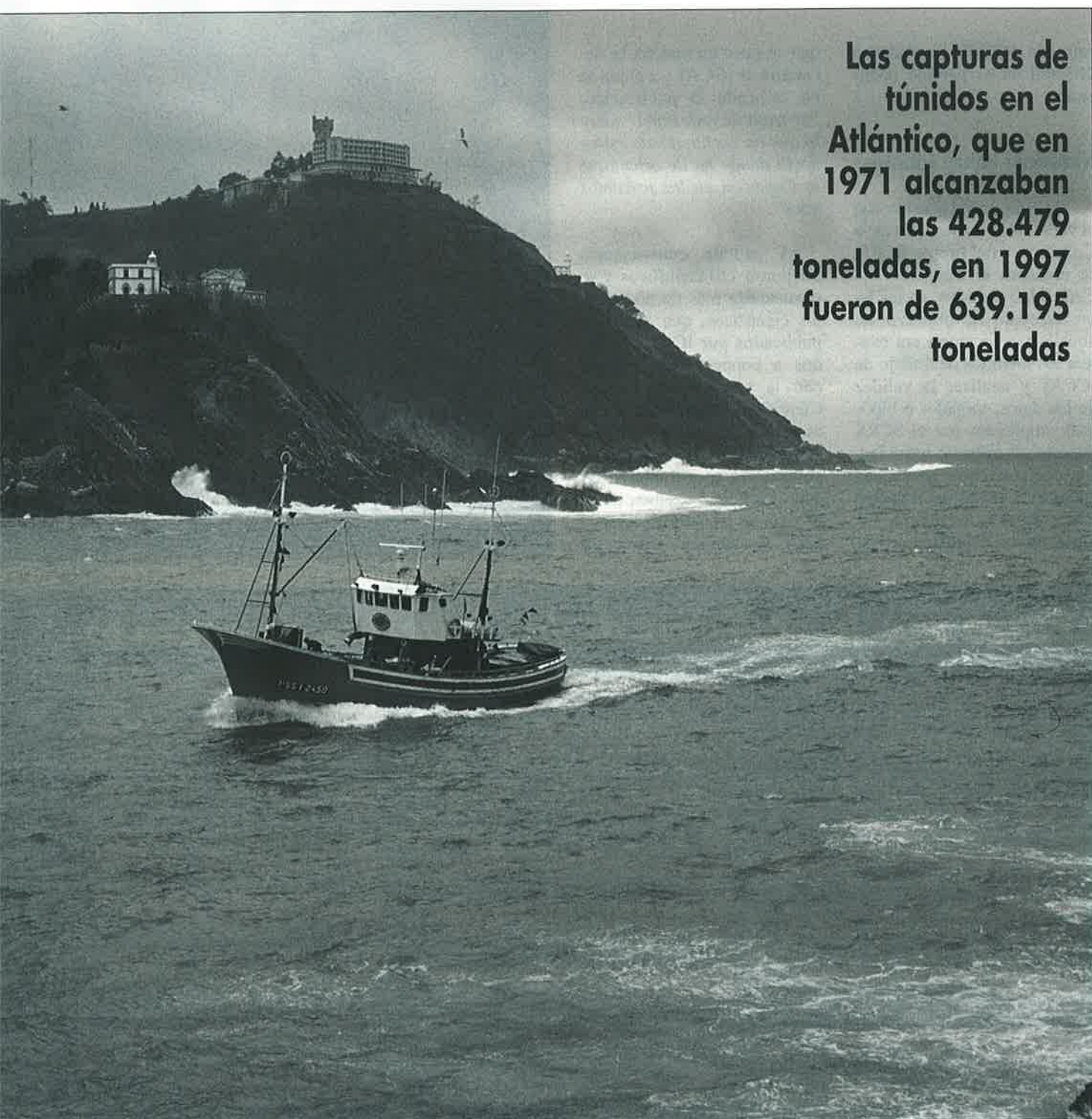
sólo en unas pocas disminuyó la presión. Entre los primeros, es especialmente notable el aumento de capturas de pez espada, con un incremento de 12.407 a 45.121 toneladas: de atún rojo, que en el tiempo de evaluación ha pasado de 17.461 toneladas a 45.441; o de especies de gran demanda como el listado, con un crecimiento de 78.438 toneladas a 140.102;

el rabil, de 73.807 a 135.010 toneladas; o el patudo, que de 55.774 toneladas capturadas en 1991 pasó a 105.963 en 1997. Entre los túnidos comercialmente apreciados, únicamente el grupo de marlines ha registrado un ligero descenso en el volumen de capturas, de 8.349 toneladas en 1971 a unas 5.569 en 1997. Para el resto de túnidos las estadísticas arrojan un



DE LA SOBREEXPLOTACIÓN

Las capturas de tónidos en el Atlántico, que en 1971 alcanzaban las 428.479 toneladas, en 1997 fueron de 639.195 toneladas



Se ha observado una recuperación del reclutamiento de pez espada que alcanza un incremento del 70-80% respecto a un año estándar.

salto de 99.302 toneladas a 103.900 en el período analizado.

Simposio sobre túnidos

En 1996, coincidiendo con el veinticinco aniversario de la Comisión y del propio SCRS, se organizó el Simposio ICCAT sobre Túnidos, en las Islas Azores. El objetivo de aquella convocatoria era evaluar los métodos de trabajo de ICCAT y analizar la validez de los datos, modelos e hipótesis empleados por el SCRS durante sus años de actividad. En declaraciones realizadas entonces a MAR por el doctor P.M. Miyake, secretario adjunto de la Comisión desde

que se puso en marcha la Secretaría de ICCAT y a quien se ha dedicado la publicación, "se trata de reflexionar sobre lo que ha hecho, dónde está y hacia dónde ha de orientarse la Comisión en los próximos años".

A aquella convocatoria asistieron 110 científicos y se presentaron más de 80 trabajos científicos, que han sido publicados por ICCAT, y dados a conocer coincidiendo con la reunión del Comité Científico, preparatoria de la asamblea de otoño. Los dos volúmenes de que consta la publicación se estructuran en ocho capítulos: examen de la historia de las investigaciones sobre los túnidos; estructura



Pulso por la revisión de los criterios de reparto

La revisión de las claves de reparto de cuotas se ha convertido en un espinoso asunto para ICCAT y, en el caso del pez espada, en una preocupación para la flota espadera española. La petición de países minoritarios en esta pesquería, liderados por Brasil y Marruecos, de acceso a cuotas de reparto ha dejado al descubierto la existencia de un pulso para reconvertir ICCAT en otro tipo de organización y de una amenaza real para su futuro.

La reunión de ICCAT sobre criterios de reparto se desarrolló en Madrid del 31 de mayo al 2 de junio como consecuencia del

acuerdo aprobado en la reunión de la Comisión de noviembre pasado en Santiago de Compostela, de establecer un Grupo de Trabajo sobre criterios de asignación. El acuerdo era consecuencia a su vez de los debates suscitados en el seno de ICCAT sobre aplicación del Acuerdo de Naciones Unidas sobre Stocks de Peces Transzonales y Stocks de Peces Altamente Migratorios (UNIA).

Los países minoritarios en esta pesquería, que han venido pidiendo la creación del Grupo de Trabajo, pretenden la revisión de los criterios de reparto, la renegociación de la distribución de cuotas entre los

países y la revisión, asimismo, de las estadísticas históricas. Este grupo, que viene poniendo en entredicho que los derechos históricos de capturas sean un elemento de peso a la hora de repartir las cuotas, reclama una mayor atención a los Estados costeros en vías de desarrollo y que se dé solución al hecho de que estos países reciban una diminuta cuota o no tengan opción a cuota alguna. Sus pretensiones llegan al punto de solicitar que ICCAT introduzca esquemas de gestión diferenciados en las Zonas Económicas Exclusivas (ZEEs) y en alta mar, lo que supondría de hecho la eliminación de la Comisión como



del stock y mezcla; los túnidos y el medio ambiente físico; información sobre biología de los túnidos; evaluaciones del stock; pesca responsable; factores socioeconómicos que influyen sobre la pesca de túnidos; asesoramiento en materia de gestión, además de las actas del Simposio que sintetizan las conclusiones del mismo.

Con ocasión del Simposio, Miyake recordaba que ICCAT había introducido medidas de gestión de los recursos que habían permitido mantener las pesquerías de túnidos en niveles razonables de explotación atendiendo a criterios biológicos y económicos y, especialmente a partir de la década de los noventa, teniendo en cuenta también criterios de protección medioambiental y socioeconómicos. En sus declaraciones a MAR, Miyake subrayaba que *“en los últimos años se ha admitido que en la gestión de los recursos ha de tenerse en cuenta no sólo aspectos biológicos sino medioambientales y socioeconómicos, lo que ha llevado a defender el concepto de pesca responsable”*.

Organización Regional de Pesca y la constitución de otra entidad distinta. Lideran esta posición Brasil y Marruecos, con el apoyo de Panamá, Sudáfrica, Venezuela, Uruguay, Colombia, Guatemala, México, Namibia, Turquía, Islandia, Faroe y Libia. Enfrente, defendiendo la importancia del criterio de capturas históricas para definir la asignación de cuota, la Comunidad Europea, Estados Unidos y Canadá, aunque, al contrario que en el primer bloque, en éste las posturas no son del todo coincidentes.

Desde la óptica española, las propuestas de los países liderados por Brasil parecen obedecer a la reivindicación del pago de royalties por parte de

los países pesqueros, puesto que, en general, no tienen capacidad pesquera para capturar la cuota que pudiera asignárseles ni mercados para venderla. Se subraya, igualmente, que este tipo de planteamientos conduce al reabanderamiento de buques, cuya consecuencia primera sería el debilitamiento del cumplimiento de las medidas de conservación. En el mismo sentido, se mantiene que, antes de abordar la redefinición de criterios de reparto de cuota, es preciso abordar el interés real de los países identificando los países costeros cualificados así como definir, limitar y acotar las operaciones de fletamiento, sin perjuicio de los derechos de pesca que potencialmente han de ser reconocidos a todos los

países costeros para dedicarse a la pesca.

El Grupo de Trabajo no asumió ninguna de las propuestas que se barajaron en las reuniones, que volverán a ser estudiadas en la reunión de otoño de ICCAT. Desde el punto de vista de los intereses españoles, la nueva fórmula de reparto que se arbitre deberá ser muy general y flexible, puesto que el club de los países con interés real puede evolucionar con el tiempo. Con todo, existe preocupación en el ámbito español y comunitario ante la convicción de que existe un pulso para reconvertir ICCAT en otro tipo de organización regional de pesca y de que, realmente, está en juego su futuro, como expresó repetidamente Brasil.

La revisión de las claves de reparto de cuotas en el caso del pez espada perjudicaría a la economía española, especialmente a la gallega, donde radican la mayor parte de los buques que capturan pez espada.

El Simposio constató que la dirección de la investigación realizada por los investigadores de ICCAT era correcta y que las orientaciones formuladas son las adecuadas. *"Ahora es necesario ver cómo se puede mejorar el proceso, agilizar el acceso al mismo"* señalaba Miyake.

Las directrices de ICCAT, en forma de recomendaciones, tienen que ver con el esfuerzo pesquero y se traducen en el establecimiento de cuotas o niveles de capturas. En el caso del atún rojo, una especie amenazada por la sobrepesca, desde 1992 los países miembros en sus transacciones es-

tán obligados a conformar un "Documento Estadístico" en el que se especifica dónde, cuánto y por quién se pesca. En 1994 la Comisión fijó cuotas para el pez espada con el fin de reducir la presión sobre la especie en la zona del Atlántico Norte.

En la reunión del próximo mes de septiembre se presentará la evaluación del pez espada realizada por el Comité Científico de ICCAT. La última se presentó en 1996 y durante 1997 y 1998 se ha hecho un seguimiento de la pesquería apreciándose una caída permanente del stock, especialmente notable en el



Pulso por la revisión de los criterios de reparto

A la reunión del Grupo de Trabajo asistieron 16 de las 26 Partes Contratantes existentes en ICCAT (Brasil, Canadá, China Popular, Croacia, Guinea Ecuatorial, Comunidad Europea, Japón, Libia, Marruecos, Panamá, Sudáfrica, Túnez, Reino Unido -que ostenta la representación de sus territorios de Ultramar-, Estados Unidos, Uruguay y Venezuela), 12 países observadores (Belice, Colombia, Islas Faroe, Guatemala, Islandia, Malta, México, Namibia, Noruega, Filipinas, Turquía, Taipei-China) y tres organizaciones internacionales (CARICOM -Caribe-, IOTC -Indico- y OLDEPESCA -Latinoamérica).

Alarma de los espaderos

La posibilidad de que el Grupo de Trabajo ICCAT modificara los criterios de asignación de cuotas puso en alerta a la flota espadera, agrupada en la Asociación Nacional de Armadores de Buques Palangeros de Altura (ANAPA) y a la Asociación Provincial de Armadores de Buques de Pesca de Palangre y otras artes de Pontevedra (ARPOAN). Los armadores advirtieron que la modificación del status-quo existente en materia de cuotas de las diversas especies cuya conservación regula la Comisión Pesquera Internacional

quebraría la actual estabilidad relativa existente en la pesquería del pez espada y otros túnidos.

Los armadores de ANAPA y ARPOAN expresaban su preocupación por "la interpretación que determinadas partes contratantes podrían querer dar al Acuerdo de la ONU sobre conservación y ordenación de especies transzonales y altamente migratorias respecto a las naciones costeras, sin tener en cuenta otros aspectos de igual o mayor rango, como el referente a la dependencia socioeconómica de las regiones pesqueras con actividad ya



Atlántico Norte. El pasado mes de abril se celebró una reunión preparatoria en Brasil con el fin de ordenar la información dispersa disponible y elaborar los datos referidos al pez espada en el Atlántico Sur. En esta reunión se revisaron los índices de abundancia para las distintas flotas y la distribución de tallas de las capturas.

Como dato novedoso, de cara a la reunión de septiembre, se ha observado una recuperación del reclutamiento (individuos juveniles de un año), que alcanza un incremento del 70-80% respecto a un año standard. Jaime Mejuto, investigador del IEO de A Coruña, señalaba a MAR que esta recuperación del reclutamiento puede estar relacionada con una anomalía oceanográfica que se repite cíclicamente. El aumento no es indicativo por sí mismo de una mejoría del stock, "que probablemente seguirá la misma línea de descenso de los años anteriores, y sería positivo si no se pescaran esos juveniles" concluía Mejuto. ■

Mery Varona

desarrollada respecto a determinadas pesquerías". Las agrupaciones empresariales recordaban que las pesquerías de especies reguladas por ICCAT son fundamentales para la economía pesquera gallega, por lo que cualquier revisión de los criterios ya definidos implicaría graves perjuicios futuros de los derechos de la flota y de la población dependiente de esas capturas. Para el sector representado por ANAPA y ARPOAN "no serían admisibles reducciones futuras de las posibilidades pesqueras de los buques gallegos basadas, no en la conservación y eficaz gestión de los stocks y de los recursos, sino en el interés de otros países por participar en una pesquería sometida desde hace tiempo a medidas de restricción para

permitir su mantenimiento futuro".

Las reclamaciones sobre un hipotético reparto diferente de cuotas vienen a añadir inquietud a una flota que ha vivido el último año en un puro sobresalto. La crisis económica del Sudeste asiático, mercado de primer orden para el pez espada, desvió el mercado español grandes partidas de esta especie, lo que provocó una caída de su precio hasta el punto de perder la rentabilidad de la explotación. Para contrarrestar esta situación, el Fondo de Regulación y Organización del Mercado de los Productos de Pesca (FROM) acometió una campaña de promoción del consumo del pez espada. Por otro lado, el Grupo

Popular en el Congreso, a través del diputado Carlos Mantilla, presentó una proposición no de ley en la que se pedía al Gobierno el desarrollo de medidas encaminadas a proteger la flota espadera española. Entre las medidas se incluía un control más estricto de las descargas de terceros países, a los que se acusa de prácticas de pesca no responsable y de aprovecharse de la política liberalizadora de los puertos europeos para introducir grandes partidas de pez espada, mientras el resto de los países miembros de ICCAT, de la que la Unión Europea es parte contratante, respetan las medidas de control establecidas por la Comisión. ■

M.V.

**EL BALANCE REFLEJA
UNA SÓLIDA POSICIÓN FINANCIERA**

PUERTOS DEL ESTADO MEJORA SUS INGRESOS POR EXPLOTACIÓN

El sistema portuario de titularidad estatal aumentó un 9% sus ingresos por explotación durante 1998, superando los 94 mil millones de pesetas. El aumento del tráfico durante el mismo año fue del 3,97%. Los resultados de explotación del ejercicio se situaron en 17.180 millones de pesetas y los resultados del ejercicio subieron casi un 60% sobre el año anterior, situándose en 19.418 millones de pesetas, después de imputar resultados financieros y extraordinarios.

DE los 94.190,7 millones de pesetas ingresados por la red de Puertos del Estado en concepto de explotación, el importe neto de la cifra de negocios fue de 92.188 millones y de éstos 75.995 correspondieron a ingresos por servicios portuarios y 16.193 a cánones por concesiones y autorizaciones. Ambos capítulos han registrado un aumento de algo más del 10% respecto al año anterior. En valores absolutos, la mayor cuantía de los ingresos por servicios corresponden al epígrafe T-3 o Mercancías, por valor de 39.813 millones y una mejora en torno al 10%, seguido de tráfico de buques por importe de 17.812,9 millones y un aumento del 15,8%. En concepto de pasaje se ingresaron 4.660 millones (+10,9%) y 3.858,7 por grúas de pórtico (-1,6%). La pesca fresca generó unos ingresos de 1.703 millones de pesetas, el 2,5% menos que el año anterior.

Los gastos de explotación se elevan a 77.010 millones, con un crecimiento del 4,8%. Las principales partidas en este capítulo corresponden a gastos de personal, por importe de 27.076 millones (+3,4%), de los que 18.944 corresponden a sueldos y salarios; las dotaciones para amortizaciones por valor de 29.979 millones y un aumento del 3,1% y otros gastos de explotación por importe de 19.094 millones de pesetas (+12%).

Los resultados de explotación alcanzaron los 17.180,5 millones, con una mejora significativa respecto al ejercicio precedente (+33%), y los beneficios de 1998, una vez imputados resultados financieros y extraordinarios, alcanzaron los 19.418 millones de pesetas, casi el 60% más que el año anterior. Los ingresos por explotación durante 1997 fueron de 84.407 millones de pe-

setas, de los que 68.969 se obtuvieron en concepto de servicios portuarios. La reducción de las tarifas portuarias en el ejercicio de ese año provocó una caída de la recaudación de algo menos del 2%, bajada que se ralentizó por el aumento simultáneo de los tráficos.

El balance de situación refleja una sólida posición financiera del sistema portuario de titularidad estatal. Los fondos propios, 909.642 millones de pesetas, financian el 86,4% del activo total y el capital circulante ha aumentado en 6.846 millones. Sumando los fondos propios y las subvenciones de capital se obtienen unos recursos no ajenos a largo plazo de 960.262 millones de pesetas, que equivalen el 98,5% del inmovilizado y al 91,2% del activo total.

Los recursos generados por las operaciones (*cash-flow*) han alcanzado los 49.132 millones de pesetas, lo que supone un incremento del 13,6% respecto al ejercicio de 1997.

Finalmente, la adquisición de inmovilizado fue de 62.411 millones, con un aumento de casi el 4% sobre el año anterior, destinando a inversión en





activos materiales 60.829 millones, el 10,3% más que en 1997.

Barcelona, primera en beneficios

La Autoridad Portuaria de Barcelona registró los mejores resultados en todos los capítulos, con unos beneficios finales de 3.762 millones de pesetas. El de Barcelona es el único puerto que superó los 10.000 millones de pesetas en concepto de ingresos por explotación, con una cifra de 12.185 millones de pesetas. Por encima de los 5.000 millones se sitúan Valencia (8.564,3), Bilbao (8.313,4), Bahía de Algeciras (6.637,2) y Tarragona (5.026,4). Barcelona encabeza también la relación de puertos que registraron los mejores resultados de explotación, con una cifra de 2.993,6 millones, seguido de Valencia con 2.899,1, Bilbao con 2.752,3, Bahía de Algeciras con 2.302 y Tarragona con 1.3337 millones. Además de Barcelona, únicamente la Autoridad Portuaria de Valencia superó los 3.000 millones de pesetas de beneficios (3.092,4) y sólo Santander y Sevilla superaron los 2.000, con unos resultados de 2.567,8 y 2.317,6 millones, respectivamente.

En el otro extremo, los gastos de explotación del Ente Público Puertos del Estado se elevaron a 3.620,3 millones de pesetas, con unos resultados de explotación de -3.409,7 millones y un resultado del ejercicio también negativo de 3.142,6 millones de pesetas.

Autofinanciación y competitividad

El sistema portuario estatal ha vivido en los últimos años un proceso de transformación radical como consecuencia de los cambios introducidos por la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en vigor desde 1992, que supuso una reorganización empresarial de las Autoridades Portuarias y un nuevo

concepto de la gestión portuaria. El sistema portuario se autofinancia desde 1994, cubriendo los gastos de explotación con los ingresos por servicios portuarios. La mejora de la competitividad ha sido el *leit motiv* de la Administración portuaria en los últimos ejercicios. La reducción de tarifas y el desarrollo de zonas de actividad logística (ZAL), con elevadas inversiones en infraestructuras, han sido algunas de las medidas introducidas con este propósito. El puerto de Barcelona ha resultado pionero en el desarrollo de la ZAL, cuya primera fase está ya en funcionamiento. Algeciras, Bilbao, Las Palmas, Tarragona y Valencia, trabajan en proyectos similares.

■ **Los resultados del ejercicio se situaron en 19.418 millones de pesetas, el 60% más que el año anterior**

■ **La Autoridad Portuaria de Barcelona registró los mejores resultados en todos los capítulos, con unos beneficios finales de 3.761 millones de pesetas.**

La competitividad de los puertos marítimos será el objeto de dos encuentros incluidos en el programa de actividades de los cursos de verano de la Universidad Internacional Menéndez Pelayo de Santander, que se organizarán con la colaboración de la Autoridad Portuaria de Santander, la Fundación Portuaria y Puertos de Estado.

El primero de estos encuentros, con el título "Estrategias competitivas portuarias", se desarrolló entre el 22 y el 24 de junio bajo la dirección del catedrático de Organización de Empresas de la Universidad de Cantabria José

M.^a Sarabia y el director del Institute of Ship Operation Sea Transport and Simulation de Hamburgo, Jens Froese. El segundo está previsto analizará "El renacer de los cruceros: la mundialización de los negocios turísticos y marítimos" del 7 al 9 de septiembre. Serán sus directores Rosa Castellón Arqued, profesora de Análisis Geográfico Regional de la Universidad de Barcelona, y Jacques Charlier, profesor e investigador del Instituto de Geografía de la Universidad Católica de Lovaina.

Convenio para la mejora de calidad

Puertos del Estado y la Asociación de Navieros Españoles, ANAVE, suscribieron a primeros de junio el II Convenio de Cooperación para la mejora de la calidad, que sustituye al que se ha venido aplicando en los últimos cuatro años. Ambas partes han calificado los resultados obtenidos en ese período como muy positivos por el grado de cooperación y entendimiento logrado y por el nivel de desarrollo alcanzado en los objetivos que se habían marcado.

Los 189 buques adscritos a las 37 empresas navieras asociadas de ANAVE, se beneficiarán de un descuento del 7% en la tarifa T-1 (servicios portuarios correspondientes a buques) en todos los puertos de interés general, de acuerdo con lo establecido en la Orden de Tarifas Portuarias de 30 de julio de 1998. Como contraprestación, las empresas se comprometen a colaborar con las Autoridades Portuarias en el desarrollo de sus planes de calidad, informar de las entregas de residuos y consumos de combustible de los buques adscritos y utilizar el EDI para la información sobre mercancías peligrosas, la declaración sumaria para el embarque y desembarque de mercancías y la petición de escala. ■

Mery Varona

GUÍA LABORAL Y DE ASUNTOS SOCIALES 1999

El Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Manuel Pimentel, acompañado del Subsecretario de su Departamento, Marino Díaz Guerra y de la Secretaria General Técnica, ha presentado oficialmente la Guía Laboral y de Asuntos Sociales 1999, que recoge todos los servicios, prestaciones y competencias que lleva a cabo este departamento y sus organismos dependientes, así como las normas vigentes sobre empleo, prestaciones por desempleo, afiliación y cotización a la Seguridad Social, formación ocupacional, emigración y ayudas a colectivos necesitados sobre cómo acceder a las ayudas de este ministerio.

Para el Ministro de Trabajo, Manuel Pimentel, la Guía es un instrumento de gran utilidad no sólo para los trabajadores y empresarios sino también para todos aquellos que trabajan vinculados al mundo laboral como pueden ser abogados, despachos profesionales, ONG's, fundaciones, etc., ya que en ella se incluyen con todo detalle los servicios y prestaciones que son competencia del Ministerio de Trabajo y sus organismos dependientes así como la normativa existente en cuestiones tan esenciales para el mundo laboral como son las referentes al fomento del empleo, la contratación, las relaciones laborales, la negociación colectiva, los derechos y deberes relacionados con la Seguridad Social, prestaciones por desempleo, las migraciones, ayudas a las mujeres, juventud, tercera edad, discapacitados y de aquellos colectivos que necesitan especialmente el apoyo de la Administración Pública.

Tal y como ha señalado la Secretaria General Técnica del Ministerio de Trabajo, la Guía se apoya en la experiencia de 14 años y sigue la estructura que ya le es característica de ediciones anteriores, ya que sirve de elemento básico de la actividad de comunicación del Departamento, de la que también forman parte las 55 Oficinas que en materia sociolaboral y con dependencia orgánica de las Delegaciones y Subdelegaciones del Gobierno y funcional de este Ministerio, resuelven más de 1.400.000 consultas anuales.

Este es el cuarto año consecutivo que se publica la Guía Laboral y de Asuntos Sociales, con este nombre, ya que en los doce anteriores no contenía temas de Asuntos Sociales, hecho que se produce al fusionarse este Ministerio con el de Trabajo. La tirada de la Guía es en esta ocasión de 55.000 ejemplares, con una edición especial en inglés para las Consejerías Laborales de todo el mundo. La mayor parte de la tirada sale a la venta al precio de 1.950 pesetas y el resto se distribuye a los sindicatos, asociaciones empresariales, ONG's, organizaciones dedicadas a la acción social y a diferentes organismos de la Administración Socio-

La Guía, que consta de 704 páginas desarrolladas en 15 capítulos, ha sido actualizada a 31 de mayo de este año y como ya es tradicional recoge en un lenguaje sencillo y asequible a todos los ciudadanos, los datos que, en materia laboral, de Seguridad Social son utilizados por los beneficiarios de servicios y prestaciones. Los 15 capítulos mencionados informan sobre "La búsqueda de puesto de trabajo"; "La formación profesional ocupacional"; "El apoyo a la creación de empresas y empleo"; "La contratación de trabajadores y las características de cada tipo de contrato"; "El salario y el tiempo de trabajo"; "Modificación, suspensión y extinción del tipo de contrato"; "Las relaciones especiales de trabajo"; "La emigración y el trabajo de los extranjeros en España"; "Cómo se protege al trabajador desempleado"; "Los Servicios de inspección y de seguridad y salud laboral"; "Los sindicatos y los trabajadores"; "La negociación colectiva de las condiciones de trabajo"; "Derechos y Deberes en relación con la Seguridad Social"; "Situación de los servicios centrales y unidades periféricas del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y de los organismos de él dependientes" y un último capítulo dedicado a "Índices".



Los trabajadores del mar en la Guía

Como cada año los trabajadores del mar están presentes en esta Guía que les dedica varios epígrafes destinados a explicar cómo deben afiliarse al Régimen Especial del Mar, dónde deben presentar las solicitudes para encontrar trabajo, los requisitos y titulaciones precisos para conseguirlos así como las jornadas de trabajo y el régimen de retribuciones. También se incluye información sobre las prestaciones a que tienen derecho como afiliados al Régimen Especial.

La Guía en Internet

Como el año anterior la Guía ha sido incluida en Internet en la página Web que el Ministerio tiene en la red. Aquellas personas interesadas pueden consultarla en <http://www.mtas.es>. Los ejemplares se pueden adquirir en librerías, grandes superficies y quioscos de prensa. ■

Laboral y a los Ayuntamientos. Realizada por la Subdirección General de Información Administrativa de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha conseguido financiación de manera que no le reporta al Departamento coste alguno. El total de ejemplares editados hasta la fecha es de 670.000 ejemplares.

Centro de Formación Ocupacional Marítima de **BAMIO**



INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA



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

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

Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio

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

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

LA GRAN ESCUELA DEL MAR



CENTROS ASISTENCIALES EN EL EXTRANJERO

Foto cedida por José Luis Alarcos.

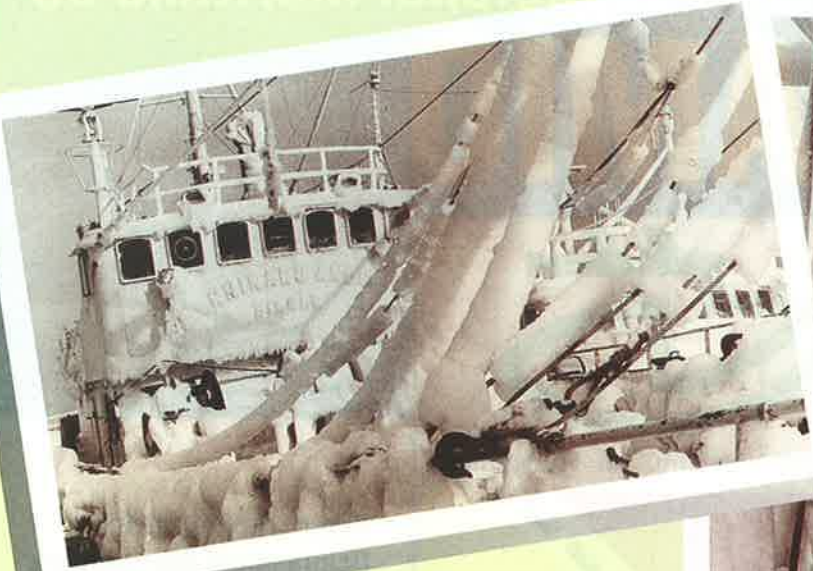
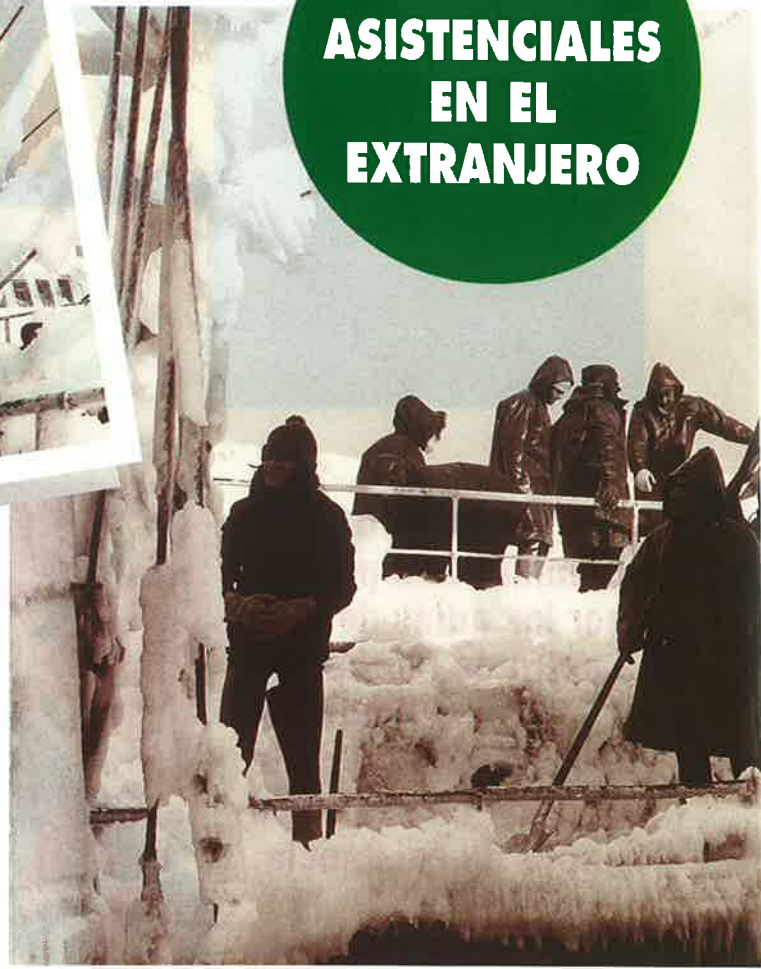


Foto cedida por José Luis Alarcos.



EL ISM JUNTO A LA FLOTA

Uno de los objetivos esenciales del Instituto Social de la Marina es acercar la asistencia sanitaria a la gente del mar allá donde realice sus trabajos. Para ello cuenta, entre otros servicios, con el programa de asistencia médica a la flota embarcada que se fundamenta en tres instrumentos: el Centro Radio-Médico, el buque-hospital "Esperanza del Mar" y el que anualmente se habilita para atender la campaña "Sanimar" de atención a la flota bonitera, y los Centros Asistenciales en el Extranjero. Estos últimos nacieron en la década de los años sesenta para atender a las flotas que faenaban en aguas de Terranova y en la costa oeste de África, donde existía una insuficiente estructura sanitaria.

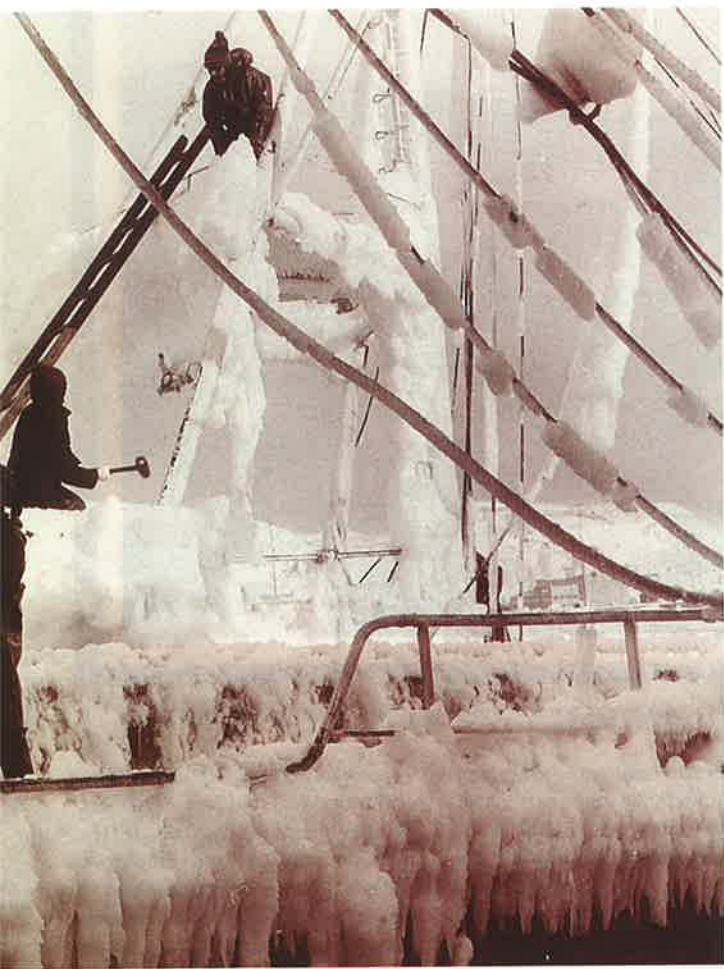
Desde entonces los responsables del ISM han seguido una política dinámica de adaptar los medios de atención sanitaria a las necesidades que van planteando las flotas en base a los nuevos caladeros

a los que acuden a pescar. Así, a finales de los ochenta se creó el centro de las Seychelles para atender a la numerosa flota atunera que se desplazó al Índico. Por contra, los bacaladeros de Terranova fueron abandonando aquellas aguas ante las duras condiciones de pesca que fue imponiendo Canadá. Ello obligó al ISM a cerrar el centro de St. John's.

En la actualidad en el ISM se está trabajando en ampliar y mejorar los medios sanitarios, personales y materiales de los Centros Asistenciales en el Extranjero para adaptarlos a las nuevas demandas de la flota pesquera española y en el diseño de la incorporación de las nuevas tecnologías que, aplicadas a la sanidad, reviertan en una mejor comunicación de los centros y por tanto en una mejor y más rápida asistencia sanitaria de acuerdo con los nuevos tiempos y necesidades.

La sanidad es, sin lugar a dudas, uno de los capítulos básicos de la protección social dentro de las comunidades modernas. Un programa sanitario ajustado a las necesidades colectivas implica todo un conjunto de facetas en el que adquieren especial relieve aquellas que se vinculan a las condiciones en que los trabajadores desarrollan su labor profesional, en el caso del mundo laboral marítimo, dentro del cual las condiciones de vida y trabajo se funden en un todo, difuminándose los perfiles que diferencian las diversas actividades vitales —trabajo, descanso, ocio—, la puesta en marcha de un correcto plan de salud profesional alcanza una dimensión específicamente relevante.

Consciente de ello, el Instituto Social de la Marina, organismo responsable de garantizar el bienestar social de la gente



del mar, cuenta con un Programa de Sanidad Marítima que recoge las competencias y funciones de asistencia sanitaria a los profesionales del mar cuando se encuentran a bordo o en un país extranjero. La filosofía sobre la que se asienta este Programa es la de una idea totalizadora del concepto de salud en el trabajador del mar, que se entiende no sólo como la ausencia de enfermedad sino también, como indica la Organización Mundial de la Salud, como un estado de bienestar mental y social.

Se basa, pues, esta protección en la consideración global de que la dureza de las condiciones de vida a bordo, el prolongado aislamiento de las tripulaciones, la naturaleza del medio marino, la carencia de instalaciones adecuadas a bordo para una normal convivencia, la inadecuación de las medidas de prevención y seguridad y las elevadas tasas de si-



Fueron creados por el ISM ante la falta de medios sanitarios existentes en los países en cuyos caladeros faena la flota pesquera. España es el único país que dispone de este tipo de centros.

niestralidad del sector, han requerido la adopción de una serie de medidas preventivas y correctivas que contemplan acciones sanitarias y de integración social que están siendo coordinadas por el Servicio de Sanidad Marítima del ISM.

Acercar la medicina al mar

La naturaleza del trabajo marítimo pesquero, la dispersión de la flota y el alejamiento del territorio nacional de los centros de trabajo obligan a acercar los medios sanitarios y asistenciales a dichos centros a través de instalaciones adecuadas. Las que el ISM ha puesto a disposición de los trabajadores del mar para la prestación asistencial son básicamente tres: el Centro Radio-Médico, el buque sanitario "Esperanza del Mar" y los Centros en el Extranjero.

Centros en el extranjero

Estos centros, repartidos en distintos puertos donde la afluencia de la flota española es más fuerte, prestan asistencia médica, y en algunos casos también social, a los marineros españoles que la soliciten.

Todos estos centros, que están dirigidos por un médico español, perteneciente al Servicio de Sanidad Marítima del ISM, disponen de dispensario médico, en algunos también de zona de bienestar del marino y en el caso del Walbis Bay de hospedería. Los médicos cuentan con personal auxiliar en función de las necesidades del centro y éste suele ser nativo.

En la actualidad, los centros existentes en el extranjero son siete: Saint Pierre (Francia-Ultramar), que es un consultorio médico ubicado en el Hospital Local; Nouadhibou (Mauritania) es un dispensario médico con camas de observación de pacientes y una zona de bienestar del marino; Dakar (Senegal) es un consultorio médico; Luanda (Angola) es un consultorio médico; Walbis Bay (Namibia) es un consultorio médico que cuenta con hospedería y

otros servicios sociales; Mahé/Mombasa (Seychelles/Kenya) es un consultorio médico al igual que Abidjan, en Costa de Marfil.

Un trabajo duro

Como muy bien relatan los médicos del ISM que atienden estos Centros Asistenciales en otro apartado de este reportaje, su trabajo se realiza en unas duras condiciones, debido a la escasa infraestructura hospitalaria que existe en estos países, a los problemas de comunicación y a la propia conflictividad política que existe en los mismos, que, en muchas ocasiones, desemboca en conflictos armados. Por todo ello, estos facultativos se ven obligados a realizar tareas más allá de su especialidad médica.

Pero centrándonos únicamente en esta última, según han relatado a "MAR" ellos mismos, su trabajo cotidiano, para el que están disponibles las 24 horas del día, consiste en pasar consulta diaria a bordo de los barcos que están en puerto. Esto contribuye a establecer una relación de cordialidad entre las tripulaciones y el médico que garantiza a aquéllas seguridad y confianza de que no están solas si tienen un percance o si enferman.

Pero el médico atiende también consultas en el dispensario. De manera que desde el mar le llaman por radio y se realiza lo que se conoce como consulta radio-médica, que, o bien la resuelve el facultativo en solitario o bien recurre al Centro Radio-Médico en Madrid, también de guardia las 24 horas del día, donde se consulta la historia clínica del enfermo para tratarle, a partir del conocimiento de sus antecedentes, con la mayor rapidez y corrección. Estas historias clínicas que están en el banco de datos del Centro Radio-Médico son el fruto de los reconocimientos previos al embarque, que es obligatorio para todos los trabajadores que quieren embarcar. Este programa preventivo de los reconocimientos ha contribuido a mejorar mucho la salud de las tripulaciones, puesto que se les impide embarcar si su es-

tado de salud no es el correcto. No obstante, se siguen atendiendo numerosas consultas por enfermedad común, accidentes o enfermedades graves.

En estos últimos casos el médico debe decidir si hay que hospitalizar al enfermo, para lo cual el barco tiene que ir a puerto, o si es necesaria su repatriación. En el primero de los casos el médico del ISM conecta con algún centro hospitalario del país y allí espera al enfermo al que acompaña en los primeros momentos hasta conocer las verdaderas dimensiones de la enfermedad y si procediese su traslado al puerto español más próximo.

Cuando éste es necesario se realiza por vía aérea en línea regular y si la situación es muy grave en avión medicalizado. En muchas ocasiones el médico acompaña al enfermo hasta que llega a destino. Este acompañamiento se hace necesario en casos como los de trastornos mentales pasajeros, que requieren la sedación del enfermo, para evitar que el paciente pueda generar una situación de tensión dentro del avión. Todo el operativo y todas las decisiones se realizan en coordinación con el Centro Radio-Médico de Madrid.

Toda esta logística tiene unos gastos económicos que son adelantados en muchas ocasiones por el consignatario del armador, a quien, una vez justificados debidamente, le son reintegrados por el Instituto Social de la Marina, como entidad gestora de la Seguridad y responsable del Régimen Especial del Mar.

Debido al notable incremento que han ido experimentando las empresas mixtas pesqueras en África, la atención de los médicos del ISM no está centrada solamente en los pescadores españoles, sino que también atienden a los originarios del país. Como igualmente atienden al colectivo español en la zona donde esté ubicado el centro sanitario, como puede ser personal de la embajada, tripulaciones aéreas de paso, etcétera.



Puerto de St. Pierre. Septiembre, 1965. Barcos españoles refugiados ante la amenaza de un ciclón (foto cedida por José Luis Alarcos).

Patologías

El programa de sanidad preventivo puesto en marcha por el Instituto Social de la Marina, basado fundamentalmente en los Reconocimientos Previos al Embarque, la Formación Sanitaria, la Guía Sanitaria y los Botiquines a Bordo, ha contribuido esencialmente a mejorar las condiciones de salud de la población embarcada. No obstante,

a bordo se siguen produciendo incidencias bien por enfermedad bien por accidente. En el caso de estos últimos son temidos por los médicos aquellos en los que intervienen la maquinaria, la puerta de arrastre o un cabo que se rompe. Según comenta el doctor José Acebes, buen conocedor de los centros en el extranjero, *cuando te citan estas tres palabras, ya sabemos que el accidente es grave.*

Otro tipo de accidentes también muy usuales, según las consultas realizadas desde los barcos, son los producidos por caídas, golpes, herramientas y agentes físicos. Y los lugares más frecuentes en los que se producen son la cubierta principal y la sala de máquinas. El puente es uno de los lugares con menor incidencia de siniestros.

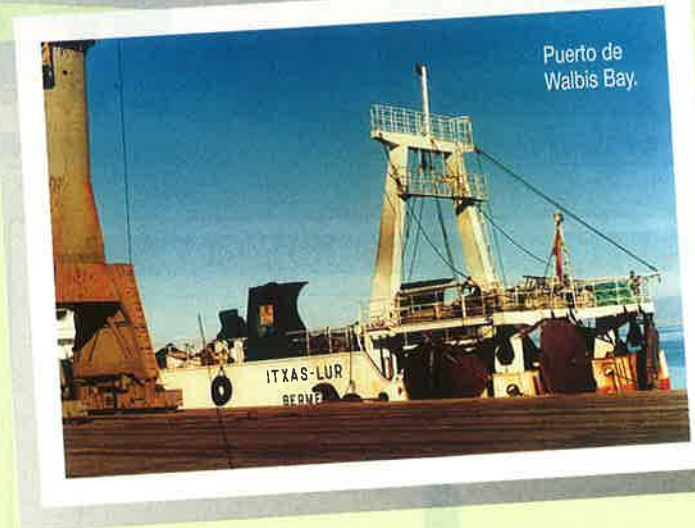
Por lo que se refiere a las enfermedades, la más frecuente en la costa oeste africana es el paludismo, ya que en la zona del Índico no existe. No obstante, con las campañas de prevención realizadas por el Instituto Social de la Marina se ha ido reduciendo. Pero hay un dato significativo que nos ha resaltado el doctor Ricardo Martín, el facultativo destinado en Dakar y uno de los veteranos del equipo, y es que *donde está muriendo de paludismo la gente de mar es más en España que en África. Cuando regresan a nuestro país y se les declara la enfermedad, al estar aquí erradicada, a los médicos les es difícil diagnosticarla. Por eso estamos intentando que haya en cada zona costera un hospital de referencia donde tengan lo necesario para diagnosticarla, a través de la gota gruesa, y tratarla adecuadamente.*



Otro problema a considerar con esta enfermedad, según el doctor Martín, es la falta de constancia que tienen los trabajadores del mar en seguir las recomendaciones del ISM a través de sus campañas preventivas e informativas; *siguen la prevención durante 4 ó 5 años, pero luego la van dejando.*

Los médicos del ISM que trabajan en estos Centros Asistenciales han hecho un pequeño balance de las patologías más frecuentes con las que se encuentran y tienen una división muy ilustrativa, efectuado en base a la zona donde se produce la incidencia. En el puente las enfermedades más frecuentes son las cardíacas. En la cubierta son las dermatológicas por la constante exposición al sol. En máquinas es la sordera y en Fonda influye mucho el calor y las herramientas que manejan. Son frecuentes las alergias a productos detergentes.

El alcohol sigue siendo otro de los problemas con el que se encuentran los médicos, y aunque no lo justifican lo comprenden, dadas las condiciones de vida y trabajo a bordo. No hay que olvidar que, aunque los



barcos se han ido modernizando, todavía hay un buen número que tiene unas difíciles condiciones de habitabilidad. Sólo los atuneros reúnen unas condiciones óptimas, pero los arrastros congeladores son excesivamente antiguos, sin ninguna comodidad. Por otra parte, son muchos los meses que estas flotas pasan lejos de casa.

El Sida es una enfermedad en avance. Según los expertos en África es donde se generó y donde más casos se registran (En Abidjan hay un 75% de seropositivos, y en Dakar, un 60%). A pesar de las campañas preventivas realizadas por el ISM, basadas fundamentalmente en la utilización del preservativo, el olvido de su uso es altamente frecuente.

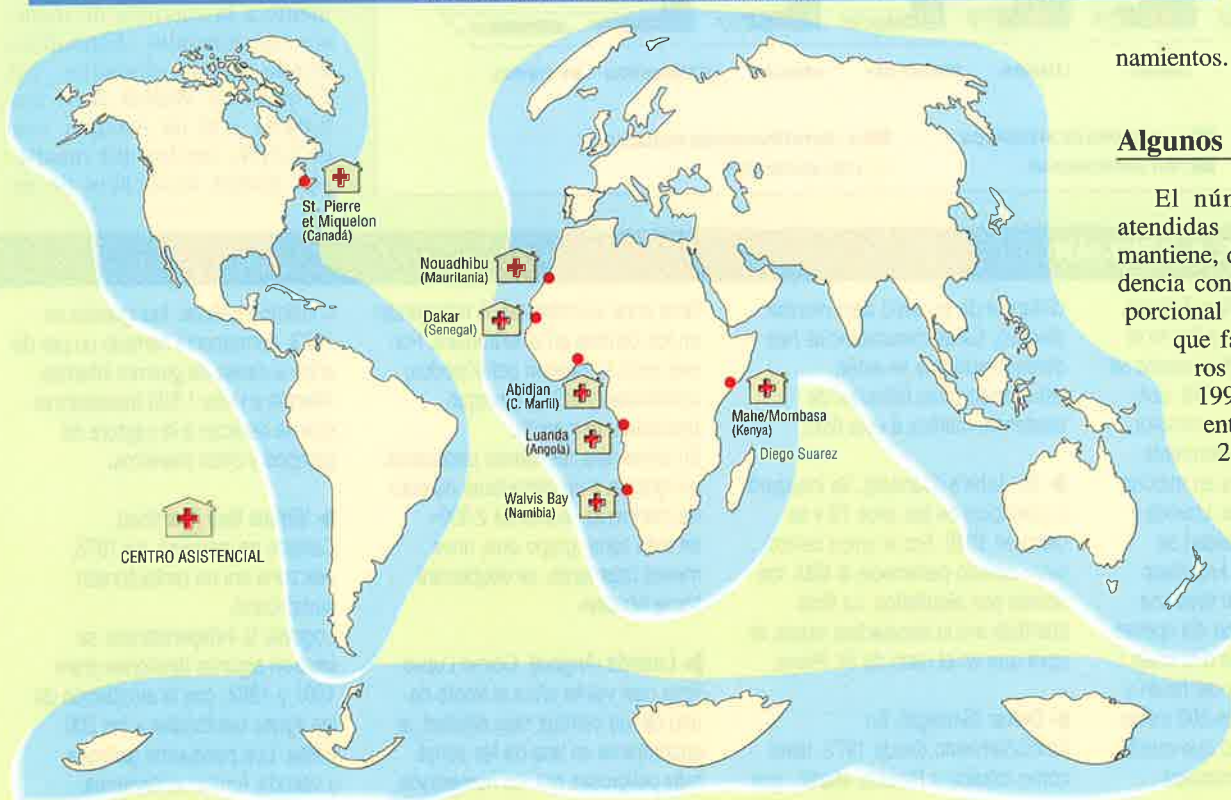
También la excesiva lejanía influye en las patologías y son frecuentes los trastornos mentales pasajeros. Son lo que los médicos del ISM denominan coloquialmente la "psicosis del mamparo", cuyos efectos relatamos en otro apartado de este artículo. Normalmente esta patología requiere una repatriación. Asimismo, son habituales las enfermedades reumatológicas, las infecciones, las digestivas, las genito-urinarias y las lesiones y envenenamientos.

Algunos datos

El número de consultas atendidas por estos Centros mantiene, desde 1989, una tendencia constante a la baja proporcional al número de barcos que faenan en los caladeros de su influencia. En 1998 fueron atendidos, entre todos los Centros, 2.465 trabajadores del mar, de los cuales el 80,7% (1.989) fueron españoles (ver cuadro y gráfico).

Del total de casos, la enfermedad representó el 76,6%, y los accidentes, el 23,4%, cifras muy similares

CENTROS ASISTENCIALES EN EL EXTRANJERO

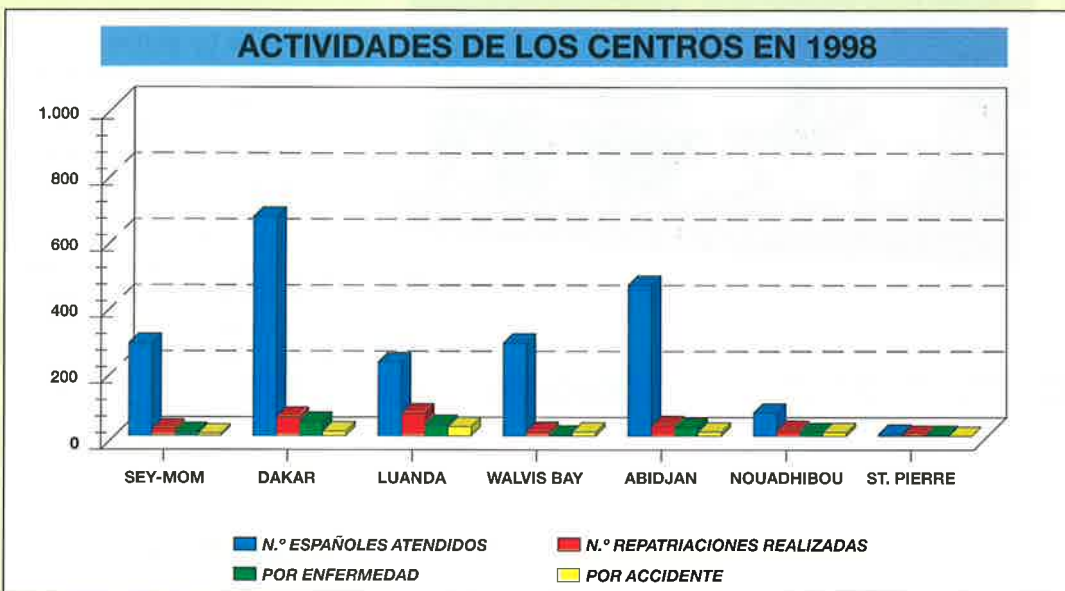


a las de 1997, aunque esta proporción no es igual en todos los Centros, siendo mayor el porcentaje de los accidentes en las Seychelles-Mombasa (38,5%) y el de enfermedades en Dakar (88,9%). El promedio global de consultas/caso es de 1,36.

Del total de consultas realizadas por todos los Centros (3.488) el 75,3% fueron ambulatorias en el propio centro asistencial, el 18,3% se realizaron a bordo del propio barco del tripulante y el 6,4% se hicieron por radio. Estos porcentajes varían de unos Centros a otros, según la disponibilidad de los equipos, la situación socio-política del país y la utilización del puerto por parte de la flota española.



Los Centros Asistenciales en el Extranjero proporcionan la asistencia a los trabajadores del mar mientras permanecen embarcados.



El porcentaje global de repatriaciones sanitarias realizadas sobre el total de tripulantes españoles atendidos ha sido del 10,7%, llevándose la enfermedad el 59,96% y los accidentes el 40,4%. Los Centros de Luanda y Nouadhibou, con un porcentaje del 28,96% y 28,38%, respectivamente, continúan siendo los que repatrian una mayor proporción de casos atendidos, debido fundamentalmente a la carencia de recursos asistenciales disponibles donde están ubicados; los Centros de Walvis Bay, con 5,04%, y el de Abidjan, con el 7,11%, son los que mantienen menor incidencia de re-

DE ST. PIERRE A ABIDJAN

► **St. Pierre et Miquelon** (Francia, ultramar). Es el primer centro en el extranjero del ISM. El dispensario se inauguró en febrero de 1968, con José Luis Alarcos como promotor y primer médico. Posteriormente participaría en la puesta en marcha de los centros de Dakar, Luanda y Walvis Bay. En la actualidad se encarga de la consulta Francisco Fernández. Enclave que tuvo una gran importancia, hoy en día apenas resulta operativo debido a la crisis del bacalao, a la guerra del fletán y al establecimiento de las 200 millas, lo que hace que lo poco que queda de la flota trabaje a demasiada

distancia de él como para resultar efectivo. Estas circunstancias han determinado que se estén estudiando otras fórmulas de asistencia médica a esta flota.

► **St. John's** (Canadá). Se inauguró a principios de los años 70 y se cerró en 1988. Era el único centro cuyo edificio pertenecía al ISM, los demás son alquilados. La flota atendida era la bacaladera vasca, al igual que en el caso de St. Pierre.

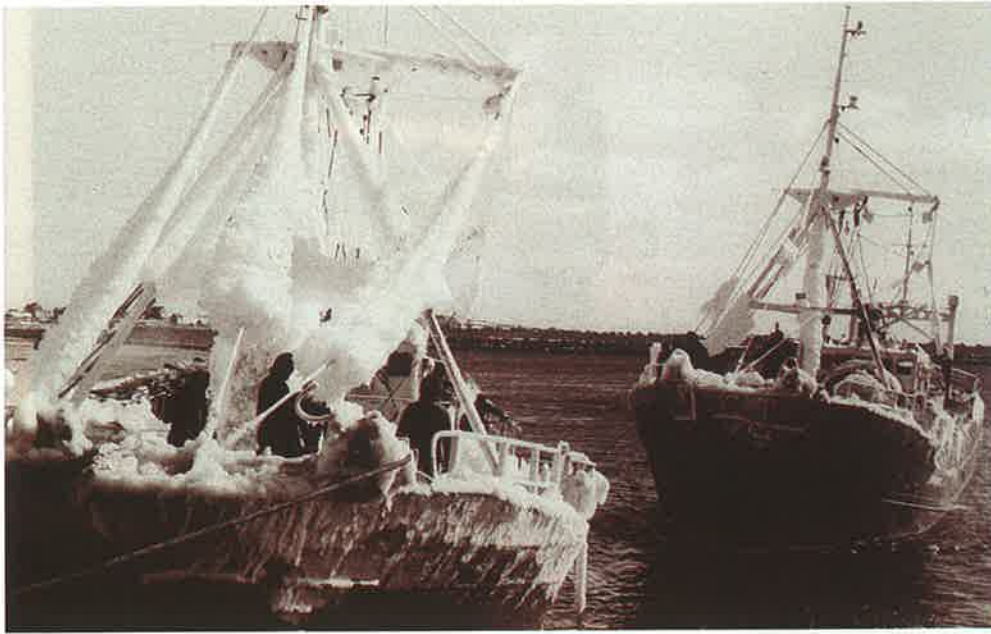
► **Dakar** (Senegal). En funcionamiento desde 1972, tiene como médico a Ricardo Martín, que

lleva unos veintitrés años trabajando en los centros en el extranjero. Por esa zona se pescan cefalópodos, camarones y atún y navegan bastantes mercantes. En primavera, las faenas pesqueras congregan a un importante número de marineros –cerca de 2.000– en esta zona, grupo que, unos meses más tarde, se desplazará hacia Abidjan.

► **Luanda** (Angola). Licinio Lupus lleva casi veinte años al frente de uno de los centros más difíciles, al encontrarse en una de las zonas más peligrosas por los numerosos

conflictos bélicos. Inaugurado en 1973, permaneció cerrado un par de años a causa de guerras internas. Atiende a unos 1.500 trabajadores que se dedican a la captura de gambas y otros mariscos.

► **Walvis Bay** (Namibia). Cuando se inauguró, en 1973, esa zona era un protectorado sudafricano. Lograda la independencia, se crearon algunas tensiones entre 1991 y 1992, con la ampliación de las aguas territoriales a las 200 millas. Los pesqueros gallegos y vascos, fundamentalmente,



Marzo, 1966. Pareja de bacaladeros arribando al puerto de St. Pierre (foto cedida por José Luis Alarcos).

patriados. Aproximadamente el 5% de las repatriaciones realizadas requieren acompañante sanitario, sin existir diferencias significativas entre los casos de accidente y enfermedad.

Gastos

Como ya se ha indicado anteriormente, los gastos que se generan cuando los trabajadores del mar precisan asistencia médica en el extranjero con servicios sanitarios ajenos o cuando han de ser repatria-

dos son adelantados por el consignatario, en primera instancia y, después, por el armador. Pero estos desembolsos son, posteriormente, reintegrados por el Instituto Social de la Marina a aquéllos, siempre que estén debidamente justificados.

El coste de los gastos originados es, asimismo, muy variable, ya que están en función del tipo de asistencia precisada y de la disponibilidad asistencial existente en los puertos a donde han sido evacuados los pacientes.

Los expedientes de reintegros de gastos por asistencia sanitaria en el extranjero, tanto con repatriación sanitaria como sin ella, tienen una distribución provincial en relación directa con el número de empresas pesqueras o mercantes que tienen su sede en las distintas provincias. La Dirección Provincial con mayor número de expedientes con repatriación sanitaria resueltos en el pasado año fue Huelva, con 39, seguida de Vizcaya, con 20; Vigo, con 19; Lugo, con 7; Guipúzcoa, con 5, y Santander, Vilagarcía de Arousa y

Madrid, con uno cada una. Los expedientes sin repatriación sanitaria resueltos por la Dirección Provincial de Vizcaya fueron 24; Vigo, 18; Huelva, 12; La Coruña, Guipúzcoa y Vilagarcía de Arousa, uno cada una.

Por lo que se refiere a la estadística de las repatriaciones sanitarias hay que señalar que desde hace diez años se mantiene entre un número que oscila entre las 100 y las 120 al año, con descensos significativos como los experimentados en los años 1993, 1994 y 1996, en que hubo 89 en los dos primeros y 70 en este último año. El costo medio de estas repatriaciones oscila en torno a las 200.000 pesetas por repatriación, aunque a veces pueden descender en torno a las 150.000 o subir a las 250.000 y a veces más.

En cuanto al coste medio de los gastos que generan las atenciones sanitarias con medios ajenos en el extranjero oscilan en torno a las 50.000 a 65.000 pesetas cada una, aunque a veces pueden subir de estas cantidades y situarse muy por encima de las 170.000 pesetas. Este tipo de asistencia es más numerosa que las repatriaciones, aunque es muy irregular, como se ha dicho, pues depende de los países y de la infraestructura sanitaria con que cuentan. No obstante éstas han descendido en los últimos años y están muy lejos de las 930 asistencias

dedicados a la merluza y los crustáceos, así como el resto de la flota extranjera, tuvieron que abandonar el caladero. Cuando pudieron regresar, la flota volvió diezmada, pasándose de 4.000 a 500 trabajadores. Además del consultorio, a cuyo frente se encuentra Santiago Touriño, es el único centro que cuenta con hospedería y la ayuda de un asistente social.

► **Nouadhibou** (Mauritania). También inaugurado a comienzos de los 70, permaneció cerrado entre 1974 y 1979 debido a conflictos

bélicos. Atendido por Loreto González, cubre la zona canario-sahariana, en la que trabaja una flota muy dispersa —principalmente cefalopoderos y marisqueiros— y en aumento. El centro ha sido remodelado hace pocos años y dispone, además de la consulta, de seis camas.

► **Seychelles**. Abierto a comienzos de 1987, se establece el centro en Port Victoria, en la isla de Mahé. Jaime Medal se encarga de atender a la flota del Índico, en la que trabaja un elevado número de pescadores. Para una mejor atención a los

trabajadores, y debido a que la flota se desplaza por distintos puntos según la época del año, el médico realiza el mismo itinerario, estableciéndose también en Diego Suárez (Madagascar), donde pasa consulta en los barcos, y en Mombassa (Kenia).

► **Beira** (Mozambique). Se inauguró en 1989 para atender a la flota langostinera. Al constituirse las empresas mixtas, cada vez hay menos marineros españoles embarcados, por lo que se decide su cierre en 1994, al no resultar necesario su servicio.

► **Abidjan** (Costa de Marfil). Es el último de los centros abiertos en el extranjero, y se creó a petición de todos los colectivos del sector. Data de 1992 y está al frente de este centro Francisco Mata. Atiende a la flota atunera que opera por la zona de Senegal y la del Golfo de Guinea, dependiendo de la época del año (por lo que reparte esta cobertura con el centro de Dakar). También hay palangreros de superficie y marisqueiros de arrastre, así como numerosos mercantes.

de 1985. En 1998 se efectuaron 57 expedientes de reintegro de gastos a armadores por asistencias sanitarias sin repatriación, con un coste medio de 90.263 pesetas.

Dos herramientas básicas

Dos instrumentos esenciales para la realización del trabajo de los médicos de los Centros Asistenciales en el Extranjero son los Reconocimientos Médicos Previos al Embarque, en base a los cuales se ha puesto en servicio el banco de datos con el historial clínico de las tripulaciones y el Centro Radio-Médico.

Los Reconocimientos Médicos constituyen la piedra angular de la medicina preventiva. Siguiendo las directrices de los Convenios de la Organización Internacional del Trabajo, estos reconocimientos garantizan que el trabajador no padezca enfermedad alguna que pueda apartarle de su trabajo en el mar, que lo incapacite o que pueda constituir un peligro para la salud de las demás personas a bordo. Estos reconocimientos se realizan en los centros costeros del ISM por parte de los médicos de Sanidad Marítima que informatizan los historiales médicos y se envían al Banco de Datos del Centro Radio-Médico.

Este Centro, ubicado en Madrid, funciona las 24 horas de todos los días del año y su misión es aconsejar, aclarar y resolver las consultas médicas que planteen los responsables de los buques, en beneficio de la mejor y más correcta asistencia urgente a los tripulantes enfermos o accidentados. Cuenta con el citado Banco de Datos en el que se encuentran los antecedentes sanitarios de todos los trabajadores embarcados. De ahí la importante labor de apoyo a la toma de decisiones que representa para los facultativos que desempeñan su trabajo en los Centros en el Extranjero. ■

Concha Hernández Carazo
Raúl Gutiérrez



Entre la ciencia, la aventura y... un punto de locura

Los médicos de los centros asistenciales en una reciente reunión en el ISM en Madrid.

MÉDICOS PARA TODO

Aunque en realidad sean médicos, en la práctica su labor lleva aparejadas tareas de asistente social, de administrativo y mucho de psicólogo, todo ello aderezado con una buena dosis de "mano izquierda" para resolver los numerosos embrollos –o "marrones", como se dice ahora– en los que se verán inmersos por el desarrollo de su trabajo en una situación más que peculiar. Y es que la medicina es sólo una parte de su labor, y en ocasiones no la más importante.

LA soledad, en su más amplia acepción, es el primer y gran obstáculo con el que se encuentran los médicos del Instituto Social de la Marina que acuden a ejercer su labor en los centros en el extranjero. En un ambiente la más de las veces hostil, salpicado por guerras y una cultura extraña, faltos de medios –aunque se ha avanzado mucho en este terreno–, y con unas comunicaciones, en todos los sentidos, que dejan bastante que desear. Especialmente en algunos de los países africanos.

La situación de Loreto González en Nouadhibou (Mauritania) constituye un singular ejemplo de todo ello: Mujer, el único médico blanco y en un país integrista y musulmán, sin contar que intentar hablar por teléfono con ella es una tarea casi imposible. O la de Licinio Lupus, en Luanda (Angola), en una zona salpicada de numerosos conflictos bélicos. Solo y sin más ayuda que la que él mismo se procura para resolver los problemas del día a día. Y allí lleva casi veinte años.

Otro de los históricos, Ricardo Martín, en la actualidad en el centro de Dakar (Senegal), con más de veintitrés años de rodar por diferentes centros, hace hincapié en la soledad, el estar alejado de los suyos... *Es que no tenemos casi nada. Y el que está dando vueltas por las tres islas (Jaime Medal) no tiene nada, ese sólo tiene prisa. Jaime está loco.*

Comienzos heroicos

Las dificultades de hoy resaltan aún más las de antaño. El médico se podía encontrar con un caso en el que debía decidir si aconsejaba al barco desviarse a puerto o preparar una evacuación, sin poder consultar con nadie. Hoy, en este sentido, está más arropado, desde la creación del Centro Radio-Médico, sito en Madrid, en mayo de 1979. El apoyo médico y humano, tam-

bién, resultan vitales en estas circunstancias.

La falta de medios y de experiencia puede llevar a situaciones cómicas, vistas en la distancia. *Cuando llegué al puerto no estaba el barco por ninguna parte* —comenta Ricardo Martín, después de recibir una llamada comunicándole el fallecimiento de un marinero a bordo—. *Corrí a preguntar por la hora de llegada y me dijeron que ya había llegado. ¿Y dónde está? No está, me dijeron, ya partió. ¿Y el muerto? Allí estaba, en medio del muelle.*

En la misma línea está aquella en la que el capitán comunica al médico el fallecimiento de un marinero. El médico le solicita que mantengan el cadáver refrigerado para facilitar la autopsia. El capitán debió pensar que por su parte no iba a quedar y decidió meter al cadáver en el túnel de congelación, a unos 28° bajo cero. *Estaba tan tieso que lo tuvimos que bajar de pie. Cuando llamaron reclamando el resultado de la autopsia, dos días más tarde, tuvimos que decir que no se había podido realizar porque el muerto estaba descongelándose. Luego te ríes... Son situaciones producto de la falta de medios.*

En medio de todo, la soledad. La soledad de todos. Y la labor del médico —además de ejercer de administrativo, asistente social...— es fundamental para paliar la soledad del marino. Embarcado durante muchos meses, sin apenas tocar puerto, lejos de los suyos... Y si además enferma... *La gente que entra en una clínica, repátriala cuanto antes. Porque está en una cultura que no es la suya, no conoce el idioma, la comida es distinta... Y a los tres días hace una depresión del carajo,* comenta Ricardo Martín.

Psicosis del mamparo

Esa soledad puede llevar a situaciones extremas. Una de ellas es el problema del “sonado”. Que no está loco. *Es lo*



El almirante Fontán, antiguo presidente del ISM (segundo por la derecha), visita el dispensario de St. Pierre en 1986. A su derecha, con la gabardina en el brazo, José Luis Alarcos.



En teoría, acuden a prestar un servicio médico. En la práctica hacen de todo, especialmente de psicólogos, asistentes sociales...

que nosotros llamamos la “psicosis del mamparo”. Es el tío que te viene y te dice que su mujer se está acostando con el patrón de pesca. Y se forma un lío en la cabeza... Le mandas a casa y a los tres días se acabó el problema.

Hay otros casos en que el desvarío lleva implícita una actuación más arriesgada por parte del médico. Como la que nos relata Ricardo Martín: *Me lla-*

En teoría, acuden a prestar un servicio médico. En la práctica

maron un día diciendo que el cocinero se estaba paseando con un cuchillo. Vas allí porque, si se llama a la policía, la cosa se puede complicar mucho. Era de Bermeo y estaba cuadrado. Después de darle mucha conversación y seguirle la corriente me dijo: Es que no me ubico. Y yo dije: Para casa. Un tío que no se ubica, a casa. Son momentos en que pasas miedo, aunque asumes esas responsabilidades porque los conoces.

Además de desenvolverse, también, como psicólogo, el médico necesita defenderse en la jerga que pueden llegar a utilizar los marineros. Comenta al respecto José Antonio Acebes, hoy en el Centro Radio-Médico, una llamada en la que le decían que un marinero se había levantado con “la boca a la banda”. No se hacía idea aproximada de qué podría ser aquello cuando el interlocutor precisó aún más el problema: “Tiene la boca a estribor”. Al fin se pudo concluir que lo que tenía era una parálisis facial.

Mano izquierda

Además de atender a la flota, el médico del ISM acaba siendo el médico de los extranjeros embarcados en barcos españoles, y de los españoles de la zona, como los trabajadores de Iberia, el personal de la embajada... *Lo haces por llevarte bien con la gente. Luego te pueden devolver el favor. Puede haber casos de repatriaciones en los que, con un poco de ayuda, se puede lograr enviar al pescador lo antes posible con los suyos.*

Y es que la “mano izquierda” puede resultar definitiva para solventar pequeñas dificultades que, en algunos de estos remotos lugares, pueden complicarse sobremedida. Unas dificultades que pueden llegar a desmoralizar al más pintado. Sin embargo, también deben de enganchar. Algunos de los médicos que están en estos centros rondan los veinte años de servicio. Y otros, que ya no están, como José Luis Alarcos, José Antonio Acebes, José Luis Moreira, o la enfermera Elena G. Acebes, que nos han ayudado a preparar esta información, muestran un punto de añoranza de los años vividos en esos lejanos lugares. Quizás porque, en el fondo, saben que no son sólo médicos, sino que constituyen un punto de referencia para esos miles de españoles que están trabajando a miles de millas de sus familias. ■

C. H. C. y R. G.

**SALVAMENTO MARÍTIMO ATENDIÓ
EN 1998 3.000 EMERGENCIAS
CON AYUDAS O RESCATES PARA
5.000 PERSONAS**

SALVAR VIDAS EN LA MAR

Salvamento Marítimo practicó ayudas y rescates a más de cinco mil personas, durante el pasado año 1998, en las zonas de búsqueda que España tiene asignadas. Las más de tres mil emergencias atendidas se refirieron a buques y tripulaciones, en su mayor cuantía, y el resto rescataron a pescadores, bañistas y otras prácticas del deporte estival.





LOS expertos de Salvamento Marítimo han vuelto a recalcar –en la presentación de este balance del Plan Nacional de Salvamento– la validez, a su servicio, de la formación en seguridad y los elementos como bengalas, chalecos salvavidas, señales automáticas, etc.

La temporada veraniega y de playas ha vuelto a ser la estación muy proclive a los socorros marítimos y éstos se han producido con mayor intensidad en las costas o litorales de Baleares y Catalunya.

Dieciocho centros operativos

Como resultado de la entrada en funcionamiento del Plan Nacional, España integró en el Salvamento Marítimo durante 1998 a la Armada, el Servicio de Búsqueda y Rescate Aéreo del Ejército de Tierra, el Servicio Marítimo de la Guardia Civil, Vigilancia Aduanera, Cruz Roja y Telefónica, en actuaciones coordinadas de dieciocho Centros operativos, buques y helicópteros, etc., y realizó más de trescientos ejercicios de entrenamiento.

La mitad de las embarcaciones asistidas fueron de carácter

deportivo-recreativo, refiriéndose aproximadamente la otra mitad a mercantes y pesqueros, así como a otros artefactos flotantes, e incluso a personas desprendidas por acantilados y zonas peligrosas. Las autoridades de Salvamento Marítimo han reconocido la utilidad de sus campañas –de los últimos años– en torno a la prevención y la seguridad marítima, así como el alto grado de colaboración habido en los rescates, sin incidencia notable de riesgo del rescatador, en cuantos eventos se produjeron en las zonas asignadas de Cantábrico-Galicia, Estrecho, Alborán y Mediterráneo.

El año salvamentista y su positivo balance se han cerrado entre el agríndice impacto de dos sucesos de fuerte golpeo sobre la opinión pública, como lo fueron respectivamente el siniestro de la plataforma “Discovery Enterprise” (13 de enero) y la trágica desaparición del “Marero” (22 de diciembre), este último desaparecido cuando faenaba al palangre en zona de responsabilidad SAR francesa.

Entre medias, Salvamento Marítimo, realizó actuaciones de socorro y ayuda a la tripulación del yate alemán “Baltic Mile”, a ciento veinte millas de A Coruña, el rescate de la tripulación del pesquero “Mary Cruz”, a sesenta millas de Arrecife de

Contar e identificar el pasaje antes de zarpar

El pasado 1 de junio ha entrado en vigor, al ser traspuesta al Derecho Español, la Directiva 98/41 CE por un Real Decreto que establece “la obligatoriedad de los sistemas de recuento y registro de viajeros” en buques de pasaje procedentes de puertos de los Estados-miembros o con destino a los mismos.

La disponibilidad de esta información –justifica el nuevo texto legal– hará más eficaz la actuación de los Servicios de Salvamento Marítimo. Ambos procedimientos, recuento y control, han de ser establecidos con carácter previo a la salida del buque, y comunicados a las oficinas de la empresa transportista.

El recuento es obligatorio en todos los casos, y el registro supone que “se realice en viajes de distancia superior a las 20 millas, recogiendo los datos de identificación personal, edad y sexo de los viajeros”.

SASEMAR FIRMÓ UN PLAN DE ACCIÓN CONJUNTA CON LA CRUZ ROJA CON 31 EMBARCACIONES A PLENA DISPONIBILIDAD.

Lanzarote, los auxilios al también pesquero "Medusa", a ochenta millas de A Coruña, el rescate a una submarinista desaparecido en la zona de Trafalgar, la asistencia al embarrancamiento del carguero "Diana María", sobre Galicia, los rescates de 35 personas de una embarcación próxima a la costa almeriense y el embarrancamiento del panameño "Gelios", en las proximidades de Las Palmas.

La actuación de Salvamento Marítimo ha excedido incluso las zonas de búsqueda asignadas, con asistencia a embarcaciones extranjeras, verdaderamente constantes en épocas de verano y fuertes cambios meteorológicos o supuestos de imprudencia, en que nuestras embarcaciones y helicópteros de auxilio han extendido ayuda extraterritorial. Igualmente han tenido especial relevancia las actuaciones de orden medioambiental y lucha contra la contaminación marina, detección de manchas de petróleo, etc.

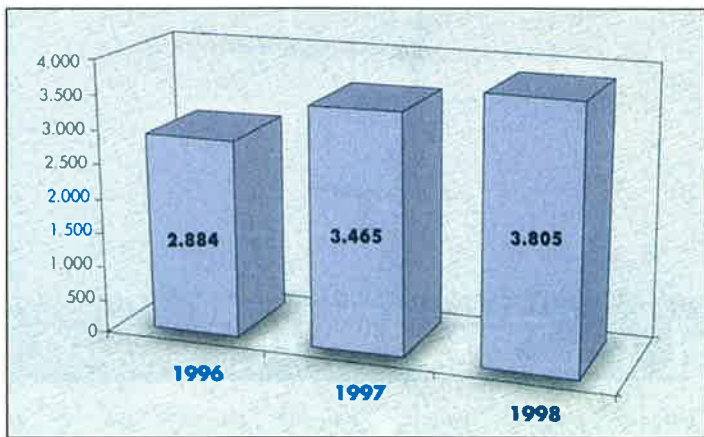
Ejercicios de entrenamiento

En el día a día de la flota y helicópteros asignados por SA-

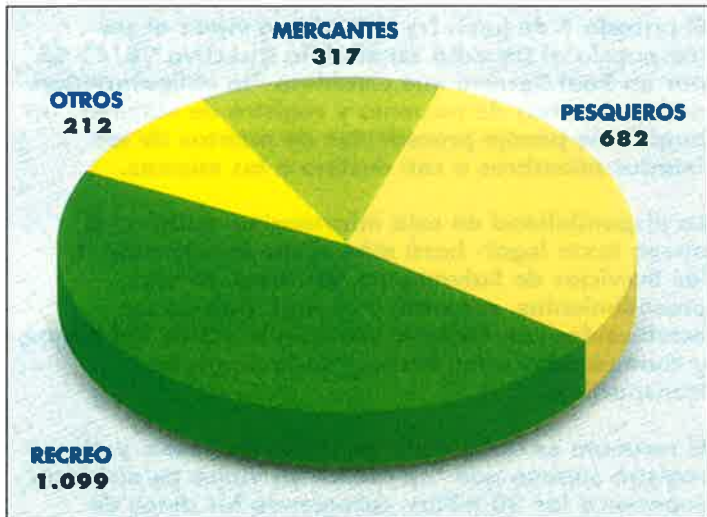
SEMAR ha sido una constante de funcionamiento la realización de ejercicios y simulacros. Durante 1998 los buques de Salvamento Marítimo realizaron más de trescientos ejercicios y sus helicópteros de ayuda llevaron a cabo otros doscientos entrenamientos de rescate, así como las embarcaciones de intervención rápida y remolcadores actuaron en otros trescientos supuestos, en un tributo de mejora de disponibilidad y de ensayo de las situaciones.

Entre los ejercicios más novedosos y destacables figuró el llamado "Cartagena 98", cuyo objetivo era el de activar el Plan Nacional de Contingencias por Contaminación Marina Accidental. El supuesto táctico presentó un simulacro de abordaje entre un petrolero y un ferry, y las autoridades de Marina Mercante y la Delegación de Gobierno de Murcia llevaron a cabo —en aquellas aguas— un brillante ejercicio que integró al Ejército, Cruz Roja y Salvamento Marítimo, con actuaciones coordinadas en mar y tierra.

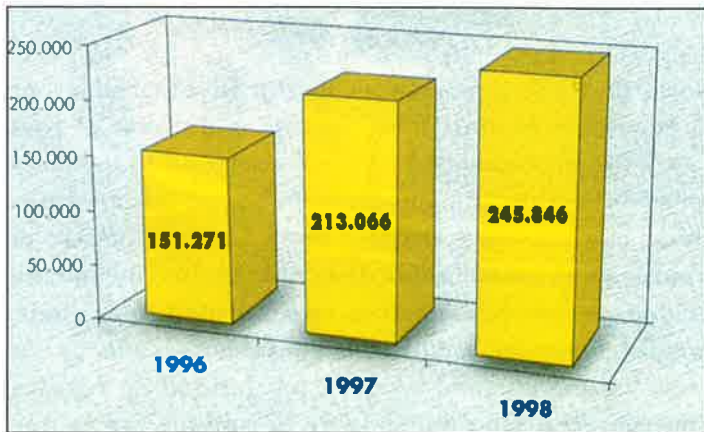
Para los expertos de Salvamento Marítimo, "el presente



Evolución de emergencias atendidas en los últimos años.



Tipología de los buques implicados en emergencias en 1998.



Evolución de buques controlados.



Plan de Acción Conjunta 1999

Los presidentes de SASEMAR, Fernando Casas, y Cuz Roja, Juan Manuel Suárez del Toro, han firmado un protocolo que garantiza la operatividad de 31 embarcaciones de salvamento que gestionará la segunda de estas instituciones en todo el litoral español.

El Plan de Acción Conjunta 1999 renueva el "Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en el Mar y de la Lucha contra la Contaminación", y fomenta la sustitución de embarcaciones en que se detecten faltas de operatividad, y la plena disponibilidad de las de los puertos-base de Bilbao, Tenerife, Tarifa, Almería, Valencia, Barcelona, Palma, Gijón y Finisterre, dentro de los límites de las doce millas.

El acuerdo dota cien millones de pesetas para el mantenimiento y formación de voluntariado.

balance estadístico (ver cuadros) vuelve a contrastar el valor de la prevención, la prudencia y la previsión meteorológica, así como el correcto estado de los elementos del barco, como los factores de más incidencia en la evitación de los siniestros". Igualmente ha aportado valor positivo la entrada en funcionamiento de los Dispositivos de Separación de Tráfico (DST) —inaugurado ese año el del Cabo de Gata— "que permiten controlar las zonas de más densa circulación marítima, hasta el punto de que, en ese período, Salvamento Marítimo obtuvo el seguimiento de 245.000 barcos en el litoral español".

Del total de actuaciones, hubo 489 avisos que resultaron falsos, pero en todos los casos se activaron medios salvamantistas hasta la concreta constatación de la no existencia de alarma real. ■

S. de F.



ASTILLEROS DE PESCA, S.L.

Construcción de
embarcaciones
en fibra de
vidrio



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

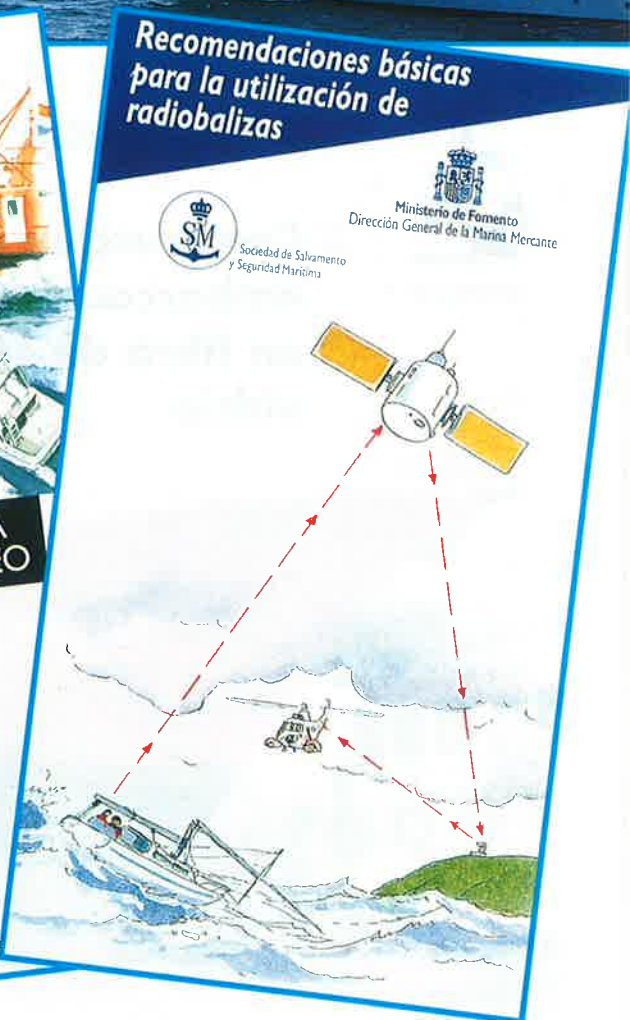
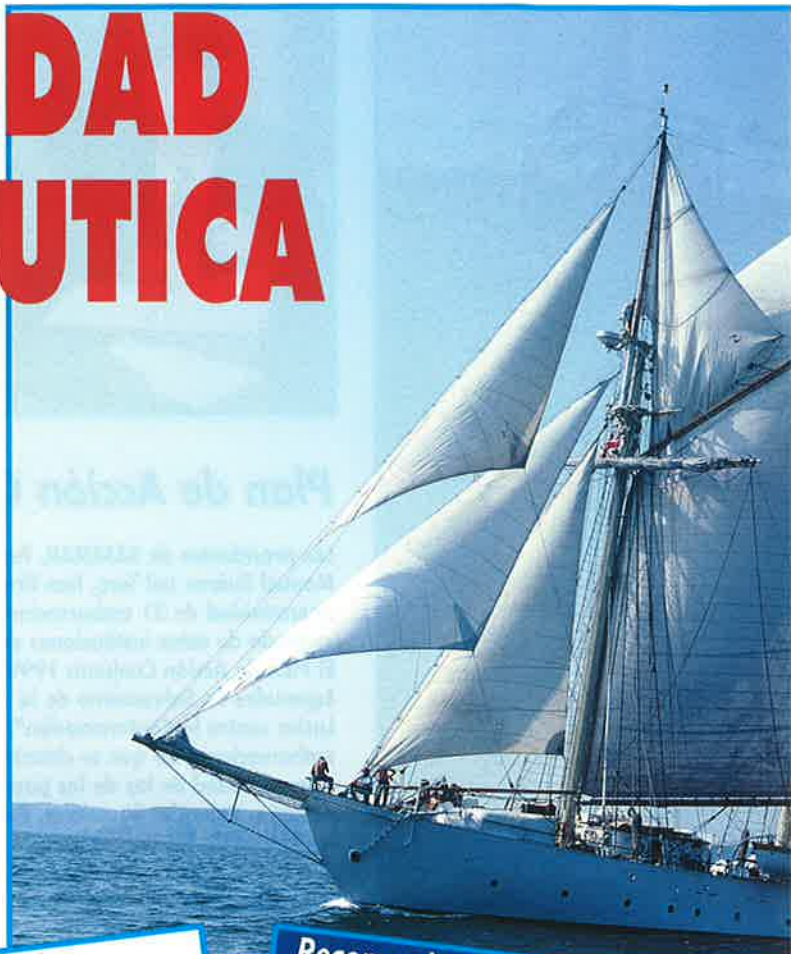
MÁS SEGURIDAD PARA LA NÁUTICA DE RECREO

El Ministerio de Fomento sumará a su periódica campaña de sensibilización y ayudas a la seguridad de la Náutica de Recreo la edición de una Tarjeta de Comprobaciones ("check list") que verifique el estado de cada embarcación deportiva antes de hacerse a la mar. Un conjunto de instrumentos de apoyo a una navegación segura y responsable, en forma de carteles, guías divulgativas, folletos de buenas prácticas marinas, normas y recomendaciones, etc., ya están este verano a disposición del usuario, al que se recuerda que "el 55,08 por ciento de las emergencias marítimas corresponden a embarcaciones de recreo".

ESTA campaña de medios, que han coordinado Marina Mercante y los Centros de Salvamento, "aspira a elevar los standards de seguridad, lo mismo con información previa a la salida al mar que con descripciones y respuestas prácticas de conducta ante el accidente".

El más novedoso contenido de la Campaña Náutica de Recreo para la presente temporada es la edición de la Tarjeta de Comprobaciones ("check list"), que permite una ordenada supervisión del equipo del barco y sus instrumentos de gobierno antes de hacerse a la mar.

Los usuarios disponen, así, de una relación descriptiva de todas las previsiones, desde las meteorológicas hasta las de puro equipo, que





les permiten memorizar un rápido y completo recuento a la salida del amarre. Se enumeran las comprobaciones por el orden de importancia, de los órganos de gobierno del barco, las comunicaciones VHF, los chalecos salvavidas, los elementos de combustible, agua, achique, linternas y radio-balizas (406 mhz, se recomiendan preferentemente), anclas, cabos, etc., así como la previsión de comunicar el plan de viaje al correspondiente club.

La misma Tarjeta de Comprobaciones recuerda la obligatoriedad de encontrarse a bordo con medios alternativos de propulsión y otras previsiones de fallo de máquina, así como las prendas e implementos impermeables, ropas de abrigo y reservas alimenticias, para los supuestos de pérdidas o percances que dilaten la estadía, y detalla la técnica concreta de la



■ EL MINISTERIO DE FOMENTO INSTAURA LA TARJETA DE COMPROBACIONES Y EL PROCEDIMIENTO PARA LA LLAMADA DE SOCORRO.

■ LA ADMINISTRACIÓN LANZA UNA GRAN CAMPAÑA DE SEGURIDAD PARA ESTE TIPO DE EMBARCACIONES QUE OCASIONAN LA MAYOR PARTE DE LAS EMERGENCIAS MARÍTIMAS.

llamada de socorro (ver cuadro), como así mismo sus canales y frecuencias.

La presente Campaña de Seguridad ha sido elaborada con una densa base estadística, que las autoridades de

Marina Mercante han referido a los principales eventos de la temporada deportiva 1997. De ella se desprende que más del 50 por ciento del común de emergencias marítimas atendidas por Salvamento han correspondido a

embarcaciones de recreo, y la idea-fuerza a reflexionar es la de que "existe siempre un factor de riesgo", si no se cumplen los siguientes tres elementos: a) condiciones meteorológicas, b) equipamiento y material, y, c) aptitud y experiencia.

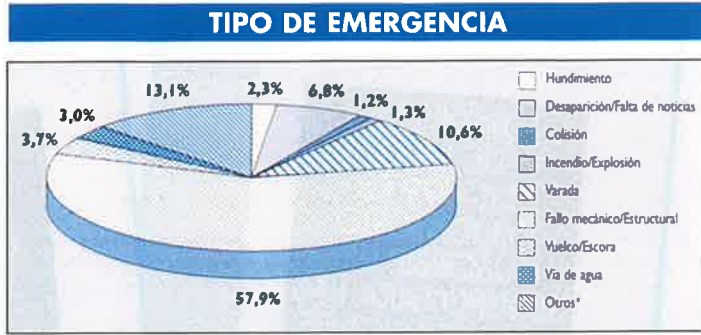
Recomendaciones básicas y nueva normativa

Los fallos de motor significan más de la mitad de los percances de navegación, pero los practicantes de la náutica de recreo han debido ser auxiliados y recogidos –también en muchos casos– para evacuaciones médicas, varadas, incendios, hundimientos

y colisiones con vías de agua. Otro capítulo de peso en la cifra de accidentalidad se debe a las pérdidas y desapariciones, falsas alarmas y carencias de noticias en tiempo prudencial.

Las autoridades de Marina Mercante y Salvamento han querido profundizar en la plena información sobre recomendaciones con carácter monográfico y visión práctica para cada una de las actividades, windsurfings, balizamiento de playas, motos acuáticas, pesca deportiva, esquí náutico, cuidados medioambientales y técnicas de rescate.

Al haber entrado en vigor, recientemente, no sólo el sistema Mundial de Socorro Marítimo (SMSSM) sino cantidad de normas nuevas que afectan al aseguramiento obligatorio de las embarcaciones de recreo, motos náuticas, etc., la



Técnica y procedimiento de la llamada de socorro

La Tarjeta de Comprobaciones aporta las utilidades que se pormenorizan en el texto, pero explicita además el correcto procedimiento del momento crucial: la llamada de socorro. Es el momento-clave o minuto preciso de acertar con el canal (16 de VHF banda marina) y la frecuencia internacional (2.182 khz en onda media), y, una vez obtenida la sintonización, está todo escrito en la Tarjeta...:

- 1.-"Mayday... Mayday... Mayday..." (pronúnciese Medé, Medé, Medé...).
- 2.-Aquí la embarcación (nombre. Repítalo tres veces).
- 3.-Estoy en la situación (coordenadas de posición) o me encuentro a millas de... (demora y distancia).
- 4.-Necesito ayuda urgente a causa de... (indicar la naturaleza del peligro).

"Si no hay respuesta, esperar un minuto y repetir llamada", existiendo, en cualquier caso, un teléfono 24 horas (900 202 202) de Salvamento Marítimo.

Campaña de Seguridad actualiza todos estos extremos como principio de que una buena información da hecha la decisión.

La preparación de abandono de la nave y las maniobras del rescate, en los que a la suma prudencia del navegante debe añadir serenidad, es uno de los casos mejor estudiados por el código de buenas prácticas que presenta esta Campaña, frente a los riesgos de incendio, la supervivencia en aguas frías, etc. Impera en este conjunto de acciones una regla de oro: "solamente se abandonará la embarcación cuando ésta ofrezca menos garantías de protección que cualquier otro medio de supervivencia, y nunca -si ello es posible- sin haber emitido mensaje de socorro y adoptado las medidas básicas y preparatorias del abandono..." ■

S. de Francisco

SOCIEDAD ESTATAL DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARITIMA



VELAMOS POR SU SEGURIDAD EN LA MAR

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

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

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

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

Teléfono de emergencias marítimas 24 horas: 900 202 202



Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima

LUZ VERDE AL ANTEPROYECTO DE LEY DE PESCA MARÍTIMA

El Pleno del Consejo Económico y Social, en reunión celebrada el pasado 15 de julio, dió luz verde al dictamen sobre el anteproyecto de Ley de Pesca elaborado por la Administración y que se espera pueda remitirse al Parlamento para el próximo otoño.

Igualmente, en esa misma reunión, el CES aprobó un informe sobre la Política de los Convenios Pesqueros de la Unión Europea, instrumento básico para el sector en España al depender la parte más importante de la flota y el volumen de las capturas de esas aguas en terceros países.



LA cuenta atrás para la aprobación de una Ley marco de Pesca, de cuyo texto daremos amplia información en el próximo número, constituye una decisión del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación que ha sido valorada positivamente por el sector así como el hecho de que el Consejo Económico y Social dedicara uno de sus plenos con carácter monográfico solamente a la cuestión pesquera.

El pleno aprobó el dictamen sobre el anteproyecto de la Ley de Pesca con 37 votos a favor y solamente tres en contra. La posición dominante fue de un claro apoyo a su pronta

aprobación, si bien se hicieron a la misma varias observaciones. En materia de estilo, se recomienda la revisión del texto en su terminología a efectos de armonizar algunas de las expresiones contenidas en el mismo. Por otra parte, el CES estima que se trata de una manera insuficiente el derecho a la participación y a la consulta e información, sobre todo de los sindicatos y asociaciones empresariales más representativas. Finalmente desde el CES se entiende que el anteproyecto contempla numerosas remisiones al desarrollo reglamentario. Desde esta posición, el pleno insta al Gobierno para que se fijen términos o plazos para ese desarrollo con el fin de evitar posibles conflictos y vacíos

legislativos. Igualmente se entiende que, para la elaboración de esos reglamentos, se debe consultar previamente a los agentes del sector pesquero a través de los cauces establecidos en el anteproyecto dictaminado.

En un análisis más pormenorizado sobre el contenido de este anteproyecto, el pleno del Consejo Económico y Social hace una amplia serie de matizaciones. Entre otros puntos, se indica que el ejercicio de las labores de inspección en la flota en ningún caso deben entorpecer la actividad de la pesca en la mar o las descargas en tierra. Desde el pleno se solicita la supresión de la transmisibilidad de las posibilidades de

pesca así como que se incluya el concepto de empleo entre los criterios a tener en cuenta a la hora del reparto de las posibilidades de pesca.

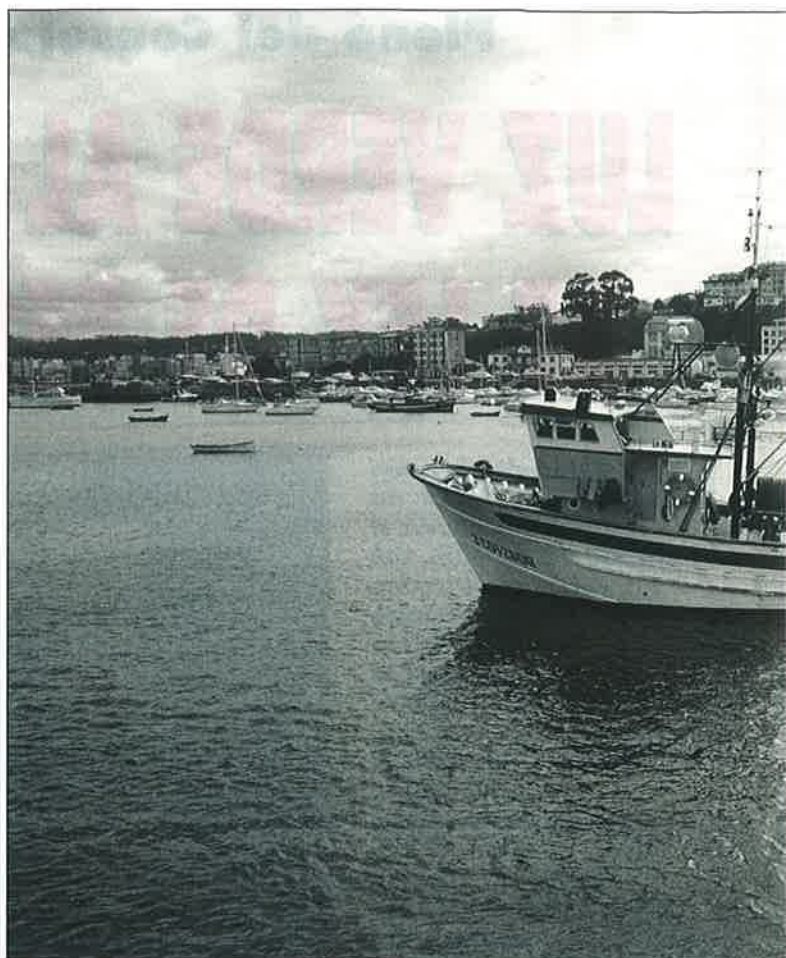
En relación con la aprobación del informe sobre la política de los acuerdos pesqueros de la Unión Europea con terceros países, en principio estaba previsto hacerlo en otoño. Sin embargo, la actualidad en materia de acuerdos con problemas para la renovación de los compromisos anteriores con Marruecos y Argentina, forzó que el informe se viera en este momento por considerar puede ser de utilidad de cara a los negociadores comunitarios. ■

V.M.

INFORME
1998

FAO

RECLAMA MÁS ORDEN EN LA PESCA



Pesquerías estabilizadas. Caladeros en su mayor parte explotados al máximo e incluso por encima de sus posibilidades. Aumento importante de las producciones en la acuicultura que ya llegan a suponer el 30% del consumo humano. Freno a la expansión de las flotas y lentos avances hacia una explotación más racional de los recursos en todo el mundo, constituyen algunos de los puntos más sobresalientes del informe de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), referido al año 1998.

DE acuerdo con los datos manejados, en los últimos años se habrían producido avances significativos en la línea de conservación de los recursos, en el desarrollo de las pesquerías responsables y, en definitiva, en los objetivos de ordenar la pesquería en el mar. Sin embargo, desde FAO se reconoce igualmente que se trata de procesos lentos de aplicación y que todavía falta mucho camino por recorrer. La filosofía de la pesca responsable aprobada hace ya unos años en el seno de FAO

se pretendería completar con el desarrollo de un comercio responsable, cuestión sobre la que en el seno de la Unión Europea se han dado en los últimos meses avances importantes para evitar que se pueda comercializar todo pescado que no tenga clara su identificación como pesquería legal.

En España, en esta misma dirección, desde la Secretaría General de Pesca Marítima se ha iniciado un proceso que se supone va a ser lento y complejo como es la normalización de los productos de la pesca para que, al igual que sucede en los productos agrarios, el consumidor sepa qué

tipo de pescado hay en cada caja, tamaños, tipos, procedencia y hasta el momento de su pesca. Por lo que significa de vuelco respecto a la actual situación de este mercado, su implantación se espera sea lenta. Se trata sin embargo de una importante iniciativa en lo que afecta a la comercialización pero que puede y debe tener grandes repercusiones sobre la clarificación de la propia actividad pesquera.

LAS CAPTURAS EN LA MAR SE
HALLAN PRÁCTICAMENTE
ESTABILIZADAS ANTE LA YA ELEVADA
EXPLOTACIÓN DE RECURSOS.

Datos de FAO

La producción total pesquera en 1997 ascendió a 122



millones de toneladas, de las que 93,7 millones de toneladas correspondieron a las capturas pesqueras y 28,3 millones de toneladas a la acuicultura. En una distribución por zonas, el total de la oferta pesquera continental fue en ese mismo año de 24,8 millones de toneladas, de las que 17,2 correspondieron a la acuicultura y 7,7 millones de toneladas a las capturas. En lo que se refiere a la producción pesquera en aguas marinas, 11,14 millones de toneladas correspondieron a la acuicultura y 86 millones a la captura pesquera.

En total, la producción pesquera total correspondiente a las capturas ascendió a 93,7 millones de toneladas, mientras la acuicultura aportó 28,7 millones de toneladas.

Tomando como referencia esta última década, se puede señalar que en los últimos tres años se habría producido una cierta estabilidad en todo tipo de capturas, aunque con algunos altibajos en zonas muy concretas. La producción total pesquera habría pasado de 121 millones de toneladas en 1996 a 122 millones de toneladas en 1997. Sin embargo, en los años precedentes se ha producido una sensible elevación de las producciones al pasar de los 99 millones de toneladas de 1990 hasta las cifras actuales. En este período de casi nueve años, las capturas totales han pasado de 85,8 a 93,7 millones de toneladas, lo que se podía considerar como un incremento discreto. Por el contrario, en la acuicultura y en ese mismo período se ha pasado de 13,1 a 28,7 millones de toneladas.

En relación con la política de capturas, un dato destacable en los últimos años ha sido el recorte de las operaciones realizadas en aguas distantes, entendiendo por ello las capturas que se llevan

a cabo por flotas fuera de las aguas jurisdiccionales y donde operan barcos en esa demarcación nacional. Estas capturas han tenido una caída muy importante, ya que en los momentos más altos, en la década de los años setenta, llegaron a superar los ocho millones de toneladas, mientras en este momento han vuelto a menos de cuatro millones de toneladas. En estos resultados globales de la flota han jugado un papel decisivo las capturas realizadas por los barcos de los países que se dedicaban fundamentalmente a esta actividad como Japón o Rusia. En Japón esta pesquería ha sufrido una fuerte caída con una producción de solamente unas 700.000 toneladas, frente a los dos millones de toneladas que habían logrado años antes. En el caso de Rusia, con la desaparición de las flotas tanto en este Estado como en otros de la antigua URSS, la caída ha sido muy importante ante la práctica desaparición de las mismas.

De acuerdo con todos estos datos, los informes de FAO apuntan hacia una cierta estabilidad en las capturas marítimas o continentales, mientras que la acuicultura sigue su línea ascendente.

Los recursos

Una de las principales preocupaciones de los organismos internacionales relacionados con el sector de la pesca es la situación de los caladeros más importantes del mundo con un alto grado de explotación. La impresión general es que se hallan muy próximos a los niveles máximos de capturas, lo que hace previsible que en el futuro no se produzca un aumento de las mismas.

Según los datos que se manejan, aproximadamente el 16% de los mismos son ob-

jeto de sobreexplotación y lo más probable es que en un futuro haya una reducción de capturas. En un 44% de los caladeros, la línea es la de estabilidad en la pesca. Un 6% de los caladeros se hallan en la actualidad agotados y cerrados, mientras en un 3% se estaría produciendo ya una sensible recuperación.

Por mares, las pesquerías en el Atlántico noroccidental, en el sudoriental y en el centrooriental han logrado ya los niveles máximos, por lo que en este momento las capturas se hallan en retroceso. Por otra parte, en el Atlántico nororiental, sudoccidental y centrooccidental, así como en el Pacífico centro oriental, nororiental, mar Mediterráneo y mar Negro, las capturas se habrían estabilizado e incluso experimentado algunas ligeras reducciones.

En este momento, las principales zonas en una mejor situación para el ejercicio de la pesca se hallan en el Océano Índico oriental y occidental, así como en el Pacífico centrooccidental y en el Pacífico nororiental. En estas zonas hay diferentes poblaciones que se hallan todavía insuficientemente explotadas y también son aguas sobre las que existe un mayor desconocimiento.

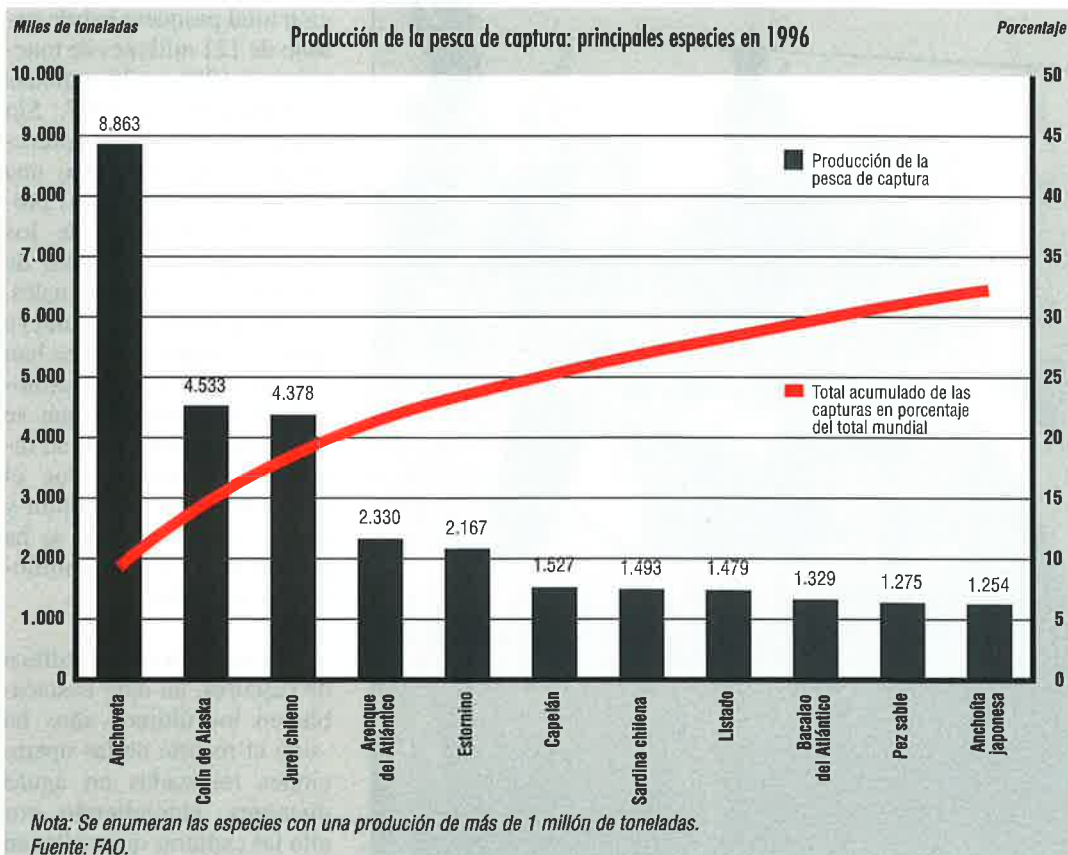
En las pesquerías continentales, en los últimos años se ha producido una estabilidad en las capturas mientras el desarrollo ha correspondido casi exclusivamente a la acuicultura.

En capturas, desde 1999 se ha pasado de 6,6 millones

de toneladas a 7,7 millones de toneladas en 1997. Por el contrario, en acuicultura el salto en el mismo período ha sido de 8,2 a 17,2 millones de toneladas. Todo ello supone que las pesquerías continentales han pasado de 14,7 millones de toneladas a 24,83 millones de toneladas. Las principales zonas de producción se hallan en Asia, especialmente en China e India, en países de África con zonas como el río Nilo o el lago Victoria. Según los datos manejados, cada vez se está produciendo un mejor aprovechamiento de los recursos pesqueros en aguas continentales. Sin embargo, el futuro no es optimista, a consecuencia de los procesos de degradación del medio ambiente y el aumento de la contaminación que se están produciendo en muchos de esos países.

La acuicultura

Una de las notas más destacables en el sector de la pesca en este momento lo





LA ACUICULTURA HA EXPERIMENTADO UN IMPORTANTE ASCENSO AL SUPONER PRÁCTICAMENTE EL 30% DEL CONSUMO DE PESCADO PARA ALIMENTACIÓN HUMANA.

constituye la evolución de las producciones en la acuicultura y, sobre todo, las posibilidades que se plantean de cara al futuro. Tomando como referencia los datos de la última década, en aguas continentales se ha pasado de 8,2 millones de toneladas en 1990 a 17,1 millones de toneladas en 1997, lo que supone uno de los mayores incrementos en el sector. En la acuicultura marina ha pasado algo parecido y también en el mismo período. De una reducción de 4,96 millones de toneladas en el año 1990, en 1991 ya se habían alcanzado los 11,1 millones de toneladas. En conjunto, desde 1990 se ha pasa-

do de 13,3 millones de toneladas a 28,7 millones de toneladas.

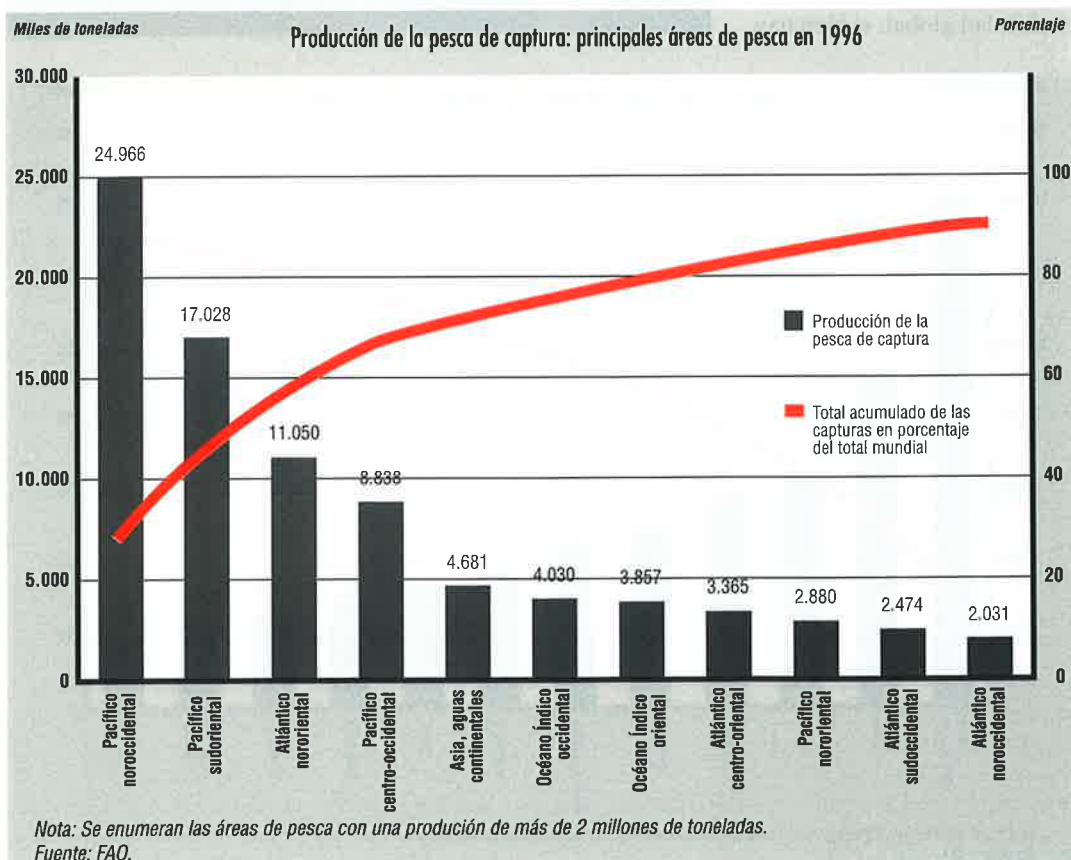
La acuicultura aporta en este momento el 20% de la producción mundial en el sector de la pesca. Sin embargo, su peso para la alimentación humana es muy superior si consideramos que ya supone en este momento el 30% de esa demanda. China se mantiene en la primera posición en la producción acuícola con una cuota del 68%. De cara al futuro, la acuicultura se sigue presentando como la principal alternativa a las necesidades de la demanda con una ofer-

ta que podría llegar en el año 2010 a casi los 40 millones de toneladas.

Gestión de pesquerías

Uno de los principales problemas con los que se enfrenta el sector de la pesca es lograr soluciones para la buena gestión de las pesquerías nacionales donde se obtiene la mayor parte de las capturas manteniendo un equilibrio entre los intereses de las diferentes posiciones. Según los datos manejados por FAO, el 90% de las capturas actuales en el mundo se obtienen fundamentalmente en las zonas de jurisdicción nacional. Los mismos expertos coinciden en señalar que, debido a esa gran concentración de recursos en una serie de zonas, sería indispensable avanzar más en los problemas de gestión.

En la década de los años ochenta, con motivo de la extensión de las aguas jurisdiccionales a las 200 millas y la competencia sobre las mismas de las autoridades nacionales para quienes esos recursos eran pieza decisiva en sus economías, se pensó que ello podría ser la solución a sus problemas. Sin embargo, con el paso de los años se ha puesto de manifiesto que las soluciones no son a corto plazo y que los resultados de una buena gestión de un caladero se ven a más largo plazo. Regular la actividad en cada una de las aguas es una política compleja sobre la que están debatiendo diferentes organismos e instituciones como la propia Unión Europea. Regular no supone simplemente cerrar un caladero o aplicar unos meses de veda, como hacen algunos países como el recurso más fácil. Significa un ejercicio mucho más complejo donde se debe contemplar tanto la decisión de una Administración como la actitud de los agentes afectados,



pescadores y la propia industria.

Uno de los problemas actuales sobre el conjunto de las pesquerías es el elevado volumen de los descartes que según últimos datos de FAO se elevarían a unos 20 millones de toneladas pero que en algún momento en el pasado se pensó que podrían llegar a los 30 millones de toneladas. Hay coincidencia general que se trata de un fenómeno a eliminar, pero no se pone casi nadie de acuerdo sobre la fórmula. Hay descartes porque en las capturas han entrado especies no contempladas en el sistema de cuotas rígido establecido, razón por la cual es conveniente desprenderse de esa mercancía por si llega la inspección. Finalmente, hay descartes de peces que no interesa en ese momento descargar el tierra en cuanto pueden suponer un hundimiento de cotizaciones y que se opta por devolverlos al mar. Solucionar este problema es un viejo reto para el que no se han dado aún soluciones aceptables.

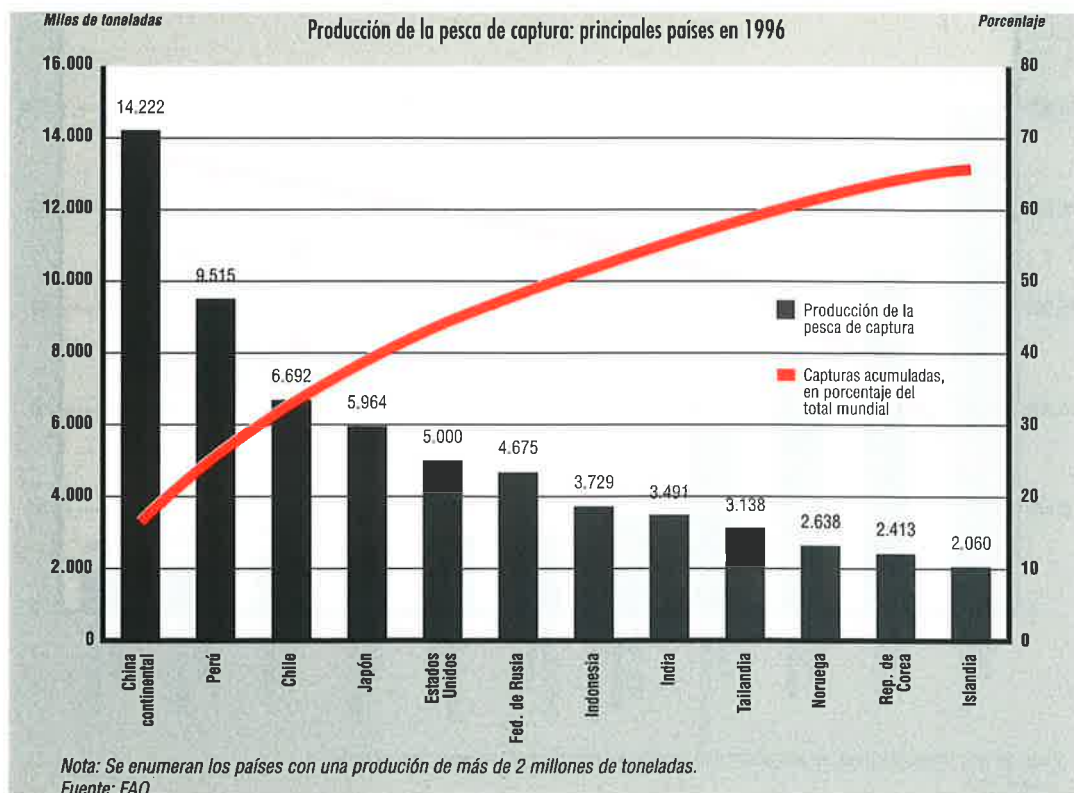
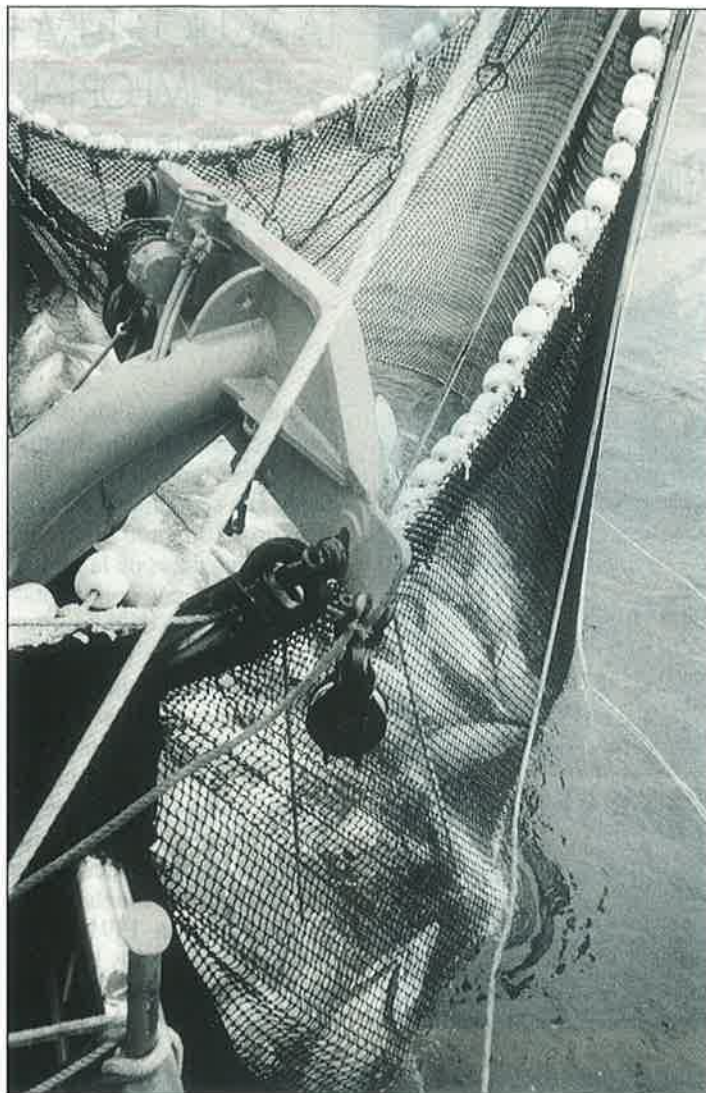
Junto al problema de los descartes, pero con otra dimensión, cabe hablar del destino anual de unos 30 millones de toneladas de pescado para la fabricación de harina con destino a la alimentación animal.

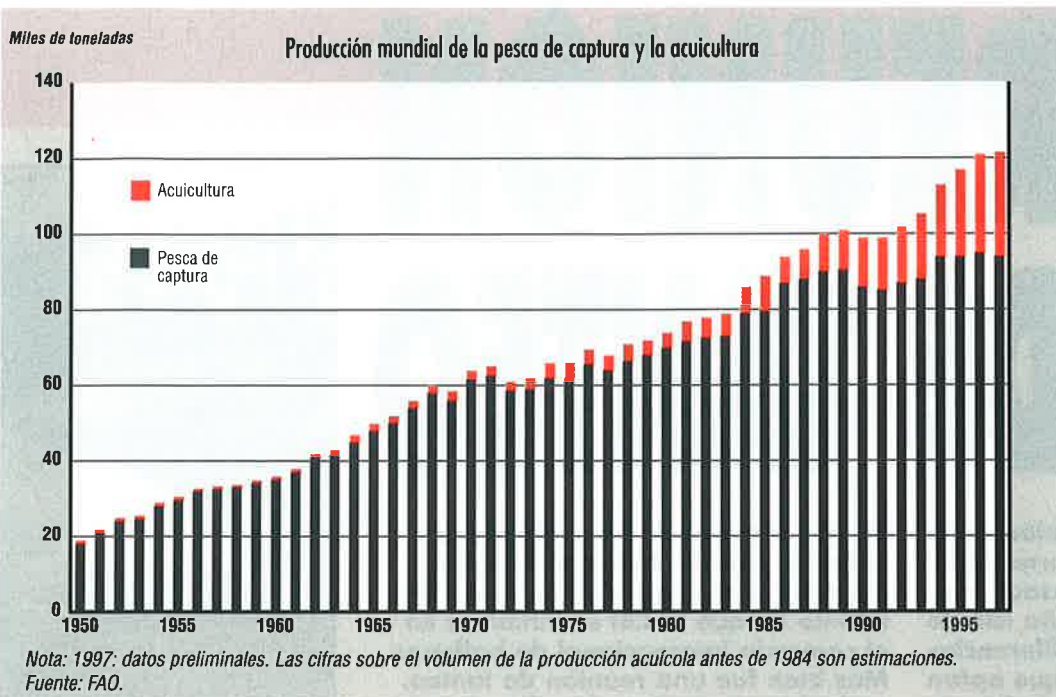
La flota

El volumen de las flotas de pesca en el mundo ha sido en los últimos años otra de

las preocupaciones de los organismos internacionales para poder ordenar esta actividad. En los primeros años de la década de los noventa se produjo un crecimiento de las flotas de pesca haciendo caso omiso a las recomendaciones de esos mismos organismos.

En este momento, según estimaciones de FAO, parece se ha desacelerado ese crecimiento y que se avanza hacia la estabilidad tanto en pequeñas embarcaciones como en los grandes barcos. En las pequeñas embarcaciones se baraja una cifra de 3,8 millones de unidades, algo probable si tenemos en cuenta que solamente en China hay más 450.000 unidades frente a las 17.000 de España. Es obvio señalar que una buena parte de esos barcos, tanto en Asia como en África, son de pequeñas dimensiones, sin motor ni cubiertas. Por otra parte, las embarcaciones con más de 100 TRB también han descendido en el mundo pasando de unas 26.000 a 22.000 unidades. La flota mundial tendería hacia una estabilidad global, si bien hay





DE UNA PRODUCCIÓN TOTAL PESQUERA DE 122 MILLONES DE TONELADAS, 30 SE TRANSFORMAN EN HARINAS Y OTRAS 20 SE DESCARTAN EN ALTA MAR POR BAJAS TALLAS O PRECIOS NO RENTABLES.

PRODUCCIÓN Y APROVECHAMIENTO DE LA PESCA EN EL MUNDO

	1990	1992	1994	1995	1996	1997 ¹
(millones de toneladas)						
PRODUCCIÓN						
CONTINENTAL						
Acuicultura	8,17	9,39	12,11	13,86	15,61	17,13
Captura	6,59	6,25	6,91	7,38	7,55	7,70
Total pesca continental	14,76	15,64	19,02	21,24	23,16	24,83
MARINA						
Acuicultura	4,96	6,13	8,67	10,42	10,78	11,14
Captura	79,29	79,95	85,77	85,62	87,07	86,03
Total pesca marina	84,25	86,08	94,44	96,04	97,85	97,17
Total acuicultura	13,13	15,52	20,77	24,28	26,38	28,27
Total captura	85,88	86,21	92,68	93,00	94,63	93,73
Total producción pesquera	99,01	101,73	113,46	117,28	121,01	122,00
UTILIZACIÓN						
Consumo humano	70,82	72,43	79,99	86,49	90,62	92,50
Reducción	28,19	29,29	33,47	30,78	30,39	29,50

¹ Estimación preliminar.

países y sobre todo zonas como el norte de África y América del Sur que han elegido la vía del crecimiento en sus flotas a costa del resto al disponer de los caladeros que otros no poseen. A pesar de este ligero recorte en las flotas, desde FAO se estima que sigue habiendo sobrecapacidad y, sobre todo, se insta a una mejor regulación de cada pesquería. ■

Vidal Maté

NÚMERO DE PESCADORES Y ACUICULTORES EN TODO EL MUNDO

Categoría de pescador/ acuicultor	1970	1980	1990
(miles)			
Pescadores a tiempo completo	6.108	7.988	11.896
Índice	100	131	195
Pescadores a tiempo parcial	3.659	4.784	9.708
Índice	100	131	268
Otros pescadores ¹	2.639	3.792	6.977
Índice	100	143	264
Total índice	12.406	16.564	28.511
	100	134	230

¹ Pescadores y acuicultores ocasionales y pescadores cuya ocupación no se ha especificado con mayor detalle.

PARECE QUE EN LOS ÚLTIMOS AÑOS SE HA ESTABILIZADO EL VOLUMEN DE LA FLOTA EN EL MUNDO, DONDE SE HABLA DE 3,8 MILLONES DE EMBARCACIONES Y 28 MILLONES DE PESCADORES/ ACUICULTORES.

51ª ASAMBLEA DE LA COMISIÓN BALLENERA INTERNACIONAL

REUNIÓN DE TANTEO

Un año más, la reunión de la Comisión Ballenera Internacional (CBI), que tuvo lugar el pasado mes de mayo en la caribeña isla de Granada, reflejó las claras diferencias existentes entre los países que optan por la protección de las ballenas, muchas de cuyas especies están en claro peligro de extinción, y los que abogan por la rentabilidad económica derivada de su cacería y comercialización, como Noruega y Japón. Sin embargo, en esta ocasión no se produjeron sobresaltos, a pesar

de que algunas de las resoluciones votadas podrían haber tenido una importante transcendencia, como el intento de que la CBI se inhibiera en el comercio internacional de ballenas. Más bien fue una reunión de tanteo, en la que se sondeó el ambiente ante posibles futuras actuaciones, como la de crear nuevos santuarios, a sugerencia de Brasil, Australia y Nueva Zelanda, que harían del Hemisferio Sur un área donde las ballenas podrían vivir sin el peligro de la caza comercial.



CINCO años después de establecerse el santuario de la Antártida, Japón decidió someter a votación su supresión. Sólo votaron a favor Noruega y los países cuyo voto es rehén de los intereses del país nipón. Por contra, Brasil puso en circulación una sugerencia para crear un santuario de ballenas en el Atlántico Sur a fin de ir recabando apoyos. En la misma línea se enmarca la sugerencia de Australia y Nueva Zelanda para crear un santuario en el Pacífico Sur.

Este hecho resulta revelador de las políticas seguidas por los dos frentes que conforman la Comisión Ballenera Internacional. Y es que los santuarios son el único lugar donde las ballenas se ven libres de la amenaza de la caza comercial, aunque no de la científica, como gusta denominar Japón a la suya. Bajo este subterfugio ha cazado casi 4.600 ballenas desde el establecimiento de la moratoria en

1986, según WWF/Adena. Noruega, por su parte, sigue autoconcediéndose cuotas de capturas que se incrementan cada campaña. En este año la cifra establecida es de 753 rorcuales aliblanco.

Sólo en 1998, según Greenpeace, fueron cazados 1.100 cetáceos con propósitos de lucro comercial por ambos países, cifra que aumenta anualmente (ver gráfico), y que en 1999 podría ser de casi 1.300, de cumplirse las previsiones de japoneses y noruegos.

Nuevas maniobras

Junto a los intentos de hacer desaparecer los santuarios, o de ampliar la caza a otras especies, como las ballenas Bryde, o la de que, un año más, propusieran que determinadas discusiones se resolvieran mediante voto secreto, Japón y Noruega han realizado nuevas maniobras para poder burlar las decisiones de la CBI. En este sentido destaca el



intento de que o bien la CBI dé todos los poderes a la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas (CITES) sobre el comercio de ballenas, o que la CBI proponga directamente la descatalogación de determinadas especies de ballenas a la CITES (este organis-

mo elabora una lista de especies en peligro y que, por lo tanto, deben ser protegidas).

Están jugando fuerte dentro de la CITES, señala Ricardo Aguilar, de Greenpeace, para que muchas especies queden descatalogadas y se permita su

**"Japón está intentando que la CBI dé todos los poderes a la CITES sobre el comercio de ballenas o que haya una propuesta directamente de la CBI para que se descataloguen determinadas especies".
(Ricardo Aguilar)**



más, un duro revés para los intereses comerciales de Noruega. Y es que, aunque el país nórdico asegure que caza sólo para su consumo interior, dada la gran tradición ballenera del país, lo cierto es que debe almacenar carne y grasa de ballena en grandes cantidades que, en el mejor de los casos, da salida ilegalmente hacia el mercado japonés camuflando los envíos como si fueran otros productos, algo ya denunciado en anteriores ocasiones desde estas mismas páginas. Según afirma Ricardo Aguilar, *este año Noruega ha tenido que tirar toneladas de grasa de ballena porque allí no se consumen y no las puede exportar a Japón.*

En este mismo sentido, el de controlar el comercio ilegal de carne de ballena, destaca también la votación en la que se pide un control más estricto del ADN de las especies y de las capturas que se realizan por ambos países, y de esta manera poder hacer un seguimiento que indique en todo momento la procedencia de la carne. *Ellos intentan romper y abrir el mercado porque es la única salida para realmente explotar de una*

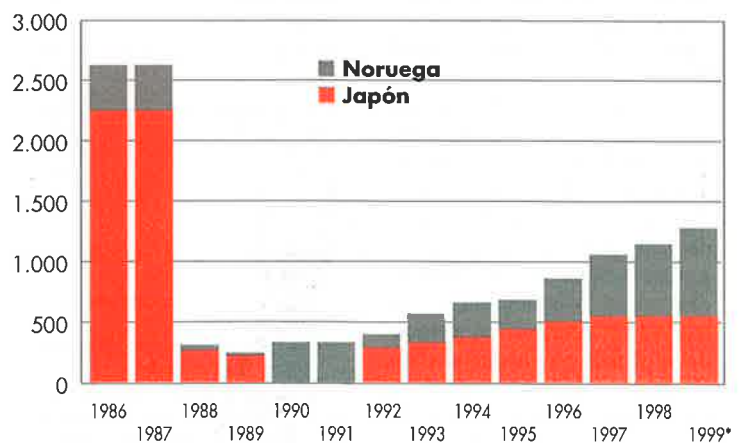
comercio. Y ven más posibilidades de conseguir eso en la CITES que en la CBI, por lo que tratan de llevarse a ese organismo esta decisión.

La votación les fue desfavorable, lo que ha supuesto, ade-



CAPTURAS DE BALLENAS

1986-1999



Los dos primeros años (1986-1987), Japón y Noruega objetaron la moratoria. A partir de entonces, prosiguieron su actividad bajo el subterfugio de "caza científica", aunque Noruega, desde 1992, volvió a objetar la moratoria y autoasignarse unos cupos de capturas que no han parado de crecer desde entonces.

* Ballenas que tienen previsto cazar durante la actual campaña.

forma extensiva el mercado. Es ahí donde tienen la gran traba porque, de lo contrario, Noruega estaría pescando no las setecientas y pico ballenas de este año, sino que las incrementaría hasta las dos mil, que es lo que ellos tienen en mente, comenta Ricardo Aguilar.

Junto a las votaciones para intentar abolir el santuario de la Antártida y la de transferir a la CITES la posibilidad de descatalogar de la lista de especies en peligro de extinción a las ballenas que les interesan, destacó una resolución que levantó ampollas, en palabras de Ricardo Aguilar, que es la de la marsopa de Dall o marsopa arlequinada. Hasta ahora, la CBI no regula la caza de pequeños cetáceos. Se ha producido un intento de que también se inmiscuya en esta caza y pueda dar una serie de normas respecto a la caza de marsopas, delfines... La propuesta fue finalmente aprobada.

Cambio de estrategia

El pasado año, la táctica de Japón y Noruega era la de romper la Comisión Ballenera Internacional promoviendo la creación de una comisión paralela. Especialmente Japón mantuvo numerosos contactos con otros países, como China, Corea del Sur y Rusia, a fin de lograr ese objetivo, para lo cual intentaba convencerles de que volvieran a la caza de ballenas, una situación que se veía con suma preocupación por la organización ecologista Greenpeace y los países proteccionistas, por la incidencia que ello tendría sobre la población y control de los cetáceos en el mundo y el peligro en que situaría el futuro y los objetivos de la moratoria. Incluso ahora, sin un mercado internacional legal, los balleneros piratas siguen aportando al lucrativo mercado japonés carne de ballena de especies amenazadas, como la jobrada.

La táctica no es nueva, ya que Noruega, en 1992, llegó a crear la Comisión del Atlántico Norte para los Mamíferos Marinos. El experimento se saldó con un fracaso y, en esta ocasión, tampoco han debido de ver muy claro el futuro de

esta opción, ya que, para empezar, quedarían fuera de la CBI. Ahora, vuelven a intentar el control de lo que ocurre en la Comisión desde dentro. Y para ello, tratan de introducir al mayor número de países afines posible dentro de este or-



INFORME DE LAS VOTACIONES DE LA 51ª ASAMBLEA DE LA CBI					
	n.º 5	n.º 7	n.º 9	n.º 11	n.º 12
África del Sur	No	No	Sí	Sí	A
Alemania	No	No	Sí	Sí	Sí
Antigua	Sí	-	No	No	A
Argentina	No	No	Sí	Sí	Sí
Australia	No	No	Sí	Sí	Sí
Austria	No	No	Sí	Sí	Sí
Brasil	No	No	Sí	Sí	Sí
Chile	No	No	Sí	Sí	Sí
China	A	-	A	Sí	No
Corea del Sur	A	Sí	A	Sí	No
Dinamarca	No	No	A	No	No
Dominica	Sí	Sí	No	No	-
España	No	No	Sí	Sí	Sí
Estados Unidos	No	No	Sí	Sí	Sí
Finlandia	No	No	Sí	Sí	Sí
Francia	No	No	Sí	Sí	Sí
Granada	Sí	Sí	No	No	-
Holanda	No	No	Sí	Sí	Sí
Irlanda	No	No	Sí	Sí	Sí
Italia	No	No	Sí	Sí	Sí
Japón	Sí	Sí	No	No	-
México	No	No	Sí	Sí	No
Mónaco	No	No	Sí	Sí	Sí
Nueva Zelanda	No	No	Sí	Sí	Sí
Noruega	Sí	Sí	No	No	No
Omán	No	No	Sí	Sí	A
Reino Unido	No	No	Sí	Sí	Sí
Rusia	A	A	No	No	No
St. Kitts	Sí	Sí	No	No	-
Sta. Lucía	Sí	Sí	No	No	-
San Vicente	Sí	Sí	No	No	-
Salomón I	Sí	Sí	No	No	-
Suecia	No	No	Sí	Sí	Sí
Suiza	No	No	Sí	Sí	Sí

Nota. Se ofrece el resultado de las votaciones más trascendentes o curiosas, y que se referían a:

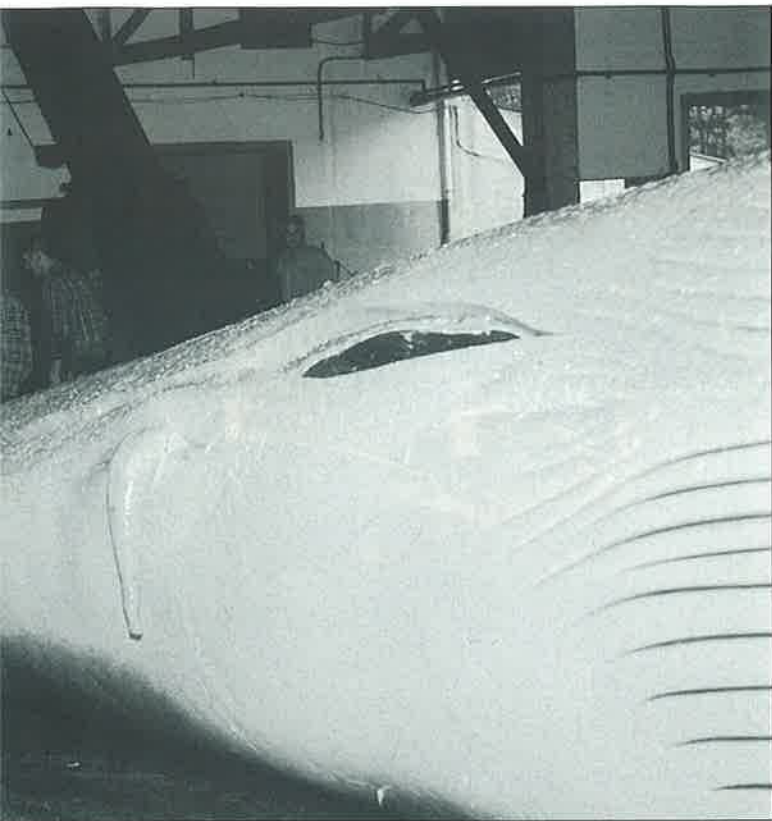
- **Votación 5.** Propuesta de Japón para expulsar a Greenpeace de la CBI. **Rechazada.**
- **Votación 7.** Propuesta de Japón para abolir el santuario de ballenas del Antártico. **Rechazada.**
- **Votación 9.** Resolución sobre la CITES. **Aprobada.**
- **Votación 11.** Resolución sobre el control del ADN. **Aprobada.**
- **Votación 12.** Resolución sobre la marsopa de Dall o marsopa arlequinada. **Aprobada.**

Un año más, el escándalo por la compra de votos de Japón ha concitado los principales comentarios de pasillo en la asamblea de la CBI. Resulta revelador observar, en este sentido, la "sintonía" en las distintas votaciones de Japón y el bloque de pequeños países caribeños y del Pacífico. ■

ganismo a fin de bloquear los acuerdos.

El asunto de la compra de votos por parte de Japón tampoco es nuevo, y de ello se ha hecho eco nuestra revista en anteriores ocasiones. En las votaciones más importantes que se reseñan en el cuadro adjunto, puede observarse cómo, junto a Japón, votan una serie de pequeños estados que carecen en la práctica de cualquier interés en la caza de ballenas. Los caribeños Granada, Dominica, St. Kitts, Santa Lucía, San Vicente o la isla Salomón, en el Pacífico, votan cualquier resolución apoyada por el país nipón. En todas y cada una de las doce votaciones que se realizaron, siempre estuvieron al lado de Japón.

Una vez más, como asegura a MAR Ricardo Aguilar, el asunto de la compra de votos estuvo presente en los pasillos de la 51.ª Asamblea de la CBI. En su intento de reforzar el bloque "amigo", el miembro de Greenpeace afirma que ahora



está intentando convencer a Marruecos para que entre a formar parte de la CBI; un país en el que Japón acaba de realizar una importante financiación pesquera. Parece ser que también está lanzando sus redes a Jamaica, que ya perteneció hace años a la organización.

Prosigue el desafío

Japón y Noruega han mantenido un permanente desafío a las medidas proteccionistas adoptadas desde la CBI. En el caso noruego, y a pesar de la moratoria existente desde 1986, se ha proseguido la caza comer-

Brasil, Australia y Nueva Zelanda sondearon la posibilidad de ampliar las áreas protegidas -Índico y Antártida- al Atlántico Sur y Pacífico Sur, respectivamente. De cuajar su propuesta, el Hemisferio Sur se vería libre de la caza comercial de ballenas.

cial de ballenas, especialmente a partir de 1993, violando la decisión de la Comisión, única organización internacional con autoridad para regular su caza y conservación, tanto en alta mar como en la costa, como lo reconoce el Convenio de la ONU sobre la Ley del Mar. Noruega ignora año tras año este acuerdo internacional y decide seguir cazando ballenas.

Por su parte, Japón acumula una serie de desafíos contra los intentos de la CBI de preservar determinadas especies de cetáceos que se prolongan ya más de treinta y cinco años. Cuando en 1964 la CBI acuerda prohibir la cacería de ballenas azules, el país nipón es el primero en bloquear esta decisión. En 1973, en que se establece una cuota de cinco mil ejemplares de rorcual aliblanco en la Antártida, Japón se opone a la decisión y se une a la ex Unión Soviética auto-

concediéndose cuotas de capturas. Objeta, en 1986, la decisión de establecer una moratoria para la caza comercial y decide, junto a la ex Unión Soviética, matar un total de cinco mil ballenas antes de dejar la cacería dos años después. El santuario de la Antártida, declarado en 1994, sólo tuvo una voz discordante, Japón, al tiempo que decidía aumentar su cuota de "caza científica" de 330 a 440 ejemplares, para establecer, más adelante, una cuota de cien ballenas adicionales en el Pacífico Norte, también en nombre de la ciencia.

Tamaño beligerancia empieza a entenderse mejor cuando se tiene en cuenta que la cacería de ballenas produce unos beneficios anuales a Japón cercanos a los 36 millones de dólares, y unos cinco millones de dólares a Noruega, según un informe de Greenpeace.

Sin embargo, y siguiendo con el aspecto económico, que es el que suele tener siempre más peso, el turismo para observar ballenas está generando unas rentas de 500 millones de dólares al año en el mundo entero. Desde 1994, las rentas provenientes de esta industria han aumentado a una tasa anual del 16 por ciento. Y sigue incrementándose, como asegura Ricardo Aguilar. A muchos países les está siendo más rentable proteger las especies que matarlas, como es el caso de Kenia con los elefantes. En el caso de las ballenas está ocurriendo algo similar. Ahora, el esfuerzo debe centrarse en controlar el impacto que dicha actividad pueda tener sobre los cetáceos.

El incremento de zonas protegidas podría aumentar notablemente esta actividad y, por lo tanto, las fuentes de ingresos de numerosos países. Y como el dinero es el que manda, tal vez sea ésta la barrera que frene la caza de ballenas en el futuro. ■

Raúl Gutiérrez

**La biomasa de
reproductores de merluza
registra mínimos históricos**

PESCA AMPLIARÁ LA VEDA DE ARRASTRE DE FONDO EN GALICIA



El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación tiene previsto ampliar la veda de arrastre de fondo en A Coruña como medida para mejorar la protección de los juveniles de merluza, cuyo stock sur se encuentra en una situación muy delicada y con riesgos de colapso de la pesquería. La localización y duración de las vedas se recogerán en una Orden Ministerial que regirá a partir del 1 de enero del 2000. Las medidas de protección se han adoptado teniendo en cuenta los informes del Instituto Español de Oceanografía, que advierten de que la biomasa de reproductores está en niveles mínimos históricos.

arrastre de fondo estaba y continúa estando prohibido a menos de los 100 metros de profundidad a lo largo de todo el litoral del Cantábrico y Noroeste.

La protección de juveniles es una de las principales medidas de gestión para la recuperación de la población de merluza en aguas del caladero nacional del Cantábrico y Noroeste. De ahí que la Administración pesquera haya ido estableciendo con anterioridad sucesivas zonas de prohibición del arte de arrastre en áreas de la plataforma donde aparecen concentraciones de reclutas de merluza. La aplicación de estas medidas exclusivamente sobre el arrastre se justifica en los hábitos de estos individuos, que les lleva a agruparse en zonas de fango arrastrables, no siendo capturados por otras modalidades de pesca como el palangre o la volanta.

LAS principales novedades de la nueva normativa, respecto a la actual, se refieren al establecimiento de una nueva zona de veda en el área de Cedeira, que amplía por el norte la actual de A Coruña, y la ampliación en tres meses del período de veda en A Coruña, que regirá hasta el 31 de marzo. Por contra, desaparecen las anteriores vedas de Muros, Ribadeo y Santoña. Se mantiene, con carácter temporal de la Carretera. El

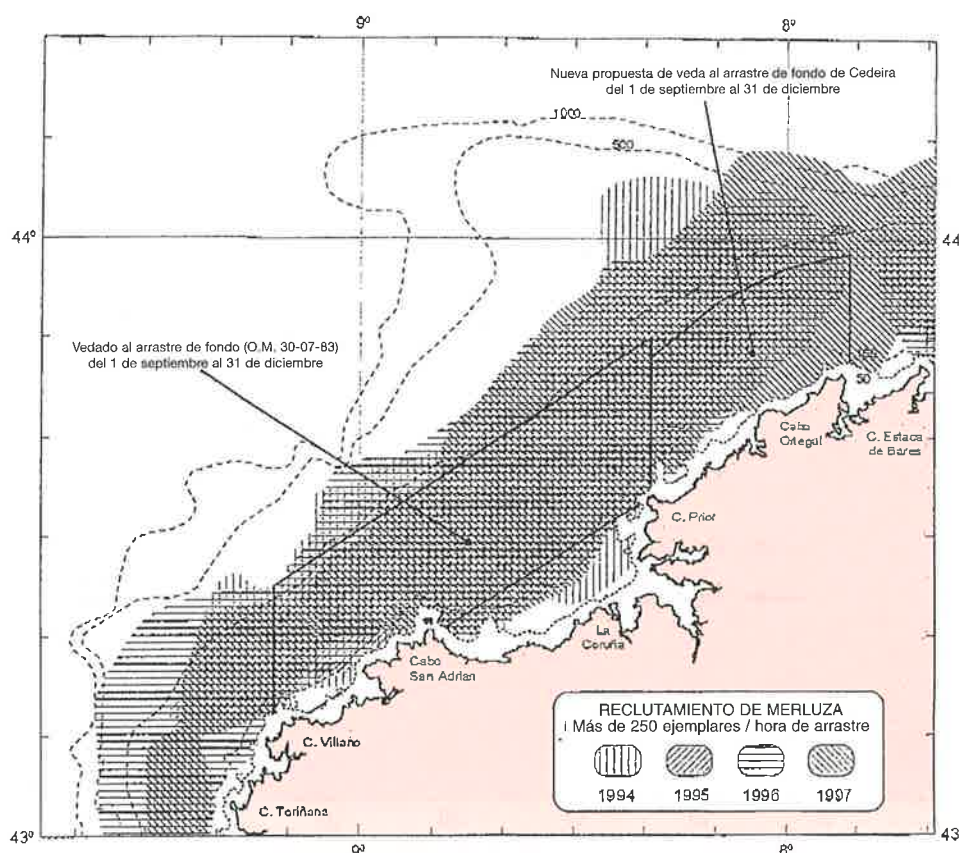
La aplicación de vedas exclusivamente sobre el arrastre se justifica en los hábitos de los juveniles, que les lleva a agruparse en zonas de fango arrastrables, no siendo capturados por otras modalidades de pesca como el palangre o la volanta.



Protestas de los arrastreros

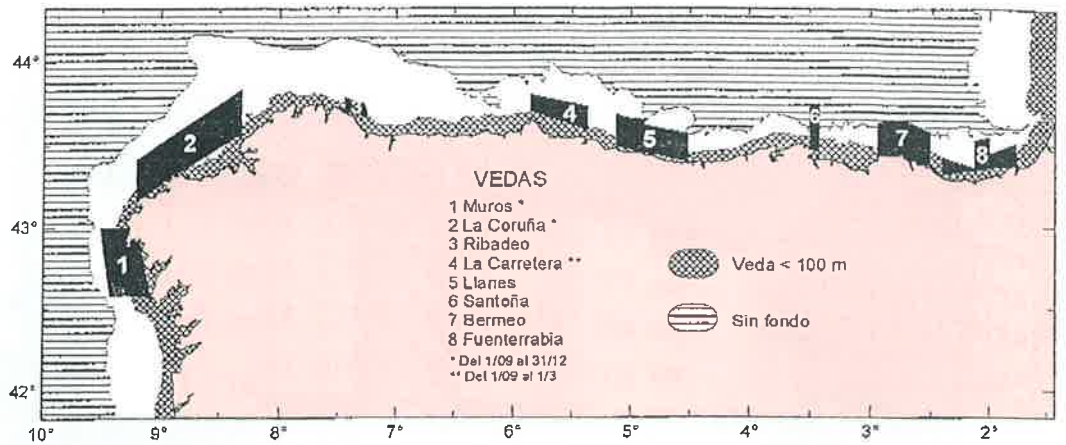
El proyecto de Orden Ministerial, por el que se establecen determinadas vedas de arrastre en el caladero del Cantábrico y Noroeste, ha sido dado a conocer a las organizaciones interesadas en esta pesquería. Los arrastreros que operan en la zona afectada, singularmente de A Coruña y La Mariña en Lugo, han expresado su malestar por la nueva regulación, que consideran discriminatoria, ya que la veda afectará exclusivamente a la pesca de arrastre de fondo y no a otras modalidades de pesca como el palangre o la volanta. Por contra, la flota de bajura, que venía reclamando restricciones para el arrastre, considera las medidas acertadas, pero insuficientes.

La Cofradía de Pescadores de A Coruña estima que el proyecto de Orden Ministerial, por el que se establecen las vedas para el arrastre, "viene a complicar aún más el problemático futuro del arrastre litoral" en aquel puerto, y se queja de que este sector "ha venido sufriendo en los últimos años un endurecimiento de la normativa pesquera que podría calificarse de verdadera persecución contra esta modalidad extractiva a la que, parece ser, se quiere responsabilizar de todos los males que aquejan a nuestras pesquerías". El sector de arrastre coruñés sostiene que, de mantenerse el proyecto del MAPA, "supondría un gravísimo agravio comparativo puesto que impide el acceso de los arrastreros con base en el puerto de A Coruña a sus caladeros tradicionales durante la mitad del año, mientras que permite el libre acceso al resto de las artes". Los portavoces del sector arrastrero de A Coruña recuerdan que el sector artesanal gallego supera las 8.000 unidades y utiliza betas, rascos, volantas, etc., cuyos paños, sumadas sus longitudes, pueden llegar a superar los 5 kilómetros, y concluyen que el sector



Solapamiento de zonas de reclutamiento desde 1994 a 1997 y zonas de veda al arrastre.

La nueva normativa afectaría a más de 100 arrastreros, de los que unos 50 tienen su base en A Coruña.



Actuales zonas de veda al arrastre de fondo en la región del Cantábrico y Noroeste.

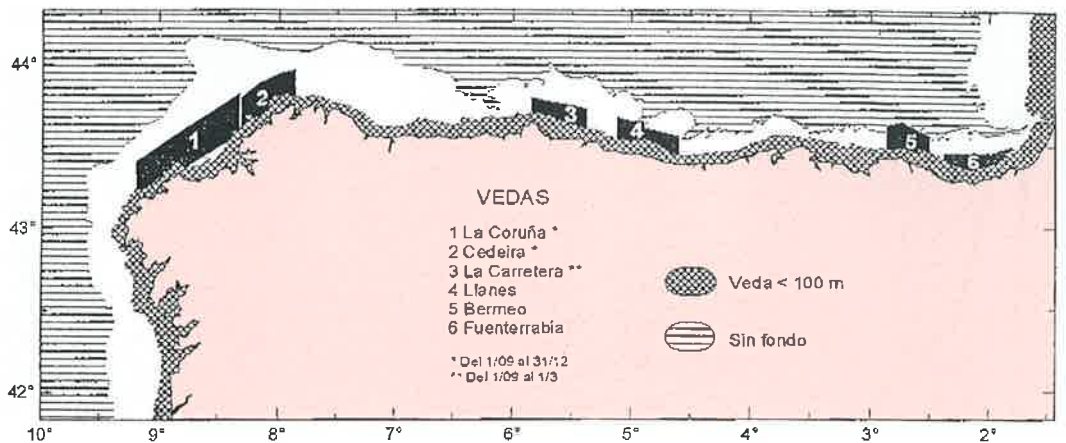
de arrastre “no está dispuesto a aceptar una veda que considere discriminatoria, injustificada y motivada por intereses ajenos a la conservación de los recursos, salvo si esta veda se hace extensiva a todas las artes durante la totalidad del período considerado”.

En el otro extremo, la Cofradía de Cedeira interpretaba la medida como “buena, pero tardía e insuficiente, porque lo bueno sería cerrar todo el año al arrastre”. La Cofradía, conocida por su lucha contra la actividad de los arrastreros, reclama de la Administración que establezca la veda con carácter permanente y prohíba que los arrastreros de 100 toneladas puedan faenar en fondos de menos de 200 metros.

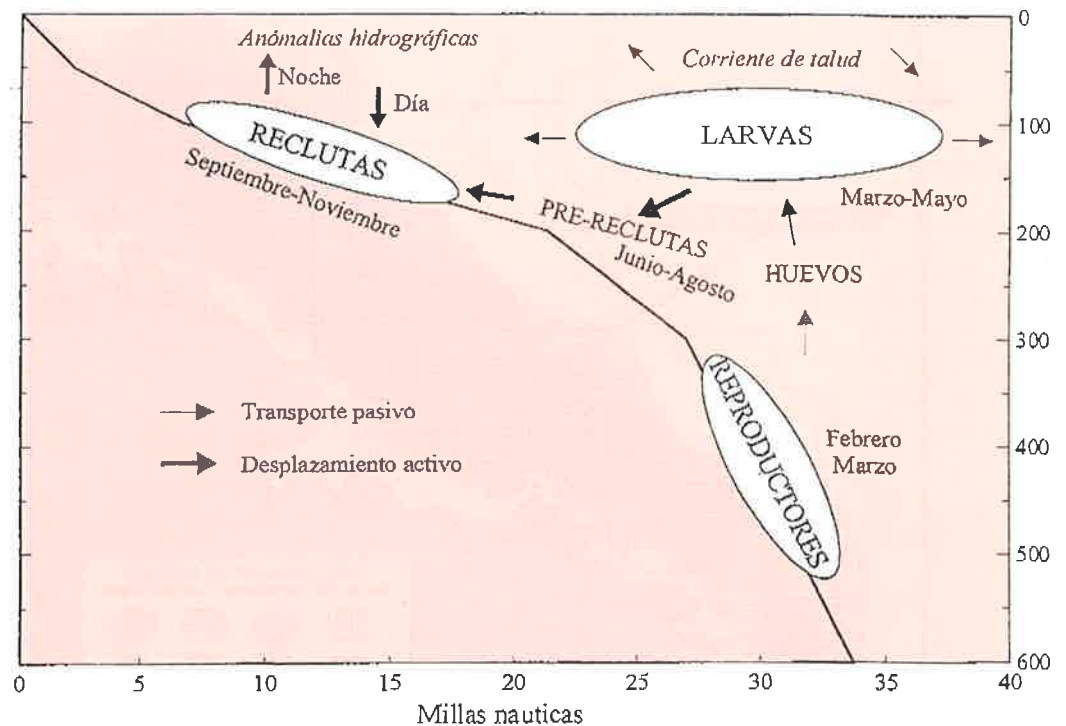
Según estimaciones de la Cofradía de Pescadores de A Coruña, la nueva normativa afectaría a más de 100 arrastreros, de los que unos 50 tienen su base en A Coruña.

Ampliación de la veda

La información obtenida por el IEO en las campañas de arrastre de fondo (Informes de las Campañas Demersales) indica que las vedas más efectivas son las de A Coruña, con una superficie de unos 2.000 kilómetros cuadrados, y la de Asturias, de 560 kilómetros

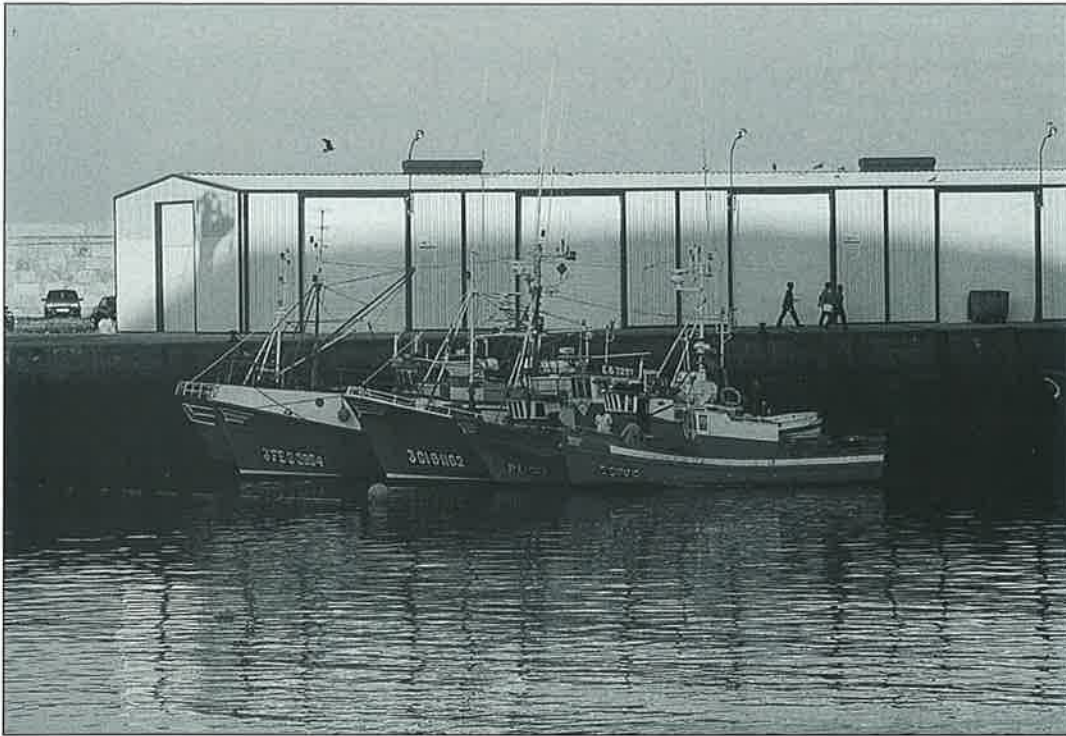


Nuevo proyecto de Orden Ministerial por la que se establecen determinadas zonas de veda al arrastre de fondo en la región del Cantábrico y Noroeste (aplicable en el año 2000).



Proceso de reclutamiento de la merluza en aguas del Golfo de Vizcaya.

La concentración de reclutas de merluza de A Coruña es la mayor y más densa de las conocidas que nutren el stock sur.



La merluza al borde del colapso

La merluza europea (*Merluccius merluccius*) es una de las principales especies objetivo de la flota española. Pesquería tradicional de la flota gallega y del Cantábrico, se encuentra en una situación inquietante desde el punto de vista económico y de los recursos. Los desembarcos de los últimos cuatro años están por debajo de los TACs acordados y la biomasa de reproductores está en niveles mínimos históricos (12.000 toneladas), continuando el descenso acentuado que se produjo desde principios de los ochenta. Los grupos de evaluación del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES) señalan que el stock sur de esta especie se encuentra en una situación muy delicada y con riesgos de colapso de la pesquería.

La merluza realiza su puesta en la plataforma norte española desde diciembre hasta abril, agrupándose los adultos en los cantiles de lugares señalados del borde de la plataforma. Los huevos y larvas permanecen durante dos meses en profundidades entre 50 y 150 metros, siendo arrastrados por las corrientes dominantes en esta época del año, normalmente, hacia la plataforma continental, para completar el

proceso de reclutamiento, que ocurre a principios de verano. (Si, por contra, las corrientes alejan las larvas hacia aguas oceánicas, se produce una gran mortalidad). En otoño aparecen densas concentraciones de reclutas de entre 8 y 14 centímetros sobre los fondos de determinadas zonas de la plataforma en profundidades entre 80 y 200 metros, donde permanecerán hasta la primavera del año siguiente, cuando se dispersarán por la plataforma. La localización de estas *nurseries* en las mismas zonas todos los años, debido a particulares condiciones oceanográficas, facilita su protección.

Las principales concentraciones de reclutas de la merluza europea se localizan en el Golfo de Vizcaya. Una de estas concentraciones se localiza en la plataforma francesa y el resto en aguas españolas de Galicia y mar Cantábrico, con grandes densidades de hasta más de 4.000 ejemplares/hora de arrastre. Es de significar que la fuerza del reclutamiento anual viene dada por la densidad de reclutas y no por el tamaño de las concentraciones. ■

M.V.

cuadrados. En estas zonas, y en la no vedada de Ribadeo, es donde han aparecido en los últimos años las mayores concentraciones de juveniles de merluza. La concentración de reclutas de merluza de A Coruña es la mayor y más densa de las conocidas que nutren el stock sur. De ahí que el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación haya considerado esta zona de veda como la de mayor trascendencia biológica de las ocho vedas actualmente existentes, que con la nueva normativa se reducirán a seis. El solapamiento de las concentraciones de más de 250 ejemplares/hora de los últimos años refleja importantes densidades fuera de la zona vedada y hacia el Nordeste, lo que ha aconsejado la creación de una nueva veda de Cedeira que prolonga hacia el Nordeste la actual veda de A Coruña.

El mantenimiento de las vedas con carácter temporal en A Coruña, Cedeira y La Carretera se justifica en razón a que se crearon como medida de protección de los juveniles, cuya localización se manifiesta en determinadas épocas del año. Teniendo en cuenta que los procesos de reclutamiento en las tres zonas son similares, se considera conveniente que el período de aplicación de las tres vedas fuera al menos desde el 1 de septiembre al 31 de marzo de cada año, cuando los juveniles son más vulnerables al arrastre.

Las investigaciones del IEO, en las que se apoyan las medidas propuestas por el MAPA, señalan la existencia de importantes concentraciones de juveniles de merluza por debajo de la talla mínima legal en la zona de A Coruña en enero y febrero. Estos ejemplares, que todavía no se han dispersado por la plataforma y que se mantienen concentrados, son muy accesibles a los arrastreros, con lo que se pierde el efecto protector conseguido en los meses anteriores. ■

M. V.

MEDIO AMBIENTE MARÍTIMO

LA UNIÓN EUROPEA ULTIMA LA DIRECTIVA DE C

Todos aquellos desechos que por su naturaleza o cantidad no pueden ser arrojados al mar deben ser entregados a instalaciones receptoras en puerto, según vieja aspiración del sector, que —desde convenios internacionales (MARPOL 73/78)— está a punto de ser trasladada a la Directiva de la Unión Europea, este año 1999, para obligatoriedad general.

LA defensa del ecosistema marino recibe así el espaldarazo legal, que en España ya se le dispensa con carácter obligatorio desde 1994, por un Real Decreto que exige al capitán la “*declaración de residuos*”.

El proyecto de Directiva en elaboración —al que ha tenido acceso la “*Revista MAR*”— legislará con carácter obligatorio y definitivo las exigencias concretas de su conocida filosofía de “*el que contamina, paga*”.

Limpieza que no cause demora

La comunidad internacional ha hecho esfuerzos notorios de orden medioambiental para la salvaguarda del medio marino, que a través de convenios y acciones concretas han debido ser conjugados con las normativas nacionales. La presente elaboración de una Directiva de la Unión Europea sobre “*Control de residuos procedentes de buques*”, aspira a la obligatoriedad de lo que hasta ahora figuraba como “*un listón de exigencias para poder ser cumplido por el mayor número de países*”.

Y, ya por encima de lo exigido a los países signatarios del MARPOL convenio

con el 73/78, que apenas demandaba “*instalaciones adecuadas en los puertos para recibir y tratar los desechos*”, se trata de unificar el desembarco de los residuos, asegurar la calidad de limpieza medioambiental, y evitar —por último, pero no menos importante— las demoras de estadía en puerto mientras el barco asume estos procesos. La Unión Europea pretende regular de forma sistemática esta recogida, sin desfases ni intermitencias, y pasar el tanto de costes al usuario.

No se aparta, en ello, de la filosofía medioambiental europea y su principio básico de que “*quien contamina, paga*”, pero anticipándose al riesgo de contaminación que podrían producir los desechos objeto de recogida y tratamiento: los buques que visitan un puerto de la Unión Europea “*deben contribuir al sostenimiento de las instalaciones de recogida y tratamiento de los residuos aportados*”, pero —a cambio— las autoridades competentes están obligadas a prestar al buque esas instalaciones y disponer de “*un Plan de Gestión de Desechos debidamente aprobado por la Administración correspondiente*”.

Tal reciprocidad de derechos y obligaciones cristalizará en otro capítulo del proyecto de Directiva, que atiende a que “*los capitanes*

■ Generalizará la “*declaración de residuos*”, la recogida y tratamiento, que España ya tiene rodada desde 1994.



Sobresaturación de residuos

Una de las consecuencias de la globalización de la economía ha sido el hecho de que las mercancías que arriban a puerto ya representen el 80 por ciento de los intercambios mundiales, con la consiguiente sobresaturación de los residuos.

Las autoridades marítimas y portuarias de EUROPHAR y EUROMAR han empezado a hablar de “*sostenibilidad*” de la vida en el puerto, porque éste se ha hecho “*una unidad industrial y logística, fuertemente productora de*

CONTROL DE RESIDUOS PROCEDENTES DE BUQUES

■ Los puertos dispondrán de un Plan de Gestión de Desechos y el transportista asumirá costes, bajo el principio de "quien contamina, paga".



con el tráfico marítimo

residuos". A la vieja sensibilidad común por el medioambiente, que amenaza más aún al Mediterráneo-mar cerrado, en la terminología tradicional- se ha sumado la gran batería de actuaciones de la Unión Europea y su Programa Medioambiental LIFE.

La lucha contra el residuo ya no termina en la cadena productiva o en fábrica, sino que se la continúa hasta el último extremo del despacho y la logística de las mercancías.

o armadores que hayan sufrido daños o pérdidas cuya responsabilidad pueda ser atribuida a la instalación receptora de residuos, serán compensados económicamente de las mismas". También se estimulará a capitanes y armadores de los buques con rebajas —e incluso exenciones del pago de los servicios— siempre que "la embarcación disponga a bordo de tecnologías y medios necesarios para reducir el volumen de residuos generados a bordo, o tenga contratado un servicio tal en puertos habituales de su escala".

Refiriéndose la citada Directiva, lo mismo a buques de carga que de pasajeros, por lo que compete a los citados en primer lugar, "también entregarán en puerto los residuos que queden —en bodegas o tanques— después de las operaciones de descarga", si bien este coste será soportado, novedosamente, "por el receptor de la mercancía y no por el transportista".

Rodaje español en la declaración de residuos

Para las autoridades de la Dirección General de la Marina Mercante, el principal contenido de esta Directiva se refiere a la "declaración de residuos" antes de la llegada a puerto, y nuestro país tiene un largo de rodaje de experiencias en esta materia, ya que "este procedimiento se implantó en los puertos españoles desde 1992 —en forma voluntaria— y se hizo obligatoria a partir del Real Decreto 483/94, con resultados favorables".

Marina Mercante valora la oportunidad de esta legis-

lación unificadora, "que no entra en conflicto con la legislación nacional en la materia, sino que la complementa y unifica". Durante estos años, en España funcionó la "declaración de residuos", por la que el capitán del buque hacía conocer a las autoridades portuarias su intención o no de usar los servicios disponibles para la entrega de residuos, y la información contenida en aquel documento permitió planificar adecuadamente las recogidas, evitando demoras o aglomeraciones en perjuicio de la competitividad del transporte.

La próxima entrada en funcionamiento de un eco-parque de residuos, planificado para el Puerto de Barcelona, que tratará incluso —dado su exceso de capacidad— residuos urbanos procedentes de toda el Área Metropolitana, deja a las claras que la red portuaria nacional ha seguido, con sentido anticipador, la entrada en vigor de esta Directiva de Control de residuos procedentes de buques, que se espera para otoño del presente año.

En la misma línea de anticipación medioambiental va dirigido el proyecto español ECOPORT (ver Revista "MAR", nº 370/marzo 1999) que llevan a cabo los puertos de Valencia, Marsella, Génova y Lisboa, con financiación de la Unión Europea. Se trata de implementar una herramienta medioambiental en toda la unidad portuaria, con especial atención a la recogida de residuos oleosos, almacenamiento de graneles y tratamiento de desechos. ■

S. de F.

John Deere amplía su gama de motores marinos

Cumpliendo su compromiso con la industria marina, Deere Power Systems Group presenta versiones PowerTech de sus motores marinos de 4,5 L, 6,8 L y 12,5 L.

La nueva línea de motores marinos PowerTech ofrece las siguientes ventajas:

- Mayor flexibilidad de aplicación, incluyendo mantenimiento desde ambos lados para aplicaciones de propulsión en tándem, transmisiones auxiliares altamente flexibles, transmisiones por correa múltiple y una protección de correa para acomodar unidades adaptadas a la toma de fuerza de propulsión frontal.

- Mayor rendimiento: la mejor economía de consumo y el mayor incremento de par de su categoría, mayor potencia nominal de hasta 336 kW (450 CV), que supera en 112 kW (150 CV) la oferta actual, peso reducido del motor, mejor relación peso-potencia y niveles reducidos de emisión de humos.

- Gama de potencias ampliada: 56 a 336 kW (275 CV a 450 CV), antes 60 a 224 kW (80 CV a 300 CV).

- Motor de 12,5 L: el primer motor marino John Deere de más de 7,6 L.

Actualmente propulsando los equipos industriales y agrícolas John Deere, así como múltiples aplicaciones fuera de carretera de otros fabricantes, los motores PowerTech han ganado prestigio por su superior rendimiento, nivel sonoro reducido y economía de combustibles. Mantienen la norma de fiabilidad y larga duración establecida hace mucho tiempo por los motores John Deere.

La línea de motores marinos de Deere Power Systems Group incluye versiones especialmente adaptadas de sus motores PowerTech de 4,5 L, 6,8 L y 12,5 L, así como la actual serie de motores marinos diésel de 3,9 L y 7,6 L. Ofrecemos numerosas configuraciones de potencia según cada aplicación marina.

El motor PowerTech turboalimentado de cuatro cilindros y 4,5 L desarrolla 78 kW (104 CV) a 2.300 rpm, 90 kW (120 CV) a 2.400 rpm, y 101 kW (135 CV) a 2.500 rpm. El motor atmosférico de 4,5 L genera 56 kW (75 CV) a 2.400 rpm, y 63 kW (85 CV) a 2.500 rpm.

Los motores marinos PowerTech de 4,5 L están disponibles con mantenimiento desde cualquiera de sus lados. Incorporan camisas húmedas que mejoran la facilidad de servicio y alargan la duración del motor. Utilizados en un principio para la propulsión de grupos electrógenos, los motores de 4,5 L pueden

también ser utilizados como unidades de propulsión para veleros y embarcaciones de recreo.

El motor PowerTech turboalimentado de seis cilindros y 6,8 L ofrece una amplia variedad de potencias: 115 kW (155 CV) a 2.300 rpm, 130 kW (175 CV) a 2.400 rpm, 150 kW a 2.500 rpm, y 168 kW (225 CV) a 2.600 rpm. Este motor desarrolla potencia constante desde 2.200 rpm a 2.600 rpm, y dispone de una excelente capacidad de recuperación. Las aplicaciones típicas son embarcaciones de tamaño medio destinadas a la pesca y el recreo.

El motor marino PowerTech de 12,5 L, con enfriador intermedio aire-agua, desarrolla una potencia constante de 254 kW (340 CV) a 1.800 rpm. Los motores de 280-, 298-, 336 kW (375, 400 y 450 CV) desarrollan potencia constante hasta 400 rpm por debajo de su régimen nominal. El motor de 12,5 L incorpora autodiagnóstico y sistema de protección. Su diseño es sumamente resistente y dispone de controles electrónicos integrados.

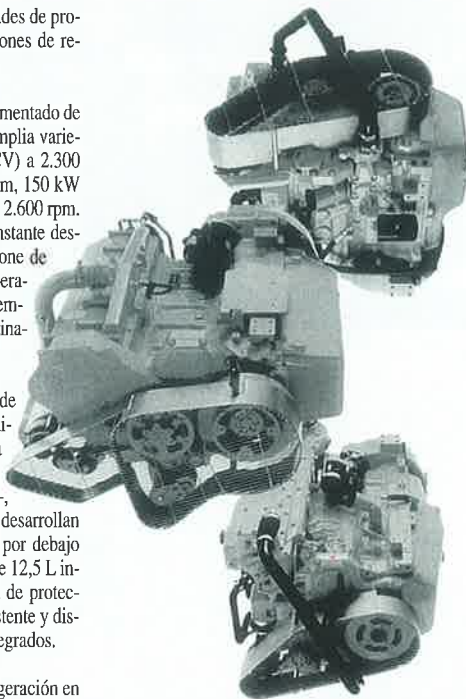
El motor de 12,5 L, con refrigeración en la quilla, ofrece un colector de escape con re-

cubrimiento térmico, refrigeración dirigida a la parte superior de las camisas y un régimen de ralentí de tan sólo 650 rpm.

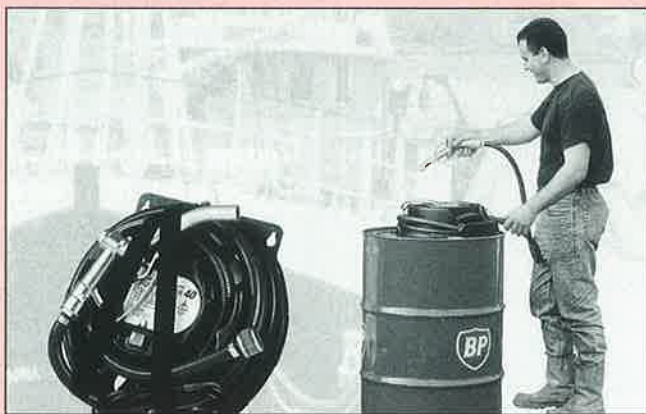
La refrigeración dirigida a la parte superior de las camisas controla la temperatura de la junta de culata y de las camisas, reduciendo el consumo de combustible y alargando la duración del motor.

Aparte de su instalación en barcos nuevos, los motores marinos John Deere tienen una amplia aceptación como motores de sustitución. El tamaño del motor y sus accesorios facilitan su instalación sin necesidad de efectuar modificaciones de importancia en los barcos.

Deere Power Systems Group es el segmento comercial de Deere & Company, responsable, en el ámbito mundial, de la fabricación y distribución de motores y componentes para transmisiones. Puede usted ponerse en contacto con Deere Power Systems Group en el teléfono (33) 2 38 82 61 19 de Saran, Francia, o enviando un E-mail a cd02333@deere.com. Puede también obtener información sobre la línea completa de motores y transmisiones de DSPG en su página Web de Internet www.deere.com/jdpower.



Bombas para repostar motores diésel



Jabco, que es bien conocida en los círculos de canotaje por sus bombas marítimas, también es el proveedor más importante del mundo de bombas para repostaje de diésel para vehículos todoterreno en la industria de la construcción. En base a esta experiencia, ha desarrollado la Fuelmaster 40 que ofrece una variedad de beneficios para las aplicaciones marítimas.

La nueva bomba es un sistema portátil, específicamente diseñado para usuarios que no en la actualidad repostan directamente de tambores, a menudo con bombas de mano o eléctricas no diseñadas para mover diésel.

Fuelmaster 40 es una unidad totalmente independiente que puede ser colocada sobre el tambor de combustible o col-

gada en un mamparo o una pared. Se provee completamente armada, con mangueras de aspiración y descarga, tamiz, boquilla activadora e hilos de batería más presillas, todos montados con la bomba en un armazón para transporte. La unidad cumple la directiva EMC y lleva la marca de la CE.

Sus aplicaciones marítimas cubren tanto las actividades deportivas como las comerciales. La bomba Fuelmaster transferirá 100 litros en 3 minutos y ofrece una serie de beneficios. Los pescadores en áreas remotas apreciarán la velocidad del repostaje al final del día; la tripulación repartidora forzada a repostar en alta mar en malas condiciones climáticas apreciará la seguridad; asimismo, puede ayudar a equi-

librar las embarcaciones más grandes en los viajes largos y cada usuario apreciará su conveniencia y limpieza. Además, impide los derrames, ayudando a conservar el medioambiente.

La Fuelmaster 40 portátil se agrega al surtido de bombas marítimas de 12v + 24v de instalación permanente para diésel que tienen capacidades de bombeo de 28 a 100 litros por minuto.

Para mayor información, sírvase ponerse en contacto con: Técnica de Fluidos SL, C/Marina, 131 bis - 133, 08013 Barcelona, Spain.

Tel: 03 232 5162, 232 5251, 232 5750. Fax: 03 265 94 32.

Nuevos cables para la flota de altura



TYCSA (Trenzas y Cables) de Barcelona, el mayor fabricante europeo de cables para la pesca, informa sobre los últimos desarrollos en su cable estrella para la flota de altura: el DRAGÓN PLATA con ALMA METÁLICA.

Se trata de un cable de acero de tipo compactado, fabricado en su factoría de Barberà del Vallès según las últimas técnicas disponibles en el mercado.

El DRAGÓN PLATA + AM es la fusión lógica de dos productos con una excelente reputación en sus respectivos mercados, según explica Manuel Pazos, Director de Ventas para España:

"Por un lado, el cable ATUNARI, otro producto de la categoría de los compactados, que cuenta con una fuerte presencia en el litoral español, entre otros en Galicia y las costas del Cantábrico.

Por el otro lado, el DRAGÓN PLATA, cable estrella de las exportaciones de TYCSA por los caladeros del mundo. Sobre todo en el norte del Atlántico (Islandia, Groenlandia, Noruega y Escocia) este producto —y particularmente en su versión con alma metálica— está presente en centenares



de buques de altura. Un cable de *diámetro 36, 38 o incluso 40 mm* (ver foto) no es ninguna excepción a bordo de los barcos de esta zona".

Con el fin de ofrecer este material tan excepcional a los patrones español

es, los técnicos de TYCSA lo incorporaron a los últimos desarrollos en cuanto al acero, el engrase y la compactación para conseguir un cable inmejorable. El trabajo de los grandes buques congeladores y similares implica el uso de la mejor tecnología.

Atuneros

TYCSA (Trenzas y Cables) de Barcelona, el mayor fabricante europeo de cables para la pesca, informa sobre los últimos desarrollos de su cable estrella para atuneros: ATUNARI 'NUEVA GENERACIÓN'.

Suministrar a la mitad de la flota atunera del mundo no es motivo para descansar sobre los aureles, según Tom Van der Heyden, Director de la División Pesca. Los atuneros se adaptan a nuevas realidades en sus respectivos caladeros, los buques son cada vez más grandes y las exigencias sobre los cables siguen la misma tendencia.

Dado el papel de pioneros y ex-

pertos que tiene la flota española (incluso reconocido por sus competidores franceses...), TYCSA, por mediación de su Director de Ventas Manuel Pazos, optó por realizar un nuevo proceso de aprendizaje con los patrones y responsables de la flota. Se trata de la segunda vez, ya que el cable ATUNARI era en su origen —en los años 70— el resultado de múltiples contactos entre patrones y técnicos de la empresa.

El intercambio volvió a ser muy fructífero, porque nada menos que *ocho mejoras* fueron introducidas en el ATUNARI 'Nueva Generación': un nuevo método de compactada, un tipo de nuevo engrase, un alma rediseñada, una mejor calidad de acero empleada (tras un intenso desarrollo técnico con Nueva Montaña Quijano) y varios otros cambios de carácter confidencial, según Rafael Mira, el joven ingeniero encargado de dirigir el proyecto a nivel técnico.

Los interesados pueden obtener más información en el teléfono 93 739.91.00 o via email: fishing@tycsa.com.

Mejoras informativas para el sector de la pesca

Ploter Pronav 4X LCD color

Electrónica Trepát presenta el nuevo ploter de LCD TFT color, 12 pulgadas, resolución de pantalla 640x480 pixels, que incorpora un software con prestaciones para la PESCA PROFESIONAL, con un sistema de menús de castellano que facilitan su manejo para el profesional del mar. La pantalla es **configurable**: cartografía, datos de navegación (latitud/longitud, velocidad, rumbo, distancia, información wpts., etc.)

Combina las mejores opciones de la cartografía C-MAP CF-95 con funciones profesionales, entre las que destacan la variedad de colores para los diferentes tracks (arrastres), líneas de profundidad, y la incorporación de disquete de 3,5", que da al equipo una capacidad de almacenar datos ilimitada.

Piloto COMNAV 1101

El prestigioso fabricante norteamericano COMNAV presenta su última creación, el COMNAV 1101. Este moderno piloto automático, de atractivo diseño, incorpora un gran display de LCD que proporciona precisa información de todos los parámetros y ajustes del piloto. De prestaciones profesionales, permite su instalación en yates con cualquier tipo de dirección, sean a motor o grandes veleros (direcciones hidráulicas, mecánicas, asistidas, etc.) así como en barcos profesionales de pesca o mercantes (directo a electroválvulas).

Preparado para resistir las condiciones más extremas,



presenta controles fáciles de usar. A todas las funciones se accede mediante teclado directo, lo que facilita el uso. Alarmas configurables que informan de posibles anomalías, fuera de rumbo, etc. Autocompensación de los desvíos de compas, tres giros especiales de seguridad: hombre al agua, giro en U y giro continuo. Dispone de entrada NMEA 0813 para recibir información de GPS. Se puede instalar una segunda unidad de control o un mando a distancia.

Garmin 12 CX

Garmin, líder mundial en la fabricación de GPS, presenta su última creación, el 12 CX. Este modelo, como continuación de la extensa gama de GPS portátiles de Garmin para cualquier aplicación, destaca por su pantalla LCD en color que muestra sus caracteres, números y letras en negro, rojo, verde y azul. Ideal para identificar claramente los waypoints y las diferentes estelas grabadas. También destaca un software mejorado y actualizado con base de datos de ciudades, receptor de 12 canales paralelos, pantalla gráfica de ploteo con teclas específicas de zoom in y out, para uso más sencillo, autopista de desvío y el exclusivo sistema TracBack, que permite navegar de vuelta al punto de origen sin memorizar waypoints de paso, siguiendo el track. 500 waypoints, selección de idiomas, en-

tre ellos *español*. Opcionalmente se puede conectar a PC y diferencial DGPS.

Test de corrosión de yates

Sterling, fabricante de equipos relacionados con la electricidad de a bordo, tales como cargadores, convertidores, reguladores electrónicos de alternador, alternadores de 220 V, etc. presenta el TEST CORROSION METER. Gracias a este sistema podemos comprobar los artículos individuales en el barco (pasacables de bronce a bordo, válvulas de bronce, ruders, etc.). Una vez realizada la verificación, el informe mostrará claramente si su barco está correctamente unido galvánicamente o si tiene problemas con las uniones o conexiones. **El equipo mostrará si hay algunas corrientes D/C y A/C en el barco que pueden causar un gran daño muy rápidamente.**

El kit debe ser usado cada 6 meses en el barco para asegurar que los ánodos todavía funcionan y que los cables de conexión están instalados correctamente. Cuando se necesita una monitorización continua a bordo, podemos utilizar el **Monitor de corrosión de yates**. Este medidor de a bordo, instalado en el panel, monitoriza el voltaje galvánico. Confirma instantáneamente la protección adecuada o identifica los voltajes de corrosión que causan daño.

Para más información, contacte con Electrónica Trepát, SA, San Ferrán, 10-16. 08031 Barcelona.

Tel. 93 357 26 08. Fax 93 429 44 84. E-Mail trepat@trepat.com www.trepat.com.

Según un estudio del
Cabildo de Tenerife

La sobrepesca perjudica a los fondos marinos



De COSTA a COSTA

La sobrepesca y, por lo tanto, la escasez de depredadores naturales, son los causantes del deterioro de los fondos marinos. Esta es la conclusión de un estudio encargado por el Cabildo de Tenerife en la costa del Sureste de la Isla.

DURANTE seis meses se han estudiado los fondos marinos en la costa del Sureste de Tenerife, y cuyo principal objetivo era resolver y constatar los graves problemas que está ocasionando el aumento de la población de erizos en el mar. La conclusión fue que la sobrepesca, y como consecuencia de ella, la escasez de depredadores naturales, eran la causa de la alta densidad de erizos. La actividad de éstos produce lo que se conoce como "blanquizaes", que son zonas de los fondos marinos donde no crecen las algas, con lo que se limita la productividad del ecosistema.

La importante presión de la

pesca profesional y deportiva ha roto el equilibrio natural. Durante el estudio, se establecieron dos zonas. Una, se dejó como estaba; en la otra, se eliminaron los erizos, que se alimentan de las algas cuando están comenzando a salir, y se repobló con esta especie. A los dos meses, la diferencia entre ambas zonas era notable, ya que mientras una seguía siendo un "blanquizal", la otra estaba totalmente cubierta de algas.

Manuel Cabrera, uno de los biólogos que realizó este estudio, señaló que la situación de las costas en todo el Archipiélago es similar, salvo en la isla de El Hierro, donde existe una reserva natural, lo que conlleva

una mayor protección. Lo principal, pues, es adoptar las medidas que sean necesarias para mantener el ecosistema, al tiempo que denunció la presencia de nasas perdidas que se convierten en trampas mortales para los depredadores naturales.

La campaña informativa iniciada por el Cabildo incide, entre otras recomendaciones, en la protección de las especies canarias depredadoras del erizo, como factor natural de control. También solicita que se denuncien las prácticas ilegales de pesca, así como la colaboración de los pescadores para mantener las costas y los fondos limpios. ■



Coordina:
Jesús M. Salamanca



Dos nuevas rampas para el puerto de Cádiz

La dársena comercial de puerto de Cádiz contará con dos nuevas rampas ro-ro para atender el crecimiento del tránsito que se prevé en las líneas de Canarias y Marruecos. Una vez aprobado el pliego de bases del proyecto, se iniciarán los trámites para la instalación de dichas rampas en el muelle del Marqués de Comillas.

DOS años es el plazo previsto para la entrada en funcionamiento de las dos nuevas rampas cuyo objetivo, según Rafael Barra, presidente portuario, es el dotar a esta zona de nuevas instalaciones para el tráfico rodado y atender el crecimiento y mayor demanda de ataques de las líneas de Canarias y Marruecos.

Dichas rampas tendrán como cara crítica el que serán trasladables. Esto es consecuencia del Plan Estratégico, en el que se prevé que el tráfico ro-ro se desplace al muelle de la Reina Sofía en el plazo de cinco años. La demanda de las navieras de más atraques donde efectuar sus operaciones ha aconsejado que se monten lo antes posible estas rampas, por lo que su próxima ubicación tendrá carácter provisional.

Las rampas irán montadas sobre dos bloques huecos o cajones flotantes, se situarán sobre el punto elegido y se sondearán por medio del llenado con arena. Después se colocará una losa de hormigón entre ambas que servirá para el tránsito de los camiones. Una vez que pase la primera fase de reordenación de la dársena de Cádiz, bastará con vaciar los cajones de arena, demoler la losa de hormigón, y podrán ser trasladadas hasta el muelle Reina Sofía.

Por otra parte, se está estudiando ampliar la zona de atraque en 450 metros en el muelle de Cabezuela, con que se sobrepasarán los mil metros para el amarre de los barcos y contarán con tres zonas diferenciadas: Una terminal de granales, otras de contenedores y una multiusos de granales líquidos. La obra requerirá la inversión de unos 4.200 millones de pesetas. ■



Chipiona a favor de la red europea de ciudades con corrales de pesca

LA localidad gaditana será la sede el próximo mes de marzo del segundo encuentro de ciudades con corrales de pesca en la que participarán representantes de las poblaciones de las costas atlánticas de Francia y Gran Bretaña, además de Sanlúcar y Chipiona, que aún conservan este tradicional tipo de localización para la pesca artesanal con el fin de formar una red europea de ciudades con este tipo de arte pesquero. Este encuentro será una continuación del que se celebró

en octubre de 1997 en la isla de Oleron, al sur de la Bretaña francesa, al que asistieron representantes de Chipiona con la colaboración de la Corporación Provincial de Cádiz. Los corrales de pesca son una forma de ejercer la captura artesanal en la que se consigue que el pescado entre en zonas expresamente adaptadas en la costa aprovechando los flujos y los reflujos de la mar. Chipiona aún tiene instalaciones de este tipo, que en su momento tuvo gran importancia en el sector pesquero local. ■



Un arrecife artificial de más de mil módulos entre Salou y el Delta para proteger el litoral

Freno a la pesca de arrastre

La Generalitat invertirá 200 millones de pesetas en un arrecife que se instalará en las aguas del golfo de Sant Jordi para proteger el litoral desde el cabo Salou hasta Tortosa.

CON la finalidad de impedir el paso a las embarcaciones que arrastran redes no permitidas por el fondo marino el Departament d'Agricultura, Ramaderia i Pesca colocará una barrera artificial para proteger los fondos menos profundos y más poblados por las algas.

La actuación en el golfo de Sant Jordi ha sido dividida en dos fases: una al norte que incluye desde Salou hasta L'Ametlla del Mar, y otra al

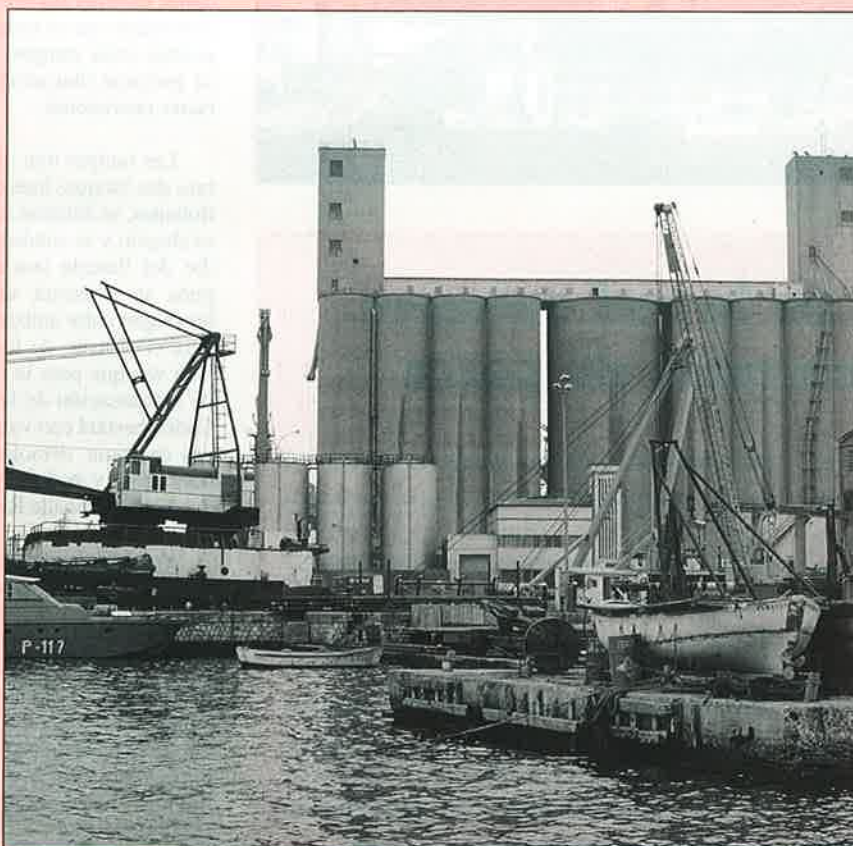
sur, que irá desde esta última localidad hasta el cabo de Tortosa. La fase norte se espera que esté ejecutada en el año 2000 y la del sur un año después. El proyecto prevé construir en la zona norte 50 barreras de 1.000 metros de longitud y 125 metros de anchura. La superficie protegida alcanzará unas 9.811 hectáreas. Estas estructuras serán tuvos de hormigón reforzado de 1,40 metros de diámetro exterior y 1,25 metros de longitud total, constan de cinco brazos laterales

de hierro que sobresalen más de medio metro de la estructura y tienen un peso cercano a las 5 toneladas. El proyecto prevé construir para la segunda fase seis barreras de 1.000 a 3.000 metros de longitud y 100 metros de anchura distribuidos en tres zonas y los módulos serán tubos de 1,17 metros de diámetro exterior y 2,2 metros de longitud total. Los cilindros constarán de cuatro brazos laterales que sobresalen 0,67 metros y el peso es de seis toneladas. Los cilindros se

colocarán a una distancia de la costa que oscila entre una y diez millas marinas. Estas barreras artificiales tienen un efecto disuasorio respecto a la utilización ilegal de artes de pesca sobre el fondo, marino.

Esta iniciativa para protegerlas fue presentada en la escuela: náutico pesquera de Tarragona y fue aprovechado el acto para difundirla entre las cofradías y los ayuntamientos del litoral. ■

El puerto de Tarragona consolida su expansión



El tráfico de mercancías aumentó un 46,6% en mayo en el apartado de carga general debido en parte a los contactos con Marruecos y Oriente Próximo y contribuye a consolidar la expansión del puerto en carga general que ha sido hasta ahora su asignatura pendiente. Este incremento refleja el esfuerzo evidente que ha realizado la Autoridad Portuaria en este apartado y la tendencia hacia la diversificación de tráfico portuario que se está realizando para rentabilizar las inversiones portuarias. De esta forma, se recupera el tráfico de maderas, de contenedores y de cuotas lo que supone un gran valor añadido y el aliciente de ser productos limpios en su manipulación.

El puerto de Tarragona mantuvo el pasado año relaciones con 85 países y registró un tráfico de 2.276 buques, con unos ingresos totales durante 1988 de 5.174 millones de pesetas lo que supone un aumento con respecto al ejercicio anterior del 1,53 por ciento. ■

Nuevo puerto en A Guarda (Galicia)

LA Comisión Xesto, integrada por partidos políticos, la mancomunidad del Baixo Miño, la Cámara de Comercio de Tui y cofradías y organizaciones de palangreros de A Guarda, ha reclamado la construcción de un nuevo puerto en la localidad pontevedresa de A Guarda, que se considera al existente como totalmente obsoleto.

Es necesario, señala la Comisión de un malecón que acoja a una flota compuesta por más de un centenar de palangreros y veinte arrastreros, de los que dependen directamente 1.200 personas y la actividad económica de la zona. La falta del malecón -cuya construcción, según cálculos de la Xunta de Galicia, supondría una inversión de 12.000 millones de pesetas- está provocando la pérdida de población en el municipio pontevedrés, al tiempo que está impidiendo que se desarrolle la industria auxiliar en tierra, según los promotores del nuevo puerto. ■

Aumentó la producción del marisqueo a pie

LAS cofradías agrupadas en el Plan Galicia han incrementado la producción natural de marisqueo en más de un 50 por ciento, pasando de los 1.406.524 kilos producidos a 1996 a los 115.309 en 1998. El aumento del valor económico de la producción ascendió durante el mismo periodo en un 64,26 por ciento con respecto a 1996. En las mejoras se deben, según la Consellería de Pesca, Marisqueo e Acuicultura a la mejora de las pautas de autorganización de las mariscadoras y a la extensión de las técnicas de cultivo. Este organismo estima que la producción aumentará en los próximos años cuando comience la comercialización de las poblaciones de ostra y almeja fina cultivadas en los dos últimos años.

En el Plan Galicia de marisqueo que lo integran treinta cofradías, desde Ribadeo hasta Baiona y en el mismo participan cerca de 5.000 trabajadoras de las que el sesenta por ciento están censadas en Galicia.



El puerto de El Musel marca un hito

EL puerto gijonés batió el récord de tráfico de mercancías, que databa de marzo de 1996 al mover 1.692.539 toneladas. Aunque el incremento ha sido general, la nueva marca se fundamenta en el movimiento de carbón térmico, que en lo que va del año ha aumentado un 100 por cien en relación a los primeros cinco meses de 1988. El incremento de la demanda de carbón térmico por parte de las centrales térmicas asturianas ha motivado este aumento espectacular de los granelos sólidos que, según la Autoridad Portuaria, se espera se mantenga en los próximos años que justifica las inversiones realizadas en el puerto.

El alza de los contenedores es también destacable debido a la puesta en marcha de una línea regular de Sea Land en el norte de Europa, lo que ha supuesto un tráfico de 40.426 toneladas, un 25 por ciento más que lo registrado el año anterior. ■

Los armadores de Ondarroa reclaman una nueva lonja

LA Organización de Productores de Pesca de Altura de Ondarroa estiman imprescindible la construcción de una nueva lonja para potenciar el puerto y sus infraestructuras. La lonja tendría un resultado directo para el desarrollo de la flota que podría encarar el futuro de garantías y, así mismo, repercutiría en el desarrollo social de la zona geográfica de influencia.

El edificio tendría una altura máxima de

10 metros y constaría de una planta baja y una primera planta. La financiación de la obra estaría costeada por el Gobierno Vasco, los Armadores de la flota pesquera y otros agentes que operan el puerto. En la actualidad el puerto dispone de 74 unidades activas y los armadores apuestan por una lonja moderna, eficaz y competitiva que reduzca los costes y que mejore el grado de competitividad y operatividad de los agentes que integran la cadena de producción del sector pesquero.

Cierra la Lonja de Hendaya

La cooperativa Bidasoa, que gestionaba la lonja de la localidad de Hendaya, ha cerrado al ser declarada en quiebra por el tribunal administrativo de Bayona. La cooperativa creada en 1976 estaba intervenida judicialmente debido a las pérdidas acumuladas durante los últimos cinco años. Está previsto que la comercialización del pescado derive hacia San Juan de Luz. ■

Próximamente se va a publicar en el B.O.E. una orden Ministerial, en la que se va a contener las bases reguladoras por las que el Instituto Social de la marina va a conceder este tipo de ayudas, y que es una exigencia de lo establecido en el artículo 135 de la Ley 13/96, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social. En ella se va a recoger lo que se puede denominar criterios generales, por lo que va a necesitar posteriormente de la respectiva convocatoria anual en la que se concrete ya las cuantías de las mismas.

AYUDAS AL ESTUDIO DE LOS TRABAJADORES DEL MAR

LA citada Orden Ministerial va a fijar lo siguiente:

1.- Ámbito geográfico:

Todo el territorio español, excepto las Comunidades Autónomas en las que se haya producido la transferencia de las competencias en materia de servicios sociales y políticas de empleo del Instituto Social de la Marina.

2.- Objetivo de las ayudas:

Van a estar destinadas a la formación y promoción de los trabajadores del mar y sus beneficiarios, y como colaboración a los estudiantes de Enseñanzas Medias, Universitarias y de Postgrado.

3.- Incompatibilidad de las ayudas:

Serán incompatibles con las concedidas por el Ministerio de Educación y Cultura o cualquier otro Organismo público o privado.

4.- Colectivo al que se dirigen las ayudas:

1.- Ayudas al Estudio:

a) Huérfanos de los trabajadores del Régimen Especial del Mar.

b) Alumnos de los Centros Docentes del Instituto Social de la Marina.

c) Afiliados al Régimen Especial del Mar o beneficiarios del mismo que cursen estudios Náutico-Pesqueros en Centros Oficiales o reconocidos.

2.- Becas de colaboración:

a) Alumnos de estudios medios y universitarios.

b) Alumnos que estén en posesión de título de licenciado.

5.- Clases de Ayudas:

1.- Ayudas al Estudio:

a) Ayudas para gastos determinados por razón del material didáctico necesario par los estudios.

b) Ayudas para gastos determinados por razón de la distancia entre el domicilio familiar y el centro docente en que se realice sus estudios.

c) Ayudas para gastos derivados de la residencia del alumno durante el curso escolar fuera del domicilio familiar.

d) Ayudas dirigidas a compensar a la familia por la no percepción de salarios, que comporta la no prestación laboral por la realización de estudios Náutico-Pesqueros, para la consecución de los Títulos Profesionales de: Patrón de Pesca de Altura, Capitán de Pesca, Mecánico Naval de 1ª, Mecánico Naval de 2ª, Mecánico Naval Mayor, Patrón de Altura, Patrón de Litoral, Mecánico Mayor Naval y Mecánico Naval.

2.- Becas de Colaboración:

a) Becas por razón de los servicios o prácticas a realizar por alumnos de Estudios Medios y Universitarios en los Centros Docentes del Instituto Social de la Marina.

b) Becas por razón de la colaboración en las tareas encomendadas al ISM a realizar por estudiantes que se encuentren en posesión del título de licenciado o doctor

6.- Beneficiarios:

Serán beneficiarios de Ayudas de Estudios los trabajadores afiliados al Régimen Especial del Mar y sus beneficiarios.

A efectos de estas ayudas se consideran asimilados al alta los alumnos de centros docentes del ISM que cursen estudios dirigidos a la obtención de títulos profesionales náutico-pesqueros.

Serán beneficiarios de Ayudas de Colaboración los alumnos de Estudios Medios, Superiores y de Postgrado.



7.- Requisitos para el acceso a las ayudas:

1. Para las ayudas de estudios:

a) Estar matriculado y cursando estudios en el curso superior al que realizaba en el año académico precedente, salvo cuando la Ayuda se solicite para cursos de Formación Ocupacional, destinados a la obtención de una titulación o capacitación profesional específica.

b) Reunir los requisitos de nivel académico y renta familiar y demás que se señalen para cada clase de Ayuda y que se determinen en las correspondientes convocatorias.

c) Los solicitantes están exonerados del cumplimiento de acreditar el estar al corriente en sus obligaciones tributarias. En lo que se refiere a las obligaciones frente a la Seguridad Social, su acreditación se lleva-

rá a cabo de oficio por las Direcciones Provinciales del Instituto Social de la Marina.

d) Reunir los requisitos específicos que se señalen en cada caso, en la respectiva convocatoria.

e) Será necesario que obtenga además, una valoración social favorable para que ésta sea consolidada.

2.- Para las ayudas de colaboración:

a) Haber cursado los estudios que se determinen en la convocatoria y tener valoración favorable por la Comisión de Valoración que se establezca en la respectiva convocatoria.

b) Los solicitantes están exonerados del cumplimiento de acreditar el estar al corriente en sus obligaciones tributarias. En lo que se refiere a las obligaciones frente a la Seguridad Social, su acreditación se lleva-

rá a cabo de oficio por las Direcciones Provinciales del Instituto Social de la Marina.

c) Reunir los requisitos específicos que se señalen en cada convocatoria.

d) Será necesario que obtenga además, una valoración social favorable para que ésta sea consolidada.

8.- Presentación de solicitudes:

Se presentarán en las Direcciones Provinciales o Locales del Instituto Social de la Marina, o como preve el artículo 38.4 de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

9.- Valoración de las solicitudes:

En cada Dirección provincial del Instituto Social de la

Marina se constituirá una Comisión de Valoración compuesta por el Director Provincial, o persona en quien delegue, que actuará como presidente; el responsable del área de gestión de estas ayudas; y los trabajadores sociales que figuren en la dotación de la Dirección Provincial, quienes realizarán el informe social necesario para la valoración.

Las ayudas de colaboración se resolverán a nivel central por las comisiones que en las respectivas convocatorias se determinen.

10.- Aprobación, notificación y recursos:

El Director Provincial del Instituto Social de la Marina acordará la concesión o denegación de las ayudas solicitadas.

Se considerarán desestimadas aquellas solicitudes en las que no recaiga resolución expresa en el plazo máximo de seis meses.

Las resoluciones motivadas serán notificadas individualmente a los solicitantes, con la expresión de los recursos que procedan, órgano ante el que han de presentarse y plazo para interponerlo.

11.- Verificación y control:

Las ayudas concedidas podrán ser revisadas en cualquier momento cuando para su concesión hubiese mediado ocultación o falseamiento de datos, o cuando existe incompatibilidad con otras de la misma naturaleza, se pruebe que su importe no fue destinado a los fines para los que fueron concedidas, mediante expediente instruido al efecto, y que supondrá la devolución total de las cantidades percibidas indebidamente por tales conceptos dentro del período legal de prescripción. ■

Fdo.: Rosario Escalante Zabala.
Letrada de la Administración de la Seguridad Social



Sanidad a bordo

A modo de pequeño recuerdo de la anatomía del aparato digestivo, diremos que el intestino grueso desemboca en un tubo llamado recto, que aboca al exterior a través del ano. Al conjunto de recto y ano es a lo que llamaremos región anorrectal.

TRASTORNOS ANORRECTALES

Al recto llegan las heces, que son los restos del alimento que no se ha absorbido.

La región anorrectal es esencial en los mecanismos de continencia y defecación.

Si las condiciones sociales no son propicias para la defecación, el individuo contrae voluntariamente la musculatura de esa zona para permitir que el recto se adapte al contenido, lo cual disminuye la presión en su interior y desaparece la sensación de ganas de defecar. De esta manera el recto actúa como reservorio.

Por el contrario, si el individuo voluntariamente decide defecar, incrementa la presión en el abdomen, relaja la musculatura del esfínter anal y se procede al acto de defecar.

Las patologías de la región anorrectal que se ven más frecuentemente son las hemorroides, el prurito anal y las fístulas.

Hemorroides

Son conocidas con el nombre de almorranas.

Son una de las afecciones más frecuentes en las sociedades occidentales, estimándose que el 50-75% de la población general las presenta en algún momento de su vida, predominando en los varones.

Consisten en el crecimiento de las venas del plexo hemorroidal. Dependiendo de su localización, se pueden dividir en internas y externas.

Hay una serie de factores que influyen en su aparición y desarrollo:

– El proceso de envejecimiento, que entraña un debilitamiento de los tejidos de soporte de la región anorrectal.

– El estar de pie.
– El déficit de fibra en la dieta que suele provocar estreñimiento con la realización de esfuerzo al defecar.

– En el caso de las mujeres influye el embarazo y el parto con los esfuerzos del mismo.

La clínica que presentan las personas que sufren esta afección suele ser:

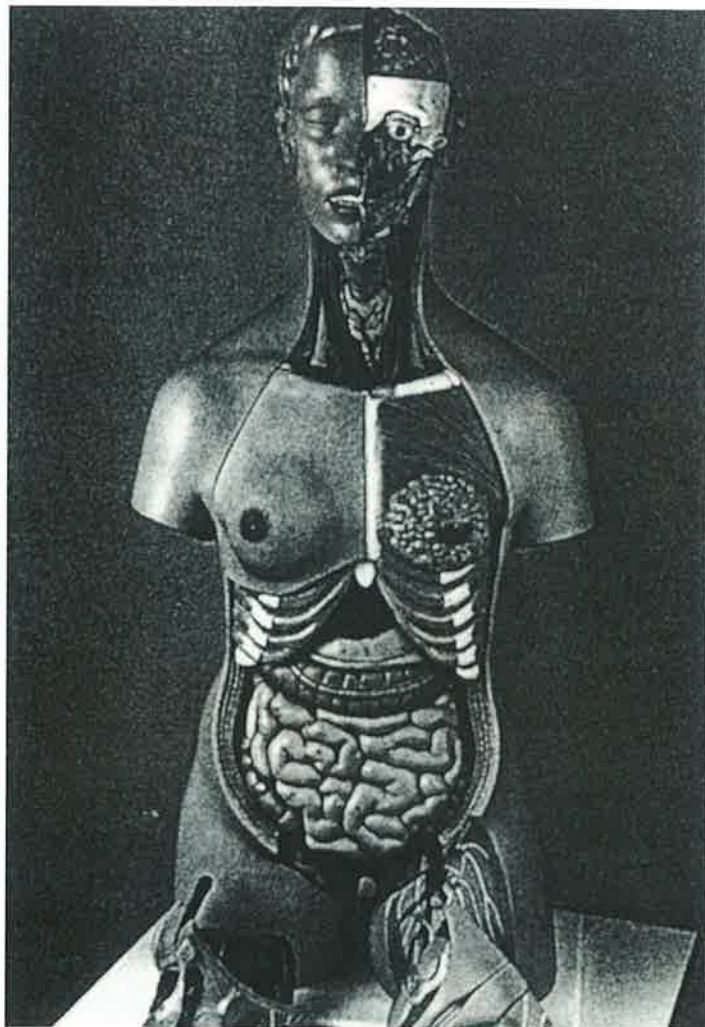
Hemorragias: llamadas rectorragias, de sangre roja y brillante al final de la defecación y en pequeñas cantidades. A veces puede detectarse una anemia en el paciente por la pérdida crónica de sangre.

Prolapso: es decir, que salen por el ano.

Dolor: no es un síntoma frecuente, aunque suelen ser dolorosas cuando aparecen complicaciones como úlceras o trombosis.

El tratamiento médico de las hemorroides trata en principio de reducir la consistencia de las heces y por consiguiente el esfuerzo defecatorio mediante la administración de salvado de trigo u otras sustancias reblandecedoras de las heces.

Para aliviar el dolor se suelen utilizar las pomadas con corticoi-



des y anestésicos, y los baños de asiento con agua templada.

Existen otras soluciones mediante escleroterapia, ligadura con bandas de goma o bien la resección quirúrgica de las mismas.

Prurito anal

Se llama así al picor en la región anal o alrededores (región perianal).

Suele aparecer en forma de crisis cíclicas, de predominio nocturno y con intervalos sin síntomas. Se da con mayor frecuencia entre los 20 y los 50 años, y afecta por igual a varones y mujeres, aunque sus formas más intensas tienen predilección por el sexo masculino. En estos casos se ven lesiones por el rascado que aumentan el picor y que pueden infectarse.

El prurito suele localizarse en la región perianal, aunque puede extenderse a escroto o vagina.

Existen muchas causas de esta afección:

Enfermedades anorrectales: hemorroides, incontinencia anal, fístula, fisura...

Infecciones.

Fármacos por vía oral: antibióticos, laxantes...

Productos de aplicación en la zona perianal: ungüentos, jabones, supositorios, desodorantes...

Enfermedades de la piel: psoriasis, eccema...

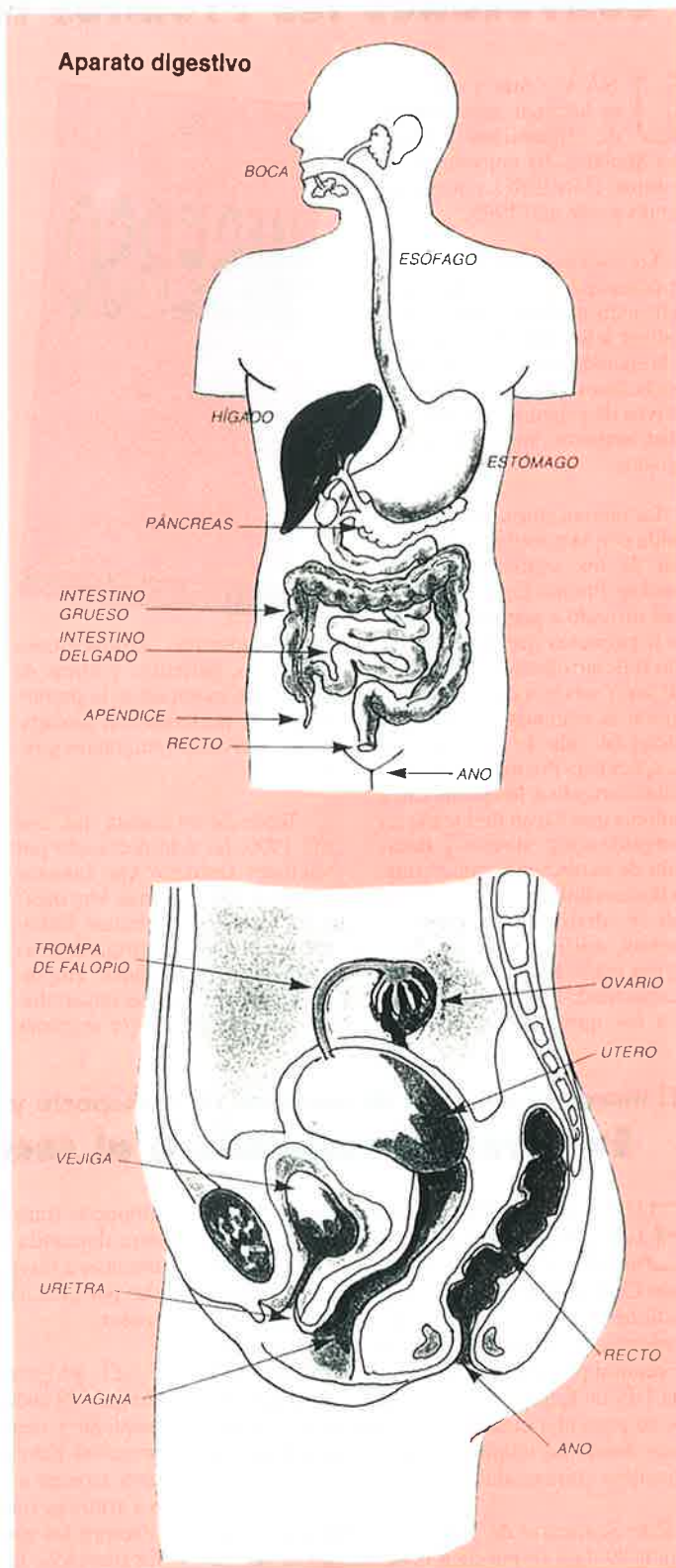
Enfermedades sistémicas: diabetes, ictericia...

Otras causas: higiene insuficiente o excesiva, aumento de la temperatura y la humedad (ropa ajustada, clima caluroso, obesidad, ejercicio físico...) dieta (café, té, chocolate, colas, leche, cerveza, cítricos, tomates...).

El tratamiento del prurito anal debe dirigirse, en primer lugar, a eliminar cualquier causa que se haya identificado.

Para tratar los síntomas se recomienda lo siguiente:

- Tranquilizar al paciente.
- Suspender los antibióticos, cremas o laxantes que se estén utilizando, así como cualquier alimento o bebida que pueda dar estos síntomas.
- Evitar prendas de vestir ajustadas o abrigadas para impe-



dir el aumento excesivo de temperatura de la zona perianal.

- Mantener cortas las uñas para reducir las lesiones de rascado.
- Mantener la zona anal limpia y seca mediante baños de asiento varias veces al día.

- Utilizar lociones contra el picor o cremas con corticoides.

Fisura anal

Es un desgarró o una úlcera en la piel que recubre el conducto anal.

Se cree que puede ser una herida producida durante la defecación de heces duras de gran tamaño y que se infecta con posterioridad.

Los síntomas que aparecen son:

Dolor anal agudo e intenso. El dolor dura varias horas y luego desaparece hasta la próxima defecación.

Hemorragia con la defecación.

Prurito anal.

Secreciones anales.

Para su tratamiento se utilizan sustancias que reblandecen las heces, supositorios de glicerina y baños de asiento con agua templada.

Si no mejora, se recurre a la cirugía.

Fístula anorrectal

Es un trayecto en forma de tubo con una abertura en el conducto anal y otra en la piel perianal. Se denominan incompletas o ciegas cuando uno de los orificios está ausente. También pueden presentarse varios orificios extremos.

Suelen aparecer de forma espontánea o con posterioridad a un absceso en la zona perianal. A veces se presentan secundarias a una fisura anal, a una enfermedad inflamatoria intestinal (enfermedad de Crohn o colitis ulcerosa), a traumatismos (cirugía, cuerpos extraños, empalmientos), o a un cáncer.

Los síntomas más frecuentes son:

Supuración, a veces con moco y sangre.

Prurito anal.

Dolor, que aparece cuando el trayecto fistuloso se cierra y desaparece cuando vuelve a supurar.

El único tratamiento eficaz de esta patología es la cirugía. ■

Ana Martín Aragón
Médico de Sanidad Marítima

Convocados los Premios Inserso 1999

Al Mérito en la Construcción Naval

Institución y primera convocatoria del "Premio Fernando Abril Martorell"

PYMAR, la agrupación de los pequeños y medianos astilleros españoles y AINE, la asociación de ingenieros navales y oceánicos, han creado el "Premio Fernando Abril Martorell al Mérito en la Construcción Naval", en honra a la memoria de quien fue figura notable de la vida política española y señalado impulsor de la ingeniería como presidente de Unión Naval de Levante.

El sector reconoce, en el fallecido ex-vicepresidente del Gobierno, un decidido mentor de realidades navales como la creación del Fondo Patrimonial de Garantías que reanimó la construcción de buques nacionales, y, un interlocutor válido para la superación de la dilatada crisis de los astilleros.

Con carácter bianual, el Premio Abril Martorell reconocerá las actuaciones de personas físicas o jurídicas en el impulso a la construcción naval, y, ya ha sido abierto a su primera convocatoria, dotada con una escultura alegórica —del artista Víctor Ochoa—, siendo presidente del jurado calificador el director general de Industria y Tecnología, Arturo González Romero.

Formarán parte del jurado dos personalidades elegidas por la familia Abril Martorell, tres representativas de PYMAR, el presidente de AINE y el Decano del Colegio Oficial de Ingenieros Navales (COIN). ■

UNA vez más y como ya es habitual, este Instituto de Migraciones y Servicios Sociales, ha convocado los Premios IMSERSO correspondientes a este año 1999.

La convocatoria tiene como fin continuar la labor que viene realizando el IMSERSO de sensibilizar a los diferentes sectores de la sociedad de las necesidades y atenciones que precisan los colectivos de personas con discapacidad, mayores, inmigrantes y refugiados.

La convocatoria de este año cuenta con la novedad de la creación de los siguientes nuevos Premios: Premio de Ayudas Técnicas dirigido a personas, entidades o empresas que hayan realizado o desarrollado un producto, sistema o servicio que sirva para mejorar la autonomía personal y calidad de vida de personas con discapacidad; Premio de Accesibilidad dirigido a los promotores o autores que hayan destacado en la organización, diseño y desarrollo de actuaciones que permitan la accesibilidad, plena utilización y disfrute de espacios urbanos, edificios, transportes, etc. por parte de las personas con discapacidad; Premios de Cultura, a los que podrán optar las



obras literarias, producciones musicales, películas y obras de teatro, que traten sobre la problemática de personas con discapacidad, mayores, inmigrantes y refugiados.

Teniendo en cuenta que este año 1999, ha sido declarado por Naciones Unidas "Año Internacional de las Personas Mayores" se han incluido un Premio Extraordinario que se otorgará a las entidades, asociaciones, empresas o personas que se hayan distinguido por promover acciones

o medidas a favor de los mayores.

Los Premios se han convocado en las especialidades de:

- Medios de Comunicación Social (Prensa, Radio, TV.)
- Investigación
- Ayudas Técnicas
- Accesibilidad
- Integración Laboral y Social
- Cultura (Literatura, Música, Cine y Teatro)
- Premio Extraordinario "Año Internacional de las Personas Mayores".

El plazo de admisión de trabajos finaliza el 30 de septiembre de 1999.

Los trabajos podrán remitirse por correo certificado al Instituto de Migraciones y Servicios Sociales (IMSERSO), Avda. de la Ilustración S/N, con vuelta a Ginzo de Limia, 58, 28029 MADRID o entregarse personalmente en el Registro General de dicho Instituto, indicando en el sobre "Premios IMSERSO".

El mercado europeo de servicios de transporte y logística en el siglo XXI. ■

El mercado europeo de servicios de transporte y logística en el siglo XXI EuroFreight responderá al sector transitario

EUROFREIGHT'99, el Seminario de Transitarios Europeos que se desarrollará durante los días 15 a 18 de septiembre en el World Trade Centre de Barcelona, responderá a todas las cuestiones que afectan a la actividad del sector en las puertas del siglo XXI. En este foro de negocios que reunirá por primera vez a transitarios del norte de la UE, de Europa del Este y de la península Ibérica, se presentarán numerosas ponencias y será el marco donde las empresas transitorias mantendrán encuentros comerciales.

Este Seminario de Transitarios Europeos EuroFreight'99 dará respuesta a la necesidad de las empresas transitorias del norte de la Unión Europea, de Europa del Este y de la península Ibérica, de ampliar sus relaciones comerciales, de abrir nuevos mercados y de exponer y debatir las perspectivas del sector a las puertas del siglo XXI.

La actualización de las informaciones sobre el sector logístico y el transporte de mercancías es la clave para la optimización de los recursos de las

empresas transitorias. EuroFreight'99 responderá a esta demanda ampliando y actualizando conocimientos a través de numerosas ponencias presentadas por directivos de empresas europeas líderes del sector.

El programa de intervenciones de EuroFreight'99 abordará el futuro del transporte entre la pequeña y mediana empresa y concentración empresarial. Este foro tratará asimismo las alternativas para acceder a los mercados de Europa del Este y a los tráficos transoceánicos en el norte de la UE; ofrecerá las mejoras opciones para aproximarse a los mercados latinoamericanos y el Magreb; así como las políticas de transporte en el "espacio judicial europeo".

Como foro de negocios, EuroFreight'99 ofrece contactar con directivos de empresas transitorias europeas y localizar potenciales clientes o partners, a través de un programa de entrevistas comerciales (PartnerFreight) y de visitas técnicas a empresas e instalaciones del entorno logístico de Barcelona. ■



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.

nunca menos de...



Rape

30 cm.

(Mediterráneo)



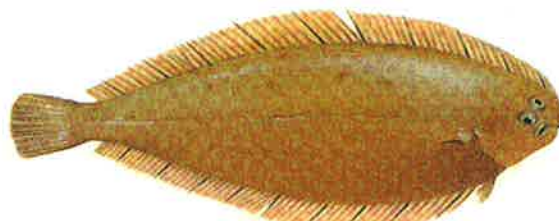
Japuta o Palometa

16 cm.



Sardina

11 cm.



Acedía

15 cm.

(Cantábrico y Noroeste - Golfo de Cádiz)



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

FROM

COMUNIDAD EUROPEA

Instrumento Financiero
de Orientación de la Pesca



¡Seguridad a toda máquina!

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

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

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

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

 **(91) 597 18 35**



MURIMAR
MUTUA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

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