

# MAR

N.º 350- MAYO 1997

**EL GOBIERNO  
APROBÓ MEDIDAS  
PARA CREAR MÁS  
EMPLEO ESTABLE**



Desde el uno de junio

**BUQUE HOSPITAL DEL ISM  
EN LA COSTERA DEL BONITO**

**ASTILLEROS**

**LUZ VERDE A LAS AYUDAS PÚBLICAS**



# 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





A sido un mes en calma para el sector marítimo pesquero.

A diferencia de las semanas precedentes cuando se produjo el acuerdo par el IV programa de flota en Bruselas, en los últimos 30 días no se han producido noticias espectaculares. Sin embargo, hay numerosos datos positivos para todo el colectivo.

Como en las campañas precedentes, el Instituto Social de la Marina ha puesto a disposición del sector que opera en la costera del bonito un barco hospital para atender las necesidades sanitarias de este importante colectivo en esos caladeros. Este año, el buque no es el Investigador que desempeñó estas tareas en los años anteriores. La Administración ha contratado los servicios de un barco de mayor tamaño, el Remolcagure-Bat que saldrá desde el puerto de Burela el uno de junio con unos completos servicios de asistencia a bordo.

En materia de pesca cabe destacar el trabajo en marcha desde la Secretaría General de Pesca Marítima para elaborar antes de fin de año la Ley de Pesca. Igualmente está avanzado el anteproyecto para una nueva Ley de Infracciones y Sanciones Pesqueras. La Administración está decidida a poner orden en este campo aumentando los controles no solamente en la actividad extractiva sino también en todo el proceso de comercialización y distribución. En la Secretaría General de Pesca

# 30 DÍAS

## COSTERAS, BONITO, AYUDAS Y EMPLEO

Marítima se entiende que un buen control en esta segunda fase puede ser aún más eficaz que la inspección en la propia actividad extractiva.

En el campo de los astilleros, ha sido noticia la decisión al fin de la Unión Europea de dar luz verde a las ayudas públicas para este sector poniendo fin a una serie de interrogantes que se arrastraban desde hace varios años. En el caso de España, esas ayudas suponen unos 318.000 millones de pesetas.

Desde la perspectiva socio-laboral, la notítica, tanto para el colectivo de los trabajadores del mar como para toda la actividad económica, ha sido la rápida decisión del gobierno para dar marco legal al pacto para el empleo suscrito entre la patronal y los sindicatos.

El gobierno ha trasladado a norma lo que era un compromiso entre dos partes privadas y sobre todo, ha aprobado un primer paquete de

medidas encaminadas a incentivar la creación de un empleo más estable. Estas ayudas se centran en la reducción de las cuotas a la Seguridad Social en unos porcentajes entre el 40% y el 60% según el trabajador que se contrate así como ayudas de tipo fiscal para las pequeñas y medianas empresas. Según estimaciones de la Administración, con estos apoyos las empresas podrían aumentar en 200.000 el número de nuevos empleos indefinidos.

Según los datos macroeconómicos, la economía va bien y, en el sector marítimo pesquero, tras la aprobación del IV programa de Orientación de Flota, se han disparado las peticiones de ayuda para seguir modernizando el sector y lograr estructuras más competitivas. ■

Vidal Maté.





## 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 km<sup>2</sup>, 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.: 985 - 16 20 03), 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

### Zootecnia, bases de la producción animal

## PRODUCCIÓN ANIMAL ACUÁTICA



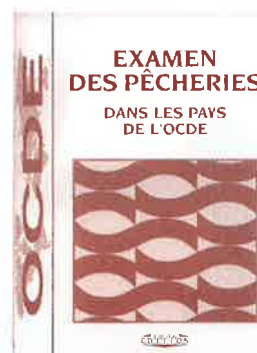
Se trata de una obra dirigida y coordinada por el profesor Carlos Buxadé en la que han participado prestigiosos investigadores en materia de producción animal en las aguas tanto marítimas como continentales. En este trabajo se analiza la situación actual y el desarrollo previsto para la acuicultura, los sistemas de producción tanto intensivos como extensivos, la tecnología para la alimentación, evolución y la mejora genética, las instalaciones de producción,

medio ambiente y la acuicultura, la calidad, sistemas de comercialización y la legislación sobre la materia. Es una obra completa indispensable para quienes tengan interés por conocer a fondo todo lo relacionado con la producción animal acuícola.

La redacción de esta obra responde al interés de un grupo de profesionales relacionados en general con el mundo de la ganadería para analizar cada uno de los sectores con la mirada puesta en el futuro. En este caso, la acuicultura se ha considerado como una parte fundamental a medio plazo en la dieta alimentaria de los productos de la pesca.

El libro ha sido editado por Mundi Prensa.

## EXAMEN DE LAS PESQUERÍAS EN LOS PAÍSES DE LA OCDE



Es una publicación anual de la OCDE correspondiente al año 1996 donde se analiza el comportamiento de las pesquerías en estos países así como el conjunto de actuaciones que se desarrollan en torno a esta actividad como las políticas gubernamentales, desarrollo de la producción, comercialización, transformación y los intercambios comerciales.

Según los datos manejados en esta publicación, los desembarcos llevados a cabo en estos países ascienden a solamente 28 millones de toneladas, lo que supone una cifra baja si se compara con los 104 millones aproximadamente que se desembarcan en el mundo. El trabajo señala la existencia de problemas en numerosos colectivos de pescadores en estos países consecuencia de las dificultades para pescar en los caladeros tradicionales. Por el contrario, se refleja y se hace una apuesta por el desarrollo del sector de la acuicultura.

Edita la publicación la OCDE y distribuye Mundi Prensa.





## 6 EL ISM EN LA COSTERA DEL BONITO

Como en las campañas precedentes, el Instituto Social de la Marina estará presente en la costera del bonito con un barco hospital para atender las necesidades sanitarias de los trabajadores.

## 12 EL GOBIERNO INCENTIVA EL EMPLEO ESTABLE

El Gobierno aprobó medidas para incentivar a las empresas para crear más empleo estable.



## 18 ASTILLEROS, LUZ VERDE A LAS AYUDAS PÚBLICAS

La Unión Europea dio al final luz verde a las ayudas públicas para los astilleros. Para España suponen 318.000 millones de pesetas.

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

**Director general:** Rafael Mateos Carrasco.

**Director:** Vidal Maté.

**Redacción:** Raúl Gutiérrez, Inés Otero, Mery Varona y Concha Hernández Carazo. **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. **Golpízcoa:** 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. Soliúza, s/n - Tel. (942) 21 46 00. **Sevilla:** Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. **Tarragona:** Casa del Mar. Fco. Bastos, 19 - Tel. (977) 24 03 87. **Valencia:** Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 331 99 00. **Vigo:** Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. (966) 29 09 50. **Vilagarcía de Arosa:** Casa del Mar. Avda. de la Mariña, s/n - Tel. (966) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

**Redacción y Administración:** Génova, 20, 5.ª planta. 28004 MADRID. Teléfonos 310 04 07 y 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 319 91 34. María Victoria Ugarte.

**Imprime:** ARTEGRAF. Sebastián Gómez, 5. 28026 MADRID. Depósito Legal: M. 16516/1963. NIPO: 205-97-001-2

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



## Remolcagure - Bat

# BUQUE HOSPITAL DEL ISM EN LA COSTERA DEL BONITO

Un año más la flota bonitera contará con asistencia médica embarcada durante los tres meses que dura la campaña de la pesca del bonito en alta mar. Pero este año se produce una importante novedad: el Instituto Social de la Marina ha fletado un nuevo barco el "Remolcagure-Bat", que sustituirá al "Investigador" que había realizado las cinco campañas anteriores. El nuevo buque-hospital, de mayor envergadura y autonomía, prestará apoyo sanitario y logístico de forma gratuita a todos los buques que faenan en la costera del bonito y de la anchoa desde el 1 de junio al 1 de septiembre. Otra novedad que incluye este año la asistencia médica embarcada es que el ISM va a utilizar el distintivo SANIMAR para identificarla, de manera que este término será el que sirva de clave para llamar al buque-hospital y solicitar ayuda. El objetivo que se persigue es que SANIMAR sirva para el futuro como indicativo, independientemente de cual sea el nombre del barco que realice las campañas sanitarias.

**L**A asistencia médica embarcada que proporcionará el Remolcagure Bat, buque-hospital fletado por el Instituto Social de Marina, comprenderá consultas radiomédicas, desplazamientos del médico a los barcos boniteros en caso necesario, hospitalizaciones a bordo y evacuación sanitaria urgente, cuando las circunstancias lo aconsejen, siempre en coordinación con el Centro Nacional de Salvamento. Además de esta función sanitaria el buque prestará ayuda logística de emergencia a los barcos que la precisen, consistente en reparaciones en la obra viva de los pesqueros o zafamiento de hélices de posibles enganches en las artes de pesca, etc. Para ellos el buque-hos-

pital cuenta en su tripulación con equipo de buzos especializados.

El servicio será prestado gratuitamente a todos los tripulantes de los buques boniteros que faenan desde primeros de junio hasta primeros de septiembre en la zona comprendida entre los paralelos 40 a 50 grados norte y los meridianos 1 a 30 grados oeste, que es el caladero comprendido entre el nordeste de las Islas Azores y la breña francesa. Asimismo, se podrán beneficiar de estas prestaciones los buques en tránsito que naveguen por la zona señalada. A partir de septiembre esta flota será atendida por los medios en tierra (centro radiomédico) al empezar a faenar en zonas más próximas a la costa. El total de barcos que participa en la coste-



ra del bonito es de unos 500 que suman unas tripulaciones que rondan los siete mil hombres, la mayor parte de los mismos procedentes de Galicia y de la Cornisa Cantábrica.

El objetivo primordial de esta campaña asistencial es proporcionar un apoyo médico "in situ" a la flota atunera y favorecer las condiciones de vida y trabajo de estos trabajadores. En paralelo a la atención sanitaria tanto asistencial como preventiva, los facultativos del Servicio de Sanidad Marítima del Instituto Social de la Marina, que irán embarcados en el Remolcagure Bat, realizarán campañas para intensificar las actuaciones preventivas a bordo de los buques, distribuyendo guías sanitarias, carteles y pegatinas para enseñar a realizar correctamente las consultas radiomédicas, así como para explicar el buen uso del botiquín y la conveniencia de llevarlo a bordo. Del buen manejo de estas herramientas y de la dotación de medicamentos y material de cura con que cuente el barco depende, en gran medida, que el consejo médico por radio resulte eficaz.

La asistencia médica embarcada se realiza en el marco de los programas que el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales viene desarrollando en el área de Seguridad Social con el fin

de potenciar los niveles de salud de la gente del mar así como de mejorar sus condiciones de vida y trabajo. Dada la importancia de este programa ha conseguido cofinanciación de los fondos comunitarios procedentes del programa cooperativo para España de la Iniciativa Comunitaria de Pesca.

### Un hospital en el mar

El Remolcagure-Bat, de la empresa Remolcanosa, que este año ha sido fletado por el Instituto Social de la Marina, ha sido especialmente acondicionado y pertrechado para llevar a cabo sus actividades como hospital flotante. Los espacios disponibles han sido equipados con una enfermería que cuenta con sala de curas y sala UVI con el aparataje necesario para el mantenimiento de enfermos graves. Cuenta también con camarotes para alojar a seis pacientes, otro para enfermos agudos y capacidad para acoger a 14 pasajeros en caso de necesidad imperiosa como puede ser un naufragio. Tienen también una embarcación neumática para el transporte entre el barco hospital y los pesqueros, preparada para trasladar enfermos, una grúa de 35 toneladas con alcance de 35 metros y una cubierta preparada para posibles evacuaciones por





helicóptero. El barco cuenta también con modernos sistemas de telecomunicaciones: VHF, onda corta y sistema INMARSAT y equipos informáticos que permiten a los médicos acceder a las historias clínicas informatizadas de los pacientes atendidos. Al ser este el sexto año que se realiza la campaña de asistencia médica embarcada con medios propios los facultativos del Instituto Social de la Marina han ido incorporando toda una serie de equipos que contribuyen a mejorar cada vez más la atención sanitaria de la costera.

El Remolcagure Bat cuenta también con un completo equipamiento contra incendio y de salvamento y seguridad, de navegación y comunicaciones así como de rastreo y localización. El buque está matriculado en Vigo y cuenta con una tripulación de acreditada profesionalidad y experiencia compuesta por 16 hombres: dos patrones, dos mecánicos navales, un contramaestre, un cocinero, 2 marineros polivalentes y ocho tripulantes. Este barco ha trabajado con anterioridad para otros organismos de la administración del Estado como el Ministerio de Fomento, el de Agricultura, Pesca y Alimentación y para el Gobierno Vasco, precisamente en tareas de inspección pesque-

ra y ayuda a los buques durante la campaña del bonito.

### Un equipo médico con amplia experiencia

Como cada año en el buque-hospital embarcará un equipo médico integrado por dos facultativos y una ATS del Servicio de Sanidad Marítima del ISM, que se relevarán cada mes y estarán coordinados desde el Centro Radiomédico en Madrid por los doctores Ana Martín y Alberto Vicente Huelmo y desde Santander, puerto base de la campaña a donde acudirá mensualmente a repostar el buque, por el doctor José Manuel Tarrio Pereira. Durante el mes de junio la salud de nuestros pescadores estará en manos de los doctores José Luis González Vallecillo y José. M. Moriyon del Corro y el ATS Víctor Martínez Montagut. En julio embarcarán los doctores José Manuel González Vallecillo y José Luis Cristóbal Rodríguez y la ATS Carmen Mariño Mariño y, por último, en agosto serán las doctoras Virginia González Lacalle y Gloria Riesco Prieto con el ATS José Morales Cruz, quienes realicen esta tarea. Todos ellos cuentan ya con una amplia experiencia, ya que han realizado previamente esta campaña en años precedentes.

### Una campaña tranquila

Es deseo de todo el colectivo marítimo pesquero que esta campaña se desarrolle con la tranquilidad de los dos últimos años. Como se recordará en anteriores costeras surgieron problemas, que fueron especialmente graves en la de 1994, con los barcos franceses debido a las artes de pesca que utilizan los pescadores del país vecino. España mantiene una dura posición desde hace años, en el sentido de que solamente se utilicen artes tradicionales para la captura del bonito, actitud que choca radicalmente con los franceses, que a veces han llegado a desplegar redes de hasta 20 kilómetros copando la casi totalidad del caladero, cuando la Unión Europea solamente permite redes de hasta 2,5 metros. La presencia durante las dos últimas campañas de barcos de inspección de la Unión europea así como de la administración española que desplazó a la zona el helicóptero "Alcotám II" y las patrulleras "Chilreu" y "Atalaya" contribuyó al desarrollo pacífico de la campaña. No obstante este año el presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de Guipuzcoa, Esteban Olaizola, ha denunciado que la Comisión Europea no parece tener intención de enviar un buque de inspección para controlar la actividad de los barcos volantes, por lo que ha reclamado la necesidad de esta inspección para evitar posibles confrontaciones. ■

Concha Hernández Carazo.

### UN BARCO ACONDICIONADO PARA LA ASISTENCIA MÉDICA

El "REMOLCAGURE BAT", que ha sido especialmente pertrechado para esta actividad, saldrá el día 1 de junio del puerto de Burela y tendrá como puerto base Santander, donde entrará a finales de los meses de junio y julio, finalizando la campaña del día 31 de agosto.

Las principales características de este buque son las siguientes:

- a) Eslora total: 57 m.
- b) Manga: 11,40 m.
- c) Puntal: 4,75 m.
- d) Registro Bruto: 758 T.R.B.
- e) Velocidad que desarrolla: 13 nudos
- f) Autonomía: 60 días.

El barco está dotado con:

- Equipo de comunicación V.H.F., onda corta y sistema de comunicación por satélite INMARSAT.
- Enfermería a bordo equipada con sala de curas y sala de UVI con el aparataje necesario para el mantenimiento de enfermos graves.
- Camarotes para alojar a 6 pacientes.
- Camarote para enfermos agudos.
- Capacidad para 14 pasajeros en caso de necesidad imperiosa.
- Embarcación neumática para el transporte entre barco y pesqueros.
- Grúa de 35 tn. con alcance de 35 m.
- Cubierta preparada para posibles evacuaciones por helicóptero.

### DATOS DEL BUQUE PARA REQUERIR LA ASISTENCIA

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

La frecuencia prevista de escucha se situará en 3370 KHz.

Sus canales de V.H.F se posicionarán:

● Uno en el canal 16 permanentemente. Las llamadas de socorro se harán por la frecuencia 137 MHz, 2182 KHz.

● El otro se situará en una frecuencia de trabajo específica para la flota atunera.

Los números del equipo INMARSAT:

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



Se pretende un mayor control desde la producción al transporte y co

# CUENTA ATRÁS PARA LA LEY DE INFRACCIONES Y SANCIONES PESQUERAS

**El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a través de la Secretaría General de Pesca Marítima tiene prácticamente ultimado el anteproyecto de Ley de Infracciones y Sanciones en materia de pesca marítima y de ordenación del sector pesquero. Responsables de la Administración han señalado la intención de este departamento de tener aprobada esta**

**Ley en los próximos meses, norma que precedería a la también ya casi elaborada Ley de Pesca cuyo anteproyecto se halla en fase avanzada de redacción. El objetivo de Loyola de Palacio es que esa Ley se halle en el Parlamento ante de fin de año, con lo que se habría logrado al fin una vieja promesa que arranca desde la Administración socialista.**

**S**EGÚN manifestaciones del director general de Recursos Pesqueros, José Ramón Barañano, con esta nueva disposición en materia de infracciones y sanciones se pretende simplemente ajustar la normativa a la realidad del sector y en ningún momento ahogar la actividad pesquera. Una idea clave manejada por la Administración es que hasta la fecha, la política sobre infracciones y sanciones ha estado muy dirigida solamente al sector extractivo, artes, barcos o especies, cuando es tanto más importante el seguimiento de los procesos de comercialización y distribución como instrumentos para ordenar, no solamente la pesca sino el proceso total del sector.

Según se relata en la justificación de este anteproyecto de Ley, la normativa sobre infracciones de 1982 resulta hoy inadecuada desde la perspectiva constitucional por los niveles de competencias que hay en cada comunidad autónoma así como por su contenido al no responder a la realidad actual de la actividad extractiva y del sector pesquero. Con la nueva disposición se recogen las exigencias en materia de compe-

tencias de la Administración central y de las comunidades autónomas y, sobre todo se trata de abrir al abanico de los controles y las infracciones dando especial importancia a los procesos de distribución y comercialización como parte también responsable de la actividad de la pesca. En este sentido, el nuevo anteproyecto de Ley va mucho más allá de los planteamientos tradicionales y trata de abordar el problema de las sanciones e infracciones en toda su extensión. En medios de la Administración se estima que es muy importante concienciar no solamente al consumidor para que no compre productos de la pesca prohibidos, sino también a los grupos de distribución y comercialización. Si no hay personas que vendan ese producto, no será pescado y se cortaría de raíz el problema.

Por este camino van las líneas directrices de la nueva Ley de Infracciones y Sanciones en materia de pesca. El objetivo es implicar a todo el proceso, desde el barco al consumo y también a los propios responsables de la embarcación en el momento de las capturas. En este contexto, el objetivo de esta nueva Ley, aún en fase de anteproyecto, es, por un lado, regular el régimen

sancionador en materia de pesca marítima, cuya aplicación corresponde a los órganos competentes del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Por otra parte, se pretende el establecimiento de la normativa básica del régimen sancionador en materia de ordenación del sector pesquero cuyo desarrollo legislativo y ejecución corresponde a los órganos competentes de las comunidades autónomas.

En el marco de lo dispuesto en este anteproyecto de Ley, son responsables de la comisión de infracciones y deberán responder solidariamente a) los propietarios de buques, armadores, fletadores, capitanes, patrones o personas que dirijan las actividades pesqueras en los supuestos de infracciones de pesca marítima. b) los transportistas o cualesquiera personas que participen en el transporte de productos pesqueros en los correspondientes supuestos de infracción. c) los propietarios de empresas comercializadoras o transformadoras de productos pesqueros y personal responsable de las mismas. Las infracciones administrativas prescribirán en el plazo de tres años para las faltas muy graves, de dos años para las faltas graves y de un año para las faltas leves.

El actual anteproyecto de Ley, hace una relación detallada de las infracciones administrativas en materia de pesca marítima dividiendo las mismas en faltas leves, graves y las infracciones muy graves. En la categoría de leves se hallan cuestiones relativas al ejercicio de la actividad como cumplir con retraso sus obligaciones de información alterar datos de la licencia, salir o entrar en puerto fuera de horario u otras actuaciones que supongan no cumplir con sus obligaciones sobre conservación y gestión de recursos pesqueros.

Como faltas graves se hallan, entre otras, el incumplimiento sobre modalidades de pesca, alteración de datos sobre licencias, no cumplir planes de pesca, desembarco en lugares no fijados o sin presencia de funcionarios si el barco viene de un tercer país, no llevar a bordo el diario de pesca, obstruir labores de inspección, tener a bordo especies prohibidas para su captura o con tallas inferiores a las permitidas, superar los máximos de capturas o el incumplimiento de medidas técnicas.

Como faltas muy graves se hallan, entre otras, la tenencia de explosivos a bordo, obtención de licencias con documentación falsa, desobediencia



## Comercialización



fracciones muy graves entre 3,1 y 50 millones de pesetas. Tanto las infracciones graves como las muy graves pueden tener sanciones complementarias realmente disuasorias por lo que pueden suponer de bloque a la actividad de la pesca de un barco, un armador o un patrón de buque. Como señalan en la Secretaría General de Pesca, no se trata de ahogar al sector sino de fijar unas reglas muy claras de juego y que las mismas se cumplan desde la extracción hasta la comercialización. La Administración aumentará el personal dedicado a estos fines de inspección. ■

V.M.

cia a las autoridades, actividad en zonas que destruyan caladeros de interés pesquero, pescar sin artes homologados, violación de acuerdos o convenios de pesca, etc.

La Administración pretende igualmente un mayor control en todo lo relacionado con la ordenación del sector pesquero en general y muy especialmente en todo lo que afecta a la distribución y comercialización. En esta línea también se establecen infracciones leves, graves y muy graves.

En el régimen de sanciones, el anteproyecto de Ley contempla una escala que comienza con apercibimiento, multa, suspensión o retirada de autorización durante un período no superior a los cinco años, no renovación temporal o definitiva de autorizaciones, inhabilitación para el ejercicio de la pesca durante cinco años, imposibilidad de recibir ayudas durante un plazo no superior a los cinco años, incautación de artes y decomiso de los productos.

Según se contempla en este anteproyecto, las sanciones para infracciones leves podrán tener una multa entre 10.000 y 50.000 pesetas. Las infracciones graves, entre 50.001 y 3 millones de pesetas. Las in-





# EL DIÁLOGO SOCIAL, PROTAGONISTA

Desde su constitución el Gobierno del Partido Popular, que preside José María Aznar, apostó decididamente por el diálogo social como fórmula permanente de contraste de pareceres y como la vía más adecuada para favorecer el crecimiento económico, la generación de empleo y la instauración de un clima social constructivo.

Ya en su discurso de investidura el Presidente del Gobierno se mostró convencido de que el diálogo entre empresarios y sindicatos tenía que ser fructífero ya que "nadie puede negarse a colaborar para contribuir a la resolución de lo que constituye nuestro granproblema nacional: el desempleo". Pero este diálogo no se ha circunscrito solamente a esta materia sino que está sirviendo para favorecer el crecimiento económico. Desde su inicio el 13 de mayo del pasado año este contacto permanente entre el Gobierno y los Agentes Sociales ha dado importantes frutos, que se han visto culminados con el recientemente firmado Acuerdo para el Estabilidad en el Empleo.



**T**ambién el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Javier Arenas, apostó fuertemente por la recuperación del diálogo social. En su primera comparecencia parlamentaria, en la comisión de Política Social y Empleo, subrayó que "El Gobierno espera frutos serios y fecundos del diálogo abierto sobre el mercado de trabajo entre empresarios y sindicatos". A través de su departa-

mento se han ido canalizando durante este año las negociaciones con las organizaciones sindicales Comisiones Obreras y Unión General de Trabajadores y con las organizaciones empresariales CEOE y CEPYME. Sus resultados en materia de Empleo han sido la firma de cuatro acuerdos negociados en las correspondientes mesas de diálogo.

El primero de estos Acuerdos fue sobre Solución Extraju-

dicial de Conflictos Laborales, que trata de establecer mecanismos de solución autónoma de los conflictos laborales. A tal efecto, el Gobierno asumió el compromiso de subvencionar y dotar de sede a la Fundación que se creó como fruto del acuerdo y aprobó en el mes de diciembre pasado las bases reguladoras para materializar la financiación de estas acciones.

El segundo acuerdo que se produjo fue en materia de Segu-



ridad y Salud Laboral. Sus conclusiones respondían a la necesidad de proceder a un desarrollo inmediato de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales que propiciase una mejora importante de los niveles de siniestralidad en los centros de trabajo. Como consecuencia de los pactos logrados se creó la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo como órgano de encuentro de las Administraciones Públicas para la formulación de las políticas de prevención de salud laboral. También permitieron la aprobación en enero de este año del Reglamento de los Servicios de Prevención. En la actualidad se está preparando un proyecto de Certificado de Profesionalidad de la ocupación de "Prevención de Riesgos Laborales" y se mantienen contactos con el Ministerio de Educación y Cultura para introducir la prevención en las enseñanzas básicas y en la formación profesional reglada.

Los otros dos importantes acuerdos logrados son el del Plan de Empleo Rural, denominado Acuerdo para el Empleo y la Protección Social Agrarios, que refuerza la protección de los trabajadores eventuales del campo, potenciando la generación de empleo en el mismo y erradicando las situaciones fraudulentas. Y el Acuerdo sobre Formación Profesional en el que se contemplan los criterios y las líneas de actuación sobre los que se sustentará el II Programa Nacional de Formación Profesional en los ámbitos educativo, ocupacional para desempleados y el de ocupados y dos acuerdos sobre Formación Continua con vigencia hasta el año 2000 en los que tendrán mayor protagonismo las comunidades Autónomas.

Finalmente, el pasado 28 de abril tuvo lugar la firma del histórico Acuerdo Interconfederal para la Estabilidad del Empleo, Negociación Colectiva y Cobertura de Vacíos, firmado entre Sindicatos y Empresarios y del que el Ministerio de Trabajo ha sido el principal impulsor y propiciador de las condiciones de diálogo, permaneciendo al mar-

gen de las negociaciones. En este acuerdo los agentes sociales se han comprometido en fórmulas que permitan reducir al máximo la inestabilidad en el empleo, diseñando una nueva modalidad de contrato indefinido destinado a los colectivos más afectados por el paro: jóvenes, mayores de 45 años, parados de larga duración y minusválidos. El Gobierno ha contribuido de manera rápida y eficaz a la instrumentación del contenido del acuerdo, instando las modificaciones legislativas necesarias y arbitrando medidas de acompañamiento para conseguir, en una confluencia de estrategias, que la creación de empleo estable sea una realidad.

Lógicamente las tareas desarrolladas por el Departamento de Trabajo en este primer año no se han reducido a las señaladas sino que han sido mucho más amplias y todas ellas encaminadas a propiciar el crecimiento del empleo y mejorar el nivel de calidad y las condiciones del mismo. A tal efecto ha aprobado numerosas normas y se encuentra ahora enfrascado en la elaboración del nuevo Programa Plurianual de Empleo que será una realidad el próximo mes de junio.

## Acuerdo de pensiones y control del fraude, logros en Seguridad Social

El objetivo del equipo del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y de la Secretaría de Estado de la Seguridad Social en esta materia ha sido abordar las reformas necesarias para



Javier Arenas, Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales.



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

consolidar el sistema público de pensiones y luchar contra el fraude y la morosidad. Otras prioridades en este área han sido la racionalización y control del gasto, dentro del marco presupuestario de austeridad derivado del cumplimiento de los criterios de Maastricht.

También el diálogo y la búsqueda del consenso ha presidido las diferentes actuaciones y su primer fruto fue la firma del Acuerdo sobre Pensiones entre el Gobierno y los Sindicatos, cuyos acuerdos están siendo seguidos por una Comisión permanente. El desarrollo del Acuerdo se ha visto plasmado en el Proyecto de Ley de consolidación y racionalización del

Sistema de Seguridad Social, que se encuentra actualmente en trámite parlamentario. Entre las cuestiones ya abordadas se encuentran la regulación de las incompatibilidades entre las prestaciones por incapacidad permanente y el trabajo remunerado y los posibles incentivos al retraso de la jubilación.

Otros temas en los que ha trabajado intensamente la Secretaría de Estado para la Seguridad Social en estos últimos doce meses han sido las reformas enunciadas en el Pacto de Toledo, la aprobación por ley de la revalorización de las pensiones en función del IPC; la consolidación del sistema público de protección social en base a dos modalidades: la contributiva y la no contributiva, para lo que se está estudiando la modificación de la estructura financiera, separando las pensiones no contributivas y universales de las de naturaleza contributiva que se financian con las cotizaciones sociales y la constitución de fondos de equilibrio con los excedentes del sistema de pensiones, en previsión de ciclos de baja actividad económica.

Especial interés tiene el equipo ministerial en conseguir la equiparación progresiva de la pensión mínima de jubilación al Salario Mínimo y en ir incrementando progresivamente las pensiones más bajas; reducir progresivamente las cotizaciones a la Seguridad Social como elemento dinamizador del empleo; introducir fórmulas flexibles de jubilación permitiendo el carácter parcial de la pensión y haciéndola compatible con el trabajo a tiempo parcial, incentivando la prolongación voluntaria de la vida activa de quienes lo deseen; fomentar las fórmulas complementarias de pensiones que incentiven el ahorro individual y sirva de apoyo a la pensión; mejorar las pensiones de viudedad más bajas y establecer fórmulas que permitan conservar la pensión de viudedad al contraer nuevas nupcias. ■

Concha Hernández Carazo.



**Aprobados dos Reales Decretos-Ley que dan cobertura legal al acuerdo entre empresarios y sindicatos**

## **EL GOBIERNO APRUEBA MEDIDAS PARA INCENTIVAR EL EMPLEO ESTABLE**

**La Reforma del Mercado de Trabajo ya está en vigor. Sólo tres semanas después de que empresarios y sindicatos firmaran el Acuerdo Interconfederal para la Estabilidad en el Empleo y la Negociación Colectiva, el Gobierno, con el apoyo de la mayoría de los grupos parlamentarios y el dictamen favorable del Consejo Económico y Social, ha aprobado dos Reales Decretos-Ley que dan cobertura legal a dicho Acuerdo y permitirán fomentar la contratación indefinida, reducir la tasa de temporalidad del mercado laboral y estimularán la creación de empleo estable mediante bonificaciones en las cuotas empresariales de la Seguridad Social e incentivos de carácter fiscal para las PYMES. Aunque el Gobierno ha aprobado la Reforma Laboral por Real Decreto, no tiene intención de hurtar el debate parlamentario sobre una cuestión tan esencial para millones de trabajadores y posteriormente lo va a enviar al Parlamento como Proyecto de Ley. La urgencia de poner en marcha la nueva normativa ha venido determinada por la buena situación económica por la que pasa el país y que el ejecutivo considera idónea para que empiece a reflejarse, cuanto antes, en la creación de empleo.**

**C**ON estas medidas el Gobierno pretende conseguir que el número de contratos indefinidos aumente en 200.000 al año, aunque el Ministro de Trabajo y Asuntos sociales, Javier Arenas, ha precisado que este no es un compromiso del Gobierno sino que contribuye a facilitar las condiciones para que sea posible. La principal obsesión de ejecutivo es que bajen las tasas de temporalidad en el empleo que hasta ahora estaba afectando al 35% de la población asalariada. Y existe un dato todavía más preocupante y es que el 49% de los contratos temporales duran menos de un mes.

De los dos Reales Decretos aprobados uno recoge el contenido de los pactos suscritos en-

tre los empresarios y los sindicatos el pasado 28 de abril y que por tanto modifica algunos apartados del Estatuto de los Trabajadores y el otro aprueba una serie de incentivos para estimular la contratación. Los tres pilares fundamentales de las dos nuevas normas se dirigen a fomentar la contratación indefinida con la creación de un nuevo contrato, facilitar la inserción laboral de los jóvenes a través de un verdadero contrato formativo que sustituye al de aprendizaje y, la aprobación de un paquete de incentivos destinados a las empresas que contraten con carácter indefinido.

Estas normas pueden afectar a un colectivo de unos cinco millones de trabajadores casi todos con mayores dificultades para incorporarse al mercado laboral como son los jóvenes, parados



de larga duración, mayores de 45 años, mujeres y minusválidos. Ambas reflejan fielmente el acuerdo sobre la reforma laboral suscrito hace tres semanas, cuando entren en vigor el 17 de mayo, por las organizaciones empresariales CEOE y CEPYME y los sindicatos UGT y CCOO. En este punto hay que destacar que además de contar con el apoyo de la mayoría de las fuerzas políticas y el dictamen favorable del CES los nuevos Decretos han sido valorados muy positivamente e incluso mejorado por un grupo de expertos consultado por el Ministerio de Trabajo.

### **Guía para aplicar los nuevos incentivos**

Como ya se ha mencionado uno de los Decretos-Ley aprobados está dirigido a incentivar la contratación indefinida y contiene las distintas bonificaciones en las cuotas a la Seguridad Social y los incentivos fiscales para PYMES, para los empresarios que contraten con carácter indefinido a parados menores de 30 años, parados de larga duración, minusválidos y parados mayores de 45 años.

En este sentido se han aprobado bonificaciones en las cuotas empresariales a la Seguridad Social, tanto para la contratación indefinida inicial como para la

transformación de contratos temporales en indefinidos. La bonificación general para la contratación inicial es del 40% y la de transformación de contratos temporales en indefinidos del 50 por ciento. Además, la cuantía de las bonificaciones se incrementa en cada caso en función de la mayor dificultad de inserción en el mercado de los trabajadores contratados. Esta es la guía para aplicar estos incentivos:

- Para los trabajadores mayores de 45 años, las contrataciones se bonifican en un 60 por 100 durante los dos primeros años de vigencia del contrato y en un 50 por 100 durante el resto de vigencia del mismo.

- Las contrataciones de mujeres desempleadas de larga duración para prestar servicios en actividades u oficios en las que se hallen subrepresentadas se bonificarán con un 60% en las cuotas durante dos años.

- Las contrataciones realizadas con desempleados de larga duración y jóvenes menores de 30 años gozarán de una bonificación del 40%.

- La transformación en indefinidos de los contratos temporales, formativos, de relevo y de sustitución de trabajadores que se jubilan anticipadamente se incentivan con una bonificación del 50%.

Por último, las muy especiales dificultades de acceso al





empleo de los discapacitados aconsejan mantener el actual régimen de incentivación, permaneciendo como el colectivo que recibe mayor apoyo al bonificarse, durante toda la vida del contrato, en un 70 ó 90 por ciento las contrataciones realizadas con ellos, manteniéndose, a la vez, la subvención a tanto alzado de 500.000 pesetas por cada contratación.

El apoyo a la contratación se completa con un tratamiento fiscal especialmente favorable para la contratación indefinida de trabajadores en las pequeñas empresas.

En este sentido la citada norma declara que las incorporaciones de trabajadores con el nuevo contrato indefinido, o procedentes de la transformación del contrato temporal en indefinido, estarán exentos al cien por cien a los efectos del IRPF durante dos años.

Con el fin de que la menor cotización de los empresarios no perjudique negativamente los ingresos del sistema de protección social, dichas ayudas se financiarán con cargo a los presupuestos del INEM, constituyendo así, como parte de las políticas activas de empleo, una importante medida de fomento de la contratación estable.

Por último, el Real Decreto-Ley, para posibilitar la confluencia de esfuerzos en la creación

de empleo por parte de todas las Administraciones Públicas, permite la concurrencia de ayudas con otras concedidas para la misma finalidad, siempre y cuando conjuntamente no superen el 60 por 100 del coste salarial anual correspondiente.

Más de 1.400.000 trabajadores desempleados se podrán beneficiar de las medidas de contratación indefinida inicial previstas en el Real Decreto-Ley y más de 4.000.000 de trabajadores contratados temporalmente podrían ser así beneficiarios directos de la transformación de contratos temporales en indefinidos. Ello frente a un colectivo potencial de afectados por las medidas de incentivación que ahora se derogan de cerca de 1.000.000 de trabajadores.

Según ha informado el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Javier Arenas, estas bonificaciones tendrán un coste de 100.000 millones de pesetas al año si se cumplen los objetivos de conseguir 200.000 contratos fijos más, pero este gasto no afectará a ninguno de los presupuestos destinados a políticas activas de empleo o del INEM, puesto que se van a financiar con el dinero que hasta ahora iba destinado a estimular la contratación temporal y con el ahorro que se producirá por la reducción de prestaciones por desempleo al generarse más puestos de trabajo y el IRPF que estos generarán. En este sentido hay que destacar que con la nueva normativa desaparecen las subvenciones a tanto alzado por cada contratación y las dirigidas a contratos temporales. Se han modificado las destinadas a contratos fijos y se han mantenido las existentes para minusválidos.

### Nuevos contratos

El otro Real Decreto-Ley consagra legalmente lo pactado por los agentes sociales el pasado 28 de abril en el Acuerdo Interconfederal para la Estabilidad en el Empleo y la Negociación Colectiva. Como ya informábamos en nuestro anterior número, las principales novedades de la reforma laboral giran en torno a dos nuevas modalidades de contratación: indefinida y de formación. ■

Concha Hernández Cara-

## INCENTIVOS A LA CONTRATACION INDEFINIDA

### I. CONTRATACION INDEFINIDA INICIAL

COLECTIVOS	TIPO DE INCENTIVOS
<ul style="list-style-type: none"> <li>Jóvenes desempleados menores de 30 años.</li> <li>Parados de larga duración.</li> </ul>	Bonificación del 40% en la cuota empresarial a la Seguridad Social por contingencias comunes durante los dos primeros años del contrato
<ul style="list-style-type: none"> <li>Desempleados mayores de 45 años.</li> </ul>	60% de bonificación durante los dos primeros años y 50% durante el resto de la vigencia del contrato.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Mujeres en profesiones u oficios en los que se encuentren subrepresentadas (PLD).</li> </ul>	60% de bonificación durante los dos primeros años de la contratación.
<ul style="list-style-type: none"> <li>Minusválidos (*)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Subvención para la adaptación de puestos de trabajo o dotación de medios de protección personal hasta 150.000 ptas.</li> <li>Subvención de 500.000 ptas. por cada contrato celebrado.</li> </ul> Bonificación de las cuotas empresariales de la S.Social, incluidas las de accidentes de trabajo y enfermedad profesional y las cuotas de recaudación conjunta durante toda la duración del contrato en las siguientes cuantías: 70% por cada trabajador contratado < de 45 años. 90% por cada trabajador contratado > de 45 años.

### II. TRANSFORMACION DE CONTRATOS TEMPORALES EN INDEFINIDOS

<ul style="list-style-type: none"> <li>Cualquier contrato temporal vigente en el momento de entrada en vigor de la norma que se convierta en indefinido.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bonificación del 50% de la cuota empresarial a la Seguridad Social por contingencias comunes durante los dos primeros años del contrato.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Mayores de 45 años.</li> <li>Mujeres en profesiones u oficios en los que se encuentren subrepresentadas.</li> <li>Minusválidos (*)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La transformación dará derecho a los mismos incentivos que la contratación inicial, para estos tres colectivos.</li> </ul>

### III. TRANSFORMACION DE CONTRATOS FORMATIVOS, DE RELEVO Y DE SUSTITUCION DE ANTICIPO DE LA EDAD DE JUBILACION

<ul style="list-style-type: none"> <li>Jóvenes con contrato en prácticas o aprendizaje y para la formación cualquiera que sea la fecha de su celebración.</li> <li>Trabajadores con contrato de relevo.</li> <li>Trabajadores con contrato de sustitución por anticipo de la edad de jubilación.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bonificación de un 50% de la cuota empresarial por contingencias comunes a la Seguridad Social durante los dos primeros años del contrato.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Minusválidos (*) con contratos en prácticas o aprendizaje y para la formación cualquiera que sea la fecha de su celebración.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reducción, durante la duración del contrato, del 50% de la cuota empresarial de la S.S. correspondiente a las contingencias comunes, siempre que el contrato se celebre a tiempo completo.</li> <li>La aportación a la S.S será el 50% de la prevista para los contratos de aprendizaje.</li> </ul>

(\*) El régimen de incentivos aplicable a los trabajadores minusválidos no sufre alteración.

**Nota:** Se deroga la incentivación de la contratación temporal, excepto para la que afecte a los trabajadores minusválidos.



**Nuevas medidas para mejorar el control, la eficacia y la transparencia**

## **OBJETIVO**

# **ACABAR CON EL FRAUDE EN LA INCAPACIDAD TEMPORAL**

A partir del próximo mes de junio darse de baja en el trabajo por enfermedad, simular esta cuando está a punto de agotarse el subsidio por desempleo, simultanear el cobro de prestaciones sociales con una actividad remunerable, rellenar inadecuadamente los formularios, en definitiva, utilizar cualquiera de las modalidades de fraude que existen en las bajas laborales, le va a resultar más difícil a aquellos que pretendan recurrir a ellas y a aquellos que ya estaban abusando. El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha puesto en marcha dos nuevas medidas legales para evitarlo, dentro de su campaña de lucha contra el fraude que pretende conseguir, en 1997, un ahorro de 180.000 millones de pesetas. Los responsables del Ministerio de Trabajo consideran que todo aquel que abusa del engaño en las bajas por incapacidad temporal no defrauda solo al Estado sino que lo hace, también, a todo el resto del colectivo de trabajadores y empresarios que, con sus cotizaciones, contribuyen al mantenimiento del Sistema de la Seguridad Social y del Estado del Bienestar.



**E**l Gobierno aprobó, a finales del mes de abril, dos nuevas normas, con carácter de Real-Decreto, aparecidos en el Boletín Oficial del Estado el día 24 del citado mes, encaminadas a mejorar el control y la gestión de las bajas laborales y los mecanismos de acceso a la prestación por incapacidad temporal (IT). Ambas medidas se enmarcan dentro de la campaña de lucha contra el fraude y la morosidad que desarrolla el Ministerio de Trabajo y Asunto Sociales, con la que, en 1997, prevé conseguir un ahorro global superior a

los 180.000 millones de pesetas. La primera de las medidas modifica el Reglamento General de Colaboración con las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social y la segunda regula determinados aspectos de la gestión y control de la prestación por Incapacidad Temporal.

### **Potenciar el Papel de las Mutuas**

Hasta la firma de este nuevo Decreto, las Mutuas de Acci-





dentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social tenían ya competencias en la gestión de la Incapacidad Temporal (IT) desde 1995, según se estableció en la Ley de Presupuestos de aquel año. La experiencia ha demostrado que la normativa vigente se había quedado insuficiente y la realidad exigía dar un paso más para conseguir una gestión más eficaz en la prestación de la IT por parte de dichas entidades. En la Ley de Acompañamiento de los Presupuestos del presente año se requería que se

desarrollara la capacidad de propuesta de altas y bajas por parte de los servicios médicos de las mutuas, garantizando al mismo tiempo la confidencialidad de los datos personales de los trabajadores afectados. Dicho objetivo se cumple ahora mediante la nueva norma aprobada. Según ésta las Mutuas que tengan concertados acuerdos con empresas o trabajadores autónomos para la gestión de las bajas laborales podrán declarar, denegar, suspender, anular o extinguir el subsidio realizados con anterioridad a que la

Mutua declare formalmente el derecho.

En el marco de la cooperación con el Instituto Nacional de la Salud (INSALUD) y los servicios de salud de las Comunidades Autónomas, las Mutuas podrán realizar los reconocimientos complementarios, pruebas médicas e intervenciones quirúrgicas que les sean solicitadas. Las Mutuas podrán también realizar pruebas e intervenciones quirúrgicas cuando haya lista de espera en los servicios públicos de salud y el interesado de su consentimiento. En defini-

tiva, según especifica la nueva normativa, "Las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social deberá asumir la cobertura de las prestaciones económicas en favor de los trabajadores por cuenta propia adheridos a las mismas en situación de incapacidad temporal con igual alcance que las entidades gestoras de la Seguridad Social, con sujeción a las normas reguladoras para dicha prestación del Régimen de la Seguridad Social en que estén encuadrados los trabajadores afectados. La financiación de las funciones y actividades atribuidas a las Mutuas en virtud de lo mencionado se efectuará mediante entrega a las mismas, a través de la Tesorería de la Seguridad Social, de la parte de la cuota que determine el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales."

Este destacado papel de que se quiere dotar a las Mutuas con esta nueva normativa viene determinado por su demostrada agilidad en los procesos que hasta ahora han gestionado. Según datos del Ministerio de Trabajo, los procesos de incapacidad temporal gestionados por las Mutuas tienen una duración media inferior no sólo a los gestionados por el Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS) en pago directo, sino también a los de colaboración de las empresas mediante pago delegado. La duración media de los procesos de incapacidad temporal que gestionan las Mutuas por contingencias profesionales es de 23,30 días. En los procesos derivados de contingencias comunes la duración media aumenta situándose en 36,66 días.

Por contra, la duración media estimada de los procesos de baja gestionados por el INSS en el pago delegado es de 47 días, frente a los 193 de media del pago directo.

### **71.000 millones gastaron las Mutuas en IT en 1996**

El sector de las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Se-



## El gasto de la Seguridad Social en Incapacidad Temporal alcanzó, en 1996, los 510.658 millones de pesetas.

Seguridad Social registró en 1996, por incapacidad temporal, un gasto aproximado de 71.000 millones de pesetas. El gasto total en IT, durante ese mismo año, ascendió a 582.000 millones, con un coste medio de 3.900 pesetas por persona y día. Las 32 Mutuas que existen en España tienen bajo régimen de incapacidad temporal en la actualidad a 8.983.114 trabajadores, de los cuales 7.677.792 sólo tienen protegidas las contingencias profesionales y 1.301.952 están acogidos tanto a la protección por contingencias comunes como profesionales. Otros 3.370 trabajadores por cuenta propia se han acogido a la cobertura de las Mutuas.

El gasto del Instituto Nacional de la Seguridad Social por incapacidad temporal, en pago directo y en pago delegado, alcanzó en 1996 los 510.658 millones. De ellos, 277.718 millones correspondieron a las incapacidades temporales directamente tramitadas por el INSS y los restantes 232.940 millones al pago realizado por las empresas delegadamente. El incremento interanual con respecto al año 1995 fue de 1,09%.

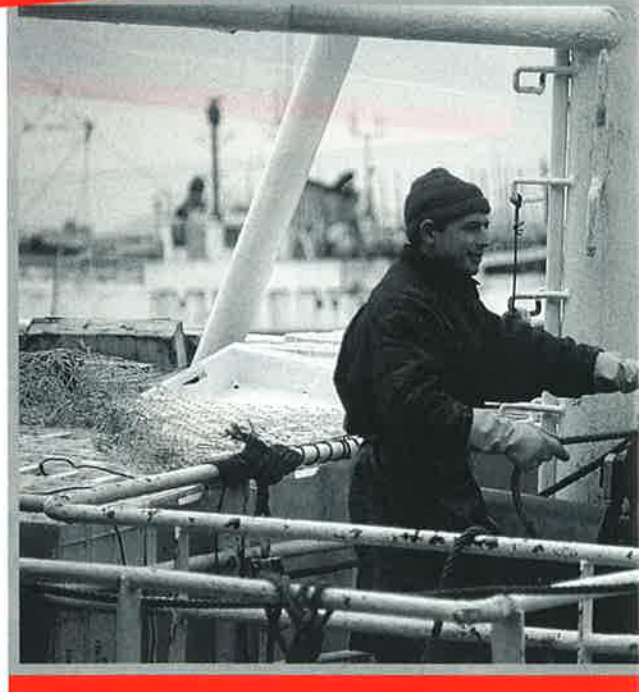
### Mayor control en las bajas

El segundo Real Decreto aprobado por el Gobierno y que entrará en vigor a finales del próximo mes de junio tiene como objetivo dotar a la gestión de la Incapacidad Temporal de más eficacia y transparencia, evitando los riesgos de posibles frau-

des y garantizando los derechos de los beneficiarios de la prestación. Desde el próximo mes de junio, los partes de baja o alta médica tendrán que ser más rigurosos y susceptibles de ser informatizados. Deberán contener, en el original y en la copia que se entrega a la entidad gestora o mutua, el diagnóstico y descripción de las limitaciones en la capacidad del trabajador, así como la previsión de duración del proceso patológico.

Los partes de confirmación de la baja se extenderán al cuarto día del inicio de la situación de incapacidad temporal y, sucesivamente, mientras la misma se mantenga, cada siete días contados a partir del primer parte de confirmación. En el caso de que la incapacidad derive de un accidente de trabajo o enfermedad profesional, el parte de confirmación de la baja se extenderá a los siete días naturales siguientes al inicio de la incapacidad y, sucesivamente, cada siete días, a partir del primer parte de confirmación. El tercer parte de confirmación de la baja irá acompañado de un informe médico complementario, expedido por el facultativo que extienda aquel, en el que se recojan las dolencias padecidas por el trabajador, el tratamiento médico prescrito, la evolución de las dolencias y su incidencia sobre la capacidad funcional del interesado y la duración probable del proceso. Dicho informe médico complementario deberá acompañar un cuarto parte de confirmación. Los partes de alta médica se extenderán tras el reconocimiento del trabajador por el correspondiente facultativo y deberán contener el resultado de dicho reconocimiento y la causa del alta médica.

En las bajas prolongadas la inspección médica del servicio público de salud correspondiente estará obligada a emitir trimestralmente un informe de control de la incapacidad. A partir de los 18 meses se exigirá un informe médico del INSS. Los partes médicos de incapacidad temporal se confeccionarán con arreglo a un modelo que permita su gestión informatizada con participación coordinada de los Servicios Públicos de Salud, la Entidades Gestoras de la Seguridad Social, la Mutuas de Acci-



identes de Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social.

Por su parte las entidades gestoras de la Seguridad Social o las Mutuas podrán realizar actividades encaminadas a comprobar la autenticidad de la enfermedad. Para ello, podrán acceder a los informes y diagnósticos sobre situaciones de IT. Los datos de carácter reservado podrán cifrarse, mediante claves reservadas. De forma que quede garantizado el derecho a la intimidad de los trabajadores afectados. También podrán requerir a los trabajadores de baja para que se sometan a reconocimiento médico y su negativa dará lugar a la formulación de la

correspondiente propuesta de alta.

### Seis modalidades de fraude

El Ministerio de Trabajo ha detectado la existencia de varias modalidades de fraude en la Incapacidad Temporal. Simular una enfermedad cuando está a punto de agotarse la percepción del subsidio de desempleo; simultanear el cobro de la prestación con una actividad remunerada; cobrar la incapacidad temporal en lugar de la permanente por ser aquélla más alta; presentar la incapacidad temporal como fruto de un accidente; cumplimentar mal los formula-





rios y comprar la prestación son la seis formas más frecuentes de engañar a la Administración que gasta al año en concepto de IT 582 millones de pesetas.

Dentro de estas modalidades de fraude la simulación de la enfermedad es una de las más frecuentes. El trabajador aparenta o exagera, desde el punto de vista clínico, el padecimiento de una patología que justifique la obtención de los correspondientes partes de baja y confirmación. Esta es la modalidad de fraude que tiene mayor impacto económico en la prestación y su existencia se refleja en la concentración del gasto en determinadas situaciones y regímenes de la Seguridad Social. Es fre-

cuente que el trabajador acceda a la IT justo antes de la extinción de una relación laboral o inmediatamente antes de concluir la cobertura del paro. Más del 95% de las prestaciones de IT abonadas por el INSS a trabajadores del Régimen General se encuentran en alguno de estos supuestos. Según las estimaciones del INEM, el número de perceptores de IT en desempleo se incrementó entre 1988 y 1996 en un 154,93% y el gasto por este mismo concepto en un 566,22%.

Otra forma de fraude es que durante el período de baja el empleado continúa trabajando, bien en la misma empresa, bien en otra distinta. En algunos casos puede existir connivencia entre empresa y trabajadores, que utilizan la IT en momentos de descenso de la producción o menos trabajo. Para ello cuentan con la facilidad con que algunos médicos del sistema conceden las bajas.

En los regímenes autónomos y del servicio doméstico el fraude más frecuente es lo que se conoce como la "compra" de la prestación. Si la posibilidad de obtener la baja médica es elevada, la IT es rentable, pues se cobra más que en el paro. Con el cobro de la prestación se "recu-

pera" la cuota pagada por el beneficiario al empresario con el que se está en connivencia.

### La duración de una gripe

Otra de las comprobaciones que ha realizado la Inspección del Ministerio de Trabajo ha sido la diferente duración que una enfermedad común como la gripe tiene según en la provincia en que se produce y según el régimen al que se esté afiliado. Así hay provincias como Granada y Huelva, donde un proceso de incapacidad temporal, es decir, una baja laboral, dura de media más de 300 días mientras que en otras provincias como Guadalajara, Burgos, Logroño y Almería dura menos de 120 días. De los estudios comparativos realizados por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales se desprende que el número de perceptores y la duración media de los procesos de bajas laborales por enfermedad o accidente varía considerablemente en función de la comunidad autónoma en la que se producen.

Por cada 1.000 afiliados, Galicia y Murcia son las comunidades con mayor número de perceptores de incapacidad temporal, sobrepasando los 25; Andalucía, Valencia, Canarias, Baleares, y Castilla-La Mancha, tienen entre 20 y 24 beneficiarios de la prestación; en Cataluña, Navarra, Extremadura, Asturias, Cantabria y Melilla entre 15 y 19 afiliados de cada 1.000 reciben esta prestación; en Castilla-León y el País Vasco, de 11 a 15 perceptores; y en la comunidad de Madrid, Aragón, la Rioja y Ceuta, menos de 10.

Por provincias, destacan Sevilla, Málaga, Granada, Lugo, Orense, Pontevedra y Murcia, donde de cada 1.000 afiliados a la Seguridad Social más de 25 se encuentran de baja. En Huelva, Córdoba, Valencia, La Coruña, Toledo, Ciudad Real y Albacete, entre 20 y 24 perciben la prestación de incapacidad temporal. Les siguen Cáceres, Badajoz, León, Santander, Oviedo, Cuenca, Melilla, Bilbao, Pamplona, Alicante, Lérida, Barcelona, Gerona, Cádiz, Almería y Jaén, en las que entre 15 y 19 afiliados están de baja laboral.

Esta proporción se recorta entre 10 y 14 en Ávila, Sala-

## Para acabar con las variadas modalidades de fraude en la IT, el Ministerio de Trabajo va a exigir más rigurosidad en los partes médicos de baja y de alta.

manca, Zamora, Palencia, Valladolid, Soria, Guadalajara, Huesca, Tarragona y Castellón. Mientras en Madrid, Segovia, Burgos, Logroño, Zaragoza, Teruel, San Sebastián, Vitoria y Ceuta menos de 10 de cada mil afiliados están de baja.

En cuanto a la duración de los procesos, Andalucía es la comunidad en la que se superan los 250 días de baja como término medio; Valencia, Castilla-La Mancha, Baleares y Ceuta se encuentran entre los 211 y los 220 días; en Cataluña, Extremadura, Galicia, Canarias y Melilla los procesos se prolongan entre 190 y 210 días; la duración es menor en Madrid, Aragón, Navarra y Cantabria, que se encuentran entre los 151 y los 180 días; y las comunidades con menor tiempo de duración en un proceso de IT son La Rioja, el País Vasco, Castilla-León y Asturias, que no alcanzan los 150 días.

Por regímenes, la Empleadas de Hogar superan los 253 días de media de baja. En el Régimen General, por situaciones de extinción de la relación laboral y procedentes del desempleo principalmente, se sobrepasan los 238 días. En el régimen Agrario, por cuenta ajena y cuenta propia, la duración media es de 223 y 214 días, respectivamente. Por último, los Autónomos permanecen una media de 168 días de baja. ■

Concha H. Carazo.

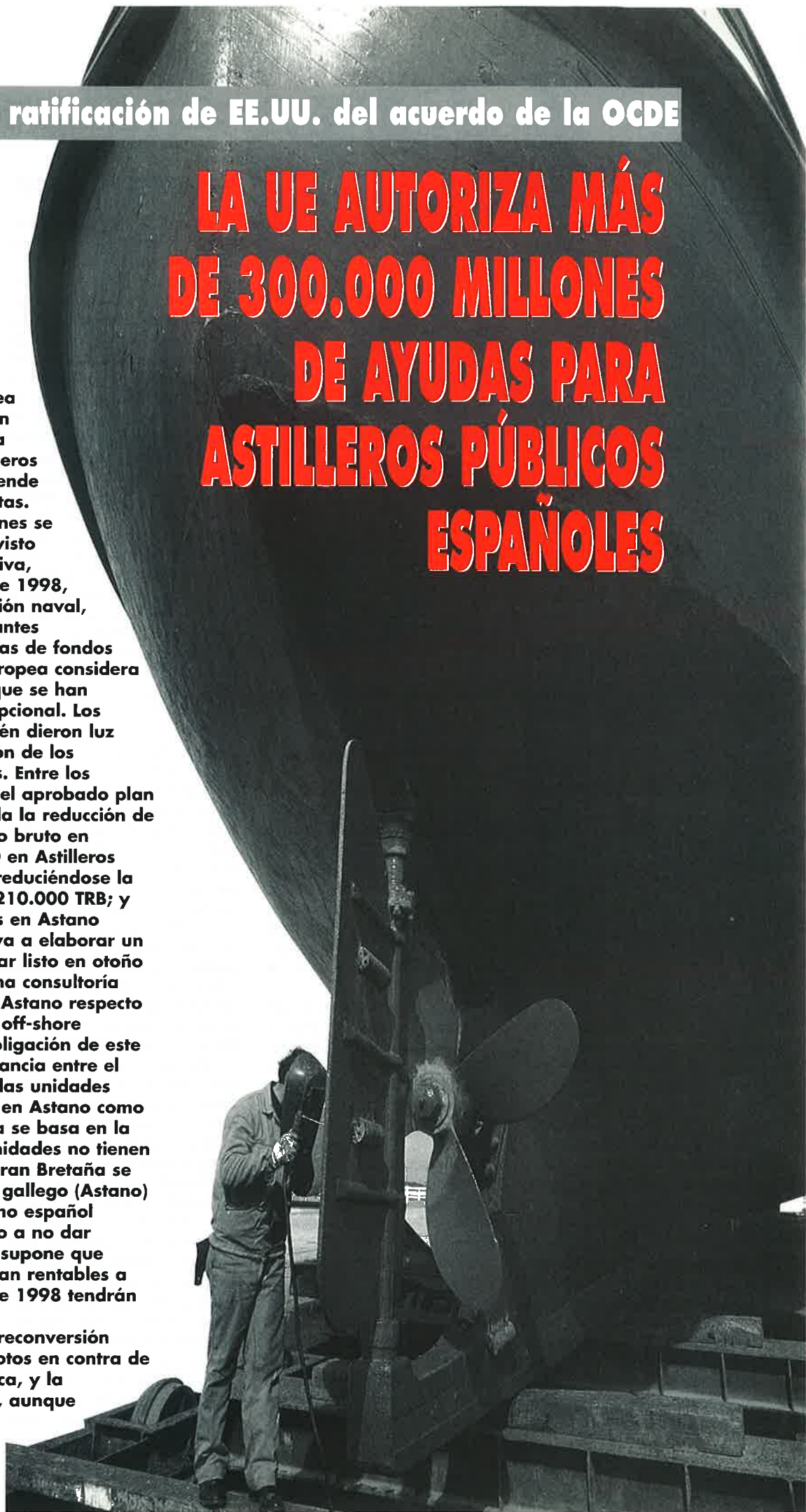


**Ante la no ratificación de EE.UU. del acuerdo de la OCDE**

# **LA UE AUTORIZA MÁS DE 300.000 MILLONES DE AYUDAS PARA ASTILLEROS PÚBLICOS ESPAÑOLES**

El Consejo de Ministros de Industria de la Unión Europea autorizó a finales de abril un montante de ayudas para la reestructuración de los Astilleros públicos españoles que asciende a 318.112 millones de pesetas. De esta cifra, 183.084 millones se han aprobado según lo previsto para España en la VII Directiva, ampliada hasta diciembre de 1998, sobre ayudas a la construcción naval, y los 135.028 millones restantes corresponden a otras partidas de fondos públicos que la Comisión Europea considera como ayudas de Estado, y que se han aprobado con carácter excepcional. Los ministros de Industria también dieron luz verde al plan de reconversión de los Astilleros públicos españoles. Entre los compromisos adquiridos en el aprobado plan de reconversión se contempla la reducción de 30.000 toneladas de registro bruto en Astilleros públicos, y 17.500 en Astilleros privados (47.500 en total), reduciéndose la capacidad de producción a 210.000 TRB; y no volver a construir buques en Astano (Ferrol). En este sentido, se va a elaborar un informe, que tendrá que estar listo en otoño de este año, por parte de una consultoría independiente del futuro de Astano respecto a la construcción de buques off-shore (plataformas móviles). La obligación de este informe surgió de la discrepancia entre el Reino Unido, que considera las unidades off-shore que se construyen en Astano como barcos, mientras que España se basa en la VII Directiva, donde estas unidades no tienen clasificación de buques. Si Gran Bretaña se sale con la suya, el astillero gallego (Astano) tendrá que cerrar. El Gobierno español también se ha comprometido a no dar ninguna ayuda más, lo que supone que aquellas factorías que no sean rentables a partir del 31 de diciembre de 1998 tendrán que cerrarse.

El acuerdo sobre el plan de reconversión español se obtuvo con los votos en contra de Suecia, Finlandia y Dinamarca, y la abstención de Gran Bretaña, aunque en realidad era contraria.







Las ayudas permitidas por la UE pretenden contrarrestar la no ratificación por parte de los Estados Unidos del acuerdo internacional de la OCDE de diciembre de 1994, en donde se contempla la eliminación progresiva de las ayudas públicas a los Astilleros hasta diciembre de 1998, fecha en la que desaparecerán totalmente.

**L**A autorización de las ayudas por parte del Consejo de Ministros de Industria de la UE a los astilleros públicos españoles es un paso indispensable en el objetivo fijado por el Gobierno español de situar a la División de la Construcción Naval (DCN) en condiciones de alcanzar la viabilidad a finales de 1998. Los obstáculos para llegar hasta aquí han sido bastantes, puesto que existían muchas reticencias por parte de las autoridades comunitarias sobre el futuro del sector naval en España.

La aprobación de estas ayudas han supuesto muchos compromisos por parte del Gobierno español, entre las que cabe destacar la puesta en marcha del nuevo marco laboral firmado con los sindicatos, que estará vigente hasta finales de 1998, y en el que se contempla la contención salarial, simplificación de categorías profesionales, simplificación y unificación de conceptos retributivos, mayor flexibilidad horaria, y mejor aprovechamiento de la jornada laboral; ajustar la capacidad productiva anual de 240.000 a 210.000 TRBC en los astilleros públicos, y de 160.000 a 142.500 TRBC en los privados; suprimir las ayudas a los astilleros

públicos; separar cada astillero como centro de costes y beneficios; continuar con la actividad de Astano, exclusivamente como constructor de unidades offshore y como reparador de buques.

Uno de los puntos por resolver sobre el Plan Estratégico de Competitividad de los Astilleros públicos, firmado en octubre de 1995, era el nuevo marco de relaciones laborales aproba-

do tras año y medio de negociaciones en marzo de 1997, y que era condición "sin ecuánim" para que Bruselas diera luz verde a las ayudas a AESA. En este sentido, se había detectado por parte de la Dirección de Astilleros Españoles un gran absentismo (19%) e improductividad. Desde 1995, la Dirección de Astilleros venía insistiendo en la necesidad de adoptar todas las medidas contempladas en el

PEC, entre ellas el marco laboral, puesto que en su defecto peligraba el futuro del Grupo, de los puestos de trabajo, así como el cumplimiento de los compromisos exigidos por la UE.

Para el ministro de Industria, Josep Piqué, la aprobación de las ayudas al plan da una perspectiva de futuro al sector en España; también aseguró no tener ninguna preocupación respecto al único punto abierto: el hecho de que Astano pueda continuar produciendo plataformas móviles (OFF-SHORE), algo que la Comisión Europea decidirá en otoño una vez elaborado un informe al respecto por parte de una consultoría independiente.

## PLAN ESTRATÉGICO DE COMPETITIVIDAD

### DE ASTILLEROS ESPAÑOLES DE 1995

● Su principal objetivo es alcanzar la rentabilidad en cada uno de los centros de la DCN en 1998. Después no podrá recibir aportaciones económicas del Estado.

● La reducción de la plantilla se realizará mediante 3.850 prejubilaciones y 130 bajas incentivas pactadas por ambas partes. En las prejubilaciones se garantiza el 76% del salario bruto, un período de congelación de dos años y, posteriormente, una revalorización del 2,5% anual hasta los 65 años. El número de trabajadores será de 6.150.

● Los prejubilados se beneficiarán de la Ley de Industria, es decir, una vez que lleguen a la edad reglamentaria (65 años) recibirán la misma jubilación que si hubieran estado en activo.

● Todos los centros permanecerán abiertos.

● Se rejuvenecerán las plantillas. La empresa se compromete a crear hasta un máximo de 1.200 trabajos entre enero de 1999 y diciembre del 2.000 siempre que se cumplan los objetivos de rentabilidad previstos para 1998.

### Ayudas por más de 300.000 millones

De los 318.112 millones de pesetas permitidas por el Consejo de Ministros de Industria de la UE a finales del mes de abril están incluidos aquellos fondos que habían sido objeto de un procedimiento incoado por la Comisión, y que ha recibido luz verde por parte de las autoridades comunitarias.

Del total de ayudas, 183.084 millones se concedieron según lo previsto para España en la VII Directiva sobre ayudas a la construcción naval, que se ha prorrogado has-



## NUEVAS MEDIDAS

## DEL PLAN DE

## RECONVERSIÓN

## APROBADO POR LA

## UNIÓN EUROPEA

## EN ABRIL DE 1997

▶ **Se han aprobado ayudas para la reestructuración de los astilleros públicos españoles por un importe de 318.112 millones de pesetas. A cambio, el Gobierno español se ha comprometido a:**

▶ **Suprimir las ayudas a los astilleros públicos después del 31 de diciembre de 1998.**

▶ **Ajustar la capacidad productiva anual de 240.000 a 210.000 TRBC en los astilleros públicos, y de 160.000 a 142.500 TRBC en los privados.**

▶ **Poner en marcha el nuevo marco de relaciones laborales firmado con los sindicatos, que contempla la contención salarial, simplificación de categorías profesionales, simplificación y unificación de conceptos retributivos, mayor flexibilidad horaria y mejor aprovechamiento de la jornada laboral.**

▶ **Continuar con la actividad de Astano, exclusivamente como constructor de unidades off-shore y como reparador de buques. La construcción de las plataformas móviles (offshore) quedará a la espera del informe que tiene que elaborar una consultoría independiente para el otoño.**

▶ **Separar cada astillero como centro de costes y beneficios.**

▶ **Continuar e intensificar todas las actuaciones de mejora de la organización y gestión de los astilleros públicos.**

ta diciembre de 1998 debido a la no ratificación por parte de Estados Unidos del Acuerdo de la OCDE, por el que se prohíben ayudas a los Astilleros Públicos, y que debía estar en vigor desde el 1 de enero de 1996. Estos 183.084 millones se desglosan en:

- 89.104 millones por compensaciones de pérdidas ya aprobadas.

- 80.000 millones por ayudas sociales para el período 1995-1998.

- 10.000 millones por ayudas a la inversión para el período 1995-1998.

- 3.980 millones por ayudas sociales de 1991 y 1993.

Los 135.028 millones restantes corresponden a otras partidas de fondos públicos que la Comisión Europea considera como ayudas de Estado, y que se han aprobado con carácter excepcional. El reparto de estas ayudas es:

- 62.028 millones por pagos de intereses en el período 1988-1994.

- 58.000 millones por créditos fiscales del período 1995-1999.

- 15.000 millones por aportación de capital en 1997 (aspecto realmente nuevo para compensar las desviaciones de pérdidas).

Además de las ayudas a España, el Consejo de Ministros de la UE ha aprobado ayudas para los astilleros alemanes y griegos.

Respecto a una encuesta de la Comisión sobre ayudas de Estado en la UE, se pone de manifiesto las disparidades entre los distintos Estados miembros en la evolución del volumen de ayudas a la industria, que disminuye en ocho -Grecia, Portugal, y España, entre otros- y se incrementa en cuatro -Irlanda, Dinamarca, Alemania y Francia-. En conjunto las ayudas se han incrementado en los países centrales, por el contrario en los periféricos ha disminuido, con la excepción de Irlanda, con efectos contrarios a la convergencia. España y el Reino Unido han sido los países que más han



**La Comisión Europea presentará el borrador de un nuevo marco legal, más estricto con las ayudas al sector naval, en septiembre de este año.**

disminuido su volumen de ayudas a la industria.

La posición española propugna una reducción no lineal de los niveles de ayuda para conseguir los objetivos de convergencia real, así como un mayor control de las mismas y asegurar la coordinación de las políticas comunitarias de competitividad industrial y de reforzamiento de la cohesión económica y social.

### Revisión del PEC

En el otoño del año pasado, Astilleros Españoles hizo una revisión del Plan Estratégico de Competitividad (PEC) para reconducirlo, ya que se estaban produciendo una serie de desviaciones importantes en los objetivos marcados, que de continuar así harían imposible el objetivo de que se alcan-

zara la rentabilidad en 1998. Durante el mes de septiembre y octubre de 1996 se estuvo analizando las causas de dichas desviaciones para poder corregirlas; de los 20.000 millones de pérdidas previstos en el PEC para 1996, se superó hasta alcanzar una cifra de 30.000 millones de desviaciones, un 50% superior a lo previsto en la firma del plan en 1995.

Pese a que la cartera de pedidos durante 1996 alcanzó una cifra récord, el Grupo AESA volvió a perder más dinero de lo previsto; la causa no es otra que ni los márgenes ni los costes se ajustaron a los previsto puesto que muchos pedidos se firmaron a la baja de precios, sin cubrir costes en muchos casos. En ocasiones, el coste real de un barco se pagó al 50% por parte del arma-





## LA CONSTRUCCIÓN NAVAL EN LOS ÚLTIMOS DIEZ AÑOS

### NUEVOS CONTRATOS

Año	Nacional		Exportación		Total	
	GT	CGT	GT	CGT	GT	CGT
1986	59.566	158.500	11.715	47.010	71.281	205.510
1987	131.783	281.640	256.302	219.974	388.085	501.614
1988	217.087	229.852	293.145	243.101	510.232	472.953
1989	38.351	103.568	698.743	408.506	736.874	513.074
1990	54.808	63.462	220.502	371.641	275.310	435.103
1991	28.687	77.588	109.569	86.109	138.256	163.897
1992	1.709	5.164	267.296	166.582	269.005	171.746
1993	32.962	55.285	256.034	143.118	288.996	198.403
1994	15.505	40.525	394.655	287.093	410.160	327.618
1995	27.996	57.966	322.498	292.515	350.494	350.481
1996	16.352	51.084	270.649	268.759	287.001	319.843

### CARTERA DE PEDIDOS

Año	Nacional		Exportación		Total	
	GT	CGT	GT	CGT	GT	CGT
1986	147.521	277.661	197.755	186.540	345.276	464.201
1987	183.224	384.168	291.569	254.325	474.793	638.493
1988	270.532	364.487	545.223	449.315	815.755	813.802
1989	253.785	287.324	1.060.487	698.723	1.314.272	986.047
1990	164.294	168.490	1.053.143	877.159	1.217.437	1.045.649
1991	42.262	112.387	883.643	756.438	925.905	868.825
1992	32.406	79.486	631.837	534.803	664.243	614.289
1993	43.547	87.630	568.531	409.733	612.078	497.363
1994	52.005	102.785	801.348	532.924	853.353	635.709
1995	42.826	84.358	738.387	622.884	781.213	707.242
1996	25.098	62.762	607.479	582.199	632.577	644.961

dor. Fuentes de Astilleros Españoles ratificaron en su día la urgencia de resolver esto y adoptar nuevas medidas en los próximos dos o tres años. El argumento de las desviaciones fue uno de los más importantes utilizados por Bruselas para intentar el cierre de algún centro, obstáculo que logró superar el Gobierno español aplicando otras medidas que no supusieran el cierre de ninguna factoría.

### Objetivo: mercado internacional

Fuentes del Ministerio de Industria han asegurado a la revista Mar que el objetivo principal de los Astilleros públicos españoles seguirá siendo el mercado internacional, ya que el mercado nacional no se decide a renovar la vieja flota española. Las cifras de los últimos años indican que el 90% de la cartera de pedidos se destina a los mercados exteriores, demostrando la atonía del mercado interior frente a la fuerte actividad existente más allá de nuestras fronteras. To-

## LA CONSTRUCCIÓN NAVAL ESPAÑOLA

### DESCIENDE UN 18 POR CIENTO

**Durante 1996 los astilleros españoles contrataron un total de 65 buques, nueve más que los realizados el año anterior. A pesar de ello, el ejercicio registró una caída del 18 por 100 de GT y del 9 por ciento de CGT frente a 1995, con una suma de 287.001 GT y 319.843 CGT. El principal mercado fue el de la exportación, a donde se destinaron 37 del total de buques contratados, aunque también supuso una caída del 16% y el 8% respectivamente. El liderazgo de los armadores extranjeros es algo generalizado en los últimos años, ante la fuerte atonía del mercado nacional.**

**Por tipos de barcos se contrataron 43 mercantes (28 para el mercado nacional y 37 para el de la exportación), con un descenso del 16 por 100 en GT; y 22 pesqueros (18 para el mercado nacional y 4 para la exportación) con un descenso del 48 por ciento.**

**Aunque en 1996 ha aumentado el número de contrataciones de nuevos barcos en los astilleros españoles ha disminuido la capacidad de los mismos. Las caídas más importantes, medidas en GT, se han producido en la demanda de pesqueros para armadores extranjeros (un 74 por 100) y la contratación producida en el segmento de mercantes nacionales.**

**Para el exterior, los tipos de barcos más demandados corresponden a 16 barcos para productores petrolíferos, seis ferries, y dos petroleros de doble casco. Y para el mercado nacional, son los barcos para productos petrolíferos, pesqueros y otros.**

**Las previsiones para el ejercicio de 1997 son positivas, debido fundamentalmente a la prórroga de ayudas, y a la previsible puesta en marcha de un Fondo de Garantías con apoyo estatal, que posibilitaría la construcción de nuevas unidades y la reconstrucción de la Marina Mercante.**

do esto viene a confirmar la destacada presencia de AESA en el mercado internacional y garantiza su carga de trabajo para los distintos centros hasta finales de 1998. Los astilleros públicos españoles son pioneros en la construcción de buques de alta tecnología, y, hoy por hoy, líderes gracias al número de unidades construidas. Para Astilleros Españoles uno de los elementos claves de recuperación ha sido la política comercial puesta en marcha desde 1988, y ahora se están recogiendo los frutos.

Otro mercado estratégico para Astilleros Españoles es el de los ferries, por la complejidad que requieren ese tipo de construcciones y porque tiene un valor añadido, y en donde podemos ser competitivos. Desde las nuevas normas de seguridad para los ferries establecidas por la OMI se pretende aumentar la presencia de AESA en este mercado, ante la posibilidad de nuevos pedidos, especialmente en el norte de Europa. ■

I. Otero.





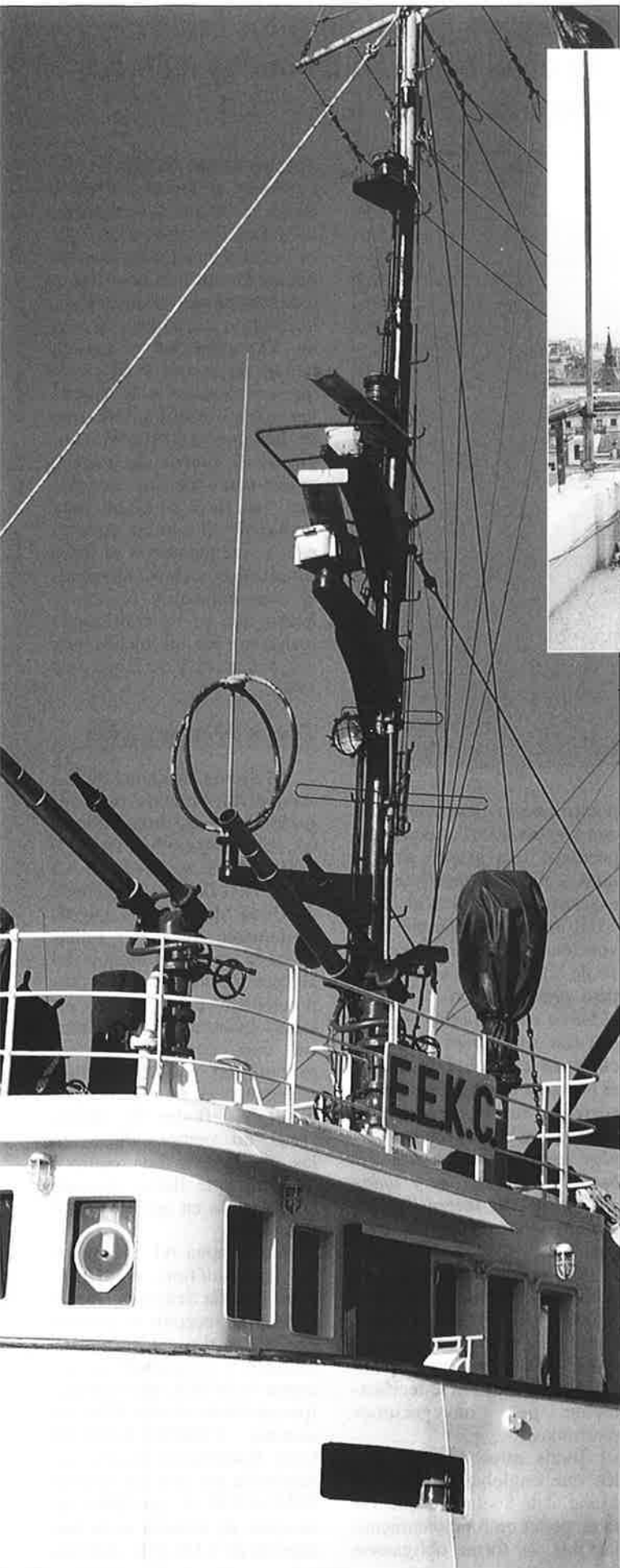
**El nuevo Sistema Mundial de Socorro y el convencional coexistirán más allá de 1999.**

# **MARINA MERCANTE GARANTIZARÁ LAS COMUNICACIONES DE TODOS LOS BUQUES**

El nuevo Sistema Mundial de Socorro (GMDSS), de obligada implantación a partir de febrero de 1999 para todos los buques de más de 300 GT, y tras un período de transición de 7 años, va a suponer una nueva era en las comunicaciones y en la seguridad en la mar. Este sistema, introducido por el procedimiento de "aceptación tácita" sin objeción alguna, es la cumbre de 60 años de trabajo para mejorar las comunicaciones marítimas especialmente en las de socorro y seguridad a través de las tecnologías terrestres y por satélite más modernas. Con la nueva tecnología se supera la era de la radiotelegrafía con más de 100 años de antigüedad, y se entra de lleno en la época de la radiotelefonía avanzada y las comunicaciones vía satélite. Los equipos electrónicos que deberán implantarse a bordo se establecerán en relación a las zonas en las que se navega (A1, A2, A3, A4). Ante las reticencias planteadas por los oficiales radioelectrónicos que pedían una moratoria del SMSSM hasta el 2008, la Dirección General de la Marina Mercante, sensibilizada ante esta cuestión, garantizará la coexistencia del nuevo sistema con el convencional para que ningún buque quede sin cobertura de comunicaciones de socorro después del 1 de febrero de 1999.







**E**N el Convenio de Hamburgo (1979) sobre búsqueda y rescate se exigió la creación de un nuevo sistema de comunicaciones de socorro y seguridad. La Organización Marítima Internacional (OMI), creó un grupo de trabajo, y a finales de 1988 aprobó una serie de enmiendas al Convenio Solas de 1974 que modificaban el Capítulo IV del Convenio Internacional sobre la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS), y en el que se adoptó la implantación del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM), cambios que se vieron plasmados en la normativa nacional. Este nuevo sistema mundial automatizará y mejorará las comunicaciones de emergencia en la navegación mundial y las operaciones de coordinación de salvamento, según los organismos internacionales. *“Este nuevo sistema se diseñó para evitar las dificultades de la radiotelegrafía por Morse, base del sistema de socorro marítimo desde principios de siglo”*, señalan fuentes de la DGMM.

Todos los buques de pasaje y los mercantes de tonelaje superior a las 300 TRB que na-

veguen por aguas internacionales deberán estar dotados de los equipos GMDSS-SMSSM en febrero de 1999. El período de transición comenzó el 1 de febrero de 1992 y, desde entonces, hasta el 1 de agosto de 1993 todos los buques debían disponer de receptores Navtex y radiobalizas de emergencia (EPIRBS), aunque los primeros sólo son obligatorios en los buques que naveguen por zonas cubiertas por el sistema Navtex. Los receptores Navtex, muy difundidos actualmente, cubren casi toda Europa, y transmite información sobre seguridad marítima (mensajes MSI) en la áreas de cobertura y, también pueden utilizarse para recibir mensajes de socorro tierra a buque. Esta transmisión automática no requiere un operador, sino que facilita mensajes meteorológicos y mensajes a los navegantes de importancia. *“Este sistema reemplaza la telegrafía. El Solas antiguo disponía de fonía y telegrafía, y ésta última requiere un operador para mandar mensajes codificados que se utilizan para pedir socorro o para la difusión de mensajes a los navegantes”*. El Navtex tiene unas horas prefijadas, y es imprescindible que los buques dispongan



## A finales de enero, la OMI adoptó la recomendación global para los Estados miembros de mantener el servicio de escucha en el canal 16 de ondas métricas (sistema convencional) después del 1 de febrero de 1999.

de un pequeño receptor que imprime los mensajes en un papel por lo que, como afirman expertos de la DGMM, es muy práctico al no ser preciso un operador a determinadas horas. **“Tenemos nuestras zonas de influencia cubiertas por cuatro trasmisores Navtex que trabajan en la frecuencia de 518 Khz en la parte baja de Onda Media, y cada una de las estaciones tienen una letra prefijada, con un código y un horario prefijado.**

El tipo de radiobaliza de emergencia o EPIRB, existentes funcionan con el sistema de satélites Cospas/Sarsat a 406 Mhz. En el futuro se espera implantar radiobalizas que funcionen con el sistema Inmarsat. A este respecto, Alemania está haciendo un enorme esfuerzo para desarrollar este tipo de radiobalizas, y si los buques navegan preferentemente en cabotaje, dentro de las zonas A1 cubiertas por VHF, deberán llevar también una radiobaliza de emergencia. Estas radiobalizas llevan un mensaje codificado con el nombre del buque, el número de teléfono del armador, y todos los detalles interesantes del barco, transmiten una señal de socorro ya sea por activación manual o automática al flotar después del hundimiento del buque. La señal de socorro es recibida por un satélite en la órbita polar del sistema COSPAS-SARSAT y retransmitida a una estación terrestre. La estación procesa la señal y facilita el nombre y situación geográfica del buque a los servicios de búsqueda y salvamento. Desde la Dirección General de la Marina Mercante apuntan que **“el problema con que nos encontramos aquí es que se producen muchas falsas alarmas provocadas por la mala manipulación o descuido en su utilización”**. Sin embargo, con el equipo de comunicaciones satélite, enviar un mensaje de socorro a través del sistema INMARSAT supone tan sólo pulsar un botón. El



mensaje será automáticamente enviado, facilitando el nombre del buque y su posición.

Otro de los elementos incorporados ha sido el respondedor radar, un aparato que se sitúa en las embarcaciones de emergencia, y cuando el radar de un buque incide con ese respondedor se detecta la señal en el radar del barco. **“Es una forma muy importante de agilizar el rescate”**, subrayan responsables de la Dirección General de la Marina Mercante.

También se introduce con el nuevo Sistema Mundial de Socorro la llamada selectiva digital (DSC), técnica para enviar de forma rutinaria un mensaje de socorro o seguridad. El mensaje de socorro puede ser enviado a todas las estaciones con sólo tocar un botón, que al pulsarlo transmite automáticamente un mensaje de autoidentificación que es recibido por todos los buques convenientemente equipados y por las estaciones radiocosteras dentro de su zona de cobertura. El sistema es selectivo

puesto que los mensajes pueden ser enviados a buques específicos o a grupos de buques, y el canal específico para este sistema digital es el 70 de VHF, frente al mensaje convencional en fonía del canal 16 de VHF, ambos específicos para pedir socorro. **“Cuando el barco se encuentre en peligro con sólo apretar una tecla, y sin necesidad de hablar, el mensaje llega a la estación costera, donde suena una alarma acústica, y en un display aparece el nombre del barco, su situación, y todos sus datos de interés”**, aseguran fuentes de Marina Mercante.

Y por último, Inmarsat, satélites creados específicamente para navegaciones marítimas, tienen el inconveniente de que resulta muy caro, y están creados específicamente para navegaciones marítimas.

Todos estos aparatos son los que engloban el Sistema Mundial de Socorro, y que trata de poner en funcionamiento la OMI, de forma obligatoria

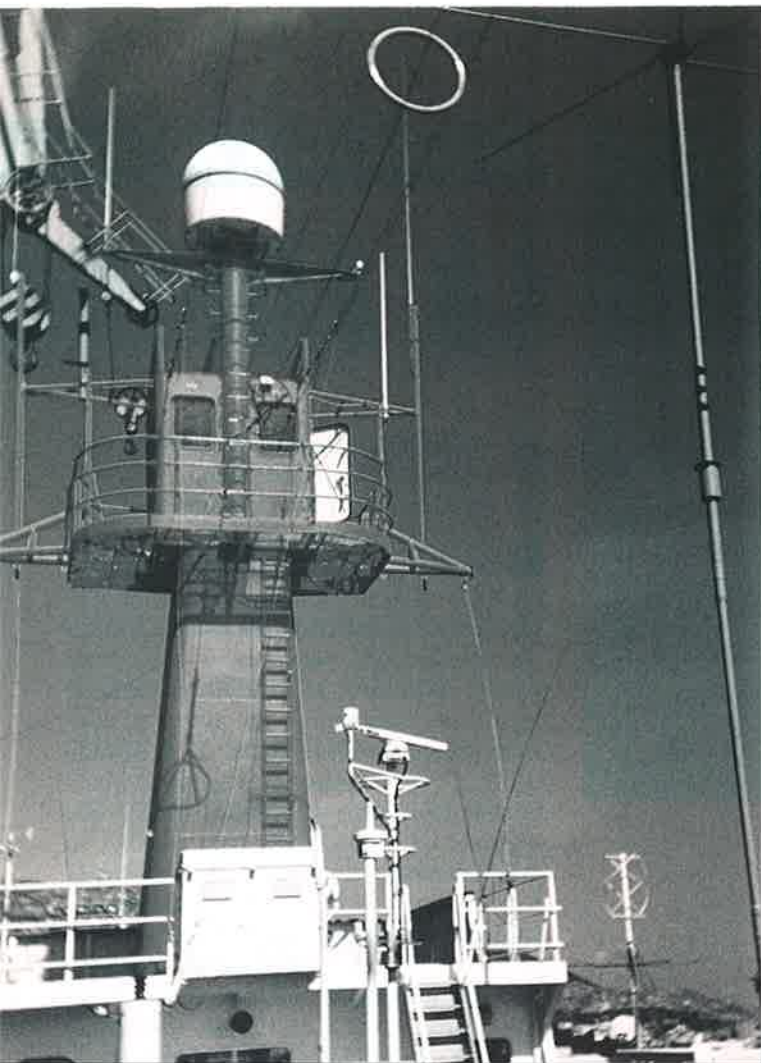
para los buques de más de 300 toneladas, en febrero de 1999. Desde la Dirección General de la Marina Mercante se reconoce la existencia de algunas lagunas, puesto que no cubre a todos los barcos ya que tan sólo afecta a los buques de más de 300 toneladas, y existen barcos de recreo y de pesca que no alcanzan esas toneladas. Desde Marina Mercante se dice que la OMI está recogiendo el clamor de muchos países como Canadá, que tienen una flota pesquera muy importante, por lo que nuestro país se preguntaba si se iba a simultanear ambos sistemas: el convencional y el nuevo, hecho que se ha confirmado recientemente, al menos una vez pasado el 1 de febrero de 1999.

### Zonas de navegación

El Sistema Mundial de Socorro divide las zonas de navegación en cuatro áreas diferentes: A1 (comprendida entre 20 y 30 millas de la costa), A2 (dentro del alcance de la banda de Onda Media (MF) aproximadamente unas 100 millas desde la costa), A3 (dentro del alcance de los servicios proporcionados por el sistema satélite geostacionario Inmarsat, con cobertura mundial, excepto en pequeñas zonas navegables en las regiones polares), A4 (todas las demás áreas no comprendidas en las anteriores). Los equipos que hay que llevar depende de las zonas en que navega el buque.

En la zona A1 es preciso un Radioteléfono de V.H.F. con Llamada Selectiva Digital (DSC); un receptor de guardia de DSC en el canal 70 de VHF (socorro y seguridad); un receptor NAVTEX; una radiobaliza satelitaria de 406 MHz del sistema COSPAS-SARSAT (esta Radiobaliza podría ser sustituida por una del sistema INMARSAT de 1,6 GHz); un receptor de escucha en la frecuencia de 2.182 kHz. Además





de estos equipos, todos los buques de pasaje deberán disponer de dos Respondedores de Radar de 9 GHz, tres equipos portátiles de VHF del SMSSM y de un equipo portátil de VHF de la banda aeronáutica de 121,5 y 123,1 MHz. Los de carga entre 300 y 500 toneladas deberán llevar un Respondedor de Radar y dos equipos portátiles de VHF, y los de carga mayores de 500 toneladas, dos respondedores de Radar y tres equipos portátiles de VHF.

Los barcos que naveguen por la zona A2 deberán llevar, además del equipamiento citado para la zona A1, un equipo de Ondas Hectométricas (MF), (radiotelefonía y Llamada Selectiva Digital) y un receptor de escucha en la frecuencia de socorro y seguridad de 2.187,5 kHz de Llamada Selectiva Digital.

Para la zona A3, los buques deben llevar los equipos de las zonas A1+A2 y un equipo de Ondas Hectométricas/Decamétricas (MF/HF) de radiotelefonía y Llamada Selectiva Digital (este equipo

puede ser sustituido por un terminal de satélite de INMARSAT), y un receptor de escucha en las frecuencias de socorro y seguridad de Llamada Selectiva Digital de 2.187,5 kHz y 8.414,5 kHz y por lo menos en otra frecuencia de socorro y seguridad de Llamada Selectiva digital de 4.207,5 kHz, 6.312 kHz, 12.577 kHz o 16.804,5 kHz.

Por último, para la zona A4, el equipamiento será similar al exigido para la zona A3 con la excepción de que el equipo de satélite de Inmarsat o la Radiobaliza satelitaria de Inmarsat no se aceptará en sustitución de la Radiobaliza del sistema COSPAS-SARSAT, ni del equipo de Ondas Hectométricas/Decamétricas (MF/HF), del que siempre deberán ir provistos.

Desde la Dirección General de la Marina Mercante se asegura que el futuro del sistema de comunicaciones será prácticamente al 100% satelitario, pero con comunicaciones abiertas. En este sentido, señalan que sería importante reconvertir a los radiotelegrafistas, conocedores de las comunicaciones, en un buen mantenedor de sus sistemas pero ahí tienen la palabra los armadores. *“La moratoria no tiene mucho sentido; lo que hay que tratar es de ir madurando el sistema nuevo e ir eliminando el antiguo de forma cautelosa. El nuevo sistema contribuye a tener sistemas superpuestos que dan mayor seguridad al conjunto, y que es necesario un rodaje”* aseguran fuentes de Marina Mercante.

En el período de sesiones del Subcomité de Radiocomunicaciones y Búsqueda de Salvamento (COMSAR 2) de la OMI, que tuvo lugar en Londres del 27 al 31 de enero de 1997, se trató entre otros asuntos de la implantación del SMSSM en los diversos países que son partes en el Convenio Solas.

Las principales objeciones que se hacen al SMSSM pueden resumirse en los siguientes puntos:

- Detección de elevado número de falsas alarmas.
- Bajo grado de implantación del Sistema en buques, e instalaciones de costa.

## Calendario del SMSSM

**El nuevo Sistema Mundial de Socorro se desarrolló en la OMI, y se introdujo mediante enmiendas a la Convención Internacional Solas de 1974, en octubre de 1988. Su entrada en vigor comenzó el 1 de febrero de 1992 en todos los buques de más de 300 GT, y en todos los buques de pasaje, sujetos a la Convención Solas.**

● **Para los buques construidos antes del 1 de febrero de 1995.**

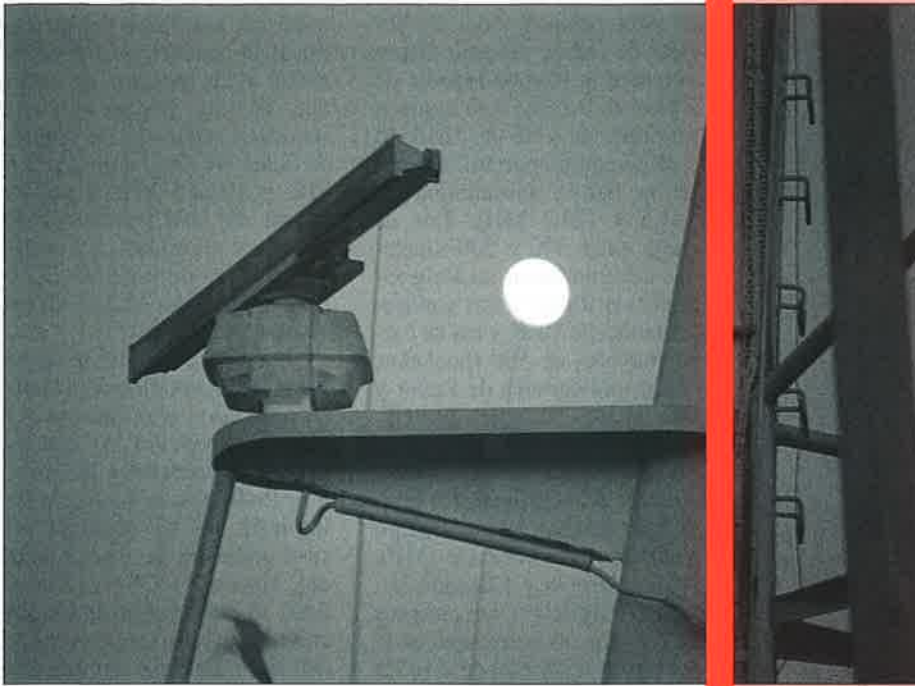
**Entre el 1 de febrero de 1992 y el 1 de agosto de 1993 deben equiparse con Navtex y EPIRB. Desde el 1 de agosto de 1993 hasta el 1 de febrero de 1999 la adecuación al sistema GMDSS es voluntaria, y a partir de entonces, plena implantación del GMDSS.**

● **Para los buques construidos después del 1 de febrero de 1995.**

**Deben instalar todos los equipos exigidos por el GMDSS. Entre el 1 de febrero de 1992 y el 1 de febrero de 1999, las Administraciones nacionales podrán exigir o bien el GMDSS o el Solas 74.**







- Bajo ritmo de formación de operadores del sistema.

- A partir del 1 de febrero de 1999, difícil transición del Sistema Convencional al SMSSM.

La posición oficial de la OMI en relación con todos estos problemas es de prudente optimismo y la recomendación global a los Estados de mantener el servicio de escucha en el canal 16 de ondas métricas después del 1 de febrero de 1999. Las Administraciones nacionales consideran que dicha recomendación se podría ampliar para hacer coexistir los dos sistemas (SMSSM y el Convencional) por un período de tiempo suficientes para subsanar los problemas del mismo sistema. Por su parte, la Administración marítima española quiere asegurar que coexistan ambos sistemas durante el tiempo que sea necesario, para garantizar que ningún buque quede sin cobertura de comunicaciones de socorro. De esta forma, es evidente la voluntad de la Administración Marítima española por conjugar todas las medidas a su alcance de modo que no haya períodos de incertidumbre que pudieran poner en riesgo la seguridad de los usuarios de la mar, sea cuales fueran el equipo que llevaran a bordo. ■

Inés Otero

**El nuevo Sistema Mundial de Socorro (SMSSM - GMDSS) obliga a todos los buques con más de 300 GT a llevar un determinado conjunto de equipos.**



## Desaparición de los radioelectrónicos

# LA ADMINISTRACIÓN

La situación actual de los oficiales radioelectrónicos, que tiende a la desaparición según los convenios internacionales, ha sensibilizado al nuevo director general de la Dirección General de la Marina Mercante, Fernando Casas, quien ha mandado a todas las asociaciones para buscar soluciones juntos, facilitarles el reciclaje profesional para lo que también se ha puesto en contacto con el Instituto Social de la Marina (ISM) y con el Centro de Seguridad Marítima de Jovellanos en Veranes (Gijón), que depende de SASEMAR, para estudiar la mejor manera de reciclar a estos profesionales. Fuentes de Marina Mercante han señalado que están a la espera de que este colectivo se ponga en contacto con ellos para que den su opinión sobre las áreas en las que quieren reciclarse. En este sentido, el deseo de los oficiales radiotelegrafistas es una moratoria, o que se suprima el nuevo sistema, cuestión que se plantea como impensable por parte de España, ya que no daría ningún resultado que tan sólo nuestro país presentara esta cuestión en la Organización Marítima Internacional (OMI), puesto que debe existir un respaldo de otros países que de hecho no lo hay.

Desde Marina Mercante se considera que la única solución es el reciclaje en tierra, y de hecho los primeros contactos mantenidos con la Asociación de oficiales radioelectrónicos de Euskadi se han comprometido a facilitarles una serie de cursos en tierra para aquel campo que ellos prefieran. *"Estamos dispuestos a ayudarles en cualquier cosa; buscar financiación, subvenciones comunitarias, pero siempre y cuando ellos también se impliquen, es decir, poner en marcha una serie de acciones pero es necesario disponer de gente para ello"*. Con la Asociación de Euskadi han llegado al acuerdo de prepararlos en el mantenimiento de equipos desde el punto de vista de hacerlo en tierra, para lo que elaboraron un programa de formación con criterios objetivos; contactarán con empresas de mantenimiento, suministradoras, empresas navieras, y con el ISM para ver cómo se pueden insertar en el mercado laboral después de la formación.

Paralelamente, la Dirección General de



# STRACIÓN BUSCA SOLUCIONES

La Marina Mercante está pidiendo a ANAVE que canalice la información sobre los problemas y necesidades de los sectores. Es preciso presentar a la Unión Europea a primeros de 1998 un programa concreto para pedir ayudas y reciclar a los radiotelegrafistas.

La cuestión es que la puesta en marcha del nuevo Sistema Mundial de Socorro (SMSSM) es inevitable, y a la larga es más barato para los armadores mantener un equipo que contratar a un experto en comunicaciones.

## Convenios Internacionales

Desde febrero de 1992 hasta febrero de 1999, la implantación del nuevo Sis-



tema Mundial de Socorro está viviendo un período transitorio concedido por la Organización Marítima Internacional (OMI) para que se vaya poniendo en práctica. Esta decisión no fue tomada al azar, ya que paralelamente el número de flota española descendió considerablemente, y al desaparecer los buques, un gran número de oficiales radioelectrónicos perdieron su empleo.

Lo que desde la DGMM dejan claro es que esta profesión ha desaparecido ya de los Convenios Internacionales. El Convenio Internacional de normas de formación, titulación y guardia de gente del mar, conocido como STCW/78, donde en un principio en 1978 sale la figura del oficial radioelectrónico, de este Convenio surgen unas enmiendas y, actualmente no se contempla la citada figura del radio. El nuevo Convenio, que entró en vigor en febrero de 1997, y que obliga a que en agosto de 1998 todos los programas de formación se tienen que adecuar al nuevo Convenio, y desde agosto de 1998 hasta el 2002 se permite funcionar con ambos sistemas, el antiguo y el nuevo. A partir de febrero del 2002 es obligatorio aplicar estrictamente el nuevo Convenio, que dice que todo piloto u oficial encargado a bordo de la navegación tiene que conocer el Sistema Mundial de Socorro, operador que viene a sustituir al oficial radioelectrónico. El Convenio Internacional STCW/78 con las enmiendas no elimina la figura de los radiotelegrafistas sino que las efectuará el oficial encargado de la guardia.

Junto a esto, continúan señalando desde la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM), la memoria de 1996 demuestra que la demanda de los títulos desde 1990 hasta 1996, en los oficiales de primera ha ido disminuyendo, y en los de segunda lo ha hecho de forma más evidente: no existe demanda. Respecto a la renovación de tarjetas sucede lo mismo; cada vez hay menos gente en el sector. ■

EXPEDICION DE TITULOS PROFESIONALES. AÑOS 1996 - 1990

TITULO PROFESIONAL	1996	1995	1994	1993	1992	1991	1990
CAPITAN M.M.	35	72	108	101	80	120	99
PILOTO 1 M.M.	40	75	105	95	86	96	87
PILOTO 2 M.M.	33	69	111	107	114	168	152
JEFE MAQUINAS	13	48	50	36	41	32	42
OFICIAL MAQ. 1	27	45	46	38	33	47	30
OFICIAL MAQ. 2	24	25	55	48	56	88	86
OFICIAL RADIO 1	4	16	46	43	21	16	12
OFICIAL RADIO 2	3	-	3	3	5	6	3
PATRON MAY. CABOTAJE	54	30	32	21	17	33	31
PATRON CABOTAJE	246	146	122	160	96	33	61
MECANICO NAV. MAYOR	12	53	63	82	62		
MECANICO NAVAL 1	32	59	47	90	78	210	104
MECANICO NAVAL 2	27	71	86	67	73		
TOTALES.....	550	709	879	885	803	849	707

CUADRO 8. RENOVACION DE TARJETAS PROFESIONALES. AÑOS 1996-1992

TARJETA	1996	1995	1994	1993	1992
CAPITAN M.M.	257	350	501	579	570
PILOTO 1 M.M.	80	116	146	169	191
PILOTO 2 M.M.	48	69	81	95	62
JEFE MAQUINAS 135	189	272	322	349	
OFICIAL MAQ. 1	48	64	93	154	147
OFICIAL MAQ. 2	22	35	46	40	20
OFICIAL RADIO 1	52	57	73	114	102
OFICIAL RADIO 2	32	32	59	92	93
PATRON MAY. CABOTAJE	80	46	62	86	77
PARON CABOTAJE	105	109	100	133	120
MECANICO NAV. MAYOR	47	84	131	234	75
MECANICO NAVAL 1	15	45	44	79	49
MECANICO NAVAL 2	10	33	39	45	38
TOTALES	931	1.229	1.647	2.142	1.893

Inés Otero



## UGT reclama el reforzamiento del salvamento marítimo

# LA PESCA, UNA ACTIVIDAD DE ALTO RIESGO

**La pesca sigue siendo una actividad laboral de alto riesgo que cada año arroja inquietantes balances en pérdida de vidas humanas y en daños materiales. La vulnerabilidad de los buques de más de 20 años de edad, la falta de prevención por parte de las tripulaciones y de equipamiento en los barcos, contribuye a engrosar las estadísticas de siniestralidad en la mar.**

**L**AS conclusiones de las Primeras Jornadas Gallegas sobre Seguridad y Salud Laboral en el sector pesquero, organizadas por UGT en Burela a finales de marzo, son contundentes: a pesar de la evolución favorable de la seguridad a bordo y de la mejora en los servicios de salvamento, el índice de siniestralidad sigue siendo alarmante y requiere un tratamiento específico. Entre las causas que contribuyen a alimentar la alta tasa de accidentes, una de las principales es el envejecimiento de la flota española junto a la falta de formación específica de los trabajadores. Para reducir el nivel de riesgo se requiere potenciar la seguridad de los barcos y una mejor formación en materia de prevención de los trabajadores.

La organización de las Jornadas sobre Seguridad y Salud Laboral por parte de UGT subraya la inquietud sindical por la falta de seguridad en un sector en el que cada año se produ-

cen más de 5.000 accidentes laborales. Según datos del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales durante 1995 se produjeron 5.789 accidentes en el sector de la pesca, acuicultura y actividades de servicios relacionados. De ellos, 5.554 fueron de carácter leve, 189 graves y 146 con resultado de muerte. 5.670 ocurrieron en la jornada de trabajo, de los cuales 5.454 fueron leves, 173 graves y 43 mortales. En el trayecto al trabajo ("in itinere") se produjeron 119 accidentes, con resultado de muerte en tres casos. La repercusión laboral de estos accidentes fue de 194.348 jornadas no trabajadas. En el epígrafe de transporte marítimo se computaron 648 accidentes, 32 de ellos graves y uno mortal. Por esta razón se perdieron 22.836 jornadas laborales.

En 1990 los accidentes con baja ocurridos en el sector pesquero fueron 6.320, con 79 muertos. A partir de ese año se produjo una inflexión en la estadística que afecta especialmente

a las consecuencias en pérdidas humanas. 46 muertos en 1992, 43 en 1993, 47 en 1994 y 43 en 1995. Es de significar, por otra parte, que desde 1993 las estadísticas incluyen datos referidos también a acuicultura, además de la pesca. El total de accidentes en el mismo período fue de 5.550 en 1992, 5.541 en 1993, 6.059 en 1994 y 5.780 en 1995.

### Causas concatenadas

José Antonio Martínez Cartelle, del área de Prevención de la mutua Fremap, sostiene que el accidente marítimo no puede ser atribuido a una única causa, sino a varias concatenadas: fallo de los sistemas humanos, fallo de los sistemas estructurales e influencia del medio en estos fallos. *"Por lo general, los accidentes son causados en proporción por fallos estructurales, mientras que el fallo humano es el que provoca la mayor parte de las varadas y abordajes. Los accidentes por "mal tiempo"*

**La vía de agua es la avería que se produce con mayor frecuencia en los buques pesqueros. Afecta al 40% de los barcos siniestrados y es la causa de 55% de los buques perdidos y del 29% de las víctimas en los siniestros marítimos.**







*son en su mayor parte fallos del sistema estructural del buque, por deficiencias en su estabilidad o por la intervención en ese sistema de fenómenos naturales, que provocan siniestros de carácter catastrófico, tanto por la cuantía de las pérdidas materiales como por el elevado número de víctimas que producen”.*

Las vías de agua, el abordaje y el mal tiempo son las causas que producen un mayor número de víctimas entre las tripulaciones; las vías de agua, el incendio y el abordaje son también las causas que tienen mayor incidencia en la pérdida de buques. La vía de agua es la avería que se produce con mayor frecuencia en los buques pesqueros. Afecta al 40% de los barcos siniestrados y es la causa del 55% de los buques perdidos y del 29% de las víctimas en los siniestros marítimos. Según la ponencia sobre siniestralidad laboral en la pesca presentada en las Jornadas organizadas por UGT por Antonio Gandoy y M<sup>a</sup> Pilar Rodríguez, del Centro de Seguridad e Higiene en el Trabajo de la Xunta de Galicia en Lugo, en los barcos de pesca comprendidos entre 50 a 100 TRB la probabilidad de hundimiento por vía de agua es el doble en los que tienen una edad entre 20 y 25 años que entre los de 10 a 12 años. En los barcos de más de 250 TRB el riesgo más frecuente es de incendio o explosión, siendo el grupo de mayor riesgo los de más de 15 años.

Los sindicatos atribuyen esta elevada siniestralidad a la falta de inversión en seguridad por parte de los armadores, a las condiciones en que se desenvuelve el trabajo en el mar y a la escasa formación de las tripulaciones. Para prevenir las caren-

cias en materia de formación en los últimos años se han potenciado los cursos sobre prevención de accidentes, supervivencia en el mar y seguridad marítima en general.

De acuerdo con las estadísticas de la Subdirección General de Tráfico, Seguridad y Contaminación Marítima de la Dirección General de la Marina Mercante, durante 1995 los servicios de salvamento rescataron a 659 personas en los 435 accidentes ocurridos en las zonas de responsabilidad nacional. 143 de estos accidentes marítimos se produjeron en barcos pesqueros, 181 en barcos de recreo y los 111 restantes en mercantes. El balance fue de 35 personas muertas, 27 desaparecidas y 31 heridos. Se trata en este caso de tripulantes de buques españoles en cualquier parte del mundo y tripulantes de buques extranjeros en las aguas de responsabilidad nacional.

El número de incidentes en buques (evacuaciones médicas, pequeños fallos mecánicos, accidentes laborales, muertes por causa natural, etc) fue de 929, en los que hubo 20 muertos, tres desaparecidos, 130 heridos y 152 enfermos. Marina Mercante resalta el número de heridos y enfermos, debido a evacuaciones médicas y accidentes laborales.

La incidencia de la siniestralidad es notable en Galicia con 1.992 accidentes en 1995, de los que 17 fueron mortales, 69 graves y 1.906 leves. La posición de Galicia en este capítulo se corresponde con su presencia en el sector pesquero. El 31% del tonelaje nacional y el 32% de las tripulaciones son gallegos, y más del 50% de las capturas las realizan barcos gallegos.

**En la flota española el material de construcción de los barcos sigue siendo madera en un 80% y acero en un 10%. En la flota comunitaria sólo el 6% de los buques son de madera y el 50% de acero.**



**"Cualquier marinero que se embarca en un buque de más de 20 años sabe que si se da una marea mala, es una lotería volver a puerto"**

**Alto riesgo**

Que el trabajo en el mar es sumamente arriesgado parece fuera de toda discusión. Pero por si hubiera dudas, en 1992 coincidiendo con la declaración de Año Europeo de la Seguridad, Salud e Higiene en el lugar de trabajo, la pesca quedó declarada como actividad de alto riesgo. Consideración que se establece en función del número de trabajadores afectados y de la frecuencia y gravedad de los accidentes laborales. En su comunicación 88/C28/02 la Comisión de las Comunidades Europeas certificó que "las condiciones de trabajo y de vida a bordo son especialmente difíciles: los cambios en la planificación del trabajo, la exigüidad del espacio, las jornadas largas y el intenso ritmo laboral, el ruido, la polivalencia de los trabajadores y el aislamiento geográfico y meteorológico del buque, que limita las posibilidades de intervención y agrava las consecuencias de los accidentes, hacen que las tasas de incidencia de los accidentes mortales en los trabajos del mar sean superiores a las de otras profesiones llamadas de riesgo y estén por encima de otros sectores, como industria, construcción o minería".

UGT subraya que la elevada edad media de la flota española y la falta de exigencia en la revisiones técnicas contribuyen a alimentar esta estadística de accidentes en la mar. Jesús Rivas, secretario general de UGT en

Lugo sostiene que este tipo de barcos deberían ser retirados o, cuando menos, realizar las revisiones en hangares especiales donde pueda revisarse la consistencia del casco. Mientras esto no suceda, añade, "cualquier marinero que se embarca en un barco de más de 20 años sabe que si se da una marea mala, es una lotería volver a puerto"

**El barco, factor esencial**

El barco es, obviamente, un factor esencial en el trabajo en el mar. Se dan en él dos funciones diferenciales: es el elemento de transporte y a la vez lugar de trabajo. José Antonio Martínez Cartelle apunta a la vulnerabilidad de los buques de pesca. Los materiales de construcción y la edad de los buques contribuyen a ello. En la flota española el material de construcción de los barcos sigue siendo madera en un 80% y acero en un 10%. En la flota comunitaria sólo el 6% de los buques son de madera y el 50% de acero. En cuanto a la

edad, sigue siendo muy elevada pese a la renovación de la flota de los últimos años y un alto número de barcos superan los 20 años. Estadísticamente, la mayor parte de los siniestros importantes de los barcos pesqueros ocurren en la época de otoño-invierno, lo que afianza la idea de la vulnerabilidad de los mismos.

El segundo factor relevante es la tripulación. "En la pesca existe la idea generalizada de que la salud y la seguridad a bordo es sólo competencia del que dirige el buque", afirma Martínez Cartelle. "Hay tripulantes que rechazan las recomendaciones de seguridad y salud, porque las reciben como una intromisión o las asocian a una supuesta falta de profesionalidad". En los buques mercantes y en los grandes pesqueros se detecta un mayor grado de cumplimiento de la normativa de seguridad. "Falta mentalización de cumplir con la normativa sobre todo en barcos de menos de 20 TRB", concluye José Antonio Martínez.

**Mejor prevenir**

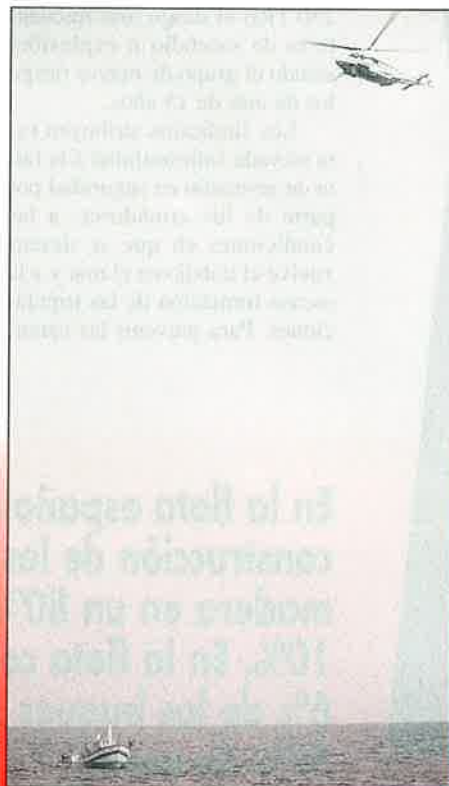
El director técnico del Servicio de Búsqueda y Salvamento de la Xunta de Galicia, Fernando Novoa, sostiene que la batalla de la seguridad en la pesca hay que ganarla en los barcos y a través de la prevención, basa-

da en el principio de que "el mejor accidente es el que nunca ocurre". A título de ejemplo, señala que "el 26,4% de los marineros gallegos muertos en los últimos años, por no decir todos, podrían haberse salvado de ir adecuadamente protegidos"

Partiendo de este principio, Novoa apuntaba que la prevención de la siniestralidad en el mar debe incidir en variables muy diversas, entre las que mencionó la formación de las tripulaciones; el entrenamiento en el manejo del barco, parques de pesca, navegación, equipos de seguridad, etc; el mantenimiento y las inspecciones de los barcos que incluyan chequeos en profundidad del buque, en la convicción de que "el barco es el mejor salvavidas de su tripulación"; renovación y modernización de la flota y mejora de las ayudas a la navegación: enfilaciones, boyas, balizas, faros, racones y señales de niebla; control del tráfico marítimo; información meteorológica para la actividad pesquera; condiciones de los caladeros; incremento de las normas de seguridad en el equipo personal; condiciones de vida de las tripulaciones, medios de salvamento del barco y medios de salvamento basados en tierra.

Todas las opiniones coinciden en señalar que los accidentes en la mar son difícilmente predecibles y que cualquier barco está expuesto a una catástrofe en cualquier momento pero las consecuencias de estas catástrofes podrían aliviarse. Unas embarcaciones más modernas y sólidas y una mejor preparación profesional en materia de prevención contribuiría a ello. ■

Mery Varona.



**FERNANDO NOVOA**

**"El 26,4% de los marineros gallegos muertos en los últimos años, por no decir todos, podrían haberse salvado de ir adecuadamente protegidos"**





## **MINEA FERRONET**

*es un poderoso eliminador de óxidos, que soluciona de forma cómoda y sencilla la limpieza de óxidos de todas las superficies.*

## **MINEA FERRONET**

*Is a powerful rust remover that solves in a simple and convenient way, the cleaning of rust on all surfaces.*

**SOLICITELO  
A SU PROVEEDOR  
DE EFECTOS NAVALES.**



Tel. (972) 23 26 11 GIRONA (España)





# CALADEROS D

Caladeros sobreexplotados, flotas y artes sin control, problemas medioambientales, deterioro de las aguas, miles de toneladas de descartes o pesca no deseada que se devuelve al mar. Estos son algunos de los graves problemas que afectan al sector de la pesca en general en todo el mundo y para los que, desde diferentes organismos internacionales como Fao y por parte de los

## PACÍFICO SUR

# LA PESCA COMO CLAVE EN LA ALIMENTACIÓN

**En algunas islas, la demanda por persona y año supera los cien kilos de pesca fresca**



**L**a zona conocida como Pacífico Sur es una región ubicada en el Océano Pacífico Occidental y Central y la misma se extiende desde Australia hasta las islas Pitcairn. En la misma se hallan 16 Estados independientes así como otros territorios pertenecientes a Francia, Reino Unido y Estados Unidos. Australia y Nueva Zelanda son los dos países desarrollados de la zona mientras el resto está formado por pequeños Estados independientes insulares en desarrollo.

La pesca en esta zona supone solamente el 2% del total de la producción pesquera en el mundo. Sin embargo, la misma tiene una gran importancia por el papel de la pesquería en las economías de cada una de estas poblaciones y tiene una significación clave en la política alimentaria. La mayor parte de la pesca se destina al consumo interno con la excepción de algunas especies como el atún que se destina a la exportación y cuyas capturas

se hacen en muchos casos casi exclusivamente por grandes flotas extranjeras. En los países ubicados en esta zona hay una demanda elevada de pescado, con unos 20 kilos de producto fresco por persona y año. Este promedio se halla incluyendo a países como Australia y Nueva Zelanda. Si no se computan estos dos países, esa demanda interna sería muy superior en cuanto la pesca es uno de los elementos clave a la hora de la alimentación en unas zonas costeras donde tampoco se conocen datos ajustados a la realidad sobre sus capturas.

Según los datos manejados por Fao, el total de la producción interna en esta zona se situaría en unas 769.000 toneladas de procedencia marina que significan el 90% de toda la oferta pesquera. A esta cifra se sumaría aproximadamente un millón de toneladas de atún que capturan flotas pertenecientes a otros países. La mayor parte de los desembarques corresponden a Nueva Zelanda en el Pacífico

mientras que Australia las realizaría en el Índico.

En el conjunto de la zona habría que diferenciar claramente dos tipos de pesquerías. Las realizadas por grandes flotas, en la mayor parte de los casos extranjeros y las que realizan los pescadores de las islas. Las pesquerías de túnidos tienen preferentemente un tratamiento industrial y su mercado habitual es la exportación. Del millón de capturas de túnidos que se realizan cada año, solamente el 6,5% se realizan por flotas nacionales. En lo que afecta a las pesquerías costeras, una parte se destinan al consumo interno mientras que las especies de mayor valor se dedican a la exportación como los cohombres de mar, pargo y conchas de naçar.

En los países más desarrollados como Australia y Nueva Zelanda la tecnología y la infraestructura pesqueras son avanzadas y muy especialmente en las actividades como el arrastre en aguas profundas. Por el contrario, en la mayor parte



# EL MUNDO (1)

propios Estados ribereños, se tratan de buscar soluciones de continuidad para asegurar las pesquerías del futuro. En las páginas siguientes ofrecemos una primera parte sobre la situación de cada uno de los caladeros más importantes del mundo según estudios elaborados por Fao. En casi todos ellos, un denominador común: recursos en peligro y soluciones lentas para su ordenación.



del resto de los países, domina una flota artesanal de tecnología media o baja. No hay una información veraz sobre los niveles de capturas en este tipo de flotas, mientras los respectivos gobiernos mantienen su preocupación por la actividad de las grandes flotas extranjeras fuera de las zonas económicas exclusivas.

Entre las capturas de Australia destacan por su importancia para el comercio vieiras, langosta y el reloj anaranjado. Por su parte, en Nueva Zelanda dominan otras producciones como la merluza de cola calamar, jurel, chicharro y también el reloj anaranjado.

Por lo que se refiere a la acuicultura, se ha producido un notable incremento pasando en la última década de unas 20.000 a más de 75.000 toneladas, sobre todo debido al crecimiento en Australia y en Nueva Zelanda. Si se dejan a un lado estos dos países, el resto tiene una aportación mínima a la acuicultura con solamente unas 2.500 toneladas.

En acuicultura, las especies más importantes son el mejillón, salmón, ostras y ostras perlíferas.

Si se exceptúa Australia y Nueva Zelanda, en el resto de la zona, el pescado constituye un elemento clave en su dieta alimentaria siendo dominante a la hora de proporcionar proteínas. En algunas poblaciones, el consumo de pescado llega a superar los 100 kilos en vivo por persona y año.

Debido a los beneficios y las ventajas existentes a la hora de colocar sus productos en el exterior, en los países industrializados, la industria conservera ha tenido en los últimos años un importante desarrollo especialmente a la Unión Europea por ser países integrados en la ACP (Asia, Cariba Pacífico).

Consecuencia de ser la pesca un elemento clave en la dieta alimentaria de muchas zonas costeras y de no tener tampoco muchas alternativas a la misma, la mayor parte de las Administraciones con-

ceden una gran importancia a esta actividad de cara a su desarrollo en manos propia frente a la presencia de flotas extranjeras. Existe un claro problema de sobrepesca y de degradación del hábitat, lo que ha supuesto en los últimos años una disminución de los recursos. No hay problema con carácter general con los descartes. Todo lo que se captura se destina al consumo excepto algún pescado tabú para los habitantes de la zona o cuando se sabe que transmiten alguna toxina. El único problema grave en materia de descartes los representa el camarón en el golfo de Papúa donde las capturas incidentales suman nada menos que entre el 80% y el 90% del total.

El sector de la pesca en esta región es un elemento clave en la alimentación de la población y esta actividad está llamada a ser uno de los motores del desarrollo en estos países donde hoy, una parte de sus capturas las realizan flotas extranjeras. ■



## ASIA ORIENTAL

# CALADEROS AGOTADOS Y DESARROLLO DE LA ACUICULTURA

**Es una de las zonas mundiales más productoras pero también una importadora neta de pescado y derivados.**



La zona denominada como Asia Oriental comprende las jurisdicciones de las aguas marinas y continentales de países como Hong Kong, Macao, Mongolia, República de Corea, República Popular China, República Democrática de Corea, Taiwan y la zona costera oriental de la Federación de Rusia.

En esta demarcación geográfica, la pesca es una importante actividad económica en casi todos los países ribereños, aunque destacan por su importancia Japón y China. Los mares de China Oriental, al mar Amarillo, el mar del Japón y las aguas de altura al este de este último país son las más intensamente explotadas del mundo. El consumo de pescado en toda la zona es muy elevado con más de 20 kilos por persona y año frente a los 14 kilos como media que se consumen en el mundo. A pesar de esta elevada producción en base a las capturas en los mares, se trata de una zona netamente importadora. Además de acudir a la importación para cubrir sus necesidades, los países

son importantes productores en la acuicultura. Según los datos manejados por Fao, en 1994 la producción total de pescado en la zona fue de 36.6 millones de toneladas.

En 1994, el volumen de pesca desembarcado por las flotas locales de esta zona procedente del mar ascendió a 22.6 millones de toneladas a las que se suman 1.9 millones de toneladas más procedentes de otras aguas marinas. China, Japón y la República de Corea son los tres principales países productores. Aunque los niveles de capturas aumentaron en 1994, la realidad es que la tendencia histórica es una reducción de los desembarques consecuencia de una sobreexplotación de los recursos, muy especialmente de las especies pelágicas donde destaca la reducción de capturas de la sardina japonesa.

En el mar de China, las principales especies explotadas son atún, caballa, camarón, sabalote, dentones así como moluscos y crustáceos de diferentes tipos. En el mar amarillo, las principales especies de pesca son dentones, corviñones,

pez lagarto, camarones, peces sable, platija, jureles y calamares. Tanto en una como en otra zona, existe una sobreexplotación manifiesta de estas especies, al igual que sucede en las que se capturan en el mar de Japón como arenque, sardina, colín de Alaska, caballa o atún común.

Las dos flotas más importantes que operan en la zona son las de Japón y la de la República Popular de Corea y muy de lejos se halla China.

En lo que afecta a las capturas en aguas continentales, la producción se halla dominada por China con más de un millón de toneladas sobre un total regional de 1.4 millones de toneladas. Al igual que en aguas marinas, en los últimos años se ha producido un proceso de sobreexplotación así como de degradación ambiental con fuertes niveles de contaminación que han provocado una fuerte reducción de las capturas. Sin embargo, frente a la caída de las pesquerías en los ríos, se ha producido un aumento en los rendimientos en embalses y lagos naturales debido a una acertada política de re-



## Japón demanda una tercera parte de las exportaciones mundiales de pescado



población, fertilización, lucha contra especies o deseadas y, en general, mediante una política de ingeniería ambiental de las masas de agua.

Consecuencia de la sobreexplotación de los recursos y las dificultades para lograr un aprovisionamiento suficiente para atender las necesidades de una importante demanda, la acuicultura ha tenido un gran desarrollo en esta zona hasta el punto que supone aproximadamente el 70% de toda la producción mundial así como el 50% del valor de ese sector. Según los datos manejados por Fao, la producción acuícola en 1994 ascendió a 18,4 millones de toneladas en esta zona con un crecimiento medio anual desde 1984 a superior al 10%.

Con una gran diferencia sobre el resto de los países, China es el principal país productor con 15,4 millones de toneladas lo que suponía hace dos años nada menos que el 60% de toda la producción mundial. Las principales especies cultivadas con los ciprinidos como carpas. Por detrás de China se halla Japón con

producciones como besugo o seriola, aunque también tiene una gran importancia la producción de algas, junto con crustáceos y moluscos. En Japón se practica la acuicultura en los denominados corrales de pesca donde se obtienen especies como dorada, langostino japonés, jaiba, oreja marina y erizo. En toda la zona preocupa en este momento el impacto de la contaminación medioambiental para el desarrollo de la acuicultura.

El conjunto de esta zona tiene una demanda media de 21 kilos de producto vivo por persona y año. Existe una importante tradición por la demanda de los productos de la pesca. Sin embargo, destaca el caso de Japón, un país desarrollado con una demanda media que supera los 70 kilos por persona y año. El pescado, tanto en fresco como transformado es eje en la alimentación en Japón, razón por la cual este es el país hacia el que se orienta una buena parte de las exportaciones de pescado que se hacen anualmente en el mundo. Según los datos manejados por Gao, aproximadamente una

tercera parte del comercio mundial de pescado se destina a este país. Aunque con cifras inferiores, son igualmente grandes consumidores de pescado otros países como la República de Corea y Hong Kong.

En esta zona se efectúa más de una tercera parte de los desembarcos mundiales de pescado y se supone que también se realiza un volumen similar de capturas incidentales, aunque se considera que no son descartes. En líneas generales, las autoridades de los países más importantes como Corea, China o Japón tratan de poner en marcha medidas encaminadas a racionalizar la actividad de sus flotas y, en cierta medida a poner orden, eliminar barcos, aunque ello choqua con la necesidad de tener que buscar actividad en tierra a un importante colectivo que hoy vive de la pesca en el mar.

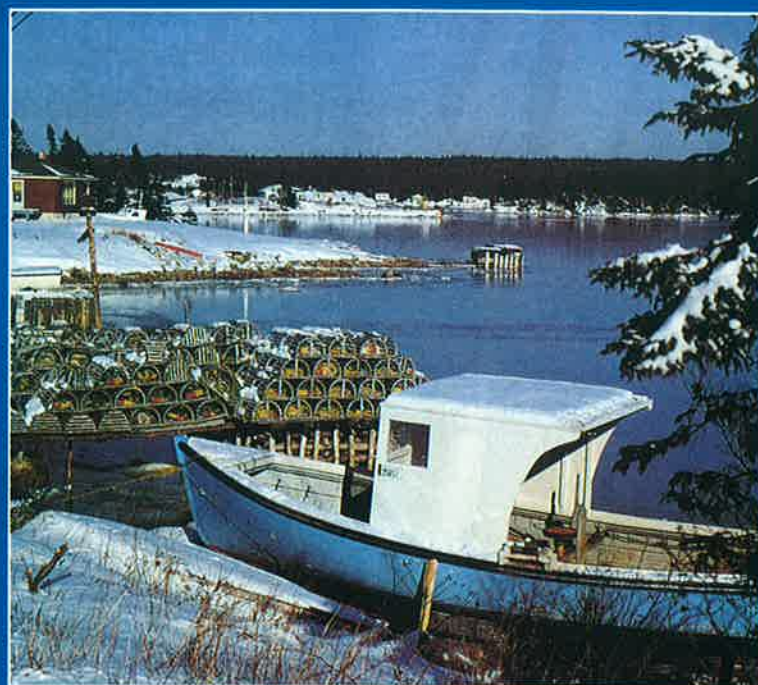
Las previsiones en estos países apuntan hacia el mantenimiento de los niveles de consumo, lo que se traducirá en unas fuertes importaciones como sucede en la actualidad. ■



## EUROPA

# UN SECTOR EN REORDENACIÓN

**Se espera que los estados de la antigua URSS vuelvan a recuperar los niveles de capturas del pescado**



**E**l caladero europeo, según la calificación de los mismos hecha por Fao, abarca dos tipos de países. De un lado se hallan los Estados industrializados que componen la actual Unión Europea así como la Asociación Europea de Libre Comercio actualmente bajo el Espacio Económico (EEE) además de pequeños países como Mónaco, Malta y Andorra. El otro grupo de países es el que forman el conjunto de las antiguas economías planificadas centralizadas, en este momento en proceso de transición donde destaca la Federación de Rusia. Estos procesos de cambio se han dejado sentir en la evolución de la propia actividad de la pesca tanto en lo que afecta a la reducción de capturas como para su reordenación.

La pesca constituye una actividad importante en este conjunto de caladeros. Es una importante salida al empleo en las principales comunidades costeras y, especialmente para los países en transición, la producción de pescado constituye una importante fuente de divisas. Las flotas regionales tienen una producción de 17,2 millones de toneladas, lo que representa aproximadamente el 16% del total mundial. Nos encontramos sin embargo ante una región importadora neta en pescado y

productos de la pesca para atender una demanda interna muy diferente que va desde un consumo per capita superior a los 40 kilos al año como sería el caso de España, a otras zonas donde la demanda no llega a los 15 kilos.

En total de las capturas marinas en las aguas de estos caladeros ascendió en 1994 a 15,5 millones de toneladas, volumen del que el 70 % corresponde a las flotas de los países industrializados. La mayor parte de la producción pesquera corresponde a aguas del Atlántico nororiental donde las especies más habituales son arenque, lanzón, capelán, bacalao, caballa, jurel, bacaladilla y colín. En el mar de Barents y en el Ártico nororiental, las principales especies son el bacalao, capelán, arenque, abadejo y carbonero. En el mar Báltico, las pesquerías se centran en bacalao, arenque, espadín y salmón.

Con carácter general, según los datos manejados por Fao, muchas poblaciones demersales de fondo se han explotado de forma intensiva durante los últimos años y, consecuencia de ello, los caladeros se hallan en muchos casos al borde del agotamiento. La contaminación, además de la excesiva presión de las flotas, constituye un grave problema para el desarrollo de la pesca destacando la

grave situación del salmón en el mar Báltico. La situación de la pesca es igualmente grave en el Mediterráneo donde la sobreexplotación ha puesto también en peligro las poblaciones de especies demersales.

Consecuencia de esta situación una parte de las flotas más importante de estos países, realizan parte de sus capturas en caladeros fuera de sus aguas. La política seguida en el pasado se ha centrado en la entrada en las Zonas Económicas Exclusivas de terceros países.

En la región oriental, las pescas se centran en el mar de Ojotsk y en el mar de Bering. Las flotas de los países con economía de transición se centran especialmente en el mar de Barents, fundamentalmente por barcos rusos y la especie más capturada es el bacalao. En el mar Negro, la pesca ha sufrido un fuerte retroceso para situarse actualmente en torno al medio millón de toneladas. Los problemas son los mismos que en el resto de los caladeros de la zona europea. Sobreexplotación y contaminación de las aguas.

En el conjunto de las flotas de la zona, existe una capacidad por encima de las posibilidades de pesca, razón por la cual hay en marcha diferentes procesos de ajuste. En general, la tecnología de las





## La mayor parte de los países seguirán siendo importadores netos en el futuro



flotas de los países desarrollados es muy elevada, mientras en los países con economía de transición, las flotas se han quedado bastante anticuadas. Este proceso de cambio en estos Estados ha dado lugar en los últimos años a una reducción de capturas. Solamente, en el caso de la antigua URSS, las capturas han pasado de 10 millones de toneladas en la década de los ochenta a los actuales 4,5 millones de toneladas.

En las aguas continentales, la producción de pescado ha experimentado un fuerte retroceso pasando de unas 820.000 toneladas en la década de los ochenta a solamente unas 420.000 toneladas en los primeros años de los noventa. En los países industrializados, a diferencia de lo que sucede en otras partes del mundo, la pesca en este tipo de aguas se enfoca con un carácter deportivo y no comercial.

Por su parte, la acuicultura supone solamente el 6% de toda la producción mundial con 1,5 millones de toneladas. En valor representa sin embargo el 10%. De ese 1,5 millones de toneladas, 1,3 millones corresponden a los países industrializados. De esta cantidad el grueso está formado por moluscos que suponen el 50% de la oferta acuícola.

La práctica totalidad de los países eu-

ropeos desarrollan actividades de transformación de los productos de la pesca para consumo humano e igualmente para la producción de harina de pescado. En consumo de pescado por persona y año alcanza una media de 17 kilos, aunque hay grandes diferencias que van desde los 90 kilos en los países más al norte como Islandia hasta los dos kilos en Yugoslavia. Las previsiones apuntan a un aumento en la demanda de pescado en toda la zona ya que en los países con economías en transición, la caída del consumo se ha debido solamente a la falta de oferta. Se trata de una zona netamente importadora, aunque en los últimos años se han producido algunos cambios probablemente coyunturales. Hay muchas importaciones de pescados baratos mientras, especialmente desde la antigua URSS, se han incrementado las exportaciones solamente con el fin de aumentar las divisas. Se vende en el exterior la pesca más cara.

A la vista de la situación de los caladeros con problemas de agotamiento, excesiva capacidad de las flotas y una posición cada día más fuerte contra la esquilación de los recursos marinos por parte del conjunto de la sociedad, en el conjunto de los países que forman parte de esta zona hay en marcha una serie de

medidas encaminadas a reordenar y ajustar la actividad de las flotas. La Unión Europea es la que está llevando a cabo los mayores esfuerzos tanto en sus aguas como en los organismos internacionales donde participa. Los descartes constituyen uno de los problemas más graves en estos caladeros estimándose los mismos en 9,1 millones de toneladas solamente en el Pacífico noroccidental. En el Atlántico nor-oriental, los descartes serían de unos 3,7 millones de toneladas. Noruega es uno de los pocos países que han introducido una política para solventar este problema. La solución establecida desde 1983 es razonable. No tiene sentido que, una vez se haya pescado un pez, se devuelva muerto al mar. Lo más correcto se considera sería su desembarco en tierra, su utilización y hacer un seguimiento de cómo son esas especies que se han pescado indebidamente para poner en marcha las medidas oportunas encaminadas a corregir esa situación, modificando tipos de artes, mallas, cierres temporales de zonas etc...

En el futuro, los expertos coinciden en un aumento de la demanda que se debe compaginar con una mejor ordenación de flotas y caladeros para aumentar a medio plazo las capturas así como en un mayor desarrollo de la acuicultura. ■





La tendencia se quebró. La calidad de las aguas de baño marítimas experimentó un pequeño retroceso con respecto a la línea mantenida durante los últimos años. Los resultados del Programa de Vigilancia Sanitaria de Calidad de Aguas de Baño en 1996 señalan como zonas aptas para el baño al 96,5 por ciento de los puntos controlados, frente al 97,1 por ciento del año anterior. Donde no sólo se mantuvo la tendencia, sino que se acrecentó, es en la calidad -o falta de calidad, más bien- de las aguas continentales, donde el 60,8 por ciento de las zonas controladas resultaron aptas para el baño, frente al 63,9 por ciento de 1995. Una tendencia que vuelve a poner de relieve la desidia en el cuidado de las aguas de nuestros ríos, embalses y lagos.





## Control de las aguas de baño marítimas

# LIGERO RETROCESO



**A PESAR** del ligero descenso en la calidad de las aguas de baño marítimas, ya son 1.186 los puntos de muestras costas que gozan de la más alta calificación como zonas de baño, 42 más que en 1995

**L**a mejoría experimentada durante el último trienio en la calidad de las aguas de baño marítimas se ha visto truncada en el pasado 1996, según el seguimiento que se realiza desde el Ministerio de Sanidad y Consumo a través del Programa de Vigilancia Sanitaria de Calidad de Aguas de Baño. Los puntos aptos para el baño descendieron a un 96,5 por ciento, seis décimas menos que en 1995 y similar registro al de 1994. Sin embargo, hay

que reseñar el incremento en el número de puntos de muestreo (1.566), gracias especialmente a la fuerte subida registrada en la Comunidad de Canarias, con 51 puntos más de muestreo, con lo que llega a los 199.

La calificación de "aguas 2" (las de muy buena calidad para el baño) se obtuvo en 1.186 puntos -42 más que en 1995-. Un aumento éste al que la Comunidad de Canarias ha colaborado con un incremento de 37 puntos, con lo que eleva

a 138 los lugares en que obtiene la máxima calificación para sus aguas de baño. En cuanto a las "aguas 1" (aptas para el baño), apenas variaron en el porcentaje general, aunque nuevamente hay que destacar los 15 nuevos puntos aptos para el

baño que se registraron en aguas canarias, con lo que ya dispone de 61. En cuanto a puntos con calificación de "aguas 0" (no aptas para el baño), el incremento fue de 43 a 51. Una vez más, la nota positiva la ofreció la Comunidad de Canarias, donde eliminaron la única zona no apta para el baño que tenían. El resto se mantuvo, salvo Galicia, que incrementó el número de zonas no aptas para el baño a 17 -en 1995 eran 12-, País Vasco, con 11-12 en la anterior campaña-, y Murcia, que ha duplicado su número, siendo ahora de 4.

### Canarias dio la nota

Salvo Cataluña, que aumentó en una décima su porcentaje de puntos aptos para el baño con respecto a 1995, Canarias fue la única Comunidad Autónoma que experimentó una sensible mejoría con respecto a la anterior campaña, como se ha reseñado anteriormente. Una mejora que alcan-



za también a un mayor número de zonas de baño controladas, 150 (por 114 en 1995), pertenecientes a 47 municipios (siete más que en la anterior ocasión). A pesar de este mayor control, los puntos aptos para el baño es del 100 por cien. Un porcentaje sólo igualado por Cantabria, Baleares, Ceuta y Melilla.

Atendiendo a las aguas calificadas como de "muy buena calidad para el baño", se vieron incrementadas de forma sensible en Galicia, con 187 puntos (174 en 1995), Cataluña, con 198 (183 en la anterior ocasión) y Valencia, con 145 (siete más que en 1995). Sin embargo, Galicia disminuyó en 13 los puntos "aptos para el baño" e incrementó en 5 los "no aptos". En esta ocasión, en la Comunidad gallega se controlaron nueve zonas de baño más (214) y se realizaron ocho puntos de muestreo nuevos (255). En Cataluña, la mejora ha sido cualitativa, ya que de los resultados se desprende que 14 de los puntos anteriormente calificados como "aguas 1" (ahora son 9) pasan a recibir la máxima calificación, manteniéndose en 4 los puntos no aptos para el baño.

En el resto, salvo Ceuta y Melilla, que se mantienen, se produjo un descenso en el número de puntos calificados como "aguas 2", especialmente significativo en Murcia (de 57 a 47) y Andalucía (de 265 a 253).

Proporcionalmente, y atendiendo al total de puntos de muestreo realizado en cada Comunidad Autónoma, los peores resultados se obtuvieron en las costas vascas, donde disminuyeron en 3 los puntos calificados como de muy buena calidad (20 en 1996), aumentó una zona como apta (18), y en 2 el número de las no aptas para el baño, siendo ya 14, cifra sólo superada en números absolutos por Galicia, con 17, a gran distancia del resto de las Comunidades Autónomas. El porcentaje de puntos de muestreo aptos para el baño se reduce en el País Vasco hasta el 73 por ciento,



muy por debajo del resto, cuyo peor porcentaje lo registra precisamente Galicia con el 92,1 por ciento (95,1 en 1995).

En el total, ese porcentaje de puntos aptos para el baño se ha reducido en seis décimas, pasándose del 97,1 por ciento, registrado en 1995, al 96,5 de 1996.

El resultado rompe, como se ha señalado anteriormente, el 1,4 por ciento de incremento experimentado en los tres últimos años. A pesar de ello, también ha de tenerse en cuenta el significativo aumento en

el control de las zonas de baño (1.206 por las 1.152 de 1995) y los 377 municipios actuales (271 en el anterior ejercicio). Un aumento que revela el esfuerzo por controlar mejor la calidad de las aguas de baño marítimas.

Para realizar este control, en cada punto de muestreo, tanto en aguas marítimas como continentales, se determinaron los parámetros obligatorios (coliformes totales, coliformes fecales, color, aceites minerales, sustancias tensoactivas, fenoles y transpa-



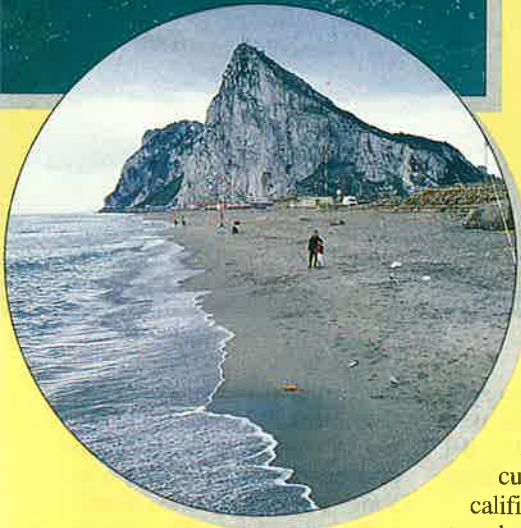
**LA CALIDAD** *de las aguas de ríos, embalses y lagos continúa descendiendo. En los últimos cuatro años, el porcentaje de zonas de muestreo aptas para el baño descendió en más de cuatro puntos, situándose en el 60,8 por ciento.*

rencia). Además, se han determinado estreptococos fecales, salmonelas, enterovirus, pH, oxígeno disuelto y materias flotantes. Sólo en tres de los puntos de muestreo realizados en Galicia no se realizaron los controles de todos los parámetros indispensables, por lo que no han recibido ninguna calificación.

### **De mal en peor**

Tras estos controles, los resultados alcanzados en las aguas de baño continentales (ríos, lagos y embalses) reflejan un importante retroceso con respecto a la campaña anterior, situándose las zonas "aptas para el baño" en el 60,8 por cien, frente al 63,9 registrado en 1995. Un descenso que prácticamente triplica el registrado en los tres últimos años, y que significa pasar del 65,5 por ciento de zonas aptas para el baño registradas en





1993 a ese 60,8 por cien actual.

Si en la anterior ocasión, para "justificar" este descenso se podía echar mano de la sequía -hasta el punto de que en Andalucía no pudieron realizarse estos controles-, ahora queda más evidente si cabe que la principal razón hay que buscarla en la desidia por la mejora de la calidad de las aguas continentales. Desde luego, no ofrecen el mismo atractivo tu-

## AGUAS DE BAÑO EN 1996 (Resumen por Comunidades Autónomas)

COMUNIDADES AUTÓNOMAS	Municipios (número)	Zonas de baño (número)	Puntos de muestreo (número)	Calidad sanitaria (*)			Puntos de muestreo aptos para baño (%)
				Aguas «2»	Aguas «1»	Aguas «0»	
				<b>MARITIMAS</b>			
Galicia.....	58	214	255	187	48	17	92,1
Asturias.....	18	54	73	17	55	1	98,6
Cantabria.....	13	27	29	19	10	0	100,0
País Vasco.....	22	35	52	20	18	14	73,0
Cataluña.....	69	181	211	198	9	4	98,1
Valencia.....	49	145	173	145	20	8	95,3
Murcia.....	7	67	72	47	21	4	94,4
Andalucía.....	60	193	310	253	54	3	99,0
Baleares.....	32	128	173	145	26	0	100,0
Canarias.....	47	150	199	138	61	0	100,0
Ceuta.....	1	4	9	9	0	0	100,0
Melilla.....	1	8	10	8	2	0	100,0
<b>Totales.....</b>	<b>377</b>	<b>1.206</b>	<b>1.566</b>	<b>1.186</b>	<b>326</b>	<b>51</b>	<b>96,5</b>
<b>CONTINENTALES</b>							
Andalucía.....	58	63	70	3	31	33	48,5
Aragón.....	11	11	12	5	5	2	83,3
Asturias.....	1	1	1	0	0	1	0,0
Castilla-La Mancha.....	29	40	44	23	13	8	81,8
Castilla-León.....	47	47	48	8	19	21	56,2
Cataluña.....	9	10	11	3	8	0	100,0
Extremadura.....	18	18	18	4	3	10	38,8
Galicia.....	52	53	69	7	41	20	69,5
Madrid.....	6	6	7	0	0	4	0,0
Murcia.....	3	3	3	0	1	2	33,3
Navarra.....	13	13	13	4	2	7	46,1
Rioja, La.....	1	1	1	0	1	0	100,0
Valencia.....	2	2	2	0	1	1	50,0
<b>Totales.....</b>	<b>250</b>	<b>268</b>	<b>299</b>	<b>57</b>	<b>125</b>	<b>109</b>	<b>60,8</b>

(\*) La calidad sanitaria de las aguas de las zonas de baño se calificaron como: "aguas 2", las de muy buena calidad; "aguas 1", las aptas para el baño; y "aguas 0", las no aptas.

ristico que las aguas marítimas.

Entre las pocas notas positivas, habría que destacar los datos registrados en la comunidad extremeña, donde se realizan controles en ocho municipios más que en la anterior campaña, con cuatro puntos de muestreo calificados como "aguas 2" y tres de "aguas 1"; aunque mantiene los diez de aguas no aptas para el baño. Castilla-La Mancha también ha incrementado el número de puntos de muestreo (44), aumentando en una y en seis, respectivamente, las zonas de "aguas 2" y "aguas 1", y eliminando dos zonas no aptas para el baño (8).

Junto a los casos señalados, también mejoraron su porcentaje de zonas aptas para el baño Aragón, Castilla y León y Cataluña, aunque todos ellos bajaron significativa-

mente el número de puntos de muestreo -especialmente en Cataluña, donde disminuyeron en tres los puntos de muestreo, cifra que coincide con la del número de zonas no aptas para el baño registradas en 1995. En otras comunidades ha ocurrido algo similar, como en las de Valencia, Aragón o Asturias. Esta última, por cierto, sigue constituyendo uno de los principales puntos negros, con sólo un punto de muestreo -no apto para el baño, además-junto con Madrid, donde tampoco hay ni un sólo punto apto para el baño de los siete sometidos a control: cuatro recibieron la calificación de "no aptos" y los tres restantes no pudieron ser calificados al faltar el análisis de parámetros obligatorios. Tampoco pudieron ser calificados por igual motivo otros tres puntos en Andalucía y uno tanto en Extremadura como en Galicia.

Galicia también experimen-

tó un fuerte retroceso, con seis puntos más "no aptos" para el baño (20), y de los 11 calificados como de "aguas 2" ha pasado a siete. Navarra aumentó en una las zonas de "aguas 2" (ahora son 4), pero vio disminuir las "aptas para el baño" (de 5 a 2) y las "no aptas" pasaron de 5 a 7. Andalucía es la comunidad donde se realizaron más puntos de muestreo (70), aunque también es la que registra un mayor número de zonas no aptas para el baño (33). En el momento de redactar esta información, no disponemos de los datos correspondientes al País Vasco, cuyos controles no son coordinados por el Ministerio de Sanidad y Consumo.

Llegaron las lluvias aunque, a la vista de los resultados, lo que no ha llegado todavía es la preocupación por paliar la dramática situación de muchos de nuestros ríos. ■

Raúl GUTIÉRREZ





Perdidas en el tiempo y en el mar Tirreno

# NAVEGANDO POR LAS EOLIAS

**U**NA concha es una pequeñez maleable: la concha formal como la de la ostra o la de la almeja se asemeja a un monumento imponente, a un templo, un minarete, una mezquita, es compleja y a la vez esencial, pero encierra un significado más curioso que los productos elaborados por la mano del hombre. Cuando pienso que en la concha anida un animal y un poco de agua salada, se me aparece entonces como el más refinado de los monumentos. En algunos casos, los monumentos creados por el hombre se parecen más a un esqueleto descarnado: no sugieren ningún habitante a su misma escala. Las catedrales

como engendros más bien evocan hormigueros o colmenas con sus incalculables compartimentos.

Si me paseo por las calles de París o Viena veo yacer un cráneo o un fémur surgidos de tierra, me imagino entonces a un mastodonte robado a un decimonónico museo de ciencias naturales y colocado al azar en medio de una calle que difícilmente puedo representarme en carne y músculo. Con una concha descubro la mejilla, la pan-torrilla, el cuerpo, permanezco envuelta por la naturaleza. De vez en cuando, el hombre construye cosas que superan esa desproporción grotesca, no esculpe conchas o centauros ni crustáceos pero crea moradas a

su medida. Para ello basta aplicarse y afinar la búsqueda, basta reconocer los límites del propio cuerpo dejándose llevar por él...

Algo comparable sucede a los que han decidido vivir en un velero, se encuentran entonces emparentados con un molusco en su propia concha, mecidos en el casco de su barca. Bogan por los aires nómadas, rara vez echan raíces pero casi siempre se miran en las algas y los céspedes marinos, bajan por entre las aguas donde a veces duermen monstruos marinos, vagan por los mares y a todas partes llevan su caparazón, flotan como caracoles zíngaros y locos, escuchan el mecer de las olas que tararean sus canciones y

oyen en el viento tantos relatos fantásticos, cabalgan sobre desiertos líquidos atravesados por dromedarios incansables y a lo lejos ven oasis -puertos aletargados que despiertan ante la llegada de algún esqueleto sin más fuerzas.

## Embarcar hacia las ardientes

En alguna parte, perdidas en el tiempo y en el mar Tirreno, existen unas islas ardientes, las Eolias. Un archipiélago compuesto por siete islas volcánicas, de fondos marinos muy trabajaditos: encaje de roca. Para comprender su alma semi-marina semi-terrestre, hay que zarpar.



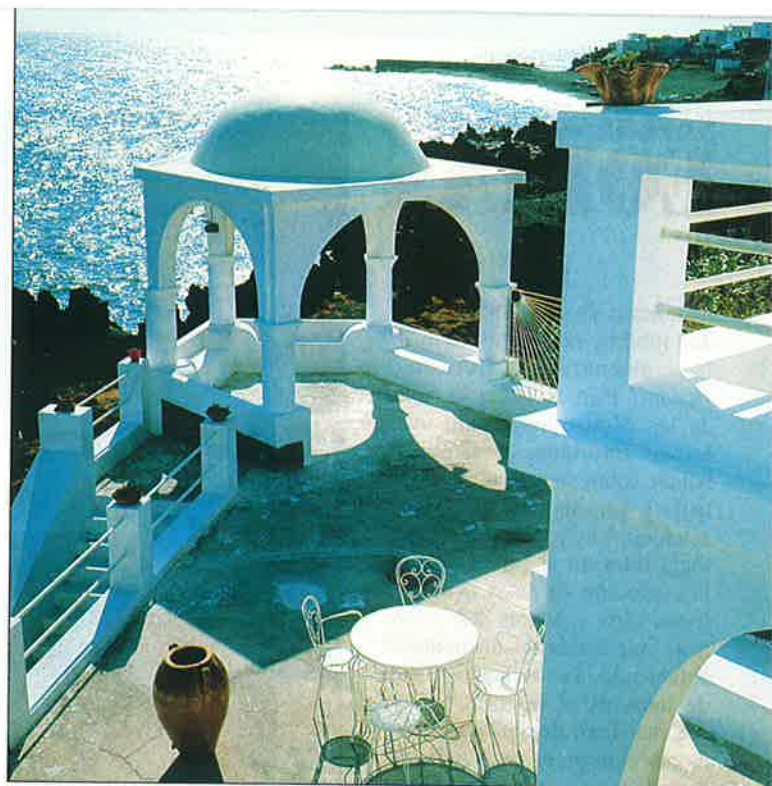


*En Lipari, los "faraglioni" surgen de los fondos marinos y se erigen hasta 78 metros por encima del líquido azul.*

**En Lipari, el Grupo Nacional de Vulcanología informa al público sobre los dos volcanes existentes en esta isla con la ayuda de un sofisticado material audiovisual.**



**Las tierras de Stromboli son negras como el carbón. Sobre sus insólitas playas crecen palmeras como si creyeran que su arena es blanca.**



*Las tierras de lava envejecida de Stromboli son negras como el carbón. En ella se conserva un volcán en actividad permanente desde la antigüedad.*

Lipari es la más grande, la única en poseer un centro urbano cuyo fuerte divide su golfo en dos partes y en dos puertos también: Marina Lunga y Marina Corta. Esta última es un puertecito de aspecto decimonónico donde la vida transcurre despreocupada y perezosamente; los pescadores alían su silencio a los comadros de las mujeres cuyas pétreas resonancias hacen eco ante unas puertas que jamás han cerrado. Al pisar tierra firme, algunos irán directamente al barbero: apenas habréis tomado asiento, os afeitarán con el sable, muy en boga aún por aquí, tras lo cual os administrarán toda una serie de masajes, fricciones y tortas vigorizadoras aplicadas concienzudamente con lociones mágicas, de manera que saldréis de allí transformados echando ideas de liparita por la cabeza.

En la tierra de Eolo a veces un poco de viento basta para sacudir las costumbres más ancladas. Por ejemplo, si os gustan la marcha y los repechos, recorreréis, esos sí convertidos en cabra, las viñas y los campos de alcarras para acercaros al Observatorio Geofísico con vista sobre Vulcano separado de Lipari por un brazo de mar de un kilómetro. Algunos técnicos entendidos se dan a sus quehaceres y os informarán so-

bre las actividades de estos escupidores locales de lava. Luego, como cabras que seguís siendo, intentáis pacer las pocas matas que se os presentan aquí y allá pero descubrís algo asustados los dedos de Eolo solidificados. Son los faraglioni que surgen de los fondos marinos y se erigen hasta 78 metros por encima del líquido azul.

Por fin, habiendo ya conseguido calmar vuestros espíritus, os convertís en un ser civilizado y visitáis el Museo Arqueológico Eolio. Considerado como uno de los más importantes de Europa, encontraréis cerámicas, máscaras, miniaturas... cuyo argumento principal es el teatro y cuyos ejemplos son el astuto anciano o el soldado cabalgando, grandes clásicos de la comedia griega. Ahora ya podéis escoger otro papel, Vulcano, aquí es donde a Eolo le da por encerrar a los vientos en un odre que entrega a Ulises con el consejo de no abrirlo jamás, pero los más codiciosos, más felices que unas pascuas de poder hacer por fin algo prohibidísimo, no resisten a tamaña tentación y ¡zas!, dan rienda suelta a los vientos "quienes" furiosos ante tanta curiosidad acaban ensañados con el mar.

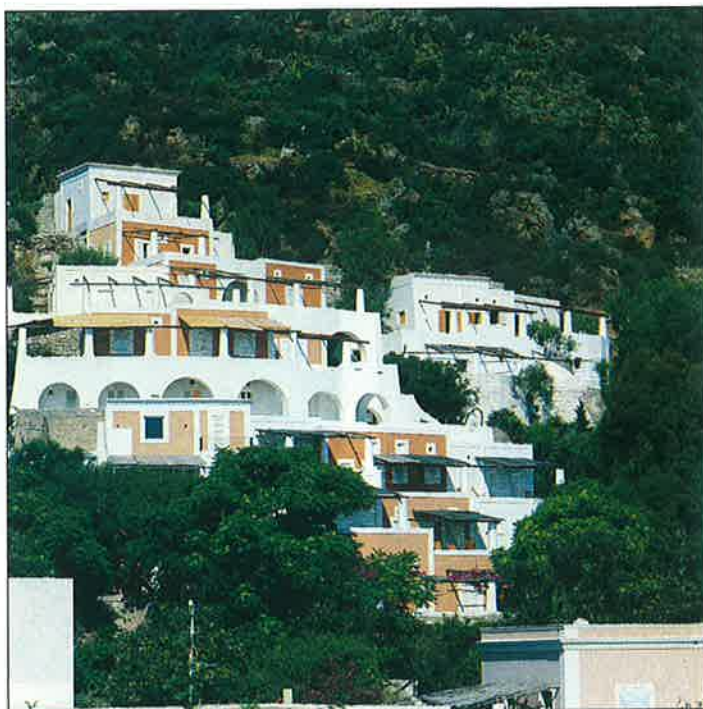
No creáis que por estar a mil metros de Lipari habéis puesto fin a los sustos y a las



extrañezas de esta tierra. De todos modos, no hagáis caso de las amenazas. ¿Curiosos? ¡Avanti! Firmes hacia el valle de los Monstruos donde unas formas torturadas y dantescas bailan sobre una llanura calcinada y surgida de un desierto acuático. El Grupo de Vulcanología informa al público sobre la evolución de estas bocas de fuego (dos volcanes sobre esta isla) con ayuda de un material sofisticado. La ascensión lleva de unos 40 a 60 minutos de marcha. Pero demasiadas emociones cansan, es pues más que hora de tomar un baño de barro: retorno a los orígenes, contacto primordial con la tierra. Revolcaos en este barro benefactor: os aplicará unos buenos masajes mediante sus bolitas de aire caliente.

Salina es particularmente fértil, tanto es así que podréis alegraros la vida a base de Malvasía, ese vino que transportaban las naves de César con el fin de deshidratar a una corte romana sedienta de placeres. Aquí los caminos forestales son numerosos y los trepas pueden subir hasta 962 metros sin por ello dejar de hablar... con los numerosos bichos que residen en las alturas y que constituyen una reserva natural. Pollara es un volcán distinto de sus porimos. Hendido en su mitad, una parte de su alma se ha entregado a la mar, dando nacimiento a un pueblo con sus pies en el agua y dominado por un fuerte militar sorprendente. Tras una curva del sendero veréis también caseríos colgantes, agarrados a las rocas, desafiando toda ley de gravedad, como si quisieran burlarse o gastar una broma al paseante solitario.

Navegando hacia las Forniche (hormigas), islotes de pómez y de obsidiana donde los únicos seres capaces de hacer frente a la dureza de la vida son los conejos salvajes, nos acercamos a Panarea, pequeña maqueta de Grecia que expone sus casas blancas al sol por entre los olivares. Se puede remontar aún más allá el curso del tiem-



Panarea expone sus blancas casas al sol por entre los olivares.

### **Alicudi, prácticamente deshabitada, sigue alumbrándose con petróleo y sólo la mula, que aquí es la reina, ha conseguido mantener el monopolio de los transportes**

po adentrándose en el pueblo prehistórico cuyas fundaciones son de 14 siglos antes de nuestra Era. Y como el fuego se mezcla siempre paradójicamente con el agua, una fuente caliente, a 50 grados en su nacimiento, os hará cambiar de aires y de aguas al mismo tiempo.

Stromboli. Esta isla existe y no sólo en la novela de Julio Verne (Viaje al centro de la tierra) o en la película de Rossellini. Alejada, aislada de sus hermanas, nacida de un violento escupitajo de las profundidades marinas, es la más extravagante de la familia. Una loca en libertad -su nombre de origen griego no deja de recordarlo. "Strombos": Peonza... Ya os estoy oyendo: "¡Anda que esa da más vueltas que una peonza!". Malas lenguas. Pues si es cierto que es algo extravagante, sugiere más bien la acepción infantil evocada por la palabra peonza. Le gusta jugar y dar muestras tanto de su poder como de sus arrebatos de cólera: tiene un al-

ma infantil y caprichosa. Es ella quien reserva mayores sorpresas, ella sola conserva un volcán en actividad permanente desde la antigüedad. Y encima es la oveja negra. Sus tierras de lava envejecida son negras como el carbón, ¡sobre sus insólitas playas crecen palmeras como si creyeran que su arena es blanca! Pues no. Negras. Negro-amo y señor de este paradero en medio del cual se destacan las casas de los habitantes, cúbicos cuadrados en perfecta sintonía con este paisaje esencial, depurado de todo carácter superfluo.

Al volcán lo llaman aquí "el" y no lo miran jamás. Los que quieran subir a la cima tendrán que concentrarse para no volverse cabra esta vez sino macho cabrío -se puede alcanzar el grado sucesivo de sátiro si se juzga oportuno: 928 metros de ascensión al limbo. Solos o acompañados por un guía local, podéis escoger pasar la noche en las alturas. El espectá-

culo es inaudito. Al amanecer veréis salir el sol sobre la Calabria (punta sur de la península más cercana a la Sicilia). Los vagos, aunque no por ello menos estetas, podrían admirar los pies del monstruo -el volcán- por la noche, desde el barco. Por un pasillo la lava se vierte para unirse al mar hirviendo y extasiado: la *sciara del fuoco*. Después, cada uno volverá al puertecito de Ginostra cerca de la Sciara apenas contemplada para prolongar el ensueño en el sueño.

Alicudi y Filicudi son para el postre. La primera, prácticamente deshabitada, sigue alumbrándose con petróleo y sólo la mula, que aquí es reina, ha conseguido mantener el monopolio de los transportes. Se puede visitar al médico melómano; el único inconveniente son los 700 metros que lo separan del nivel del mar. Los habitantes de este trocito de tierra ( cinco kilómetros cuadrados) han cargado con su piano de cola hasta la maldita cima... y aún así no he visto trazas de Jane Champion por ninguna parte. La isla es perfecta para el submarinismo. No olvidéis vuestros trajes de hombres y mujeres pez si practicáis este deporte, de lo contrario bastan un par de gafas, un tubo y aire para mirar la pantalla. Sesiones a todas horas. Más de cien películas.

La segunda, es una bella de extraños contornos donde el espíritu se entretiene buscando formas de bueyes o de toros blancos, algo impaciente por ver surgir una Europa perdida, lejos de su Creta natal, mientras que la mirada adentrándose en las grutas vaga por entre las fosforescencias de las luces.

Se acabó. El velero se hace cada vez más pequeño en el horizonte, se dirige hacia Palermo, con la cabeza mecida por las imágenes de aire, de agua y de fuego. ■

Elvira ARACIL

**Para hacer este crucero os podéis dirigir a Elvira y Gianluca. Teléfono 07.39.338 670 10 13**  
**Internet:**  
**[http:// www.ttsnet-work.com/manihiki](http://www.ttsnet-work.com/manihiki)**





TRAZA SENSORES

Si estás interesado  
solicítanos una demostración  
desde tu propio barco

#### DISTRIBUIDORES Y SERVICIO OFICIAL

HISPANOVA MARINE CANTABRIA: Argentina 7 bajo. Tel.: (942) 23 61 83 - Fax: (942) 23 76 15  
E-Mail: [Hispanova@BitMaller.Net](mailto:Hispanova@BitMaller.Net) - 39008 SANTANDER

HISPANOVA MARINE VIGO: Cárnovas del Castillo bajo. Tel.: (986) 43 51 55 - Fax: (986) 22 40 44  
Télex: 83473 HIMVE E. 36202 VIGO

*¡Los ojos bajo el mar!*





# TITAN

## ESPECIAL

# Pesqueros

Profesional



## LA ENVIDIA DEL PUERTO

Titán Pesqueros es la nueva gama de pinturas especialmente desarrolladas para el mantenimiento de embarcaciones de pesca, y para causar una excelente imagen en el puerto.

- PATENTE AUTOPULIMENTABLE.
- ESMALTES DE ALTA RESISTENCIA.
- BARNICES PARA EXTERIOR E INTERIOR.
- MINIO DE PLOMO DE ALTA DENSIDAD.



INDUSTRIAS TITAN, S.A. - AV. BOGATELL, 29-47  
TEL. (93) 225 03 85 - FAX (93) 225 12 25 08005 BARCELONA (ESPAÑA)





**El MAPA desmiente que barcos españoles faenen ilegalmente en la Antártida**

# ESPAÑA SOLICITARÁ CUOTA PARA EL RÓBALO EN EL OCÉANO ANTÁRTICO



**España tiene intención de solicitar el próximo año una cuota en torno a las 2.000 toneladas de róbalo de profundidad en aguas del Océano Antártico si resulta positiva la campaña científica que a partir del mes de septiembre emprenderá un palangrero gallego. Por otra parte, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha rechazado las acusaciones formuladas por Nueva Zelanda de que barcos españoles estén faenando ilegalmente en aguas de la Antártida.**

**U**N barco de la asociación de armadores Anapa, integrada en la Cooperativa de Armadores de Vigo, realizará una campaña científica no comercial destinada a mejorar el conocimiento de los recursos pesqueros en aguas no reguladas del Océano Antártico. Si, como se espera, los resultados de la campaña de investigación son positivos, España solicitará a finales de año una cuota de 2.000 toneladas para la captura de róbalo de profundidad en aquellas aguas a la Comisión Internacional para la conservación de los Recursos Marinos Antárticos (Camlar), la organización internacional que gestiona los recursos de la Antártida y de la que España es miembro.

Actualmente en aguas reguladas por la Camlar faenan únicamente dos palangreros con pabellón español, también de Anapa, que operan con el permiso temporal de pesca otorgado por la Secretaría General de Pesca del MAPA y con licencia del Gobierno autónomo de

Nueva Georgia, de soberanía británica.

Ambos barcos pescan en la zona regulada por el Camlar donde rige un TAC de róbalo de profundidad de 5.000 toneladas para un período de pesca que se inicia el 1 de marzo y concluye el 1 de agosto si antes no se ha alcanzado el total admisible de capturas. El Camlar concedió el pasado año autorización para pescar 2.000 toneladas de esta especie en nuevas pesquerías a tres países próximos al área de operaciones: Sudáfrica, Nueva Zelanda y Australia.

José Ramón Fuertes, gerente de la Cooperativa de Armadores de Vigo elogiaba la iniciativa del MAPA de iniciar una campaña científica en aguas del Antártico, planificada por el Instituto Español de Oceanografía, en lo que tiene de "respuesta rápida a una fuerte competencia" que permitiría a la flota española mejorar sus posiciones en una pesquería de alto valor comercial y señalaba que en la zona regulada por Camlar "el sector pesquero y la Administración lo estamos ha-

*ciendo bien y con respeto a las normas de la Comisión".*

Esta afirmación contradice las acusaciones formuladas por el Gobierno neozelandés en el sentido de que barcos españoles, y también noruegos, estaban faenando ilegalmente en aguas de la Antártida, extremo que ha sido rotundamente desmentido por el Gobierno español.

El ministro adjunto de Asuntos Exteriores había declarado a la prensa neozelandesa que el Gobierno tenía constancia de que más de cuarenta barcos, entre los que supuestamente se incluían algunos españoles, habían capturado más de 20.000 toneladas de especies valiosas. Medios pesqueros españoles estiman que dichas capturas corresponderían a barcos que operan con banderas de conveniencia, y que, aunque en algún caso pueden operar con capital español, de ninguna manera pueden ser considerados como parte de la flota española.

El MAPA sostiene que "España se ha caracterizado por un respeto absoluto a las normas de conservación en el Antártico y siempre ha estado a favor de exigir el respeto de dichas normas a las partes no contratantes (banderas de conveniencia)". El Ministerio recuerda que España viene colaborando activamente en las actividades de investigación en la Antártida, mediante campañas científicas como las que desarrolla el buque de investigación "Hespérides". España se adhirió al Tratado Antártico en 1982 pasando desde entonces a formar parte de la Comisión como miembro consultivo. Desde 1992 el secretario ejecutivo de la Comisión Internacional es el español Esteban de Salas Otueta. ■

M.V.



**Se celebró  
en Panamá con  
participación  
del ISM**

# SEMINARIO SOBRE N TRABAJO PARA

**Durante los pasados días 13 a 16 de mayo se ha celebrado en Panamá el I Seminario Subregional sobre Normas Internacionales de Trabajo para el Sector Marítimo en el que han participado, además de España, Colombia, Ecuador, México, Panamá y Venezuela. Este seminario tuvo como objetivo analizar, de forma conjunta, los instrumentos marítimos de la Organización Internacional de Trabajo y su aplicación práctica, a la luz de los acuerdos adoptados por la Conferencia Internacional de la OIT en su 84 Reunión, celebrada en Ginebra en octubre del pasado año. Los participantes también tuvieron oportunidad de estudiar la posibilidad de que las normas marítimas de la OIT tengan mayor aplicación en las legislaciones nacionales. En el transcurso de estas jornadas el Director General del Instituto Social de la Marina, Rafael Mateos Carrasco tuvo oportunidad de explicar a los reunidos las actividades que lleva a cabo el ISM y presentar el "Curso Básico sobre la OIT y la Gente del Mar" que ha elaborado este organismo.**

**E**STE I Seminario Subregional sobre Normas Internacionales de Trabajo para el Sector Marítimo reunió a representantes de las Autoridades Marítimas y de los Ministerios de Trabajo de Panamá, Colombia, Ecuador, México y Venezuela. También participaron, como ya es habitual en las reuniones de la OIT, junto con los representantes de los gobiernos los del sector empleador y los del trabajador. El Seminario estuvo auspiciado por la Organización Internacional de Trabajo y los Ministerios panameños de Trabajo y Hacienda y Tesoro, cuyos Vice-ministros inauguraron las jornadas. Por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales de España, asistieron en calidad de invitados especiales, el Director General del Instituto Social de la Marina, Rafael Mateos Carrasco, el Subdirector General de Acción Social Marítima, Fernando Alvarez-Blázquez y el Inspector Provincial de Trabajo de Cádiz, Juan Ramón Bres.

## **Intercambio de experiencias**

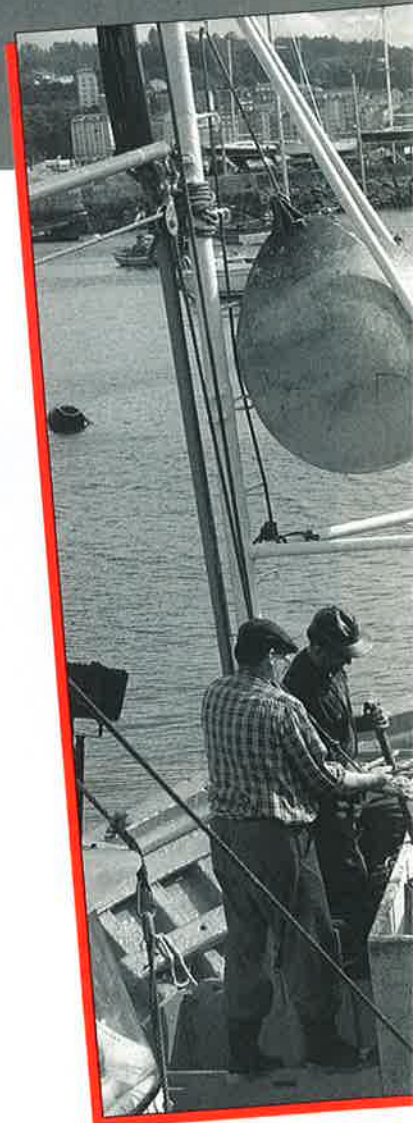
El objetivo de este Seminario era reunir a quienes conducen las inspecciones laborales y marítimas de Panamá, Colombia, Ecuador, México y Venezuela, así como a representantes de empleadores y trabajadores para analizar de forma conjunta los instrumentos marítimos de la OIT y su aplicación práctica a la luz de los acuerdos adoptados por la Conferencia de la OIT en su 84 Reunión Marítima, celebrada en octubre de 1996; presentar y compartir experiencias relacionadas con la legislación práctica sobre el sector marítimo de los países participantes, en el marco del Convenio 147 de normas mínimas y formular un posible programa de cooperación subregional en el campo social marítimo tendente a promover la ratificación del Convenio 147 entre los países y su inclusión en el Acuerdo de Viña del Mar.

A tal efecto en el marco del Seminario se discutieron informes preparados por los par-

ticipantes acerca de la legislación práctica sobre el sector marítimo en sus países. Asimismo se presentaron exposiciones por parte de los invitados especiales y se discutieron en grupo los temas tratados. Entre estos temas figuraron la presentación de "El Programa Marítimo de la OIT" e "Inspección de Buques de bandera nacional y extranjera" a cargo de Torcuato Vilches, Coordinador Regional de Actividades Marítimas de la OIT y uno de los principales artífices de este Seminario; "El Trabajo Marítimo y las Normas de la OIT", presentado por Natan Elkin; "Las Normas sobre Trabajo Marítimo aprobadas en la 84 Reunión de la OIT: por G. López Morales y Natan Elkin y "La OIT en América Latina" por G. Di Nicola.

## **El ISM y la OIT**

Por parte de los representantes españoles hubo dos intervenciones: la del Director General del Instituto Social de la Marina y la del Inspector Provincial de Trabajo de Cádiz.



diz. El Director General del ISM, Rafael Mateos Carrasco dedicó una buena parte de su exposición titulada "El Instituto Social de la Marina: Evolución y futuro en los albores del siglo XXI", a explicar las tareas que lleva adelante el ISM en pro de mejorar las condiciones de vida, trabajo y salud de la gente de mar. Mateos Carrasco destacó en su intervención que el "carácter de extraterritorialidad de la actividad marítima, la cada vez más reafirmada globalización y universalización del mercado de trabajo marítimo, donde coexisten diversas variedades de sociedades mercantiles con las varian-



# FORMAS INTERNACIONALES DE EL SECTOR MARÍTIMO



tuales orientadas a adecuar los niveles de protección a la realidad socio-laboral. De no hacerse así, con prontitud y adecuación a las situaciones fácticas, cualquier actuación resultaría extemporánea y consiguientemente estéril. De ahí la necesidad de adoptar una posición beligerante o cuando menos activa, en la adopción de decisiones que puedan afectar al entorno protector del colectivo protegido”.

También hizo un recorrido el Director General del Instituto social de la Marina por las actividades que este organismo lleva a cabo en pro de la gente del mar cumpliendo fielmente los convenios y recomendaciones aprobados por la OIT de los que España es uno de los países que más normas tiene ratificadas e incorporadas a su legislación nacional. En este marco de estrecha colaboración entre el ISM y la OIT, Rafael Mateos recordó el acuerdo firmado, en septiembre de 1988, en Turín (Italia) entre el entonces Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y la OIT para la cooperación en el campo social marítimo que se ha desarrollado en tres fases. Una primera que se celebró en la sede del ISM, en octubre de 1989, consistente en un Seminario sobre Normativa Socio-Laboral Marítima. La segunda que se desarrolló en junio de 1991, en La Haya, basada en unas Jornadas Técnicas sobre control de Buques por el Estado del puerto, complementadas con varias inspecciones a buques de distintas nacionalidades en los puertos de Rotterdam y Amberes. Y, finalmente, la tercera fase dirigida a mejorar el conocimiento y la aplicación de los Convenios Internacionales

de la OIT en el ámbito de los países Iberoamericanos, que se desarrolló en el transcurso de unas Jornadas celebradas en el Centro de Formación Ocupacional Marítima que el ISM tiene en Bamio en octubre de 1995.

Precisamente de estas Jornadas se acordó como conclusión la necesidad de que ese esfuerzo no quedase aislado y que se intentasen promover nuevos encuentros en los que en grupos reducidos se analizaran los avances obtenidos en la aplicación de los Convenios y se impulsase la ratificación y cumplimiento por aquellos países que tuvieran un mayor retraso. En este programa de promocionar el conocimiento y la aplicación de los convenios marítimos de la OIT en Iberoamérica, que se inició en Bamio se ha enmarcado este I Seminario celebrado en Panamá.

## **Presentación del manual del alumno del curso básico “OIT y la gente de mar”**

Complementó el Director General del ISM su intervención con la presentación del Manual del Alumno del Curso Básico “OIT y la Gente del Mar”, elaborado por un equipo multidisciplinar del ISM (sociólogos, pedagogos y asesores laborales marítimos) cuyo principal objetivo es precisamente conseguir un mejor conocimiento, difusión y aplicación práctica de la normativa social-marítima que emana de la OIT. El primer módulo está compuesto por el Manual del Alumno y la Guía del Profesor y ha sido elaborado con criterios de simplificación, en cuanto al lenguaje, practicidad

en la forma de utilización de la normativa y dinamismo en la exposición de los textos. El Director General adelantó que en la actualidad se encuentra en fase de elaboración un segundo manual, nivel II, que, profundizará en el texto de los convenios mediante ejemplos concretos sobre la práctica laboral y estará dirigido al personal marítimo con responsabilidades de mando.

La segunda intervención española corrió a cargo del Inspector Provincial de Trabajo de Cádiz, Juan Ramón Bres, quien explicó a los asistentes su experiencia en el programa INSPECMAR, consistente en realizar las inspecciones de los buques mercantes y de pesca, atendiendo a tres apartados fundamentales: las relaciones laborales, el cumplimiento de la normativa en materia de seguridad social y las condiciones higiénico-sanitarias de los buques. En este programa el personal sanitario y técnico del ISM colabora con la Dirección General de Trabajo y Seguridad Social.

Al finalizar el Seminario todos estuvieron de acuerdo en que es necesario continuar trabajando en todos los países marítimos de Iberoamérica para conseguir un mayor conocimiento de la normativa marítima de la OIT, pero especialmente para que el Convenio 147 sobre normas mínimas de Marina Mercante y el protocolo a ese Convenio aprobado en octubre del pasado año sean ratificados por la totalidad de los países.

Asimismo hubo unanimidad en que el trabajo por el ISM llevado a cabo en este campo es un ejemplo a seguir. ■

**Concha Hernández Carazo.**

tes que pueden darse en la combinación de nacionalidad de empresa y pabellón del buque, requieren una respuesta diferenciadora en su vertiente de Formación y Empleo. Por otra parte debo significar que la actividad marítima de forma especial y en la actualidad, está sometida a una serie de variables socio-económicas a las que el sistema de protección social no puede ser ajeno. No basta con constatar los indudables cambios que se están produciendo en los distintos subsectores que integran la actividad marítima, sino que, antes al contrario, se requiere la adopción de medidas pun-



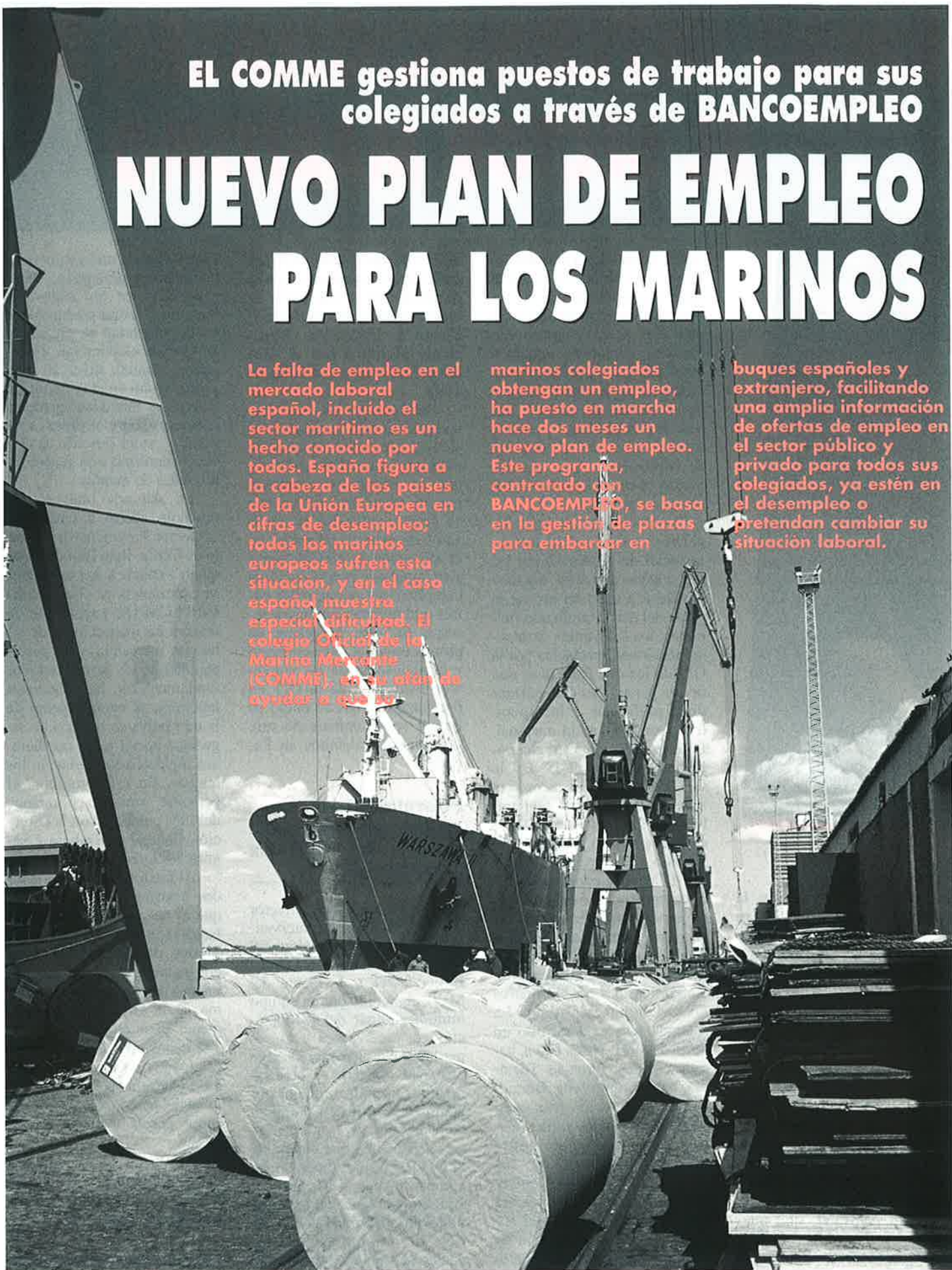
**EL COMME gestiona puestos de trabajo para sus  
colegiados a través de BANCOEMPLO**

# **NUEVO PLAN DE EMPLEO PARA LOS MARINOS**

La falta de empleo en el mercado laboral español, incluido el sector marítimo es un hecho conocido por todos. España figura a la cabeza de los países de la Unión Europea en cifras de desempleo; todos los marinos europeos sufren esta situación, y en el caso español muestra especial dificultad. El colegio Oficial de la Marina Mercante (COMME), en su afán de ayudar a que los

marinos colegiados obtengan un empleo, ha puesto en marcha hace dos meses un nuevo plan de empleo. Este programa, contratado con BANCOEMPLO, se basa en la gestión de plazas para embarcar en

buques españoles y extranjero, facilitando una amplia información de ofertas de empleo en el sector público y privado para todos sus colegiados, ya estén en el desempleo o pretendan cambiar su situación laboral.





A escasez de empleo en todos los sectores, incluido el marítimo es un hecho en la vida laboral de los españoles. En los últimos años hemos perdido unos 800 barcos, lo que produjo una gran pérdida de empleo. Para intentar poner fin a esta lacra social, el Colegio Oficial de la Marina Mercante ha querido aportar soluciones mejorando el servicio de empleo que ya tenía, por un nuevo programa de empleo en el que se amplía el número de ofertas de trabajo por medio de la contratación de los servicios de BANCOEMPLEO. Esta empresa especializada manda información semanal de miles de puestos de trabajo al COMME, y el colegio oficial elabora un boletín que envía a todos sus colegiados cada diez o quince días.

Para el presidente del COMME, Joaquín Buelga, el desempleo de los marinos es un problema no sólo a nivel de la Unión Europea, sino a nivel mundial. Buelga señala que el futuro del sector marítimo debe pasar por la diversificación, sin ceñirnos estrictamente al buque; junto a esta amplitud de miras, asegura que la feroz competitividad del mercado mundial hace preciso reforzar la formación. Para sacar a flote el sector, y que los marinos logren un empleo apuesta por la unión de todos: Administración, sindicatos, asociaciones y colegio.

El COMME ya llevaba varios años gestionando empleo para sus colegiados con escasos éxitos hasta entonces. El anterior programa de empleo consistía en que los colegiados en desempleo figuraban en un archivo, y, o bien, las navieras contactaban con el COMME, o el colegio veía oportunidades de empleo. Las ofertas eran muy escasas, por lo que se consideró imprescindible mejorar este servicio. El nuevo plan de empleo para los colegiados se ha contratado con BANCOEMPLEO, que facilita amplia información sobre ofertas de trabajo disparándose ésta notablemente. Una vez recibidas las ofertas de empleo, en el COMME se elabora un boletín



**"El futuro de los puestos de trabajo de los marinos españoles pasa por la diversificación, y consideramos que las mejores salidas están en tierra y en la Náutica deportiva"**  
(Joaquín Buelga).

que se envía cada diez o quince días tanto a los desempleados como a aquellos marinos que teniendo empleo deseen mejorarlo. Desde que se ha puesto en marcha este servicio, hace aproximadamente dos meses, se han mandado ya cinco boletines.

El ámbito marítimo en el que se ha detectado mayor oferta de empleo es en la Administración pública. "En los últimos doce años en la Administración pública han ingresado unos 1.000 marinos. Ya sea en el servicio de practica, en la Secretaría General de Pesca, en el Instituto Social de la Marina (ISM) en el Servicio de Vigilancia Aduanera, en la Dirección General de la Marina Mercante y en la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR). Sólo en SASEMAR se han contratado unos 270 marinos en los últimos tres años", asegura Buelga. Ahora estas ofertas de empleo público son más reducidas, pero el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante ha difundido la última oferta de empleo público de quince plazas de inspector en la Secretaría General de Pesca marítima, así como en el Servicio de Vigilancia Aduanera. El presidente del COMME, Joaquín Buelga, está convencido de que una de las salidas para estos profesionales es

tá en tierra, y en la marina de recreo.

Junto a la salida de la Administración, Buelga subraya la existencia de otras oportunidades para los marinos españoles. "Puede que en los últimos años hayamos cometido el error de dedicarnos sólo a navegar, mientras todo el entramado del transporte precisaba de los conocimientos y experiencia en el buque, pero también en los puertos y en las ciudades del interior como Madrid, donde hay empresas que mueven una carga y necesitan de los conocimientos de estas personas para gestionar cargas y transporte de pasajeros". Actualmente, desde el COMME se apuesta por la diversificación, sin limitarse a navegar; para ello hay que completar las experiencias de estas personas con la formación en el sector al que quiera destinar su empleo.

En el Colegio Oficial de la Marina Mercante se ofrecen diversos cursos para mejorar la formación de los marinos. "En un principio comenzamos con tres cursos, y actualmente tenemos veinticinco, diez de ellos obligatorios para navegar según los acuerdos internacionales".

El precio de los cursos los califica como muy bajos comparados con el de otras instituciones u organismos. Como Colegio asegura que no tienen



otra opción que cobrar los cursos para pagar a los profesores, las aulas, los libros (cuyo precio es al coste), etc. Al no recibir ningún tipo de subvención, como mínimo hay que cubrir gastos, pero para aquellas personas que no tienen recursos económicos disponen de un sistema de becas que han variado según los años. **“Hemos llegado a dar unas 300 becas en un año”**. Para demostrar que los precios no son elevados, tenemos un Master a distancia en puertos deportivos, que se imparte con ocho libros de texto y unas 1.300 evaluaciones realizadas desde casa, y, finalmente, para obtener el diploma se les examina en las aulas en presencia de los profesores. El coste de este Master es de 67.000 pesetas para los no colegiados y de 49.000 pesetas para los colegiados. En este sentido, el presidente del COMME apunta hacia la Náutica deportiva como una excelente salida para los marinos, es la única que va bien y, además, hay 400 puertos y clubes náuticos por toda España; prueba de ello es que la Universidad de Alicante ha hecho un convenio con una Universidad extranjera para impartir una diplomatura - tres años- para titulados en gestión en este ámbito laboral.

Junto a unos precios más bajos para sus colegiados, el COMME ofrece otras ventajas. Junto al nuevo plan de empleo, está la desgravación fiscal de la cuota colegial en la Declaración de la Renta, un ventajoso seguro de automóviles, un descuento especial en Hoteles de la Cadena Sol, reducción del 15% en hoteles de la cadena NH, descuentos importantes en alquiler de coches, descuento de un 10% en los programas Master en la Escuela Europea de Negocios, descuentos con Halcón viajes, descuentos del 8% en la compra de coches de la gama Renault, becas del Centro de Formación del COMME, promoción social de viviendas, descuento en la compra de publicaciones del COMME, asistencia libre y gratuita a los Congresos, Jornadas y Simposios que organiza el COMME, etc.

La cuota de colegiación, que sólo se hace una vez, es de



**Con el nuevo plan de empleo que el COMME ha contratado con BANCOEMPLO, el colegio elabora un boletín con cientos de ofertas de empleo que envía a sus colegiados cada diez o quince días.**

27.000 pesetas, y las cuotas periódicas son 15.000 pesetas al semestre (cada seis meses). Cuando un marino quiere colegiarse y no dispone todavía de empleo, se le admite sin pagar ninguna cuota, y una vez que consiga un puesto de trabajo se comienza a pasarle las cuotas de colegiación. En España, de los alrededor de 10.000 titulados, el número de colegiados no llega a 4.000.

**Salvad a los marinos**

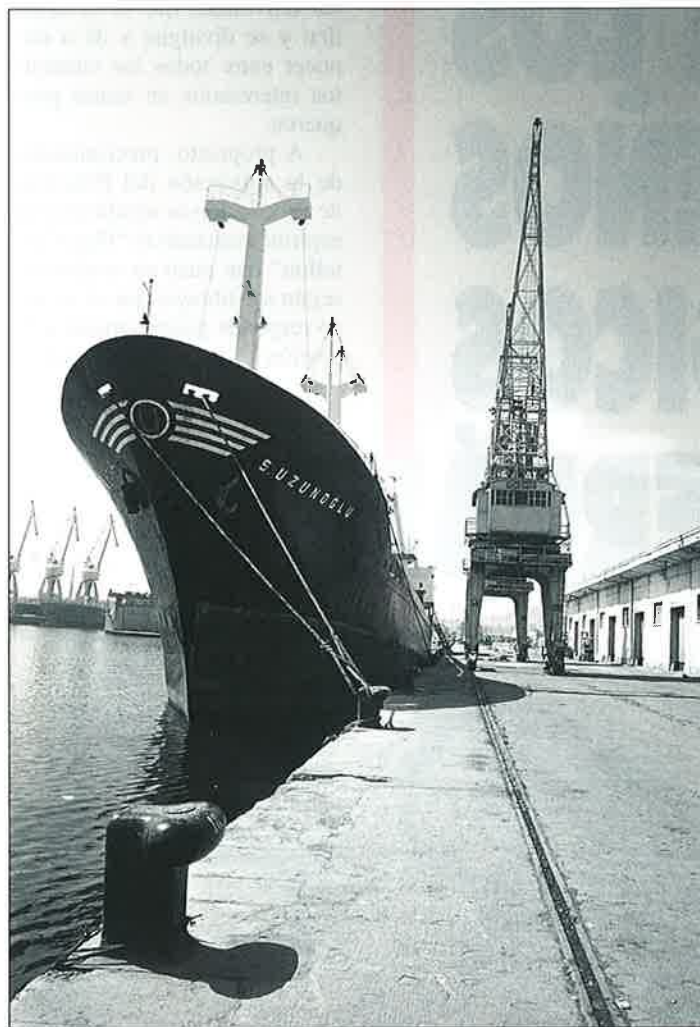
Respecto a las soluciones que considera óptimas para salvar a la Marina Mercante, problema que califica de muy gra-

ve, no sólo afecta a los países de la Unión Europea (UE), sino que es a nivel mundial. Buelga opina que se debería llevar a cabo una actuación conjunta de marinos de Europa; **“lo hemos intentado, pero sin ningún éxito; en el ámbito sindical se ha logrado algo más, pero todavía no se ha dado con ninguna solución. En mi opinión es imprescindible la unión de diversas asociaciones que defiendan los intereses de los oficiales; a nivel europeo existe una Federación Internacional de Asociaciones de Capitanes, pero no están incluidos los jefes de máquinas y los oficiales radioelectrónicos”**.

Otro de los aspectos que más preocupa al presidente del COMME es la situación en la que se van a quedar los oficiales radioelectrónicos con la entrada en vigor en 1999 del nuevo Sistema Mundial de Socorro. **“Es cierto que el progreso es imparable, pero junto con el progreso existen claros intereses económicos, centrados especialmente en los países nórdicos y los Estados Unidos, para los que la venta de los apartados del nuevo sistema mundial de socorro suponen cifras millonarias”**.

Como solución señala hacia un período transitorio lo suficientemente dilatado para que los oficiales radioelectrónicos no se queden en la calle de una manera tan cruenta. Lo que desde el COMME se propugna se ha hecho con otros colectivos; por ejemplo, en Hunosa, empresa nacional de minería del carbón, que tenía pérdidas millonarias cada año, en su día tuvo que reducir sus empleados de 25.000 a 12.000 disminuyendo contrataciones de forma progresiva, con prejubilaciones, y dejando a las personas en





sus casas pero cubriendo sus necesidades económicas y las de sus familias; **“no han hecho con ellos lo que se está haciendo con los marinos, y la principal causa, entre otras muchas, es la fuerza que tienen los sindicatos en el sector de la minería”**.

Buelga considera que, en primer lugar, se debería comprobar que la tecnología nueva puede sustituir al hombre, y que el buque queda en condiciones de seguridad satisfactorias. **“Las consecuencias que esto puede traer no se han medido”**; además, la desaparición de los oficiales radioelectrónicos supone que los capitanes y pilotos deben tener una especial atención en el puente mientras navegan y cumplen la función propia de su profesión. **“Esta tarea no se les va a retribuir, y supondrá una disminución en la atención a sus tareas diarias”**.

Pero en el supuesto caso de que la tecnología cubriera satisfactoriamente la seguridad del buque, una de las soluciones que venimos propugnando es que se formen a los oficiales ra-

dio en aquellas áreas en las que puedan encontrar un puesto de trabajo. En este sentido, la Administración pública tiene que hacer un esfuerzo; ya tenemos conocimiento de que el Instituto Social de la Marina y la Dirección General de la Marina Mercante se han sensibilizado, y avalan esta tesis de hacer paquetes formativos para que desaparezca el trauma.

Asegura que los capitanes y oficiales han recibido el hecho de atender las comunicaciones de los barcos, en la mayor parte de los casos mal, porque pone en peligro el buen cumplimiento de su función principal, y si ahora les añaden una tarea más les va a restar algo en la eficacia de su trabajo.

En cuanto al Segundo Registro, en el COMME opinan que los Registros especiales son una solución parcial. **“Todavía está por demostrar que en España se vaya a recuperar la flota perdida vía Segundo Registro; quizás este registro dé un respiro durante un período de tiempo, pero no es una solución a largo plazo.”**

Respecto al marco laboral que se pretende implantar en el Registro Especial de Canarias dice que a lo único que aspiran es a que traten a los marinos españoles como a los ciudadanos de Europa, que tienen una titulación y un salario equivalente a ella. **“No debemos salirnos de ese marco, y si lo que pretenden es poner unas condiciones parecidas a las del Tercer Mundo, no podemos admitirlo”**.

Por último, habló de las consecuencias de la total liberalización de los tráficos en 1999, asegurando que va a ser una situación más grave que la actual; casi la mitad de la flota española depende del tráfico con Canarias, Ceuta, Melilla y Baleares, y a partir de la liberalización esa flota tendrá que competir con otros países. **“Ante la feroz competitividad que hay muchos de esos buques perderán esos tráficos. Esto supondrá también la pérdida de empleo de marinos, pero la pérdida más grave estará en el número de buques.”** ■

**“Ante la feroz competitividad que hay en el mercado laboral, y para alcanzar la diversificación es preciso hacer hincapié en la formación de los marinos” dice el presidente del COMME.**

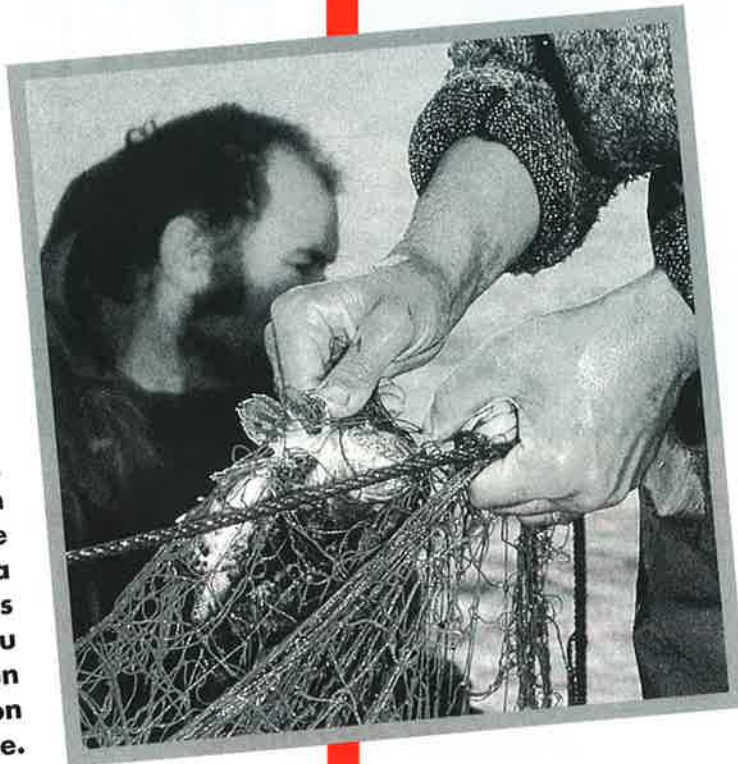
Inés Otero.



**El II Foro Científico resalta la labor del "Plan Castellón"**

# SITUACIÓN DE PELIGRO DE LOS PEQUEÑOS PELÁGICOS MEDITERRÁNEOS

La segunda reunión del Foro Científico sobre la pesca española en el Mediterráneo ha constatado graves problemas en la explotación de pequeños pelágicos, en especial en la anchoa, y ha señalado que la aplicación del Principio de Precaución es el único camino que puede conducir a una recuperación de los recursos y su mantenimiento en un nivel de explotación sostenible.



COMO tema monográfico el Foro Científico analizó el grado de cumplimiento del Código de Conducta para la Pesca Responsable en el Mediterráneo español utilizando dicho Código como una herramienta de ayuda a las personas y grupos a mejorar las condiciones de pesca y a objetivar elementos y conceptos. Partiendo de estas premisas, recomendó que el Código de Conducta para la Pesca Responsable y de manera especial los aspectos referidos al Principio de Precaución, sean tenidos en cuenta en todas las actividades que se desarrollen y se divulgue y dé a conocer entre todos los elementos interesados en temas pesqueros.

A propósito, precisamente, de la aplicación del Principio de Precaución se resaltó por su espíritu avanzado el "Plan Castellón" que puso en evidencia, según se subrayó, que el recurso responde positivamente a la gestión y que es posible recu-

perar una pesquería y mejorar su explotación. En consecuencia, el Foro Científico acordó rendir un homenaje a las personas que desarrollaron el plan experimental de gestión pesquera desarrollado en el Mediterráneo occidental en la década de los 60. Este homenaje consistirá en la publicación de un libro en el que se cuente la historia de aquella iniciativa singular, e incluya la relación de documentos que se generaron y un análisis de los resultados.

Los participantes en la segunda reunión del Foro constataron también el interés por la divulgación de los resultados de la investigación científica en el campo de la pesca. Una prueba de este interés serían las reuniones promovidas por la D.G. XIV en Rodas y Palma de Mallorca para tratar estas cuestiones y, más próximamente, la repercusión que ha tenido el libro "La pesca en el siglo XXI. Propuestas para una gestión racional de la pesca en Catalunya" editado por CC.OO. La resonancia de esta publicación ha sido tal que la Comisión de Pesca del Parlamento catalán ha agradecido a sus autores y promotores su valiosa aportación en la mejora del sector catalán.

El objetivo del foro Científico es servir de marco adecuado para que los investigadores y técnicos especializados en la pesca española en el Mediterráneo puedan debatir los aspectos relacionados con la investigación y trasladar las conclusiones y recomendaciones a las administraciones pesqueras con el fin de que éstas puedan disponer de toda la información posible en la toma de decisiones. Las sesiones de trabajo de esta segunda convocatoria se celebraron en Palma de Mallorca y fueron inauguradas por el secretario general de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Samuel Juárez, y clausuradas por el conseller de Agricultura, Comercio e Industria del Gobierno de Baleares, Josep Juan. Las reuniones del Foro se iniciaron en Barcelona en 1996.





## Recursos y ecología

Los expertos reunidos en Palma de Mallorca dieron cuenta del grave problema detectado en las pesquerías de pequeños pelágicos, especialmente en el caso de la anchoa. La evaluación realizada por métodos indirectos durante el período de 1988-93 no reflejó peligro de sobreexplotación del reclutamiento. Evaluaciones acústicas realizadas entre 1990 y 1996 señalaron en cambio una caída del reclutamiento a partir de 1995, que es particularmente grave en 1996, cuando se obtiene el menor de la serie histórica disponible. Los datos, se insiste en medios científicos, son preocupantes puesto que la pesquería se centra en edades de 0 a 1 y porque se han producido dos reclutamientos bajos consecutivos, en 1995 y 1996.

Sobre esta cuestión se acordó organizar un grupo de trabajo específico dedicado a la anchoa además de poner en conocimiento de la administración y del sector la gravedad de la situación de esta pesquería. Se recomendó, asimismo, hacer un seguimiento de la población mediante campañas acús-

## Los expertos informaron de los problemas detectados en la pesquerías de pequeños pelágicos, especialmente en el caso de la anchoa.

ticas, seguimiento de las tallas capturadas y de la distribución geográfica del esfuerzo dada la movilidad de la flota. Como posibles soluciones a esta situación se apuntaron el establecimiento de vedas y tallas mínimas coincidentes con la de madurez sexual (11 centímetros) a fin de permitir la reproducción al menos una vez de los individuos. Igualmente se puso el acento en la importancia del estudio de aspectos ecológicos y medioambientales sobre la regulación natural de las

poblaciones de pequeños pelágicos y de la obtención de series temporales regulares en unas especies que presentan una alta variabilidad poblacional.

El Foro discutió acerca del posible efecto del descenso de la biomasa de la anchoa sobre las poblaciones de otras especies, especialmente sobre la sardina y la alacha (*Sardinella arurita*). Teniendo en cuenta que se ha detectado un aumento de la biomasa de alacha, más evidente en 1996 en la zona de Cataluña, y que el período de reproducción de esta especie coincide con el de la anchoa, se apuntó la posible sustitución por competencia de la alacha sobre la anchoa, lo cual, de confirmarse, sería grave para el sector pesquero dado el escaso interés comercial de la alacha.

En cuanto a la sardina, la biomasa es mucho más alta que la de anchoa, aunque el reclutamiento tampoco ha sido favorable en el período comprendido entre los años 1993 a 1996. El efecto en este caso ha sido menor en razón del buen reclutamiento de los años 1991-92 unido a la mayor longevidad de la especie. Respecto al espadín,

que en los años 40 dio lugar a una pesquería comercial, se advirtió sobre su escasa presencia tanto en capturas comerciales como en las experimentales.

En el apartado de grandes y medianos pelágicos se acordó seguir las recomendaciones del foro internacional que entiende de estas especies, el ICCAT. Sobre el atún rojo se recordó que el reclutamiento en 1996 ha sido muy bajo y que en los últimos años han caído las capturas de pez espada. En cuanto a la llampuga (*Coryphaena hippurus*), que es objeto de captura en Mallorca como actividad complementaria por medio centenar de barcas, se descartó como recurso alternativo debido a que la captura se basa en la clase de edad 0, y a las grandes oscilaciones de las capturas, que van de las 10 a las 100 toneladas, según años.

El Foro constató, finalmente, en lo que atañe a demersales que las pesquerías de merluza y salmonetes en la plataforma están sobreexplotadas. No lo están, en cambio, las pesquerías de talud, bacaladilla y gamba roja. Se desaconseja, no obstante, el traslado del esfuerzo hacia el talud en razón a la menor capacidad de regeneración de las comunidades de talud y batiales.

El grupo de trabajo de Recursos y Ecología discutió acerca de las reservas marinas como herramienta de gestión en las pesquerías demersales, concluyendo que no está demostrado que eviten la sobrepesca de reclutamiento, que es la más habitual en el litoral Mediterráneo e indicó la conveniencia de proteger zonas conocidas de reclutamiento de merluza en la plataforma.

Por otra parte, en el último año el Foro ha puesto en marcha el proyecto FAO-Copemed con la finalidad de coordinar la investigación pesquera entre los países del Mediterráneo central y occidental (Marruecos, Argelia, Túnez, Libia, Malta, Italia, Francia y España). ■

Mery Varona



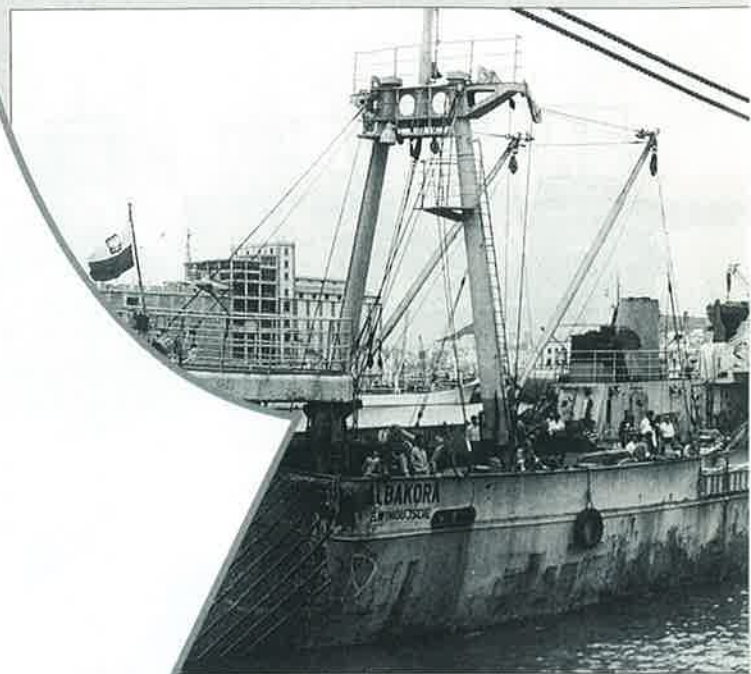
**Más facilidades para renovar  
la flota de NAFO**

# EL MAPA regula la actividad de la flota pesquera

Como cada año, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha hecho públicas diversas Ordenes por las que se regulan las actividades de la flota pesquera. Estas Ordenes afectan a las capturas de especies pelágicas en el Cantábrico y aguas del noroeste, con una notable reducción para la sardina, al censo de la flota bacaladera, al censo de arrastreros congeladores que faenarán en aguas de NAFO y a la revisión de criterios para la renovación de la flota en aquel caladero.

**Se ha reducido el límite de capturas de sardinas y se ha establecido una sola zona en el cerco de especies pelágicas.**

**Los armadores de arrastreros congeladores que operan en NAFO podrán sustituir un barco desguazado o hundido por otro de su propiedad, que mantendrá la prelación del barco sustituido.**



**L**A drástica reducción en los topes diarios de captura de sardinas y la unificación de límites en todas las Comunidades Autónomas del Cantábrico y noroeste español son las principales novedades que introduce la Orden ministerial del pasado 2 de abril (BOE de 11 de abril) en la que se regulan las capturas de especies pelágicas con artes de cerco.

La reducción del nivel de capturas de sardina responde a los criterios expresados por los informes científicos, que han advertido que el stock está atravesando un período de biomasa baja. El tope máximo fijado para la sardina pilchardus es de 7.000 kilos, el mismo que se estableció durante 1996 para la Comunidad gallega y 3.000 kilos por debajo del que se fijó para el resto de aguas del Cantábrico. Para la parrocha (sardina de 11 a 15 centímetros de talla) se ha fijado un tope máximo diario de 2.000 kilos, con una reducción de 1.000 sobre el que rigió el año anterior para toda la zona norte y noroeste. El conjunto de sardina y parrocha no podrá sobrepasar los 9.000 kilos.

Se mantienen los niveles de capturas en las especies de ca-





balla/verdel (10.000 kilos), rincha (caballa de 10 a 23 centímetros de talla) (6.000 kilos), jurel/chicharro blanco (10.000 kilos), anchoa (10.000 kilos) y anchoa pequeña (más de 60 piezas/kilo y tamaño superior a la talla mínima establecida) (2.000 kilos). En el jurel/chicharro negro se ha fijado un nivel máximo de 6.000 kilos, por encima de los 4.000 kilos permitidos en 1996 en la Comunidad gallega y por debajo de los 10.000 kilos establecidos en el resto de Comunidades el año pasado. La cantidades se entienden por desembarques diarios y afecta a los barcos de pabellón español autorizados a pescar con artes de cerco en el caladero cantábrico y noroeste. La mezcla de especies no podrá exceder de los 10.000 kilos y las tallas no podrán ser inferiores a las establecidas en el R.D. 560/1995. De acuerdo con el Reglamento (CE) 390/97 del Consejo, que para el caso del jurel admite un 5% en peso y cómputo total de capturas entre 12 y 15 centímetros, la cantidad total admitida para esta talla es de 1.963,5 toneladas, ya que la cuota total de esta especie asignada a España en las divisiones CIEM VIIIc y IX es de 39.270 toneladas.

La unificación de límites

para todas las Comunidades Autónomas del norte: Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco obedece a las peticiones del propio sector. Con anterioridad se establecían dos áreas, Galicia por un lado y el resto de Comunidades por otro. Los puertos autorizados para el desembarque de especies pelágicas son Fuenterrabía, Pasajes de San Pedro, San Sebastián, Guetaria, Motrico, Ondárroa, Lequeitio, Elanchove, Mundaca, Bermeo, Ciérvana y Santurce en el País Vasco; Castro Urdiales, Laredo, Colindres, Santoña, Santander y San Vicente de la Barquera en Cantabria; Lastres, Gijón, Avilés, Cudillero y Lueca en Asturias; y Ribadeo, Foz, Burela, San Ciprián, Cillero, Cariño, Ares, Puentedeume, Sada, La Coruña, Cayón, Malpica de Bergantiños, Lage, Camariñas, Portosín, Aguiño, Riveira, Cambados, Portonovo, Bueu y Vigo en Galicia.

### Flota NAFO

Los armadores de los barcos arrastreros congeladores que faenan en la zona de regulación de la Organización de la Pesca de la Atlántico Noroccidental (NAFO) podrán sustituir el barco que haya sido desguazado o

hundido por otro de su propiedad de manera que éste mantendrá el orden de prelación que tuviera el barco al que sustituye. Así ha quedado establecido en la Orden ministerial 1969 de 28 de enero de 1997 (BOE 1 de febrero). Esta O.M. modifica la de 18 de mayo de 1994, por la que se establecían los criterios para la confección del censo en el caladero NAFO. La modificación posibilitará la sustitución de los buques hundidos o desguazados y a los efectos de esta sustitución en relación al orden de prelación, cuestiones que no se contemplaban en la O.M. de 1994. La nueva regulación del MAPA está en sintonía con el objetivo de la política común pesquera y pretende facilitar la renovación de la flota que faena en el caladero NAFO.

Por otra parte, una resolución del MAPA del pasado 5 de febrero daba a conocer el censo anual de buques arrastreros congeladores autorizados a faenar en aquel caladero durante 1996 y el orden de prelación de los mismos, a efectos de confeccionar el Plan de Pesca de la Flota Congeladora de Arrastre. Dicho censo está compuesto por diez barcos, de los que ocho tienen a Vigo como puerto base y dos a Las Palmas.

### Flota bacaladera

En lo que afecta a la flota bacaladera, el MAPA daba a conocer la revisión anual del censo de barcos autorizados a faenar en aguas de NAFO, mediante la resolución 3876 de 11 de febrero pasado (BOE de 22 de febrero). De los 26 buques (13 parejas) con derecho a cuota de pesca de bacalao, especies afines y gallineta en aguas del Atlántico Norte, 22 pertenecen a la patronal Arbac (Asociación de empresas de pesca de Bacalao, especies afines y asociadas) y los cuatro restantes a Agarba (Asociación Gallega de Armadores de Buques de Pesca de Bacalao). El coeficiente de participación por asociaciones es del 91,05% para la primera y del 8,95 para la segunda. Los cuatro buques asociados a Agarba están matriculados en Vigo. Los 22 de Arbac radican en puertos del Cantábrico: La Coruña, San Sebastián y Vigo. Cuatro barcos de esta flota están matriculados en Alicante pero el puerto base es también el de Vigo. ■

M.V.



# LA FLOTA BACALADERA ESPAÑOLA RECLAMA LA VUELTA A SUS CALADEROS HISTÓRICOS

**La flota bacaladera española reclama a los organismos internacionales la adopción de acuerdos que permitan la vuelta de los barcos españoles a los caladeros tradicionales: Terranova y Groenlandia. El levantamiento de la moratoria por parte de Canadá y la moción presentada por el senador vasco Ricardo**

**Gatzagaetxebarría, en la que se propone una modificación del acuerdo pesquero suscrito por la Unión Europea con Groenlandia son, de momento, los primeros movimientos en una partida en la que los bacaladeros españoles se juegan buena parte de su futuro.**

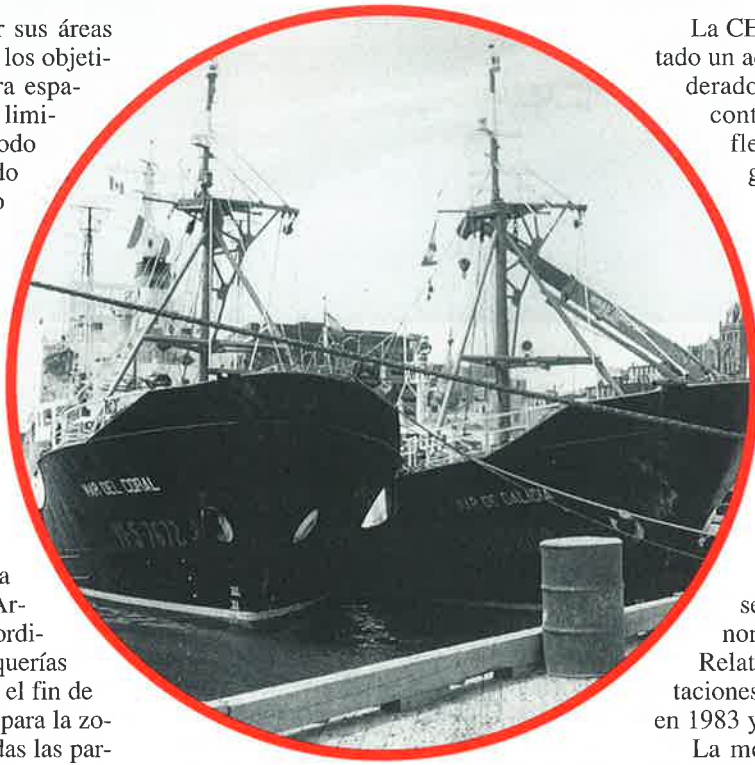
**L**A posibilidad de ampliar sus áreas de operaciones es uno de los objetivos de la flota bacaladera española, que actualmente ve limitado a dos meses su período de actividad. Esta flota ha sufrido un recorte que ha mermado drásticamente sus efectivos en los últimos años, debido al desalojo de sus caladeros tradicionales, Terranova, por la moratoria fijada en 1992, y Groenlandia, que hubo de abandonar en 1977 tras la ampliación de las aguas jurisdiccionales a 200 millas.

La decisión de Canadá de levantar la prohibición de capturar bacalao en aguas territoriales de Terranova ha movido a la patronal bacaladera española Arbac a solicitar una reunión extraordinaria de la Organización de Pesquerías del Atlántico Noroccidental con el fin de que pueda establecerse un TAC para la zona de regulación destinado a todas las partes contratantes de la organización.

Canadá ha decidido suspender a partir del 1 de mayo la moratoria que regía para la pesca de bacalao en aguas territoriales de Terranova y en aguas internacionales desde 1992. Aquella decisión se adoptó para preservar los recursos frente a la amenaza de extinción causada por una excesiva presión sobre el stock de bacalao y tuvo unas consecuencias muy negativas para los pescadores y las empresas de Terranova. La apertura del caladero nacional canadiense a un mes de las elecciones federales se atribuye a motivos electorales.

Canadá autorizará la captura de 16.000 toneladas de bacalao al sur de Terranova y en el norte del Golfo de San Lorenzo, en aguas de su zona económica exclusiva.

Arbac considera que la suspensión de la moratoria por parte del gobierno canadiense sólo puede atribuirse "a una recuperación suficiente de los recursos o a la irrupción de bancos que antes migraron, pero no cabe establecer que tal recuperación pueda darse en exclusiva dentro de los límites de las aguas jurisdiccionales, puesto que el re-



curso es móvil y no se circunscribe a fronteras nacionales". La patronal bacaladera española argumenta que si la moratoria en aguas internacionales es consecuencia de la veda decidida por Canadá, el levantamiento de la suspensión por parte de este país debería ir acompañado de una iniciativa similar por parte de NAFO.

## Groenlandia

La moción presentada por Ricardo Gatzagaetxebarría insta al Gobierno a solicitar y defender ante la Unión Europea la modificación y adaptación del acuerdo pesquero con Groenlandia, a la aplicación del principio de igualdad en la Política Pesquera Común, en concordancia y respeto con las actividades y derechos tradicionales e históricos de la flota española en aquellas aguas.

El desalojo de Groenlandia arranca de la extensión de las aguas jurisdiccionales a 200 millas en 1977 y no se mejoró con la entrada de España a la Comunidad Europea en 1986.

La CEE y Groenlandia habían concertado un acuerdo pesquero en 1984, considerado extremadamente gravoso, que contemplaba capturas de bacalao, fletán negro, gallineta, merlán y granadero, entre otras especies, al que España no pudo acogerse tras su ingreso. Igualmente quedó apartada del reparto de una cuota adicional de 4.000 toneladas, acordada en 1988 y del reparto realizado tras el segundo protocolo pesquero suscrito entre las comunidades Europeas y Groenlandia en 1989. En 1994 ambas partes suscribieron un tercer protocolo complementario del acuerdo inicial. La exclusión, que afecta a Portugal y España, se ha venido justificando en el denominado Principio de Estabilidad Relativa, consagrado en las reglamentaciones de la Política Pesquera Común en 1983 y 1992.

La moción presentada por el senador del PNV, Ricardo Gatzagaetxebarría considera que los intereses pesqueros españoles no fueron defendidos debidamente en el momento de las negociaciones para la adhesión de España a la CEE, lo que ha impedido a la flota española participar de los beneficios de capturas pesqueras que disponían el resto de los países miembros. Esta situación ha conducido a la paradoja de que España no pueda pescar en Groenlandia, cuando lo había hecho hasta 1977, y en cambio a la flota holandesa se le permite aprovechar las posibilidades pesqueras en Marruecos, cuando no había pescado nunca en aquellas aguas. Otro extremo no menos paradójico es que, por su condición de Estado miembro, España tampoco pueda beneficiarse de las cuotas que Groenlandia puede vender a terceros países. No obstante, España en su condición de país miembro contribuye a financiar la ayuda de la UE a Groenlandia, lo que la sitúa en una posición aún más paradójica y discriminada. ■

M.V.





# **ANAVE CONSTITUIRÁ UNA FUNDACIÓN PARA DESARROLLAR LA INVERSIÓN NAVIERA**

**"Anave constituirá una Fundación para el desarrollo de la inversión naviera en el mes de junio", así de contundente se mostró el director de la Asociación de Navieros españoles (ANAVE), Manuel Carlier, en el marco de las Jornadas sobre posibilidades de explotación naviera en Canarias, celebradas el 17 y 18 de abril en Las Palmas y Tenerife. El objetivo de esta Fundación será promover la inversión naviera por cualquier vía, y buscando la manera más adecuada en cada momento. Lo que se pretende crear es un fondo de garantías recíprocas para la financiación de buques, que amplíe las actuales garantías hipotecarias. La inauguración de las jornadas corrió a cargo del director general de la Marina Mercante, Fernando Casas, dijo que ante la apertura de los mercados marítimos, es imprescindible que las empresas adquieran estructuras competitivas. Casas aseguró que es necesaria una reglamentación adecuada de los servicios regulares de cabotaje y un proceso inmediato de renovación de la flota.**





**“La liberalización de los tráficos exigen empresas más competitivas”, según el director general de la Marina Mercante, Fernando Casas.**

**F**ERNANDO Casas, director general de la Marina Mercante, afirmó que es preciso montar iniciativas por parte de todos, y la primera es la empresarial; Casas continuó señalando que el sector ha de llegar a acuerdos para la coordinación de servicios y lograr un marco contractual y de inversión más flexible. En relación al empleo abogó porque se concreten y sean posibles bajo bandera española las condiciones de otros registros de buques. El director de la Marina Mercante apuntó como fundamental la coordinación con los puertos y la colaboración con los empresarios de los sectores auxiliares de los puertos. Mostró su esperanza de que las iniciativas que surgieran en las jornadas se plasmen en políticas comunes para que la Administración pueda respaldarlas de forma inmediata.

Casas añadió que la actividad marítima en el Archipiélago Canario destaca por su aprovisionamiento, así como de salida de mercancías y por el valor añadido que generan los puertos de las Islas, y recalcó la importancia marítima de las Islas en el contexto del Estado.

Por su parte, el director de ANAVE, Manuel Carlier, anun-

ció la constitución de una fundación para el desarrollo de la inversión naviera para junio para promover la inversión naviera por cualquier vía; apuntó que se pretende crear un fondo de garantías recíprocas para la financiación de buques, que amplíe las actuales garantías hipotecarias. Subrayó que la fundación se nutrirá de la aportación económica de las navieras y éstas se encargarán de pedir un aval de las operaciones garantizadas por el fondo por lo menos en las primeras etapas.

Según Carlier, este fondo subrayó que exige un gran nivel de confianza entre las empresas y obligará a realizar un análisis financiero escrupuloso de las operaciones, con el fin de que sean solventes. Además, la fundación apoyará el establecimiento de incentivos fiscales. Carlier señaló que ac-

tualmente existen un total de 21 empresas inscritas todas ellas miembros de ANAVE, de las que un gran número operan con Canarias.

Pese a que Anave es la que está promoviendo su creación, será una entidad constituida por las empresas que firmen sus Estatutos, que se redactarán en breve. La fundación se nutrirá de la aportación económica de las navieras y éstas se encargarán de pedir un aval de las operaciones garantizadas por el fondo por lo menos en las primeras etapas. Carlier declaró que Anave tiene intención de presentar al Gobierno una propuesta concreta de petición de aval con el fin de que sea tenida en cuenta en los presupuestos de 1998.

Respecto al Registro Especial de Buques de Canarias, el director de ANAVE expuso que

el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras se encuentra en una situación muy mejorada, tras las últimas bonificaciones incluídas en la Ley de Presupuestos de este año. Manifestó que es necesario ampliar el acceso a este registro de los buques españoles ahora no incluídos, como son los que cubren el tráfico con las islas.

Remarcó la necesidad de modificar la normativa laboral, que en el caso de España es igual en el registro ordinario y en el especial, lo que supone un diferencial de coste muy importante respecto a los registros internacionales. Adelantó que Anave ha iniciado una negociación con los sindicatos para establecer unas condiciones de contratación de tripulantes españoles más pareja a las que se aplican a los trabajadores españoles en otros registros.

La Zona Especial de Canarias (ZEC) centró otra de las ponencias de las jornadas; en este sentido, Carlier afirmó que la existencia del Segundo Registro con su tratamiento fiscal muy favorable hace que la ZEC no resulte atractiva para los navieros, hoy por hoy. Respecto al Régimen Económico y Fiscal de Canarias (REF) resaltó el interés que despierta en los navieros la figura de la reserva para inversiones de Canarias como mecanismo de incentivo fiscal. Resaltó la necesidad de introducir pequeñas modificaciones con el fin de que se amplíe la reserva.

También ocuparon un lugar destacado los temas portuarios; el director de Anave destacó el apoyo del presidente de la Autoridad Portuaria tinerfeña, Luis Suárez, a la demanda de Anave de que los usuarios del puerto, tanto las navieras como los cargadores estén representados en los consejos de administración de los puertos. Y añadió que esta petición la habían trasladado al Parlamento, donde se está tramitando el proyecto de modificación de la Ley de Puertos y de la marina Mercante, concretamente al Partido Popular, al Partido Nacionalista Vasco, a Coalición Canaria y a Convergencia i Unió. ■

I.O.





GALICIA

**Casi diez mil millones de pesetas para renovar y construir nuevos barcos**

## **Los armadores de Pontevedra solicitan ayudas IFOP**

**En cuanto se ha sabido que la Unión Europea descongelaba los fondos comunitarios del Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca (IFOP), los armadores de la provincia de Pontevedra han presentado un total de 118 expedientes de solicitud de ayudas para la modernización de sus embarcaciones, por una inversión global de 1.887 millones de pesetas. Además, invertirán 7.192 millones de pesetas durante este año en la construcción de 82 nuevos pesqueros, para los que también se solicitarán las ayudas del IFOP. Por tanto, según informa el diario "Atlántico", sólo la provincia de Pontevedra realizará inversiones de casi diez mil millones de pesetas, de las cuales, las subvenciones IFOP pueden superar los seis mil millones de pesetas entre los dos apartados.**

**D**E los 1.887 millones de pesetas presupuestados para la modernización de la flotas, los armadores solicitarán una ayuda total de 560 millones, de los que 462 corresponden a los fondos comunitarios, 46 al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y 51 millones de pesetas los aportará la Consellería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura.

Es importante destacar, que estas ayudas se solicitan para modernizar buques de todos los tonelajes, desde poco más de una tonelada de registro bruto (TRB), hasta un gran atunero congelador de más de mil ochocientas TRB y sólo hay nueve expedientes que corresponden a buques de más de 250 TRB.

Estas subvenciones se repartirán en dos anualidades. Para este año está previsto el mayor volumen, 520 millones de pesetas y para el próximo año sólo está consignada una partida de 39 millones, que es-

◆ **En 1995, las empresas viguesas recibieron más de 4.000 millones de pesetas de la Unión Europea.**

tán destinados a un buque con base en A Guarda. Precisamente es este puerto el que más solicitudes ha presentado con un total de 26 que comprenden varias embarcaciones de palangre de caladeros marroquíes e internacionales. Vigo ha presentado un total de 19 expedientes entre los que se encuentran varios arrastreros congeladores de gran tonelaje.

En cuanto a los pesqueros de nueva construcción, de los 7.192 millones de pesetas que

se van a invertir, el 60% corresponde a las ayudas del IFOP (3.248 millones), 324 millones, repartidos en dos anualidades, aportará la Xunta de Galicia: 1.905 millones este año y 2.025 en 1998. La aportación del Ministerio de Agricultura Pesca y Alimentación será de otros 324 millones de pesetas.

Analizando los expedientes por tipo de pesquerías, destacan los encuadrados como artes menores con un total de 35 barcos. Entre las artes menores se encuentran todos los buques de pequeño tonelaje que se dedican a las capturas en el interior de las rías y con construcciones de acero, madera y poliéster. El palangre de superficie ha presentado 21 expedientes, cerco 16, arrastre 8 y palangre de fondo dos expedientes.

Está claro que las empresas pesqueras de la provincia de Pontevedra están decididas a no dejar escapar ni una peseta, ni un euro de los fondos comunitarios, pues desde 1995, Vigo ha recibido para el sector más de 4.000 millones de pesetas para hacer frente a parte de los gastos de modernización de la flota y a la mejora de las condiciones tecnológicas de las industrias derivadas de la pesca.

Las generosas subvenciones europeas han permitido que cuarenta y ocho empresas radicadas en Vigo afronten sus planes de viabilidad para mantenerse a flote y mejorar su posición en el mercado. ■

**De COSTA a COSTA**

**Coordina  
Sol Vallejo**



Galicia ayudó a dar los primeros pasos

## SUDÁFRICA COMPITE CON LOS MEJILLONEROS GALLEGOS

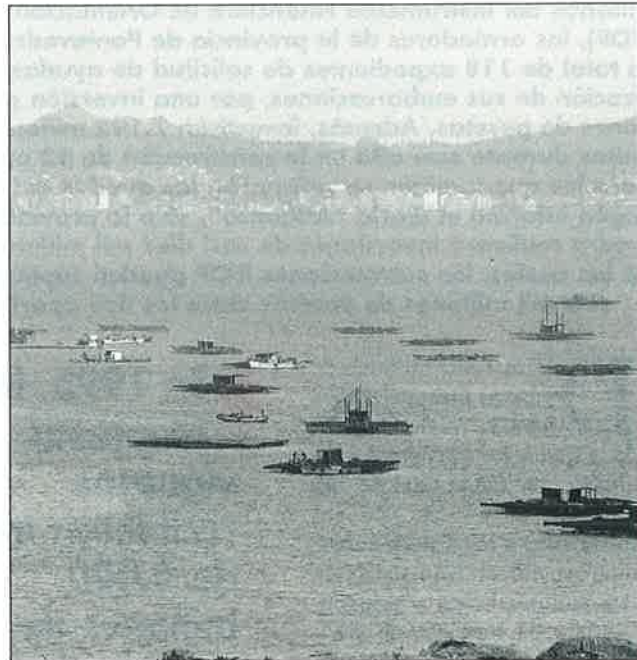
**L**a generosidad de los mejilloneros se vuelve en su contra. Hace unos años, Galicia envió tecnología y semilla de mejillón a Sudáfrica para favorecer el desarrollo de un incipiente sector productor en dicho país. Los efectos de ese envío los empiezan a sufrir ahora los mejilloneros gallegos al ver cómo Sudáfrica se ha convertido en su competidor.

El apoyo a esa competencia viene desde Holanda, país de la Unión Europea (UE) que ha comenzado a comercializar en países comunitarios conservas con moluscos sudafricanos. Si la UE no adopta medidas, los productores gallegos pueden sufrir una fuerte y grave competencia, pues en dos años Sudáfrica tendrá capacidad para producir 90.000 toneladas de este molusco.

La Xunta ha comunicado a la UE, a través de la secretaría general de pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, la necesidad de que el mejillón gallego continúe protegido por barreras arancelarias con países productores de fuera de Europa, concretamente de Sudáfrica, pero, según ha explicado el director general de Marisqueo, Amancio Landín, los tratados que negocia la UE con terceros países se articulan por dos vías, "mediante concesiones arancelarias, o por medio del pago de contrapartidas". En el caso de Sudáfrica, el tratado de comercio se gestiona por las dos vías de forma paralela. Falta por determinar si la reducción arancelaria que puede sufrir el mejillón que entre en la UE es del 30 o del 45 por ciento.

Entre los productores gallegos de mejillón existe temor ante la entrada de bivalvos de Sudáfrica sin aranceles, lo que podría provocar una distorsión muy grave del mercado, por lo que se pide al conselleiro de Pesca que realice gestiones en Bruselas

para presionar en favor de que el mejillón sea declarado "Producto sensible" y cuente con protección arancelaria en acuerdos con terceros países, tal y como acordó por unanimidad el Parlamento gallego en septiembre del año pasado. ■



### Récord en el puerto de Vigo

La actividad del puerto de Vigo alcanzó unas cifras históricas durante el mes de abril. Se incrementó el tráfico de automóviles, pizarra, granito, madera y, sobre todo el de pesca congelada que aumentó un 200%. El tráfico de automóviles se incrementó un 82%, el granito un 25% y la madera un 12%.

Como la Autoridad Portuaria ha apostado por los contenedores, se prevé que a finales de año, éstos alcancen las 110.000 unidades.

Además, el mes de abril contó con más récords: 160 barcos arribaron en los diferentes muelles de la ciudad, con lo que se superó la cifra mítica del millón de toneladas de registro bruto, pues se trataba de buques con una media de 6.000 toneladas. ■

### Vigo tendrá la primera lonja climatizada

Una inversión que roza los 400 millones de pesetas ha sido autorizada por Puertos del Estado para la instalación del sistema de climatización en la nueva lonja viguesa cuyas obras se encuentran muy avanzadas. Aunque realizar la climatización puede significar un ligero retraso en las previsiones de conclusión de la lonja, el presidente de la Autoridad Portuaria de Vigo, Juan Corral, ha asegurado que se terminarán antes de finalizar el año, porque el proyecto, previendo que iba a ser autorizado, estaba encargado desde hace tiempo.

La instalación de este sistema, convertirá a Vigo en la primera lonja climatizada y significará mejorar sensiblemente la calidad de los productos que en ella se comercialicen.

Asimismo, Juan Corral ha anunciado que ya está preparado el pliego de condiciones para la privatización de la gestión de estas nuevas instalaciones que puede adjudicarse a una asociación de todos los operados que actúan en la lonja, entre los que se incluyen armadores, exportadores y comercializadores, o bien al mejor postor.

Por su parte, los armadores consideran que la posible concurrencia al concurso de privatización de la gestión, dependerá de la cláusulas del pliego de condiciones y no ven con buenos ojos la posibilidad de que la gestión recaiga sobre una empresa privada, pues consideran que significaría un aumento de los costes de explotación al tener que buscar una máxima rentabilidad. ■





## Una iniciativa surgida del sector pesquero de Huelva Se crea la mesa provincial de pesca

- Su objetivo es hacer frente, de forma conjunta, a la problemática situación por la que atraviesa el sector de la pesca y la acuicultura.

Una iniciativa que ha partido del sector pesquero, reunirá en Cartaya a las cofradías de pescadores, asociaciones de armadores y ayuntamientos de la Costa de Huelva para constituir la Mesa Provincial de la Pesca y la Acuicultura. El objetivo de este organismo es hacer frente a la problemática situación por la que atraviesa el sector, estudiando los problemas y emprendiendo actuaciones encaminadas a asegurar un futuro a la pesca y la acuicultura.

LA Mesa Provincial de la Pesca y Agricultura de Huelva pretende ser el marco para el diálogo, la negociación y el trabajo en común de las administraciones, organizaciones profesionales y empresariales y otras entidades con competencias en actividades pesqueras y acuícolas en el litoral onubense. En declaraciones realizadas a "Huelva Información", el concejal de Lonja, Pesca y Puerto del Ayuntamiento Isleño, José Antonio Carrillo, manifestó que "este organismo deberá de ser el motor de la modernización, de la reestructuración que necesita el sector pesquero y acuícola. Integrará capacidades y esfuerzos de gestión, diálogo y negociación para impulsar proyectos e iniciativas de cooperación empresarial y profesional que fomenten la colaboración de las organizaciones representativas de los profesionales y empresarios de la pesca, en todas sus modalidades".

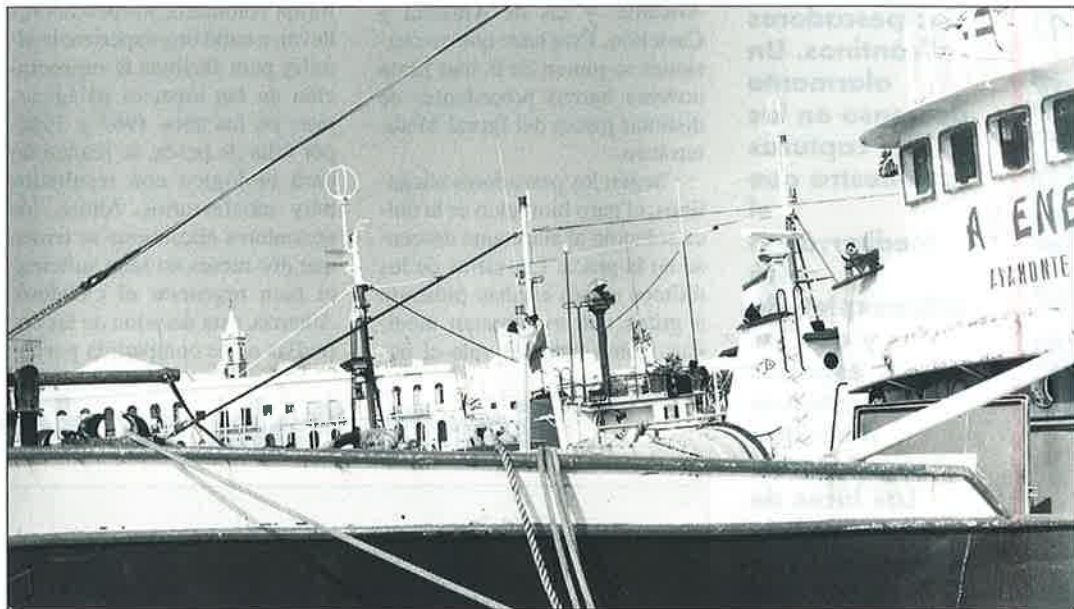
Entre las prioridades de la Mesa está la de promover una serie de actividades en pesquería litoral y puertos, que contribuyan a la ordenación del sector para que los profesionales, las embarcaciones, actividades pesqueras, marisqueras y acuícolas se realicen legalmente. Asimismo, establecerá una línea de cooperación con otras administraciones con competencias para evitar las prácticas ilegales, abusivas y de competencia desleal. Se pretende incluso participar en la vigilancia y el control de estas actuaciones incorrectas, ejerciendo funciones que complementen las actividades de la Guardia Civil del

Mar, Rural, Tráfico e inspectores de Pesca, Policías Locales y guardas fluviales y locales que, según Carrillo, "deberán operar coordinadamente en un Programa de Vigilancia Litoral.

Otro de los objetivos que se marcará la Mesa será el promover en cada localidad con puerto pesquero la creación de una Unidad Local para la modernización de la

actividad portuaria pesquera y acuícola. En las localidades que se dispongan de mejores equipamientos operará una Unidad Provincial.

El comité ejecutivo de la Mesa estará constituido por una presidencia colegiada formada por tres personas que representarán a los alcaldes, presidentes de cofradías y asociaciones. ■



### El deporte también tiene leyes

El pescador deportivo parece estar al margen de las leyes que respetan con rigor los pescadores profesionales. No viven del mar y, en muchas ocasiones, con tal de que "pique" un pez, no se paran a mirar su tamaño y mucho menos a devolverlo al mar si se trata de un "pezqueñín".

Después de un invierno de grandes lluvias, los aficionados a la pesca han cogido la caña con verdaderas ganas y, hasta ahora, no parece que los peces de primavera quieran acercarse al litoral. Esto hace que en las cestas se guarden alevinos que se enganchan en el anzuelo por grande que este sea.

Conviene recordar que hay países, como Es-

tados Unidos, donde los pescadores deportivos tienen una alta concienciación sobre este tema y cuando la captura no es del tamaño y peso adecuado, retiran con sumo cuidado el anzuelo de la boca del pez y lo devuelven al mar. Esto, no sólo es tener espíritu deportivo, sino que, además, permite disfrutar del placer de la pesca deportiva, al tiempo que se respeta la fauna marina.

Si ser pescador requiere paciencia, habrá que esperar a que las aguas empiecen a calentarse para que comiencen a llegar las especies propias del verano, como la anchoa, el jurel y la corbina. Aunque esta última, un poco despistada, ya ha empezado a acercarse al litoral. Mientras tanto: respeto a los "pezqueñines". ■





**El conocido refrán "pan para hoy y hambre para mañana" se está haciendo realidad para los pescadores alicantinos. Un alarmante descenso en las capturas demuestra que el Mediterráneo está sobreexplotado y que las especies pelágicas necesitan regenerarse. Las luces de alerta se han encendido y la Federación Provincial de Cofradías Pescadores de la provincia de Alicante, ha decidido tomar cartas en el asunto y acordar para el próximo año un paro biológico de los meses en los caladeros provinciales.**

## Luz roja en los caladeros alicantinos

# Las cofradías acuerdan un paro biológico

**E**STA medida sólo afectará a los barcos de cerco que practican las capturas de pescado azul y blanco, como sardina, boquerón, halibote y boga y, principalmente, a las poblaciones de Denia, Jávea, Altea, Alicante, Guardamar y Torrevieja, que cuentan con unas treinta embarcaciones de cerco, a las que se une la flota de Murcia, que faena todo el año en Alicante, y las de Almería y Castellón. Esto hace que en ocasiones se junten en la mar hasta noventa barcos procedentes de distintas partes del litoral Mediterráneo.

Según los pescadores alicantinos, el paro biológico es la única solución al alarmante descenso en la pesca. Las cifras de los últimos meses estaban pidiendo a gritos que se tomaran medidas. Como ejemplo vale el nú-

mero de capturas realizadas en Torrevieja que, durante los tres primeros meses del año, sólo alcanzaron los 1.347.000 kilos de pescados, cantidad muy inferior a los casi ocho millones de kilos de 1996 y los más de quince mil de 1995. Para colmo, los precios del pescado capturado son cada vez más bajos por culpa del pequeño tamaño de los peces.

No es la primera vez que, de forma voluntaria, los pescadores llevan a cabo una experiencia similar para facilitar la regeneración de las especies pelágicas, pues en los años 1967 y 1968, por falta de pesca, se realizó un paro biológico con resultados muy satisfactorios. Ahora, los pescadores alicantinos se temen que dos meses no sean suficiente para regenerar el caladero. Además, esta decisión de las cofradías no es compartida por to-

dos y ya han surgido opiniones enfrentadas procedentes del Instituto Español de Oceanografía. Mariano García, miembro de este organismo, considera que, según los últimos estudios, los bajos reclutamientos en las especies pelágicas evidencian que están desapareciendo los individuos adultos por culpa de las adversas condiciones del medio ambiente marino, que dificultan el desarrollo de las especies.

Según este organismo, hay otros métodos de disminución del esfuerzo pesquero que resultan más efectivos, como por ejemplo, dejar de pescar un día a la semana durante todo el año, en lugar de parar un mes o dos, porque al reanudar la actividad pesquera tras ese largo paréntesis, se realizan unas capturas muy grandes que vuelven a dañar el caladero. ■

## Santa Pola se desmarca



**L**A tónica de descenso en las capturas la ha roto Santa Pola durante el mes de abril. Según los datos de la Cofradía de Pescadores de esta localidad, la primavera trajo una recuperación en las capturas con

respecto al mismo mes del pasado año. Los 283.294 kilos del 96, se convirtieron en 285.000 en este año; y los 186 millones de pesetas del pasado año, se convirtieron en 195 millones en el último abril.

La cofradía de pescadores de esta localidad atribuye esta recuperación a los temporales. "Cuando hay temporales -dice el secretario de la cofradía-, se remueven los fondos marinos y el pescado sale quizá a buscar comida y por eso hay más capturas".

Asimismo, el secretario de la cofradía de este pueblo, rechaza la idea de que el descenso de capturas de los meses anteriores se deba a una saturación de los caladeros y lo atribuye a la reducción de la flota. "Si tenemos menos barcos es lógico que haya menos capturas". En el puerto de Santa Pola se desgazaron durante el pasado año seis embarcaciones y hay otras tres esperando ser desgazadas. ■





## Se modernizan los equipos del Cantábrico oriental

# Salvamento, sí gracias

- Ya está operativo el nuevo Centro Regional de Coordinación del Cantábrico y Sasemar pone en marcha una red de remolcadores.

**La torre de salvamento de Santurtzi ya es, desde primeros de mayo, la sede del Centro Regional de Coordinación del Cantábrico oriental, un servicio que atenderá a los puertos del País Vasco y Cantabria, asumirá los rescates marítimos en esta zona y ofrecerá cobertura, durante las 24 horas del día, a un área aproximada de 13.000 kilómetros cuadrados.**

**D**ESDE este edificio de diez plantas, que ha supuesto una inversión de 550 millones de pesetas, se desempeñarán también tareas de control y vigilancia a cargo de la Autoridad Portuaria, y, algunas de sus dependencias, se destinarán a oficinas de la Capitanía Marítima y del propio puerto.

Hasta ahora, según información recogida de "El Correo", los servicios de coordinación del Cantábrico han estado ubicados en las oficinas de la Autoridad Portuaria, desde donde sus responsables han realizado, durante los últimos tres años, labores de rescate y de lucha contra la contaminación del agua.

El nuevo centro cuenta con los sistemas más avanzados para llevar a cabo las tareas de coordinación y detección de siniestros, dotados con radar, aparatos de comunicación para conectar a barcos que naveguen a una distancia de 400 millas, equipos de UHF y un sistema de socorro y seguridad marítima similar al que los mercantes estarán obligados a llevar a partir del 1 de enero de 1999. En definitiva, un sofisticado material que ha supuesto una inversión de casi 320 millones de pesetas y que ha sido instalado en las tres últimas plantas del edificio.

El Centro Regional de Coordinación del Cantábrico Oriental compaginará las labores de salvamento con otras de control propias del puerto, entre las que destacan el apoyo logístico, la vigilancia del recinto

portuario y la protección medioambiental.

### Nueva red de remolcadores

La Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (Sasemar) tiene previsto sustituir el buque de auxilio "Golfo de Vizcaya" por una compañía

de remolcadores comerciales que se activará desde el centro coordinador de Bilbao.

La puesta en marcha de esta red de remolcadores supone una mejora sustancial de los sistemas de salvamento del Cantábrico Oriental, pues, hasta ahora, el "Golfo de Vizcaya" se desplazaba a áreas del litoral situadas fuera de su zona habitual, lo que obligaba al puerto de Bilbao a quedarse temporalmente sin la unidad.

El sistema operativo diseñado por Sasemar permitirá disponer de una nueva embarcación de actuación rápida con base habitual en Bilbao. La unidad, por sus características de velocidad,

calado y autonomía, se adecúa perfectamente a las emergencias que habitualmente suceden en la zona. Además, otro buque de salvamento, L'Albuera, de 15 metros de eslora, atenderá de manera exclusiva el área del Cantábrico, lo que permitirá disfrutar de mayor movilidad por la zona oriental y responder a todas las urgencias derivadas del tráfico marítimo.

Sasemar dispone también de un helicóptero, tres embarcaciones que están a disposición de la Cruz Roja de Bermeo, Pasajes y Santander, y los barcos de salvamento "Salvamar Monte Gorbea", en Pasajes y "Salvamar El Puntal", en Santander. ■

### BALEARES



**L**A secretaría general de Pesca Marítima y el Estado Mayor de la Armada han ultimado un plan especial de vigilancia e inspección para las aguas de las islas con vistas al próximo verano. El objetivo de este plan, según informa el "Diario de Mallorca", es la inspección y control de la actividad ilegal de las embarcaciones que se encuentren faenando en el mar territorial español y las aguas internacionales colin-

## Plan de Inspección de pesca para Baleares

dantes. Para ello, están previstas diversas operaciones aéreas y marítimas con la participación del nuevo patrullero de altura "Alborán".

En lo que se refiere a la pesca de arrastre en Baleares, el Gobierno central ha explicado que, como en años anteriores, las operaciones de control "podrían ser apoyadas con medios aeronavales y patrulleros de vigilancia de la Marina italiana, que actuarían sobre la flota volantera fuera de las aguas de jurisdicción española, con la finalidad de controlar las aguas internacionales del mar Mediterráneo". Sin embargo, este año, a diferencia de los anteriores, hay que lamentar

que la Unión Europea no haya previsto enviar un buque de inspección a la zona de las islas Baleares.

Lo que parece claro, es que hay que continuar con la vigilancia de la flota volante, sobre todo después de conocer, a través de la delegación del Gobierno en Baleares, el balance de actuaciones de la secretaría general de pesca Marítima y de los buques de la Armada. Durante 1995 y 1996, realizaron 419 misiones de vigilancia en los caladeros de Baleares y detectaron 34 infracciones a la legislación vigente, varias de ellas de buques italianos a los que se abrió expediente. ■





**El arrecife artificial que ha comenzado a sumergirse en la zona de Calafell, hará que las capturas pesqueras se multipliquen por diez. Se trata de 235 estructuras de hormigón para la reproducción de la fauna marina, que ocuparán unas 400 hectáreas de superficie y que pueden generar unas mil toneladas al año de especies con interés comercial, según información del "Diari de Tarragona".**

**Está previsto que las capturas se multipliquen por diez**

## Nuevo arrecife artificial en Calafell

**L**A falta de refugios para las especies marinas provoca que en las zonas costeras arenosas las capturas sean de un miligramo por metro cuadrado de superficie, mientras que en zonas con protección, esta cifra se multiplica por diez. Las estructuras que se están hundiendo, tienen 8.000 kilos de peso, están diseñadas con cavidades para la cría de especies y no sólo sirven para la reproducción, sino también como protección, pues poseen dos brazos de acero que disuaden a los barcos arrastreros de faenar en la zona por temor a romper sus redes.

En esta misma zona, en 1987 se fondearon otros 20 módulos que han dado unos resultados excelentes en lo que a la recuperación de especies se refiere. Pero además, este arrecife servirá también para pro-

teger una gran pradera de posidonia que se encuentra junto a la estructura que se está hundiendo. Esta planta marina, que resulta de vital importancia para el ecosistema marino, se encuentra en la actualidad en peligro de extinción.

Las praderas de posidonia son espacios naturales de protección y reproducción de los que una sola hectárea puede producir 15 toneladas por año de alimentos de los que viven unas 400 especies marinas. La pradera de posidonia de Calafell es una de las más grandes de Cataluña, por lo que los pescadores reclaman permanentemente su protección y cuidado.

Tanto la Conferencia de Seguridad y Cooperación del Mediterráneo, como las Convenciones de Barcelona y Berna recomendaron su protección, por lo que España y

Francia la consideran especie protegida.

La instalación de los módulos sumergidos, al estar separados entre sí por unos 60 metros, harán de barrera de la pradera de posidonia, donde está prohibido faenar, pues existen datos que indican que, en una sola hora, un barco de arrastre puede arrancar mil kilos de hojas de posidonia.

Con el hundimiento de las nuevas estructuras del biotopo el biotopo de Calafell será el más grande de Cataluña que permitirá disponer de cinco millas de reserva marina protegida ya que en una zona de biotopos están prohibidas también las capturas.

El próximo hundimiento de arrecifes artificiales que tiene previsto la Generalitat, será en las zonas del golfo de Saint Jordi y en el delta del Ebro. ■

### Los arrastreros artesanales temen a la Generalitat

**L**A Agrupació d'Arrossegamen Menor Artesanal de Catalunya, que en la ciudad de Tarragona agrupa a seis barcos, ha mostrado su malestar ante el Plan de Pesca que recientemente firmó

la Generalitat con las cofradías, los armadores y los sindicatos.

Según lo acordado, se tienen que dar de baja un total de veinte embarcaciones en los próximos tres años y se prohíbe pescar en aguas de Tarragona a todos aquellos barcos que no sean del litoral tarraconense.

En la anterior reestructuración del sector, el puerto de Tarragona contaba con un total de 31 embarcaciones, de menos de doce metros de eslora, dedicadas a la pesca de arrastre artesanal. Entonces, la Generalitat dio una serie de ayudas para cambiar los viejos barcos. Muchos pescadores se acogieron a ellas y otros dejaron el mar. Estos últimos, a juicio de la Agrupació, quedaron marginados y ahora el Plan de Pesca les ha cogido por sorpresa. Aunque no saben a cuantos de sus barcos afectará, temen que la Generalitat acabe con ellos, pues, según dicen, "ahora ya nos persiguen las patrulleras, cuando nosotros no somos los que destrozamos los caladeros, porque nuestro modo de pesca es artesanal y cuidamos el mar del que vivimos". ■





## Sistemas de almacenaje, manipulación y medición de manguera

**E**L almacenaje y manipulación de manguera requiere esfuerzo y mucho espacio. El sistema Rolljet evita este problema, ya que es fácil de usar, ahorra espacio y reduce la mano de obra.

Consiste de enrolladores múltiples de 4 y 6 bobinas, carro portabobinas, enrollador horizontal, aparato de medición de longitud de manguera y garras elevadoras.

### ENROLLADOR MULTIPLE (de 4 o 6 bobinas)

La manguera se transfiere a la bobina del enrollador múltiple del siguiente modo: un rollo de manguera se coloca en el enrollador horizontal y el extremo libre se fija en la sujeción de una de las bobinas del enrollador múltiple. Esta bobina se llena girándola manualmente.

Características destacables:

- \* Una sola persona es capaz de realizar la operación de bobinado.
- \* La manguera se conserva limpia en las bobinas.

**Rolljet**



\* Los frenos ajustables de las bobinas evitan el desenrollado accidental de la manguera.

\* El bobinado es rápido y sin esfuerzo (un rollo de 50 m. se bobina en aprox. 5 minutos).

\* Se reducen los costes de manipulación no productivos.

\* Se puede bobinar por ambos lados.

\* Un enrollador de 6 bobinas puede almacenar 1.800 m. de manguera de 22 mm. de diámetro exterior.

\* Utilizando divisores de bobina se pueden almacenar hasta 12 tipos diferentes de manguera en un enrollador de 6 bobinas.

\* Se reduce el área de almacenaje (sólo requiere 1 m<sup>2</sup> de suelo).

\* La base no requiere anclaje al suelo y dispone de tres pies ajustables en altura.

Los enrolladores múltiples se pueden suministrar con dos tipos de bobina.

- Bobina con tapa fija (en esta bobina la carga se realiza manualmente mediante el bobinado desde un enrollador horizontal).

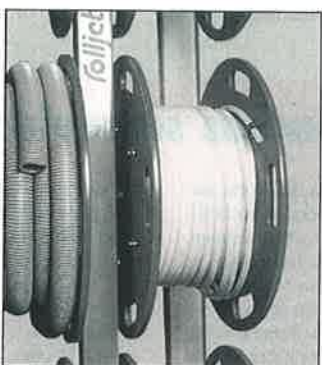
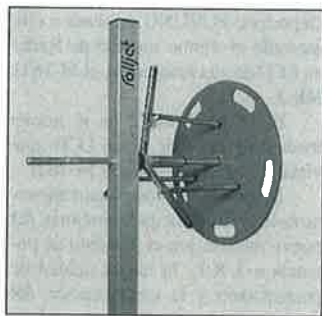
\* Se puede ajustar el diámetro interior de la bobina a 240 mm, 370 mm y 500 mm.

\* La manguera se sujeta en el centro.

\* Se puede dividir cada bobina en dos partes.

\* Enrollado rápido y sin esfuerzo.

- Bobina con tapa desmontable (en esta bobina la tapa se desmonta, lo que permite colocar los rollos de man-



guera directamente sin necesidad de bobinado).

\* El diámetro interior de la bobina se puede ajustar entre 190-680 mm.

\* Rápida de cargar, ya que no requiere bobinado (se carga el rollo lateralmente).

\* El tope de bobina se desmonta rápidamente.

### APARATO DE MEDICION

El aparato de medición permite

controlar fácilmente los metros de manguera que se envían a cada cliente y evita el tener que extender la manguera sobre el suelo sucio para poder medirla.

Características destacables:

\* Ajuste de altura del contador y el rodillo

\* Mide diámetros exteriores de manguera desde 10 mm. hasta 50 mm.

\* Medidor de longitud calibrado a intervalos de 10 cm.

\* Botón de puesta a cero del contador.

### ENROLLADOR HORIZONTAL

Este es el complemento ideal para el aparato de medición y el enrollador múltiple.

Características destacables:

\* El centro es ajustable entre 190-800 mm

\* El diámetro del rollo es ajustable entre 1.100-1.800 mm

\* Guía mediante rodillos y freno de fricción regulable

\* 150 Kg de carga máxima

\* Sistema rápido de ajuste de tapa superior

\* Transporte mediante traspalé o carretilla.

### CARRO PORTABOBINAS

El carro portabobinas permite transportar fácilmente un rollo de manguera, para poder disponer posteriormente de la cantidad necesaria, agilizando enormemente el trabajo del operario.

Características destacables:

\* Se puede ajustar la altura de la bobina entre 1.060-1.300 mm.

\* Se suministra con ruedas para su transporte

\* Sistema rápido de ajuste de tapa.

### GARRAS ELEVADORAS

Las garras elevadoras son muy sencillas y de fácil uso. Sólo se necesita asegurar la cadena de las garras a una grúa, bajar las garras hasta el interior del rollo de manguera y liberar el sistema de agarre. Las garras se abren automáticamente y sujetan la manguera tan pronto el izado comienza.

Características destacables:

\* 100 Kg. de carga máxima

\* Altura de las garras: 560 mm

\* Diámetro: 880 mm

\* Peso: 10 Kg.

\* Diámetro interno de rollo de manguera: 250-880 mm

\* Máxima altura del rollo de manguera: 400 mm

Makynen Yhtiot Oy  
Teollisuustie 15, Fin-62.100 Lapua  
FINLAND



**GS-HYDRO**

## Uniones de tuberías

**E**l fabricante británico de uniones mecánicas de tuberías, Taylor Kerr Ltd., representado en España por GS-Hydro, S.A., ha obtenido recientemente el certificado tipo del Lloyd's para sus uniones Axiflex, en sus versiones I, II, IV, V y VI, para los tamaños de 40 mm. a 700 mm. y presiones hasta 16 bar.

Actualmente dispone de certificaciones del DNV, GL, RINA, etc. para estas uniones, así como para la versión con anclaje, Axilock.



El certificado es adecuado para diversas aplicaciones en la industria naval y offshore, en servicios como pueden ser líneas de agua dulce, lastre, combustible, gas inerte, etc., donde las ventajas de estas uniones (rapidez y sencillez de montaje, absorción de expansiones térmicas, admisión de desviaciones angulares, etc.) son claras frente a otros sistemas de unión clásicos.

Para la obtención de este certificado se han debido realizar una serie de pruebas de vibración y de presión, a 4 veces la presión de trabajo. Asimismo, las uniones se han sometido a otros tests que tenían como objetivo comprobar la efectividad de las mismas así como del sistema de control de calidad.

La consecución de este certificado forma parte de la política de mejora y desarrollo de este fabricante, para conseguir productos mejores y más competitivos.

Grupo GS - HYDRO  
Sepúlveda 12 28100 Alcobendas,  
Madrid.





## Bombas de achique

**J**ABSCO ha añadido un artículo importante a su gran surtido de bombas de impulsor flexible de CC.

Basada en el diseño comprobado de Jabsco, la nueva Utility Puppy cuenta con la característica exclusiva de poder funcionar en seco hasta 10 minutos después del cebado inicial. Por tanto, la preocupación de que se dañará el impulsor al olvidarse de apagar la bomba es menos inquietante. Esta versatilidad se ve realzada aún más por la capacidad de autoceba-



do de la bomba hasta 2,4 metros de aspiración vertical.

De construcción sencilla, la Utility Puppy tiene pocas piezas desgastables y todas ellas son fáciles de acceder y reparar.

Las impurezas no presentan problema alguno a esta robusta bomba con cuerpo de bronce. Por tanto es ideal para aplicaciones de bombeo de sentinas y transferencia de líquidos en general, con inclusión de agua y diesel.

La Utility Puppy puede obtenerse con un motor de régimen continuo de 12 V ó 24 V CC. También se puede elegir una versión de 35 litros con sellado para el retén, o una versión de 45 litros con un sellado mecánico para aplicaciones comerciales de gran capacidad. Cuenta con lumbreras internas de 3/4" BSP.

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.

## Nuevo radar profesional para pesca

**D**URUNO lanza al mercado de pesca profesional un nuevo radar, el sustituto del FR-7041.

Este nuevo modelo es el FR-7061 y cuenta con las siguientes mejoras respecto al FR-7041:

- Mantiene el tamaño de la pantalla, 12 pulgadas
- Aumenta la potencia de salida de 4 Kw a 6Kw.
- Aumenta el alcance, pasamos de 48 mn. a 64 mn.

Además de las siguientes características:

- Indicación de la posición del cursor el Latitud/Longitud o Distancia/Demora
- Modos de Presentación de Proa Arriga (Head-Up), Norte Arriba (North-Up), Rumbo Arriba (Course-Up) y Movimiento Verdadero ( True-Motion).

- Estelas reales de los ecos en el modo Movimiento Verdadero.

- Doble línea de Demora (EBL) y Marca Variable de Distancia (VRM). Una de ellas con el origen en cualquier lugar de la pantalla.

- Compatible con los plotters para radares FUTUNO RP-100 y RP-110.

El Radar modelo FR-7061 se suministra con 15m/cable y antena de 4 pies, en cuato al precio de Venta al Público sigue siendo el mismo que el de su antecesor FR-7041.

Para más información contactar con:

**FURUNO ESPAÑA, S.A.**  
C/ Claudio Coello, 50 - 28001 Madrid  
Tel: 91 - 435 95 20 - Fax: 91 - 431 30 82



### RADAR DEPORTIVO

Coincidiendo con el comienzo de la nueva temporada de Náutica Deportiva, FURUNO presenta a este mercado el último modelo de Radar en LCD de alta resolución, el M-1621 Mk-2.

El M-1621 Mk-2 es el nuevo modelo de radar de 6" en LCD, que viene a sustituir al popular M-1621.

Es un modelo completamente renovado, y las principales mejoras del nuevo modelo son el aumento de potencia a 2 Kw., la nueva unidad de presentación y la incorporación del nuevo cursor, que hace su manejo más fácil y rápido.

Las características del M-1621 Mk-2 son EBL, VRM, Zona de Guardia, Autosintonía de los controles de ganancia, anti-parásitos y sintonía, para un mejor rendimiento con un fácil manejo. Incluye el modo de "vigilancia", esto quiere decir que la antena está parada y realiza 10 "barridos" según el intervalo de tiempo preseleccionado por el usuario (5, 10 ó 20 minutos). De tal manera que se alarga la vida de la batería.

La unidad de antena es de tipo radomo, pequeña, ligera y de atractivo diseño, y su bajo consumo de tan

sólo 30W, hace posible su instalación en cualquier barco, por pequeño que este sea.

Además de poder interconectar el M-1621 Mk-2 con otros equipos por medio de NMEA 0183, contamos con otra atractiva posibilidad: la de convertir el radar en un Plotter cartográfico mediante la conexión del RP-110L, solo presionando una tecla.

Los precios de venta al público siguen siendo los mismos que los de su predecesor.

El M-1621 Mk-2 se suministra con 15 metros de cable y ya está disponible para su entrega inmediata. ■

## Lanchas salvavidas

**R**FD Ltd., una empresa de Irlanda del Norte, tiene más de 75 años de experiencia como fabricante de equipos de salvamento y fue la inventora de las lanchas de salvamento inflables que se empezaron a utilizar durante la II Guerra Mundial.

En los años de la postguerra, los armadores civiles adoptaron esta tecnología, junto con las rampas inflables de salvamento, otra de las ideas originales desarrolladas por RFD. Esta fábrica es ahora líder mundial y ha conseguido fama en todo el mundo por sus lanchas y chalecos salvavidas y sistemas de salvamento para aplicaciones marítimas y aéreas.

La empresa cuenta con una impresionante tradición de innovación. Por ejemplo fue la primera que utilizó el poliuretano para las lanchas y chalecos salvavidas a finales de los años 70. Este material es diez veces más resistente a la abrasión que la goma y además es más ligero, fácil de mantener y más resistente a la corrosión.

Hoy día la excelencia técnica de la compañía está respaldada por nuevos procesos productivos como cor-

te por láser controlado por ordenador, que aseguran una gran fiabilidad de sus productos. Recientemente RFD ha presentado su primera lancha salvavidas especial para helicópteros.

Las lanchas Surviva incorporan las últimas novedades de diseño y fabricación y constituyen una gama de elementos de alta calidad, gran duración y económicos. Hechas de nyloc recubierto de poliuretano, se presentan en modelos para usarlos con cabrestante o con rampa en cualquier tipo de barcos mercantes o de guerra. En cada lancha caben de 4 a 24 personas.

RFD fabrica también sistemas de evacuación para todo tipo de buques, incluso los aerodeslizadores. Entre sus productos se encuentran la gama Heliraft, las lanchas Seasave Plus para yates rápidos y embarcaciones de recreo, chalecos salvavidas para aplicaciones aeroespaciales y equipos de rescate de aviones.

**RFD Ltd., Kingsway, Dunmurry, Belfast, Northern Ireland BT17 9AF, United Kingdom. Tel.: +44 1232 301531 - Fax: +44 1232 621765.**







**El día 1 de junio han entrado en vigor una serie de disposiciones relacionadas con la prestación de incapacidad temporal, que son de interés para todos los afiliados a la Seguridad Social, por cuanto que dicha prestación es de las más frecuentemente causadas, puesto que cubre los períodos en los que, como consecuencia de enfermedad o accidente, se está incapacitado para trabajar, con la consiguiente pérdida de retribuciones, que viene a ser suplida por el subsidio que se percibe mientras persista aquella situación de incapacidad.**

# NOVEDADES EN LA GESTIÓN Y CONTROL DE LA INCAPACIDAD TEMPORAL

**E**STA serie de novedades, que vamos a comentar, se contienen en el Real Decreto 575/1997, de 18 de abril, publicado en el B.O.E del 24 de abril, y son las siguientes:

A) Como sabemos, la incapacidad para el trabajo se acredita a través de los partes de baja y de confirmación, expedidos por el facultativo del Servicio Público de Salud que haya efectuado el reconocimiento del trabajador afectado. El primer parte de confirmación se expide el cuarto día de la baja y los siguientes, cada siete días. En el caso de accidente de trabajo o enfermedad profesional, todos los partes de confirmación se extienden semanalmente a partir de la baja.

Pues bien, a partir de ahora el tercer parte de confirmación que se extienda deberá ir acompañado de un informe médico complementario, expedido por el facultativo que emite el parte, en el que se recojan las dolencias padecidas por el trabajador, el tratamiento médico prescrito, la evolución de las dolencias y su incidencia sobre la capacidad funcional del interesado, así como expresará la duración probable del proceso. Este informe médico complementario se volverá a repetir en el séptimo parte de confirmación y, a partir de entonces, cada cuatro partes de confirmación.

B) Asimismo, trimestralmente, a contar desde la fecha de inicio de la baja médica, la inspección médica del Servicio Público de Salud expedirá un informe de control de la incapacidad en el que deberá pronunciarse expresamente sobre todos los extremos que justifiquen, desde el punto de vista médico, la necesidad de mantener el proceso de incapacidad del trabajador.

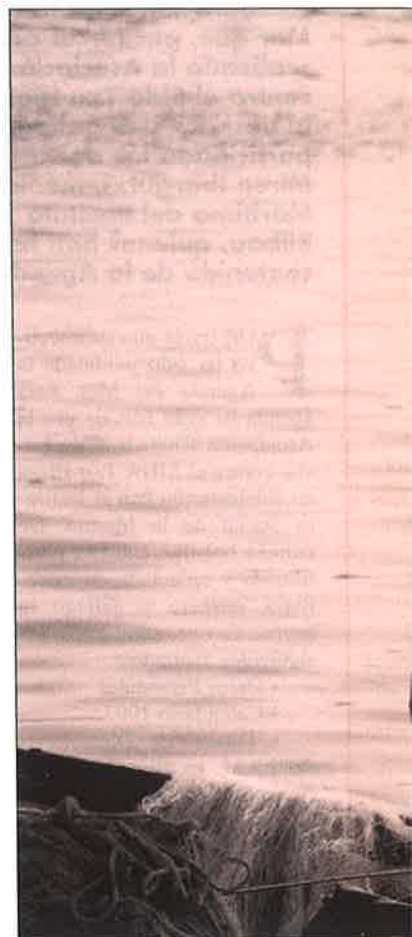
Como vemos, todos estos informes médicos intentan conseguir un mayor control del estado del trabajador incapacitado, impulsando un papel más activo del personal facultativo, que ya no debe limitarse a constatar que el trabajador sigue enfermo, sino que debe vigilar más estrechamente la evolución del proceso patológico.

C) Cambian también, y se unifican, los plazos que tiene el trabajador para hacer llegar a su empresa las copias de los partes que, para su remisión a aquélla, le entrega el facultativo. Hasta ahora, estos plazos eran de cinco días para el parte de baja y de dos días, para los de confirmación; a partir de ahora, el plazo será de tres días en todos los casos.

D) Por otro lado, se potencian extraordinariamente las funciones de control de las Entidades que abonan el subsidio. Un obstáculo importante para la mejora de la gestión de esta prestación ha sido la separación de las funciones de control médico de la incapacidad y de abono del subsidio originado por la misma en en-

tidades diferentes, lo que se ha puesto de manifiesto, más aún, desde que las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social tienen competencias para gestionar la cobertura de la prestación económica por incapacidad temporal derivada de contingencias comunes, es decir, de enfermedad común o accidente no laboral.

En la fase inicial del proceso, los servicios médicos de las Mutuas están capacitados





para extender los partes de baja, cuanto ésta sea debida a accidente de trabajo o enfermedad profesional. Pero ahora, cuando se trata de contingencias comunes y, transcurridos más de quince días a partir de la baja, esta se prolonga por demora en la práctica de pruebas o en la aplicación de tratamientos médicos o quirúrgicos prescritos, los servicios médicos de las Mutuas podrán llevar a cabo dichas pruebas o tratamientos, con el consentimiento del trabajador y la conformidad del Servicio de Salud correspondiente.

E) Igualmente se otorga a las Entidades Gestoras o Mutuas que ejerzan el control y seguimiento de la prestación económica la facultad de llevar a efecto todas aquellas actividades que tengan por objeto comprobar el manteni-

miento de los hechos y de la situación que originaron el derecho al subsidio, pudiendo acceder a los partes, informes y diagnósticos relativos a las situaciones de incapacidad temporal. Esta facultad genérica se desdobra en tres importantes medidas:

1) Con el fin de que los actos de comprobación que lleven a cabo los médicos de aquellas Entidades cuenten con el mayor respaldo técnico, se pondrá a su disposición procesos patológicos susceptibles de generar incapacidades, así como tablas sobre el grado de incidencia de dichos procesos en las diversas actividades laborales.

2) Las Entidades Gestoras y Mutuas que gestionan la prestación económica podrán también disponer que los trabajadores que se encuentren en situación de incapacidad

temporal sean reconocidos por los médicos adscritos a las mismas. La negativa infundada del trabajador a someterse a tales reconocimientos dará lugar a la expedición de una propuesta de alta.

3) Estas propuestas de alta pueden ser formuladas por los médicos adscritos a la Entidad Gestora y Mutuas cuando, a la vista de los partes y de las informaciones que obtengan de los actos de comprobación o reconocimientos anteriormente mencionados, consideren que el trabajador pudiera no estar impedido para el trabajo. Las propuestas se remitirán a la Inspección Médica del Servicio de Salud correspondiente, que las hará llegar a los facultativos que expiden los partes quienes, en el plazo de diez días, deberán pronunciarse, bien confirmando la baja con indicación de

las atenciones o controles médicos que consideren necesarios, o bien admitiendo la propuesta con la expedición del correspondiente parte de alta. Si la Inspección Médica no recibe en el plazo indicado la contestación o discrepa de la misma, puede acordar el alta médica por sí misma. En cualquier caso, comunicará la actuación que se realice a la Entidad Gestora o Mutua autora de la propuesta.

F) Todas estas actuaciones médicas de comprobación y los datos derivados de las mismas tienen carácter confidencial, estando sujetos quienes los realicen y consulten al deber de secreto profesional. Dichos datos no podrán ser utilizados con fines discriminatorios, ni en perjuicio del trabajador, ni para otras finalidades distintas del control de los procesos. Para garantizar ese derecho a la intimidad los datos reservados podrán cifrarse mediante claves codificadas, quedando protegidos por la Ley 5/1992, de 29 de octubre, sobre tratamiento automatizado de los datos de carácter personal.

En definitiva, se pretende realizar, sin mengua de los derechos de los interesados, un control más estricto de los procesos de incapacidad que den origen a la percepción del subsidio, control cuyos resultados han de depender, en gran medida, de la correcta actuación y coordinación de los servicios médicos de todas las entidades afectadas, tarea esta no exenta de dificultades. ■

**Juan Manuel Saurí**  
(Jefe de Servicio de  
Asesoría Jurídica ISM)





# SHOCK

Es un estado en el cual la cantidad de sangre que llega a las células es insuficiente o inadecuada para que pueda cumplir su función normal.

Si recordamos el esquema del aparato circulatorio observaremos que está compuesto por:

- Una bomba o motor que mueve la sangre: *el corazón*.
- Un sistema de tuberías que la contienen: *los vasos sanguíneos* (arterias, venas, capilares...)
- Un líquido que aporta oxígeno y nutrientes a las células y se lleva los productos de desecho de las mismas: *la sangre*.

Para que la sangre llegue a las células debe circular a una determinada presión por el interior de los vasos (presión arterial o tensión arterial). Esta presión depende:

- De la fuerza y del número de veces con la que se contrae el corazón (cuantas más veces por minuto se contrae o más fuerte lo hace más presión existe en el interior de los vasos)

- De la cantidad de líquido que hay en el interior de los vasos (cuanto más líquido mayor presión y cuanto menos líquido menor presión)

- Del calibre de los vasos (Cuanto más estrechos son los vasos mayor presión y cuanto más anchos menor presión).

En condiciones normales el organismo regula estos parámetros para que la presión en el interior de los vasos sea constante (recordar que la tensión arterial es una constante vital) y la sangre llegue a todas las células. Cuando este equilibrio se rompe y la presión baja tanto que no

puede compensarse y no llega la sangre a los vasos más pequeños (capilares) aparece el estado de shock (choque)

## Causas

Este equilibrio puede romperse por cualquiera de las siguientes causas:

1. *Por disminución de la cantidad de líquido en el interior de los vasos*. Puede ser debida a:

- Pérdida de sangre: hemorragias intensas
- Pérdida de agua y sales: grandes diarreas, vómitos intensos, sudoración excesiva, etc.

- Pérdida de plasma: quemaduras extensas, aumento de la permeabilidad de los vasos (p. ej. en infecciones intensas), peritonitis, etc.

2. *Por deterioro de la función de bomba del corazón*: Infartos de miocardio, insuficiencia cardíaca, ruptura del corazón, arritmias graves, etc.

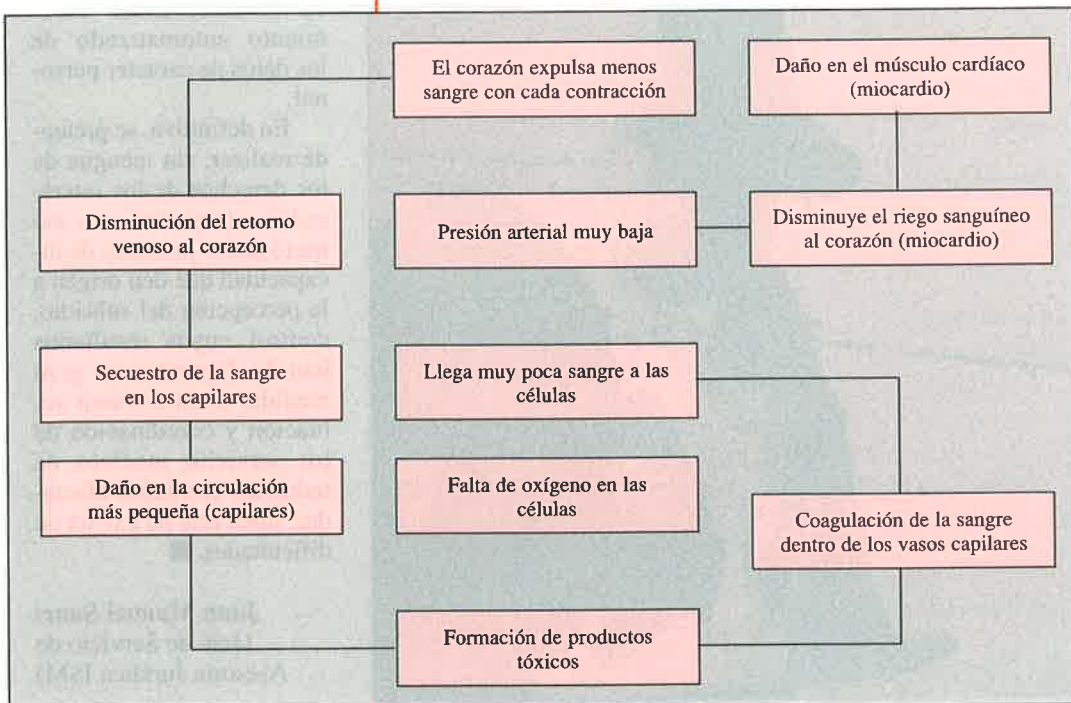
3. *Por alteraciones de los vasos sanguíneos*:

- Pérdida del tono-aumento de calibre: lesión de la médula espinal, fármacos, anestesia, determinadas alergias intensas, traumatismos graves, etc.

- Insuficiencia de la microcirculación (capilares): infecciones importantes, alergias.

## Mecanismo de Producción

Sea cual fuere la primera alteración o fallo repercute en las demás y si no hay un reajuste entre la cantidad de sangre circulante y la capaci-





dad de los vasos, se produce el círculo vicioso del shock, con perjuicio para la circulación general. (Ver cuadro).

Para evitar este círculo vicioso el organismo se defiende:

- Mandando impulsos para disminuir el calibre de los vasos (vasoconstricción) y aumentar así la presión arterial.

- Soltando hormonas (adrenalina, noradrenalina, etc) que aumentan la frecuencia y contractilidad cardíaca, con lo que aumentaría la presión, y desvían la sangre hacia los órganos críticos.

No obstante, si continúa la causa que originó estos acontecimientos, los mecanismos de compensación fallan y se entra en el estado de shock.

### Sintomatología

- **PIEL:** Va a estar *pálida* y *fría* porque le llega menos cantidad de sangre (en el shock debido a infecciones graves está caliente por la fiebre). También está *sudorosa* debido a que las hormonas aumentan la producción de sudor. Los *labios* están *azulados* porque les llega poco oxígeno y retienen CO<sub>2</sub>.

- **TENSION ARTERIAL:** Está *baja*

- **PULSO:** Es *rápido* por el aumento de la frecuencia del corazón, pero pequeño (casi imperceptible) porque hay poca presión en el interior de las arterias.

- **EXTREMIDADES:** Frías y con sensación de pérdida de fuerza.

- **CONCIENCIA:** Al principio existe una sensación de mareo, que va progresando a la obnubilación y a la pérdida de conciencia porque cada vez llega menos sangre al cerebro. Las pupilas se dilatan y no reaccionan a la luz.

- **ORINA:** disminución de la cantidad de orina emitida porque llega poca sangre a los riñones y éstos no pueden filtrarla.

### Tratamiento

En primer lugar no olvidar que el shock es un proceso que evoluciona con el paso del tiempo y que cuanto antes comencemos a tratarlo más posibilidades tendremos de éxito.

### Primeras medidas

- Colocar al paciente en *posición anti-shock*, esto es,

con la cabeza baja y las piernas elevadas para favorecer que la sangre de las extremidades inferiores acuda al corazón.

(No colocarlo en esta postura si presenta heridas perforantes en el pulmón o grandes heridas en la cabeza).

- Si estuviera inconsciente colocarlo en posición lateral de seguridad

- Cubrir al accidentado con la manta oro-plata, con la plata hacia el interior, para evitar que pierda calor.

- Mantenerle inmóvil.

- Evitar el dolor, inmovilizando las fracturas si las hubiera, transportándolo con cuidado, suministrando analgésico en caso necesario.

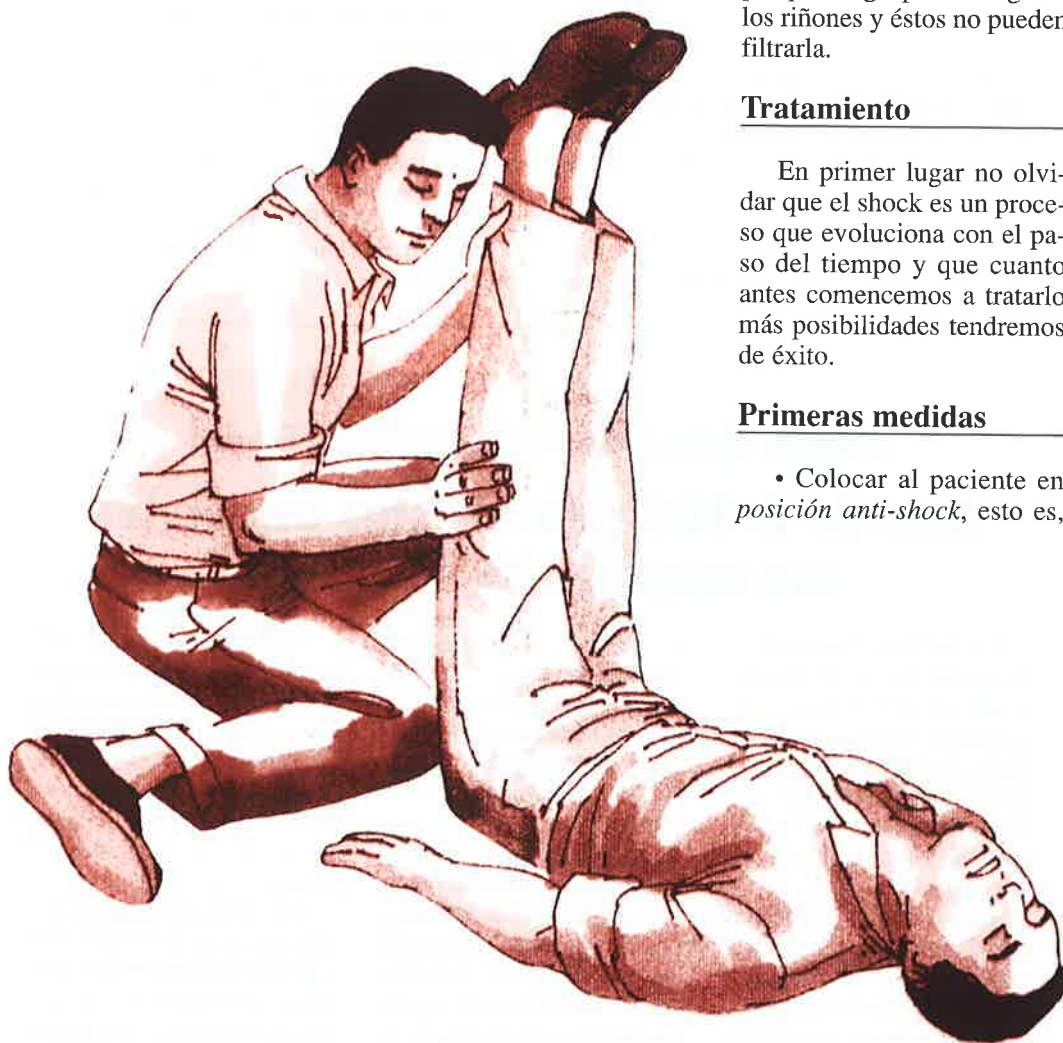
- Taponar hemorragias en caso de que existieran

- Administrar oxígeno si lo tuviéramos a bordo

- No darle nada por la boca, ni mucho menos alcohol

- Contactar lo antes posible con el Centro radio-médico

**Gabriel Tauriz Mahuenda**  
(Jefe del Departamento de CFOM de Bamio)





**Abril registró  
12.813.012 afiliados**

## **La afiliación a la Seguridad Social supera su cifra récord en 31.227 altas**

El número de afiliados a la Seguridad Social en el mes de abril superó en 31.227 altas el máximo histórico registrado en julio de 1991. Así, los 12.813.012 afiliados registrados sitúan a este período como el mejor de la historia. La tasa interanual, a 31 de abril, se sitúa en 3,28%.

Respecto al mes de marzo, en abril se han contabilizado 112.991 altas más, por lo que la tasa intermensual se sitúa en un 0,89%.

El incremento experimentado en el número de altas a la Seguridad Social afecta a todos los regímenes y es especialmente significativo en el Régimen General. Así, los 9.053.535, de altas registradas en este régimen supera en 60.810 afiliados al mes de julio del 92, que hasta la fecha ostentaba el récord en cuanto a afiliación.

El Régimen General ha registrado en abril 96.942 afiliados más que en marzo. También se observa un importante incremento en el Régimen de Autónomos, con 13.984 afiliados más que en el mes anterior, en el Especial Agrario, con 1.616 afiliados más, en el Especial del Mar y el de las empleadas de hogar, con 223 y 341 altas más, respectivamente. Solamente el Régimen Especial del Carbón, ha experimentado un descenso, con 115 afiliados menos que en marzo. ■

## **Curso de Verano sobre gestión de pesquerías**

Durante los próximos días 22 a 24 de julio se va a celebrar en Palamós un curso de verano sobre "La Gestión de Pesquerías desde una perspectiva multidisciplinar", organizado por el Grupo de Estudios Sociales de la Pesca Marítima de la Universidad de Girona y el Ayuntamiento de Palamós, que será coordinado por Juan L. Alegret. El curso va dirigido a todas las personas vinculadas o interesadas por el sector pesquero: pescadores, armadores, personal de Cofradías miembros de la Administración y estudiantes de las distintas disciplinas relacionadas con la actividad pesquera.

A lo largo del curso se realizará una aproximación a los métodos, técnicas, problemáticas y políticas relacionadas con la gestión de las pesquerías marítimas, analizándose la evaluación de los recursos, la comercialización de las capturas, la investigación, el reparto de competencias entre las distintas administraciones, la elaboración de políticas de pesca, etc.

De otra parte, hay que señalar que el Grupo de Estudios Sociales de la Pesca Marítima de la Universidad de Girona viene tra-

bajando desde hace algún tiempo en el ámbito de la investigación desde la perspectiva social sobre la pesca en el Mediterráneo y ha participado en diversos proyectos europeos, disponiendo para aquéllos a los que les interesa el tema de un WEB en Internet. Entre estos proyectos de investigación que han realizado figuran "Las Cofradías de Pescadores en Cataluña", "Anthropología et droit comparé de péches en méditerranée nord occidentale. Les propriétés de resistance des systèmes de gestion", financiado por las Comunidades Europeas e "Inventario del patrimonio marítimo pesquero de la Costa Brava", entre otros. Asimismo este equipo ha realizado numerosas publicaciones y participado con sus artículos en revistas científicas internacionales.

Para información sobre el curso de verano los interesados pueden dirigirse a la Universidad de Girona, Cursos de Verano. Teléfono 972-418028 y al Fax 972-418031. Si quieren consultar la información sobre pesca la dirección del WEB es:

<http://sbweb.udg.es/fl/webpesca/pesca-hom.htm> ■

### **Según datos de la Seguridad Social**

## **Más de 3.200 pensionistas españoles son mayores de 100 años**

El Instituto Nacional de Seguridad Social (INSS), dependiente del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, paga prestaciones a 3.241 pensionistas mayores de cien años, de los que 2.429 son mujeres y 812 hombres. La gran parte de ellos, 3.074, cuentan entre 100 y 104 años y 157 son mayores de 105 años.

La mayoría de estos pensionistas sobrevive a su cónyuge, por lo que en este segmento de edad predominan

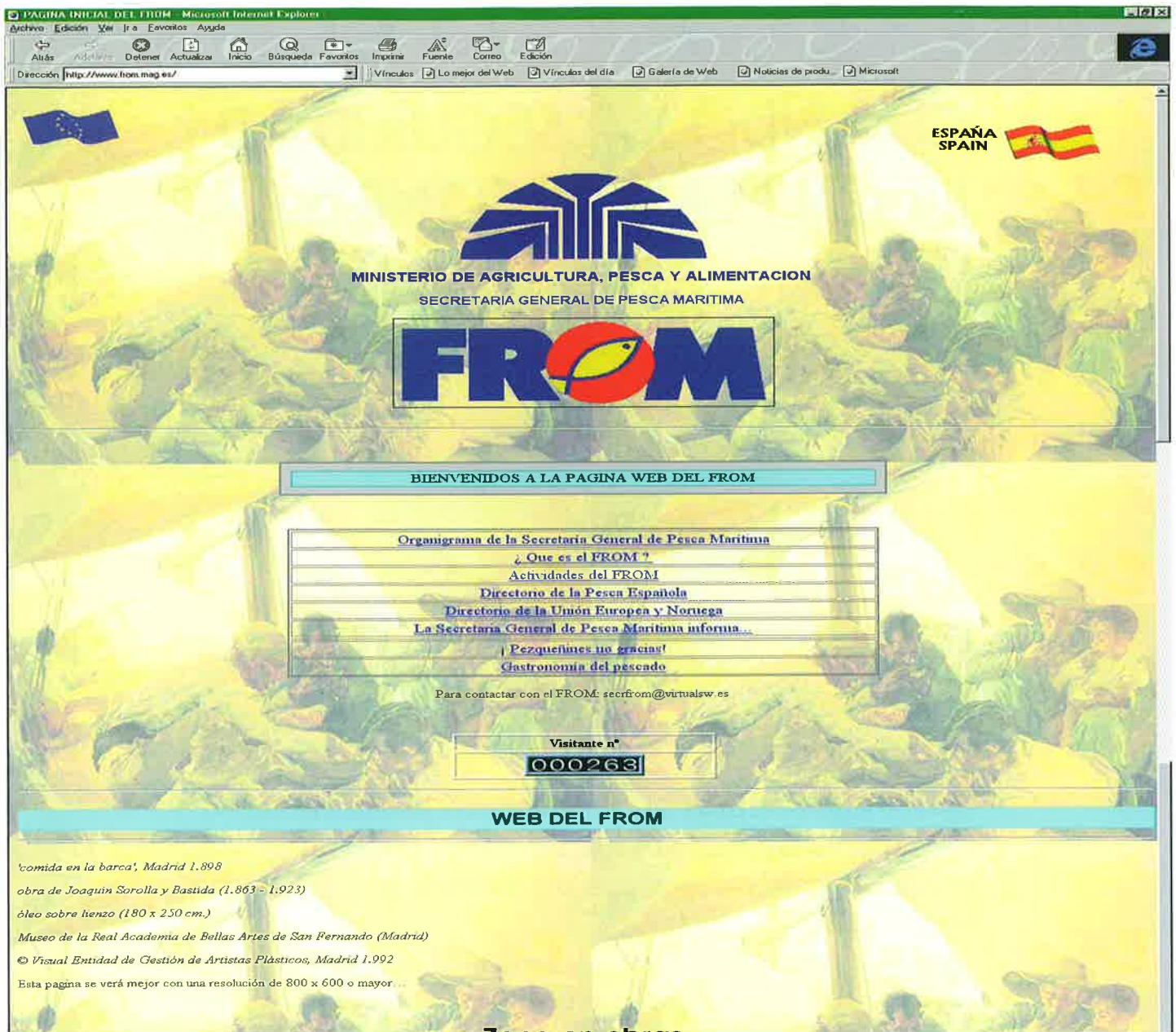
los perceptores de pensión viudos. De ellos, 1869 son mujeres y 268 hombres. Los solteros centenarios, en cambio, son el grupo más reducido, con 267 mujeres y 97 hombres.

Solamente en el conjunto de los casados se observa una mayor presencia de hombres. Así, de los 740 pensionistas casados mayores de cien años que se benefician de alguna prestación contributiva de la Seguridad Social, 447 son varones y 293 mujeres.

Además, es dentro del grupo de los hombres casados donde estos registran una mayor longevidad, ya que se contabilizan 49 pensionistas casados mayores de 104 años, frente a los 17 viudos y los 8 solteros que superan esta edad.

Los pensionistas españoles más veteranos tienen 110 años y en total se contabilizan 4 personas (2 hombres y 2 mujeres): un hombre y una mujer son casados, un varón es viudo y una mujer soltera. ■





## FROM crea una página pesquera en Internet

La ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Loyola de Palacio, presentó en la Feria Pesquera de Bruselas, "Seafood'97", la incorporación de una página Web mediante el sistema de conexión Internet, que facilitará el acceso a múltiples informaciones sobre el ámbito pesquero. Esta página se ha diseñado con una estructura que sea práctica para el público en general y, especialmente, para las Administraciones y los sectores comerciales implicados. Con este fin, se ha incluido información sobre la estructura de la Secretaría General de Pesca Marítima, el Fondo de Regulación y Ordenación del Mercado de

los Productos de Pesca (FROM) y datos de toda índole, incluido un apartado relativo a la gastronomía del pescado.

Por otro lado, se han incorporado dos directorios, uno sobre la pesca española, donde se ha pretendido incluir a todos los operadores que intervienen en la comercialización del pescado, y otro sobre la identificación de aquellos operadores comerciales que actúan en el conjunto de la Unión Europea y Noruega.

**La dirección por la que se podrá acceder a este nuevo servicio que presta el MAPA a través de Internet es: [www.from.mag.es](http://www.from.mag.es)**



## CUANDO LA SEGURIDAD ES UN MAR DE SONRISAS



Sentirse seguro.

Eso es lo importante para Usted. Eso es lo esencial para MURIMAR. Después de nuestra experiencia de más de 70 años en seguros marítimos, le ofrecemos ahora nuestros nuevos SEGUROS MULTIRRIESGO.

Seguros que cubren **su vivienda, su comunidad, su comercio, local o su actividad** ante cualquier tipo de eventualidad. Seguros creados especialmente para usted, para que se sienta tranquilo, confiado, como pez en el agua.

Al fin y al cabo, eso significa en MURIMAR la seguridad: un mar de sonrisas.

---

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

---



**MURIMAR**  
MUTUA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

Orense, 58. 6ª Planta. 28020 MADRID.