

N.º 351- JUNIO 1997

Empresas Conjuntas en el Reino Unido

MAR

POR FIN LLEGAN LAS INDEMNIZACIONES

**PLAN DE
ARRASTRE
PARA
CATALUÑA**

**MARRUECOS AMENAZA CON NO
RENOVAR EL ACUERDO PESQUERO**



Centro de Formación Ocupacional Marítima de

BAMIO



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

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

Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio

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

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

LA GRAN ESCUELA DEL MAR



A

UNQUE con la mirada en el futuro, las cosas no son ni han sido nunca fáciles para el sector marítimo pesquero que se ha visto obligado a buscar en todo momento nuevos nichos de negocio en cualquier parte del mundo, los últimos tiempos han sido de calma sólo removidos por pequeños incidentes que no alteran la normalidad en el sector.

A nivel oficial, en la Secretaría General de Pesca se está ultimando el plan de pesca de acuerdo con las directrices marcadas en el IV Programa aprobado el pasado mes de abril por la Unión Europea. Tomando como referencia las comunidades autónomas, destaca el Plan de Arrastre elaborado por Cataluña y la presentación del Plan de Modernización del sector pesquero andaluz.

El sector de la pesca español así como la propia Administración, se vio sorprendido hace unas semanas con motivo de la celebración de un encuentro pesquero en Casablanca, consecuencia de unas declaraciones de miembros del gobierno de Rabat señalando su decisión de no renovar el actual acuerdo pesquero con la Unión Europea.

Durante las últimas décadas, estamos ya acostumbrados a las permanentes amenazas por parte de las autoridades de Marruecos a la hora de cualquier renovación del acuerdo de pesca. Para Rabat se trata de unos caladeros a los que se intenta sacar la máxima rentabilidad política, de cara a la Unión Europea, así como también económica. En el

30 DÍAS

CALMA EN LA COSTA

anterior acuerdo, las amenazas se producían generalmente poco antes de la negociación. En esta ocasión, la impresión es que Marruecos se ha precipitado cuando faltan más de dos años para la renovación. En cualquier caso, parece que la actual postura no pasaría de ser una bravata que se deberá calmar con el paso de los meses. En el fondo, el objetivo de Marruecos no es otro sino seguir utilizando la pesca como moneda de cambio para el conjunto de su economía. Hoy se trata ya de un acuerdo caro. La Unión Europea tampoco puede dar casi todo, hacer todo tipo de concesiones en otros sectores, a cambio de un acuerdo donde cada día se puede pescar menos. La reordenación de las flotas y más concretamente la andaluza es una vía a desarrollar en este tiempo para llegar a 1999 con menos dependencia de Marruecos.

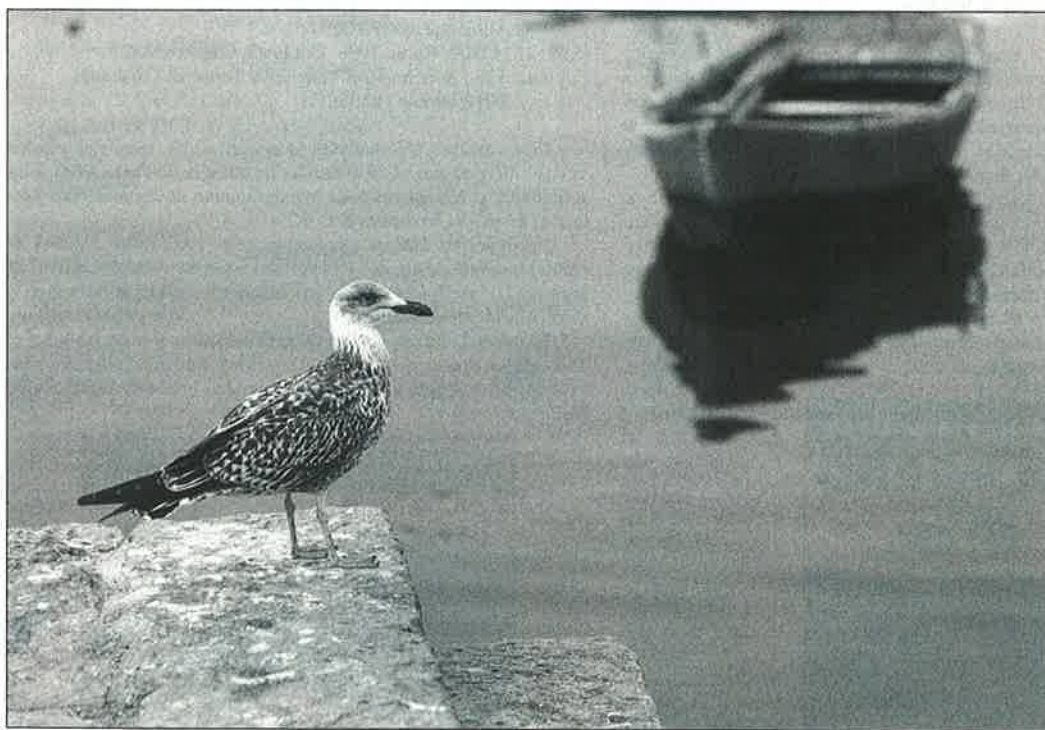
Junto a esta amenaza de Rabat, para el sector de la pesca es importante que al fin un tribunal del Reino Unido vaya

a decidir sobre el pago de las indemnizaciones a los armadores españoles de las empresas conjuntas. En una Unión Europea del mercado único, con libertad de personas y capitales, carece cada día más de sentido que desde un Estado se trata de proteger para sí un sector industrial como es la pesca mientras no sucede eso en otras actividades. Las conjuntas van a cobrar lo que en su día perdieron, pero el Reino Unido no puede seguir poniendo trabas al desarrollo libre de esta actividad.

En el campo de la mercante, cabe señalar la actitud de todos los sindicatos españoles en defensa de un trabajo más digno para los marineros en las empresas bajo banderas de conveniencia.

Y, desde Burela, salió el barco del ISM, el Remolcagore Bat para apoyo en la costera del bonito. ■

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 km², trabajamos día a día, las 24 horas a través de nuestros Centros Coordinadores y la flota marítima y aérea de salvamento y lucha contra la contaminación.

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

Desde el Centro de Seguridad Marítima Integral "Jovellanos", (Telf.: 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

LIBROS

Título: COMER A BORDO

Autor: Margrit Fáh de Costa

Editorial: Estudios Náuticos Costa C.B.

Precio: 1.300 Ptas.

Un curioso libro, mezcla de guía práctica y conocimientos del recetario más recomendable para las tripulaciones, y, fruto de la experiencia de navegación de su autora, que construye la obra sobre la necesidad de equilibrio que debe perseguir cualquier dieta.

En el caso de la alimentación a bordo, Fáh de Costa pondera la necesidad de "agudizar la imaginación y el sentido improvisador", ya que la disponibilidad de materia prima es más limitada que en la cocina de tierra.

El recetario está lleno de sugerencias que no estorban en cualquier mesa, por su originalidad, presenta una comprensible dedicación a los pescados y otros productos del mar, y, desprende que "el bienestar de una tripulación viene dado, en buena medida, por el sabor y variedad de la dieta", aunque se diga, comúnmente, que "en el mar, todo sabe bien...". Mejor será dar a todos "un rancho de capitán".



Título: CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO DE PUERTOS Y DESEMBARCADEROS PARA BUQUES PESQUEROS

Edita: Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO)

ISSN: 10143807 Roma 1996 Col.FAO: Capacitación

Páginas: 138 / Solicitudes a Viale delle Terme di Caracalla, 00100 Roma (Italia)

Con carácter abiertamente descriptivo, se trata del clásico manual dirigido por el Servicio de Tecnología de Pesca FAO a las actividades constructivas y de mantenimiento de instalaciones portuarias en países en desarrollo.

Incorpora las últimas recomendaciones FAO sobre estudios de emplazamientos de puertos y materiales constructivos, normativas de seguridad y medio ambiente, así como instrumentos de apoyo y manipulación de mercancías.

El manual cumple su propósito de sencillez y manejabilidad al presentar un gran número de ilustraciones y grafismos referidos a las explicaciones del texto, las cuales emplean un estilo directo y de fácil seguimiento.



Título: CONSTRUCCIÓN DE EMBARCACIONES PESQUERAS: 3 EMBARCACIONES DE FERROCEMENTO

Autores: Richard O.N. Riley y Jeremy M.M. Turner

Edita: Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO)

ISSN: 10141138 Roma 1996

Col.FAO: Documento Técnico de Pesca

Páginas: 158 / Pedidos a Viale delle Terme di Caracalla, 00100 Roma (Italia)

Revisión técnica de las últimas experiencias en construcción de buques en ferrocemento para pequeños tonelajes y aplicación a la pesca, desde la etapa inicial de proyecto y planos, hasta las de reparación y pintado. Se resumen las características de los materiales y su relación con las normativas vigentes de construcción naval.

El texto va jalonado de numerosas ilustraciones y planos, ofreciendo como anexo un interesante estudio de costes aplicados a la construcción de un arrastrero de 12 metros de eslora, con descripción exhaustiva de sus principales características de casco, cuadernas y superestructura.

6 MARRUECOS AMENAZA DE NUEVO

Cuando se ha cumplido poco más de un año del actual acuerdo de pesca, Marruecos vuelve a utilizar sus caladeros como medida de presión ante la Unión Europea.



16 PLAN DE ARRASTRE EN CATALUÑA

El Gobierno catalán ha elaborado un plan de arrastre para la flota.



8 LONDRES PAGARÁ A LAS CONJUNTAS

Siete años después de que se produjeran los problemas de las empresas conjuntas en el Reino Unido, este mes de julio un tribunal inglés deberá fijar las indemnizaciones.

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. Cautín: 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. Gulpúzea: Casa del Mar. Pasaje de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. Huelva: Casa del Mar. Avda. Hispano-América, s/n - Tel. (955) 25 75 65. La Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal - Tel. (981) 28 70 00. Las Palmas: Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58. Lugo: Carril dos Loureiros, s/n - Tels. (982) 22 34 50 ó 22 34 54. Madrid: Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60. Málaga: Puente del Carmen, s/n - Tel. (952) 22 72 75. Melilla: Casa del Mar. Avda. de la Marina Española, 7 - Tel. (95) 267 88 00. Santa Cruz de Tenerife: Avda. de Anaga - Tel. (922) 27 11 50. Santander: Casa del Mar. Avda. Sotileza, s/n - Tel. (942) 21 46 00. Sevilla: Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. Tarragona: Casa del Mar. Fco. Bastos, 19 - Tel. (977) 24 03 87. Valencia: Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 331 99 00. Vigo: Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. (966) 29 09 50. Villagarcía de Arosa: Casa del Mar. Avda. de la Marina, s/n - Tel. (966) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

Redacción y Administración: Génova, 20, 5.ª planta. 28004 MADRID. Teléfonos 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.

Impreme: ARTEGRAF. Sebastián Gómez, 5. 28026 MADRID. Depósito Legal: M. 16516/1963. NIPD: 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.

Cuando solamente se ha cumplido poco más de un año desde la firma del último acuerdo pesquero

MARRUECOS AMENAZA DE NUEVO

Ha pasado solamente poco más de un año desde la firma y entrada en vigor del actual acuerdo a cuatro años para la pesca en aguas de Marruecos. Justamente, la firma se produjo a finales de noviembre de 1995 con entrada en vigor el uno de diciembre de ese mismo año tras siete meses de negociaciones intermitentes que obligaron a la paralización de la flota. Cuando nadie en la Administración española y comunitaria ni en el propio sector se planteaba cómo serían las nuevas condiciones para la renovación de este acuerdo del que depende la actividad de más de 600 barcos, muchos de los cuales sin salida en otros caladeros, las autoridades de Rabat han sorprendido con unas manifestaciones según las cuales Marruecos no tiene intención de renovar este acuerdo para el año 2000. Estas declaraciones han sido recibidas en la Unión Europea y en la propia Administración española con sorpresa y total reserva. Hay opiniones coincidentes que se trata, como ya suele ser habitual, de los globos sonda que lanzan ante cualquier acuerdo las autoridades marroquíes y que, en todo caso, hay que esperar al menos dos años para entrar en la negociación.

Durante la última década las relaciones y las negociaciones pesqueras entre la Unión Europea y Marruecos han estado dominadas por una situación de amor-odio. Marruecos no es la primera vez que anuncia el fin de los acuerdos de pesca. Con motivo del último compromiso, las autoridades de ese país señalaron en diferentes ocasiones que se trataba de la última firma, para añadir a continuación que lo que debería cambiar es el contenido de este tipo de acuerdos. Marruecos, lo viene haciendo ya en los acuerdos de pesca precedentes, está utilizando su caladero y el del Sahara, como instrumento de cambio frente a la Unión Europea para lograr el máximo de con-

trapartidas no fundamentalmente en la pesca sino en otros sectores de su actividad y muy especialmente la agricultura.

En materia de pesca, el consejero del rey Hassan II habría señalado la decisión de Rabat de no renovar para el año 2000 el acuerdo de pesca con la Unión Europea, posición que habría sido compartida, según algunas fuentes, por el propio ministro de Pesca Mustafá Sahel. Tal como ha venido planteando en cada uno de los acuerdos de pesca anteriores, Rabat no quiere a la flota española en sus aguas para tareas extractivas con posteriores desembarcos en España. Este rechazo a la flota que opera en la zona norte, especialmente con barcos andaluces, es mucho más acentuado





hacia la flota de cefalópodos contra la que viene actuando Marruecos desde hace ya una década poniendo especial énfasis en reducir capturas y barcos de forma drástica. Rabat, especialmente algunas familias cercanas a la casa real, tienen intereses en este sector de la industria y pretenden que la pesca, transformación y sobre todo la exportación de estos productos sea hecha desde la industria nacional y no por parte de España.

Las manifestaciones de altos cargos de la Administración de Rabat no son definitivas a la hora de decir que no habrá un nuevo acuerdo pesquero con España. Sin embargo, deberían ser ya un punto de referencia para preparar una estrategia ante esas futuras negociaciones que, como ha sucedido tradicionalmente,

■ **Extraoficialmente, miembros del gobierno han señalado que no se renovará el acuerdo actual**

■ **En medios pesqueros se ven estas declaraciones como una simple advertencia de que Rabat va a exigir en 1999 mayores contrapartidas**

van a ser más duras que las anteriores.

Con el acuerdo de pesca como bandera y sabiendo de su interés para la flota española, Marruecos va a intentar mejorar sensiblemente los niveles de compensaciones económicas que ya en el último acuerdo pasaron de 13.200 a

20.000 millones de pesetas anuales, a los que se suman el canon que pagan los armadores.

Marruecos va a seguir apretando a las autoridades comunitarias para mejorar sus posiciones en otras cuestiones como las paradas biológicas para pasar las mismas

de dos a cuatro meses como acaba de lograr hace unos meses en la flota de cefalópodos. Rabat pretende seguir reduciendo barcos en cada una de las flotas que operan en la zona. Como en acuerdos precedentes, las autoridades del país norteafricano insistirán en lograr que vaya a sus puertos un mayor volumen de las descargas, que haya más tripulantes embarcados en la flota española, más controles técnicos y, en definitiva, que se pesque menos por más precio.

Aunque es pronto para hablar de esta negociación y no se han puesto oficialmente sobre la mesa por parte de Marruecos esas que dicen extraoficialmente van a ser las nuevas exigencias, eliminar totalmente la flota y poner en marcha acuerdos de colaboración industrial, no cabe duda de que nos hallamos ante un futuro acuerdo muy difícil.

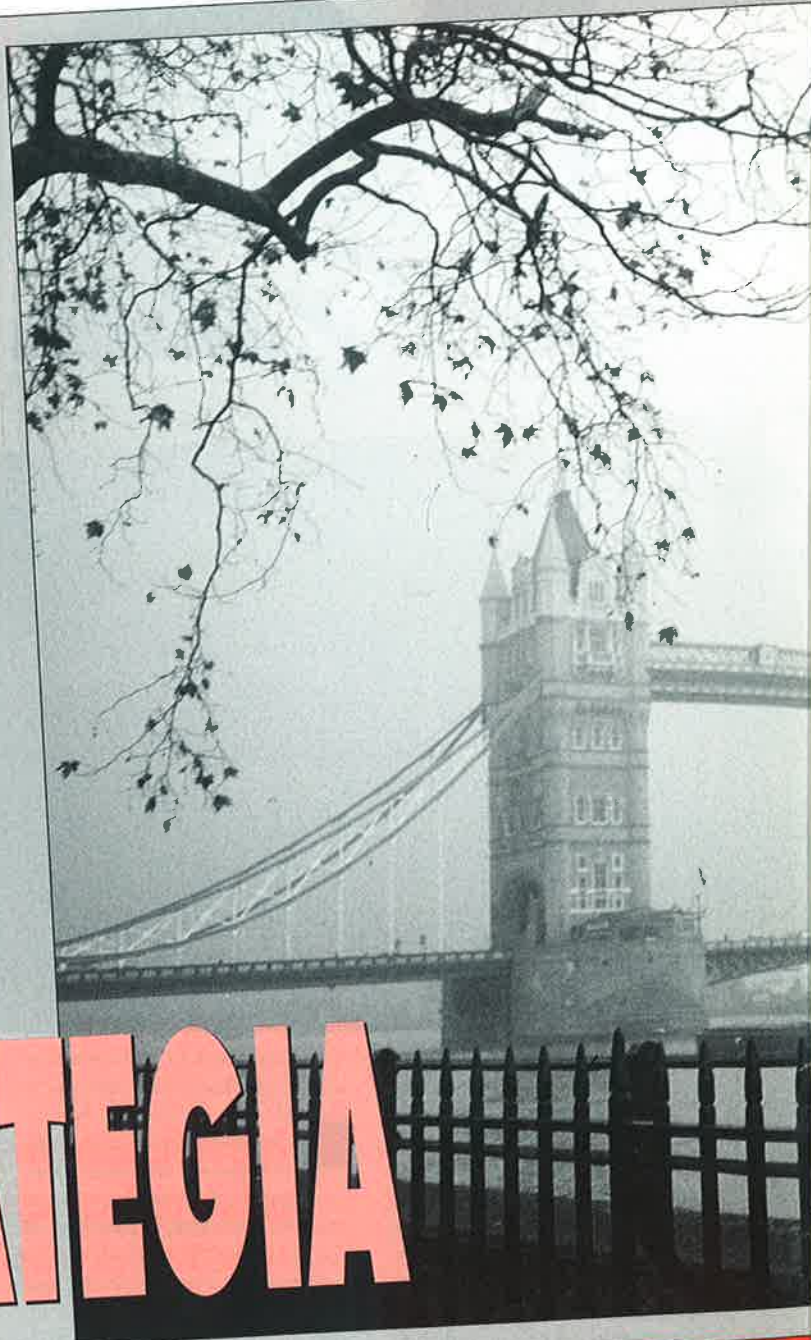
Con la pesca como moneda de cambio, Marruecos sin embargo aspira a conseguir de la Unión Europea mucho más de lo que supone ese caladero para 600 barcos españoles. Las autoridades de Rabat tienen entre sus objetivos mejorar sus acuerdos de asociación con la Unión Europea como el actual que termina en 1999. Rabat trata de potenciar su sector agrario y para ello es indispensable que esos productos tengan acceso libre en el marco comunitario no solamente en competencia con los países miembros sino también en relación con otros terceros países como Egipto.

Bruselas tiene armas más que suficientes en la mano para parar las exigencias de Marruecos en materia de pesca. Lo importante también sería que se produjera una mayor ordenación de la flota española en Andalucía para evitar su total dependencia de esas aguas. ■

Vidal Maté

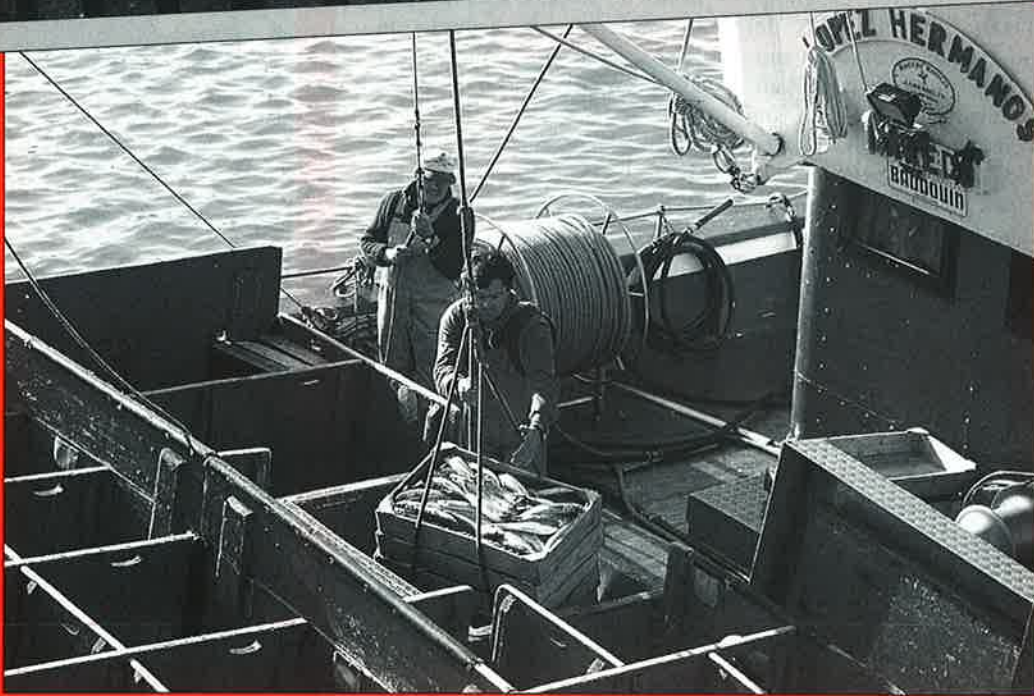
Las empresas conjuntas españolas en el Reino Unido a la espera del juicio para fijar indemnizaciones

LONDRES CAMBIA DE ESTRATEGIA



Ocho años después de que el gobierno del Reino Unido iniciara la aplicación de la llamada Merchant Shipping Act por la que casi un centenar de barcos pesqueros, propiedad de armadores españoles pero con bandera británica tuvieron que amarrar en puerto, el caso se verá este mes de julio en los tribunales de justicia de ese país. Ya no se trata sin embargo de decidir si los barcos españoles se hallaban o no en una situación de legalidad. Es algo que nunca se planteó ni hay en este momento ninguna duda. De lo que se deben ocupar en este momento los jueces del Reino Unido es solamente fijar las indemnizaciones a que tiene derecho cada buque en función del tiempo que permaneció amarrado por la aplicación de aquella disposición. En total, se barajan unas cifras entre 15.000 y 20.000 millones de pesetas a los que deberá hacer frente el Reino Unido tras la decisión firme del Tribunal de Justicia de la Unión Europea. El juicio está previsto para el 14 de julio y, salvo que las autoridades inglesas opten por una salida negociada, ese gobierno deberá cumplir lo que dicten los jueces.

Ahora no plantea modificar el Tratado de Roma sino conseguir que los barcos estén obligados a descargar en ese país.



En medios del sector de la pesca en España afectado por esta situación, se mantiene una postura de optimismo en relación con el pago de las cantidades a que tengan derecho en base a estudios técnicos sobre el período que estuvo inmovilizado el barco, lo que supuso ese cese de actividad y, en consecuencia, las pérdidas ocasionadas para los armadores. Las autoridades inglesas que, en un primer momento se habían opuesto radicalmente a pagar una peseta, al final se han rendido ante la evidencia tras las repetidas sentencias de los tribunales comunitarios para quienes está clara la existencia de un mercado único con libertad de movimiento de personas y capitales.

Nuevas vías

A pesar de las sentencias del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, durante el último año, el Reino Unido ha tratado de buscar nuevas vías para lograr una salida a este problema ante su oposición a que armadores de otros países estén explotando en sus aguas sus propias cuotas. Una situación que se produce en otros sectores de la actividad económica en el marco de la Unión Europea con libertad de inversiones en cada Estado miembro sin distinción de sectores, en este caso ha contado con el total rechazo del gobierno inglés. Tras las elecciones de las últimas semanas en el Reino Unido y el triunfo de los laboristas, se espera que se puedan producir cambios respecto a la actitud anterior de las autoridades de Londres.

En un primer momento, el gobierno inglés de los conservadores barajó la amenaza de plantear cambios en profundidad en relación con esta situación en la propia Conferencia Intergubernamental a pesar de que ello fuera contra los principios más elementales de la Unión Europea actual y la que se pretende para un futuro in-

mediato. Las exigencias inglesas que se querían plantear en esa Conferencia suponían ir contra corriente, razón por la cual se suponía también que iban a tener escasas posibilidades de éxito.

Actualmente, frente a esa primera pretensión del gobierno inglés, parece que tratan de plantear otras posibilidades, todas ellas en la línea de lograr que la actual flota inglesa en manos de armadores de otros países vuelva a sociedades de ese país. No es un problema solamente de los armadores españoles que en su día compraron un barco inglés o llegaron allí legalmente a través de las sociedades conjuntas. En algo que también afecta a armadores de otros países como Bélgica y Holanda. Las autoridades inglesas han sustituido su reivindicación de un cambio de la normativa comunitaria en la Conferencia Intergubernamental por otras exigencias como la obligación de los barcos en estas circunstancias de realizar una serie de descargas en aquellos puertos en lugar de en España.

El Gobierno inglés trata de relacionar la presencia de estos barcos en esas aguas con la existencia de un vínculo económico, demanda que tampoco tiene un soporte legal en el marco de la Unión Europea y el mercado único. Sin embargo, mientras la petición maximalista de cambiar el Tratado de Roma seguro que no iba a tener ningún apoyo en el resto de los Estados miembros, es probable que este segundo planteamiento de las autoridades inglesas pueda tener más respaldo. En principio, el Reino Unido ha lanzado globos sonda sobre la Comisión y, concretamente sobre la parcela de la comisaria Emma Bonino con el fin de conseguir apoyos oficiales de Bruselas.

Esta segunda estrategia de las autoridades inglesas ha sido recibida con preocupación en el sector de los armadores españoles afectados para quienes estamos hablando de una Unión Europea, un mercado único con libertad de movi-

miento de personas, capitales etc... y donde no hay ningún punto que limite los movimientos de beneficios u otras operaciones financieras.

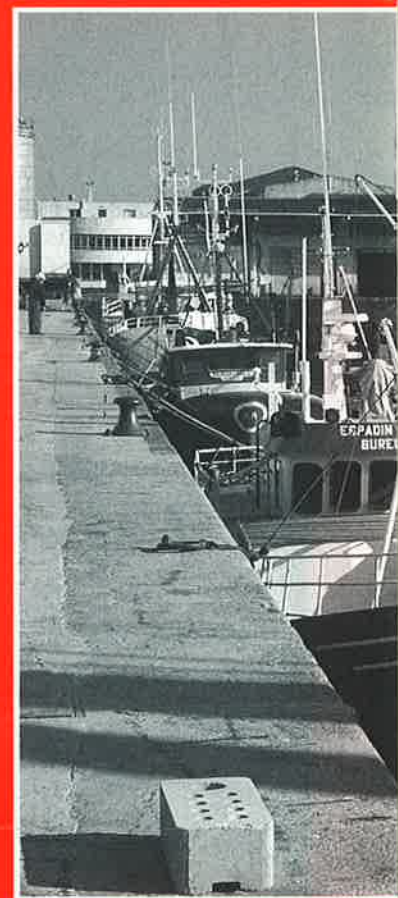
Los armadores españoles rechazan las peticiones del Reino Unido, aunque en ningún caso se quiere dejar tampoco cerrada la puerta a una negociación si hay posibilidades de lograr acuerdos o compromisos de forma voluntaria y sin que se vean afectados negativamente los intereses económicos.

Desde esta perspectiva, la batalla de los armadores españoles con barcos y cuota en el Reino Unido, tiene en este momento, una doble vertiente.

Por un lado, hay que celebrar el juicio en este mes de julio y los armadores no están dispuestos a renunciar a lo que por ley les corresponda en ba-

se al período que tuvieron de inactividad y la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea. En juego habría entre 15.000 y 20.000 millones de pesetas. Los armadores preferirían un acuerdo sin juicio, pero no renuncian al mismo si el gobierno inglés no se aviene a un acuerdo.

El segundo aspecto a la actividad de la flota en el futuro. Actualmente, según apuntan armadores de estos barcos y sus representantes, pescar en el Reino Unido es un pequeño infierno por las trabas que se ponen a su actividad, algo que no se hace con el resto de la flota. Para algunos de estos armadores, se trata de una situación insostenible. De acuerdo con estas circunstancias, más de un armador no tendría problemas en liquidar su barco si hay unas buenas condiciones económicas de por medio.





Las conjuntas en el Reino Unido

La presencia de los armadores españoles en el Reino Unido a través de empresas conjuntas se remonta a la década de los ochenta. Había problemas en España para colocar barcos en otros caladeros. Frente a esta situación, existían mecanismos legales para instalarse en el Reino Unido exportando los barcos españoles a sociedades conjuntas, a la vez que los propios armadores ingleses tenían en venta también una parte de la flota. De acuerdo con esta situación, los armadores españoles lograron en el Reino Unido contar con casi un centenar de barcos que pescaban como ingleses, con cuotas de ese país, mientras la tripulación y las descargas se hacían especialmente en España, país consumidor. En total, en aquella época, las inversiones, según datos oficiales, no bajaron de los 9.000 millones de pesetas.

Con el pasar de los años, sobre todo a raíz de ingreso de España en la Unión Europea y viendo las posibilidades de mercado para los productos de la pesca que ofrecía nuestro país, el Reino Unido comenzó su ofensiva contra la actividad de estos barcos. El objetivo era que no pescasen y, sobre todo, que sus cuotas pasaran a manos de armadores ingleses, los mismos que las vendieron y a buen

precio, cuando la pesca no era negocio. En esta línea, en abril de 1989 las autoridades del Reino Unido iniciaron la aplicación de una Ley, la llamada Merchant Shipping Act por la que se exigieron una serie de requisitos a estas empresas encaminados en paralizar su actividad. La mayor exigencia era que el 75% del capital estuviera en manos de una persona física o jurídica de nacionalidad inglesa. Algunos barcos pudieron adaptar su situación a esa exigencia inmediatamente y siguieron pescando. Otros no pudieron hacerlo tan rápido y permanecieron en tierra. En julio de 1990 se produjo la primera sentencia del Tribunal de Luxemburgo contra las autoridades del Reino Unido y todos los barcos pudieron regresar al caladero. En el intermedio, algunas empresas no pudieron resistir y optaron por vender sus barcos. Hace un año, el mismo Tribunal Comunitario hizo firme su sentencia por la que se obligaba ya a la justicia inglesa a valorar los daños y pagar a los armadores afectados. Han pasado nada menos que ocho años desde la aplicación de la Ley por parte del Reino Unido ■

V.M.



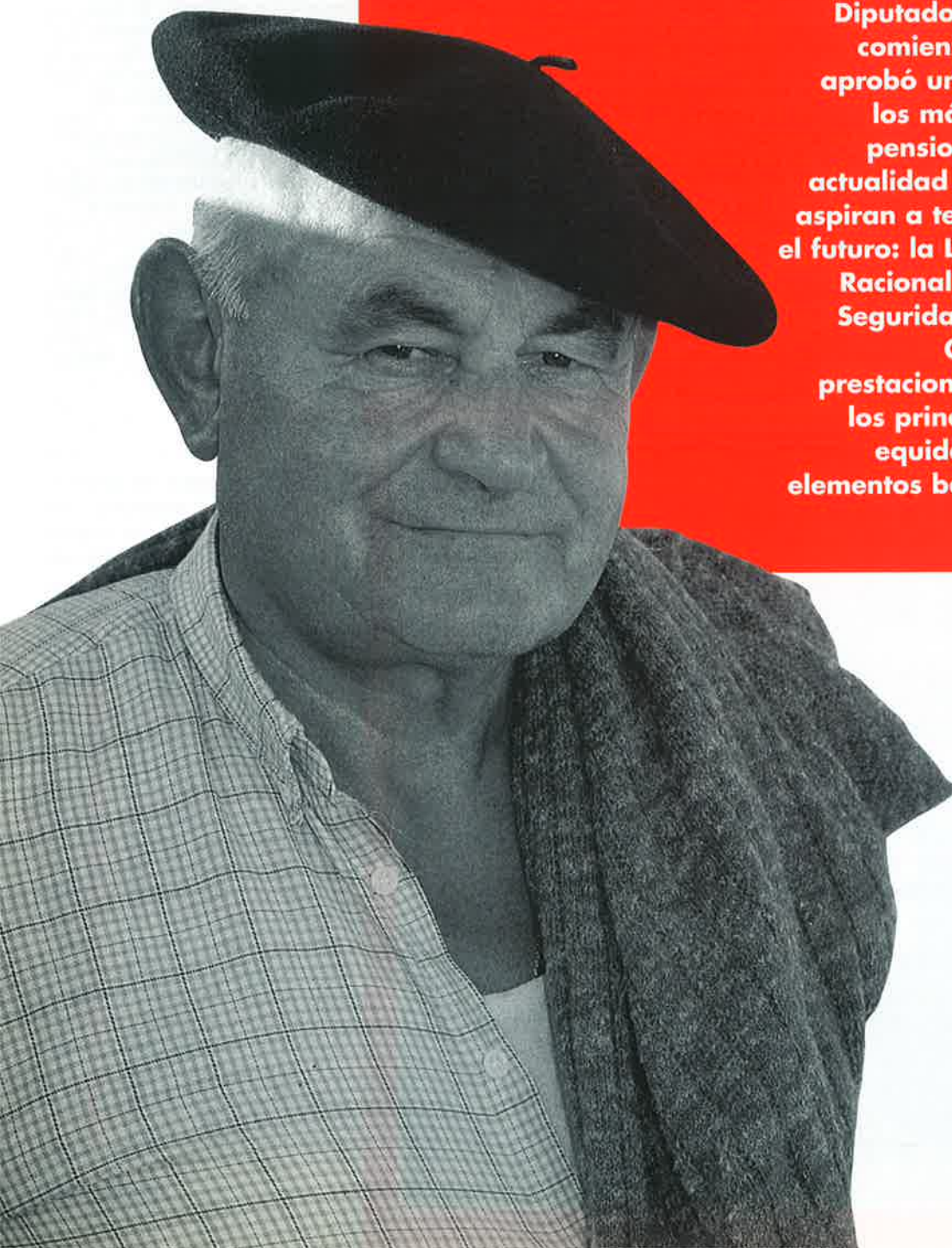
Aquí debe entrar en juego el interés de las autoridades del Reino Unido y de los propios armadores de ese país. Para algunos representantes de esta flota, llegados al punto en que se hallan las cosas, lo mejor sería lograr un pacto global desde el dinero a cobrar por las indemnizaciones, hasta las condiciones de la flota para el futuro. En principio, el gobierno inglés las tiene casi todas las bazas en contra de cara al próximo juicio ante el cúmulo de irregularidades que se cometieron entre 1989 y 1990 contra esta flota. España no quiere estar en una guerra permanente por esta flota con el Reino Unido, pero tampoco acepta que se ponga fin a un conflicto como perdedor cuando tiene a favor todas las bazas. ■

Vidal Maté

**El Parlamento
aprueba la Ley
de
Consolidación
y
Racionalización
del Sistema de
Seguridad
Social**

GARANTIZADA LA REVALORIZACION DE LAS PENSIONES

El último pleno del Congreso de los Diputados, celebrado antes del comienzo del período estival, aprobó una norma que afecta a los más de siete millones de pensionistas existentes en la actualidad y a los españoles que aspiran a tener una prestación en el futuro: la Ley de Consolidación y Racionalización del Sistema de Seguridad Social, con la que el Gobierno consolida las prestaciones públicas y refuerza los principios de contribuidad, equidad y solidaridad como elementos básicos de la protección social.



LA que se conoce más popularmente como la Ley de Pensiones o de Reforma de las Pensiones obtuvo el apoyo de 333 votos de los 350 diputados presentes en el Parlamento (votaron en contra Izquierda Unida y el Bloque Nacionalista Galego) y entrará en vigor antes de que finalice el mes de julio. Esta norma es consecuencia de dos importantes acuerdos: el que suscribieron hace algo más de dos años, en Toledo, la totalidad de las fuerzas políticas con presencia en el Parlamento (de ahí que sea conocido como el Pacto de Toledo) y el firmado,



el pasado mes de octubre, por el Presidente del Gobierno, José María Aznar, y los máximos dirigentes de los dos sindicatos mayoritarios, CCOO y UGT, Antonio Gutiérrez y Cándido Méndez, respectivamente.

La Ley es, por tanto, fruto del compromiso de las fuerzas parlamentarias, el Gobierno y los sindicatos mayoritarios para hacer viable financieramente el actual modelo público de pensiones. Según los responsables del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, "La nueva Ley supone un importante avance en el proceso de consolidación de las prestaciones públicas en España y refuerza los principios de contribuidad, equidad y solidaridad como elementos básicos de nuestro sistema de protección social".

También los sindicatos valoraron positivamente la apro-

bación de la Ley y el mismo día en que pasó el trámite parlamentario, el líder de UGT, Cándido Méndez, declaró que "hoy es un gran día para los pensionistas. Pueden estar tranquilos, ya que sus pensiones están garantizadas".

Asegurada la revalorización de las pensiones

La nueva Ley introduce, por primera vez, de forma permanente en la legislación la revisión automática de las pensiones. Así, las prestaciones se revalorizarán automáticamente por Ley en función del IPC previsto noviembre sobre noviembre. Si existiese desviación hacia arriba se abonará una paga compensatoria para mantener el poder adquisitivo. En caso contrario, si el IPC quedara por debajo de lo

calculado y, por tanto, la subida de la pensión hubiera sido superior a la inflación real, al año siguiente se absorbería al pensionista la desviación.

La Ley de Consolidación y Revalorización del Sistema de Seguridad Social contempla también como eje fundamental de su articulado la separación gradual, hasta el año 2000, de las fuentes de financiación de la Seguridad Social, de manera que las pensiones contributivas serán financiadas exclusivamente con las cotizaciones de trabajadores y empresarios, mientras que las prestaciones universales, es decir, la sanidad y las pensiones asistenciales, se pagarán vía impuestos.

Otro punto a destacar de esta reforma es la modificación de los plazos de acceso a las prestaciones. Así, el período de determinación de la base regu-

ladora de la pensión de jubilación se ampliará gradualmente desde los 8 años actuales hasta los 15. La proporción de los años cotizados cambia y con 15 años cotizados se percibirá en lugar del 60% de la pensión el 50%. En los tramos siguientes se efectúan variaciones, quedando que con 25 años cotizados se percibirá el 80%. Para tener derecho al 100% de la pensión habrá que tener cotizados 35 años.

Otros aspectos importantes de la reforma son la edad de jubilación y las modificaciones introducidas en las pensiones de viudedad y orfandad. En cuanto a la edad de jubilación se mantiene a los 65 años, pero el Gobierno se compromete a otorgar subvenciones, desgravaciones o deducciones a los trabajadores que opten por permanecer en activo alcanzada esta edad, previa con-

La nueva Ley introduce, por primera vez de forma permanente en la legislación, la revisión automática de las pensiones.

sulta a los agentes sociales. De otra parte, las pensiones mínimas de viudedad para los menores de 60 años se equiparán a las que perciben los beneficiarios de entre 60 y 64 años, equiparación supeditada a las cargas familiares y al nivel de ingresos. La duración de las pensiones de orfandad se amplía hasta los 21 años si falta uno de los progenitores y hasta los 23 si faltaran los dos. La percepción de estas pensiones no es compatible con otros ingresos.

Otra novedad que aporta la nueva Ley es el establecimiento de un fondo de reserva con cargo a los exce-

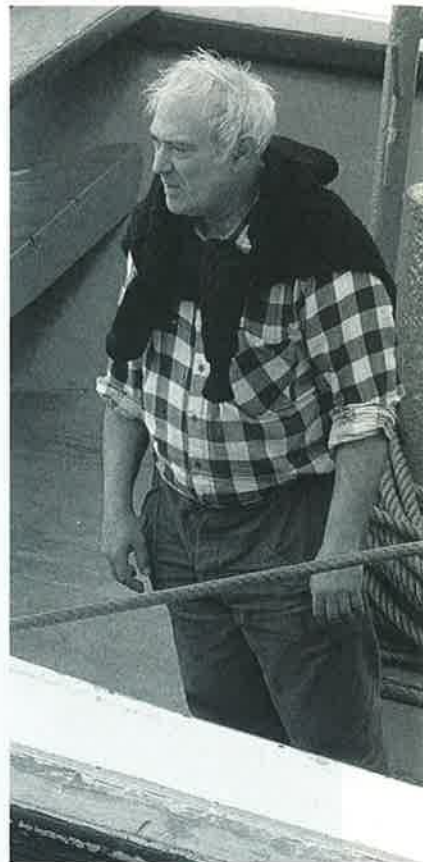
centes de cotizaciones sociales, que se destinarán a cubrir las necesidades del sistema en épocas de recesión.

Puntos claves de la nueva Ley

Para mayor conocimiento del contenido de la Ley resumimos brevemente sus puntos clave.

● **Separación financiera.** Será gradual y deberá estar culminada en el año 2000, de modo que las prestaciones universales (sanidad y no contributivas) se financien con impuestos y las prestaciones contributivas, con cotizaciones. El proyecto de ley aborda también la delimitación de las prestaciones según su naturaleza.

● **Constitución de reservas.** Se dotará un fondo de re-

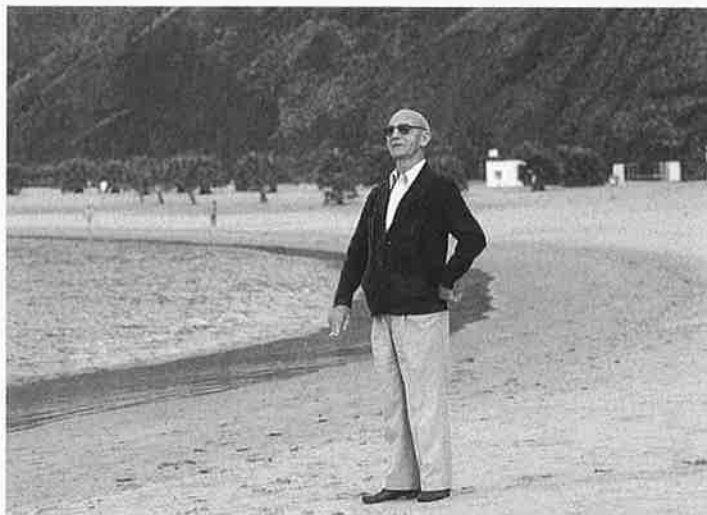




serva con cargo a los excedentes de cotizaciones sociales que puedan resultar de la liquidación de los Presupuestos de la Seguridad Social en cada ejercicio económico. El Gobierno determinará la materialización financiera de dichas reservas.

● **Cotizaciones.** Establecimiento gradual de un único tope de cotización para todas las categorías profesionales. En los próximos años continuará la aproximación gradual de las cuantías de las bases máximas de los grupos 5 al 11, inclusive, siguiendo la pauta establecida con la Ley de Presupuesto Generales para este año.

● **Período de cómputo.** Se ampliará gradualmente, desde los 8 años actuales hasta los 15, el número de años a cotizar para tener derecho a la pensión de jubilación. El período de "carencia cualificada" se diluye, al requerirse sólo 2 años de cotización en los últimos 15.



● **Edad de jubilación.** La edad legal se mantiene a los 65 años. El Gobierno podrá otorgar subvenciones, desgravaciones o deducciones cuando el trabajador opte por permanecer en activo alcanzada esta edad, previa consulta con los agentes sociales.

● **Cuantía de la pensión.** Con 35 años cotizados se perci-

birá el 100% de la pensión; con 25, el 80% y con 15, el 50%.

● **Invalidez.** La Ley establece una mayor seguridad jurídica para las pensiones de invalidez. Los grados de incapacidad se determinarán en base de una "lista de enfermedades" que reglamentará el Gobierno, a propuesta del Consejo General del INSS. Las pensiones de invalidez ya en vigor pasarán a

ser de jubilación cuando el beneficiario cumpla los 65 años, sin menoscabo de sus derechos adquiridos.

● **Viudedad.** Las pensiones mínimas de viudedad, cuando los beneficiarios tengan menos de 60 años, se equiparán en un período de cuatro años a las que perciben los beneficiarios de entre 60 y 64 años. La equiparación se sujeta a las cargas familiares y el nivel de ingresos.

● **Orfandad.** La duración de las pensiones de orfandad se amplía hasta los 21 años, y hasta los 23 si faltan ambos padres, siempre y cuando los beneficiarios no realicen trabajos remunerados.

● **Revalorización automática.** Se introduce por primera vez de forma permanente en nuestra legislación. Las pensiones contributivas se revalorizarán al comienzo de cada año en función del IPC previsto. Si el IPC acumulado -período noviembre-noviembre- es superior al previsto, se procederá a la correspondiente actualización. Si es inferior, las diferencias serán absorbidas al calcular el crecimiento de las prestaciones en el siguiente ejercicio.

Casi trece millones de cotizaciones

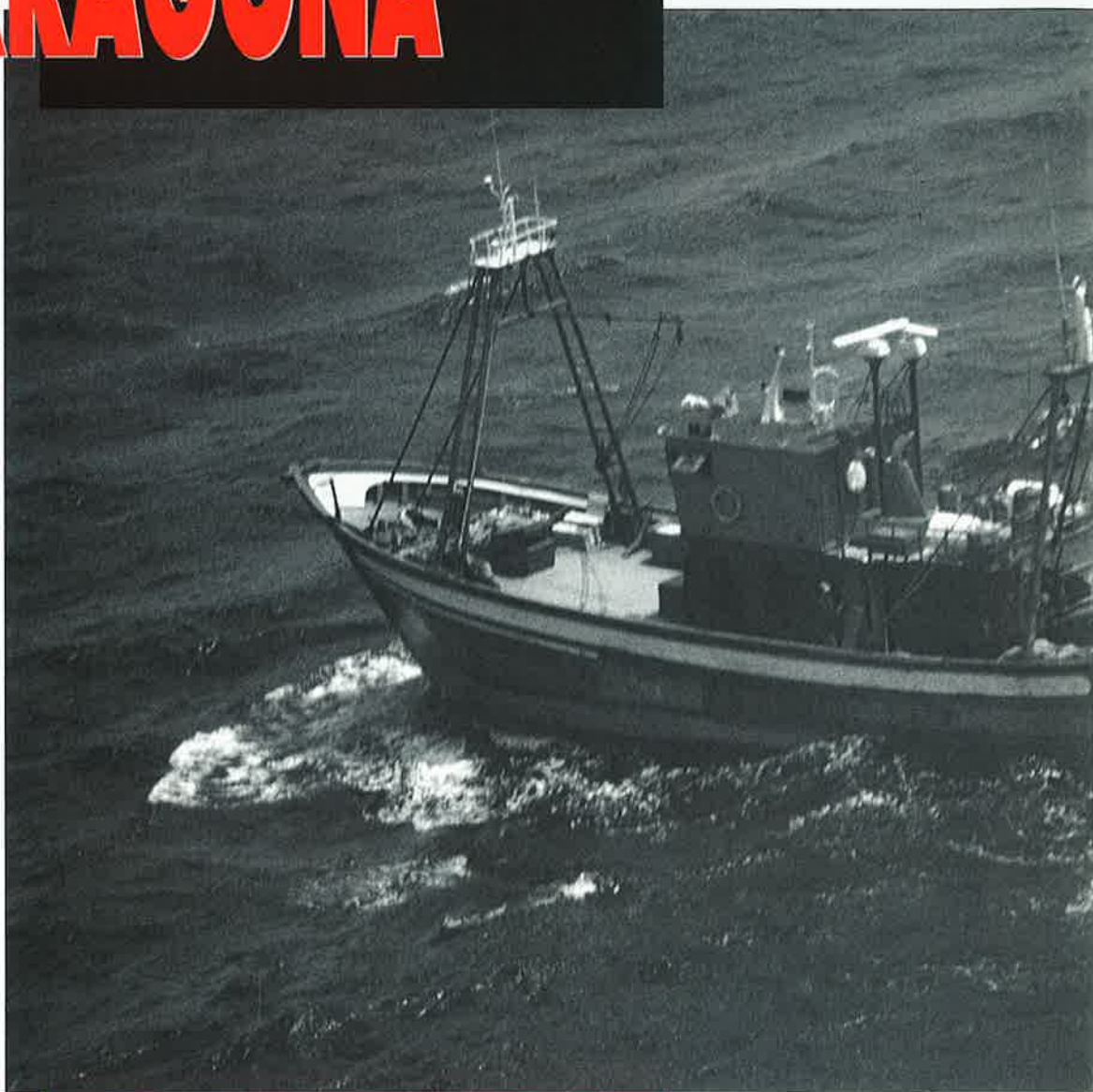
La aprobación de esta nueva Ley llega en un buen momento para la Seguridad social en el aspecto cotizaciones, puesto que en el mes de mayo se consiguieron 12.922.000 afiliados, según datos del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. Esto supone que la tasa de avance anual de los cotizantes es del 3'31% y que de seguir así puede alcanzar el 4%, situándose, según estimaciones hechas por el propio titular del Trabajo, Javier Arenas, en los 14 millones en el mes de junio. ■

Concha Hernández Carazo

**Consensuado por los
representantes
del sector**

PLAN DE ARRASTRE PARA LOS PUERTOS DE TARRAGONA

La constatación de un sobredimensionamiento y sobreesfuerzo en la flota de arrastre de los puertos de Tarragona ha llevado a la elaboración de un plan específico para este segmento de la flota, consensuado por todos los representantes del sector, que contempla una reducción del número de embarcaciones y del tiempo de pesca, la contingentación de la flota y ayudas a la paralización temporal.





El plan contempla la reducción de efectivos, la contingentación de la flota y la restricción del tiempo de pesca de 1997 a 1999

EL exceso de embarcaciones y el sobreesfuerzo realizado por la flota de arrastre de los puertos de Tarragona habían conducido a un descenso en la rentabilidad de la flota que reclamaba la necesidad de afrontar una solución estructural. La coincidencia en el diagnóstico ha facilitado el consenso entre las partes afectadas lo que se ha traducido en un plan de actuación con una vigencia de tres años. El pasado 15 de abril suscribieron este acuerdo el director general de Pesca Marítima del Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Generalitat de Cataluña, Josep Miralpeix, los patronos mayores de las Cofradías de Pescadores de La Ametlla de Mar, La Ampolla, Las Casas de Alcanar, Calafell, Cambrils, Deltebre, San Carlos de la Rápita, Tarragona y Torredembarra, el responsable de la Unión Intecomarcal de CC.OO. de Tarragona, y del Sector Marítimo Pesquero de UGT de Cataluña, y los presidentes de las Asociaciones de Armadores de Arrastre de los Alfaques, La Ametlla de Mar, Cambrils y Tarragona.

Uno de los objetivos del plan es la retirada de 20 embarcaciones, por lo que se atenderán con carácter prioritario las peticiones para ayudas por paralización definitiva que presenten las embarcaciones de arrastre y se realizará el pago con la máxima diligencia. Para poder atender todas las solicitudes que se presenten se gestionará con la Administración pesque-

ra del Estado la aportación de fondos complementarios, tanto procedentes del IFOP como de los presupuestos generales.

La renovación de la flota mediante nuevas construcciones se efectuará exclusivamente con bajas provenientes de los puertos de Tarragona y no se atenderán las peticiones de cambios de base de embarcaciones que no sean de esta provincia. El plan contempla también una reducción del tiempo de pesca, que durante el año actual será de un mínimo de siete días de pesca, en 1998 de un mínimo de diez días y en 1999 de diez días. Los días de reducción se fijan durante el mes de diciembre del año anterior y se añaden a los establecidos como de descanso obligatorio.

La Administración autonoma atenderá las ayudas de paralización temporal que se presenten al amparo de la Orden de 3 de mayo de 1995, que contempla las medidas estructurales en el sector de la pesca y de la acuicultura. La prima por la paralización de 1997 será similar a la que se concedió durante 1996 y en los ejercicios sucesivos se establecerá en función de las disponibilidades presupuestarias. La Generalitat solicitará la participación de la Secretaría General de Pesca Marítima del MAPA en la financiación de la paralización temporal. Asimismo, y para garantizar la máxima efectividad de la medida, gestionará con la Administración pesquera estatal para que dicte las medidas técnicas adecuadas que impidan, durante la parali-

zación, el acceso de otras embarcaciones de arrastre en la zona comprendida en el ámbito de las cofradías afectadas.

La Administración autónoma solicitará del Instituto Español de Oceanografía el seguimiento de la evolución de los stocks de peces durante el período de vigencia del Plan y el año siguiente, así como la revisión del período de veda de algunas especies como galera y cigala. Por otra parte, se prevé la instalación de un arrecife artificial frente a Las Casas de Alcanar, lo que permitirá la creación de una gran área de protección en el Golfo de San Jorge.

Dentro del mismo Plan se realizará un estudio sobre la rentabilidad de las embarcaciones de arrastre de los puertos de Tarragona.

Despertar mentalidad empresarial

El director general de Pesca Marítima del Departamento de Agricultura, Ganadería y Pesca de la Generalitat, declaraba a MAR que el plan debe contemplarse desde la perspectiva del medio y largo plazo, y persigue, entre otros objetivos, *"despertar la mentalidad económica y empresarial de los pescadores"* de manera que la actividad pesquera sea contemplada *"desde un punto de vista económico y de explotación de los recursos"*.

Josep Miralpeix señalaba que el plan posibilitará también el cambio de modalidad de arrastre, de manera que se valorarán positivamente las peticiones de cambio temporal o definitivo de la modalidad de arrastre a otras modalidades más selectivas, y facilitará la reconversión de las embarcaciones de arrastre a cerco para la pesca de túnidos. En este sentido, añadía que la Dirección General de Pesca está trabajando sobre la regulación de pesca del atún rojo, que permitirá el traslado

Josep Miralpeix:

"El plan pretende despertar la mentalidad económica y empresarial de los pescadores de manera que la actividad pesquera sea contemplada desde un punto de vista económico y de explotación de los recursos".

de seis barcos de arrastre a la modalidad de cerco de grandes pelágicos. Miralpeix insistía en que el sector pesquero en Cataluña está sobredimensionado, lo que debería conducir a un compromiso de ajuste dentro del propio sector. *"Es preciso incidir en la idea de que los recursos son limitados, por lo que resulta necesaria la ordenación y la reducción de esfuerzo si queremos que la flota sea rentable"*. La filosofía de este programa podría trasladarse a las otras dos provincias catalanas con litoral, Gerona y Barcelona y al sector de cerco.

Aunque el arrastre es práctica común en todo el litoral catalán, la flota de Tarragona es la de mayor volumen en esta modalidad. Sus 203 embarcaciones suponen el 51% de la flota de arrastre de Cataluña (Datos de 1995). 137 de es-



Las 203 embarcaciones censadas en Tarragona, suponen el 51% de la flota de arrastre de Cataluña.



tos barcos superan las 20 TRB. En el período comprendido entre 1978 y 1995 el número de barcos de arrastre censado en Cataluña ha disminuido un 25% si bien su potencia ha aumentado un 8,5% en el mismo tiempo. Según datos recogidos en la publicación "La Pesca en el siglo XXI", Tarragona -47 barcos de arrastre, 2.060 TRB- es el puerto más importante en volumen de capturas (20% del total de Cataluña) y San Carlos de la Rápita -74 barcos y 3.080 TRB- el de mayor rendimiento económico, con un promedio de la mitad de capturas sus ingresos alcanzan el 80% de los del puerto de Tarragona.

Plan Castellón

La autorregulación no es, por otra parte, una iniciativa del todo novedosa en el arrastre catalán. Un precedente en tal sentido lo constituye el plan experimental desarrollado entre 1961 y 1966, conocido como el "Plan Castellón", que afectó a las flotas de los puertos de San Carlos de la Rápita y Las Casas de Alcanar, en la provincia de Tarragona, y Vinaroz, Benicarló, Peñíscola, Castellón y Burriana en Castellón.

Aquella experiencia de regulación pretendió resolver la caída de rendimiento que se había producido en la pesquería, entre 1943 y 1961, paralela al aumento de potencia en los barcos, de 2,4 kg por CV a 0,2 kg/CV en el mismo período. Pescadores, sindicatos de la época, la Dirección General

de Pesca Marítima, científicos y autoridades marítimas se pusieron de acuerdo en la necesidad de establecer medidas de gestión racional de recursos y de respetar los acuerdos. El Plan Castellón estableció un paro total dirigido a la protección del capelán y la merluza durante los meses abril, mayo y junio en los dos primeros años, y de dos meses, mayo y junio, durante los tres siguientes, estableció un copo de malla de 36 mm. durante los tres primeros años, que se aumentaron a 40 mm. a partir de 1994. Se redujo el tiempo de faena de 10-12 horas diarias, se suprimió la pesca los sábados y se estableció una veda de la franja costera de salmonete, sepia, pagel, besugo y langostino. Se prohibió la pesca a menos de 30 metros de profundidad durante todo el año. Al finalizar el Plan el peso desembarcado había aumentado un 21% sobre el año previo a su comienzo. La captura por unidad de esfuerzo de las especies principales aumentó un 47%. el rendimiento económico medio por salida y embarcación aumento también un 67%.

Aunque una vez concluida la vigencia del plan experimental, decayó el modelo de gestión, el "Plan Castellón" continúa siendo un referente de actuación coordinada y un modelo de autorregulación. El pasado mes de marzo, el II Foro Científico sobre la pesca española en el Mediterráneo propuso la preparación de un homenaje a los protagonistas de aquella iniciativa. ■

Mery Varona





España recibirá del Fondo Social Europeo (FSE) una ayuda de 241.041 millones de pesetas durante el presente año para facilitar el acceso al mercado laboral, la igualdad de oportunidades y el desarrollo de la formación profesional, según ha anunciado el Secretario General de Empleo, Manuel Pimentel. El FSE tiene como objetivos apoyar a las regiones cuyo PIB (Producto Interior Bruto) por habitante es inferior al 75% de la media comunitaria, mejorar las zonas afectadas por la reconversión industrial, luchar contra el desempleo juvenil y fomentar el desarrollo de las zonas rurales. Según ha informado el Secretario General de Empleo, España es el primer país receptor de fondos comunitarios, con un 22,9% del total, seguido de Italia (14,3%) y de Alemania (14,1%). El total de fondos que percibirá nuestro país a través del Fondo Social Europeo para el sexenio 1994-1999 será de 1,4 billones de pesetas, de los cuales 993.000 millones se destinan a formación y de ellos se habrán beneficiado casi 8.400.000 personas al finalizar el año 1999.



FONDO SOCIAL EUROPEO

**UNA APUESTA
POR EL EMPLEO**



ñamiento a la formación y al empleo, tales como la orientación, asesoramiento y asistencia técnica.

Durante los años 94 y 95 las ayudas del FSE para los cinco objetivos han sido de 379.150 millones de pesetas y 5 millones de personas se han visto beneficiadas de sus acciones. Las programaciones apuntan a que la ayuda del Fondo para el año 96 alcanzarán los 242.400 millones; para el 97, 241.041 millones; para el 98, 254.403 millones y para el 99 los 250.518 millones.

El año 1997 clave en la gestión de los fondos

Según el Secretario General de Empleo, el año 1997 va a ser clave en la gestión de los fondos estructurales al estar en la mitad del período de programación 1994-99. Con este motivo, la comisión Europea ha previsto que en el próximo mes de julio se realicen informes de evaluación intermedia. Todos los estados miembros deberán presentar informes de evaluación para comprobar la idoneidad de la aplicación de los fondos estructurales a los objetivos previstos y realizar preprogramaciones, en caso de que se aprecien desviaciones.

Entre los objetivos de este año hay que destacar la puesta en marcha de los pactos territoriales para el empleo, que consisten en actuaciones experimentales, como una forma más de lucha contra el desempleo.

En España se han presentado solicitudes para la Bahía de Cádiz, Vallés Occidental, cuencas mineras de Asturias, cuencas mineras con Palencia y León y Ceuta y Melilla.

Los pactos territoriales deben tener un carácter innovador y ser promocionados por las autoridades regionales o locales. Se trata, en definitiva, de un reforzamiento de las líneas ya existentes en favor del empleo, a través de la concertación social de los distintos agentes que pueden intervenir en la creación de



Manuel Pimentel,
Secretario General de Empleo

El total de ayudas que recibirá España a través del Fondo Social Europeo para el período 1994-99 es de 1,4 billones de pesetas y de ellos se beneficiarán 8,4 millones de españoles.

puestos de trabajo. Existen además unos criterios objetivos, basados en indicadores laborales y de actividad económica, tales como tasa de paro, tasa de ocupación, apertura de centros de trabajo y trabajadores afectados por regulación de empleo.

El número de territorios seleccionados no debe ser alto en esta primera etapa de lanzamiento, sugiriendo la Comisión que cada Estado miembro pre-

sente en torno a 5 proyectos, de forma que no se supere un total de 60 a nivel de la Unión Europea.

El 97 es también clave en cuanto a otras líneas de actuación del FSE, como la preparación del nuevo período 97-99 del Objetivo 2 y el lanzamiento de nueva convocatoria de iniciativas comunitarias de recursos humanos, para el mismo período.

1.800 nuevas solicitudes

Actualmente se están valorando los proyectos presentados para la nueva fase de las iniciativas comunitarias y la selección definitiva tendrá lugar el próximo mes de julio. Al término del plazo de presentación de proyectos, el pasado 31 de marzo, se habían recibido 1.800 nuevas solicitudes por parte de las diferentes administraciones central, autonómica y local.

La aportación del FSE en el período 97-99 para la Iniciativa Empleo en todos sus capítulos (Now, Horizon, Integra y Youthstart) es de 33.805 millones de pesetas, que, junto con la aportación de las administraciones públicas responsables de los proyectos, supone un coste total de 51.707 millones.

Desglosados los capítulos de esta Iniciativa, la financiación del fondo para Now es de 8.418 millones, para Horizon 10.693, para Integra 6.158 y para Youthstart 8.536.

En cuanto a la Iniciativa Adapt la aportación del fondo en el nuevo período es de 14.869 millones, que, unidos a la aportación pública nacional, da un coste total de 25.036 millones.

Cinco objetivos básicos

El Fondo Social Europeo es un instrumento de la política social y de formación profesional de la Unión Europea para mejorar las posibilidades de empleo de los trabajadores. Su creación se remonta a 1957 en el tratado de Roma, siendo el fondo es-

SEGÚN ha explicado el Secretario General de Empleo, Manuel Pimentel, alrededor de 8.400.000 personas se habrán beneficiado de los 1,4 billones de pesetas que España recibe a través de las ayudas del Fondo Social Europeo, en el sexenio 1994-1999, para financiar los programas recogidos en los cinco objetivos básicos de los fondos estructurales de la Unión Europea, en los que el Fondo participa, y cuya máxima es mejorar las posibilidades de empleo en la Comunidad.

De los 1,4 billones, 993.000 millones se destinan a formación, 314.000 millones a fomento del empleo y el resto, 93.000 millones, a acciones de acompa-



tructural más antiguo dado que en la actualidad cumple 40 años de existencia. En España su gestión corresponde al Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, a través de la Unidad Administradora del FSE. Las acciones que financia van dirigidas a facilitar el acceso al mercado laboral, fomentar la igualdad de oportunidades, favorecer la creación de empleo y desarrollar acciones de formación profesional.

El Fondo Social Europeo en España participa en los cinco objetivos básicos de los fondos estructurales de la Unión Europea y, además, aporta una notable contribución a los objetivos regionales 1, 2 y 5B conjuntamente con el resto de los fondos estructurales de la Unión Europea, que son el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), el Fondo Europeo de Orientación y Garantía Agrícola (FEOGA) y el Instrumento Financiero de Ordenación de la Pesca (IFOP).

A modo de resumen estos son los cinco objetivos básicos financiados por el FSE.

Objetivo 1. - Su finalidad es apoyar a las regiones menos desarrolladas, en las que el PIB por habitante es inferior al 75% de la media comunitaria. En España las regiones del Objetivo 1 son: Galicia, Asturias, Cantabria, Castilla y León, Castilla-La Mancha, Comunidad Valenciana, Murcia, Extremadura, Andalucía, Canarias y Ceuta y Melilla. La dotación financiera actualizada del FSE para el período 1994-99 es de 969.000 millones de pesetas, siendo la tasa de cofinanciación del fondo del 75% sobre el coste total, que se sitúa en un billón trescientos mil millones de pesetas, incluida la aportación de las administraciones públicas nacionales. Estas cantidades se destinan, prioritariamente, a la inserción profesional de desempleados amenazados de paro de larga duración, cerca de 277.000 millones, seguido de 241.000 para la inserción profesional de jóvenes y de 225.000 para reforzar y mejorar

los sistemas de educación y formación. El resto se reparte en los programas dirigidos a personas excluidas del mercado de trabajo, a la investigación y a la asistencia técnica. Por las actuaciones de este objetivo podrán beneficiarse 5.161.000 personas. Para este año está previsto destinar 163.804 millones.

Objetivo 2.- Los presupuestos de este objetivo, que para el período 94/99 son de 90.200 millones de pesetas que pone el Fondo de un total de 187.659 (el 45%, ya que el resto corre a cargo del Estado español) están destinados a la mejora de las zonas afectadas por la reconversión industrial de las Comunidades Autónomas de Aragón, Baleares, Cataluña, Madrid, La Rioja, Navarra y País Vasco.

Las actuaciones de este objetivo están dirigidas a apoyar el empleo y la competitividad de las empresas, capítulo al que se destinan 68.306 millones de pesetas y del que se beneficiarán cerca de 800.000 personas. El resto del presupuesto se emplea en reforzar el potencial humano en materia de investigación, ciencia y tecnología, del que se beneficiarán 52.000 personas. Para este año están previstas unas inversiones de 18.654 millones.

Objetivo 3.- La inserción profesional de los jóvenes y desempleados amenazados de paro de larga duración son los colectivos mayoritarios a los que dirige sus presupuestos el FSE para este objetivo. La dotación financiera de este apartado para el sexenio 94-99 es de 236.500 millones de pesetas, que corresponden al 45% del coste total que alcanza la cifra de 534.577 millones de pesetas. La

mitad de esta cantidad está destinada a la inserción profesional de los jóvenes seguida de la de los desempleados de larga duración, que perciben 117.472 y 82.117 millones de pesetas, respectivamente. Para este ejercicio están previstos 44.000 millones.

Objetivo 4.- Pretende la adaptación de los trabajadores a los cambios industriales o de producción fundamentalmente a

través de la formación continua. La aportación del Fondo Social Europeo para las regiones fuera del Objetivo 1 en el período 1994/99 es de 58.700 millones de pesetas, que corresponden al 45% del gasto público. El coste total se sitúa en 166.284 millones, en el cual están incluidas las aportaciones de las empresas privadas. Hasta el año 95 unas 680.000 personas ya habían recibido formación merced a las ayudas del Fondo. Las previsio-



nes presupuestarias para el presente año son de 11.238 millones de pesetas.

Objetivo 5.- Las ayudas de este apartado van destinadas fundamentalmente a facilitar el desarrollo y ajuste estructural de las zonas rurales de las Comunidades Autónomas de Aragón, Baleares, Cataluña, Madrid, Navarra, La Rioja y País Vasco. Las actuaciones de este objetivo están dirigidas a apoyar el crecimiento y la estabilidad en el empleo y a reforzar el potencial humano en materia de investigación, ciencia y tecnología de las zonas rurales antes mencionadas. Si se cumplen las previsiones al finalizar el año 99 unas 150.000 personas se habrán visto favorecidas con estas acciones. Para el período 1994/99 la dotación financiera del FSE es de 14.173 millones de pesetas, siendo la tasa de cofinanciación del Fondo del 45% del coste total, que alcanza la cifra de 29.967 millones. Para el presente año están previstos 3.262 millones de pesetas. (Ver cuadro)

Otras iniciativas

La Comisión Europea dispone, asimismo, de una fórmula que permite utilizar medios especiales para llevar a cabo medidas de interés particular para la Comunidad. La aplicación de dicha fórmula son las denominadas iniciativas comunitarias, reservadas para acciones de carácter innovador, para las que se dispone de un 9% de los créditos de compromiso de los Fondos Estructurales de la Unión Europea, lo que equivale a más de dos billones de pesetas.

La Iniciativa Comunitaria de Empleo surge como consecuencia directa del Libro Blanco de la Comisión Europea sobre crecimiento, competitividad y em-

La mayor parte de la inversión, casi un billón de pesetas se destina a formación.

pleo, en el cual se propusieron una serie de acciones encaminadas a favorecer la creación de puestos de trabajo para los colectivos con mayores dificultades. Las ayudas previstas para esta Iniciativa Comunitaria Empleo y Desarrollo de Recursos Humanos y la Iniciativa Adapt, para el período 95-97 asciende a 58.400 millones de pesetas. La primera de ellas se constituye con el fin de promover la participación en el mercado laboral de los grupos sociales con especiales dificultades para el acceso al empleo y la aportación del fondo es de 30.900 millones. El objetivo de la segunda es la adaptación de los trabajadores a las transformaciones industriales y la ayuda del Fondo es de 27.500 millones.

La primera de estas iniciativas se articula a través de tres líneas de actuación: Now, Horizon y Youthstart. La primera de ellas NOW está destinada a fomentar la igualdad de oportunidades de empleo para las mujeres, mediante medidas de formación profesional y apoyo a acceso a trabajos con futuro y a puestos de dirección.

Los proyectos que participan en Empleo-Now se desarrollan en régimen de cofinanciación, bajo la responsabilidad de una entidad pública y participación pública y/o privada, aunque la parte fundamental proviene del FSE, que aporta el 75% del coste total del proyecto en las regiones de Objetivo 1 - Andalucía, Asturias, Castilla-León, Castilla La Mancha, Canarias, Cantabria, Valencia Extremadura, Galicia y Murcia- y el 50% en las regiones fuera de dicho Objetivo -Aragón, Baleares, Cataluña, País Vasco, Madrid, Navarra y La Rioja.

Para el período 95-97 se aprobaron 175 proyectos, de los cuales 114 correspondían a regiones de Objetivo 1 y 61 a las otras, lo que supuso una inversión total de 10.690 millones de pesetas. Las aportaciones del FSE y del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), organismo dependiente del Ministerio de Economía y Hacienda -los dos Fondos Estructurales a través de los cuales se financia la Iniciativa Comunitaria Empleo-, fue de 7.200 millones.

Horizon

La Iniciativa Empleo, en su capítulo Horizon, tiene como finalidad mejorar las posibilidades de acceso al mercado laboral de los grupos de personas más vulnerables de la sociedad, entre los que se encuentra el colectivo de personas con discapa-

cidad física, psíquica, sensorial y mental.

La aportación del FSE para la fase 95-97 fue, aproximadamente, de 8.500 millones de pesetas y los proyectos aprobados 108.

Youthstart

El colectivo Youthstart lo componen jóvenes menores de 20 años, que carecen de formación por haber dejado la escuela prematuramente, que están parados o subempleados y con riesgo de caer en la marginación.

La ayuda del FSE para el período 95-97 fue de unos 8.000 millones de pesetas, para un total de 92 proyectos, siendo la subvención para las regiones de Objetivo 1, de 5.600 millones de pesetas y para las que se encuentran fuera de ese Objetivo, de 2.400 millones.

Los proyectos de Youthstart están dirigidos, además de a la creación de puestos de trabajo, al fomento del autoempleo en el desarrollo de actividades relacionadas con el medio ambiente, turismo rural, nuevas tecnologías, renovación urbana y servicios asistenciales, entre otros.

Iniciativa ADAPT

Adapt es una Iniciativa destinada a contribuir a la adaptación de los trabajadores a las transformaciones industriales y mejorar el mercado de trabajo. Su misión es impulsar proyectos de formación innovadores, que benefician a los trabajadores amenazados de desempleo o cuya formación sea insuficiente o inadaptada.

En la primera fase, del 95 al 97, se aprobaron 184 proyectos, y la aportación del FSE fue de 27.500 millones de pesetas. Todos los proyectos seleccionados contienen elementos innovadores, tanto por su temática como por la definición de nuevos perfiles profesionales y el uso de nuevas tecnologías. ■

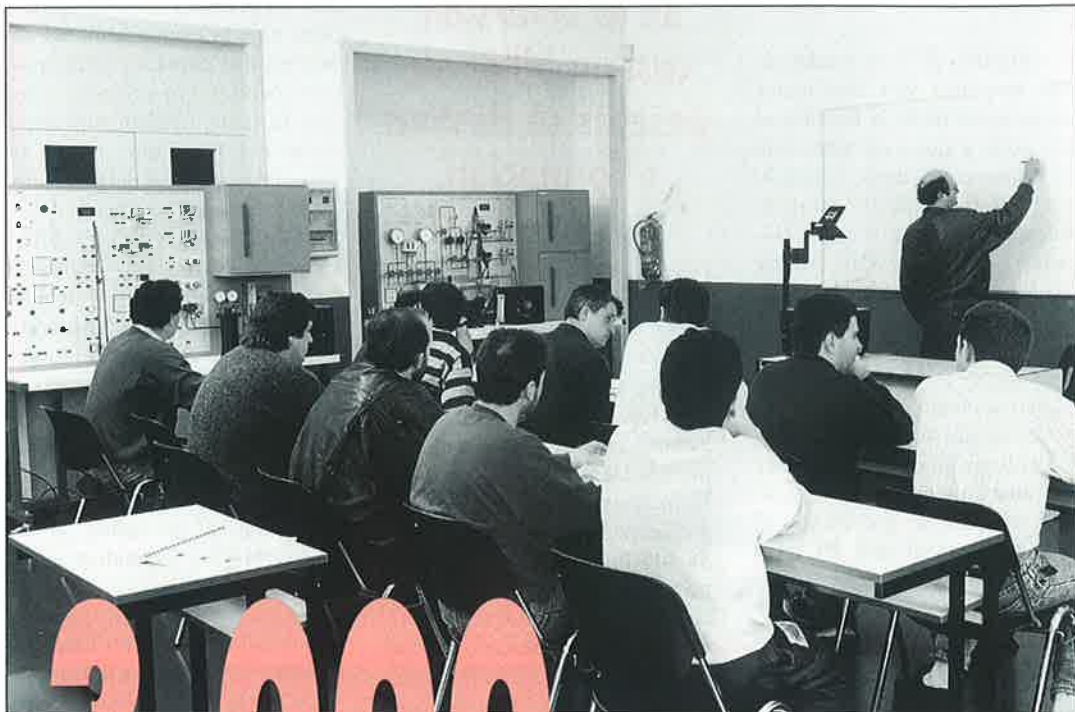
Concha Hernández Carazo.

RESUMEN DE LAS AYUDAS DEL FONDO SOCIAL EUROPEO. 1994-99			
MARCO COMUNITARIO DE APOYO	PERSONAS	COSTE TOTAL	AYUDA F.S.E.
REGIONES DE OBJETIVO 1	5.161.203	1.300.007,5	968.601,5
ZONAS DE OBJETIVO 2	849.749	167.659,7	90.168,9
OBJETIVO 3	1.226.390	524.577,9	236.060,1
OBJETIVO 4	998.725	166.284,9	58.655,7
OBJETIVO 5	149.471	29.967,1	14.1738
TOTAL	8.385.538	2.208.497,1	1.367.660,0



Los presupuestos del Fondo Social Europeo también han llegado al Instituto Social de la Marina. Más de 3.000 millones de pesetas en Formación Profesional Ocupacional y en Seguridad Marítima será lo que perciba este organismo durante el sexenio 94/99 merced a la ayuda del FSE. Este presupuesto estará financiado en un 70% por el mencionado fondo y en el 30% restante por el propio ISM. Estas ayudas se enmarcan dentro de lo que en términos comunitarios se conoce como Objetivo 1 y Objetivo 3, en los que están incluidas las Comunidades Autónomas de Andalucía, Asturias, Canarias, Cantabria, Galicia, Murcia, País Valenciano, Baleares, Cataluña, Madrid y País Vasco.

Cofinanciados por el Fondo Social Europeo y el ISM



MÁS DE **3.000** MILLONES

PARA LA FORMACIÓN
DE LA GENTE DEL MAR

EL Instituto Social de la Marina, además de ser la Entidad Gestora del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, está encargado de la problemática social del sector marítimo. Dentro de esta segunda vertiente de competencias figuran la formación y promoción profesional de los trabajadores del mar y, de acuerdo con el Instituto Nacional de Empleo, de las gestiones relativas a las prestaciones de desempleo y de colocación de los trabajadores de este sector, siguiendo las Recomendaciones y Convenios de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

El hecho de que el trabajo en el mar se encuentre entre las actividades consideradas de "alto riesgo" por la Comisión de la Unión Europea en el Programa de la Seguridad, la Higiene y la Salud en el Trabajo, obliga a luchar

por reducir los índices de siniestralidad, mejorar los equipos y los barcos e incrementar la formación de los tripulantes en seguridad marítima.

De otra parte, la necesidad de mejorar las posibilidades de acceso al empleo, unida a la libre circulación de trabajadores entre los países integrantes de la UE, conlleva el adoptar una serie de iniciativas.

Es en este marco, y considerando cómo en los últimos años la formación profesional ocupacional marítima se ha ido consolidando en la estructura del ISM, alcan-

zando unos importantes niveles de gestión en el conjunto de las actuaciones dirigidas a la promoción profesional y social de los trabajadores del sector, es en el que el Instituto Social de la Marina solicitó el pasado año las ayudas destinadas a los Programas para el Objetivo 1 y el Objetivo 3 que ahora se han concedido.

Programa para el Objetivo 1

Las acciones formativas que se enmarcan dentro de este Programa estarán orientadas a la in-

serción profesional de desempleados amenazados de paro de larga duración: a la inserción profesional de jóvenes y a apoyar el crecimiento y la estabilidad del empleo. Afecta a las Comunidades Autónomas de Andalucía, Asturias, Canarias, Cantabria, Galicia, Murcia y País Valenciano.

Dichas acciones se realizarán en el marco de la Formación Ocupacional Marítima y en la Formación en Seguridad Marítima. Los cursos que se impartirán tanto en un área como en otra serán en su contenido similares a los que ya viene ofertando desde hace algún



tiempo el Instituto Social de la Marina, aunque se verán incrementados en su número. Aumentará también el número de alumnos.

Objetivos de este programa

El bajo nivel formativo del trabajador del sector de la pesca requiere una atención que permita a los colectivos necesitados de una especial protección adecuar sus conocimientos a los exigidos en el mercado de trabajo.

En base a esto, los objetivos que se pretenden con la Formación Ocupacional Marítima que se impartirá en este Programa son: la reducción de los índices de desempleo, la vinculación de los trabajadores del mar a otros mercados laborales, capacitación para desempeñar otros empleos específicos, formación a colectivos que presentan cualificaciones insuficientes con el fin de prepararlos para empleos más cualificados, accesibilidad al mercado laboral marítimo, mediante el cumplimiento de los requisitos establecidos por los distintos organismos nacionales e internacionales y la eliminación del aislamiento social del sector pesquero.

Por lo que se refiere al otro tipo de Formación que se impartirá en este Programa Objetivo 1: es decir, la de Seguridad Marítima, cabe señalar que sus objetivos son: el cumplimiento de la normativa sanitaria, mayor preparación para abordar situaciones de riesgo a bordo de los buques, mayor conocimiento de los equipos de seguridad y de las medidas a adoptar en caso de materialización del riesgo, reducción del número de siniestros y de sus consecuencias y posibilidad de acceso al mercado laboral.

En definitiva, se impartirán todos aquellos conocimientos que se vienen ya suministrando en los cursos de Supervivencia en la Mar en sus niveles 1, 2 y 3: en los de lucha contra incendios, también en sus distintos niveles, y los de formación sanitaria FORMAC 1, 2 y 3.

Inversiones y alumnos

Durante los seis años que estará vigente este Programa se invertirán un total de 2.590.700.000

Los 3.000 millones se invertirán en Formación Profesional Ocupacional, para facilitar la inserción profesional de parados de larga duración o de los jóvenes.



pesetas, que estarán repartidas del siguiente modo: para el primer año, 320.260 millones; en el segundo, 379.004; en el tercero 459.853; en el cuarto, 414.273; en el quinto, 492.069, y en el sexto, 535.241 millones. De ellos, el 75 por 100 correrá a cargo del Fondo Social Europeo y el 25 por 100 restante procederá del presupuesto del Instituto Social de la Marina.

Por lo que respecta al número de alumnos que está previsto formar en estos seis años, el total asciende a 46.780, de los cuales 28.500 pasarán por los cursos de Formación Ocupacional Marítima y el resto, 18.280, se formarán en Seguridad Marítima.

Programa Objetivo 3

Las acciones formativas que

se enmarcan en el Programa Objetivos 3 están orientadas a la inserción profesional de desempleados amenazados de paro de larga duración e inserción profesional de jóvenes y comprende las regiones denominadas "fuera del Objetivo 1" que son Baleares, Cataluña, Madrid y País Vasco.

Las acciones que contempla son la Formación Profesional, Formación Previa, incluyendo la actualización de conocimientos, la orientación y el asesoramiento. También está prevista una acción de Asistencia Técnica de Seguimiento y Evaluación del Programa.

Las enseñanzas estarán volca-

dos de formación en sus Direcciones Provinciales. Centros Estables de Supervivencia y Lucha contra Incendios, Unidad Móvil de Seguridad Marítima, Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio y profesorado formado por personal laboral fijo y eventual.

Cuenta, asimismo, con otra serie de medios ajenos, como son la contratación de empresas homologadas para impartir cursos de supervivencia y lucha contra incendios.

En cuanto a la gestión docente y administrativa, el ISM cuenta con lo establecido en el Plan de Formación Profesional Ocupacional Marítima que gestiona la Subdirección General de Acción Social Marítima a la que se encuentra adscrita la Unidad Central de Coordinación y Control de la Formación Profesional Ocupacional, integrada por responsables del Servicio de Asuntos Laborales Marítimos, de Gestión de Programas Sociales y de Sanidad Marítima, bajo la presidencia del subdirector general. A nivel periférico existen las Unidades Provinciales de Propuesta y Ejecución de la F.P.O.M., presididas por el director provincial del ISM.

Por lo que se refiere al seguimiento de los programas se ha comenzado a efectuar la evaluación intermedia del Objetivo 1. Para ello la Unidad Administradora del Fondo Social Europeo ha encargado a la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad Autónoma de Madrid la coordinación de dicha evaluación para el período 1994-99, estando en revisión en la actualidad los datos correspondientes al año 1995.

La metodología de esta evaluación consiste en la preparación de un dossier, por parte del Instituto Social de la Marina, y, a continuación, la realización de entrevistas con los responsables de las Entidades ejecutoras de las acciones siguiendo un guión previamente establecido por la Universidad Autónoma.

Finalmente, el control del gasto del Programa se efectúa con los mecanismos que el propio Instituto Social de la Marina tiene previstos como entidad Gestora de la Seguridad Social. ■

Concha H. Carazo.

Recursos

Para llevar adelante estos proyectos, el Instituto Social de la Marina cuenta con una serie de medios propios, como son los cur-

La factoría viguesa pertenece al grupo de Astilleros Españoles (AES)

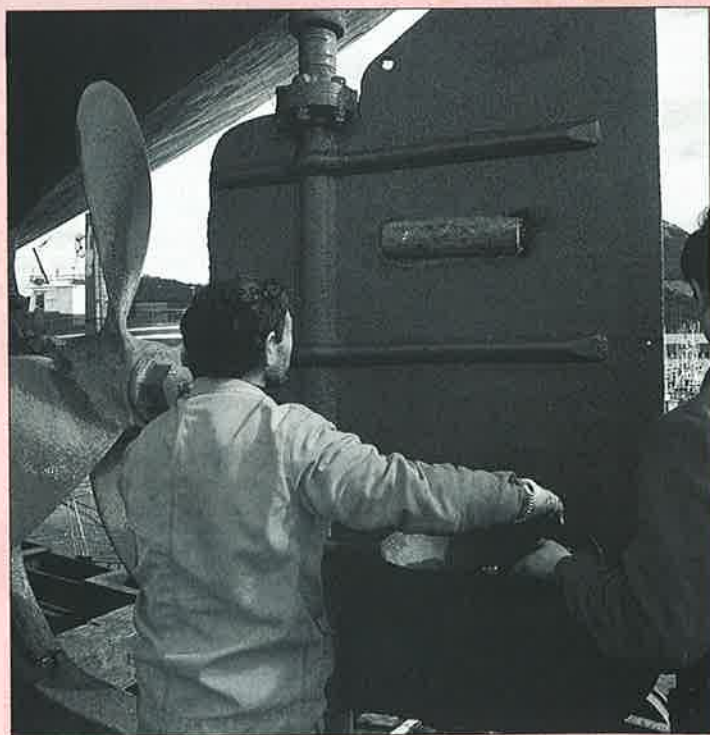
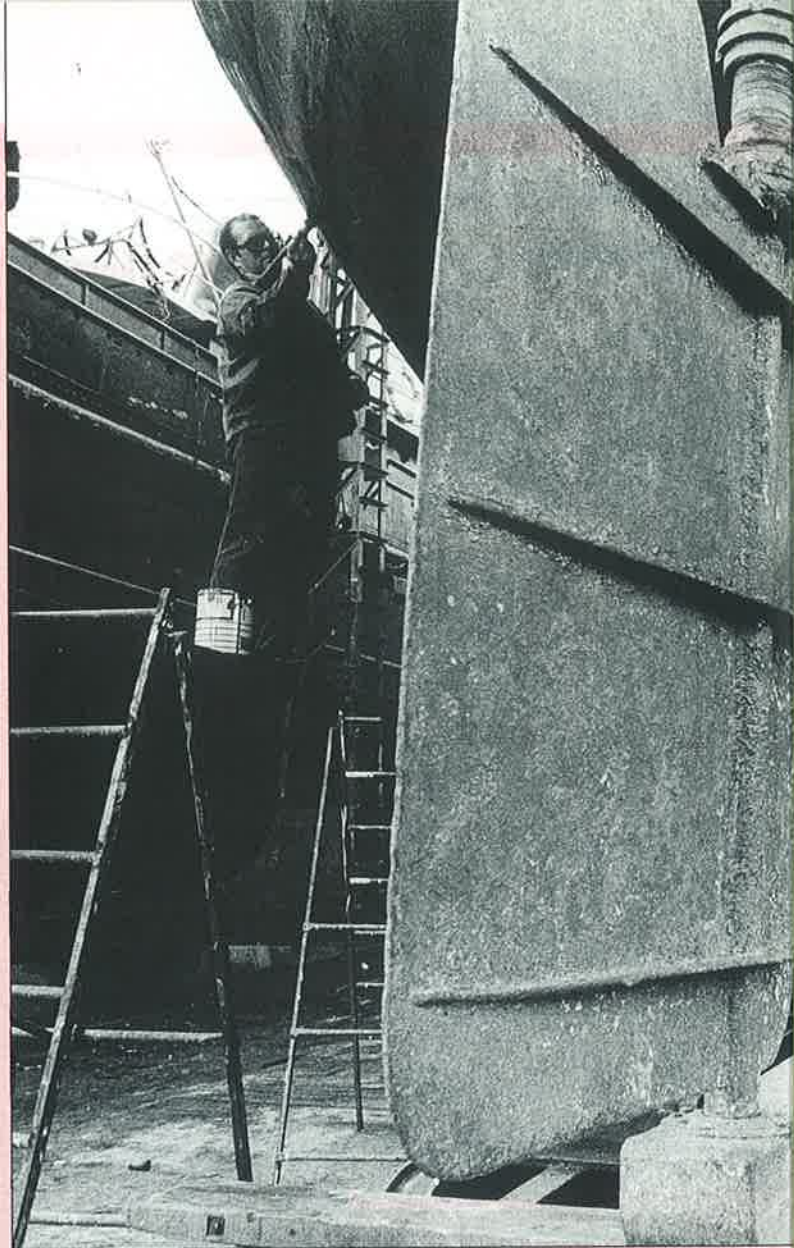
El astillero Barreras se abre camino en Nueva Zelanda y se consolida en Francia

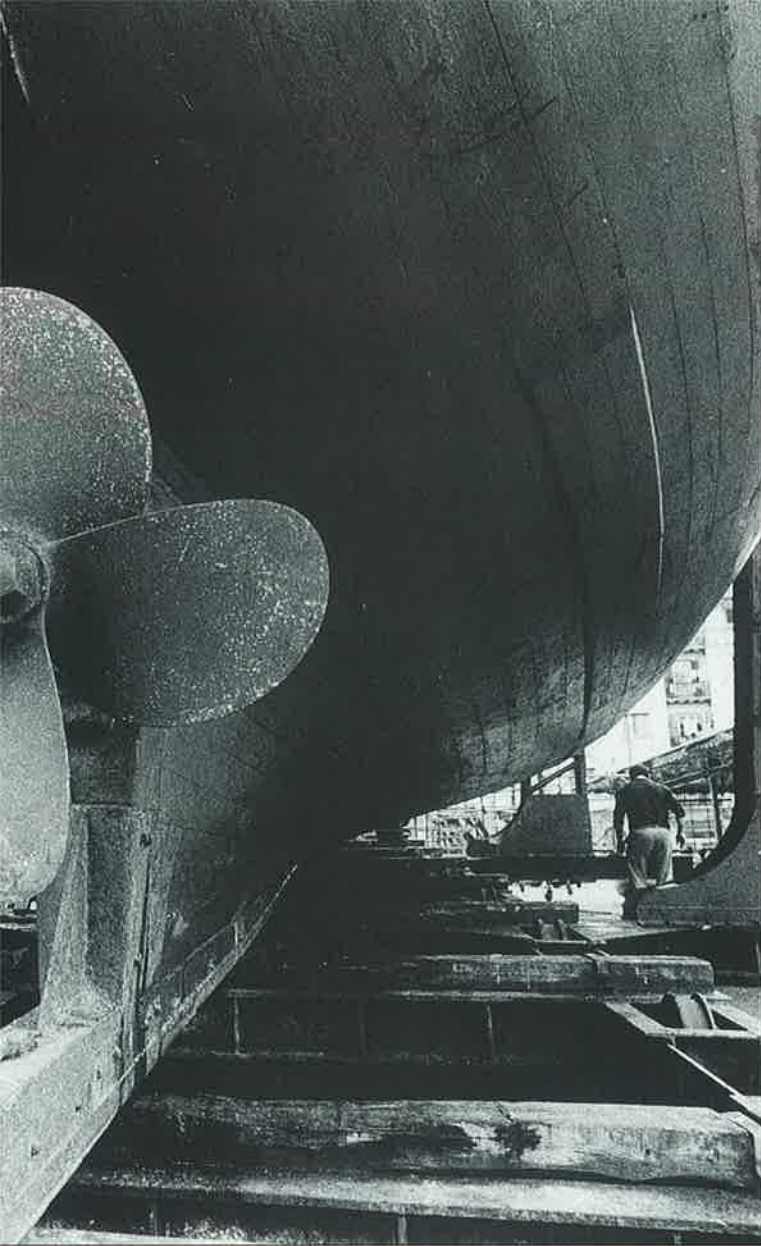
El astillero vigués Hijos de J. Barreras, perteneciente al grupo de Astilleros Españoles, ha entrado en el mercado de Nueva Zelanda mediante la contratación con Tranz Rail de un buque Ro-Ro tren, barco que se entregará en otoño de 1998, y que supone unos ingresos de 7.700 millones de pesetas. Barreras también se consolida en el mercado francés a través de un encargo por parte de la compañía Fouquet Sacop de un buque de productos químicos derivados del petróleo, tipo IMO2, y que se entregará en verano del 98. Este encargo francés supondrá unos ingresos en torno a 3.800 millones de pesetas.

Por primera vez un centro de Astilleros Españoles, Hijos de J. Barreras (Vigo), entra en el mercado de Nueva Zelanda mediante la contratación con la compañía neozelandesa Tranz Rail de un buque Ro-Ro tren. Barreras, que tiene larga experiencia en la construcción de buques ferries y Ro-Ro, será la primera vez que construya un Ro-Ro tren. Este barco, que se entregará en otoño de 1998, supondrá unos ingresos de 7.700 millo-

nes de pesetas. Este tipo de buque responde a un buque ferry/ro-ro para 370 pasajeros, y la compañía que lo ha encargado (Tranz Rail) se dedica al transporte combinado de trenes por tierra, a través de una red propia de ferrocarriles, y mar, entre las diferentes islas, con una flota propia con base en Wellington.

La cubierta principal está diseñada para transportar 1.600 toneladas de trenes, con una longitud útil de 425 metros. La cubierta superior po-





Las dos nuevas contrataciones conseguidas por el astillero suponen unos ingresos de casi doce mil millones de pesetas.

drá transportar camiones con una carga total de 670 toneladas y una longitud de carretera de 580 metros; el buque tendrá una bodega sobre el doble fondo para carga de coches, con acceso desde la cubierta principal por medio de una rampa móvil. La carga y descarga de trenes y camiones se realizará a través de una rampa articulada en tierra que permite cargar trenes y camiones directamente a las dos cubiertas. También dispondrá de una puerta lateral a babor para carga de camiones a la cubierta principal, y de una rampa móvil entre cubierta

principal y superior. La cubierta principal y superior podrán cargar mercancías peligrosas de diferentes categorías.

Está previsto que el buque disponga de propulsión diesel eléctrica compuesta por cuatro grupos diésel alternadores de 3.900 KVA, y cuatro motores eléctricos de 2.600 KW cada uno, dos por cada línea de ejes. Contará con dos timones activos, y dos hélices transversales a proa; la acomodación para el pasaje será en proa con capacidad para 350 pasajeros distribuidos en salones, cafetería, self-service, cine, salón, sala

Características del Ro-Ro tren para la Compañía Neozelandesa Tranz Rail:

Eslora entre perpendiculares:	137,00 mts.
Manga:	20,25 mts.
Puntal a la cubierta principal:	7,60 mts.
Puntal a la cubierta superior:	12,81 mts.
Capacidad F.O.:	375 m ³
Velocidad en servicio:	19,5 nudos

Quimiquero para Fouquet Sacop

Eslora total:	115,00 mts.
Eslora entre perpendiculares:	108,00 mts.
Manga:	18,60 mts.
Puntal:	10,25 mts.
Capacidad de tanques de carga:	9.600 m ³
Fuel Oil:	400 m ³
Peso Muerto a 7,60 de calado:	8.300 tons.
Velocidad en servicio:	14 nudos
Tripulación:	14
Clasificación: + I 3/3 E Oil tanker/Chemical Tanker, ICE-CLASS	
IC, F, CNC-1. AUT.	

V.I.P., cabinas para 20 chóferes y doce tripulantes, de estabilizadores de aleta para confort del pasaje y equipo conexión de escora y trimado para la carga y descarga.

El control del buque se realizará desde el puente, diseñado solamente para una persona, por lo que tendrá un puente integrado y completamente automatizado.

Mercado francés, consolidado

El contrato firmado entre Hijos J. Barreras y la compañía francesa Fouquet Sacop, para construir un buque para el transporte de productos químicos derivados del petróleo y químico tipo IMO2, da continuidad a la presencia del grupo Astilleros Españoles (AESAs) en Francia. Este barco se entregará en verano de 1998 y supondrá unos ingresos totales de unos 3.800 millones de pesetas.

Los tanques de carga son

de acero pintado, dispondrá de diez tanques de carga y dos slops. Cada tanque tendrá una sonda de pozo de 290 m³/h accionada hidráulicamente. El sistema de dos cargas está calculado para cinco segregaciones; dispondrá de un sistema de gas inerte por N2 para los tanques de carga, y estará propulsado por un motor de 3.900 KW de velocidad media a través de un reductor con toma de fuerza, para un alternador/motor de 600 KWA y hélice de paso controlable; tendrá también un timón activo y una hélice transversal en proa.

Con la firma de este nuevo contrato, y la entrega a primeros de mayo por parte de Barreras de un buque atunero Via Gwalam, segundo de una serie para la compañía francesa Saupiquet, el astillero vigués se consolida en el mercado de la construcción naval en Francia. ■

I.O.

**Los dos
proyectos
en marcha
son Maris y
Short Sea
Shippin**

LA UE APUESTA POR

LA INFORMACIÓN

A finales del pasado mes de mayo, Bilbao se convirtió por dos días en sede del mundo marítimo, donde numerosos representantes europeos del sector debatieron cuestiones relevantes en torno a dos proyectos de futuro: Maris (Sociedad de la Información Marítima), cuyo objetivo es impulsar el desarrollo de la sociedad de la información en el mundo marítimo, mediante proyectos piloto que demuestren su viabilidad técnica y económica, y el Short Sea Shipping -SSS- (o transporte de corta distancia), que lo definen como una alternativa de transporte puerta a puerta, dentro o alrededor de Europa, y en el que se combinan diferentes modos de transporte con especial protagonismo del mar. Este transporte ofrece como ventajas una reducción de coste medioambiental, energético e infraestructural en relación con el transporte internacional por carretera.



Bilbao fue el foro en el que se debatió los pasados 22 y 23 de Mayo la importancia que suponen para el futuro marítimo las sociedades de la información. Las conferencias que se presentaron dejaron de relieve la importancia que supone para las regiones con tradición marítima en Europa del desarrollo del proyecto Maris, y el Short Sea Shipping.

El proyecto MARIS tiene

como objetivo impulsar el desarrollo de la sociedad de la información en el mundo marítimo, demostrando mediante proyectos piloto su viabilidad técnica y económica. Este proyecto, que nació en el seno del G7, está liderado por la Comisión Europea y Canadá, y se estructura en cuatro subproyectos: Martrans, Safemar, Marsource y Marvel.

El subproyecto Martrans tiene como objetivo lograr una gestión más eficiente del conjunto de la cadena logísti-

ca, permitiendo reducir volúmenes de stock en fábrica, menor tiempo de espera, mayor seguridad en el transporte de la carga y, en definitiva, un menor coste de la mercancía. Para ello se sirve de una red internacional logística que integra a todos los agentes (puertos, operadores...) que facilitan información en tiempo real, así como la ubicación de los buques a través de la interconexión de los sistemas EDI.

En la Unión Europea se

LAS NUEVAS TÉCNICAS DE EN EL MUNDO MARÍTIMO



están desarrollando proyectos como Locale o Delcom para poner en marcha un proyecto para la planificación y control de las cadenas intermodales de transporte. En Canadá también se están llevando a cabo proyectos para incrementar las comunicaciones vía satélite en el mundo marítimo. En la actualidad, Japón está estructurando una intranet marítima a la que cualquier interesado se puede conectar.

Safemar tiene como objetivo la mejora de los sistemas de protección de accidentes marítimos y reducir, en su caso, las consecuencias de los mismos. Para ello se basan en un sistema de información y gestión del tráfico marítimo con estándares de transmisión electrónica. El subproyecto se estructura en dos áreas: el in-

forme de posición del buque, en el cual ya están trabajando seis Estados miembros de la Unión Europea, y los sistemas estándar para la transmisión electrónica de cartas de navegación.

En la UE se están trabajando en los proyectos "cost 326", que analiza los requerimientos y funcionalidad de la transmisión electrónica de las cartas de navegación, y en "Bafegis", liderado por Alemania y Suecia para demostrar los beneficios de la telemática en el transporte marítimo de pasajeros. En este proyecto intervienen ferries que conectan puertos de ambos países con el objetivo de mejorar la seguridad en ferries de pasajeros. Dar a los buques información sobre las predicciones náuticas e hidrográficas, y la puesta en marcha inmediata de los sistemas de rescate en caso de emergencia.

En Canadá, los proyectos ECDIS, INNAV y AIS manejan la información en lo referente al control de tráfico marítimo, cargas, rutas, etc.

El objetivo de Marsouce es adaptar por una parte los medios del sector pesquero a los recursos existentes, y por otra parte el ajuste de la producción de la industria pesquera a las necesidades del mercado. Para ello se pretende construir una red de información sobre pesca y océanos, a través de la interrelación de bases de datos existentes relativos a pesquerías, oceanografía, documentación, e investigaciones científicas que favo-

rezca una mayor transparencia del sector pesquero. En la UE, la Dirección General de Pesca cuenta con un servicio WEB, vía Internet a través del cual se actualizan los recursos, mercados, oceanografía (Este servicio está en funcionamiento desde la primera mitad de 1997). En la actualidad, Canadá está trabajando en siete proyectos interrelacionados dentro del programa nacional de hidroacústica, cuyo objetivo es mejorar la medición de los stocks en los bancos de pesca mediante sistemas acústicos.

El objetivo de Marvel es el de promover la construcción de barcos de un modo consorciado, de tal forma que se pueda producir en mayores series y se favorezca la flexibilidad y seguridad al realizar ofertas en cuanto a precios, características, plazos, etc. Marvel se sirve de un sistema interoperativo que permite a los astilleros, principales subministradores y clientes cooperar en el diseño y desarrollo de nuevos productos competitivos en el mercado. Dentro de la Unión Europea (UE) se han creado tres consorcios: Marvel ous, encuadrado dentro del programa Esprit de la UE, pretende identificar y armonizar los requerimientos genéricos en la utilización de las tecnologías de la información. Seasprite, relacionado con la monitorización del casco del barco a lo largo de la vida del mismo. Por último, Edimar tiene como finalidad la creación e implantación, y evaluación de la infraestructura de la comunicación vía EDI entre los diferentes so-





El Short Sea Shipping garantiza una reducción del coste medioambiental, energético y de las infraestructuras.

cios integrados en el proceso productivo del buque. En Estados Unidos, y dentro del programa, Maritech se trata de establecer un marco para que diversas organizaciones puedan colaborar y dar una respuesta rápida a las necesidades de los clientes. Su objetivo es reducir el tiempo de construcción de buques, costes, y el intercambio de datos de forma rápida.

Short Sea Shipping

El Short Sea Shipping - SSS- o transporte a corta distancia, es una alternativa de transporte puerta a puerta alrededor o dentro de Europa, combinando diferentes modos de transporte, pero obteniendo un especial protagonismo el mar. Entre las ventajas que ofrece está la reducción de coste medioambiental, energético o infraestructural en relación con el transporte internacional por carretera.

La congestión, el incremento de accidentes, y la creciente contaminación en las carreteras europeas han conducido en la Unión Europea a una toma de conciencia por parte de las autoridades competentes; La Comisión Europea, a través de su Libro Blanco del transporte, promulga un desarrollo armónico y equilibrado de los diferentes modos de transporte, de forma que no se distorsione principalmente el medioambiente. De esta forma, la propia Comisión, el Parlamento y el Consejo europeo abogan por la potenciación del Short

Sea Shipping. La Comisión Europea, en su Libro Verde del transporte, propugna un ajuste del sistema impositivo que corrija los desequilibrios que hacen que medios como el transporte marítimo se vean penalizados frente a otros como la carretera, que ocasionan perjuicios al entorno económico y social. De esta forma, el transporte por carretera asumiría sus costes externos como la polución, accidentes, ruidos, o el uso de las infraestructuras. Mediante el desarrollo de las nuevas

crecimiento sostenido del tráfico Short Sea Shipping entre sus respectivas áreas de influencia, involucrando a los agentes intervinientes (públicos y privados). Este proyecto piloto queda estructurado en cuatro subproyectos: El primero de ellos analiza el mercado potencial para el Short Sea Shipping entre España y los Países Bajos, Bélgica y Alemania. Un segundo subproyecto identifica la estructura de costes en la cadena logística del SSS evaluando su posición frente a otras

de ambos entornos portuarios.

El territorio europeo posee una geografía idónea para el desarrollo de un sistema de transporte intermodal como el SSS; sus más de 67.000 km de costa, la existencia de ríos navegables, sus más de 600 puertos y el hecho de que entre el 60 y el 70% de los más importantes centros industriales estén a menos de 200 km de la costa hace que el transporte marítimo sea una importante alternativa. Actualmente, el 50% de los buques construidos en la UE se dedican a tráficos de Short Sea Shipping, la búsqueda de nuevas redes de rentabilidad en la industria naval europea pasa por un modelo de embarcación que cumplan con las peculiares características que requiere este tipo de tráfico. Para ello será necesario, además de una política fiscal favorable, que permita un mayor desarrollo de la industria naval europea, implicar a los distintos agentes intervinientes: industria naval, inversionistas, industria auxiliar, navieras y Administración pública. Un estudio impulsado por Adimde define tres tipos de buque para el cabotaje intraeuropeo: Un buque granelero, un portacontenedores y un buque tipo Ro-Ro. El portacontenedores pretende ser considerado como el semiremolque del mar, en perfecta coordinación con los de tierra; el prototipo está planteado como un buque con medios propios de carga y descarga, así como un empujador transversal que le dote de autonomía en las entradas y salidas de puerto. ■



tecnologías para la construcción de buques más rápidos, el impulso de las telecomunicaciones, la mejora de las infraestructuras portuarias, y en general aquellas que favorezcan la intermodalidad y eliminación de los obstáculos administrativo-aduaneros, la política europea actual busca la potenciación del Short Sea Shipping.

En agosto de 1996, la Comisión Europea aprueba el proyecto piloto para el desarrollo del Short Sea Shipping a través de los puertos de Rotterdam y Bilbao, siendo su principal objetivo alcanzar un

alternativas de transporte y analiza a través de un modelo de simulación el impacto que diferentes acciones o medidas en las diferentes fases de la cadena podrían tener en la posición competitiva del Short Sea Shipping.

El tercero de los subproyectos se centra en el logro de un transporte inferior de aproximación al puerto eficiente que haga del Short Sea Shipping una alternativa de transporte competitiva. El cuarto subproyecto trata de extender la utilización de los sistemas de intercambio electrónico de datos -EDI- entre los agentes

I. Otero

Controle su red y seleccione su pesca con

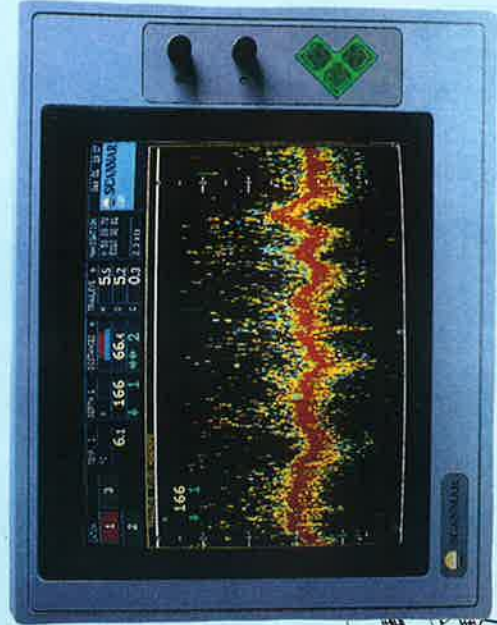


SCANMAR

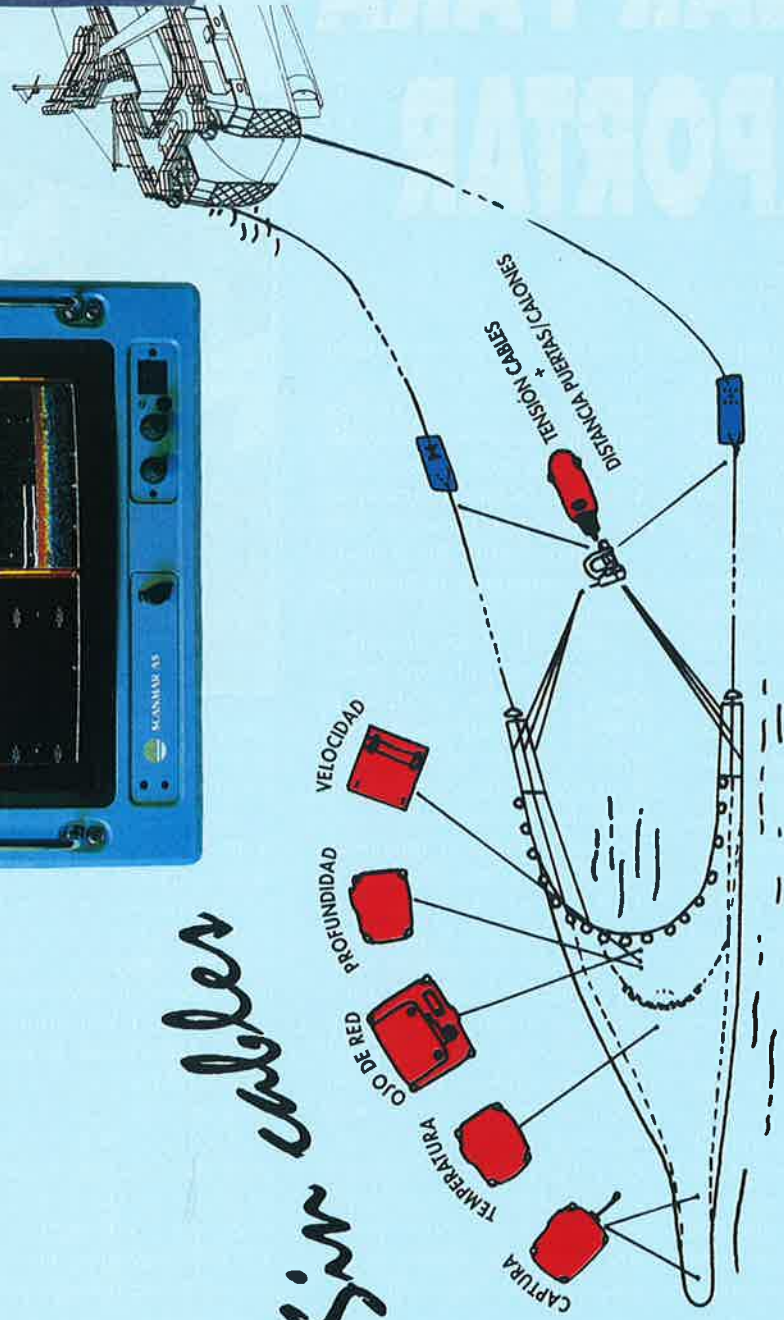
SONDA DE RED



OJO DE RED



Sin cables



DISTRIBUCIÓN Y SERVICIO OFICIAL



Hispanova Marine Cantabria S. A. I

Argeñina, 7. Tfno.: 42 236188. Fax: 42 237615
39008 SANTIANDER. E mail: hispanova @ mundavia ES



Hispanova Marine Vigo S. A. I

Cánoas del Castillo, 10.
Tfno.: 86 435155. Fax: 86 861197. 36202 Vigo

Hay muchas razones por las que Scanmar ha demostrado su valor:

- ▲ El aparejo es la herramienta más importante para un arrastrero
- ▲ Scanmar está ofreciendo una herramienta para controlar el aparejo
- ▲ Si usted desconoce cómo está rindiendo su aparejo, ha perdido la capacidad de controlar su resultado
- ▲ Utilice el equipo Scanmar par incrementar el rendimiento de sus arrastres.

¿Puede Vd. permitirse el lujo de no tener Scanmar?

AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

PESCAR PARA EXPORTAR

El caladero comprende todo el continente americano desde México hasta la Patagonia, así como las islas del Caribe. La producción pesquera en la zona alcanzó en 1994 unos niveles muy elevados por encima de los 24 millones de toneladas, cifra que supone aproximadamente el 22% de toda la producción mundial. Una gran parte de esta producción, casi el 75% se centra en especies pelágicas. La pesca es una actividad fundamental para las economías de las zonas costeras y mucho menos importante en el conjunto de la actividad de cada Estado. En la costa es en ocasiones casi la única vía para el empleo.

Frente a este elevado volumen de capturas, la realidad es que la demanda de pescado o productos de la pesca es solamente de 9 kilos por persona y año. Por el contrario, la exportación constituye una de las princi-

pales salidas para estas capturas y representan el 11% de todas las ventas en el exterior. Uno de los casos más significativos en este momento es Chile que es un exportador neto de pescado. Entre las especies más significativas destacan el camarón y la harina de pescado.

El total de los desembarques en este caladero procedentes del mar se elevó en 1994 a 23,1 millones de toneladas de las que el 85% procedían del Pacífico sudoriental. Entre las especies más significativas destaca la anchoveta en Perú con un volumen de 11,9 millones de toneladas en 1994. Junto con la anchoveta destacan en esta zona la sardina, el jurel y la caballa. En la zona del Atlántico sudoccidental las especies dominantes son pota, merluza, lubina, congrio, calamares, camarones, sardinela o anchoveta argentina. En el Atlántico centro-occidental destacan atunes y pez espada. En casi todos los casos, se trata de pesquerías con alto nivel de explotación. Fi-



nalmente, en la zona del Caribe la pesca está dominada por la actividad artesanal.

En aguas continentales, frente a ese elevado volumen de las capturas en aguas marinas, la producción es baja y se halla en el entorno de las 500.000 toneladas. También hay signos de sobrepesca y, expertos de FAO estiman que puede haber otra producción no controlada que se destina al autoconsumo.

La acuicultura tampoco tiene unos niveles destacables en esta zona con una producción de solamente unas 470.000 toneladas que suponen el 2% de todas la produc-

ción mundial. Entre otras especies, destacan los cultivos de camarón, salmón, truchas o carpas. Igualmente se ha incrementado la acuicultura industrial dedicada a la exportación.

El consumo de productos de la pesca ha experimentado un crecimiento en los últimos años para situarse en este momento en 9 kilos por persona y año lo que supone 4 kilos por debajo de la media mundial de 13 kilos. Como en el resto de las zonas, hay grandes oscilaciones que van desde los 30 kilos por persona y año en Chile hasta los 5 kilos en países de América Central. Un

EL MUNDO (y 2)



dato a destacar muy importante es el elevado porcentaje de pescado que se dedica a la fabricación de harina, especialmente a partir de la anchoveta. Junto con la harina, los países de esta zona son grandes exportadores también de pescado fresco y representan el 11% de todas las exportaciones mundiales. Chile y Perú dominan el mercado mundial de harina de pescado. México y Ecuador controlan la exportación de camarones con el mercado de Estados Unidos como principal destinatario. El atún también es otro de los productos exportados. Por su parte, América Latina supone

solamente el 2% de todas las importaciones del mundo de pescado o productos derivados.

En la mayor parte de los países de esta zona, existen disposiciones encaminadas a proteger la pesca y sus caladeros sobre todo frente a las flotas extranjeras. La pesca es uno de sus recursos con mayor demanda por parte de países desarrollados. Los países de América Latina

Chile y Perú dominan el mercado mundial de harina de pescado.

utilizan la pesca como instrumento o moneda de cambio para obtener otro tipo de ayudas así como para la posibilidad de abrir mercados para sus exportaciones. En teoría, con estas medidas se ha logrado al menos frenar el deterioro en las capturas.

En los países de esta zona se espera un crecimiento demográfico y, en consecuencia también, un aumento de la de-

manda. Esta demanda se podría incrementar entre dos y tres millones de toneladas. Los desembarques marinos se espera mantengan al menos los niveles actuales de capturas, siempre que se cuiden los recursos. Es probable un crecimiento de las capturas en aguas continentales y se espera también un aumento de la acuicultura.

Las capturas incidentales en este caladero, especialmente de camarón y tortuga es uno de los principales problemas que se están tratando de resolver con la modificación de artes, especialmente en Brasil y México. ■

ASIA MERIDIONAL Y SUDORIENTAL

MUCHA PESCA Y ALTAS EXPORTACIONES



ESTE caladero comprende los países de Asia meridional, desde Pakistán al oeste hasta Indonesia. Las principales áreas de pesca son la parte septentrional del océano Índico, incluido el golfo de Bengala, el mar Árabe y el mar de la China meridional.

En la zona de Asia meridional y sudoriental se hallan algunas de las aguas con la mayor producción pesquera del mundo. La producción de pescado en la zona se eleva a 19,5 millones de toneladas, lo que supone el 27% de todas las capturas mundiales. En la pesca trabajan de forma directa o indirecta unos 10 millones de personas mientras que la demanda de pescado o productos de la pesca tienen grandes oscilaciones según se trate de zonas costeras o del interior. La media es de unos nueve kilos por persona y año, aunque esa cifra es muy superior a los puntos de la costa. Se trata de una región con un importante peso en el comercio de los productos de la pesca. El comercio se ha potenciado en el último decenio y destaca el potencial exportador de Tailandia.

El total de las capturas marinas en este caladero ha experimentado un creci-

miento permanente durante la última década pasando de 9,1 a 13,4 millones de toneladas, lo que supone una tasa de crecimiento anual de casi el 4%. La mayor producción pesquera corresponde a países como Indonesia, Filipinas y Tailandia.

En este período se ha producido un fuerte desarrollo de las flotas nacionales, lo que significa un menor peso de las flotas extranjeras. En aguas distantes, fuera de las 200 millas, la actividad de los barcos extranjeros sigue siendo importante especialmente en la pesquería del atún.

Por lo que afecta a las aguas continentales, la producción de pesca ha tenido también un ligero aumento en la última década al pasar solamente de 2,2 a 2,3 millones de toneladas. Solamente la cuarta parte de estas pesquerías procede de Bangladesh donde la producción en 1994 se situó en 570.000 toneladas. Diferentes países en la zona han iniciado programas para desarrollar sus pesquerías continentales donde abunda también el autoconsumo.

En acuicultura la producción durante la última década

se ha multiplicado por 2,4 pasando de 1,8 millones de toneladas en 1984 a 4,4 millones de toneladas en 1994. Los principales países productores fueron India, Filipinas, Indonesia y Tailandia. Dominan las producciones de peces de escama y el camarón.

En lo que se refiere al consumo, hay una gran disparidad de cifras ya se trate de zonas costeras o interiores. En países como Singapur o Filipinas la demanda se sitúa en unos 36 kilos por persona y año en peso vivo para pasar a 30 kilos en Malasia y 25 kilos en Tailandia. Las Maldivas tienen el consumo de pescado por persona más al-

Las Maldivas tiene el mayor consumo de pescado por persona y año con 126 kilos.

to del mundo con 126 kilos mientras en India se produce la situación contraria con solamente una demanda de 4 kilos por persona y año. La media en la región es de 9 kilos. Cada día es mayor la demanda de pescado congelado, aunque sigue dominando su venta en fresco.

Tailandia, Filipinas e Indonesia se han convertido en importantes transformadores y

exportadores de productos de la pesca. Hay casos como Tailandia que importa pescado para su posterior exportación gracias al bajo coste de la mano de obra. Cada día son más los industriales que importan materia prima.

En los últimos años, han mejorado las infraestructuras y se han reducida considerablemente las pérdidas posteriores a los desembarcos, aunque todavía siguen siendo elevadas.

Como en casi el resto del mundo, los caladeros se hallan en una situación de bastante deterioro y sobreexplotados, con muchos pescadores artesanales que en ocasiones chocan con la pesca de altura y los arrastreros. Igualmente, la degradación medioambiental está afectando negativamente a la pesca. Hay también un porcentaje muy elevado de capturas incidentales que afectan negativamente a los recursos.

De cara al futuro, las previsiones apuntan a un aumento de la población en la zona y la necesidad de incrementar los suministros para el año 2010 en unos seis millones de toneladas. El agotamiento o la sobreexplotación de los recursos contemplan la necesidad de impulsar la acuicultura como salida para completar la oferta de los productos de la pesca. ■



ÁFRICA NORTE Y CERCAÑO ORIENTE

LA PESCA COMO ACTIVIDAD SECUNDARIA

ESTE caladero se extiende desde la costa atlántica de Marruecos y la costa mediterránea de África norte, excluyendo Malta e incluyendo Chipre, hasta la costa del mediterráneo oriental y Turquía con otros países como Egipto, Jordania y la península Arábiga. Otra zona incluida es el Mar Negro, Mar Caspio y el Mar de Aral.

A diferencia de lo que sucede en otras zonas, en este caso, ningún país tiene una dependencia directa de la pesca como uno de los ejes de su economía. Son unas pesquerías muy diversificadas que van desde países con recursos importantes como es el caso de Marruecos y toda la costa del Sahara hasta otros países con re-

ursos escasos tanto en aguas marinas como en continentales. La producción de pescado es relativamente escasa con solamente 2,8 millones de toneladas de los que una cuarta parte correspondieron solamente a Marruecos. Esta región no ocupa un puesto puntero en el comercio mundial de los productos de la pesca. La demanda tiene también altas oscilaciones que van desde los 40 kilos por persona y año en Yemen hasta solamente 0,1 kilos en Afganistán.

**Solamente
tiene
importancia
en
Marruecos**

En conjunto, nos encontramos ante un caladero sobreexplotado en la mayor parte de las zonas y donde además hay serios problemas medioambientales por la degradación de las aguas. Las capturas marinas en estas aguas ascendieron en 1994 a 2,2 millones de toneladas, la cifra más alta desde 1988. Marruecos es el país con los mayores recursos donde dominan especies como sar-

dina, merluza, jurel, caballa y los cefalópodos. Aunque los recursos no son abundantes en el resto de los países, la pesca es una actividad importante en las zonas costeras para el mantenimiento del empleo. Las capturas incidentales son un grave problema a pesar de la tecnología avanzada de las flotas extranjeras que operan en aguas de algunos países en la zona del Atlántico.

La producción de pescado en aguas continentales es escasa y asciende solamente a 452.000 toneladas según datos de 1994. Una cuarta parte de este volumen corresponde a Egipto en base al río Nilo y al lago Nasser. En importancia seguirían otros países como Israel, Turquía, Irán e Iraq. El mar Caspio es un punto importante en los recursos acuícolas mientras en Asia se están desarrollando presas en los ríos orientadas a esta producción.

La acuicultura apenas si tiene peso con solamente 148.000 toneladas lo que supone el 0,6% del total mundial. Y, de esta producción, el 90% se concentra en seis países.

En consumo, la demanda media para toda esta región es de 5 kilos por persona y año, aunque el abanico va desde los 40 kilos de Yemen hasta los 0,1 kilos en Afganistán. El pescado en el Mediterráneo es un producto habitual en la dieta alimentaria. El consumo es por lo general en fresco, aunque también hay una incipiente industria conservera. Marruecos sería el principal país tanto por su volumen de recursos como por su posible desarrollo a medio plazo. Dada la escasa importancia de la pesca, con unas pocas excepciones como Marruecos, no se han dictado normas con carácter general para la ordenación de los recursos. Se impone una ordenación de la actividad de las flotas, conservación de recursos para atender las necesidades de la demanda a medio plazo. ■

AMÉRICA DEL NORTE

EL COMERCIO DE PESCADO

El caladero denominado como América del Norte comprende Canadá, Estados Unidos y Groenlandia, aunque la actividad más importante se centra en Estados Unidos y Canadá. La producción en la zona se eleva a 7,1 millones de toneladas, lo que supone aproximadamente el 6% de todas las capturas mundiales. Mientras se mantiene prácticamente estable el nivel de desembarcos, se ha producido un aumento tanto en la acuicultura como en la pesca deportiva. El consumo medio para usos alimentarios se eleva entre 22 y 23 kilos por persona y año, lo que supone una situación de estabilidad. Tanto Canadá como Estados Unidos son dos países con un fuerte comercio de pescado, tanto en importaciones como en exportaciones. En el caso de Groenlandia, las ventas de pescado al exterior suponen nada menos que el 90% de todas las exportaciones.

Tomando como referencia los datos de 1994, las capturas marinas en esta región ascendieron a 6,5 millones de toneladas, lo que supone una situación de cierta estabilidad a la baja tras el máximo de 7,2 millones de toneladas logradas en 1990. En líneas generales, se ha producido una sobreexplotación de los recursos lo que ha provocado que por parte de algunos países como Canadá se establecieran moratorias y restricciones en materia de capturas. Tanto en Canadá como en Estados Unidos hay un exceso en la capacidad de las flotas en ba-

se a lo cual se han puesto en marcha programas para su reordenación. La situación de los caladeros es dispar con especies sobreexplotadas como el salmón, colín o bacalao, mientras otras como caballa y arenque se hallan en una posición más favorable.

En las aguas continentales, las capturas de pesca comercial han experimentado un retroceso consecuencia, sobre todo, del auge de la pesca deportiva.

La acuicultura supone en esta región unas capturas de unas 500.000 toneladas con un crecimiento en los últimos años del 2% en Estados Unidos mientras

en Canadá lo hizo un 20%. La acuicultura es una actividad muy diversificada que va desde los peces marinos y de agua dulce hasta crustáceos, moluscos y plantas.

El consumo de pescado o productos transformados supone una demanda por persona y año de 22 kilos frente a los 14,7 kilos de 1970. La demanda se halla prácticamente estabilizada

desde los años ochenta. Los productos más consumidos son el atún, especialmente en conserva, camarón, colín, bacalao, salmón, almejas, cangrejos y vieiras. Estados Unidos ha sido uno de los países que más

han impulsado el consumo de pescado así como desde donde se han tomado iniciativas en defensa de los caladeros y el medio ambiente. En la política de unas pesquerías responsables, España fue uno de los pioneros con el apoyo de Estados Unidos. Hoy se opone igualmente el uso de redes a la deriva bajo la amenaza de suspender relaciones comerciales en la pesca con el país que las utilice como Italia.

Tanto Canadá como Estado Unidos tienen en marcha planes para reordenar flotas y la actividad de las mismas a la vista de la sobreexplotación de algunos recursos y la previsión de un aumento de la demanda en los próximos años. Ante la existencia de unos recursos, en el mejor de los casos estables, es previsible un aumento de las importaciones en esta zona. ■

En Groenlandia, la pesca supone el 90% de todas sus exportaciones.





ÁFRICA SUBSAHARIANA

PESCA, DIVISAS Y EMPLEO RURAL

EL caladero denominado como África Subsahariana comprende la totalidad de este continente con las excepciones de los países del norte ribereños del Mediterráneo, incluido Marruecos. Las principales zonas para la actividad de las flotas se centran en el Atlántico centro-oriental, Atlántico sudoriental y en el océano Índico occidental.

En el conjunto de los países africanos, la pesca juega un papel imponente como fuente de proteína animal, por el ingreso de divisas y por la creación de empleo en el medio rural. Según los datos manejados por FAO, hay ocho millones de personas empleadas directa o indirectamente en este sector. La producción total en los países de la zona ascendió a 3,9 millones de

toneladas en 1994 mientras el consumo por persona y año ha bajado de unos 9 a menos de 7 kilos en peso vivo. El pescado sigue siendo uno de los elementos positivos en la balanza comercial.

La pesca marina de capturas supone aproximadamente el 60% de una producción de pescado de 4,2 millones de toneladas de las que 2,3 millones habían sido capturadas por las flotas nacionales y 1,8 millones de toneladas por flotas extranjeras. Las capturas se hallan especialmente en cuatro zonas. Una corresponde a los países de Angola, Namibia y Sudáfrica

Las flotas extranjeras protagonistas en las capturas.

donde la merluza del Cabo es la especie más importante. En la zona central de Gabón, los recursos son menos importantes consecuencia de una sobreexplotación de los caladeros. En las costas de África oriental las capturas no suponen

más del 10% del total de las pesquerías. Un dato a tener en cuenta en esta zona es que casi la mitad de la producción marina regional es capturada por flotas extranjeras en su mayor parte en el océano Atlántico aunque las mismas hayan descendido en los últimos años, sobre todo tras la retirada de los barcos de

la antigua Unión Soviética. Los resultados económicos obtenidos por todas las flotas no son buenos, si se exceptúa la pesca del atún.

Frente a unos resultados a la baja en aguas marinas, en las aguas continentales se ha producido una mejoría con un crecimiento anual del 3,5% para llegar a 1,6 millones de toneladas que representan ya el 40% de toda la producción pesquera regional.

A diferencia de lo que sucede en otras zonas en desarrollo como Asia, en esta zona de África, la acuicultura tiene escasa importancia, aunque ha comenzado el despeque. El continente africano aporta actualmente sólo el 0,2% de la producción de acuicultura del mundo.

En lo que se refiere a los mercados, la pesca es un alimento cotizado en toda África ya que representa el 18% de toda la proteína animal que se demanda. En algunos países, ese porcentaje llega a suponer hasta el 40 y el 60%. Según las estimaciones de FAO, el consumo de pescado en África sería muy superior al que se maneja en las estadísticas. Oficialmente ha caído el consumo por persona y año en unos dos kilos para pasar de 9 a 6 kilos. Ello sería consecuencia de un aumento de la población. Se estima que una parte muy importante de la demanda se hace en las poblaciones locales costeras sin ningún control estadístico.

En los últimos años se ha tratado de ordenar el ejercicio de la actividad de la pesca en estos países. Esta política se ha centrado en la mayor parte de los casos en la concesión de licencias y contingentes. No hay que olvidar que una buena parte de las divisas de algunos Estados proceden de los permisos de pesca. De cara al futuro, las pesquerías pasan por un mayor control de las flotas extranjeras y por el desarrollo de los recursos propios, aguas continentales y por la acuicultura. ■

V.M.



Denunciada por Greenpeace y Andalus

Sigue sin cumplirse la legislación sobre la pesca y venta de inmaduros. Y lo que es más grave, su comercialización no es atajada por los servicios competentes, según denuncia la organización ecologista Greenpeace, que ha detectado casi doscientos puntos de venta en la Comunidad valenciana en la campaña que ha realizado en el Mediterráneo el pasado mes de mayo. Por su parte, la organización Andalus alertó, a comienzos de dicho mes, sobre la venta en Sevilla de ejemplares de

4 PESCA VENTA

inmaduros de atún rojo de apenas dos kilogramos, cuando el peso mínimo establecido es de 6,4 kilogramos. Estos hechos vienen a poner de relieve, una vez más, el expolio al que están siendo sometidos los caladeros y la falta de acciones contundentes que pongan fin a esta situación. Una situación que afecta singularmente a la flota artesanal, cuyos puestos de trabajo se ven cada día más amenazados.

de INMADUROS

NOS preguntamos en qué invierten su tiempo los servicios de inspección de la Comunidad Autónoma valenciana. En Valencia y Alicante se están vendiendo masivamente ejemplares de peces ilegales. La denuncia formulada por Assumpta Gual, portavoz de Greenpeace, se basa en las irregularidades detectadas durante la campaña que realizaron, a mediados del pasado mes de mayo, en aguas del Mediterráneo sobre pesca ilegal.

Para la citada organización, la pesca y venta de inmaduros es consecuencia de la pesca de arrastre en la plataforma continental. Los arrastreros desembarcan -prosigue Assumpta Gual- grandes cantidades de pescado ilegal y las autoridades incumplen una de sus principales funciones, que es la de hacer cumplir la ley.

Con motivo de las actuaciones de vigilancia desarrolladas desde el buque "Sirius",



Alto Greenpeace como Andalus destacan la negativa incidencia de la pesca de inmaduros sobre sectores pesqueros más respetuosos con el medio marino y que proporcionan un mayor número de puestos de trabajo.

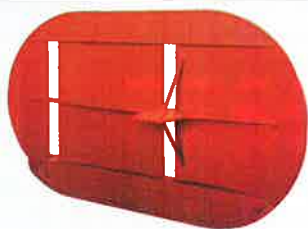
se sorprendió al arrastrero "Hermanos Domingo" faenando en fondos prohibidos a tan solo una milla del puerto de Altea, por lo que procedieron a denunciar al citado barco ante el tribunal de Justicia de Alicante por posible delito ecológico y atentado contra especies protegidas, como son las plantas fanerógamas marinas. Una actuación que contraviene

la propia legislación de la Generalitat valenciana que, en 1992, declaró la protección de las praderas submarinas de *Posidonia oceánica* y otros vegetales marinos.

Venta ilegal

La situación no sorprende a nadie. De hecho, es algo habitual, como se constató en las múltiples denuncias realizadas por ecologistas y científicos en el reportaje sobre pesca de inmaduros en el Mediterráneo, publicado en esta revista el mes de septiembre del año pasado (ver MAR, número 342). Algo no exclusivo, además, de esta zona. En dicho reportaje se denunciaba la pesca de alevines en aguas gaditanas en la misma orilla de costa por barcos con la matrícula borrada y a plena luz del día.

Y también "a plena luz del día" se produce la comercialización de estos inmaduros, como es el caso del Mercado Central de Valencia, donde se



PUERTAS HIDRODINAMICAS



MULTIPLICADORA DOS BOMBAS



BARRA PASTECA



MAQUINILLA PARA CABLE



MAQUINILLA COMPACTA PARA CABLE, MALLETA Y ARTE



GANCHOS Y GIRATORIOS



MAQUINARIA NAVAL

QUISIERA RECIBIR INFORMACION SOBRE:

- Ganchos, giratorios Puertas hidrodinámicas Máquinas para cable Máquinas para malleta y arte
- Máquina compacta Máquina para mariscar Máquina para cerco Bombas hidráulicas Embragues
- Servo-timones Grúas Tomas de fuerza, multiplicadoras, reductoras Otros.....

NOMBRE..... TEL..... BARCO.....

DIRECCION..... POBLACION.....

DISTRITO POSTAL PROVINCIA.....



MAQUINARIA NAVAL

S.L. ENVIAR ESTE FORMULARIO A:

MAPSA, S.L. C/Virgen de Nùria, 21
08400 GRANOLLERS (Barcelona)
TEL.y FAX. (93) 870 94 00



como "atunorros") y apenas alcanzan los dos kilogramos de peso, muy lejos de los 6,4 kilogramos de peso mínimo requeridos por la legislación vigente para su comercialización. Andalucía estima que *la pesca y comercialización de ejemplares inmaduros de atún rojo pone en peligro no sólo a esta especie de atún, sino también a gran cantidad de puestos de trabajo que de su captura y comercialización legal se derivan con las artes de pesca tradicionales, como son los casos de las almadrabas en Andalucía o la pesca con cebo vivo en el Cantábrico.*

Expolio de atún rojo

El atún rojo está considerado por científicos y ecologistas como de inminente peligro de extinción. En cada reunión de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT), los científicos hacen hincapié sobre esta grave situación. En la última de ellas, que tuvo lugar a finales de 1996, sus comentarios no dejaban lugar a dudas. Así, por ejemplo, se afirma que las medidas precautorias no han sido respetadas en ningún punto. El Comité expresó su grave preocupación por el estado del recurso de atún rojo en el Atlántico Este y Mediterráneo, a la vista de los resultados de la evaluación y las importantes cifras de capturas en 1994 y 1995. Y es que, a pesar de las recomendaciones por reducir el esfuerzo pesquero, las campañas de estos dos años se aproximaron cada una a las 40.000 toneladas, históricamente las más altas. La recomendación es que no se deberían sobrepasar las 25.000 toneladas, cifra mínima para que el caladero no siga siendo expoliado.

La preocupación se acrecienta cuando se evalúa la captura de inmaduros. El 15 por ciento de tolerancia de atún rojo desembarcado inferior a 6,4 kilogramos de peso no se respeta. En 1995, el porcentaje fue del 50 por ciento, según

denunció a quince puestos por vender especies de talla inferior a la marcada por la ley. La relación de establecimientos con ventas ilegales -cerca de doscientos, algunos de ellos reincidentes, en toda la Comunidad valenciana - fue remitida a la consellera de Agricultura, Ramadería y Pesca de la Generalitat valenciana, M^a Angels Ramón-Llin.

A juicio de Greenpeace, *Generalitat y ayuntamientos son corresponsables de esta lamentable situación.* Assumpta Gual recalca que estas denuncias las realizan por el bien del futuro de los caladeros y de muchos pescadores, ya que *las flotas de arrastre compiten con ventaja con las flotas artesanales, que son más selectivas y generan más empleo. Para recuperar los caladeros y asegurar un empleo sostenible en el sector pesquero de bajura habría que eliminar progresivamente las flotas más destructivas, como*

el arrastre en plataforma.

Las denuncias realizadas por Greenpeace, y que contravienen la propia legislación de la Comunidad Autónoma valenciana, son extrapolables a la Junta de Andalucía, como se ha señalado anteriormente, que tampoco parece poner un gran empeño en atajar esta situación. Una buena prueba de ello es la denuncia, en esta ocasión efectuada por la organización Andalus, sobre la venta de inmaduros de atún rojo en los mercados de Sevilla, *hecho que puede tener consecuencias nefastas para la conservación de uno de los recursos marinos más importantes de la Comunidad Autónoma andaluza.*

Según esta organización, los ejemplares tienen menos de un año (son los conocidos

**mbas
organizaciones
denuncian la
pasividad de las
Administraciones
Autónomas
-valenciana y
andaluza, en este
caso- y Locales
para atajar la
comercialización
de inmaduros.**



los expertos de la ICCAT. Y añaden: *el mercado de estos peces pequeños es próspero, igual que el de los peces grandes, hecho que no induce a los pescadores a limitar la captura de peces de talla pequeña.* En 1990, el importe de la captura mundial de atún sin procesar se elevó a 4.000 millones de dólares, lo que le convierte en la segunda pesquería mundial después de los crustáceos.

A pesar de la gravedad de la situación expuesta por los expertos, las recomendaciones adoptadas finalmente por la ICCAT resultaron decepcionantes. Las principales, prohibir la pesca al cerco en el Mediterráneo durante el mes de agosto y, respecto a los ejemplares de "edad 0" (menores de 1,8 kilogramos), prohibir la retención a bordo, el desembarque y su venta y lograr una mayor transparencia y fiabilidad de las estadísticas. Las medidas han sido calificadas como de "insuficientes" y "no estar basadas en criterios técnicos" por Assumpta Gual, de Greenpeace. *Había una reco-*

mendación prohibiendo la pesca en el Mediterráneo a los grandes palangreros pelágicos con eslora superior a 24 metros, durante los meses de junio y julio, algo que no afecta a los cerqueros. Cuando se prohíbe la pesca al cerco se establece del 1 al 31 de agosto, cuando ya casi no hay atunes. Empieza cuando ya han desovado. Parece que ni establecida por los empresarios.

Otra de las recomendaciones que no resulta muy entendible es la de prohibir el empleo de aviones o helicópteros en apoyo de las operaciones de pesca en el Mediterráneo en el mes de junio. *Lo que habría que hacer es ampliar la veda entre mayo y agosto, con la excepción quizá de las almadrabas. Una vez más, señala Assumpta Gual, las recomendaciones de gestión han estado sometidas a un proceso de "mercadeo" político.*

La a captura de atún rojo de "edad 0" -menos de 1,8 kilogramos- sigue siendo muy alta y está subestimada, incumpléndose la prohibición de desembarcarlo, según los expertos de la ICCAT.

Además de inadecuadas, teniendo en cuenta la grave situación por la que atraviesa esta especie, de lo dicho se desprende que estas recomendaciones son simplemente ignoradas. Otro ejemplo: El 1 de junio de 1994 entró en vigor una recomendación prohibiendo la pesca en el Mediterráneo a los grandes palangreros pelágicos con eslora superior a 24 metros, durante los meses de junio y julio. Esta regulación tenía como meta limitar la mortalidad por pesca. Los expertos de la ICCAT señalan que se avistaron grandes palangreros pescando dichos meses ese mismo año, en 1995 y 1996.

Talla mínima

La disparidad existente sobre la talla mínima sigue abierta. Desde el año 1974 está estipulada en los 6,4 kilogramos de peso. A parte de que no se cumple ese límite, como se señaló anteriormente, científicos y ecologistas insisten en que la talla mínima actual debería ser ampliada hasta los 30 kilogramos de peso, que es cuando puede comenzar a reproducirse.

Sin embargo, la realidad es que no se respeta ni la talla mínima de los 6,4 kilogramos, como señalan los propios expertos de la ICCAT: *Las capturas de peces de "edad 0" siguen siendo muy altas y están muy subestimadas, sin que se cumpla la regulación -una más- referente a la prohibición de desembarcar peces de menos de 1,8 kilogramos. El porcentaje de estos peces de pequeña talla podría ser incluso superior a lo indicado en las estadísticas oficiales.* La situación denunciada por Andalus en Sevilla viene a poner de manifiesto estas sospechas. Resulta más lamentable aún este hecho cuando, como señala Andalus, *su desarrollo dista mucho de los 500 kilogramos que alcanzan los ejemplares adultos capturados en las almadrabas de la costa de Cádiz.* ■

Raúl GUTIÉRREZ

Bonito del Norte

Strategias7CREATIVAS

Arte

**Así es la pesca del Bonito del Norte.
Tan tradicional como respetuosa con
el medio ambiente. Pescados uno a uno
con caña y palangre, sin redes de deriva.
Todo un arte.**



COMUNIDAD EUROPEA

Instrumento Financiero
de Orientación de la Pesca



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

FROM



sano

**Pura calidad.
Por sus excelentes cualidades nutritivas.
Por su exquisito sabor en todas sus
formas de consumo.
De lo más sano**

Inconfundible
por su distintivo
de calidad.

Bonito del Norte



Pescado con arte, pescado sano.



El alcalde de la localidad lucense entregó una placa conmemorativa al Director General

HOMENAJE DE BURELA AL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

La localidad marinera de Burela (Lugo) ha rendido homenaje al Instituto Social de la Marina, entregando al Director General de este organismo, Rafael Mateos Carrasco, una placa en la que se reconoce la labor que el ISM viene desarrollando en favor de la gente del mar y por el esfuerzo realizado en los últimos años con la puesta a disposición de la flota bonitera de un buque hospital de apoyo sanitario y logístico durante el tiempo que dura la costera. Precisamente Burela cuenta con una importante flota para la pesca del atún, ya que 40 de los 60 barcos que integran la flota gallega proceden de este puerto.



La placa fue entregada, el pasado día 1 de junio, por el Alcalde de Burela, Manuel Mon Rouco al Director General del Instituto Social de la Marina, Rafael Mateos Carrasco, al término de la Misa de Campaña, celebrada en la Lonja de Pescadores de esta localidad, con motivo de la celebración de las fiestas de la Virgen del Carmen, que el colectivo que faena en la costera del bonito adelanta tradicionalmente a estas fechas, ya que en julio se encuentra en plena campaña en alta mar. En el transcurso de esta misa concelebrada tomaron la Primera Comunión los niños de la localidad en edad de hacerlo. Tras la entrega de la placa se entonó una salve marinera mientras se procedía al traslado de la imagen de la Virgen del Carmen al puerto, donde fue embarcada en un pesquero, elegido por sorteo entre todos los de la cofradía, para iniciar la procesión marinera. Miles de personas desde tierra y embarcadas acompaña-

ron a la Virgen que despedía así simbólicamente a la flota bonitera que partiría dos días después. Al mar fueron arrojadas coronas de flores para recordar a los marineros desaparecidos.

Entre los barcos que participaron en esta procesión marítima se encontraban los que llevaban a las autoridades presentes en el acto. En la presidencia estaba el Conselleiro de Pesca de la Xunta de Galicia, Xoan Caamaño; el Secretario General de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Samuel Juárez; el gobernador civil de Lugo, José Antonio Labrada Losada; el Director Provincial del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Manuel Teijeiro; el alcalde de Burela, Manuel Mon; el Director Provincial del ISM en Lugo, Francisco Javier Ruiz de Gauna; la Subdirectora, Carmen Iglesias y el delegado local, Julián González de Rueda, así como los patrones mayores de las cofradías y otras autoridades locales. Como

ya se ha mencionado también acudió el Director General del Instituto Social de la Marina, Rafael Mateos Carrasco, quien estuvo acompañado del Subdirector General de Acción Social Marítima, Fernando Alvarez-Blázquez y de la Jefa del Servicio de Sanidad Marítima del ISM, la doctora M. Teresa de Miguel.

Agradecimiento de Burela

La placa conmemorativa le fue entregada al Director General del ISM por el alcalde de Burela, quien en sus palabras de ofrecimiento destacó el carácter hospitalario y agradecido de los burelenses para todos aquellos, personas, entidades u organismos, que de una u otra forma contribuyen al bienestar y desarrollo de Burela. En base a ello es por lo que se ha otorgado la placa al ISM. La primera autoridad local se refirió al desarrollo económico y social de Burela que "está ínti-

mamente ligado al desarrollo de la actividad pesquera, pero desde la conciencia asumida por todos nosotros de una "pesca responsable" que debe englobar la utilización duradera de los recursos pesqueros en armonía con el medio ambiente y la utilización de métodos de captura que no tengan efectos nocivos sobre los ecosistemas y la calidad de los recursos pesqueros".





Más adelante el Alcalde de Burela dijo que "en esta línea de actuación por la calidad de vida, del bienestar, de la seguridad y la salud a bordo de los buques, debo destacar con satisfacción y agradecimiento, en nombre de la Villa de Burela, la labor que en los últimos años viene realizando el Instituto Social de la Marina, con el buque sanitario y de apoyo logístico durante la Costera del Bonito. El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, por medio del Instituto Social de la Marina, responde con este servicio, una vez más, a las necesidades demandadas por el sector".

El responsable municipal terminó su parlamento diciendo "en agradecimiento por todo ello, **no nome da Corporacion Municipal deste "Concello", e polo tanto de todos os burelenses**, tengo el honor de hacer entrega de una placa conmemorativa al Instituto Social de la Marina por su encomiable labor en los últimos años en favor de la gente del mar".

En representación de todas las personas que desarrollan su trabajo en el Instituto Social de la Marina recogió la placa el Director General de este Organismo, Ra-

fael Mateos Carrasco, quien agradeció con unas palabras este homenaje y se comprometió a que el ISM va a seguir trabajando por mejorar diariamente cada una de las iniciativas que desde el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, "nos sean encomendadas para prestar al hombre de mar un servicio equiparable en todos los órdenes a los que percibe cualquier otro ciudadano, cuidando especialmente las peculiaridades propias de la actividad marítima".

Visita a Cillero y Burela

Aprovechando su desplazamiento para recibir el homenaje rendido por el pueblo de Burela, el Director General del Instituto Social de la Marina, realizó sendas visitas a las Casas del Mar que este organismo tiene en las localidades vecinas de Cillero y Burela, cumplimentando asimismo a sus respectivos alcaldes, César Aja y Manuel Mon.

Las primera de las visitas fue el día 31 a la Casa del Mar de Cillero, donde el Director General, acompañado del Subdirector General de Acción Social Marítima, Fernando Alvarez-Blázquez y del

Director Provincial del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Manuel Teijeiro así como del Director y de la Subdirectora provincial de Lugo, Francisco Javier Ruiz de Gauna y Carmen Iglesias, respectivamente, saludó al personal presente y se reunió con la Comisión Ejecutiva Provincial con la que trató, entre otros temas, de la posibilidad de establecer un Centro Permanente de Sanidad Marítima en esta localidad así como de la mejora de las dotaciones de las Casas del Mar tanto de esta localidad como de Burela, la problemática de las bases de cotización a la Seguridad Social, etc.

Finalizada esta reunión El Director General y sus acompañantes se trasladaron a la Cofradía de Pescadores de Cillero y visitaron las instalaciones de la sociedad "Puerto de Cillero", una iniciativa empresarial cuyo objetivo es la mejora y modernización de la comercialización del pescado y que ha sido el embrión de la constitución de otras empresas complementarias dedicadas al frío, mantenimiento de equipos, etc. A continuación los responsables del ISM visitaron también la Casa del Mar de Burela. No en vano estas dos localidades de la costa de Lugo son las de mayor actividad pesquera de toda la provincia. El total del colectivo de gente del mar protegido en Lugo es de 4.687 personas (entre afiliados y pensionistas) de los cuales 1.584 pertenecen al Concello de Burela y 1.760 al de Cillero.

Tras realizar estas visitas tanto el Director General del ISM, Rafael Mateos Carrasco, como los demás responsables del ISM que

le acompañaban asistieron a una misa en la Iglesia de Burela y seguidamente participaron en la procesión que recorrió las calles de la localidad, alfombradas de flores, para trasladar a la Virgen a la Lonja de Pescadores donde permanecería hasta el día siguiente en que protagonizó la procesión marítima. La jornada terminó a medianoche con unos espectaculares fuegos artificiales.

Partió el Remolcagure-Bat

Finalizados estos actos la flota bonitera, a la que acompaña el buque hospital del Instituto Social de la Marina, Remolcagure-Bat, partió hacia los caladeros de las Azores para participar en la costera del bonito que se prolongará hasta el mes de octubre. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha autorizado este año a 489 barcos gallegos, asturianos, cántabros y vascos a pescar el atún blanco en el Atlántico. A ellos se unirán medio centenar de pesqueros franceses, irlandeses e ingleses. La flota española faena con anzuelo en las modalidades de currican o cebo vivo, mientras que los europeos lo hacen por el sistema de volantas prohibido por la Unión Europea, lo que suele generar enfrentamientos entre ambas flotas. Para evitarlos navegarán, en los barcos, inspectores de la Comunidad. Es deseo general que en esta costera se repita la tranquilidad de la pasada campaña. En este sentido el Conselleiro de Pesca de la Xunta de Galicia, Xoan Caamaño, afirmó, en el transcurso de los actos de despedida de la flota bonitera, que "a las volantas ya les queda poca vida".

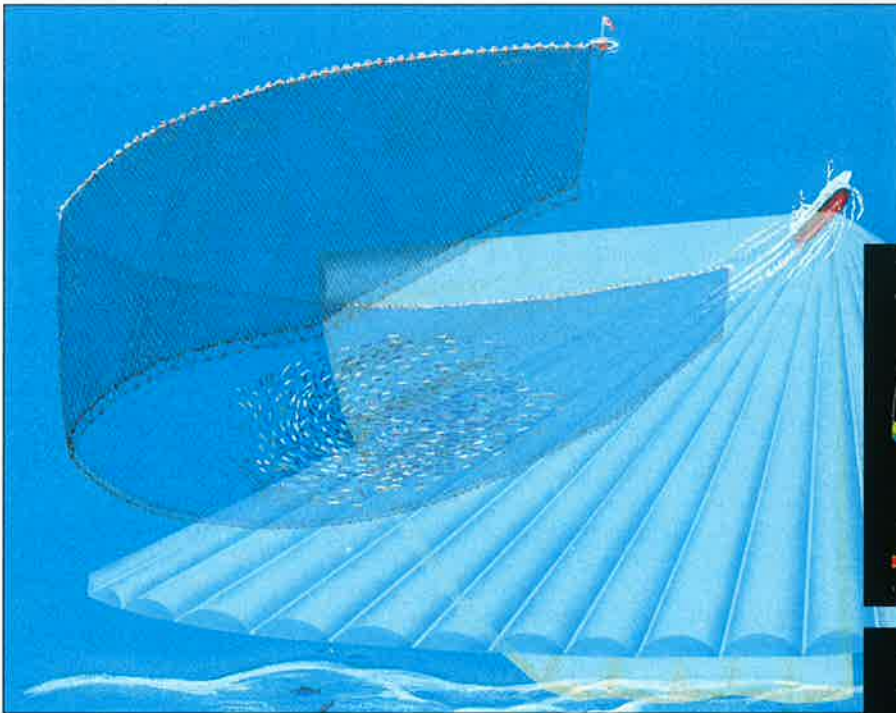
Ya en otro orden de cosas, el Instituto Social de la Marina ha hecho una serie de recomendaciones a la flota bonitera entre las que figuran la conveniencia de llevar el botiquín a bordo con la dotación necesaria, realizar el reconocimiento previo al embarque, llevar la guía sanitaria a bordo así como las claves para saber realizar una consulta radiométrica correctamente y cuidar las condiciones higiénicas de los buques tanto en lo referente a los aseos como a depósitos de agua y alimentos. ■

Concha Hernández Carazo.

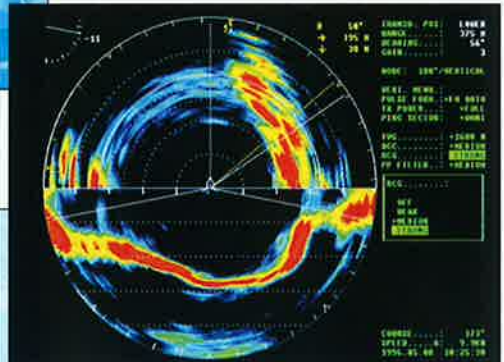
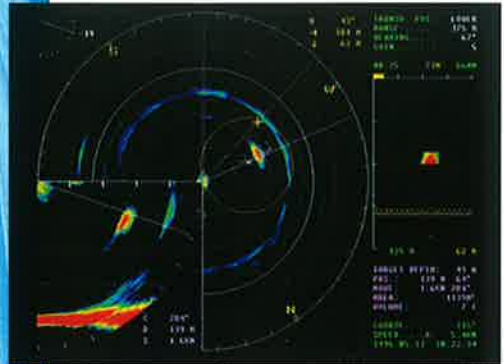


Simrad SD 570

Sonar omnidireccional con función de ecosonda multihaz. Alto rendimiento en barcos de cerco y arrastreros.



- Inclinación electrónicamente desde +10° a -90°
- 256 transmisores y receptores
- Estabilización del haz electrónico



Datos de captura:
Velocidad y dirección del cardumen.
Posición prevista del cardumen en x minutos.
Área de cardumen en m².
Peso del cardumen en toneladas.

Para más información, contacte con su distribuidor más cercano o con nosotros directamente: Simrad Spain S.L. (96) 685 23 02 o por fax (96) 685 23 04

WORLDWIDE MANUFACTURER OF MARINE ELECTRONICS

SIMRAD
A KONGSBERG Company

EL LEMA DE

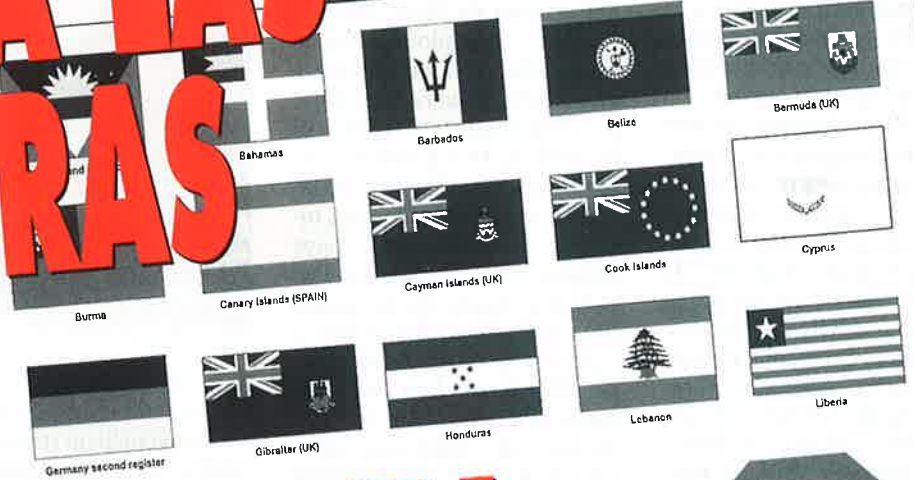
LA CAMPAÑA FUE

"POR UN TRABAJO DIGNO"

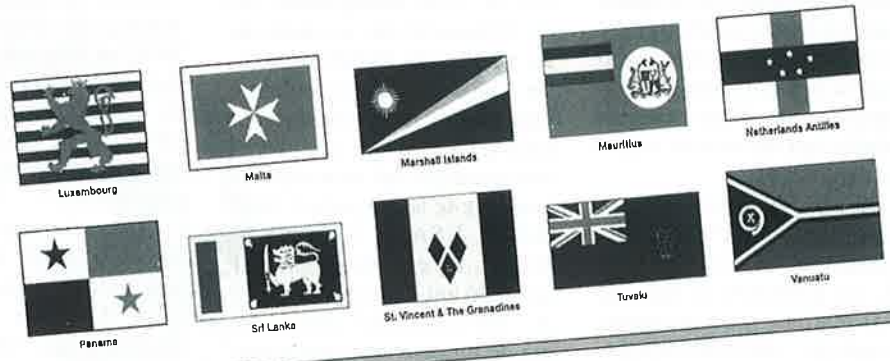
**La Federación Internacional
de Transportes**



CONTRA LAS BANDERAS DE CONVENIENCIA



Veintiún puertos de diferentes países del continente europeo fueron el escenario en el que la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) organizó una semana de acción - del 12 al 16 de mayo- contra los Buques de Bandera de Conveniencia, y Segundos Registros. La principal finalidad fue alcanzar acuerdos laborales con aquellos barcos que no tuvieran ningún convenio con los sindicatos a nivel nacional; el objetivo de poner fin a esta falta de regulación laboral que caracteriza a los barcos con banderas de conveniencia es según ITF la protección de los derechos de los trabajadores, que en muchos casos no reciben ningún tipo de salario. De los 570 barcos



visitados, se firmaron 90 convenios de ITF, se mejoraron las condiciones de empleo de 1.500 marinos, y se logró recuperar más de 2 millones de dólares USA por impago de salarios. En España los sindicatos afiliados a la ITF -UGT, CC.OO. y ELA-STV-respaldaron esta acción, siendo UGT la encargada de la coordinación en nuestro país.



en huelga por impago de salarios, finalmente consiguieron que se les pagara, y fueron repatriados a su país; también se puso en huelga de hambre un barco rumano en Malta por deudas salariales por un valor de 40.000 dólares, (lo que equivale a cinco meses sin cobrar).

En España se repatriaron a ochenta y siete tripulantes, y se recuperaron 300.000 dólares.

Entre una de las intervenciones más importantes ha sido la del crucero de lujo "The Esmerald", atracado en Palma de Mallorca, con Bandera de Conveniencia de Chipre e inspeccionado por el SLMM.CC.OO. Este barco tenía tripulantes filipinos, indonesios, egipcios, búlgaros, rumanos y hondureños, éstos últimos (20 tripulantes) han sido los únicos en denunciar los continuos malos tratos y vejaciones. *"Los tripulantes de Honduras han sido los únicos en denunciar las condiciones de semi-exclavitud en las que se encontraban; amenazas, agresiones físicas, falta de comida, así como las condiciones de habitabilidad en el barco"*, asegura Ramón Mille Galán, coordinador de la campaña de ITF en el SLMM-CC.OO. Mille Galán afirma que los horarios de estos trabajadores era de 17 horas al día, a cambio de un sueldo de 35.000 pesetas. Se logró que los tripulantes hondureños fueran repatriados a sus países, gastos que corrieron a cargo del armador del buque, y se les pagarán 13.000 dólares USA en concepto de atrasos. En esta dirección, ITF ha dado un plazo al armador de "The Esmerald" para la firma de un convenio que termine con la explotación de los tripulantes de estos buques.

Ramón Mille, coordinador de la campaña de ITF en el SLMM-CC.OO., ha anunciado la intención de este sindi-



cato de seguir esta campaña contra los buques de Bandera de Conveniencia (también llamados Registros Abiertos), y convertirla en una actividad constante a lo largo de todo el año con el fin de *"terminar con las condiciones de miseria y esclavitud de los buques con Bandera de Conveniencia"*, dice Mille.

En opinión del SLMM-CC.OO., la valoración de esta semana de acción contra los BDC ha sido muy positiva, reflejándose la creciente pérdida de pabellones nacionales en la UE, y el constante aumento de las Banderas de Conveniencias (BDC).

El secretario general adjunto de la ITF, Mark Dickinson, calificó la semana de acción de éxito fantástico y anunció que volverá a repetirse más adelante (ITF está preparando una semana similar para finales de 1997 en la región de Asia-Pacífico). Para Dickinson, el sistema de Banderas de Conveniencia (o tam-

bién conocido como Registros Abiertos) permite a los armadores evadir la normativa de seguridad y la del medio ambiente. Añadió que aquellos armadores que pagan unos salarios decentes a su tripulación no tenían nada que temer de esta campaña de la ITF.

Los sindicatos europeos de ITF, tras esta campaña, han sacado la conclusión de la existencia de una nefasta política marítima europea, y la necesidad de que se asuma el cambio de forma que se comience a luchar contra las Banderas de Conveniencia, y se creen políticas que solucionen la constante desregularización del sector marítimo, y poner punto y final al "Dumping social". El SLMM-CC.OO. ha calificado esta campaña como el preludio de una próxima campaña a nivel mundial contra las Banderas de Conveniencia (BDC), y en nuestro país ha servido a los sindicatos españoles para consolidar a partir de ahora inspecciones



en las BDC (o Registros Abiertos).

Uno de los más importantes problemas con el que se enfrentan los marinos es el abandono de los buques que se producen, con lo que esto significa para ellos. Desde julio de 1996 a marzo de 1997 se han abandonado 54 buques, dejando sin empleo a cientos de marinos. Desde julio de 1995 hasta marzo de este año los barcos abandonados fueron 119, de los que 62 buques tenían bandera de Panamá. El secretario general adjunto de la ITF, Mark Dickinson, dijo que *"es un escándalo que tantos marinos sean abandonados cada año. Estas prácticas reducen a los marinos al rol de esclavos dependiendo de los armadores, gobiernos, y agencias de contratación las que deberían tomar responsabilidades"*.

Dickinson dijo en la Organización Marítima Internacional (OMI), donde se está debatiendo la cuestión de

Uno de los graves problemas a los que se enfrentan los marinos es el abandono de estos buques, por lo que en la OMI se está debatiendo el contemplar seguros obligatorios a todos los barcos para proteger a la tripulación (dice ITF).

seguros obligatorios en todos los barcos, que debe asegurarse que todos los marinos abandonados queden protegidos y que los armadores no puedan evitar sus responsabilidades.

Uno de los mayores avances que se obtuvieron durante esta campaña de acción de ITF fue que un Tribunal de Hamburgo, el 15 de mayo, no aceptó la demanda de la Compañía estibadora Hansa en la que denunciaba a los "dockers" alemanes por negarse a trabajar en un barco con bandera de conveniencia, y declaró el boicot a estos buques como una acción legal, lo que supuso un gran éxito para el sindicato alemán OTV. A lo largo de toda la semana se firmaron en los puertos alemanes 25 acuerdos de ITF.

Para el coordinador de la ITF en España, Miguel Coronado, la semana ha sido muy fructífera. *"Prendemos evitar que los armadores no eludan a los sindicatos, y esperamos que tarde o temprano*

que las normas mínimas de la ITF estén implantadas en todo el mundo, no sólo para beneficio de los tripulantes, sino también de los "buenos armadores". Coronado asegura que el beneficio será para todo el mundo porque se trata de eliminar buques subestándar de nuestras aguas que continuamente ponen en peligro no sólo la vida de sus tripulantes, sino también el medio ambiente. Además, destacó lo que significa para un país eminentemente turístico como España las consecuencias que puede acarrear una marea negra o una contaminación.

Por su parte, desde la Federación Internacional de Armadores (ISF), que federa armadores de todo el mundo, se criticó con dureza la campaña de ITF, señalando que parecía una campaña diseñada para torpedear los esfuerzos para trabajar juntos hacia una causa común.

El sindicato vasco ELASTV no pone en duda la existencia de "buenos" armadores que se preocupan de que sus trabajadores disfruten de condiciones dignas a su trabajo, pagándoles salarios justos, y que cumplen todas las normativas internacionales por el perfecto mantenimiento del buque, que se preocupan de la formación de sus tripulantes y que, además, soportan la "competencia desleal" de muchos de sus federados a los cuales parece defender a ultranza la ISF. Desde ELASTV aseguran que en los últimos meses los asociados de la ISF abandonaron 119 buques - ocho de ellos en España- con más de 800 tripulantes a bordo sin haber pagado, ni a sus trabajadores ni a sus consignatarios, ni a sus provisionistas...

Por un trabajo digno

El objetivo principal de esta campaña de acción contra los buques con Bandera de Conveniencia ha sido conseguir que la tripulación dispon-



ga de una regulación laboral que proteja los derechos de los trabajadores. Para ello se han movilizado todos los líderes y sindicalistas de los principales sindicatos de Marinos y Portuarios europeos, que coordinaron sus actuaciones con los Inspectores de ITF.

Otros objetivos perseguidos por las organizaciones convocantes fueron:

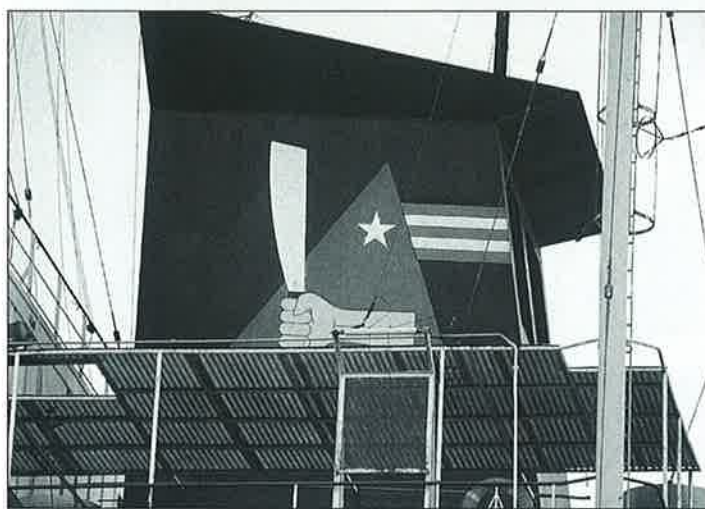
- Resaltar la creciente cooperación mutua, apoyo y solidaridad entre los Sindicatos de Marinos y Portuarios.

- Demostrar a los armadores y fletadores de los buques de los riesgos que corren si intentan eludir a los sindicatos y se niegan a adoptar los estándares mínimos de la ITF, en cuanto a condiciones económicas, laborales y de seguridad se refiere.

- Esta acción resaltó la Campaña de la ITF sobre la Manipulación de Cargas que lucha contra los intentos de los armadores para que los Marinos hagan el trabajo realizado tradicionalmente por los portuarios, y por último, los sindicatos de Europa desean demostrar su capacidad para la acción internacional coordinada para defender los intereses de Marinos y Portuarios.

Campaña en España

UGT Mar ha coordinado esta campaña en España, movilizándolo a un equipo de 20



sindicalistas marinos que realizaron más de 100 inspecciones entre los puertos de Marín, Vigo, Villagarcía, Pobra do Caramiñal, Santa Eugenia de Ribeira, La Coruña, Ferrol, A Vilés, Gijón, Santander, Bilbao, Pasajes, Barcelona, Valencia, Sagunto, Alicante, Algeciras, Cádiz y Las Palmas.

Entre las peculiaridades a destacar está el hecho de que los oficiales son mayoritariamente españoles, alemanes, croatas, belgas, holandeses, rusos, cubanos, griegos y peruanos. Por su parte, los subalternos son mayoritariamente polacos, filipinos, croatas, ucranianos, eslovenos, hondureños, chilenos, peruanos, cubanos, egipcios, pakistaníes, cabo verdianos, sirios, rumanos, cameruneses, ghaneses, indúes y kubitíes.

Entre los principales problemas que ha detectado el sindicato UGT cabe destacar el impago salarial a siete buques con problemas de pago, uno embargado, y otro en huelga. El resultado ha sido la recuperación de unas deudas con la tripulación por valor de 260.000 dólares; se han investigado a dos buques por cuestiones de droga; se ha realizado 110 repatriaciones, y en seguridad se inspeccionaron cuatro buques por inspectores MOU (Memorándum de París).

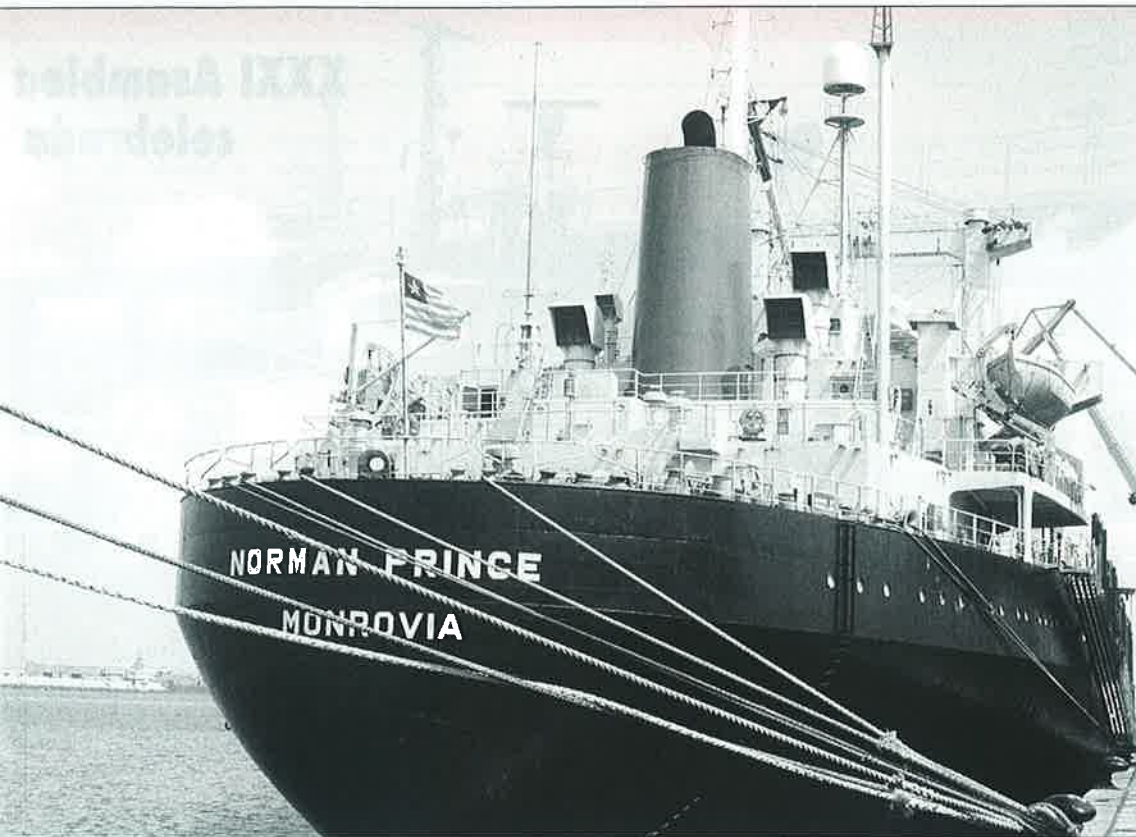
Respecto a los buques del Registro Especial de Canarias (Segundo Registro) se firmaron seis convenios TCC (coste total tripulación) con la Naviera peninsulares, y uno con la naviera Murueta. El convenio TCC (Total crew tripula-

tion-coste total tripulación), equivalente al 61% del estándar, es el acuerdo mínimo que contempla la ITF. A este respecto, cabe señalar que la situación laboral de los oficiales es muy buena, contemplándose unas condiciones superiores al TCC. Fuentes de ITF han señalado a esta revista que para el 1 de enero de 1998 se incrementará el TCC en un 10%, y así progresivamente hasta alcanzar el estándar.

Una campaña anunciada

Tras la campaña contra los barcos con bandera de conveniencia organizada por ITF a primeros de junio de 1996 en el noreste de Europa, el coordinador de ITF en España manifestó a la revista MAR la intención de ITF de realizar otra semana de acción en el Mediterráneo. El objetivo de estas acciones es paralizar a aquellos barcos con bandera de conveniencia que paren en los puertos mencionados para que cumplan las mínimas condiciones socio-económicas y laborales exigidas por la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF), y que los tripulantes de estos barcos tengan salarios a nivel europeo.

Aproximadamente una cuarta parte de los buques con Bandera de Conveniencia tienen acuerdos con ITF me-



diente la expedición del certificado azul, por el que actualmente se protege a 70.000 marinos. El certificado azul es un documento que expide la Federación Internacional de trabajadores del transporte que garantiza el cumplimiento por parte del barco de las tablas salariales mínimas (TCC) marcadas por ITF, las normas de seguridad cumplen los convenios internacionales, y los seguros de los tripulantes cumplen los mínimos exigidos por ITF (seguros por accidente, muerte, incapacidad).

Este certificado azul cuesta al armador 299 dólares por tripulante al año (aproximadamente unas 42.000 pesetas al año), y va dirigido al Fondo Social del Marino de ITF, fondo cuyo objetivo es pagar a los inspectores de ITF, a los abogados, pagar las repatriaciones en caso de que el armador se niegue a cubrir esos gastos, mantenimiento de las tripulaciones en hoteles, etc.

Por su parte, el director de la Asociación de Navieros españoles (ANAVE), Manuel

Casi 50 años contra las condiciones laborales en las Banderas de Conveniencia

La Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) es una organización mundial independiente y autónoma que tiene afiliados a más de 400 Sindicatos de Transportes de más de 100 países, con un total de cinco millones de trabajadores. Los sindicatos españoles afiliados a ITF, fundada hace más de 100 años (1896), son ELA-STV, CC.OO. y UGT.

Desde 1948 esta federación tiene en marcha una constante campaña contra los buques de Bandera de Conveniencia con la finalidad clave de la eventual erradicación del sistema de Banderas de Conveniencia y el establecimiento de estándares internacionales mínimos en los buques de Bandera de Conveniencia. ITF es la única organización sindical internacional que ejerce influencia directa en cuanto a los salarios y condiciones de trabajo de los marinos que trabajan en los buques de bandera de conveniencia (BDC).

Junto a su batalla contra las Banderas de Conveniencia, tiene como objetivos prioritarios promover a nivel mundial el respeto a los derechos humanos y sindicales; trabajar por la paz fundada en la justicia social y el progreso económico; ayudar a las organizaciones sindicales a defender los intereses de sus miembros; brindar a sus afiliados sus servicios de información e investigación; y ayudar a los trabajadores del transporte en dificultad.

I.O.

Carlier, declaró a la revista MAR que durante esta semana de acción contra los buques de Bandera de Conveniencia no se detectó ninguna anomalía en los buques que las empresas españolas tienen en las BDC o Registros Abiertos. Carlier mostró su preocupación respecto a los auténticos objetivos que persigue la ITF al realizar este tipo de campañas contra las Banderas de Conveniencia. En su opinión considera que, *"el único interés que busca la ITF no es tan sólo la vigilancia de las condiciones laborales de los tripulantes"*.

Posición de Anave

El director de Anave, Manuel Carlier, subrayó que en cuanto tuvieron noticias de esta campaña de acción contra los buques de bandera de conveniencia se puso en contacto con los sindicatos españoles, quienes le expresaron su interés por una contratación laboral aceptable, sin dar demasiada importancia al Certificado azul (blue ticket). Sin embargo, aseguró que el interés de ITF no queda siempre claro que sea únicamente la vigilancia de las condiciones salariales, sino que apuntó hacia el certificado azul, como una fuente de ingresos por la que cobran un dinero (299 dólares por tripulante/año).

En este sentido, Carlier afirmó que las empresas navieras y los sindicatos son conscientes de que o se reducen las diferencias entre salarios netos existentes en los diferentes Registros Abiertos (BDC) o el futuro del Registro Especial de Buques de Canarias es muy complicado. *"Es evidente que es precisa una mayor flexibilización en las condiciones laborales del Segundo Registro o el trabajo de los marinos en el futuro próximo es muy pesimista"*, concluyó Carlier, director de Anave. ■

Inés Otero.



**XXXI Asamblea e
celebrada e**

LOS PRÁCTICOS EUROPEOS POR LA SEGURIDAD EN LOS PUERTOS

"El tráfico de buques por aguas europeas crecerá de forma considerable en los próximos años, debido en gran medida a las políticas de la Comisión Europea en favor del intercambio de mercancías a través de la navegación de cabotaje". Bajo esta

premisas se reunió la XXXI Asamblea de la Asociación de Prácticos Europeos (EMPA), del 21 al 23 de mayo en Barcelona, reuniendo a más de 150 delegados de los 16 países miembros. En Barcelona, principal puerto del sur de Europa en cuanto al tráfico de mercancías, se habló de la necesidad de reforzar la seguridad en la navegación marítima y la protección del medio ambiente, para lo que se tomó como punto de referencia los graves accidentes marítimos ocurridos en los últimos años en Europa. Como peligros que amenazan a la profesión de prácticos de puertos destacaron la amenaza que supone el seguie

ual de la EMPA Barcelona



limitando las exigencias del practica obligatorio en algunos puertos europeos, y la sustitución de los prácticos como profesionales independientes por empresas privadas. Este es el caso de España desde la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de noviembre de 1992. A este respecto, la Dirección General de Transporte de la Comisión Europea se ha pronunciado a favor de la utilización obligatoria de los prácticos en su papel de garantes de la seguridad marítima, asegurando que no se puede hablar de monopolio, puesto que no vulnera los principios del Tratado de la UE.

EN el XXXI Congreso anual de la Asociación de Prácticos de Puerto de Europa (EMPA) se definió como el principal objetivo de los prácticos de puertos el de potenciar la seguridad marítima. Es importante destacar que las políticas de la Comisión Europea en favor del intercambio de mercancías a través de la navegación de cabotaje (Short Sea Shipping), provocarán un fuerte incremento del tráfico de buques por aguas europeas en los próximos años, lo que significará un gran aumento en el peso económico de estas regiones marítimas europeas. Los congresistas coincidieron en la necesidad de reforzar la seguridad en la navegación marítima, y la protección del medio ambiente.

Entre los requerimientos de la EMPA se distinguieron dos tipos:

Requerimientos de seguridad y requerimientos de eficacia. Respecto a los primeros, destacaron la necesidad de ampliar las áreas de practica y puesta en marcha

del practica para aguas profundas; aplicación del practica obligatorio en aguas profundas para buques que transporten petróleo o mercancías peligrosas o contaminantes para evitar la posibilidad de que estos barcos puedan entrar en puerto sin el concurso de un práctico; las condiciones para la exención del practica obligatorio deberán armonizarse en toda Europa, y deberán limitarse en el tiempo y en las zonas de puerto, rías o bahías; utilización de helicópteros y lanchas rápidas para el acceso del práctico a los buques, permitiendo de esta forma acortar las maniobras de entrada y salida de los buques en los puertos; coordinación de los prácticos con los sistemas de ordenamiento del tráfico marítimo VTS. Los prácticos deberán ser el nexo entre el capitán del buque y el centro de ordenamiento del tráfico en cada puerto; la EMPA considera imprescindible potenciar el practica no sólo en zonas costeras sino también en mar abierto (aguas profundas) en especial en el Canal de la Man-

cha, Mar Báltico, y mar del Norte; el practica desde tierra a través de la radio no debe sustituir al practica realizado con un práctico a bordo de los buques. Para la EMPA este servicio debe realizarse de forma conjunta con el práctico de a bordo; los prácticos deben iniciar su carrera con buques de pequeño tonelaje y dimensión. Los simuladores de puerto y navegación deben potenciarse en el período de aprendizaje; por último, la EMPA considera que los capitanes de los buques deben informar a los prácticos de las particularidades de los buques, mientras que el práctico deberá informar al capitán sobre las peculiaridades de cada puerto.

En cuanto a los requerimientos de eficacia, los prácticos están implicados directamente en la gestión del servicio de practica de cada puerto. Estos servicios deberán disfrutar de total autonomía de gestión siempre bajo el cumplimiento de las normas de seguridad establecidas por la Autoridad Marítima y las relaciones necesarias con la Autoridad Portuaria.

La Federación de prácticos de Puerto de España presentó un informe en el que expresan sus reticencias ante los cambios legislativos que afectan al sector.

El Libro Verde, que está redactando la Unión Europea, contemplará aspectos relacionados con el practicaaje, y destacará su carácter de servicio público, según el jefe de la Unidad de Seguridad Marítima de la Dirección General VII (Transportes), Roberto Salvarani.

El grupo parlamentario vasco (PNV) y Coalición Canaria han presentado enmiendas a la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992, que se está modificando, respecto a las competencias en el practicaaje



En segundo lugar, las exigencias para el practicaaje obligatorio deben armonizarse entre todos los puertos de Europa. De esta forma se puede evitar la distorsión en la competencia entre puertos. Cualquier recorte del nivel de exigencia de practicaaje debería ser supervisado por una comisión técnica de cada puerto con participación de las corporaciones de prácticos.

A dicha Asamblea acudió el jefe de la Unidad de Seguridad Marítima de la Dirección General VII (transportes), Roberto Salvarani, quién destacó la importancia de la participación de los prácticos en los procedimientos que pongan en práctica las autoridades estatales encargadas del control de los puertos. Salvarani afirmó que la Unión Europea está

redactando un Libro Verde, donde se incluirán aspectos relacionados con los servicios portuarios, también el practicaaje, y aseguró que el informe destacará el papel de servicio público que tienen los prácticos.

Prácticos de España y la UE

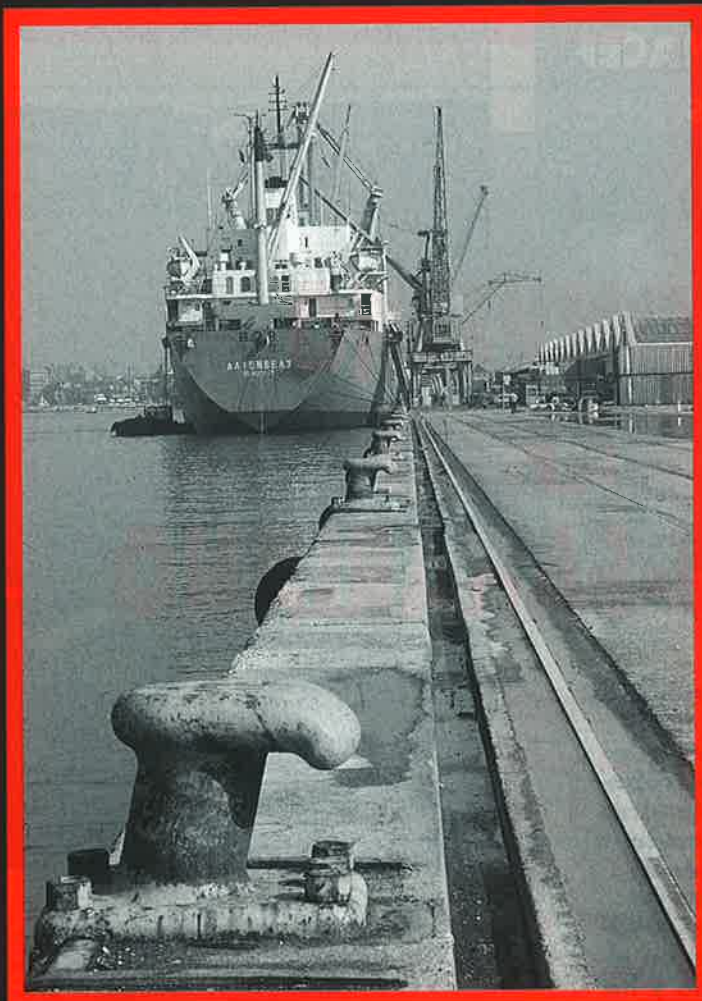
Durante este Congreso, la Federación de prácticos de Puerto de España presentó un informe en el que expresaban sus preocupaciones ante los cambios legislativos que afectan al sector.

Hasta la Ley de puertos del Estado y de la Marina Mercante, de 24 de noviembre de 1992, el servicio de practicaaje se ha venido configurando, con arreglo al Reglamento general del servicio de practicaaje de 1958, como un auténtico servicio público, prestado a través de los Prácticos de Puerto, con una situación equiparable a la de los funcionarios, por arancel, seleccionados y sometidos a

la tutela, primero del Ministerio de Marina y, después, de la Dirección General de la Marina Mercante. El servicio que se prestaba a través de las corporaciones de Prácticos de cada puerto, estaba organizado por la Administración tutelante, bajo el prisma de la Seguridad Marítima e incardinado, físicamente en el Puerto correspondiente.

Con la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, de noviembre de 1992, se alteró sustancialmente este modelo, pasando a considerar el servicio de practicaje como uno más de los que se prestan en el Puerto, sin considerarlo como servicio público y dejando muy reducidos los planteamientos de seguridad, al incidirse de manera primordial en el contenido económico. El modelo configurado se basa en una partición de competencias sobre el servicio de practicaje entre la autoridad portuaria y la marítima, lo que para la Federación de prácticos de puertos de España supone *"una disfuncionalidad en el correcto funcionamiento del mismo"*.

El plazo de presentación de enmiendas en relación con la modificación de la Ley de Puertos del Estado y de Marina Mercante ha finalizado recientemente. Las únicas enmiendas presentadas han sido las del grupo parlamentario Vasco (PNV) y de Coalición Canaria, donde exponen que las Comunidades Autónomas con competencia en seguridad pública deben asumir todos los aspectos de la seguridad en el mar que se ciñan a sus puertos, con la salvedad de que, en lo que se refiere al salvamento marítimo, su ámbito de actuación es el estatutariamente determinado (en el caso del País Vasco, las aguas territoriales del Estado correspondiente a su litoral). En dichas enmiendas se contempla el hecho de que compete a las Comuni-



La EMPA: Federación de prácticos de puerto de Europa

La EMPA es una asociación de ámbito europeo en la que están integrados más de 5.000 prácticos de los países miembros de la Unión Europea (Alemania, Bélgica, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Gran Bretaña, Grecia, Holanda, Italia, Portugal y Suecia) y otros Estados como Rusia, Bulgaria, Noruega y Polonia. En la actualidad, han pedido su ingreso algunas naciones de Europa del Este como Croacia y Estonia.

Los prácticos o "maritime pilots", como son conocidos internacionalmente, son los capitanes de barco encargados de dirigir las maniobras de aproximación y salida de los barcos a los puertos. Su labor en la seguridad portuaria es fundamental, ya que son conocedores de las dificultades que entraña la labor de navegación de los buques en cada puerto, bahía o ría. El práctico actúa junto con el capitán del buque, asesorándole, pero es el auténtico experto conocedor de cada puerto al que está adscrito. Los prácticos son marinos civiles y hasta el momento desarrollan sus labores como profesionales libres. ■

dades Autónomas la gestión de la seguridad del tráfico marítimo y la contaminación del medio marino. Señalan que se trata de preservar la competencia autonómica sobre esta clase de espacios portuarios que en nada inciden en el criterio más determinante para la clasificación de un puerto como de interés general: su actividad comercial. Por último, en las enmiendas se habla de la obligatoriedad de contratar el servicio con la Corporación, pero que eso no determina que no se pueda contratar el servicio con otras empresas.

Para la Federación de prácticos de puertos de España, el servicio debe configurarse como un servicio público prestado por profesionales libres en el ejercicio de su profesión, y agrupados en corporaciones bajo la dependencia de la Administración marítima. Esta postura fue avalada por la EMPA en su XXXI Asamblea, donde manifestaron su preocupación ante algunas administraciones nacionales que en los últimos años han permitido cambios en la organización del practicaje en detrimento de los principios de servicio público.

El jefe de la Unidad de Seguridad Marítima de la Dirección General VII (Transportes), Roberto Salvarani, que estuvo en la Asamblea de la EMPA, destacó la importancia de la participación de los prácticos en los procedimientos que pongan en práctica las autoridades estatales encargadas del control de los puertos. También hizo referencia al Libro Verde que la Unión Europea está redactando, documento éste que incluirá aspectos relacionados con los servicios portuarios, y también el practicaje. El informe destacará -según Salvarani- el papel de servicio público que tienen los prácticos. ■

I. Otero

Inés Otero

**Suscrito por ANAGEF
y los sindicatos
mayoritarios**

DIFÍCIL CONVENIO PARA EL BANCO CANARIO-SAHARIANO

La patronal Anacef y los sindicatos Comisiones Obreras y UGT han suscrito el convenio colectivo que regulará las condiciones de trabajo de los arrastreros congeladores que operan en el banco canario-sahariano. Las negociaciones se han realizado sobre el pacto de eficacia limitada suscrito en 1993 con UGT. La CIG se descolgó en el último momento del acuerdo y ha dirigido duras acusaciones a los dos sindicatos firmantes.

La eliminación de la categoría de aprendices, la creación de las figuras de delegados de prevención y los Comités de Seguridad y Salud Laboral y la percepción del salario garantizado, establecido en 86.070 pesetas, para los trabajadores pendientes de embarque, son las novedades más destacadas recogidas en el convenio. Se amplía también la cobertura de prestaciones sociales por accidentes de trabajo, ya que los armadores se comprometen a suscribir un seguro de accidentes complementario por una cuantía de 2,5 millones en caso de muerte y de 3 millones para invalidez permanente. El salario garantizado se actualizará según el IPC anual durante la vigencia del convenio.

El convenio establece una subida del 0,6% al 0,8% en la participación porcentual sobre

el importe bruto de las capturas para el marmitón y mantiene la participación porcentual para el resto de categorías, a pesar de la pretensión de Anacef de rebajar en 0,25% el porcentaje del patrón de costa. Se incrementan en 1.000 pesetas las dietas por desplazamiento en territorio nacional, que se establecen en 6.500 pesetas/día cuando el trabajador pernocta fuera del domicilio y 4.000 pesetas sin pernoctar. En territorio extranjero el importe de la dieta es del 300% sobre la anterior. La pagas extras anuales serán de 99.945 pesetas cada una y el día de descanso no disfrutado se abonará a razón de 3.887 pesetas/día.

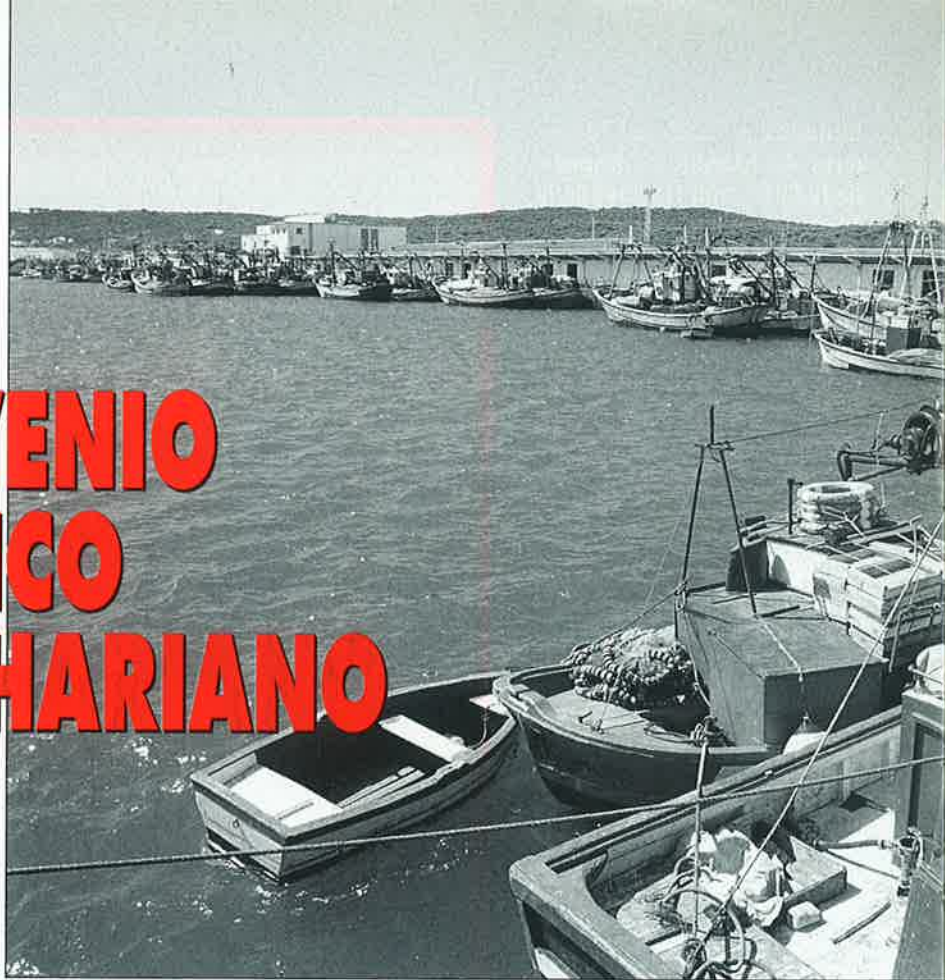
El acuerdo, que contiene además la normativa de la Ordenanza Laboral que había sido derogada, entró en vigor el pasado 8 de mayo y tiene vigencia hasta el 31 de julio del 2001, si-

guiendo el período de vigencia de los acuerdos de pesca con Marruecos y Mauritania. Aunque, en sentido estricto, el convenio vincula a la flota pesquera de la Asociación Nacional de Armadores de Buques Congeladores de Cefalópodos (OPP 43), sus normas pueden ser de aplicación a los buques congeladores abanderados en España, que realicen su actividad en el Océano Atlántico, entre el paralelo 28º 44' Norte y la desembocadura del río Senegal. En consecuencia, podrían acogerse a su eficacia parte de la flota de Cádiz que opera también en aquellas aguas. La flota de Anacef agrupa a unos 135 barcos con un censo de unos 2.300 trabajadores.

Acuerdo difícil

La conclusión de un convenio para el banco canario-sahariano ha sido una empresa proverbialmente difícil, no sólo por el alejamiento de posiciones entre la patronal y los sindicatos, sino por las diferencias entre las mismas centrales sindicales. De hecho, el único referente hasta el momento es el

pacto de eficacia limitada suscrito en octubre de 1993 por Anacef y UGT, después de un dilatado proceso de negociación del que, en el último momento se descolgaron CC.OO. y la Confederación Intersindical Galega. La ausencia de elecciones sindicales en la flota que opera en el banco canario-sahariano tampoco contribuye a facilitar la interlocución sindical. A la hora de la negociación han venido participando en términos de igualdad los dos sindicatos con representación mayoritaria en el ámbito nacional, CC.OO. y UGT, y la CIG por su implantación en el ámbito autonómico gallego, de donde proceden el 80% de los trabajadores de la flota del banco canario. En esta oportunidad ha sido la CIG quien se ha descolgado de la negociación en el último momento, dirigiendo graves acusaciones de connivencia con la patronal a los dos sindicatos firmantes. Jesús Cuesta, de CC.OO. y Manuel Souto, de UGT, coincidieron en señalar que Xabier Aboy, que intervino en la mayor parte de la negociación, participó y firmó las actas de ocho de las nueve sesiones





negociadoras por parte de la Confederación Intersindical Galega. En el último momento, añaden, fue sustituido por Manuel Camaño, quien rechazó los acuerdos alcanzados hasta entonces y reclamó comenzar de nuevo el proceso negociador. Esta actitud fue unánimemente criticada por sindicatos y patronal. José Ramón Fontán, gerente de Anacef, acusaba a la CIG de *"vivir de la conflictividad"*. Jesús Cuesta declaraba a MAR que la actuación de CIG *"obedece a problemas internos de la propia organización y no a razones sindicales. Está claro que fuera cual fuera el resultado de la negociación no iba a firmar el convenio"*. En parecidos términos se expresaba Manuel Souto al afirmar que *"la CIG nunca firmaría este convenio ni cualquier otro porque le interesa más mantener el follón en la calle que tratar de regular las relaciones laborales de los trabajadores"*. Xabier Aboy insistía en acusar a los representantes de UGT y CC.OO. de *"pastelear con la patronal"* y justificaba el abandono de la CIG en que el convenio *"no recoge ninguno de los beneficios*

económicos o sociales que pedían los sindicatos, sino lo que ha querido conceder la patronal". Aboy anunciaba la intención del sindicato gallego de impugnar el convenio, que quedaría reducido a un pacto de eficacia limitada. La CIG reclama para sí la representación mayoritariamente en este sector.

La conclusión de las negociaciones fue recibida con protestas por parte de un sector de afectados por el acuerdo que se manifestaron ante las sedes de CC.OO. y UGT. Un grupo de esposas de marineros agredió a la sindicalista Teresa García, en la sede de UGT en Vigo.

Por contra, el convenio ha sido valorado positivamente por las partes negociadoras. Para Fontán se trata de un acuerdo beneficioso para los trabajadores puesto que *"ningún epígrafe empeora las condiciones firmadas en el pacto de eficacia limitada de 1993 y, por el contrario, incorpora mejoras sociales y económicas"*, entre las que destacaba la ampliación de cobertura por accidente. CC.OO. y UGT coinciden en subrayar que, más allá del contenido mismo del convenio, ya es un avance disponer de un marco específico contractual que regule las condiciones de trabajo de forma colectiva. Jesús Cuesta añadía que éste *"mejora substancialmente el acuerdo de eficacia limitada"* firmado en 1993 y destacaba, entre los aspectos más positivos, la creación de la Comisión Central de Salud Laboral, en un sector donde las condiciones de trabajo son particularmente difíciles. Manuel Souto señalaba que se trata de un convenio de mínimos, teniendo en cuenta que todos los trabajadores cobran más de lo que ha sido pactado, pero que garantiza *"la retribución del personal interino o eventual, percibiendo además todos los emolumentos que se reconozcan para el personal fijo. El convenio cumple la función de guardar las primas de pesca mínimas establecidas en él"*. ■

MANUEL SOUTO:

"Es un convenio de mínimos que garantiza la retribución del personal interino o eventual, percibiendo además todos los emolumentos que se reconozcan para el personal fijo".

XABIER ABOY:

"No recoge ninguno de los beneficios económicos o sociales que pedían los sindicatos, sino lo que ha querido conceder la patronal".

JESÚS CUESTA:

"Es un avance disponer de un marco específico contractual que regule las condiciones de trabajo de forma colectiva".

JOSÉ R. FONTÁN:

"Ningún epígrafe empeora las condiciones firmadas en el pacto de eficacia limitada de 1993 y, por el contrario, incorpora mejoras sociales y económicas".

Mery Varona

Financian el diferencial de arancel

LA UE APRUEBA LAS AYUDAS A LOS PRODUCTORES DE CEFALÓPODOS CANARIOS

La Unión Europea ha dado luz verde a las ayudas a los productores de cefalópodos de Canarias previstas para compensar las pérdidas ocasionadas por su condición de región ultraperiférica. La cuantía económica de estas ayudas es de tres millones de ecus al año para el período comprendido entre el 1 de enero de 1996 y el 31 de diciembre de 1997 hasta la entrada en vigor del nuevo Reglamento POSEICAN.



La concesión de estas ayudas supone una medida de gran trascendencia para el sector cefalopodero canario por cuanto garantiza la supervivencia y competitividad de este segmento de la flota. La aportación económica comunitaria financiará el diferencial de arancel que grava las importaciones en Japón de cefalópodos producidos en Canarias, penalizados con un derecho arancelario del 10%. Esta penalización colocaba a la producción cefalopodera canaria en una posición insostenible frente a sus competidores más próximos como Mauritania, con arancel de exportación cero, o Marruecos, con arancel del 5%.

Las ayudas ahora aprobadas venían siendo solicitadas por los productores de cefalópodos desde enero de 1995, para equipararse a las ayudas que ya se contemplan a las producciones de atún, sardina y caballa, cuya finalidad es compensar las pérdidas ocasionadas a las Islas Canarias por la incorporación a la Unión Europea. Según cálculos de la Asociación Nacional de Armadores de Buques Congeladores de Cefalópodos (ANACEF), el diferencial de coste por operar en Canarias es de once millones de pesetas/buque sobre el coste de actuación en la costa peninsular. Por esta razón la Unión Europea establece ayudas en concepto de compensación a las regiones ultraperiféricas, Canarias, las islas Azores, de soberanía portuguesa, y la Guayana francesa.

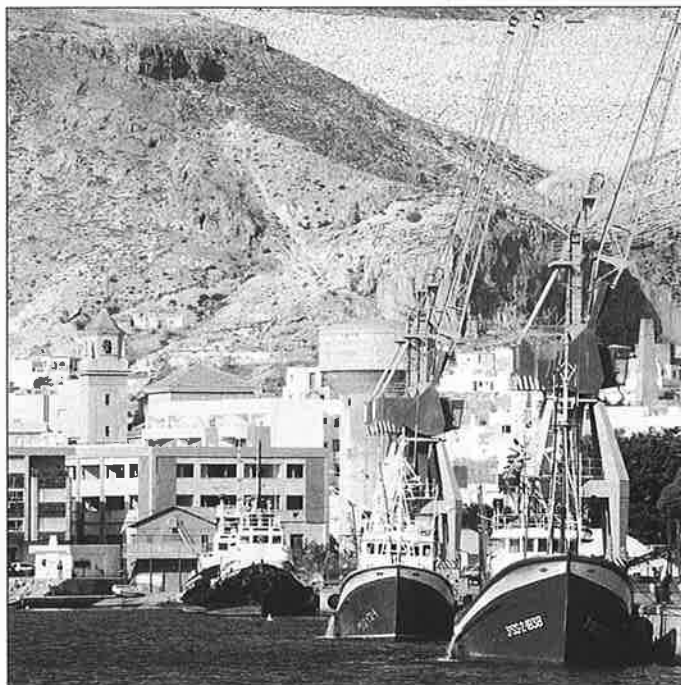
Canarias recibirá tres millones de écus (495 millones de pesetas) para el período comprendido entre el 1 de enero de 1996 y el 31 de diciembre de 1997. En 1998 entrará en vigor el nuevo Reglamento POSEICAN que contempla un tratamiento global a las ayudas al sector pesquero. Se trata de la única ayuda, para mercados pesqueros, con una doble horquilla, tanto en producción (30.000 toneladas), como en volumen de ayuda, que no puede superar el 2,5% del valor de comercialización total.

Comercio exterior

El comercio exterior de cefalópodos mantiene una progresión creciente en los últimos años, tanto en lo que se refiere a

importaciones como a exportaciones. Durante el año 1996 España compró en el exterior 136.241 toneladas por importe de más de 43 mil millones de pesetas. Las exportaciones sumaron 92.299 toneladas por valor de más de 34 mil millones. En 1994 se importaron 108.408 toneladas y se exportaron 75.025 por valor de 34.748 y 30.348 millones de pesetas, respectivamente. En 1992 las importaciones alcanzaron las 101 mil toneladas, las exportaciones 72 mil y el valor en cada una de las partidas fue de 29.155 y 19.715 millones, respectivamente.

Calamares con 48.227 toneladas, potas illex con 36.941 y sepias con 34.854 toneladas, ocupan las primeras posiciones en las compras al exterior. Calamares, 45.797



toneladas, y pulpo, 27.476 toneladas, fueron las especies más vendidas. En términos generales, España adquiere cefalópodos en terceros países -el 87% del volumen y el 89% del valor- y los vende a países comunitarios -el 71% del volumen y el 55% del valor-.

La evolución de los precios durante el pasado año fue distinta según las especies. De acuerdo con los datos proporcionados por las Organizaciones de Productores, el calamar patagónico, con una caída en volumen del 57%, se apreció en un 30% sobre el valor medio de 1995, el calamar (loligo vulgaris) aumentó el 125% en tonelaje y descendió el 16% en precio; la pota entera congelada descendió el 65% en volumen y permaneció estable en precio, la pota tubo

congelada subió el 20% en volumen y descendió el 19% en precio; el pulpo congelado incrementó el 22% en volumen y precio; la sepia congelada aumentó el 16% en tonelaje y descendió el 7,8% en valor. En lonja los precios de sepia y calamar cayeron el 14 y 8%, respectivamente, mientras que el pulpo se apreciaba el 16% sobre el año anterior. En tonelaje la evolución fue de +224% para el calamar, el +21% para la sepia y el 9,8% para el pulpo.

Paro biológico

La producción cefalopodera canaria se enfrenta, además, a una dura competencia por parte de las flotas de países terceros que operan sin control, como es el caso de la china, que impide la recuperación de los stocks de pulpo y sepia. Anacef añade a estas quejas las consecuencias del paro biológico establecido unilateralmente por Marruecos durante los meses de marzo y abril, que viene a añadirse al que el convenio fijaba para los meses de septiembre y octubre. *"La producción está siendo un desastre porque el paro caprichoso impuesto por Marruecos no responde a criterios científicos ni al resultado de campañas experimentales sino a interés particulares"*, declaraba José Ramón Fontán, gerente de la patronal canaria, quien añade que *"desde que se acordó la renovación del acuerdo, Anacef viene insistiendo que los meses más adecuados para el paro biológico son los de mayo y octubre"*.

Para la Asociación de Armadores de Buques congeladores de Cefalópodos resulta lamentable que la Unión Europea haya aceptado las imposiciones de Marruecos de recortar dos meses de capturas sin reducción de la contrapartida financiera comunitaria. *"Es una falacia que la UE preste atención a Marruecos, que no cumple sus compromisos"*, se lamenta Fontán. *"La consecuencia es que Marruecos ahora se saca nuevos inventos para justificar su error, como limitar el grosor del hilo de las redes. La UE debe exigir el cumplimiento de las obligaciones del convenio y exigir que Marruecos elimine la captura del pulpo con nasa, ya que ahora el mar está infectado de pulperas"*

M.V.

Se establecen los títulos de patrón local de pesca y patrón costero polivalente

REGULADAS LAS TITULACIONES PROFESIONALES EN BUQUES DE PESCA

El Consejo de Ministros ha dado luz verde al Real Decreto en el que se regulan las titulaciones profesionales en la actividad pesquera. La nueva normativa supone de hecho una simplificación y actualización de las titulaciones menores náutico pesqueras, y se traducirá en una mejor y más racional explotación de los recursos pesqueros. Los actuales titulados podrán convalidar sus titulaciones con las reguladas en las nuevas normas.



EL Real Decreto aprobado en el Consejo de Ministros del pasado 9 de mayo regula los niveles mínimos de formación que proporcionen una mejor cualificación profesional de las tripulaciones pesqueras, de acuerdo con los avances tecnológicos acontecidos en el sector pesquero, así como con las recomendaciones emanadas de la Organización Marítima Internacional, del Fondo de Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, de la Organización Internacional del Trabajo y de la Unión Europea.

La normativa impulsada por la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, previo informe del Ministerio de Fomento, actualiza los conocimientos mínimos y requisitos necesarios para la obtención de determinados niveles de habilitación para ejercer la

actividad profesional en buques de pesca, y simplifica las actuales titulaciones menores náutico-pesqueras unificando atribuciones y conocimientos en puente y máquinas, con el objetivo de obtener una mejor y más racional explotación de los recursos pesqueros. Los patrones de Pesca Local, mecánicos de Litoral y patrones de 2ª Clase de Pesca Litoral, titulados al amparo de la normativa anterior, podrán continuar en el ejercicio de sus atribuciones. Las tarjetas profesionales actualmente en vigor tendrán validez hasta que sus titulares alcancen la edad de cincuenta años.

El MAPA establecerá, de acuerdo con el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, las condiciones de equivalencia de los certificados de profesionalidad que pueden expedir las Administraciones laborales en el desarrollo del Plan Nacional de Formación e Inserción Profesional. Por otra

parte, el MAPA y el Ministerio de Educación y Cultura determinarán conjuntamente las equivalencias entre las titulaciones profesionales ahora reguladas y los títulos y certificados académicos expedidos por las Administraciones educativas.

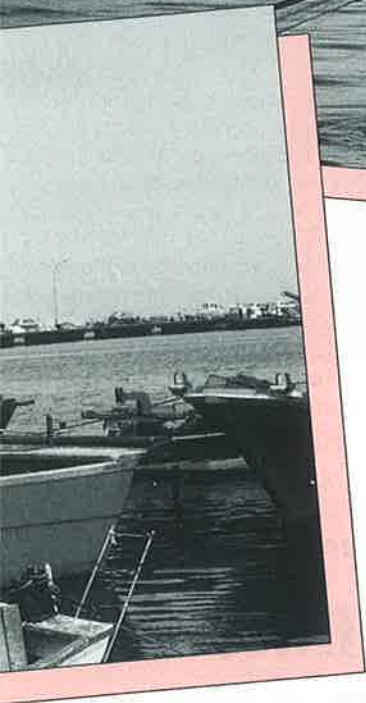
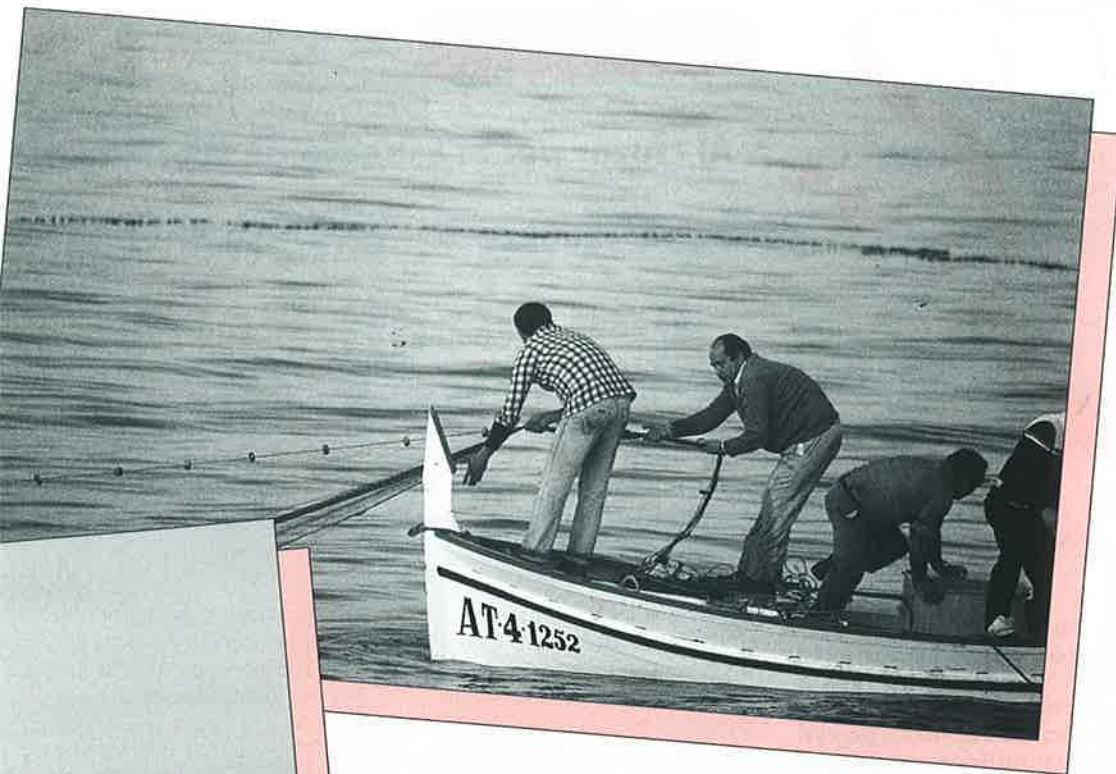
La tarjeta de identidad profesional náutico-pesquera es el documento expedido por la Comunidad Autónoma que acredita la posesión de los conocimientos exigidos para el ejercicio de la profesión a bordo de los buques y las condiciones de embarque requeridas. Las tarjetas tendrán validez hasta que su titular cumpla cincuenta años; a par-

te de esa edad, deberá ser renovada cada cinco años.

Las tarjetas de identidad profesional serán expedidas por los órganos competentes de las Comunidades Autónomas, desde donde se dará traslado de los datos de los titulares de las tarjetas que hubieran expedido al Registro general dependiente de la Secretaría General de Pesca Marítima del MAPA, en el plazo de dos meses desde la fecha de expedición.

Requisitos para titulación

Para acceder a las nuevas titulaciones de patrón local de



Quienes actualmente estén en posesión de la titulación de patrón de pesca local podrán convalidar los módulos de puente y de materias comunes correspondiente a la titulación de patrón local de pesca.

pesca y de patrón costero polivalente es preciso haber cumplido los 18 años y superar las correspondientes pruebas de aptitud sobre los conocimientos teóricos y prácticos. En la preparación teórica, para ambos supuestos se han establecido unos conocimientos específicos para la sección de puente y otro para la de máquinas y un apartado común a puente y máquinas.

En el caso de patrón local de pesca los conocimientos teóricos incluyen formación sobre construcción naval, navegación, oceanografía, legislación pesquera, reglamentos, señales y balizamientos, artes

y aparejos de pesca, biología pesquera y comunicaciones, en lo que se refiere a la sección de puente. El patrón costero polivalente deberá acreditar conocimientos de navegación costera y con radar, sistemas electrónicos, maniobra y gobierno de buques, manipulación de capturas, búsqueda y salvamento, reglamentos para prevenir los abordajes y balizamiento internacional y procedimientos radiotelefónicos.

Una vez superada la prueba de aptitud, se requiere un período de embarque con la finalidad de completar la formación, contado en meses naturales desde la fecha de embarque hasta la de desembarque. El cincuenta por ciento del tiempo embarcado, como mínimo, deberá ser realizado con el buque en actividad. Este período de prácticas obligatorio en el caso de patrón local de pesca será de dieciocho meses, de los cuales al menos seis serán en funciones de guardia de máquinas y seis en funciones de guardia de puente en buques de pesca. Para la titulación de patrón costero polivalente el tiempo de embarque será de veinticuatro meses, doce en la cámara de máquinas y doce en la sección de puente en buques de pesca.

Atribuciones

El patrón es la persona designada por el armador del buque de pesca que ostenta la representación de aquél y ejerce el gobierno y la dirección del buque, acreditando su titulación mediante la tarjeta de identidad profesional náutico-pesquera.

La titulación de patrón lo-

cal de pesca acreditará para el mando en barcos de pesca y auxiliares de acuicultura de hasta 12 metros de eslora y 100 Kw de potencia y a 12 millas de la costa, sobre mar territorial, dentro de la provincia marítima para la que se expide el título, pudiendo desplazarse a los puertos de las provincias colindantes.

El patrón costero polivalente tendrá mando sobre buques pesqueros de hasta 20 metros de eslora y 300 Kw de potencia efectiva de máquina, dedicados a la pesca costera, de litoral o auxiliar de acuicultura y a una distancia de hasta 60 millas de la costa sobre mar territorial. Podrá enrolarse como oficial encargado de la guardia de navegación en buques dedicados a la pesca de litoral y ejercer de segundo de máquinas en buques pesqueros cuya jefatura corresponda a mecánico naval de segunda clase.

Convalidaciones

Quienes actualmente estén en posesión de la titulación de patrón de pesca local podrán convalidar los módulos de puente y de materias comunes correspondiente a la titulación de patrón local de pesca. Quienes posean las titulaciones de patrón de pesca local y de mecánico de litoral conjuntamente, pueden acceder directamente a la titulación de patrón local de pesca.

Los poseedores de titulación de patrón de 2ª clase de pesca litoral convalidan los módulos de puente y de materias comunes correspondientes a la titulación de patrón costero polivalente. Podrán acceder directamente a la titulación de patrón costero polivalente quienes posean conjuntamente las titulaciones de patrón de 2ª clase de pesca de litoral y de mecánico naval de 2ª clase. Finalmente, quienes estén en posesión de la titulación de mecánico de litoral convalidan el módulo de máquinas de la titulación de patrón local de pesca. ■

Mery Varona



Al cruzar por el Estrecho de Gibraltar

Los buques tendrán que identificarse a Tarifa-Tráfico

- En virtud de una normativa de la Organización Marítima Internacional que entró en vigor en Junio

Los más de 78.000 buques que anualmente cruzan por el Estrecho de Gibraltar estarán obligados a identificarse a Tarifa-Tráfico, Centro de Coordinación de Salvamento del Estrecho, en cumplimiento de una resolución de la Organización Marítima Internacional por la que, a primeros de Junio, entró en vigor el Sistema de Notificación Obligatoria para la mejora de la seguridad marítima y protección del medio ambiente.

Según esta resolución, hay cinco puntos en todo el mundo -dos se encuentran en España: Finisterre y Tarifa-, donde los barcos deberán informar a los centros de control en tierra, sobre su situación, rumbo, velocidad, cargamento y otros detalles de su viaje, además de su nombre, distintivo de llamada, número de identificación y último y próximo puerto.

Esta esperada normativa no supondrá un cambio brusco para Tarifa-Tráfico, pues en la actualidad se identifican el 70 por ciento de los barcos que pasan por el Estrecho. además en virtud de un convenio bilateral con Marruecos, Tarifa-Tráfico también era la encargada de controlar a los barcos que pasaban por la zona sur, es decir, en aguas del país alauita.

Según los cálculos realiza-

El proyecto de los armadores triplicaría los puestos de trabajo

Barbate quiere los beneficios de la pesca del atún

EL sector pesquero de Barbate está cansado de que el valor añadido que se deriva de la captura y comercialización del atún rojo, no se quede en la localidad y sólo repercuta sobre Japón, país que se lleva prácticamente todo lo capturado en las almadrabas de Barbate, Zahara de los Atunes y Tarifa, sin que nadie de la zona intervenga en su manipulación ni en su comercialización. Para poner fin a esta situación, los armadores barbateños han presentado un proyecto en la Mancomunidad que podría triplicar los puestos de trabajo actuales que propociona el sector.

Consideran los barbateños -según recoge el diario ABC-, que ha llegado el momento de dejar a un lado la idea tradicional centrada en la actividad extractiva y trabajar por conseguir el valor añadido del producto. Se da la circunstancia de que en Zahara de los Atunes y Barbate, la Junta ha sacado a licitación la explotación de las almadrabas, después de 20 años de concesión. Con este motivo, la organización de productores de Barbate ha presentado un proyecto ante la Mancomunidad de La Janda

que prevé una inversión de más de 1.200 millones de pesetas.

El plan, que se desarrollará en tres fases, contempla no sólo la captura del atún rojo, sino la manufacturación y reproducción de la especie. Es decir, se pretende organizar en la localidad todo el proceso para que el valor añadido de la captura repercuta en el pueblo. El proyecto contempla inversiones para la mejora de la captura del atún en las almadrabas, para el engorde, la reproducción y las técnicas de congelación del mismo, de manera que el pescado pueda ser manufacturado en Barbate. Si todo lo que prevé el proyecto se lleva acabo, se podrían multiplicar por cuatro los puestos de trabajo que el sector pesquero genera en la actualidad.

A continuación, los productores barbateños venderían el atún al mejor postor que, por el momento, es Japón poque en ese país, donde el pescado se come crudo, el atún rojo es muy apreciado y está muy bien cotizado. Sin embargo, les da lo mismo quién lo compre, su única intención el que el trabajo se quede en Barbate. ■

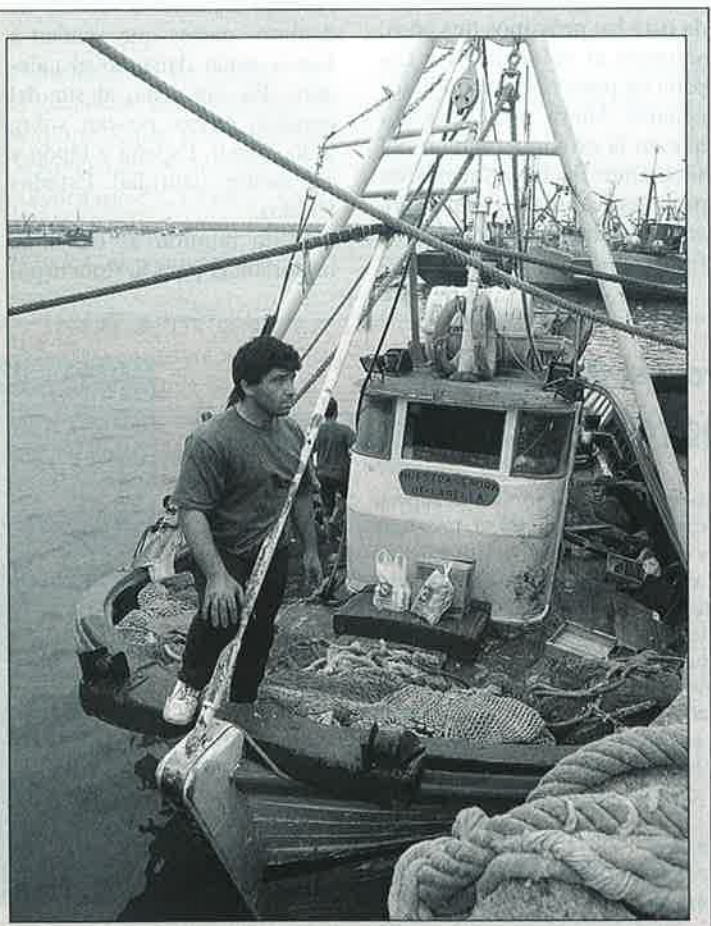
dos para 1997, se espera el paso de unos 78.000 buques, de los que 54.000 lo harán en sentido Este-Oeste o viceversa, y el resto cruzarán el Estrecho entre puertos. Hasta ahora, todos los buques que pasaban por la zona estaban localizados en el radar, pero, si no se identificaban, era muy difícil hacerles llegar cualquier indicación en relación con su rumbo o situación de peligro. Por ello, esta normativa esperada desde hace tiempo, es muy importante para mejorar el tráfico, sobre todo en aquellas zonas que, como el Estrecho de Gibraltar, registran una alta densidad, se producen grandes concentraciones pesqueras y, además sus condiciones meteorológicas son adversas.

El sistema obliga a todos los buques mayores de cincuenta metros de eslora y a aquellos que, independientemente de su eslora, transporten cargas potencialmente peligrosas o contaminantes. También obliga a buques de remolque cuando las esloras

de ambos superen los cincuenta metros, y a los buques de eslora inferiores que se encuentren en vía de circulación en la zona de separación de pesca o de una emergencia.

La obligación de notificar el paso tiene que realizarla el propio barco cuando haya llegado a una situación al Norte de Ceuta o al Sur de Trafalgar, por lo que está previsto notificar a los armadores la entrada en vigor de esta norma internacional para que, a su vez, comuniquen a los capitanes de los buques su obligado cumplimiento.

Todas las maniobras de paso por el Estrecho han quedado siempre registradas, pero ahora quedarán también grabadas para que sirvan como medio de prueba en caso de accidentes. Además, para una mejora del servicio, está previsto que en los próximos meses se renueven los equipos encargados de esta misión, dado que los existentes se han quedado obsoletos por datar de 1987. ■



Los pescadores de recreo no podrán capturar el preciado túnido

Atún rojo, no gracias

LOS amantes de la pesca en Baleares tendrán que empezar a olvidarse del preciado atún rojo y del pez espada, que habitualmente pescaban en sus ratos de ocio, y dejar que sean los pescadores profesionales quienes los capturen en exclusiva. Esto al menos se desprende de la orden ministerial que está preparando el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación por la que se prohíbe a las embarcaciones españolas de recreo la pesca de algunas especies, entre las que se incluyen las citadas.

En Baleares, los pescadores deportivos cuentan con una reglamentación del Govern, aprobada en 1988, por la que se establece que "en la práctica de la pesca deportiva o de recreo sólo se podrán capturar peces, quedando por tanto excluidos todos los invertebrados excepto los cefalópodos como el pulpo, la sepia o el calamar". Ahora, para no entrar en competencia con los profesionales, la prohibición puede extenderse a las dos especies cuya captura es más frecuente en la pesca recreativa que se lleva a cabo en el archipiélago balear. El Gobierno considera que la pesca marítima de recreo "se desarrolla de forma paralela a la pesca profesional, entrando en competencia la una con la otra en determinados casos", según la redacción de la futura normativa.

Esta prohibición será levantada cuando se celebren compe-

ticiones deportivas, pero esto es algo que no contenta a los que frecuentan la pesca de recreo. Ellos consideran que ni entran en competencia con los pescadores profesionales, pues no pueden ni quieren comercializar sus capturas, ni hacen ningún daño al mar, pues también tienen que ajustarse a la reglamentación sobre los aparejos. Los que sí matan el mar, dicen son los rederos ilegales procedentes de los puertos italianos que actúan con total impunidad.

Los aficionados a la pesca aseguran también, que ellos son "aliados" de los pescadores profesionales y para demostrarlo, la Asociación Balear de Pesca de Recreo, Albacora, ha puesto en marcha un programa de avistamientos de cetáceos, peces y tortugas, así como de rederos ilegales que actúan en las proximidades del archipiélago.

Respecto a los topes máximos permitidos, el nuevo reglamento especifica que el límite será de 5 kilos diarios por persona, aunque si la captura diaria fuera de una sola pieza podrá superarse este límite hasta los 16 kilos.

De todas formas, quien va a salir ganando con esta normativa, es el atún rojo cuyas reservas están en peligro y cualquier fórmula que pueda favorecer su renovación, debe de ser bien acogida entre los amantes de la mar. ■



Los palangreros vigueses necesitan reconvertir la flota Rumbo al Índico y Pacífico, en busca del pez espada

• Los biólogos recomiendan buscar caladeros alternativos

ESTA reconversión, según declaraciones del gerente adjunto de la Cooperativa, José Antonio Suárez Llanos, al diario "Atlántico", pasaría porque Pesca Marítima autorizara la aportación como baja de una sola tonelada por cada dos construidas, lo mismo que se permitió para la reconversión de la flota atunera congeladora.

Estos nuevos permisos de construcción y las correspondientes ayudas del IFOP, obligaría a las unidades pesqueras a darse de baja en el censo de palangre de superficie del Atlántico para reorientarlas hacia el Pacífico y el Índico.

La situación de los caladeros del Atlántico, sobre todo en la zona norte regulada por la comisión Internacional de Pesquerías del Atún Atlántico, comienza a ser preocupante para el pez espada por encontrarse en mal conservados. El



pasado año, la Comisión ya aprobó una reducción paulatina de las capturas de pez espada para los próximos tres años, situando el volumen para España en poco más de 4.600 toneladas. Ahora, no se descarta que en la próxima reunión del subcomité de la pesquería de pez espada, que se celebrará en Brasil en el mes de julio, se fije también un Total Admisi-

ble de Capturas (TAC) en la zona del Atlántico sur, pues el elevado número de flotas de distintos países que acuden a faenar están dañando el caladero. En esa zona, al sur del paralelo cinco, pescan sobre todo, Brasil, España y Japón y en menor cantidad Estados Unidos.

Esta reunión es de suma importancia para la flota espa-

A la flota palangrera viguesa no le queda más remedio que empezar a mirar hacia los caladeros del Índico y Pacífico para seguir pescando pez espada. La mala situación de las pesquerías del Atlántico ha llevado a la Cooperativa de Armadores de Vigo a presentar, en la secretaría general de Pesca Marítima, un plan para reconvertir la flota y poder llegar a caladeros más lejanos que los actuales.

Objetivo del Plan Galicia Salario mínimo para 12.000 mariscadoras

UN estudio elaborado por biólogos de la Consellería de Pesca calcula que la superficie total de extracción de moluscos bivalvos en las costas gallegas es de unos 80 millones de metros. De ellos, unos 50 millones están dedicados a la producción y tienen una rentabilidad próxima a las 50 pesetas por metro cuadrado. El informe, editado en marzo de este año, señala que la población mariscadora se sitúa en una 10.000 personas, de las cuales el 94 por ciento son mujeres.

Estos datos provienen de una encuesta realizada en el verano-otoño de 1996 entre 64 entidades marisqueras y constitu-

ye uno de los soporte documentales del Plan Galicia, programa de desarrollo productivo y profesional para el marisqueo a pie que tiene entre sus objetivos, para el período 1997/1999, doblar la producción natural para alcanzar los 5.000 millones de pesetas, producir 4.000 millones de pesetas de almeja fina por medio de cultivo intensivo y 3.000 millones en cultivo :sobreelevado" de ostra plata. Otra de las finalidades del Plan es conseguir un "salario mínimo para 12.000 mariscadoras galegas". En la actualidad, la renta anual "per cápita" de las mariscadoras es de unas 220.000 pesetas, resultado de explotar una superficie de 4.000 metros. ■



ñaola pues, según la Cooperativa de Armadores de Vigo, se fijarán las pautas de actuación para los próximos años y estipulará los porcentajes que cada país podrá pescar del TAC que apruebe anualmente la Comisión. La decisión que se adopte afectará, sin duda, a la flota pesquera española que actualmente pesca más del cincuenta y cinco por ciento de las capturas oficiales declaradas por los países que acuden a la zona. Según datos de 1995, España pescó cerca de doce mil toneladas cuando la pesquería total no alcanzó las veinte mil toneladas.

Ante la mala situación de los caladeros, las recomendaciones han surgido de varios frentes. En la clausura de las jornadas técnicas celebradas en Expomar 97, en Burela, el biólogo del Instituto Español de Oceanografía, Joaquín Blanco, recomendó a los armadores la búsqueda de caladeros alternativos al Atlántico para la captura de pez espada, ante el agotamiento de los stocks.

Blanco recordó que la mortalidad por pesca al sur del paralelo cinco, ha aumentado en cerca de un 25 por ciento, por lo que, de continuar este ritmo, sería necesario adoptar medidas para evitar lo que ocurrió en la zona norte. ■



Una de cal y otra de arena para el sector conservero de Cantabria. Por un lado se dan a conocer cifras que hablan del cierre de 25 empresas y una reducción de 659 empleos fijos en los últimos 17 años; y por otro se reconoce que los empresarios conserveros han hecho, en las mismas fechas, un gran esfuerzo por la modernización del sector. Pero las dos cosas llegan en un mal momento: el fin de una de las peores costeras de la anchoa que se recuerdan; tan mala, que han decidido darla por terminada antes de lo previsto, por lo que las cofradías del Cantábrico han decidido solicitar ayudas para paliar los efectos.

“**E**L sector de conservas de pescado en Cantabria” es el título del estudio elaborado por Comisiones Obreras del que se extraen los datos antes citados y con el que se persigue un doble objetivo: razonar estadísticamente el declive que padece el sector y llamar la atención de la Administración regional sobre la necesidad de arbitrar medidas que no sólo frenen su tendencia decadente, sino que aseguren su competitividad a largo plazo.

Esta solicitud al gobierno cántabro se realiza tras conocer uno de los últimos dictámenes emitidos por el Consejo Económico y Social de Cantabria, que cita al sector conservero regional como uno de los campos prioritarios de actuación después de valorar el desarrollo potencial de la industria alimentaria en la comunidad.

Entre las líneas de actuación que solicitan para el sector conservero, está el apoyo a la investigación mediante la actuación de un centro multidisciplinar de investigación, desarrollo y control sanitario; incrementar la formación de los trabajadores e incorporar la etiqueta de “Calidad Cantábrica” a los productos ya trans-

Solicitan ayudas al Ministerio para paliar los efectos

La anchoa, una costera desastrosa

● En Cantabria sólo se han desembarcado 260.000 kilos

los, lo que supone un descenso del 50 por ciento respecto a las capturas de 1996 y del 87 por ciento con relación a 1995, en que se desembarcaron 2.040.000 kilos de anchoa. Por si esto fuera poco, la anchoa que se ha capturado es de pequeña talla, no apta para las conservas.

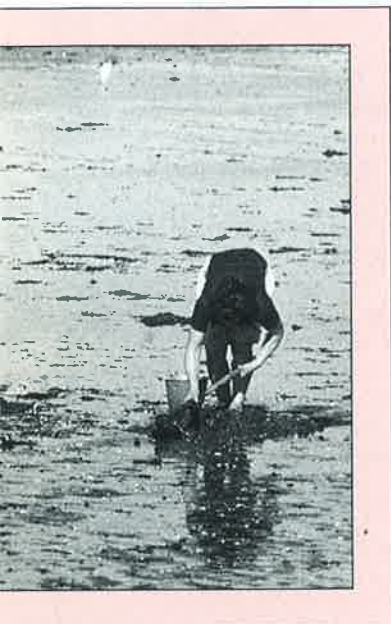
Ante esta situación, la



formados, como las anchoas. Y, aunque el estudio reconoce el esfuerzo realizado por los empresarios conserveros, también considera que deben de continuar con la modernización de los centros de trabajo.

Sin embargo, estos análisis sobre el sector llegan en un mal momento: la campaña de la anchoa de este año ha sido “desastrosa” y los puertos de Cantabria han obtenido las peores cifras que se recuerdan. En lo que va de año, sólo se han desembarcado 260.000 ki-

Asamblea Interfederativa de Cofradías de Pescadores de Cantabria, Guipúzcoa y Vizcaya ha enviado una carta al secretario general de Pesca Marítima, Samuel Juárez Casado, en la que solicitan la habilitación de una línea de ayudas destinadas a paliar la carencia de ingresos del personal embarcado. Los pescadores proponen también la concesión de exenciones fiscales en la Seguridad Social para hacer frente a una falta de recursos “de naturaleza extraordinaria e imprevisible”. ■





La Comunidad de Murcia retoma la campaña Sanciones por pescar, vender o consumir "pezqueñines"

• Las multas oscilarán entre uno y cuatro millones de pesetas

"Pezqueñiques, no gracias" vuelve a la carga en la Comunidad Murciana, aunque ahora con sanciones que implican no sólo a quien los capture, sino también a quien los transporte, comercialice y consuma. Se trata, pues, de

ESTA eterna campaña, que ahora retoma la Comunidad y en la que están implicadas las consejerías de Agricultura, Sanidad e Industria y Comercio, incluye sanciones que oscilan entre un millón y cuatro millones de pesetas por capturas de peces que no alcancen las medidas mínimas. Estas elevadas sanciones se justifican por la necesidad de limitar la sobreexplotación de los bancos de pesca del litoral murciano.

Dado que los destinatarios de esta campaña son pescadores, comerciantes y consumidores, para llevarla a la práctica se ha contado con la colaboración de las cofradías de pescadores y también de las

oficinas y asociaciones de consumidores.

Las tallas mínimas estipuladas son de 11 centímetros para la sardina, 9 el boquerón, 12 el pagel, 11 el salmonete, 20 la dorada, 23 la lubina, 120 el pez espada, 70 el atún, 45 el mero, 20 la merluza, 30 el rape, 20 el lenguado y 24 la langosta.

Esta campaña, que consiste en folletos destinados a alumnos, carteles móviles y cuñas publicitarias, forma parte de una serie de medidas adoptadas por la consejería de Medio Ambiente, Agricultura y Agua para conseguir una actividad pesquera extractiva sostenible, lo que a su vez permitiría el mantenimiento de las familias

que viven del sector pesquero. Los pescadores, por tanto, son los primeros en aplaudir la iniciativa, pues en la actualidad están sufriendo en sus bolsillos las consecuencias de unos bancos de pesca sobreexplotados.

Entre las medidas adoptadas, se encuentran la vigilancia de la calidad de las aguas, la contitución de arrecifes, el establecimiento de reservas marinas en Islas Hormigas, la informatización de las capturas, el establecimiento de estadísticas pesqueras, la vigilancia de horarios, artes y zonas de captura y la limpieza de los fondos marinos que va a ser realizada por los propios pescadores. ■

PAIS VASCO

El museo marítimo abrirá sus puertas en el 2000 La ría de Bilbao ya es historia

El museo marítimo Ría de Bilbao ya está en marcha y puede estar concluido en el 2.000. La fundación, impulsada por un grupo de personalidades vizcaínas, ha presentado en su proyecto la posibilidad de varar, en los diques de Abandoibarra, algunos de los buques construidos en los antiguos astilleros de Euskalduna, así como el antiguo taller flotante de la citada naviera. Asimismo, pretenden exponer sobre el muelle embarcaciones de pesca y deportivas. Esta iniciativa cuenta con el apoyo de instituciones vascas, el Puerto Autónomo y Astilleros Españoles.

Los primeros trabajos del proyecto, previstos para los próximos meses, son la rehabilitación de los diques secos de Euskalduna, junto al puente nuevo y restaurar el edificio de las bombas de achique que será la sede inicial, se-



gún publica "El Correo". Los terrenos que albergarán el centro, así como la grúa Carola, serán cedidos por el Ayuntamiento de Bilbao, y la urbanización del entorno se llevará a cabo en colaboración con el departamento de Obras Públicas de la Diputación de Vizcaya.

La idea de varar algunos buques construidos en Euskaldun, forma parte del proyecto de recuperar el patrimonio marítimo de la ría de Bilbao en sus facetas naviera, industrial y portuaria. Entre los barcos que se expondrán se encuentra el gángull "Portu", primer buque que salió de la dársena de los astilleros y que se destinaba a recibir, conducir y verter en alta mar el fango, arena y piedra extraídos por la draga "Titán", que también estará expuesta. El museo espera contar también con el "Auntz", uno de los remolcadores más antiguos del Nervión. ■



Centro de formación para profesionales del sector náutico pesquero

La Generalitat dijo "sí" a la Escuela de l'Ametlla

La Generalitat ha terminado de deshojar la margarita y el último pétalo ha dicho sí a que la Escola de Capacitació Náutica Pesquera de l'Ametlla de Mar se convierta en el centro de formación de los profesionales del sector. Según ha anunciado el director general de Pesca Marítima, Josep Miralpeix, en el próximo curso escolar se formarán en este centro especialistas en todos los niveles.

La Escola de l'Ametlla de Mar se ha estructurado en dos áreas de formación, según informa "Diari de Tarragona" Una profesional reglada y otra náutico pesquera. La primera, impartirá enseñanzas relacionadas con actividades marítimo pesqueras. De cara al curso 1997/98 está previsto que imparta las enseñanzas de los ciclos formativos de grado medio de Pesca y Transporte Marítimo y las del ciclo superior de Navegación, Pesca y Transporte Marítimo.

En cuanto al área de formación náutico pesquera, las enseñanzas que se impartirán estarán dirigidas a los profesionales de la pesca, de los astilleros y de los varaderos. Asimismo, los profesionales del sector podrán participar en este centro en cursos de reciclaje, como son los de manipulación y comercialización del pescado, y actualizar conocimientos relacionados con la política pesquera, integración europea, normativas y nuevas formas de organización.

El centro coordinará también los exámenes para obtener los títulos necesarios para practicar el buceo deportivo y profesional y para todas las actividades náutico pesqueras, tanto profesionales como deportivas. Se ha calculado que los más de cien alumnos que se matricularán en el centro durante el próximo curso, no sólo procederán de las comarcas del Ebro, sino también del resto de las comarcas de Cataluña y de la zona norte de la Comunidad Valenciana.

La Generalitat ha destinado 25 millones de pesetas para habilitar las aulas y los talleres de prácticas. Asimismo, cuenta con que representantes del sector pesquero se integren en el marco de la escuela a través del Consell Assessor que se creará. ■



Clausura de los cursos de Formación Ocupacional Marítima en Melilla Entrega de 112 diplomas

Los 112 alumnos que, durante dos meses, han participado en los cursos de formación ocupacional marítima impartidos en la Casa del Mar de Melilla, recibieron sus diplomas en un acto presidido por el director provincial del Instituto Social de la Marina (ISM), Esteban Olivares. Estos cursos, que periódicamente organiza el ISM, facilitan a los trabajadores del mar la titulación exigida por la legislación marítima para el ejercicio de diversas actividades.

Los alumnos han recibido clases de competencia marinera, introducción al buceo profesional, formación sanitaria básica, e introducción a la seguridad marítima. Las clases de buceo profesional se han dirigido a aquellas personas que pretendan desempeñar su trabajo en puertos, acuicultura, Fuerzas de Seguridad del Estado,

bomberos, etc. que, sin ser profesionales del sector del mar, pueden precisar estos conocimientos en determinados momentos de su trabajo. También están indicados como apoyo para titulados superiores, biólogos o arqueólogos.

En el curso de formación sanitaria, se ha pretendido dar a conocer a los trabajadores del mar los conocimientos básico sobre primeros auxilios y reconocimientos médicos previos al embarque.

El curso de introducción a la seguridad marítima es un curso base para otros más específicos y ha estado enfocado a la iniciación profesional en el sector marítimo. Dentro del mismo, se han realizado desde pruebas de natación a prácticas de mar y seguridad, donde los alumnos han tomado contacto con los dispositivos de salvamento. ■



Proyecto "OILWATCH"

Detección de derrames de crudo por satélite

ANALIZAR la detección y control por satélite de derrames de hidrocarburo en el Mediterráneo es el objetivo del proyecto "Oelwatch" puesto en marcha, de forma oficial, el pasado mes de abril. Este proyecto, que tendrá una duración de dos años, está co-financiado por la Unión Europea, y en él participa un consorcio formado por cinco empresas, entre las que se encuentra la española Centro de Estudios Técnico-Marítimos, S.L. (CETEMAR), que se encarga de la coordinación del proyecto, junto con FRESTI, S.L., de Portugal; CEDRE, de Francia; ENEACRAM, de Italia; y E.O.S. Ltd., del Reino Unido.

La finalidad es evaluar la posibilidad de un futuro sistema de detección de derrames de crudo que actuará como un Sistema de Aviso así como un Sistema de Apoyo a la Decisión para todos los organismos con competencia en la lucha contra la contaminación, regiones marítimas, pesca y turismo, entre otros.

Este proyecto, que es una iniciativa de la Unión Europea a través de su Centro para la Observación de la Tierra, tiene una gran relevancia dentro del "5º Plan de Acción Ambiental" que se centra en la prevención de contaminación de aguas marinas. Ante un accidente, se podrá evaluar la gravedad del mismo, al tiempo que se determinará los usuarios que necesiten una información urgente del mismo y las características de dicha información y las áreas de más interés. El proyecto usará imágenes SAR del satélite canadiense "Radarsat" y procesará los datos en una Estación de Trabajo par la Detección de Derrames de Crudo situada en West Freugh, Escocia, para poder ejecutar un servicio prácticamente en tiempo real



de información acerca de accidentes.

Los principales resultados y experiencias del proyecto serán tratados en conferencias y seminarios organizados por los miembros del consorcio en sus respectivos países, y a los que se irán invitando autoridades oficiales con competencia en materias de contaminación marina en la UE, así como universidades, empresas privadas e instituciones medio ambientales. El proyecto ya está registrado con el EWSE -que es un servicio de intercambio de información europeo-, al que se puede acceder en "<http://ewse.ceo.org/>", y en un futuro próximo tendrá su propia página WEB.

Las embarcaciones inflables y plegables incorporan más ventajas

Los amantes del aire libre observan que los botes inflables y plegables están aumentando su popularidad y uso, lo mismo en mar abierto que en bahías, lagos y ríos, como embarcaciones de pesca, competición y saltos, en todos los casos con una importante rebaja de costes respecto a los botes más sólidos.

Todos aquellos que están pensando en comprarse un bote nuevo quieren considerar esta categoría de embarcaciones porque, además de la reducción de coste, incorporan un compacto diseño. cuando la navegación fina-

liza, basta con desinflar y plegar el conjunto, enrollable en una pequeña bolsa, de fácil transporte en el coche o caravana.

Algunos constructores han diseñado nuevos tipos de suelos, como el de fibra, que aventaja a la madera en su falta de mantenimiento o peligro de rotura.

Muchos botes hinchables tienen asimismo una quilla inflable, cuyo diseño en "v" profunda hace el efecto de un casco, que corta fácilmente las olas y permite planear con baja potencia. Igualmente, ofrecen una fácil conducción y estabilidad, en tanto las cámaras de aire hacen el resto para la seguridad.

Los avances en materiales plásticos hacen aún más duraderas estas embarcaciones y las cámaras de poliéster resultan más resistentes al sol, la gasolina y los disolventes de limpieza. Se ha mejorado sensiblemente el poco peso de estos botes, hasta el punto de que una embarcación de 3,5 metros, para cinco personas apenas pesa 55 kilos. Una de 2,5 metros puede ser llevada en peso por un adulto.

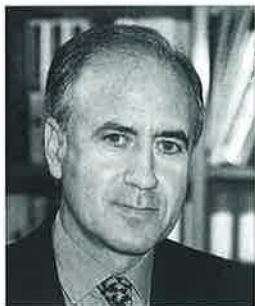
Información: Teléf. + 58-2-979-0031 Fax: + 58-2-979-4722 Miami (USA).





Nuevo Presidente en Innovación Diésel, S.A.

Manuel Más ha sido nombrado Presidente de Innovación Diésel, S.A., Compañía distribuidora de motores Mitsubishi en España desde el 1 de marzo. Manuel Más ha desarrollado prácticamente toda su vida profesional en Volvo Penta y ha sido la pieza fundamental del desarrollo de Mitsubishi en España. Sucede en el cargo a Germán López Madrid que a su vez pasa a ser Presidente de Volvo España, S.A., empresa importadora y distribuidora de automóviles de la marca sueca.



Nuevo Presidente en Volvo Penta España, S.A.

Andrés Padilla Alvíte tras 11 años como Director Comercial de Motores Industriales en Volvo Penta España, S.A. y una dilatada experiencia en puestos de responsabilidad antes de su incorporación a Volvo Penta, ha sido nombrado Presidente de esta Compañía, cargo que ocupa desde el 1 de marzo. Sucede en el cargo a Germán López Madrid que a su vez pasa a ser Presidente de Volvo España, S.A., empresa importadora y distribuidora de automóviles de la marca sueca.

La hélice de conducción firme mejora la altura de navegación y los máximos de velocidad

Una mejora de navegación sólo puede obtenerse con la hélice correcta y la "Patriot Sterndriver" de Mach Performance, diseñada en acero inoxidable ofrece unos excepcionales rendimientos que

añaden unos 3 ó 5 kilómetros/hora a los máximos de velocidad.

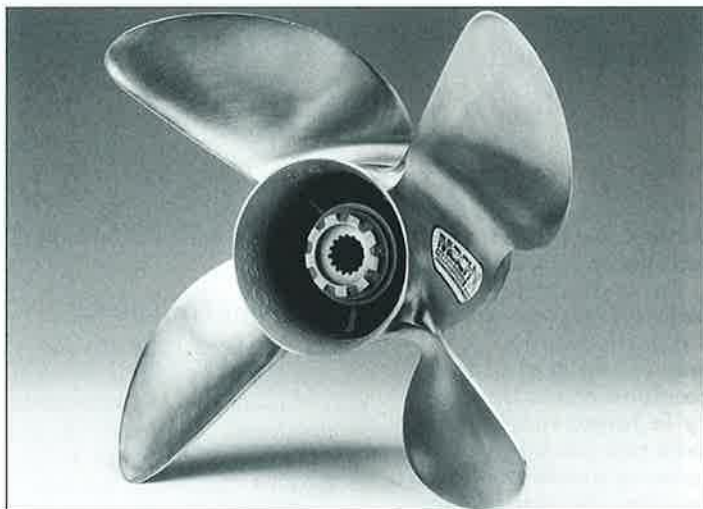
Realizada en privilegiado acero inoxidable se presenta en 3 ó 4 hojas y, en estas distintas versiones, ofrece distin-

tos diseños de cuenta-rotaciones. El cubo patente Mach-Loc presenta seis inserciones de poliuretano que previenen el giro cuando el conjunto recibe un golpe con cualquier objeto en el agua.

Los tamaños de diámetro oscilan entre los 35,6 milímetros y los 39,4 que ofrecen la mejor conducción y desplazamiento. Incorpora así mismo mecanismos para distintos grados de inclinación, y, lo mismo éstos que los diámetros no standards pueden ser objeto de un pedido especial.

Añaden una garantía límite de un año para embarcaciones por encima de los 525 caballo fuerza.

Información: Fax: 919-975-3388 Washington USA



Nueva embarcación de gran salpicado en "Velocidad 2"

Un casco de nueva fibra de vidrio, movido por dos barcos personales que pueden separarse y operar individualmente han creado una espectacular escena de persecución en la película "Speed 2: Cruise Control".

Esta película de acción se estrena en verano, protagonizada por Sandra Bullock y Jason Patrick y es continuación de "Speed", lanzada en 1994.

La embarcación mide 6,5 metros y es un barco-consola que permite 6 tripulantes y se separa espectacularmente, como en las más excitantes escenas del film, que ha resultado una magnífica propaganda durante su rodaje en el Caribe, cerca de la Isla San Martín.

Fuera de la peripecia de esta película, el "Windjet" es un sólido barco familiar, y, en su operación despliega las dos embarcaciones al rebasar los 64 km./hora.

El conjunto se vende con trailer.

Información: Fax: 801-538-0999 Salt Lake City USA



EL BUQUE HOSPITAL "ESPERANZA DEL MAR", BASE DE IMPORTANTES INVESTIGACIONES BIOLÓGICAS

El Instituto Canario de Ciencias Marinas ha querido rendir un homenaje de agradecimiento al buque Hospital "Esperanza del Mar", del Instituto Social de la Marina, y para ello ha editado un número especial de sus Informes Técnicos en el que recogen el resultado de diez años de investigación realizados desde este buque. El estudio contiene datos inéditos sobre la evolución de la flora y la fauna marina del noroeste africano de gran interés debido a la gran concentración de especies pesqueras existentes en la zona para las que estas afloraciones de naturaleza son vitales.

EL informe "Diez años de observaciones desde el Buque Hospital "Esperanza del Mar", 1985-1995 fue presentado el pasado 2 de junio en la sede de la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina, en las Palmas de Gran Canaria, por el Director del Instituto Canario de Ciencias Marinas, Octavio Llinás, asistiendo al acto los Directores Provinciales del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y del ISM, Rafael Lucas y Fernando Lorenzo, respectivamente así como el Capitán del "Esperanza del Mar", Roberto González.

En el transcurso del acto del Director del ICCM, Octavio Llinás, destacó esta colaboración como ejemplo de lo que debe ser la cooperación eficiente y desinteresada entre administraciones y agradeció la colaboración de toda la tripulación del Buque-Hospital así como la de los responsables del ISM.

Por su parte, el Capitán del Esperanza del Mar, Roberto González, recordó que éste no es el único proyecto de investigación en el que el barco ha colaborado y mostró su disponibilidad, apoyado por los responsables del ISM, a continuar cooperando para que el Buque Hospital "Esperanza del Mar" participe en aquellos programas de investigación en que pueda ser útil.

Desde el "Esperanza del Mar" se han realizado importantes investigaciones sobre los afloramientos de la naturaleza marina que son esenciales para la alimentación de las especies capturables por las flotas pesqueras.



Afloramiento de la naturaleza marina

Los datos que se recogen en el informe "Diez años de observaciones desde el Buque Hospital "Esperanza del Mar", 1985-1995" se refieren, fundamentalmente, al funcionamiento de los afloramientos de la naturaleza marina y la importancia que éstos tienen en la supervivencia de las especies marinas capturables. El estudio se ha realizado fundamentalmente en el Noroeste Africano, entre las Islas Canarias y Cabo Blanco, donde opera habitualmente el "Esperanza del Mar", ya que la investigación requería continuidad. Este área costera presenta como característica fundamental la presencia de procesos de afloramiento de na-

turaleza, intensidad, y frecuencia muy variables que tienen como consecuencia trófica que esta zona sea una de las de mayor rendimiento pesquero a escala mundial.

El interés pesquero de la zona es conocido desde antiguo y ha focalizado desde entonces una importante actividad con base en las Islas Canarias. El conjunto de las áreas de afloramiento mundiales representa una superficie oceánica muy pequeña y producen sin embargo, una parte muy significativa de las capturas mundiales. La zona en la que faena el "Esperanza del Mar", como consecuencia de la amplia flota presente en ella, es de gran interés general por cuanto en ella el afloramiento es permanente y de gran dinamismo, interactuando con las aguas del archipiélago, con importantes consecuencias tróficas para el mismo. Por todo lo cual el área es, además, de particular interés para el estudio oceanográfico de Canarias.

Esta realidad pesquera carecía del conocimiento de los mecanismos de la producción y de la evaluación del potencial real y sostenible, que permitieran tomar las medidas de gestión y administración adecuada a nivel internacional, en una zona donde cada día se incrementa la ac-



tividad pesquera y la explotación de los recursos marinos de la misma. De ahí la importancia de los resultados obtenidos con la investigación llevada a cabo desde el Buque Hospital "Esperanza del Mar" por referirse a factores que puedan incidir en los afloramientos de la naturaleza y que, por tanto, afectan a la alimentación de las especies, tales como la salinidad, temperatura, dirección e intensidad del viento, polvo sahariano, nutrientes, etc.

Método de Trabajo

El muestreo se ha realizado en base a dos estrategias complementarias. De un lado, el programa básico del que se encargó la tripulación del "Esperanza del Mar" y que ha consistido en la observación instrumental y la observación con sensores en satélites, en el que se han incluido la toma de muestras superficiales para la determinación de parámetros físicos, químicos y biológicos, la

observación regular de temperaturas tanto de superficie como de profundidades de hasta 700 metros y de datos meteorológicos. De otro lado el método de trabajo incluyó, también, las campañas de observación realizadas por el personal científico embarcado, que atendió los datos de un torno oceanográfico instalado de forma permanente en el barco.

Relación entre el afloramiento y la actividad de la flota pesquera.

Entre las consideraciones que se han recogido en este informe y sobre las que se abren nuevas posibilidades de investigación en el futuro, figura la posible relación de la presencia y distribución de la flota pesquera con los cambios de temperatura y salinidad, que son los indicadores básicos del afloramiento. Como ya se indicó al principio, la zona donde opera el "Esperanza del Mar" es, como es lógico, donde mayor concentración de flota tanto española como de otros países existe. El objetivo de las investigaciones realizadas desde este buque era establecer cómo la propia actividad de esta flota pesquera es indicativa de los afloramientos. El problema era encontrar un parámetro de información para establecer esta relación. Y aquí es donde la colaboración tanto del capitán del "Esperanza del Mar" como de sus oficiales tuvo gran importancia, ya que fueron ellos los que sugirieron que este parámetro podría ser el que se ha denominado "número de barcos", término que indica el número real de barcos situados en un radio de 12 millas en torno al "Esperanza del Mar", que son contados en la pantalla del radar al mismo tiempo que se realizan las tomas de muestras y se determinan los demás parámetros.

Esta simultaneidad de la observación ha permitido construir una base de datos de este parámetro absolutamente paralelo a

los demás. Ello unido al estudio realizado aprovechando el desplazamiento de una parte de la flota pesquera a la costa de Guinea Conakri permitió establecer que, efectivamente, la distribución de la flota dedicada a la pesca de cefalópodos podría asociarse a la distribución de temperaturas frías indicadoras de afloramiento en esta zona.

Según todos estos estudios, el informe realizado por el Instituto Canario de Ciencias Marinas concluye que "resulta muy evidente la relación entre la dispersión cíclica de la flota y la disminución de las condiciones favorables para el afloramiento, ya que esta dispersión se produce coincidentemente con un aumento relativo de la temperatura y más claramente de las salinidades, lo cual viene a confirmar el papel indicador de los tres parámetros. El análisis detallado que se inicia tras este informe permitirá sin duda avanzar en el mejor conocimiento de la relación entre la variabilidad del afloramiento y la actividad de la flota pesquera".

Finalmente, el informe destaca, a la vista del potencial que muestran los análisis de los datos obtenidos, la necesidad de continuar esta cooperación, dado que la utilización del Buque para estudiar la oceanografía en su área de operación lo convierte en una plataforma única y de gran interés.

En este sentido cabe recordar que ésta no ha sido la única experiencia científica realizada desde el "Esperanza del Mar". Desde hace tiempo sirve de apoyo para estudios de meteorología y de otros proyectos científicos de nivel internacional como el "COMPLEX-94" (Estados Unidos, Rusia y España) que consistió en el estudio de la calima o polvo en suspensión tan abundante en los cielos del banco canario-sahariano que dificultaba la visión de los satélites que investigan las aguas y los fondos marinos. ■

Concha Hernández Carazo

MUERTE SÚBITA CARDÍACA

Representa el 15-20% de las muertes naturales de países desarrollados

La causa más frecuente de muerte súbita es infarto agudo de miocardio (IAM)

La mayoría de las muertes ocurren en las dos primeras horas del inicio de los síntomas

* Muchas vidas se podrán salvar si se instituyera un SOPORTE VITAL CARDIACO BASICO (RCPB) inme-

diato. La probabilidad de supervivencia es inversamente proporcional al tiempo transcurrido hasta la instauración de RCPB. En cuatro minutos, sin instaurar RCPB, se producen lesiones cerebrales, y transcurridos más de 10 minutos la supervivencia es igual a cero. De ahí la importancia de **saber reconocer** la muerte súbita cardíaca y **saber instaurar las medidas de RCPB**, lo más precozmente posible, por **cualquier persona**, sanitario o no, que se encuentre frente a esta situación.

MANEJO DE MUERTE SÚBITA CARDÍACA. VICTIMA APARENTEMENTE INCONSCIENTE

Sanidad a bordo

Oiga, ¿qué le pasa



Fig. 1



Fig. 2

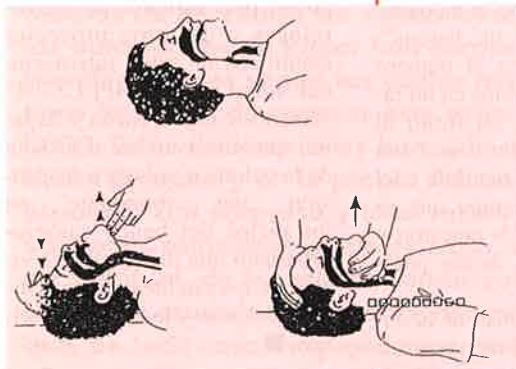


Fig. 3

DEFINICION:

La Organización Mundial de la Salud (OMS) lo define como: muerte no traumática, inesperada y no autoinfligida, en un individuo con una enfermedad subyacente previa, o sin ella, que muere dentro de las 6 horas que siguen al accidente terminal.

CAUSAS:

1) **FACTORES CARDIACOS:** (sobre todo enfermedad coronaria: IAM)

2) **FACTORES NO CARDIACOS:** (parada respiratoria: cuerpo extraño-atragantamiento, edema vías aéreas superiores por quemaduras o inhalación de humos, ahogos, asfixia..., otros: ACCIDENTES DEL SISTEMA NERVIOSO CENTRAL, SOBREDOSIS DE UN FARMACO, FACTORES METABOLICOS: hipoglucemia..., ANAFILAXIA - alergias..., - ENVENENAMIENTO, ELECTROCUCION, INFECCIONES SEVERAS, EMOCION FUERTE, HEMORRAGIA, TRAUMATISMOS,...).

1) ¿RESPONDE A ESTIMULOS? SACUDIR HOMBROS, GRITAR ¿SE ENCUENTRA BIEN? (fig. 1)

A) **SI:** responde contestando o moviéndose

1) dejar al paciente EN LA POSICION QUE SE ENCONTRO (si no corre peligro)

2) buscar LESIONES

3) compimir HEMORRAGIAS

4) REVALORACION a intervalos

5) pedir AYUDA

B) **NO:**

1) PEDIR AYUDA a las personas de alrededor (prioridad sobre RCP-B)

2) poner a la víctima BOCA ARRIBA, sobre superficie lisa y dura, formando CABEZA-CUELLO-TRONCO un todo

3) AFLOJAR ROPA

4) QUITAR OBSTRUCCIONES evidentes EN LA BOCA: "dedo-gancho" (fig.2), dentadura fija se deja

6) LIBERAR LA VIA AEREA: maniobra frente-mentón o elevación mandibular (fig.3) si SOSPECHA de lesiones en columna cervical.

2) ¿RESPIRA? (mirar, oír y sentir -5 segundos-... fig. 4)

Mirar
Oír
Sentir



Fig. 4

A) SI:

1) comprobar PULSO CAROTIDEO junto a la "nuez", 5 segundos (fig. 5)

2) SI TIENE PULSO:

a) POSICION LATERAL DE SEGURIDAD (fig. 6) ¡¡no si sospecha lesión cervical!!:

en este caso sólo ¡FIJAR CUELLO -con collarín o sujeción manual continua y ELEVACION MANDIBULAR!

b) VIGILANCIA ESTRECHA (se mantengan pulso y respiración) hasta recibir ayuda especializada

B) NO:

1) SI TIENE PULSO:

a) manteniendo abierta vía aérea: FRENTE-MENTON O ELEVACION-MANDIBULAR (fig. 3)

b) PINZAR NARIZ, SELLAR BOCA A BOCA (o bocanariz si no se puede abrir la boca)

c) SOPLAR EN LA BOCA DE VICTIMA hasta que tórax se eleve (2 seg.) (fig. 7)

1) si no entra aire:

v) corregir MANIOBRA APERTURA VIA y 2ª insuflación

x) si no entre aire: LIMPIAR DE CUERPOS EXTRAÑOS (dedo gancho) (fig.2)

y) COMPRESIONES ABDOMINALES:

juntar los brazos alrededor de la cintura

agarrar el puño con la otra mano colocar el lado pulgar del puño entre esternón y ombligo

comprimir el puño en el abdomen empujando hacia arriba

repetirlo hasta desobstrucción o inconsciencia: 2)

z) REPETIR rápidamente "x-y-z" si sigue sin dilatarse tórax

2) si sí entra aire:

v) realizar 10 INSUFLACIONES (esperando cada vez a que decienda tórax)

x) volver a COMPROBAR SI HAY PULSO

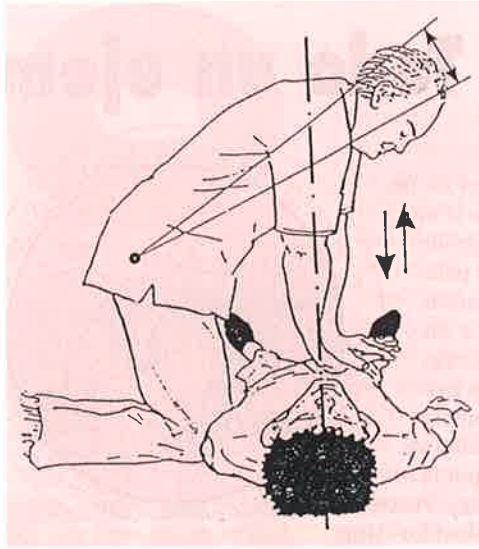


Fig. 10

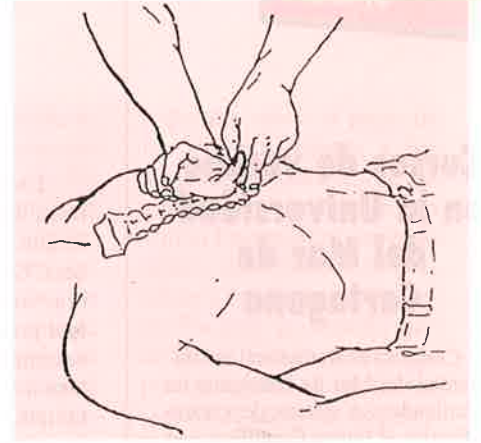


Fig. 9

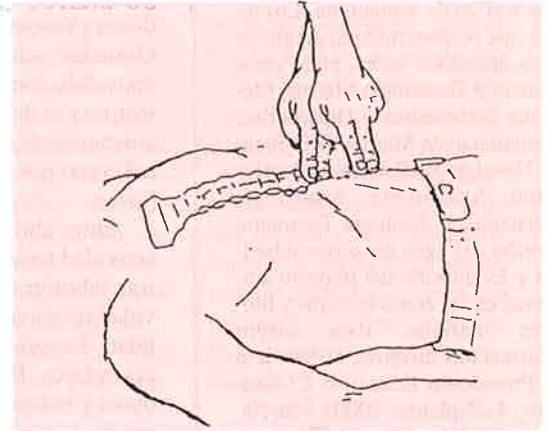


Fig. 8

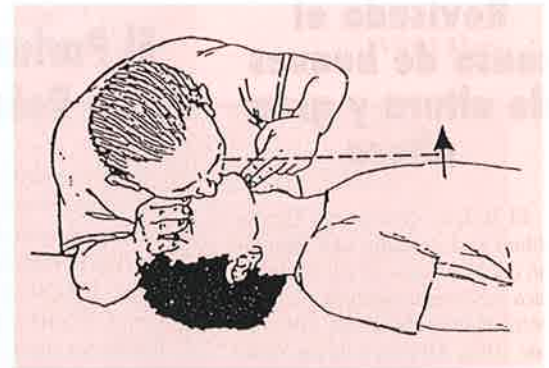


Fig. 7

y) si sí hay pulso y no se ha restablecido ventilación espontánea: REPETIR "v"

z) CADA 10 VENTILACIONES COMPROBAR PULSO Y VENTILACION (fig. 5-7)

2) NO TIENE PULSO O ESTE SE DETIENE: (figs. 8-9-10):

a) MASAJE CARDIACO EXTERNO y VENTILACION ARTIFICIAL - (15/2)

turnándose reanimadores si cansancio del primero cada 1-5 minutos

No volver a tomar pulso salvo si existe movimiento o ventilación del paciente.

b) CONTINUAR hasta recibir ayuda especializada o INTERRUMPIR RCP-B si no hay posibilidad de reanimación A JUICIO MEDICO.

CINTA CIRAC GINESTA

Médico del Centro Radio Médico de Madrid.



Fig. 5



Fig. 6

Cursos de verano en la Universidad del Mar de Cartagena

Como ya es tradicional la Universidad del Mar de Cartagena ha organizado sus cursos de verano dedicados al buceo Científico y al Arte y la Ciencia de la Navegación, que se celebrarán durante los días 8 al 26 de septiembre. Los temas que se desarrollarán dentro de estos apartados serán, entre otros Ciencia y Tecnología Marina, Medicina Subacuática e Hiperbárica, Contaminación Marina, la Influencia Naval en la Historia, Deporte y Salud, Acuicultura, Arqueología Subacuática, Biología Pesquera, Gestión del agua en zonas subáridas y Evaluación del impacto ambiental en las zonas costeras y litorales marinos. Para mayor información dirigirse a: Servicio de Promoción Educativa C/ Granero, 4-2ª planta. 30001 Murcia. Tfno: 363319 - 20 y 21. ■

Revisado el censo de buques de altura y gran altura

El Boletín Oficial del Estado publicó el 4 de junio una Resolución del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación por la que se efectúa la revisión, al día 1 de enero de 1997, del censo de las flotas de altura, gran altura y buques palangreros de más de 100 TRB, que operan dentro de los límites geográficos de la Comisión de Pesca del Atlántico Nordeste (NEAFC) y que tendrán derecho a pescar dentro de los límites geográficos de la citada Comisión. La normativa se acompaña de dos anexos en los que se incluyen los Buques Pesqueros ordenados por asociación y empresa a que pertenecen, que tiene derecho a pescar a partir de enero pasado en aguas de otros estados miembros de la Unión Europea, excepto Portugal, dentro de los límites geográficos de la NEAFC. ■

Todo un ejemplo

Todo lo que sea de tierra, a tierra. Mantén la mar limpia y ella te lo agradecerá. En esas pocas palabras se puede condensar una gran campaña y un encomiable esfuerzo. Una actividad, la de evitar que el mar se convierta en un enorme cubo de basura, impulsada por la organización "Jóvenes Pescadores Vascos-Euskadiko Itsas Gaztedia", alcanza su tercer año. Su consolidación pasa por el esfuerzo de este colectivo y el de otras organizaciones y personas concienciadas de la importancia de esta labor, así como por el decidido apoyo del Gobierno Vasco.

Entre abril y mayo de 1995 se inició esta actividad bajo el lema "Basuras a tierra-Zaborrak lehorra". La intención de que esta actividad se convirtiera en un hábito es ya una realidad. Se solicita la colaboración de todos los pescadores. Para ello se les facilita contenedores y bolsas de plástico a todos los pescadores de la costa vasca. Al mismo tiempo, se



editan folletos, pegatinas, carteles y toda una serie de actuaciones encaminadas a concienciar a los que todavía no lo están o dudan de su eficacia.

Sólo con que no se lanzaran las basuras al mar ya se habría dado un gran paso. Un sólo barco puede generar más de 1.650 kilogramos de basura al año.

Una pila botón (de reloj) contiene el suficiente mercurio para contaminar 600.000 litros de agua, el equivalente a la capacidad de los viveros de cebo vivo de 60 barcos de bajura. Pero muchos no se conforman con evitar las basuras, sino que haciéndose eco del lema que aparece en las pegatinas "Tu puerto es tu casa, mantenlo limpio", proceden a su limpieza. Este es el caso del puerto de Hondarribia, donde cerca de cien submarinistas procedieron, por segunda vez, a la limpieza de los desechos depositados en él. Neumáticos, vallas, baterías eléctricas... llenaron varios contenedores.

Que cunda el ejemplo. ■

El Parlamento aprueba la Reforma Laboral

Los acuerdos logrados entre los sindicatos mayoritarios Comisiones Obreras y Unión General de Trabajadores y las organizaciones empresariales CEOE y CEPYME sobre Estabilidad en el Empleo y Negociación Colectiva, que fueron tramitados por el Gobierno como Decretos Ley en Consejo de Ministros fueron convalidados por el Parlamento, el pasado 5 de junio, como Ley con 302 votos, lo que supuso un respaldo del 94% de los diputados. Votaron a favor el PP, el PSOE, CIU, PNV, Izquierda de Cataluña y Coalición Canaria. Hubo 18 votos en contra -16 del sector mayoritario de Izquierda Unida y dos del Bloque Nacionalista Gallego- y una abstención de Eusko Alkartasuna.

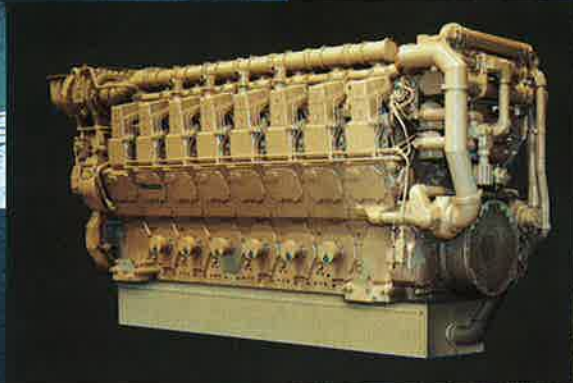
El debate, que transcurrió en un tono tranquilo, supuso el que la mayoría de los grupos parlamentarios dieran un amplio margen de confianza a una reforma que pretende estimular el empleo estable y reducir la elevada precariedad existente en el mercado de trabajo. ■

III Conferencia de Ministros de Pesca en la Toja

El Secretario General de Pesca, Samuel Juárez, acompañado del Alcalde de Vigo y del Presidente del Comité Ejecutivo de la Exposición Mundial de Pesca, ha presentado en Vigo la III Conferencia de Ministros de Pesca, que tendrá lugar en La Toja (Pontevedra) durante los próximos días 17 a 19 de septiembre coincidiendo con la más importante muestra internacional dedicada al sector pesquero. El tema principal a abordar durante la citada Conferencia será la explotación responsable de los productos pesqueros y supondrá una buena oportunidad para que los principales países se reúnan y debatan los temas en materia de pesca que en este momento más preocupan a nivel mundial.

Esta será la tercera ocasión en que esta importante Conferencia se celebre en nuestro país. con anterioridad se realizó en los años 1985 y 1991, coincidiendo también en la Exposición Mundial de Pesca, que se celebra en Vigo. ■

Excepcionales.



En cualquier mar o en cualquier situación, los Motores Marinos Caterpillar son la mejor elección. Potentes, fiables y seguros. Tanto si navega por placer o navega profesionalmente. Usted y los suyos se merecen lo mejor, y Finanzauto lo sabe.

Por eso estamos orgullosos de poder ofrecerle los Motores Marinos Caterpillar. Excepcionales en cualquier sector.

Finanzauto, S.A.
Arturo Soria, 125. 28043 Madrid. Tel.: 413 00 13 - Fax: 413 94 53

Finanzauto



PONGA RUMBO



A LA MÁXIMA SEGURIDAD

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

Confíe siempre en MURIMAR,
le guiará la máxima seguridad.

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



MURIMAR
MUTUA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

Orense, 58. 6ª Planta. 28020 MADRID.