

MAR

N.º 353 - SEPTIEMBRE 1997

Plan de choque del
Ministerio de Trabajo y
Seguridad Social

**STOP A LA
SINIESTRALIDAD
LABORAL**

**CRÉDITOS BLANDOS PARA
EL SECTOR PESQUERO**

**Reforma laboral
MENOS PARO
Y MÁS EMPLEO
ESTABLE**

**Un Tribunal británico condena a
Londres a pagar indemnizaciones**

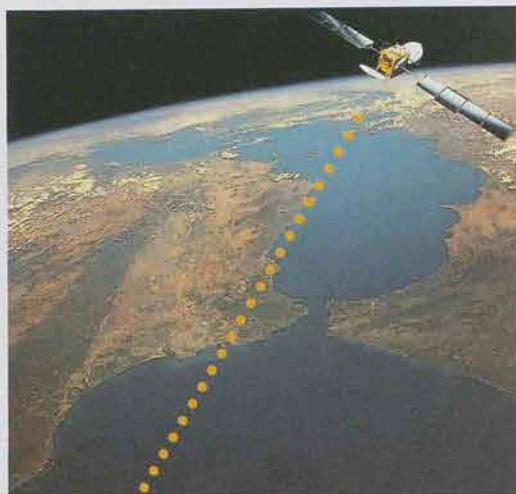
**EMPRESAS
CONJUNTAS**

**LOS ARMADORES RECLAMAN
18.000 MILLONES DE PESETAS**

Comuníquese más y mejor pagando mucho menos

El nuevo terminal de comunicaciones INMARSAT-B FURUNO FELCOM-81 es un nuevo sistema totalmente digital que **reducirá sus gastos de teléfono, télex y fax hasta el 40 ó 50%.**

Pero además, disfrutará de mejor calidad en las comunicaciones y más prestaciones adicionales, como el **"polling"** para solicitar información desde tierra en cualquier momento, o el



"reporting" para que el buque envíe una información determinada de forma regular y automática.

El avanzado diseño de su antena, que realiza el giro completo de 360°, a diferencia de otros SATCOM, garantiza que la comunicación no se interrumpa al cambiar de rumbo.

Dispone de comunicación de datos a 9,6 Kbps (con un PC opcional) y fax de alta velocidad a 9,6 Kps

Nº 1 EN INNOVACION TECNOLÓGICA



FURUNO®

Numero uno en el mundo.

FURUNO ESPAÑA, S.A.

CLAUDIO COELLO, 50 • 28001 MADRID

TEL. (91) 435 95 20 • FAX (91) 431 30 82 • E-MAIL: furuno 1@redestb.es

Distribuidores y Servicio Técnico autorizados en toda España y en todo el mundo

VISITENOS EN WFE - VIGO '97 STAND D-26

Tranquilidad. Ninguna sorpresa en el sector marítimo pesquero y buenas vibraciones en lo que afecta al mundo del trabajo. La normalidad ha sido la tónica de los meses de verano.

Tal como se esperaba, un tribunal británico dictó sentencia en relación con el contencioso planteado por los armadores españoles de las sociedades conjuntas consecuencia de la aplicación por las autoridades británicas en 1989 de la llamada Merchant Shipping Act. Se trataba de determinar simplemente si los armadores debían percibir las indemnizaciones correspondientes y si las mismas debería pagarlas el gobierno de Londres, porque todo lo demás ya había sido aclarado por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Hubo un fallo favorable a las sociedades conjuntas y, a partir de esa sentencia han comenzado los trabajos de peritaje para determinar la cuantía de unas indemnizaciones que podrían acercarse a los 20.000 millones de pesetas. Han ganado las empresas conjuntas pero ello va a evitar que estos armadores deban asumir en el Reino Unido alguna relación más fuerte como vínculo económico con ese país. Sin hacer concesiones a Londres, todo parece indicar que sería mejor para todos poder faenar en paz y no con los sobresaltos de los últimos años.

En el mundo de la pesca, fue noticia la decisión de la Administración española de ampliar millas con

30 DIAS

MAR EN CALMA

el fin de proteger mejor el atún rojo en el Mediterráneo. Igualmente ha sido importante para el sector, el acuerdo entre el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación con la Confederación de Cajas de Ahorro para poner a disposición de la pesca casi 60.000 millones de pesetas entre 1997 y 1999 con el fin de modernizar estructuras. Es un dinero a un interés del 6,4% pero con una bonificación de tres puntos que se pagarán con fondos IFOP.

En materia de Trabajo y Seguridad Social desde la Administración se hizo un primer balance desde la aprobación de la reforma laboral. Los datos reflejan una reducción del paro así como un crecimiento de la contratación indefinida que se ha multiplicado por tres en este período. La reforma laboral va por buen camino y objetivo de la Administración es que en los próximos meses mejore igualmente el panorama de la

sinistralidad laboral que el pasado verano arrojó un balance negativo. El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales prepara un plan de choque para evitar siniestros en el mundo del trabajo tanto por la vía de la formación como con un aumento de las inspecciones en base a una nueva Ley actualmente en estudio. Cabe destacar que el sector marítimo pesquero, históricamente uno de los más castigados por la sinistralidad, actualmente se halla en una mejor situación. Ha mejorado la estructura de la flota y también se han perfeccionado los sistemas de salvamento y prevención.

Y, la construcción naval, sin abandonar todos sus problemas de ajuste, se ha convertido hoy en una de las actividades más destacadas en la exportación.

Vidal Maté



SOCIEDAD ESTATAL DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARITIMA

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

VELAMOS POR SU SEGURIDAD EN LA MAR

LIBROS

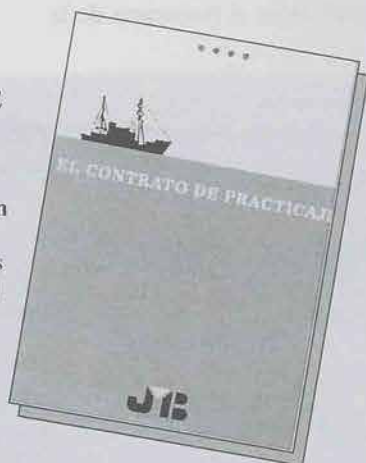
Título: EL CONTRATO DE PRACTICAJE

Autor: Ramón Fernández Guerra

Editorial: Librería Robinson

El autor relaciona las legislaciones de Puertos del Estado y de la Marina Mercante con el nuevo Reglamento General de Practicajes (1996) para definir tal figura jurídica y sus contornos de competencias. La obra incorpora un interesante desglose de los elementos del contrato de practica, sus formas y obligaciones de las partes, con una amplia referencia al Derecho español vigente.

Se clarifican los derechos del naviero y el práctico, paralelamente a sus obligaciones, y, se dedica un capítulo de gran interés a la responsabilidad en el caso de los abordajes con práctico a bordo.



Título: ENGLISH FOR MARITIME COMMERCE

Editorial: Publicaciones COMME, C/ Orense, 39 - Madrid.

Autores: Joaquín Buelga y David Wilson

Precio: 4.600 Ptas.

El Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española ha llevado a cabo este interesante diccionario, de más de quinientas páginas, para llenar el gran vacío de los hispanohablantes ante el comercio marítimo y su inevitable raíz anglosajona.

El libro repasa aspectos de orden gramatical y claves básicas para el entendimiento de contratos, pólizas de fletamento, seguros, etc., pero así mismo ofrece más de cuatro mil entradas de términos náuticos y referencias profesionales a cargas, conocimientos de embarque, puertos, agencias y servicios. Como buen texto de consulta actualizada y guía, incluye además las pistas y documentos proforma para las principales actuaciones en el comercio marítimo.





6 LONDRES PAGARÁ LAS INDEMNIZACIONES

Un tribunal británico falló a favor de los empresarios de las sociedades conjuntas.

10 CREDITOS BLANDOS PARA LA PESCA

Los armadores pesqueros contarán con dinero más barato para modernizar el sector.



32 STOP A LA SINIESTRALIDAD LABORAL

El Ministerio de Trabajo y Seguridad Social pone en marcha un plan para reducir los accidentes en el mundo laboral.

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:** Puigxunquer, s/n. - Tel. (93) 441 05 15. **Bilbao:** Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 62 22. **Cádiz:** Casa del Mar, Tel. (956) 25 17 04. **Cartagena:** Casa del Mar, Muelle Alfonso XII - Tel. (968) 50 20 50. **Castellón:** Casa del Mar, Plaza Monturroi, s/n. - Tel. (964) 22 14 08. **Ceuta:** Casa del Mar, Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. (968) 51 11 24. **Gijón:** Casa del Mar, Eduardo Castro, s/n. - Tel. (985) 32 51 03. **Guipúzcoa:** Casa del Mar, Pasaje de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. **Huelva:** Casa del Mar, Avda. Hispano-América, s/n. - Tel. (955) 25 75 85. **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:** Camil 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. **Mejilla:** Casa del Mar, Avda. de la Marina Española, 7 - Tel. (95) 267 88 00. **Santa Cruz de Tenerife:** Avda. de Anaga - Tel. (922) 27 11 50. **Santander:** Casa del Mar, Avda. Soliteza, s/n. - Tel. (942) 21 46 00. **Sevilla:** Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. **Tarragona:** Casa del Mar, Fco. Bastos, 19 - Tel. (977) 24 03 87. **Valencia:** Casa del Mar, Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 331 99 00. **Vigo:** Casa del Mar, Avda. de Orillamar - Tel. (986) 29 09 50. **Vilagarcía de Arosa:** Casa del Mar, Avda. de la Marina, s/n. - Tel. (968) 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.

Impime: ARTEGRAF, Sebastián Gómez, 5, 28026 MADRID. Depósito Legal: M. 16516/1963. N.I.P.O.: 205-97-001-2

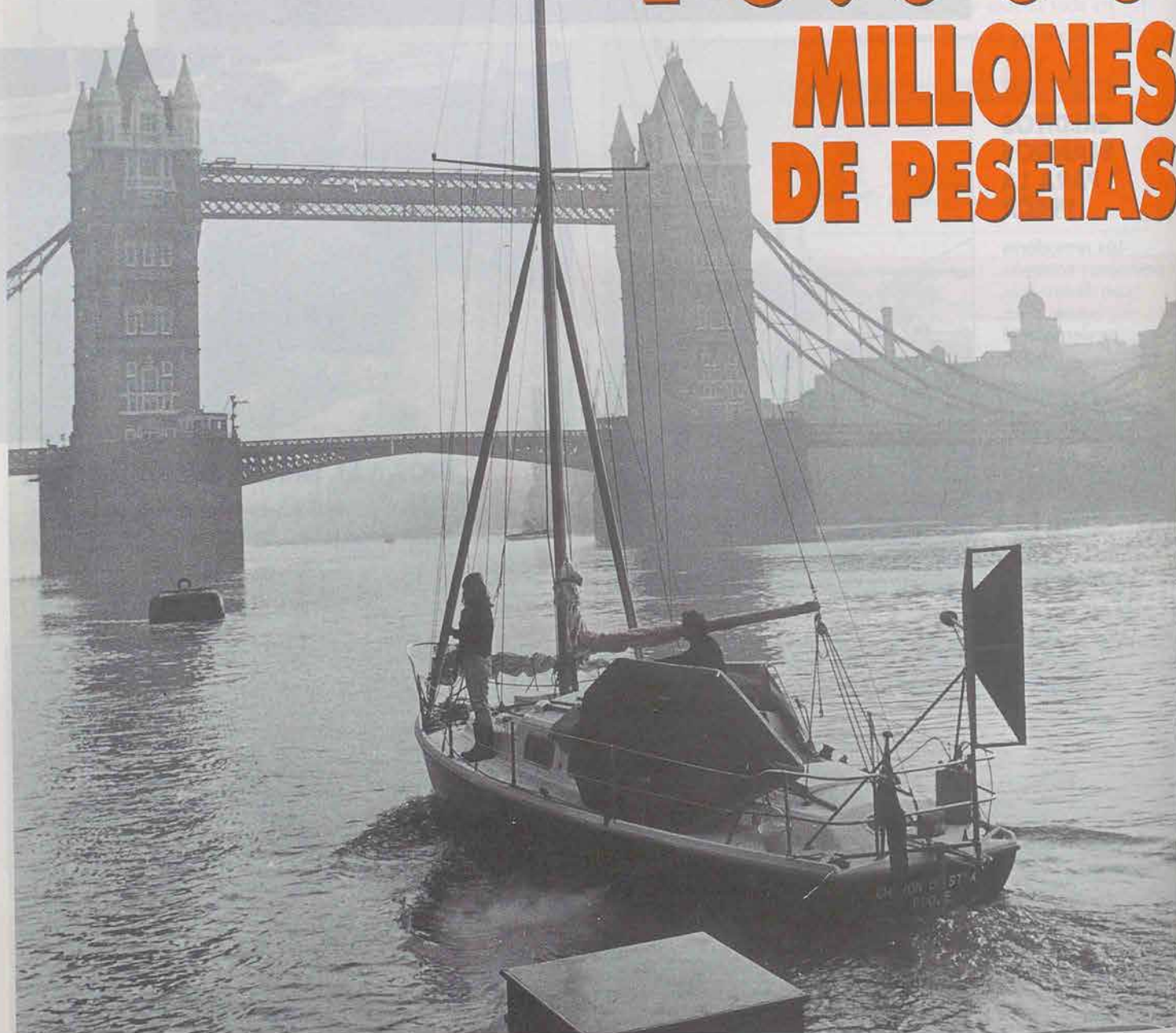
MAR no se hace responsable de las opiniones vertidas en los artículos y entrevistas publicados. Solo se considerarán opiniones de MAR aquellas que vayan suscritas por su director o aparezcan en forma editorial. Se podrán reproducir total o parcialmente los trabajos publicados en MAR, citando la procedencia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

**Sentencia
favorable
de un
Tribunal Británico
para las empresas
conjuntas**

LOS ARMADOS

18.000

MILLONES DE PESETAS



ES RECLAMAN

Los armadores españoles de las empresas conjuntas que operan en el Reino Unido han iniciado los trámites para reclamar al gobierno de ese país unas indemnizaciones cercanas a los 18.000 millones de pesetas consecuencia de los perjuicios sufridos entre abril y julio de 1989 con motivo de la aplicación de la Marchant Shipping Act y la prohibición de faenar para la flota. Para los armadores españoles se trata de la culminación de un proceso judicial que se ha desarrollado durante los últimos siete años tanto

en las instancias comunitarias como ante los tribunales del Reino Unido. Según apreciaciones de Margarita Mainza, responsable de todo este proceso de reclamaciones desde la Asociación Nacional de Armadores Españoles de Sociedades Conjuntas e Internacionales, se estima que los perjuicios causados podrían elevarse a unos 200 millones de pesetas por barco que tuvo que cesar en su actividad, lo que arrojaría una cifra total cercana a los 18.000 millones de pesetas.



LOS trabajos para determinar los perjuicios provocados en cada barco serán determinados en los próximos dos meses por parte de peritos en la materia para iniciar la fase definitiva del cobro de las indemnizaciones.

Tal como estaba previsto, el pasado mes de julio se produjo la sentencia de un tribunal del Reino Unido (High Court of Justice) por la que se reconocía el derecho de los armadores de las sociedades conjuntas a reclamar indemnizaciones para comenzar las pérdidas sufridas con motivo de la aplicación de la Merchant Shipping Act por la que se limitaba la posibilidad de faenar en ese caladero solamente a las empresas que tuvieran un 75% de las acciones en manos de personas físicas o jurídicas británicas y que residieran en el Reino Unido. Un año antes, en marzo de 1996, el Tribunal Europeo de Justicia había decidido que los armadores podrían obtener compensaciones por las pérdidas sufridas con motivo de la infracción del Derecho Comunitario siempre que los tribunales de los países miembros consideraban

LOS ARMADORES RECLAMAN

18.000

MILLONES DE PESETAS

que se trataba de una falta suficientemente grave.

Con esta sentencia en la mano, la última batalla de los armadores de las sociedades conjuntas era demostrar que sí se había tratado de una falta seria como para percibir las indemnizaciones. Y, eso fue lo que dictó el pasado mes de julio el Tribunal de Londres.

Tal como se esperaba, el gobierno del Reino Unido ha apelado la sentencia, aunque, en medios de las sociedades conjuntas se espera que esa apelación no tenga ningún efecto y que, pasados unos dos meses, el proceso haya concluido definitivamente y que se entre en la fase de las reclamaciones de las indemnizaciones para cada barco. El Tribunal británico se ha mantenido en que la Merchant Shipping Act es contraria a los derechos de las personas individuales o jurídicas y que no es posible una discriminación en base a la nacionalidad. Los armadores españoles a través de sus servicios jurídicos demostraron igualmente que se trataba de un quebrantamiento grave y que el gobierno del Reino Unido es el responsable del pago de las indemnizaciones por los daños y perjuicios ocasionados con la aplicación de la citada Ley.

El Tribunal del Reino Unido no tomó en consideración las razones de los armadores de las empresas conjuntas para condenar al gobierno de ese país como "daños ejemplarizantes" por haber actuado de mala fe. Contra esta decisión de la Justicia, los armadores españoles han presentado un nuevo recurso. ■



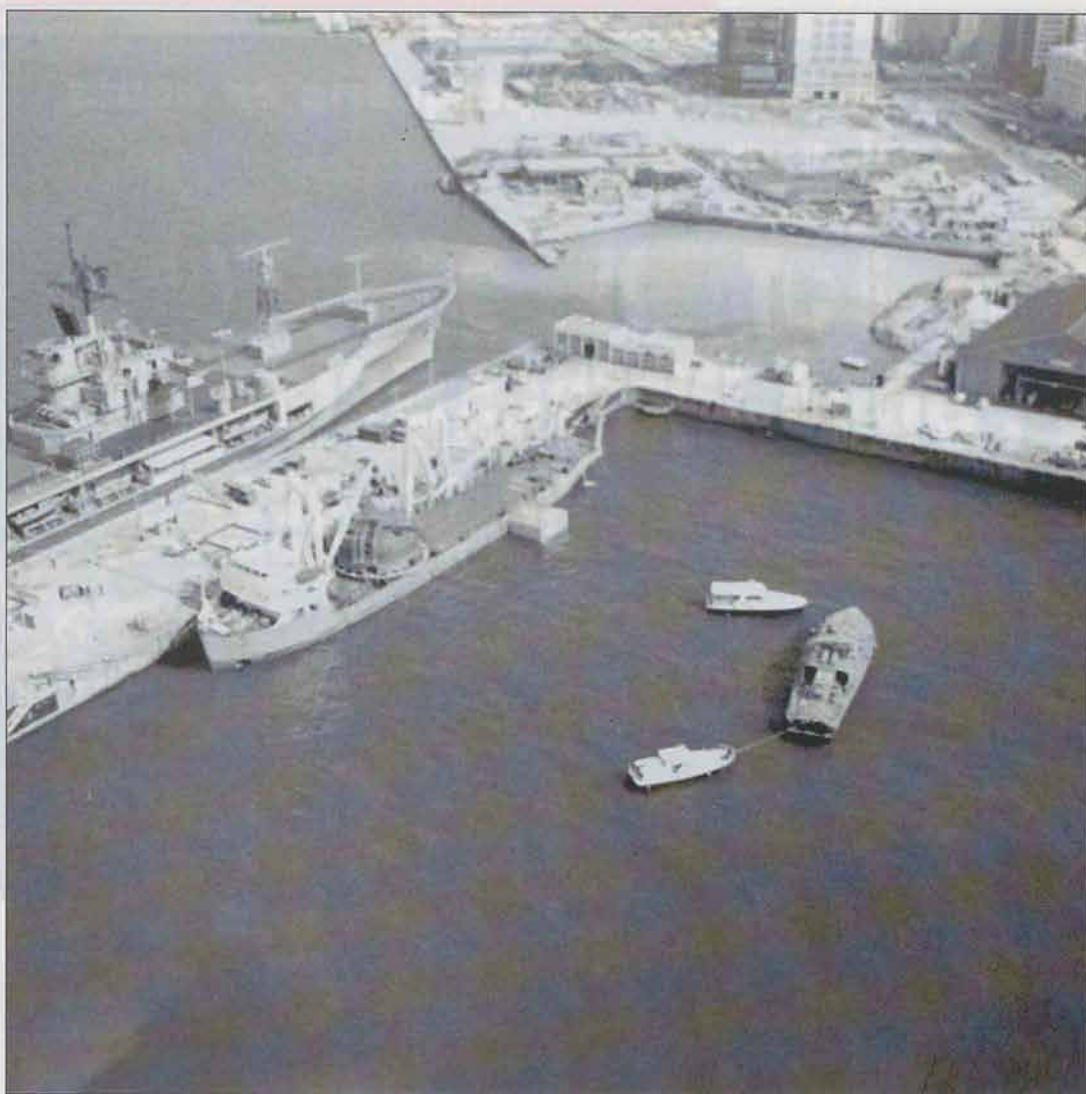
LAS NUEVAS EXIGENCIAS DE LOND

Prácticamente resuelto el contencioso derivado de la aplicación por parte de las autoridades del Reino Unido de la llamada Merchant Shipping Act con un resultado positivo para los intereses de los armadores españoles, el gobierno de Londres sigue en su empeño para luchar contra estas empresas conjuntas a pesar de no haber tenido en su día el apoyo del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

La Unión Europea, en las sentencias emitidas en relación con este tema, en ningún momento considera los planteamientos de las autoridades británicas en lo que se refiere a cuestiones tan importantes y básicas en la legislación comunitaria como la libertad de movimiento de capitales o instalación de empresa en el ámbito de los países miembros de la Unión Europea. Sin embargo, en el caso concreto de la pesca, señala en sus

sentencias, la necesidad de que las empresas conjuntas tengan algún vínculo de relación económica con el país donde desarrollan su actividad y del que han cogido su cuota de pesca. Bien entendido, apunta la propia Unión Europea, que ese vínculo, en ningún caso debería afectar a la actividad de la flota desde una perspectiva económica.

Tanto con la Administración actual, los laboristas, como con los conservadores, Londres ha tratado de lograr en Bruselas una posición favorable a su planteamiento. El último intento se produjo en la cumbre de Holanda sin que fuera debatido tal como lo pedía la delegación del Reino Unido. Posteriormente se produjo el intercambio de cartas entre el comisario comunitario Jacques Santer y Tony Blair. El comisario llegó a apuntar al líder laborista la posibilidad



de que aplicaran medidas de vínculo económico entre las que destacaba la posible obligatoriedad de descargar el 50% de las capturas en el Reino Unido, la tripulación parcialmente de ese mismo país y no española y la obligación también de que los buques salieran del puerto del Reino Unido al iniciar cada marea.

En base a estos planteamientos, las autoridades del Reino Unido y los armadores de ese país han mantenido en las últimas semanas diferentes reuniones con el fin de hacer una propuesta sobre la aplicación de estos tres criterios, sin que, hasta el momento se haya adoptado una decisión. Frente a la postura del Reino Unido, en medio de las empresas conjuntas habría dos posiciones. La primera, quienes rechazan la posibilidad de aceptar este tipo de imposiciones. Otra más suave es la defendida desde la

Asociación Nacional de Armadores de Sociedades Conjuntas Internacionales. Para Margarita Maíz, responsable de esta organización donde se agrupa una buena parte de las sociedades que operan bajo la fórmula de empresas conjuntas en ese país, lo más razonable sería una postura negociada. La sentencia del Tribunal de la Unión Europea maneja la posibilidad de un vínculo económico y el objetivo sería lograr un compromiso con Londres. No se considera la postura más inteligente cerrarse de plano. Por el contrario, se aboga por la negociación para rebajar las pretensiones iniciales de Londres siempre que las mismas no afectaran al normal desenvolvimiento de este tipo de flota. A cambio de aceptar esas condiciones, la flota habría logrado un clima de tranquilidad para faenar en ese caladero que hoy no dispone.

Cabe recordar que, en esta guerra entre las empresas conjuntas con el Reino Unido, ganada la batalla de la Merchant Shipping Act, los armadores aún tendrían en sus manos la posibilidad de nuevas demandas por la reducción de cuota de que fueron objeto tras la entrada en vigor de esa Ley y que dejó diezmados unos derechos de pesca que habían adquirido en su día y que no pudieron ejercer desde abril de 1989 con la entrada en vigor de esa disposición.

Tras varios años de guerras y de enfrentamientos a todos los niveles, desde las empresas conjuntas españolas se apostaría por una fórmula que permitiera seguir faenando en paz, aunque sin renunciar a ningún derecho básico.

Vidal Maté

Para racionalizar la pesquería en aguas comunitarias

LA FLOTA DE LOS "300" PODRÁ INTERCAMBIAR SUS DERECHOS DE PESCA



La Ley 23/1997 de 15 de julio, de Ordenación del Sector Pesquero de Altura y Gran Altura que opera dentro de los límites geográficos de la Comisión de Pesca del Atlántico Nordeste, NEAFC, (BOE 16-7-97), establece la posibilidad de que las empresas pesqueras afectadas puedan enajenar, ceder o transmitir entre sí, total o parcialmente, los derechos de acceso a las diferentes zonas de pesca, con las únicas condiciones de que la transmisión se realice entre buques del mismo censo, que sea autorizada por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y que no se deriven perjuicios para terceros.

La Ley, que había sido presentada por el grupo parlamentario nacionalista vasco y fue aprobada con el consenso de todos los grupos parlamentarios, atiende las reclamaciones del sector pesquero de altura al fresco y pretende racionalizar la actividad pesquera de la lla-

Las empresas pesqueras con buques incluidos en el censo de las flotas de altura, gran altura y buques palangreros de más de 100 TRB que operan en aguas bajo control de la NEAFC podrán intercambiar sus derechos de acceso a las diferentes zonas de pesca, siempre que la transmisión afecte a buques del mismo censo y sea autorizada por el MAPA.

mada "flota de los 300" que opera en el área de Gran Sol, integrada por barcos con base en Galicia, Asturias, Cantabria y Euskadi. La medida cuenta con el apoyo de las asociaciones pesqueras de Ondárroa, Pasajes, Gijón, Santander, La Coruña y Vigo. También las Comunidades Autónomas afectadas se han manifestado de acuerdo en una reordenación de esta flota mediante una racionalización de los derechos de pesca.

La iniciativa recogida en la Ley 23/1997 se inscribe en las actuaciones de ordenación de la pesquería de altura al fresco.

Un precedente en este sentido fue ya la Orden ministerial de 12 de junio de 1992, que permite a las empresas pesqueras simultanear la percepción de las ayudas públicas por desguace de buque en otros buques de la misma empresa. La posibilidad de transmitir la totalidad o una parte del derecho o coeficientes de acceso entre buques del mismo censo facilitará que todos los buques de la flota que opera en aguas del Atlántico Nordeste dispongan del suficiente número de días de presencia en el caladero para un desarrollo más racional de su actividad y permitirá la especialización por zonas de

las actividades pesqueras. Los efectos de las actuaciones orientadas a la reordenación de este segmento de la flota de altura se consideran muy positivos en el objetivo de adaptar su capacidad a las posibilidades reales de pesca, máxime teniendo en cuenta que el nuevo régimen pesquero para esta flota se puso en marcha en enero de 1996.

Actualmente, la llamada "flota de los 300" está integrada por 220 buques operativos, cuyo número se verá reducido con las propuestas de desguace pendientes de selección y con la exportación de algunos buques para la constitución de sociedades mixtas.

La Ley entrará en vigor a los tres meses de su publicación y el Gobierno establecerá las normas reglamentarias de desarrollo y aplicación de la misma en el plazo de tres meses desde su entrada en vigor. ■

M.V.

Convenio entre el MAPA y la CECA por 60.000 millones de pesetas

CRÉDITOS BLANDOS PARA LA MODERNIZACIÓN DE LA FLOTA

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y la Confederación Española de Cajas de Ahorro han suscrito un convenio de colaboración para la financiación de 60.000 millones de pesetas con fines estructurales del sector pesquero destinado a la modernización de la flota y al desarrollo de la acuicultura en el trienio 1997-99.

EL acuerdo de colaboración entre la Administración y la CECA propiciará la concesión de créditos blandos, mediante bonificación de intereses, destinados a financiar intervenciones en el sector de la pesca y la acuicultura con finalidad estructural, en el período comprendido entre 1997 y 1999.

El interés preferencial para todos los préstamos se ha fijado en el 6,4%, que para los beneficiarios será del 3,4% ya que el MAPA subvencionará tres puntos porcentuales a través de los fondos del Instrumento de Financiación de Orientación de la Pesca (IFOP). El tipo de interés será revisable anualmente al mibor más 1,25 puntos. Los créditos, que se concederán a personas físicas o jurídicas, y que se destinen a la construcción, modernización o reconversión de buques pesqueros tendrán un período de amortización de 12 años. La amortización de los créditos destinados al desarrollo de la acuicultura será de ocho años. El prestatario podrá cancelar el crédito antes del vencimiento sin comisión de cancelación alguna y se beneficiará asimismo de un período de carencia de dos años. La CECA asumió el compromiso de que las garantías de la operación recaigan sobre la

garantía hipotecaria de la operación, sin que se precisen garantías personales adicionales. En todos los supuestos deberán cumplirse las condiciones establecidas en el Real Decreto 798/1995 sobre ayudas nacionales y las del Instrumento de Financiación de Orientación de la Pesca (IFOP).

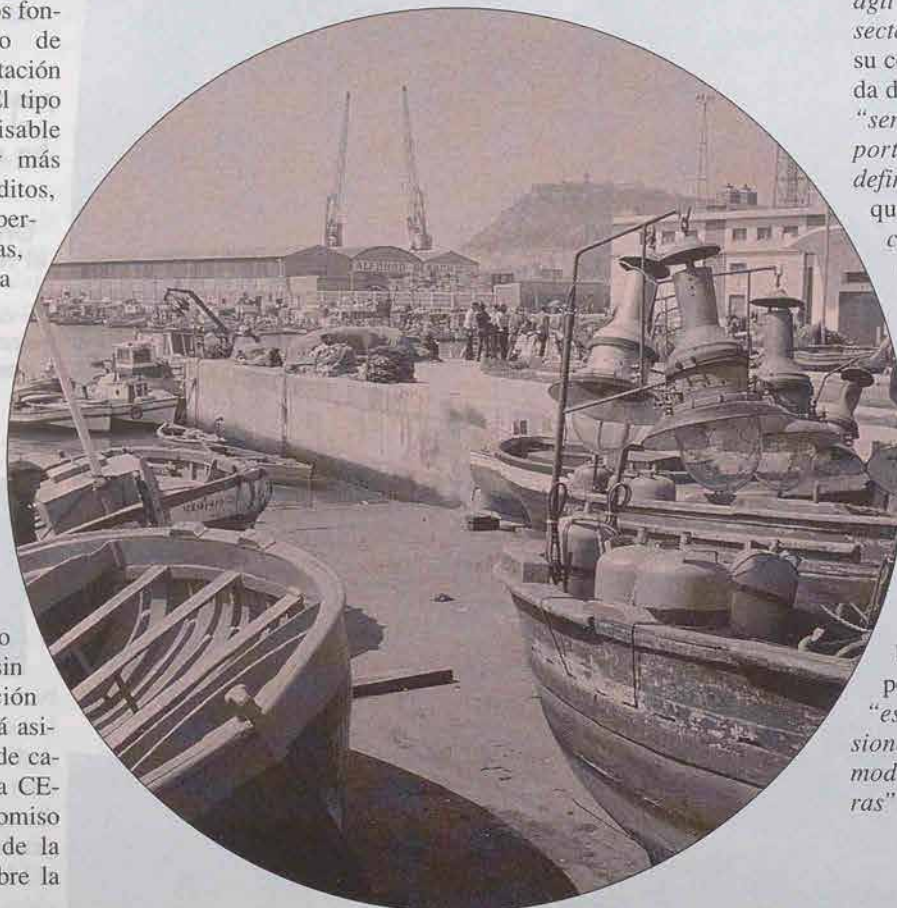
El convenio incluye el compromiso de las Cajas de Ahorro de resolver las solicitudes de préstamos recibidas en un plazo máximo de 15 días, sea en sentido positivo o negativo. Cada mes remitirán un informe a la Administración central o autonómica con el listado de los préstamos formalizados o dene-

gados. Asimismo se establece la creación de una Comisión de Seguimiento, en la que estarán representadas la Administración y la CECA.

Tras la firma del acuerdo de colaboración, la ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Loyola de Palacio, señaló que su Departamento pretende *"impulsar la pesca responsable, pero también la modernización de nuestras estructuras y la flota pesquera, para dar mejor calidad a nuestros pescadores"*, y subrayó que el convenio es *"un instrumento ágil para dar respuesta al sector pesquero"*. Expresó su confianza en que la partida destinada a la acuicultura *"será una inyección muy importante para modernizar definitivamente este sector"*, que definió como *"un campo lleno de posibilidades"*.

El presidente de la CECA, Braulio Medel, recordó que en el primer semestre de este año las Cajas han concedido préstamos al sector agrícola por valor de 517.000 millones de pesetas, de los que alrededor de 50.000 han beneficiado al sector pesquero, el cual, añadió *"está necesitado de inversiones para transformar y modernizar sus estructuras"*. ■

M.V.



España amplía a 49 millas sus aguas territoriales en el Mediterráneo

PROT PRINCI

El Consejo de Ministros aprobó, el pasado 1 de agosto, la ampliación a 49 millas la zona de protección pesquera española en el Mediterráneo. La medida entró en vigor el 27 de agosto (Real Decreto 1315/1997, de 1 de agosto), tras su publicación en el Boletín Oficial del Estado, y en ella se establece la ampliación de las 12 a las 49 millas en el área comprendida desde el Cabo de Gata hasta la frontera francesa solicitada por la ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Loyola de Palacio, con el fin de preservar los recursos pesqueros, especialmente el atún rojo. La decisión ha sido bien recibida por cofradías y grupos ecologistas, como Greenpeace, que valora el texto como *una buena medida siempre y cuando se traduzca en acciones positivas, como con las redes de deriva.*

TRAS las distintas actuaciones encaminadas a la eliminación de las redes de deriva, la última de las cuales logró desbloquear el debate sobre estas redes en la Unión Europea, la ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Loyola de Palacio, ha dado un nuevo paso para proteger los recursos pesqueros en el Mediterráneo con la ampliación de las aguas territoriales

GER EL ATÚN ROJO AL OBJETIVO

españolas a 49 millas, especialmente el atún rojo.

El área comprendida por esta medida se extiende desde el Cabo de Gata (Almería) hasta la frontera marítima con Francia, una zona que necesita una mayor protección -según se recoge en el real decreto- por ser la óptima para la reproducción de las principales especies pesqueras. Y para ejercer esta mayor protección se hace necesario llevar a cabo una política adecuada de conservación de recursos, imposible de poner en práctica cuando estas medidas se restringen al ámbito de las 12 millas del mar territorial.

En la nueva zona, en la que se aplicará la normativa pesquera de la Unión Europea, las autoridades españolas podrán abordar e inspeccionar las artes y capturas de los barcos que faenen -tanto comunitarios como la de grandes palanqueros que actúan bajo pabellón de conveniencia- y sancionar a los infractores.

Necesaria y urgente

Estamos ante una actuación necesaria y urgente, y que ha sido ampliamente consultada con los sectores afectados, según señalan desde el propio Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA).

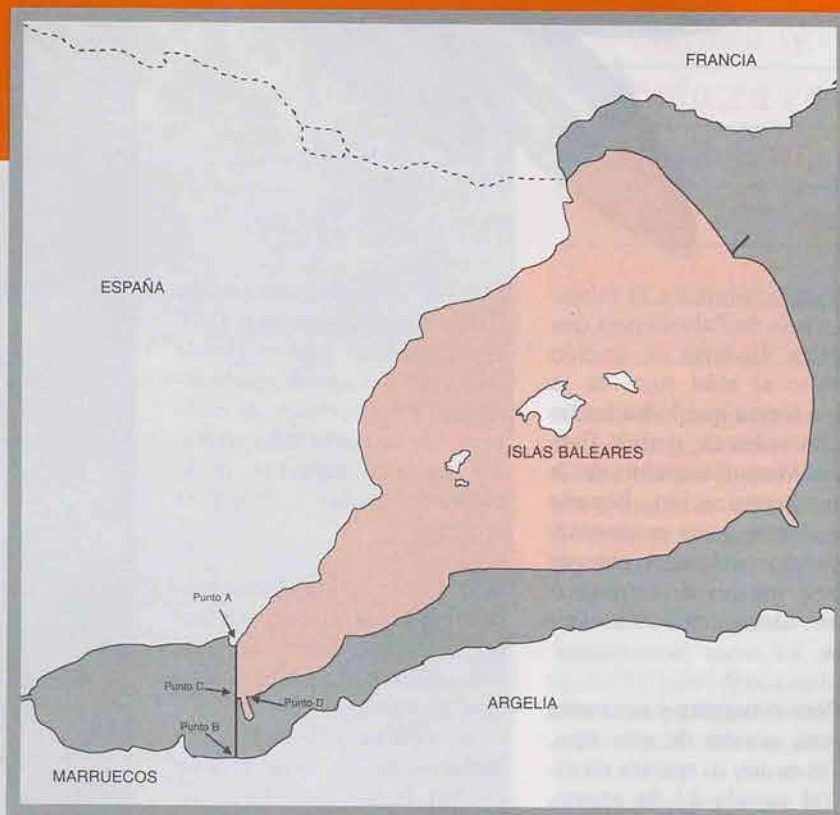
El propio real decreto recoge, entre las razones que han motivado la adopción de esta decisión, el que a lo largo de los últimos años, se ha producido un notable incremento del esfuerzo pesquero por parte de

los buques industriales de países no pertenecientes a la cuenca mediterránea y que faenan, en muchos casos, sin ningún tipo de control a escasas 12 millas de las zonas costeras.

Este aumento de las capturas de atún rojo, fue denunciado por los científicos de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Rojo (ICCAT) -ver Mar nº 351, junio 1997-, ya que en las cam-

pañías de los dos últimos años se aproximaron a las 40.000 toneladas anuales, cuando lo aconsejable era no sobrepasar las 25.000 toneladas, junto con la comercialización de inmaduros de esta especie, bastan para comprender la urgencia y necesidad de esta medida. Y es que, de no remediarse esta explotación incontrolada, se puede llegar a una situación verdaderamente crítica para esta especie, opinión de los científicos de la ICCAT de la que se

Área comprendida tras la ampliación de las aguas territoriales a 49 millas.
Fuente: MAPA



España crea una zona de protección desde el cabo de Gata hasta la frontera francesa para preservar los recursos pesqueros, especialmente el atún rojo.

hace eco el texto del real decreto elaborado por el MAPA.

Pero es que, además no debemos olvidar que el Mediterráneo, junto con el Golfo de México, son los únicos lugares del mundo donde realiza su reproducción esta especie. Si se quiere evitar un drástico descenso de su población, ésta es la mejor zona para actuar. Además de sobre el atún rojo, la medida tendrá repercusiones positivas en las poblaciones de anchoa, sardina, crustáceos y moluscos en general.

Greenpeace, que ha realizado numerosas campañas denunciando las graves amenazas que se ciernen sobre el atún rojo, y que durante este año se ha venido reuniendo con cofradías de pescadores de todo el Mediterráneo para analizar la situación y las posibles actuaciones, se ha dirigido en



diversas ocasiones a la ministra Loyola de Palacio para que adoptara medidas de gestión respecto al atún rojo, de la misma forma que lo ha hecho con las redes de deriva. Para Arnau Mateu, miembro de la citada organización, *España debe liderar estas propuestas porque poco se puede esperar de otros países de la cuenca mediterránea, como Francia o Italia.*

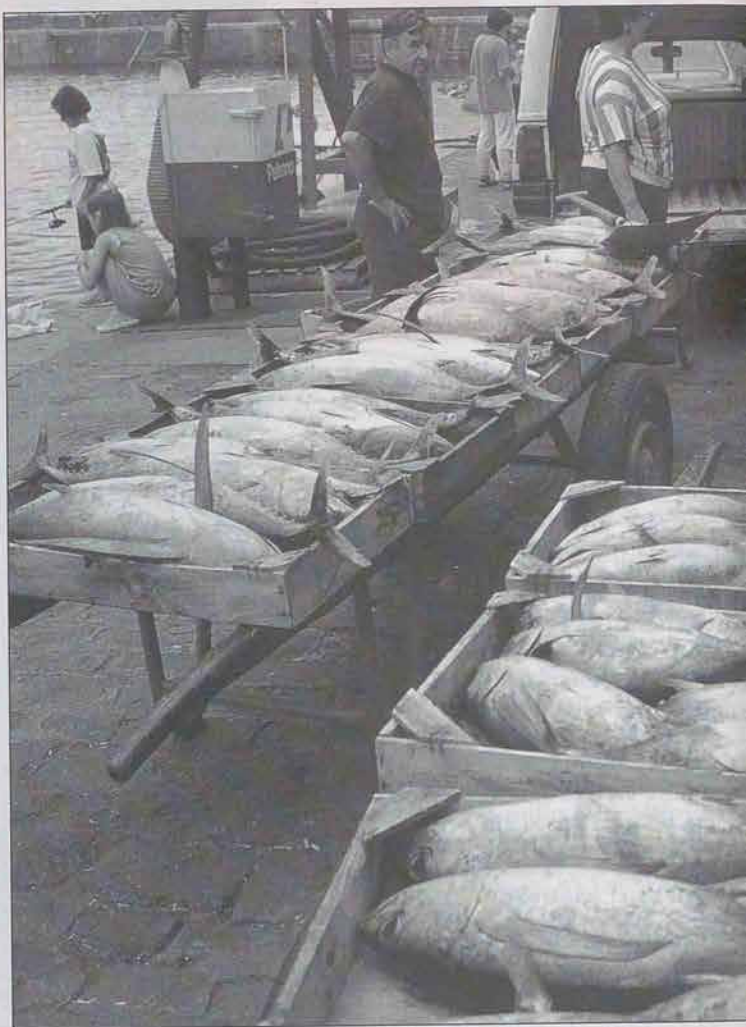
Pero si urgente y necesaria era una acción de este tipo, más lo es aún su entrada en vigor (el pasado 27 de agosto, como se señalaba anteriormente), como reclama Greenpeace. Y es que, hasta mediados de septiembre, aproximadamente, es la época en que se produce la migración de los atunes nacidos antes del verano en estas aguas. Si se retrasan las actuaciones de control de esta pesquería tras su entrada en vigor, *poco peso tendrá esta medida en el presente año, según Arnau Mateu, y se habrá perdido una gran ocasión para controlar la pesca de juveniles tanto por pescadores profesionales como deportivos.*

Precisamente las actuaciones que prevengan la pesca de juveniles es otro de los aspectos en que los científicos de la ICCAT ponen el acento, ya que no se respeta ni la talla mínima de los 6,4 kilogramos ni las capturas de peces de "edad 0" -de menos de 1,8 kilogramos-; y lo que es peor, sus capturas van en aumento. Se-

gún las últimas conclusiones de los científicos de la ICCAT estas capturas *siguen siendo muy altas y están muy subestimadas. El porcentaje de estos peces de pequeña talla podría ser incluso superior a lo indicado en las estadísticas oficiales.*

En este sentido, Arnau Mateu señala las descargas a buques congeladores, en alta mar, desde los propios barcos que faenan con banderas de conveniencia, y de cuyas operaciones no se tiene ningún control. Pero Arnau Mateu critica el que, en no pocas ocasiones, estos desembarcos tienen lugar dentro de las 12 millas, incluso a una milla escasa del puerto de Dénia, situación que ha sido reiteradamente denunciada por las cofradías valencianas.

El que estos hechos se hayan venido produciendo con total impunidad, según Green-



peace, es lo que les lleva a esperar a la puesta en marcha de las medidas que desarrollen el real decreto ahora aprobado para realizar una valoración sobre su futura incidencia: *El texto nos parece una buena medida siempre y cuando se traduzca en acciones positi-*

vas. Ahora, prosigue Arnau Mateu, España no se podrá es-cudar en que tales acciones ocurren más allá de las 12 millas, por lo que pronto podremos comprobar si realmente está decidida a atajar el problema, de la misma forma que se ha hecho con las redes de deriva. Habrá que esperar, pues, a ver qué medidas de control se aplican y en qué se traducen, y de qué medios dispondrá para controlar esta pesquería.

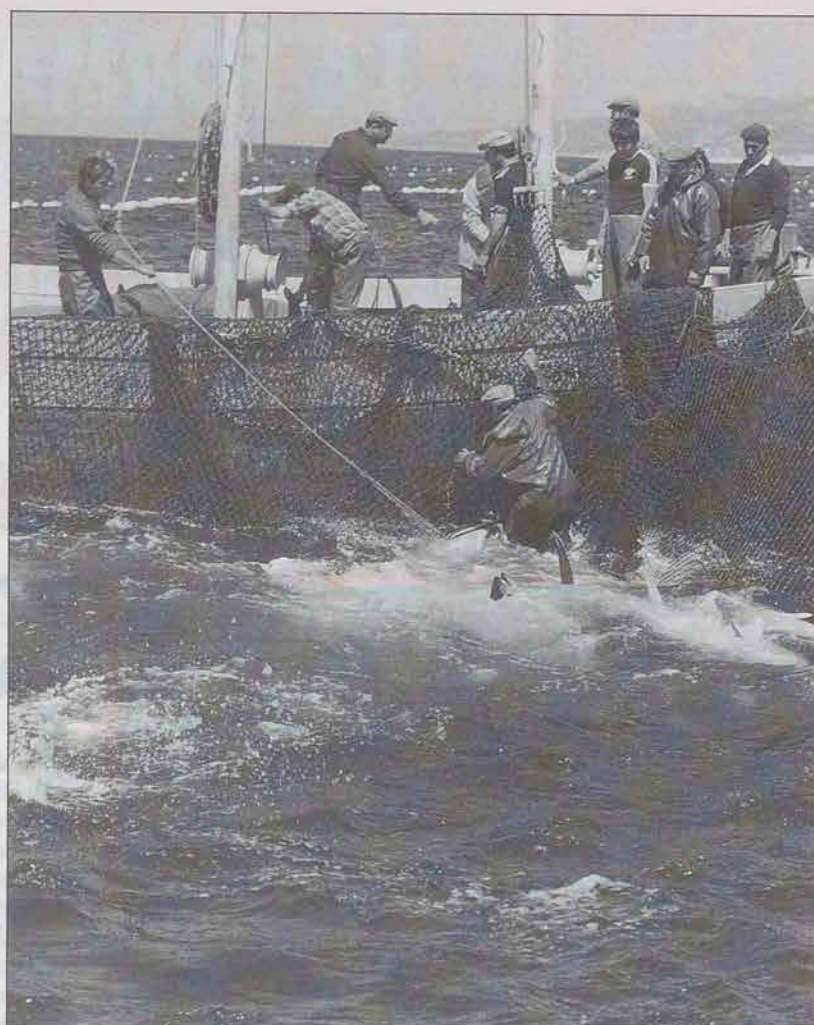
Flota artesanal

Proteger los recursos pesqueros en el Mediterráneo significa, al mismo tiempo, asegurar numerosos puestos de trabajo. El número de tripulantes que, directamente, trabaja en la flota que se verá afectada por esta medida, y que se eleva a 4.790 embarcaciones (ver

FLOTA PESQUERA ESPAÑOLA DEL MEDITERRÁNEO

MODALIDAD	TOTAL		
	Nº BUQUES	T.R.B.	POTENCIA (C.V.)
ARRASTRE	1.108	50.823	309.329
CERCO	450	12.251	124.740
PALANGRE FONDO	227	1.677	15.844
ARTES MENORES	2.969	10.037	107.240
PALANGRE DE SUPERFICIE	36	1.464	7.801
TOTAL MEDITERRÁNEO	4.790	76.252	564.954

Fuente: MAPA



recuadro), alcanza la cifra de 20.000 pescadores. Considerando que el empleo generado por las actividades pesqueras, según el propio MAPA, se puede cifrar en 5 a 1, el número de afectados por esta medida podría sobrepasar las cien mil personas.

Esta situación no escapa a los responsables de la redacción de este real decreto al señalar el interés de España en mantener en el Mediterráneo una flota artesanal intensiva de mano de obra y dirigida a la pesca de calidad, con el objeto de no incrementar los desequilibrios regionales a nivel nacional.

La flota española que opera en el Mediterráneo desembarca alrededor de 150.000 toneladas anuales. Junto a ella faenan unos 40 barcos cerque-

ros franceses en aguas próximas al mar territorial español, con gran capacidad de captura y que dirigen su actividad a la pesca del atún rojo, y numerosos italianos de los más de 700 rederos dedicados a la captura de túnidos y pez espada, principalmente. Estos barcos, por su condición de comunitarios, podrían seguir faenando en el área de protección, aunque las autoridades españolas podrán controlar la actividad de estos

buques, lo que no ocurre en la actualidad.

Más importante será, si cabe, la posibilidad de controlar las operaciones realizadas por las flotas de terceros países, que operan en la actualidad en las proximidades del mar territorial español, por fuera de las 12 millas. Esta flota está constituida por unos cien buques, en su mayoría palangreros con aparejos de más de cien kiló-

En la zona de las 49 millas faenan embarcaciones españolas, comunitarias y unos cien palangreros bajo banderas de conveniencia a los que España les podrá abordar e inspeccionar las artes.

“El texto nos parece una buena medida siempre y cuando se traduzca en acciones positivas, como con las redes de deriva.”
(Arnau Mateu).

metros de longitud, de pabellón de conveniencia (Panamá, Sierra Leona, Belice, Honduras y buques no identificados). Se dedican a la captura masiva de atún -capturas que en su mayoría tienen su destino final en el mercado japonés-, fundamentalmente entre los meses de abril y julio, época en la que esta especie entra en el Mediterráneo para desovar. Actúan impunemente a pesar de una recomendación de la ICCAT 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 recomendación, al igual que muchas otras para preservar el atún rojo emanadas de la ICCAT, no se cumple. El 1 de junio de 1994, fecha de la entrada en vigor de la citada recomendación, los expertos de este organismo denunciaron que fueron avistados numerosos palangreros durante los meses de junio y julio. Lo mismo ocurrió en 1995 y 1996. El presente año tampoco será una excepción.

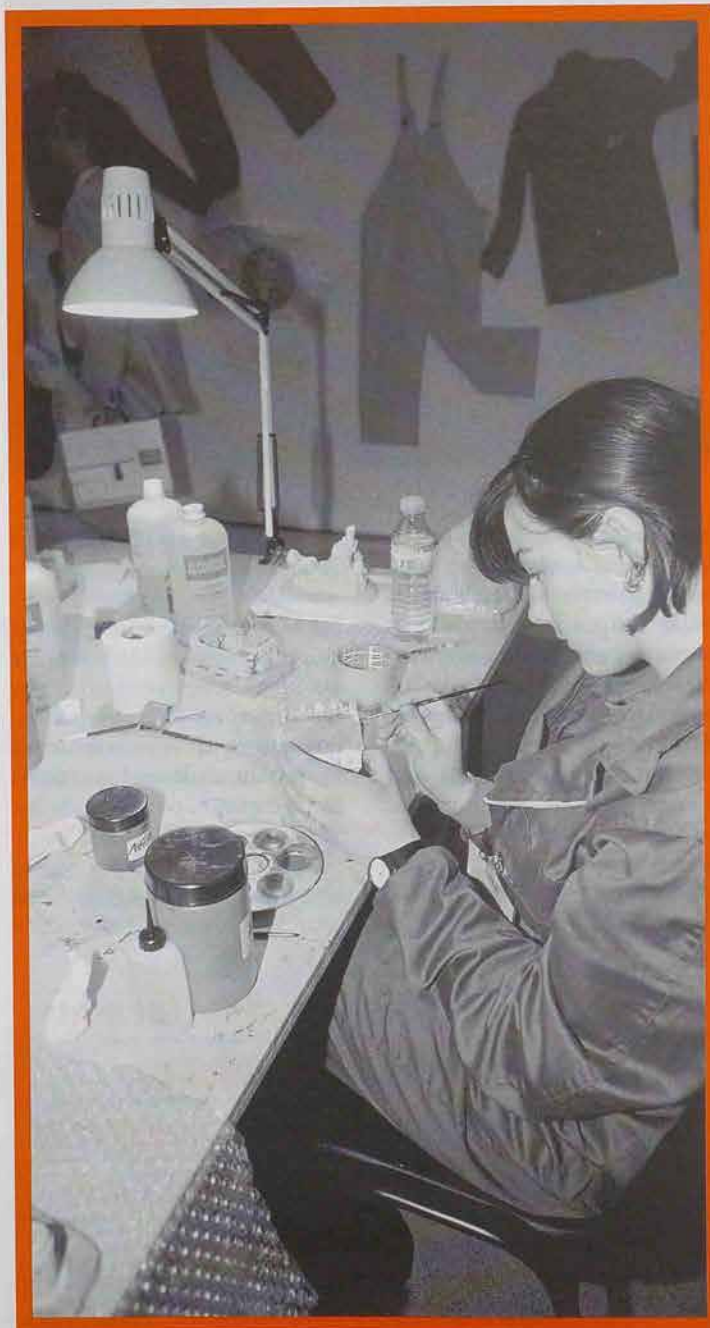
A falta pues de comprobar las medidas que se adopten para llevar a cabo el control de la flota que faena dentro de las 49 millas, lo que nadie pone en duda es lo idóneo e indispensable de este primer paso. ■

Raúl GUTIERREZ

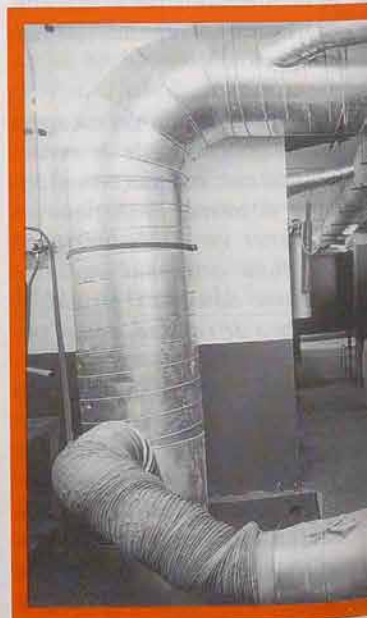
**En marcha el
II Programa
Nacional de FP**

LA FORMACIÓN PROFESIONAL, EL MEJOR INSTRUMENTO PARA LUCHAR CONTRA EL DESEMPLEO

El II Programa Nacional de Formación Profesional 1997-2000 ya está en marcha. Con la Constitución, el pasado 21 de julio, del Consejo General de Formación Profesional se ha dado el impulso definitivo para que pronto pueda entrar en vigor, ya que en su poder se encuentra el borrador del citado programa para que, una vez estudiado por este organismo, pueda ser enviado al Gobierno para su aprobación. Tanto la Ministra de Educación y Cultura, Esperanza Aguirre, como el titular de Trabajo y Asuntos Sociales, Javier Arenas, departamentos implicados en este proyecto, han coincidido en evaluar como de vital importancia la Formación Profesional como un instrumento indispensable para luchar contra el desempleo y favorecer la política de creación de empleo estable.



SEGÚN puso de manifiesto la responsable de Educación, en el transcurso del acto de constitución del Consejo General de Formación Profesional. "El Gobierno considera a la Formación Profesional como uno de los instrumentos fundamentales en su política de creación de empleo más estable y por ello la ha situado como una de sus máximas prioridades". Fue secundada por el Ministro de Trabajo, Javier Arenas, quien habló de la "necesidad de potenciar y prestigiar la Formación Profesional en España, vinculándola cada día más a la evolución del mercado de trabajo y los yacimientos de empleo que





Constituido el Consejo Nacional de la Formación, que está ultimando el II Programa Nacional de Formación Profesional.

se detecten de cara al futuro". Para ello el Ministro reclamó la colaboración y el esfuerzo de los agentes sociales e institucionales representados en el Consejo.

La estructura del Consejo fue modificada por Ley el pasado 9 de junio, pasando a estar integrado, por primera vez por 76 miembros, estructurados en cuatro grupos de 19 representantes de la Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas más las ciudades de Ceuta y Melilla, las centrales sindicales y las organizaciones empresariales. En concreto estas últimas están representadas por la CEOE y CEPYME y los sindicatos Co-

misiones Obreras, Unión General de Trabajadores, la CIG y ELA-STV. (Estos dos últimos son sindicatos mayoritarios gallego y vasco, respectivamente).

El Consejo General de la Formación Profesional está adscrito al Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales como órgano consultivo y de participación institucional de las administraciones públicas y de asesoramiento del Gobierno en materia de Formación Profesional.

Los Ministerios de Trabajo y Asuntos Sociales y Educación y Cultura ostentan la presidencia alternativamente y por períodos de un año, aunque también participan en el Consejo, por parte

de la Administración otros departamentos como Defensa, Economía, Hacienda, Industria y Energía, Agricultura, Pesca y Alimentación, Administraciones Públicas, Sanidad y Consumo y Medio Ambiente. Durante este primer año la titularidad corresponderá al Ministro de Trabajo, Javier Arenas. La renovación se realiza cada cuatro años.

II Programa de Formación Profesional

Al renovado Consejo le corresponde elaborar el II Programa de Formación Profesional que abarca el período 1997-2000 con el que se pretende, según los responsables del Ministerio de Trabajo "reforzar la

conexión empresa-formación, potenciando la formación continua de los trabajadores ocupados y perfeccionar la normativa sobre los Certificados de Profesional para adecuarlos a las necesidades empresariales". El Programa persigue, también, garantizar la calidad de la Formación Profesional y asegurar su rentabilidad económica y social. Para el Ministro de Trabajo es importante reforzar la formación permanente durante toda la vida laboral como respuesta a las exigencias de competitividad que demandan los nuevos tiempos. Según Arenas "en una economía globalizada, con profundos cambios tecnológicos, la formación debe concebirse como una formación continua durante toda la vida laboral; un joven que no se preocupe de su formación puede ser un viejo en el mercado laboral y una persona mayor preocupada por su formación será un joven para el mercado de trabajo".

El primer borrador del II Programa Nacional de Formación Profesional está en manos del Consejo para su estudio y envío al Gobierno. En él se contemplan seis grandes objetivos: el primero de ellos es lograr una vertebración y coordinación efectivas de los tres subsistemas de Formación Profesional (reglada, continua y ocupacional). En segundo lugar se pretende reforzar la conexión empresa-formación potenciando la formación continua de los trabaja-



En marcha el II Programa Nacional de FP



dores ocupados. Dentro de este objetivo se pretende, asimismo, perfeccionar la normativa sobre certificados de profesionalidad para optimizar su adecuación a las necesidades de las empresas; potenciar las acciones formativas que favorezcan el empleo, la innovación tecnológica y organizativa en las empresas así como la calidad, el empleo autónomo y la economía social; establecimiento de medidas adicionales a los acuerdos sobre formación continua, que estimulen la inversión empresarial en formación y apoyar la transición escuela-empresa con la implementación del nuevo contrato de aprendizaje y potenciación de la movilidad de los estudiantes.

El tercer objetivo que se propone en el II Programa es la mejora y desarrollo de la Formación Profesional reglada con especial atención a los colectivos juveniles, mayores de 45 años, parados de larga duración y mujeres de deseen integrarse a la vida laboral. Para ello, se pretende flexibilizar la administración de las unidades de competencia a fin de favorecer el acceso a la educación técnico-profesional a estos grupos de población, incluso en horario especial fuera del régimen ordinario de clases y se pretende regular la autonomía de los cen-

tros de forma que puedan gestionar acciones de formación profesional reglada, ocupacional y continua.

El cuarto objetivo es mejorar y flexibilizar la gestión del subsistema de formación profesional ocupacional. Este objetivo es nuevo ya que se propone integrar la política y práctica de la formación junto a todas las políticas activas de empleo. Otra novedad es la atención preferente que se va a dar a los colectivos con dificultades de inserción profesional: jóvenes sin cualificación, parados de larga duración, inmigrantes, marginados y minorías étnicas.

La quinta prioridad es garantizar y mejorar la calidad de la formación y asegurar su rentabilidad económica y social. El sexto y último objetivo de este II Programa Nacional de formación, es el apoyo a las políticas de transparencia de cualificaciones e iniciativas de formación profesional en la Unión Europea.

En este sentido el II Programa va a tener en cuenta las directrices de la Unión Europea en esta materia y que han sido formuladas el pasado mes de junio y que en resumen son las siguientes:

1. Ampliar y desarrollar la formación: desarrollo de nuevas formas de formación y estímulo a la industria para que ofrezca más puestos de aprendizaje.

2. Mejorar la calidad de la formación: encontrar el equilibrio entre formación teórica y práctica y entre las necesidades de la empresa y las del aprendiz. Crear vínculos entre la formación inicial y la formación continua.

3. Estimular la movilidad de los aprendices: elaborar un marco común de la formación en Europa para que el estatus del aprendiz sea equivalente y la formación adquirida sea reconocida en los demás Estados de la UE. Ampliar las posibilidades de movilidad transfronteriza de los estudiantes de enseñanza profesional.

4. Asociar a los interlocutores sociales: crear redes de proyectos piloto para animar el aprendizaje de oficios con creciente demanda, involucrando a los interlocutores sociales en la responsabilidad del funcionamiento de la formación.

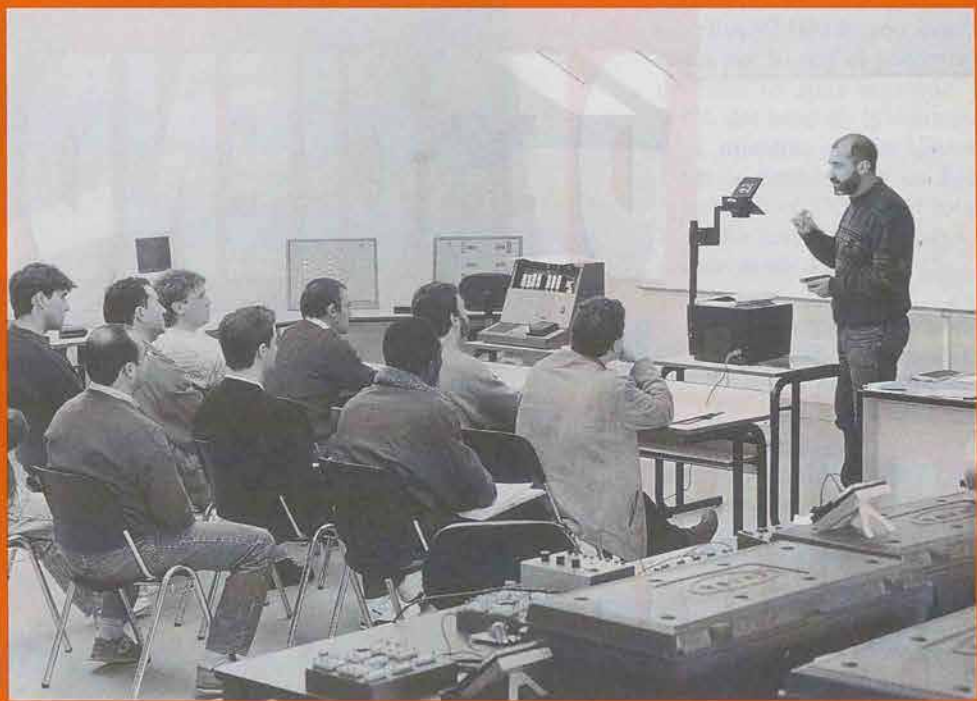
5. Crear estrategias de aprendizaje: preparar informes regulares de dimensión europea

sobre el estado de la formación y los problemas que plantea. La Comisión animará un debate paneuropeo para definir nuevas estrategias para la formación.

El I Programa de FP formó a más de 400.000 alumnos

Según los datos facilitados por el Ministerio de Trabajo, a través del I Programa Nacional de Formación Profesional (1993-1996) se formaron más de 400.000 alumnos. Durante el primer año de vigencia del mismo, el número de alumnos formados fue de 147.504 de los cuales 106.564 estaban parados y 40.940 ocupados. Al finalizar el año 41.270 (el 38'7%) consiguieron trabajo. El gasto realizado fue de 71.430 millones de pesetas. En 1994, los alumnos formados fueron 94.698, de los que 90.435 estaban en el paro y el resto ocupados. Durante ese año el número de colocaciones aumentó, puesto que 67.028 alumnos encontraron trabajo, lo que representó el 71'1%. La inversión realizada fue de 114.234 millones de pesetas.

Los alumnos formados en 1995 fueron 97.594, de los que 91.608 estaban parados y 5.986 ocupados. Obtuvieron empleo



57.150 (el 62'4%). El presupuesto ejecutado alcanzó la cifra de 126.111 millones. Finalmente, durante el último año de vigencia del programa se formaron 98.945 alumnos, de los cuales estaban en paro 93.326 y ocupados 5.619, siendo el presupuesto de 138.628 millones.

Un programa fruto del consenso

Cuando el II Programa Nacional de FP sea aprobado se podrá decir que es un proyecto nacido del consenso. Como se recordará dentro de las mesas del Diálogo Social, que el Ministerio de Trabajo puso en marcha al comienzo de la legislatura, figuraba la de la Formación Profesional. El 19 de diciembre del pasado año, el Gobierno, Empresarios y Sindicatos firmaron el acuerdo que fijaba las bases de la política de formación para los próximos cuatro años y en el que adquirió el compromiso de elaborar este II Programa. Por parte del Gobierno firmaron los titulares de Trabajo y Asuntos Sociales y de Educación y Cultura, Javier Arenas y Esperanza Aguirre, respectivamente, por ser estos los ministerios implicados en esta materia; por parte de los agentes sociales lo hicieron las organizaciones empresariales CEOE y CEPYME y

por los sindicatos las centrales mayoritarias UGT y CCOO.

En este acuerdo se contenían en realidad tres: el de la Formación Profesional que afecta a la formación inicial o de inserción de jóvenes, antes Reglada; el de la Ocupacional para desempleados, gestionada por el INEM y el de la Continua para trabajadores ocupados. Asimismo, se firmó otro acuerdo, de carácter bipartito entre las organizaciones sindicales y empresariales, en el que se estableció el desarrollo, para el período de 1997-2000, de la Formación Continua en las empresas, así como de autónomos, empleados, eventuales agrarios y otros colectivos que, hasta entonces, no estaban incluidos, mediante una gestión bipartita y paritaria a través de la Fundación para la Formación Continua en las Empresas (FORCEM).

Objetivos de la Política de Formación Profesional

Con la firma de los mencionados acuerdos el Gobierno y los Agentes Sociales se han propuesto vertebrar las tres grandes áreas de oferta de Formación Profesional: la Formación Reglada para jóvenes, competencia

de los departamentos de Educación y Cultura; la Formación Ocupacional dirigida a desempleados, responsabilidad de los Servicios Públicos de Empleo y la Formación Continua de Trabajadores ocupados, como responsabilidad primera de los agentes sociales. Otro objetivo marcado por los responsables de la formación ha sido desarrollar un Sistema Nacional de Cualificaciones Profesionales, que facilite las correspondencias y equivalencias, entre títulos, certificaciones de profesionalidad, certificados de formación continua, y acreditaciones de la experiencia laboral, de manera que los trabajadores y los empleadores entiendan más claramente lo que se demanda y lo que se ofrece como cualificación profesional en la totalidad del mercado de trabajo en España.

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

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

Y ya por último recoge el Acuerdo unos aspectos sustantivos al funcionamiento de todos y cada uno de los subsistemas de formación profesional, estableciendo un sistema unificado de información tanto sobre las cualificaciones que ofrecen la multiplicidad de instancias formativas públicas y privadas de todos los ámbitos territoriales facilitando con ello la libre circulación de los trabajadores en todo el Estado.

Todos estos objetivos quedarán incorporados en el II Programa Nacional de Formación Profesional que el Nuevo Consejo General de la Formación Profesional, incluyendo a todas las Comunidades Autónomas, ha elaborado y deberá aprobar en breve el Gobierno. ■

Concha Hernández Carazo

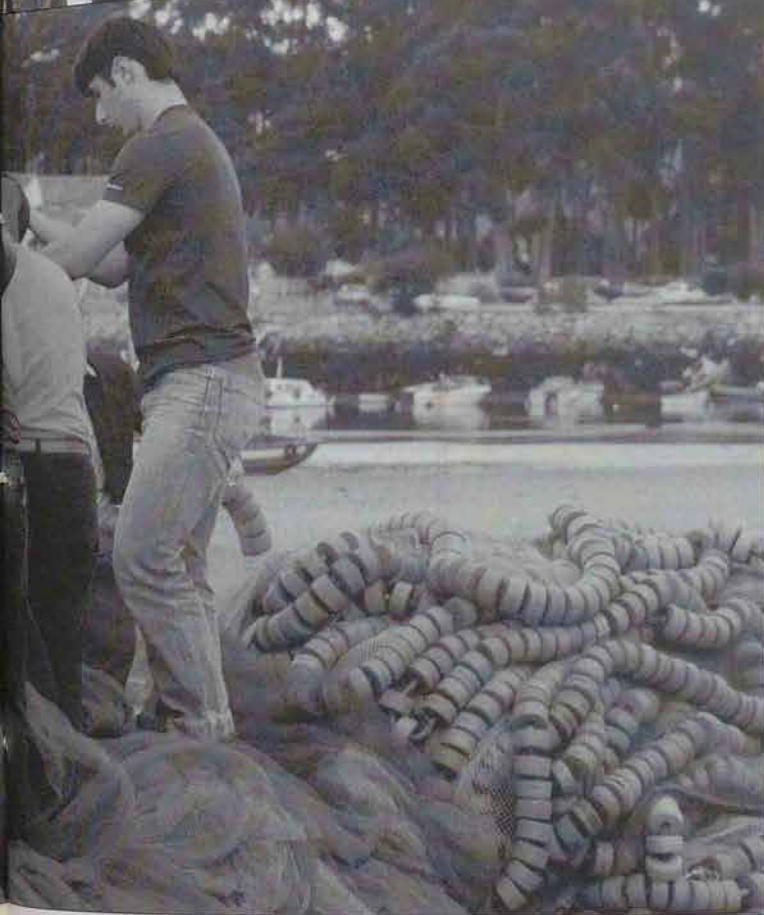
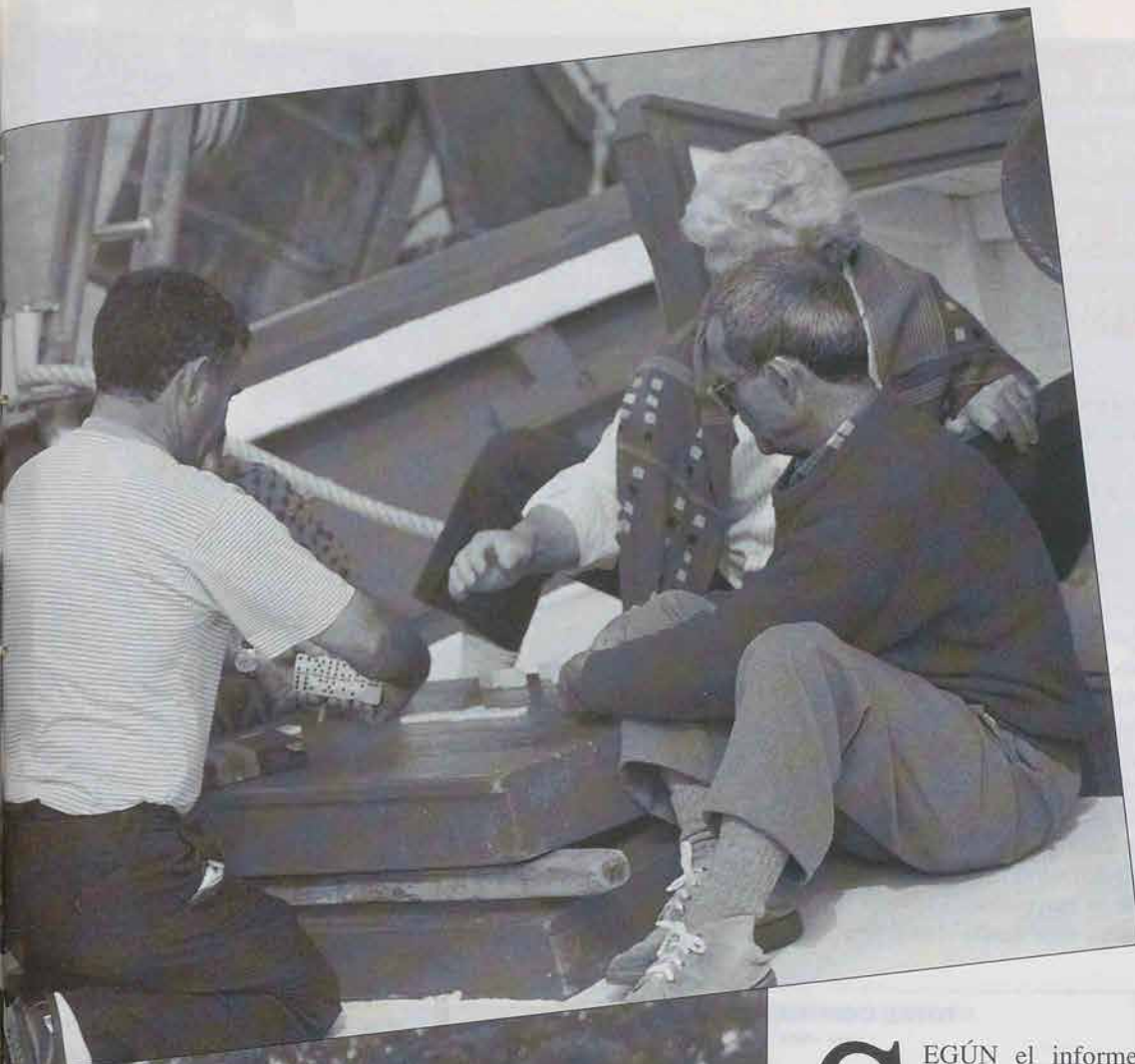
DESCIENDE EL PARO

Y

AUMENTAN LOS CONTRATOS INDEFINIDOS

La puesta en marcha del Acuerdo Interconfederal para la Estabilidad en el Empleo y la Negociación Colectiva, firmado entre las principales organizaciones sindicales y empresariales y aprobado en el mes de mayo pasado por el Gobierno, ha empezado a dar sus resultados positivos, ya que se ha incrementado sensiblemente la contratación indefinida. Según los últimos datos conocidos, en el mes de julio este tipo de contratación se triplicó con respecto al mismo mes del año anterior en 92.000 nuevos contratos fijos, es decir, al 9'4% del total de las contrataciones. Así lo puso de manifiesto el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Javier Arenas, al presentar el informe sobre la evolución de la contratación laboral tras la entrada en vigor de la reforma del mercado de trabajo. De estos nuevos contratos fijos más del 61% se registraron en empresas de menos de 25 trabajadores. Para Javier Arenas estos datos confirman que los empresarios han perdido el miedo a contratar indefinidamente y *"que la batalla de la estabilidad en el empleo está ganando a la temporalidad"*.





superó los 970.000 contratos. De ellos 92.000 fueron indefinidos por lo que el porcentaje de estos se sitúa en torno al 9'4% del total de la contratación, mientras que en julio de 1996 la contratación de fijos representó el 3'24% del total. El índice actual no se había superado desde 1985.

Si se compara el número de contratos fijos de julio de 1997 con los del mismo mes del año anterior tenemos que se han triplicado los de este año. Así, frente a los 27.245 contratos de julio de 1996 se ha pasado a los 92.000 de julio de 1997 lo que supone un incremento del 230 por ciento. En cambio, el número de contratos formativos ha descendido, ya que en julio pasado se registraron 26.646 frente a los 28.990 del mismo mes de 1996.

El número de contratos temporales en julio de 1997 estuvo en torno a los 884.000, lo que ha supuesto un incremento en relación con el mismo mes del año anterior de 43.713 contratos.

Características de la contratación

Según el informe elaborado por el Ministerio de Trabajo y presentado por su titular hay que destacar que más del 70% de los contratos fijos realizados al amparo de la nueva legislación laboral corresponden a la conversión de temporales. De esta manera, la transformación de temporales en fijos pasa de los 2.186 de julio del 96 a los más de 50.000 en este año, con un aumento del más del 2.300 por cien. Esta transformación se concentra, especialmente, en las modalidades de obra o servicio, eventuales por circunstancias de la producción y lanzamiento de nueva actividad.

El informe pone de relieve también que más del 61% de los nuevos contratos fijos se ha registrado en empresas de menos de 25 trabajadores y

SEGÚN el informe presentado por el Ministro el gran aumento de la contratación indefinida se debe al Acuerdo, firmado entre empresarios y sindicatos, para el fomento de la estabilidad en el Empleo el pasado mes de mayo. Así, de los casi 92.000 contratos indefinidos registrados en julio, en torno a 70.000 correspondieron a la nueva regulación. Desde la fecha de entrada en vigor del Acuerdo, el pasado 17 de mayo hasta finales de julio se registraron más de 125.000 contratos indefinidos, lo que supone que el número total de contratos para esta modalidad registrados de enero a julio del presente año se sitúe por encima de los 310.000 (en el período enero-julio de 1996 se registraron 212.343 y 353.786 para el total de ese mismo año).

Durante el mes de julio, el total de la contratación laboral

Desde la puesta en marcha de la Reforma Laboral se ha triplicado el número de contratos fijos firmados.

cerca del 80% en empresas con plantillas inferiores a 100 trabajadores, lo que significa que esta estabilidad en el Empleo se está dando básicamente en las Pequeñas y Medianas Empresas.

Servicios a la cabeza

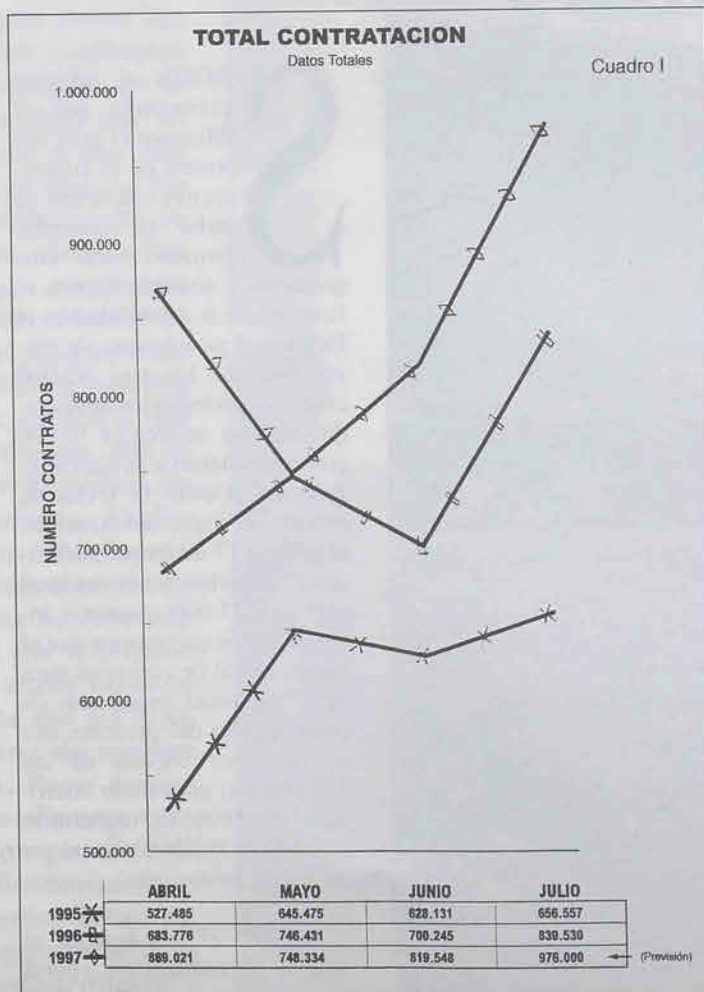
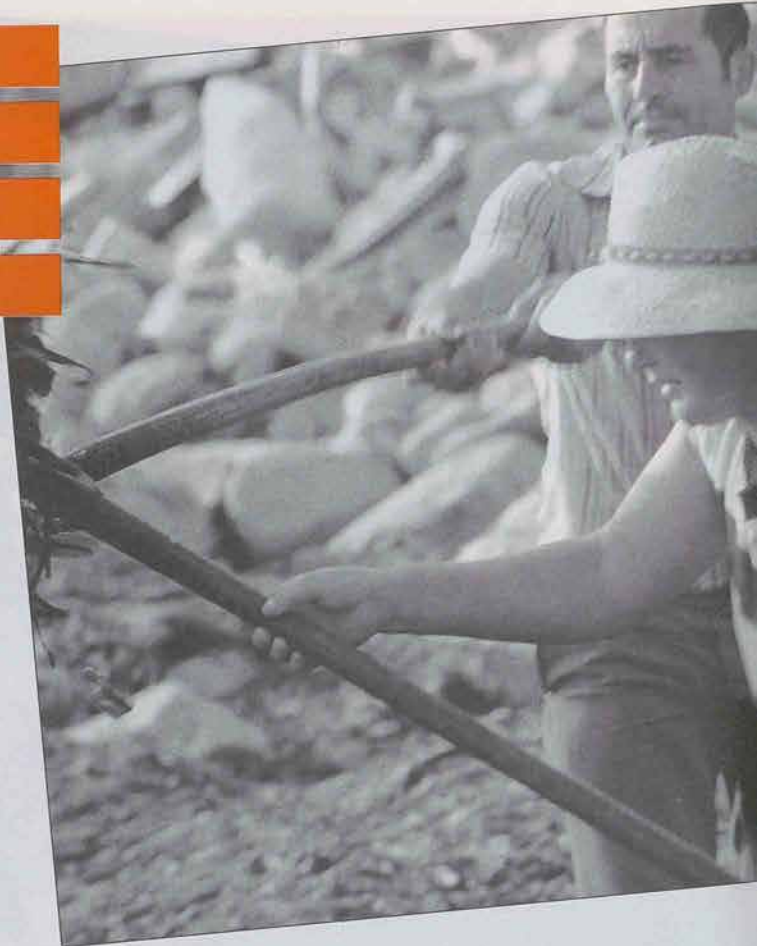
La distribución por sectores recoge la concentración de la contratación indefinida en el sector servicios (70%), seguido de la industria y la construcción con el 22 y el 7%, respectivamente y en el último lugar figura la agricultura con tan sólo el 1 por ciento. Según la evaluación realizada por el Ministro de Trabajo este fuerte porcentaje de contratación indefinida en el sector servicios viene a corregir la creencia generalizada de que este sector se nutre de mano de obra temporal.

Por lo que se refiere a los sexos los hombres han sido los más beneficiados en la contratación indefinida ya que ocupan el 70 por ciento de ésta. Respecto de los grupos por edades el porcentaje de contratos indefinidos es muy reducido entre los jóvenes comprendidos entre los 16 y los 19 años (menos del 3%) lo que se debe a que su incorporación al mercado de trabajo se realiza, en gran medida mediante contratos para la formación. Más del 24 por ciento de los contratos fijos ha correspondido al grupo comprendido entre los 19 y los 24 años; el 31% para el comprendido entre 25 y 30 años; el 26% para el grupo de edad entre 30 y 45 años y el 15% para los mayores de 45 años. Cabe señalar, pues, a tenor de estos datos que más del 58% de la contratación indefi-

nida se realiza a personas menores de 30 años.

La tasa de paro descende al 12,5%

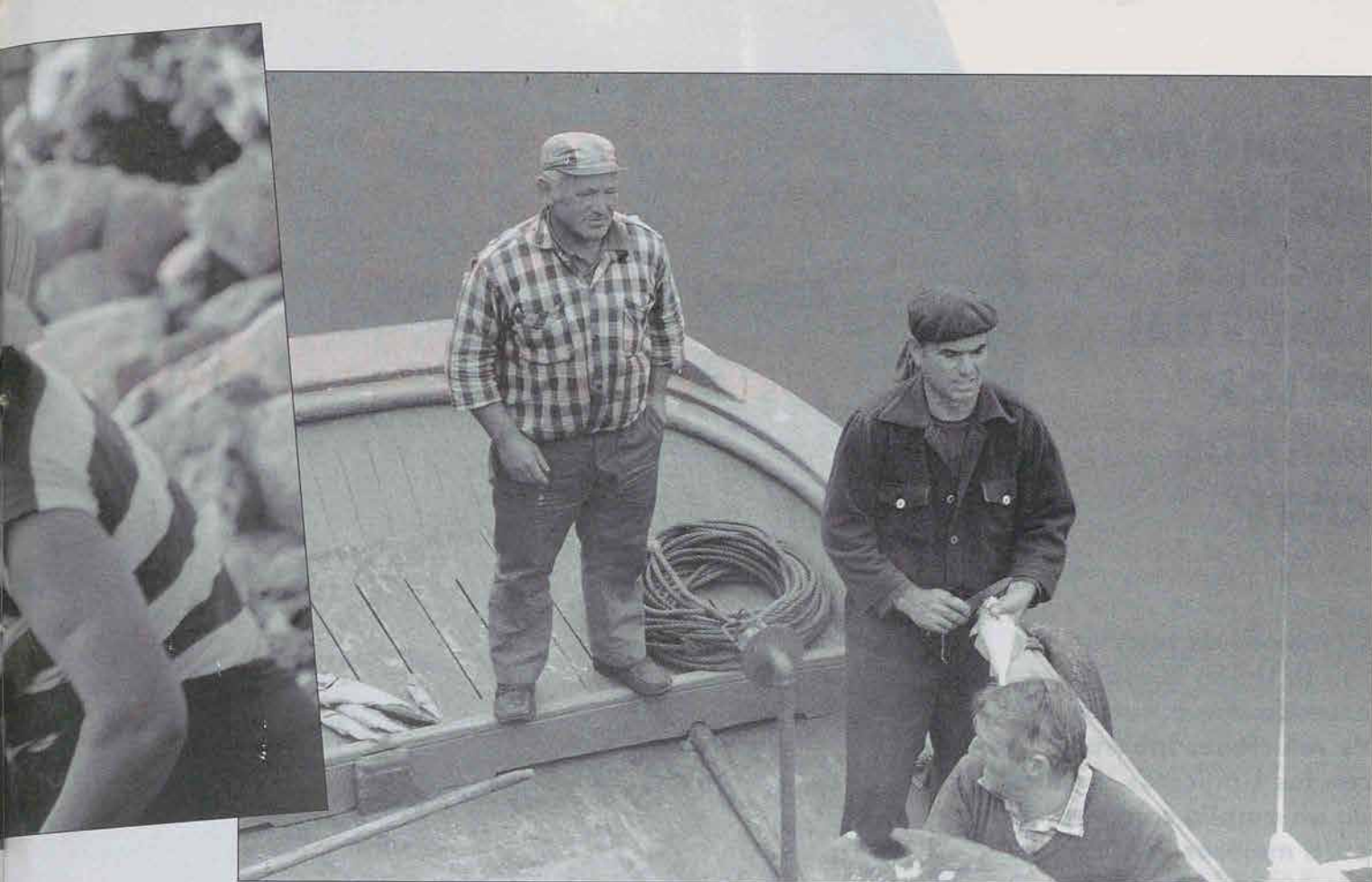
El progresivo descenso del desempleo logró su cifra más favorable el pasado mes de julio, ya que el número de parados registrados en el INEM descendió en 82.694 personas con respecto al mes anterior, lo que situó el número de parados en 2.009.232, esto ha supuesto que la tasa de paro se situase en un 12'5%, rompiendo la barrera del 13% por primera vez desde 1981. En el



mismo mes de 1996 el paro sufrió una reducción de 63.913 personas y en julio de este año la disminución es casi tres veces superior a la media registrada en ese mes en los últimos 15 años, que fue de 30.133 personas. Desde julio de 1996 el paro ha disminuido en 161.557 personas lo que supone un -7'44%.

El Secretario General de Empleo, Manuel Pimentel, quien dio a conocer estos datos mostró su satisfacción, exenta de triunfalismo, y adjudicó los resultados a los acuerdos sobre reforma laboral firmados entre empresarios y sindicatos: *"la reforma laboral se ha hecho en el momento oportuno y ya ha empezado a dar unos frutos importantes"*. Según Pimentel, una vez bajada la barrera de los dos millones de parados, estos volverán a subir en otoño para volver a descender y estabilizarse en diciembre.

Todos los sectores se han visto beneficiados por el descenso del desempleo, pero es-



pecialmente este se ha hecho notar en el sector servicios, con una bajada de 42.116 personas. Le siguieron la industria, con 11.624; la construcción, con 7.913 y la agricultura, con 5.061 parados menos. El desempleo femenino sigue siendo superior al masculino, ya que éste se situó en 904.842 parados, lo que supuso un descenso del 4'73% con respecto al mes anterior y el femenino en 1.104.390, bajando un 3'31%. El desempleo bajó en todas las Comunidades Autónomas especialmente en Andalucía donde fue de -18.916. Le siguieron la Valenciana y la Gallega.

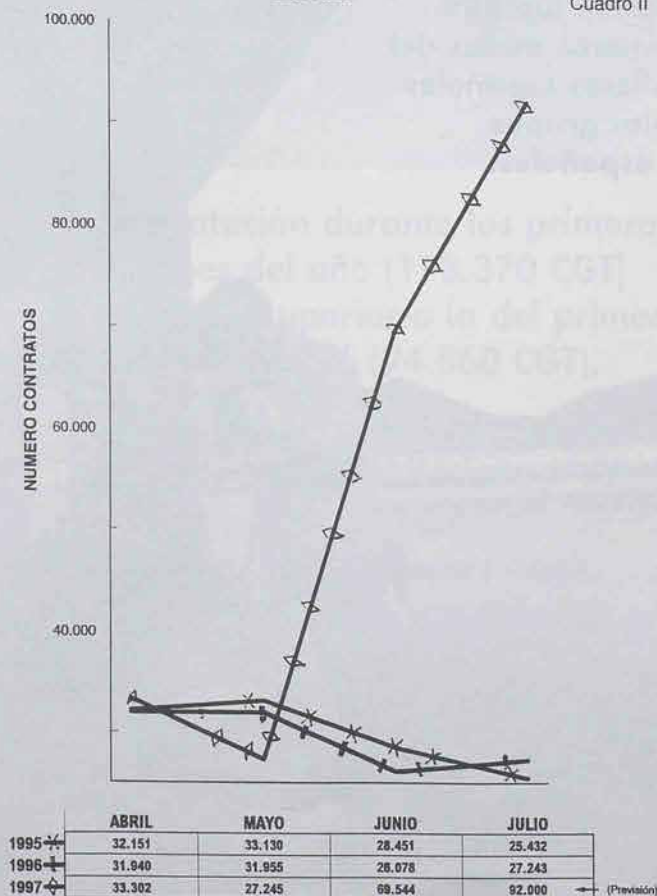
El INEM apoya la creación de empresas

El Instituto Nacional de Empleo acaba de poner en marcha el "Servicio de Apoyo a la Creación de Empresas" que basa su actividad en el asesoramiento e información a los ciudadanos que deseen constituir sus propias empresas. Los interesados que acudan a dicho servicio recibirán

TOTAL CONTRATACION INDEFINIDA

Datos Totales

Cuadro II



información general sobre posibilidades de autoempleo para proyectos que no estén bien definidos. Estos servicios son prestados por especialistas de amplia formación y tienen como finalidad movilizar los recursos ociosos como vía para generar empleo de nueva creación. Sobre este nuevo servicio, el Secretario General de Empleo, Manuel Pimentel, ha manifestado que "es muy importante que el INEM, como Servicio Público de Empleo, oriente a los desempleados que decidan convertirse en pequeños empresarios e iniciar su propio negocio, facilitándoles el apoyo técnico que sea necesario".

Al cierre de este número de MAR se han conocido los datos de paro del mes de agosto que confirman la tendencia de descenso situándose por debajo de los dos millones de parados y el incremento de los contratos indefinidos (55.193 en agosto). ■

Concha Hernández Carazo

**PROMOVIDO
POR LA
POLÍTICA
COMERCIAL
DE LOS
ÚLTIMOS
AÑOS**

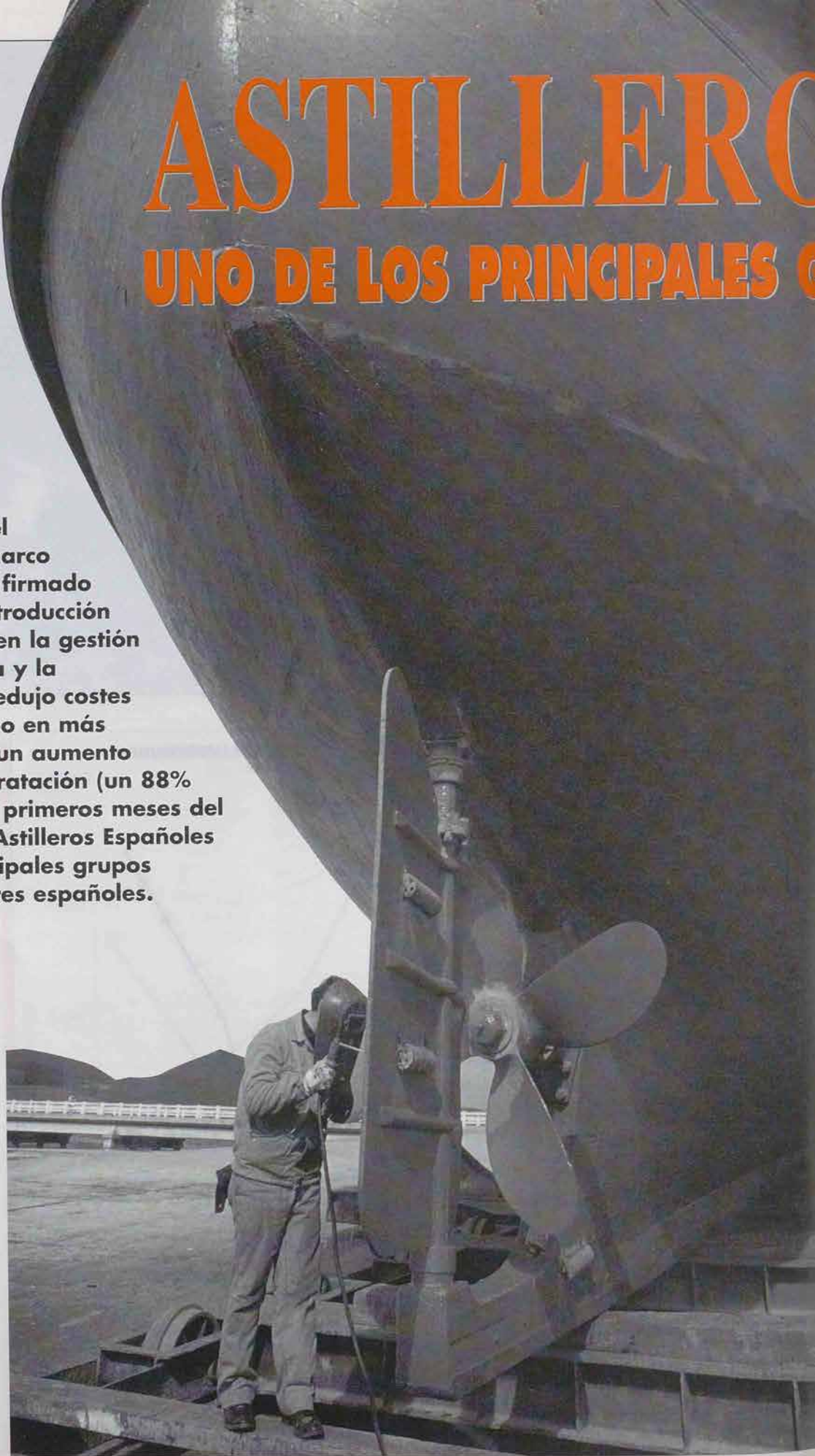
La mejora de relaciones con la Unión Europea, el acuerdo de un nuevo marco de relaciones laborales firmado con los sindicatos, la introducción de un amplio conjunto en la gestión para mejorar la eficacia y la productividad -lo que redujo costes y ha convertido al grupo en más competitivo-, así como un aumento considerable de la contratación (un 88% más respecto a los seis primeros meses del año 96) han hecho de Astilleros Españoles (AESA) uno de los principales grupos industriales exportadores españoles.

LA construcción naval continúa enfrentándose a muchas dificultades para salir a flote. El hecho de ser una actividad con un alto nivel de competencia, absolutamente globalizada, con una oferta creciente consecuencia del aumento permanente de capacidad provoca una caída en los precios, pese a que la demanda se mantiene.

Más del 60% de la cuota del mercado mundial está en manos de Japón y Korea, en donde se trabaja con un alto proteccionismo, en contra de los que se está haciendo con la construcción naval en Europa,

ASTILLEROS

UNO DE LOS PRINCIPALES



LOS ESPAÑOLES, GRUPOS EXPORTADORES DE ESPAÑA

donde el sistema de primas es más transparente. La desaparición de las ayudas a la construcción naval va a suponer en España otro obstáculo más que superar. Esto, unido a la casi nula demanda en nuestro país es otro factor negativo respecto a los competidores de otras zonas del mundo.

A pesar de todas estas dificultades, se prevé cerrar el ejercicio de 1997 con un sensible aumento de la cifra de ingresos del grupo; de los 130.000 millones de pesetas en 1996 a los casi 150.000 millones de pesetas en 1997. También se espera una reducción de pérdidas de explotación antes de impuestos de los más de 40.000 millones de pesetas en 1996 a menos de la mitad -unos 20.000 millones de pesetas- en 1997.

Contratación en alza

Pese a las dificultades del sector de la construcción naval, la contratación en el primer semestre de 1997 (178.370 CGT) ha sido un 88% mayor a la del primer semestre de 1996 (94.860). Durante 1996 se alcanzó una cifra récord de entregas de barcos -trece buques, lo que supone 253.000 CGT- lo que ha convertido al grupo en uno de los principales exportadores españoles.

La principal razón de estos avances alcanzado en Astilleros Españoles (AESA) se debe a la política comercial que ha conseguido aumentar la contratación de forma más selectiva, en mejores condiciones y



■ **La contratación durante los primeros seis meses del año (178.370 CGT) fue un 88% superior a la del primer semestre de 1996 (94.860 CGT).**

■ **La política comercial llevada a cabo por AESA ha aumentado la contratación de una forma más selectiva, en mejores condiciones y afianzando la fidelidad de los clientes más solventes.**

consolidar una cartera de clientes de gran solvencia, entre los que cabe destacar Statoil, Petrobrás, Stena, Stolt Nielsen... Junto a los contratos ya firmados, AESA está perfi-

lando con éxito varias operaciones de contratación actualmente en negociación.

Lo que ha frenado el cierre a corto plazo de los Astilleros

públicos españoles ha sido, en primer lugar, la política comercial realizada por AESA y la mejora de las relaciones con la Unión Europea, tras el desbloqueo de las ayudas pendientes (abril 1997) mediante una larga negociación del Ministerio de Industria. En segundo lugar, el acuerdo de un nuevo marco de relaciones laborales alcanzado con los sindicatos, que se está aplicando desde el mes de julio, tras un período de adaptación en cada astillero. La puesta en marcha de este acuerdo no está resultando fácil debido a que se han refundido varios convenios en uno solo, que debe tener en consideración la especificidad de cada centro de trabajo. Todavía existen algunos puntos del acuerdo en el que es preciso un proceso de mediación y arbitraje. Y en tercer lugar, la introducción de un amplio conjunto de medidas en la gestión tendentes a mejorar la eficacia y productividad, a reducir los costes y, en definitiva, a hacer al grupo más competitivo. Entre estas medidas están una nueva política de aprovisionamientos, la implantación de un nuevo modelo de gestión en los astilleros, la extensión de las mejores prácticas de unos centros de trabajo a otros, la potenciación de la ingeniería con la renovación del sistema CAD/CAM, los programas de motivación y adecuación de personal al nuevo modelo de gestión y, por último, la potenciación del Centro Tecnológico para mejorar la capacidad técnica y de ingeniería. ■

A 85 AÑOS DE LA TRAGEDIA

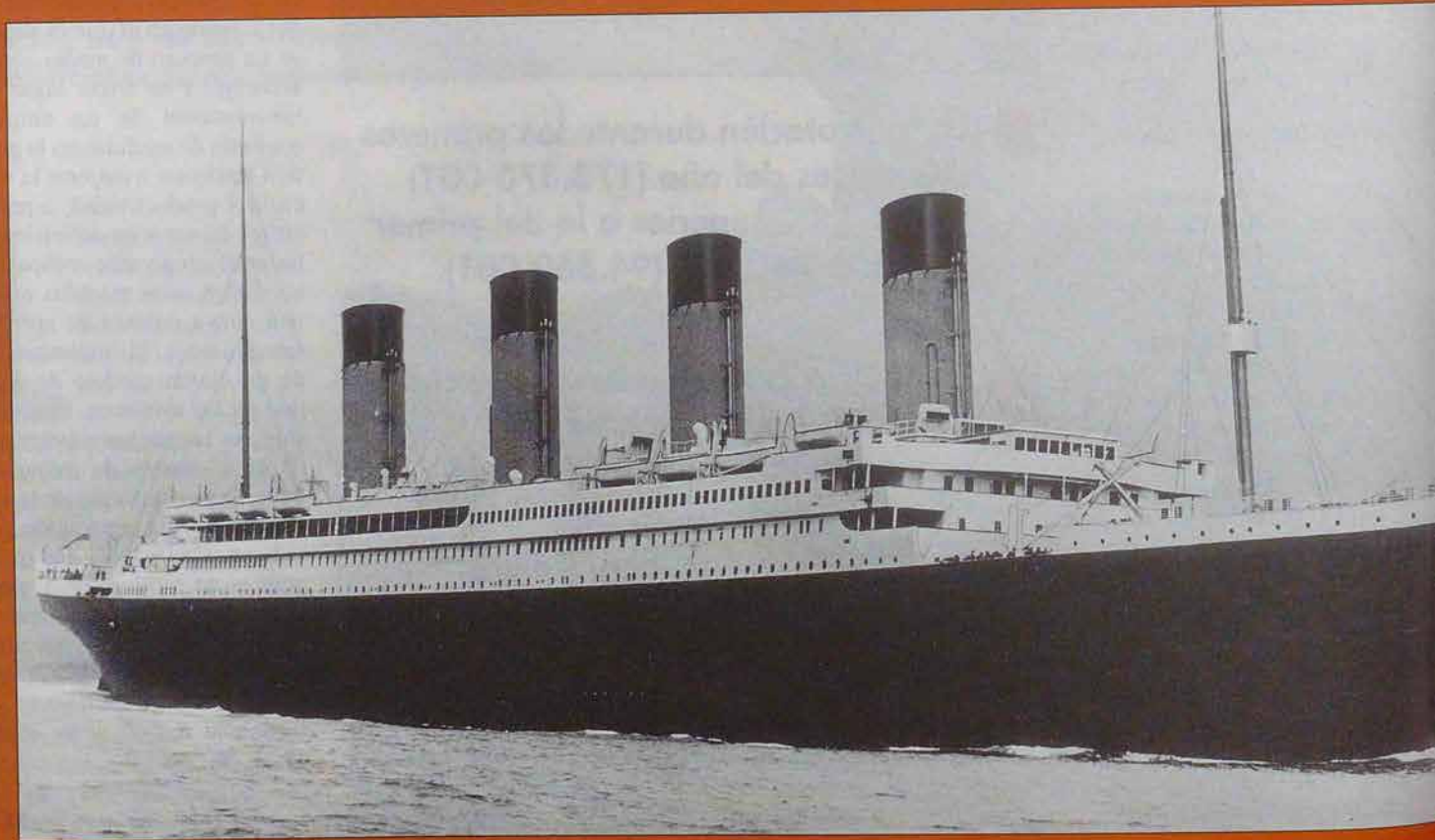
LA LEYENDA DEL TITANIC

Ni cuatro mil metros de profundidad y otros veinte de barro, ni los 85 años transcurridos desde su hundimiento han podido con el "Titanic". Un cúmulo de desgracias se asociaron para acabar con el mayor transatlántico de la época, según se desprende de las últimas investigaciones realizadas; pero otro cúmulo de circunstancias -como el que se hundiera en el viaje inaugural- lo han convertido en una leyenda. Una leyenda hábilmente explotada que mueve enormes sumas de dinero. La tragedia del "Titanic" también tuvo su parte positiva. A raíz de este accidente, en el que perecieron unas 1.500 personas, se celebró en Londres la primera Conferencia para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, encargada de elaborar unas normas generales capaces, si no de eliminar, sí de atenuar las pérdidas causadas por tales desastres.

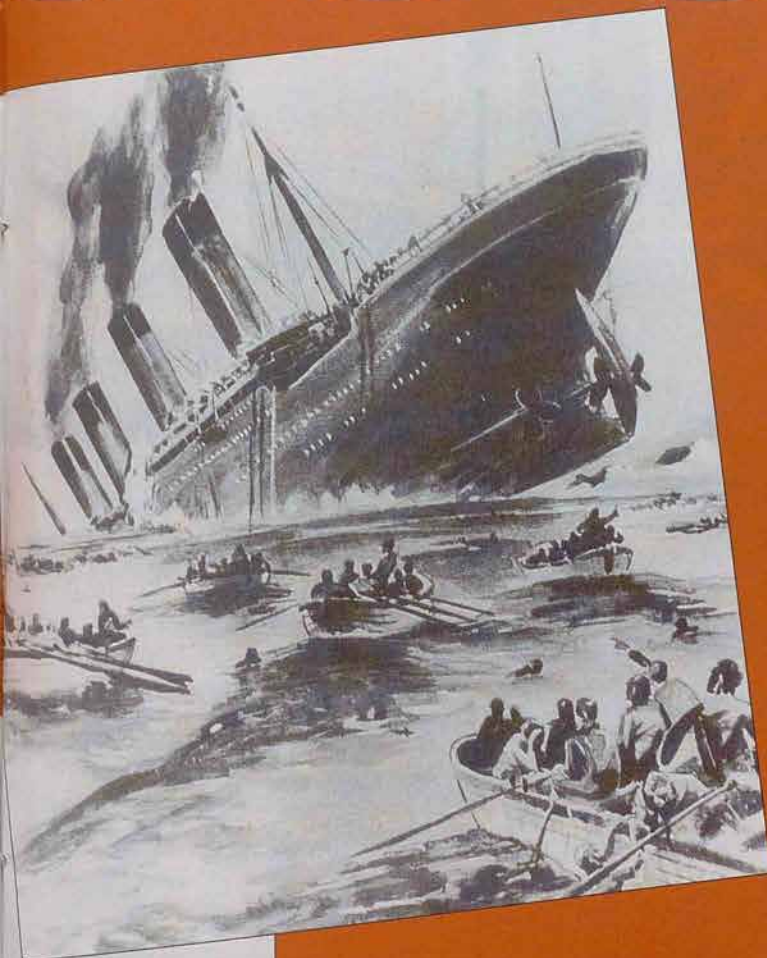
NADA hacía prever que la "joya" de la ingeniería naval de la época, y en la que se invirtieron cuatro años de trabajo, acabaría en el fondo del mar cerca de Terranova a los cuatro días del inicio de su primer viaje. La creencia de que era prácticamente imposible que se fuera a pique contribuyó a acrecentar la leyenda que, 85 años después del mayor desastre naval del siglo, sigue vigente con toda su fuerza. Una leyenda que se ve acrecentada día a día con nuevos datos, especialmente desde que fueran descubiertos sus restos cerca de New-

foundland en 1985, así como los obtenidos por la última de las expediciones científicas para averiguar los grandes enigmas que siguen sin despejarse sobre cómo fue posible aquella tragedia.

"Nos hundimos". Eran las 22,55 horas del 14 de abril de 1912 cuando el "Titanic" emitió ese lacónico mensaje. Habían transcurrido sólo cuarenta minutos desde que colisionara con un enorme iceberg cuando se dio por perdido el buque. En tan corto espacio de tiempo comenzaba el principio del fin del mayor transatlántico de la época y, con él, el mito de ser considerado como prácticamente insumergible. Un mito



TITANIC SIGUE A FLOTE



que indujo a pensar que no ocurriría nada, a pesar de la violencia del choque, hasta que la evidencia no dejó lugar a ninguna duda. Buena prueba de ello es el texto del radiotelegrama cursado por el primer radiotelegrafista a su familia tras la colisión: *"Titanic" prosigue lentamente ruta hacia Halifax. Es prácticamente imposible que se hunda. No os inquietéis.*

La construcción del crucero más grande y lujoso del mundo, con sus 271 metros de longitud y 60.000 toneladas de desplazamiento, para la White

Star Line supuso cuatro años de trabajo -de 1908 a 1912- y su viaje apenas duró cuatro días. Había zarpado de la localidad de Southampton, en el Reino Unido, el día 10 de abril, con destino a Nueva York, a la que nunca llegaría. Navegaba entre 20 y 21 nudos por un mar de icebergs. Sin embargo, y aunque pueda parecer una práctica suicida, era la acostumbrada en la época, manteniéndose la velocidad máxima aún en condiciones meteorológicas adversas para respetar los horarios.

Todo lo que pudo ir mal...

Quince minutos antes de la medianoche el "Titanic" radiaba que hacía embarcar a la gente en los botes y advertía al buque auxiliar que tuviera los suyos listos. A las 00,27 horas del día 15, el "Carpathia" recogía un nuevo mensaje de auxilio que quedó cortado bruscamente. Fue el único contacto con el "Titanic".

El "Carpathia" llegó a tiempo para rescatar a unas 700 personas, testigos de la que sería la peor catástrofe del siglo en el mar. Desde entonces hipótesis sobre hipótesis han mantenido el interés sobre lo realmente acontecido aquel día. Muchas de ellas han quedado ahora desmontadas por los datos aportados en la última de las investigaciones científicas. La primera y más grande de las hipótesis mantenidas se deshizo al confirmarse que no se produjo un gran boquete en el casco, sino seis pequeñas grietas que, entre to-

das, no superaban 1,2 metros cuadrados. Lo que ocurrió es que, según palabras de William H. Garzke, ingeniero naval que ha participado en el análisis de los últimos datos obtenidos, *aquella noche el "Titanic" fue una víctima. Todo lo que pudo ir mal, fue mal.*

Para empezar, las grietas producidas fueron pe-

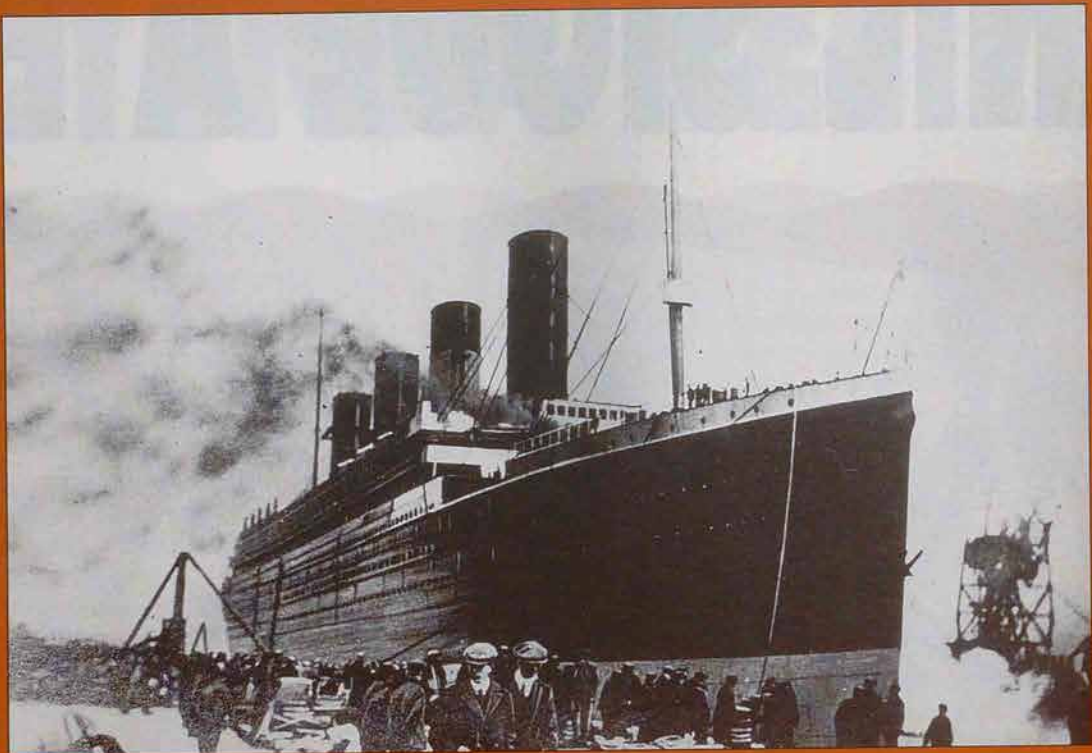


LA LEYENDA DEL TITANIC SIGUE A FLOTE

queñas, pero su situación hizo que el agua penetrara a gran presión en seis bodegas estancas. Probablemente, si la inundación hubiera afectado a tres o cuatro compartimentos, el barco se hubiera mantenido a flote. Esta hipótesis fue apuntada ya entonces por Edward Wilding, uno de los ingenieros navales de Harland & Wolf de Belfast (Irlanda del Norte), que sugirió que la "inundación irregular de los seis compartimentos significaba que cada uno había sufrido un daño diferente y discontinuo". También sugirió en su informe que las verdaderas grietas podrían haber sido relativamente pequeñas. Sin embargo, su testimonio se pasó por alto. Hoy, 85 años después, y gracias a la ayuda del más sofisticado material científico, se confirma que estaba en lo cierto.

Otro de los factores que contribuyó a aumentar el número de víctimas fue la hora en que se produjo la catástrofe, ya que buena parte de los naufragos que quedaron a flote, sin disponibilidad de bote salvavidas, perecieron por congelación o colapso por lo frío de la temperatura de las aguas.

La excesiva confianza en las características del buque, como ya se ha señalado, motivó que gran parte de los pasajeros permanecieran tranquilamente en sus camarotes, y que las tareas para embarcar a la gente en los botes salvavidas no se iniciaran hasta hora y media después del accidente. La rapidez con que se desencadenaron los acontecimientos hizo que sólo pudieran ser embarcados unos setecientos pasajeros. A ello se unió el que la tripulación apenas conocía el buque, ni



El 10 de abril de 1912 partió el "Titanic" del puerto de Southampton (Reino Unido) con destino a Nueva York. A las 2,20 horas del día 15 se hundió cerca de Terranova al chocar contra un iceberg.

Seis pequeñas grietas de 1,2 metros cuadrados en total bastaron para acabar con el transatlántico y la vida de 1.500 personas. El "Carpathia" logró rescatar a más de 700.

Los informes sobre el accidente pusieron en tela de juicio las medidas de seguridad a bordo no sólo del "Titanic" sino en todos los barcos, lo que dio lugar a la primera Conferencia para la Seguridad de la Vida en el Mar.

había sido adiestrada en el uso de los botes salvavidas, ya que durante el viaje no se efectuaron pruebas de emergencia. El resultado es que ningún bote embarcó a todos los pasajeros que hubiera podido acoger.

Insuficientes botes salvavidas

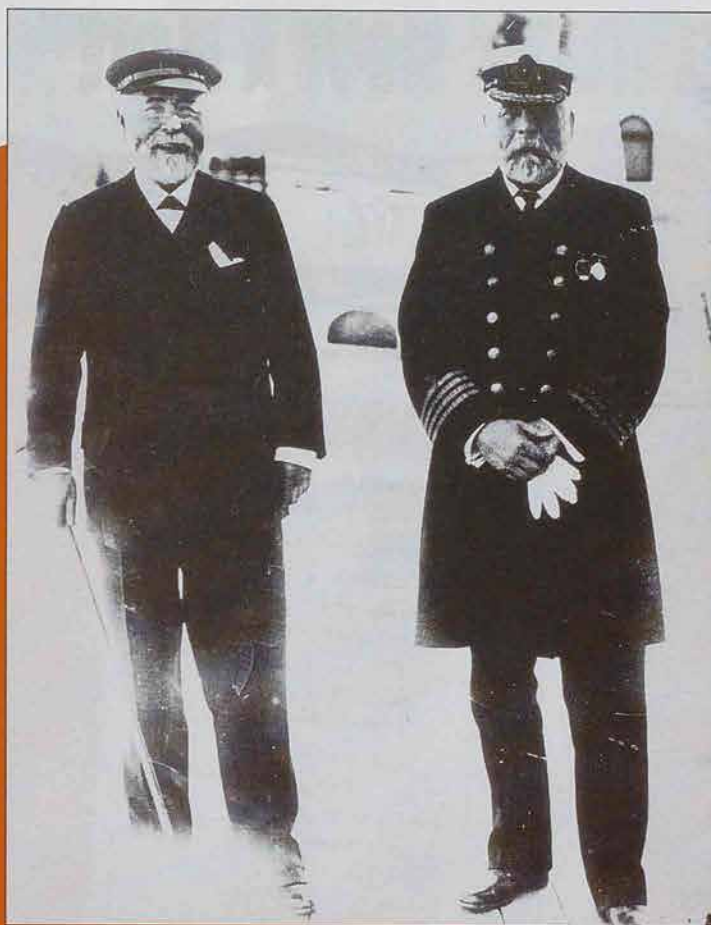
Pero, aunque se hubieran iniciado las tareas de embarque en los botes salvavidas con mayor antelación, pocos más se hubieran librado de la muerte, ya que su capacidad total apenas alcanzaba para 950 personas, cuando el barco podía embarcar, entre pasajeros y tripulantes, a más de 3.500. Algo que era también corriente en la época. La situación acrecentó los momentos de tensión propios de una situación de peligro, especialmente alrededor de la 1.30 horas, cuando aún quedaban a bordo unas 1.700 personas y era evidente la falta de botes para todos. La situación se "solventó" impidiendo el acceso de los emigrantes a los puentes superiores y embarcar a bordo de los botes, resultando esta clase, por tanto, la más perjudicada.

A pesar de las noticias que llegaban por radio confirmando el hundimiento, todo parecía ser producto de una pesadilla. Nadie daba crédito a la evidencia. Sólo la llegada del "Carpathia" a Nueva York, el 18 de abril, con los supervivientes confirmó lo que casi todos se negaban a creer.

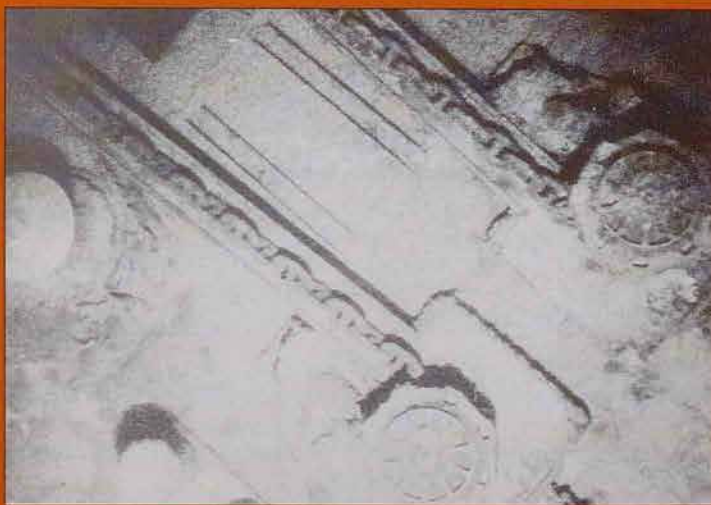
La conmoción del mundo naviero fue enorme. El impacto de la noticia de la catástrofe sólo fue superada por los resultados de los informes para averiguar las causas del mismo. En ellos se ponía en tela de juicio no sólo la supuesta seguridad del "Titanic" sino de todos los barcos de la época. Así, el "Titanic" disponía tan sólo de catorce botes salvavidas grandes, dos medianos y otros cuatro desmontables, lo que equivalía a una capacidad para sólo la mitad de la gente que iba a bordo. Además de la velocidad inadecuada, ya comentada anteriormente, la excesiva confianza en la seguridad del buque motivó el que no se adoptaran medidas suplementarias, como la falta de serviola, reforzada, toda vez que navegaba entre témpanos.

También causó gran estupor el saber que las luces del "Titanic" fueran vistas, en el momento del siniestro, por otro buque, que hubiera podido sin gran peligro seguir las aguas de aquél y haber contribuido al salvamento de más vidas de las que en definitiva fueron rescatadas.

Esta catástrofe, junto con los resultados de los informes, provocó la revisión de todos los criterios de inspección de los buques, tanto en el transcurso de su construcción (estabilidad y compartimentado) como antes de hacerse a la mar (número máximo autorizado de pasajeros, capacidad y calidad de los botes salvavidas,



El capitán del "Titanic", Edward J. Smith, a la derecha, antes de partir de Southampton.



Restos del "Titanic" fotografiados por la expedición que lo localizó en 1985.

Los botes salvavidas sólo disponían de capacidad para 950 personas, cuando podía embarcar más de 3.500 entre pasajeros y tripulación. Los emigrantes resultaron los más perjudicados, al impedírseles acceder a los botes.

número de los mismos a bordo).

La celebración de la primera Conferencia para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar fue la encargada de elaborar una serie de normas generales que vinieron a revolucionar el sistema hasta entonces vigente. Fueron muchas las medidas adoptadas para que hechos como éste no volvieran a ocurrir. Además de lo señalado, se organizaron servicios como los de vigilancia de témpanos, lo que vino a denominarse "ice patrol", con carácter de obligación internacional adoptado por todos los países que navegaran por el Atlántico Norte.

Otra de las más importantes decisiones fue la de la integración, en el acervo jurídico de cada país, de la obligatoriedad, so pena de incurrir en responsabilidad criminal, "de prestación de auxilio de todo buque que lo necesitare en la mar, si se pudiese hacer sin peligro para el propio".

Sigue la leyenda...

Lo de "no hay mal que por bien no venga" queda, en este caso, perfectamente corroborado. Las casi 1.500 personas fallecidas en la tragedia no resultaron en vano, y hoy resultaría incalculable la cantidad de vidas salvadas por la adopción de las medidas de seguridad adoptadas entonces.

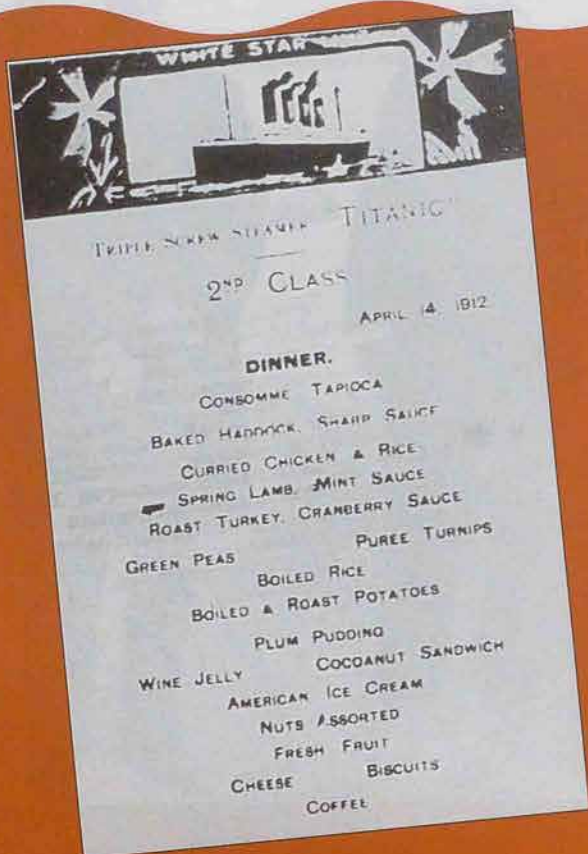
El tiempo todo lo borra, salvo los ecos de aquella catástrofe. De entonces, lo único confirmado es que el barco se partió en dos al producirse su hundimiento. A esa conclusión se ha llegado tras analizar la com-

LA LEYENDA DEL TITANIC SIGUE A FLOTE

posición metalúrgica del acero del "Titanic" que, como el que se fabricaba en aquella época, estaba infestado de inclusiones sulfuradas que acabaron con su resistencia. Las presiones que sufrió fueron lo suficientemente fuertes para partir el gigantesco barco por la mitad, como indicaron algunos de los supervivientes.

Todo se conjuró para dar lugar a la mayor catástrofe naval de la época, pero también para mantener a flote la leyenda del "Titanic". Las nuevas y millonarias expediciones científicas han contribuido a ello. Han logrado rescatar del fondo del mar numerosos secretos sobre lo acontecido aquella fatídica noche del 14 al 15 de abril que, hábilmente utilizados, mantienen el morbo por todo lo que rodea a este hecho.

James Cameron, el director de una nueva película -y van 18- sobre este acontecimiento, grabó imágenes que, de alguna forma, serán utilizadas en esta producción que ya se ha convertido en la más cara de la historia de Hollywood. El estreno está previsto para este verano y, a buen seguro, se convertirá en el título de moda. En Broadway ya está prácticamente finalizado un musical que recrea las últimas horas previas al hundimiento. En Memphis, donde ya están acostumbrados a albergar leyendas, como la de Elvis Presley, permanecerá abierta hasta el 30 de septiembre una exposición interactiva donde se podrá experimentar la angustia del hundimiento. Los visitantes tendrán ocasión de admirar la reproducción exacta de un camarote del "Titanic" o tocar la vajilla de porcelana china rescatada entre los restos del naufragio.



El menú, correspondiente a la cena del fatídico día 14 de abril, es el mismo que degustaron a 10.000 pesetas el cubierto los fanáticos del "Titanic" en el restaurante "Halcyon" de Nueva York, para recordar el 85 cumpleaños de la tragedia.

Todo hace prever que este año será el del *Titanicmania* en Estados Unidos, que es lo mismo que decir que lo sufrimos en medio mundo.

Aquel trágico viaje será rememorado una y mil veces más. Las 2,20 horas del día 15 de abril de 1912 marcaron el final del "Titanic" y el principio de su leyenda. Nuevas expediciones tratarán de desentrañar nuevos secretos que el mar trata de guardar celosamente. Por el momento, eso es lo único que se puede hacer, ya que cualquier posibilidad sobre el rescate del casco o lo que quede de él se antoja imposible por el momento. Aunque todo se andará con el fin de rentabilizar al máximo aquella terrible tragedia. Mientras tanto, el fantasma del "Titanic" seguirá navegando por las frías aguas del Atlántico Norte. ■

Raúl GUTIÉRREZ

CRONOLOGÍA DEL NAUFRAGIO

Tras cuatro años de trabajo, en 1912 se consigue finalizar el crucero más lujoso y grande del mundo para la White Star Line. Poco después, el 10 de abril, partió de Southampton (Reino Unido) rumbo a Nueva York con 2.223 pasajeros.

- A las 22,15 horas del 14 de abril choca violentamente contra un iceberg cuando navegaba entre 20 y 21 nudos (su velocidad máxima era de 23 nudos). El abordaje se produjo por el costado de estribor. Una montaña de hielo se derrumbó sobre cubierta causando la muerte de varias personas. Sin embargo, no cundió la alarma.
- A las 22,25 horas se captaron las primeras señales de socorro del "Titanic". El aviso lo captan el "Baltic", el "Olympic" y el "Carpathia", aunque sólo éste último se encontraba lo suficientemente cerca como para poder llegar a tiempo de ayudar al "Titanic".
- Media hora más tarde el barco transmitió un lacónico mensaje: "Nos hundimos". Después de otra media hora, el buque recibía ayuda urgente. A las 23,45 horas comunicaba que hacía embarcar a la gente en los botes y advertía al buque auxiliar que tuviera los suyos listos.
- A las 00,27 horas del 15 de abril se captó el último mensaje del "Titanic", en el que se comunicaba que el agua estaba a punto de inundar el cuarto de calderas, tras lo que el radiomensaje se cortó bruscamente.
- Según datos proporcionados por los naufragos, alrededor de las dos de la madrugada el barco se partió en dos. A las 2,20 horas desapareció, junto a unas 1.500 personas, bajo los hielos del Atlántico. Poco más de 700 vivieron para contarlo.
- A resultas de esta catástrofe, y tras los estudios realizados, se pusieron de manifiesto graves deficiencias en la seguridad a bordo, no sólo del "Titanic" sino en todos los barcos. Esta situación motivó que, tras los graves conflictos internacionales de la época que desembocaron en la Primera Guerra Mundial, se celebrara la primera Conferencia para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, que tuvo lugar en Londres en 1929.
- Seis pequeñas grietas de no más de 1,2 metros cuadradas acabaron con el gigante y marcaron el inicio de una de las más grande y productivas leyendas. ■

R.G.



de la buena cuna

La Trucha es un pescado
blanco, siempre fresco
y sabroso.

Trucha

Es un gran alimento que
contiene vitaminas y
proteínas. Es bajo en
calorías y no tiene
colesterol. Preparar un
exquisito menú es fácil
con la trucha. Admite una
gran variedad de
preparaciones.



a la buena mesa



A LOS

Campaña de choque

ACCIDENTES LABORALES

Los accidentes laborales costaron el año pasado al Estado más de dos billones de pesetas, entre costes sanitarios, incapacidad temporal y jornadas de trabajo perdidas, lo que representa que esté sea el segundo gasto del erario público después de las pensiones. Según cifras hechas públicas por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Javier Arenas, durante el primer semestre del año los accidentes laborales con baja han aumentado un 6'7% con respecto al mismo periodo del año anterior, lo cual constituye una profunda preocupación para los responsables de este Departamento, quienes ya han anunciado una serie de medidas preventivas para reducir este progresivo incremento de siniestros e intentar implantar entre empresarios y trabajadores una auténtica cultura de la prevención de los accidentes laborales.

SEGÚN los datos facilitados por el Ministerio de Trabajo, durante el primer semestre del presente año el número de accidentes de trabajo con baja alcanzó los 328.372, lo que ha supuesto un incremento del 6'7% sobre el mismo periodo del año anterior. De esos accidentes, 322.651 fueron leves y se incrementaron en un 6'9% con respecto a 1996 en que hubo 301.832. Los accidentes graves sumaron 5.207 con un descenso de un 2'8% con respecto a 1996 (5.359) y los mortales subieron en 7'7%, pasando de los 477 en los seis primeros meses de 1996 a los 514 del primer semestre del presente año.

Por lo que se refiere a sectores en los que mayores tasas de siniestralidad se han registrado han sido el agrario y el de servicios. Según los datos facilitados por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales en el primero de estos sectores la tasa de accidentes aumentó en un 16'8% y en el segundo un 10'1% (Ver cuadro nº 1).

En el conjunto de los trabajadores la tasa de siniestralidad fue del 31'32 por mil en 1995; del 31'14 en 1996 y del 32'04% en este año. Las Comunidades Autónomas que se encuentran por encima de esta cifra media son Asturias (46'27 por mil); Murcia (44'56 por mil); Baleares (39'89); Cataluña (36'43) y Valencia (38'9). En las que el incremento de accidentes supera la media nacional del 6'7% son Madrid (17'49%); Murcia (15'28%), Extremadura (9'8%), Canarias (9'7) y Andalucía (9'2). En las tres Comunidades Autónomas en que ha descendido la tasa de siniestralidad han sido Asturias (1'9), Navarra (1'2%) y el País Vasco (1'2%).

Causas de los accidentes

Por lo que se refiere a las causas que motivan estos accidentes las más frecuentes son los sobreesfuerzos (22'2%), los golpes (18'6%), caídas al mismo nivel (10'1%), caídas a distinto nivel (8'9%), atrapamientos (6'6%), caídas de objetos

Más inspecciones,
mayores sanciones y
mejor conocimiento de la
Ley, pilares de la nueva
campaña que el
Ministerio de Trabajo va a
realizar para evitar los
accidentes laborales.





(6'4%), proyección de partículas (6'3%) y otras causas (19'1%). Según el Director General del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, Javier Gómez Hortigüela, "en un porcentaje muy elevado las causas de siniestralidad están asociadas a elementos fáciles de evitar". Todas las causas antes citadas tienen para el Director General fáciles soluciones técnicas con "un adecuado orden, limpieza y señalización de los centros de trabajo y una apropiada protección de los huecos con riesgos de caídas".

Más accidentes entre los contratados temporales

Por lo que están seriamente preocupados los responsables del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales es por la alta tasa de siniestralidad que se registra entre las contrataciones temporales, ya que el índice de accidentes es el doble entre los trabajadores que tienen este tipo de contrato que entre los fijos. Ello es debido según el Ministro de Trabajo, Javier Arenas, a que la formación con que cuenta un trabajador fijo no tiene nada que ver con la que cuenta un even-

tual. De ahí que Javier Arenas crea que una de las mejores fórmulas para combatir esta lacra de los accidentes en el trabajo sea apostar por la contratación indefinida. "Apostar por este tipo de contratación es apostar también por la seguridad en el trabajo", ha dicho.

Según los datos disponibles en 1994 se produjeron 42'5 accidentes laborales por cada mil trabajadores fijos y 93'2 entre los eventuales. En 1995, la tasa fue de 44'4 y del 98'2, respectivamente y en 1996, 43'5 entre los indefinidos y 104'6 entre los contratados temporales (ver

cuadro nº 2). También ha destacado el Ministro de Trabajo que los accidentes "in itinere" han cambiado la tendencia descendente que habían mantenido entre los años 1991 a 1994 para incrementarse a partir de 1995. Así, en 1994 hubo 34.831; en 1995, 38.232 (9'8% más) y en 1996, 41.176 (7'7% más).

Por edades la mayor tasa de accidentes se da en el colectivo de trabajadores que cuentan entre 25 y 45 años, le sigue el de mayores a 45 años y el de 18 a 25, quedando en último lugar el de menores de 18 años. En 1996, las cifras fueron las siguientes: en los trabajadores menores de 18 se registraron 7.903 accidentes (1'3%), entre los de 18 a 25 años 112.226 (18%), entre los de 25 a 45 años, 346.793 (55'8%) y entre los trabajadores mayores de 45 años hubo 155.223 accidentes (28%).

Todas estas cifras ponen de manifiesto, según los datos que maneja el Ministerio de Trabajo, que España es el tercer país de la Unión Europea que tiene mayor índice de accidentes después de Portugal y Luxemburgo (ver cuadro nº 3).

Cuadro 1

ACCIDENTES EN JORNADA DE TRABAJO CON BAJA SEGÚN GRAVEDAD POR SECTOR DE ACTIVIDAD. COMPARACIÓN ENERO-JUNIO DE LOS AÑOS 1996 Y 1997

SECTOR	LEVES			GRAVES			MORTALES			TOTAL		
	1996	1997	%	1996	1997	%	1996	1997	%	1996	1997	%
AGRARIO	19.702	22.052	17,0	548	609	11,1	55	54	-1,9	20.305	23.715	16,8
INDUSTRIA	108.081	109.989	1,7	1.532	1.357	-11,5	138	133	-3,7	109.751	111.479	1,6
CONSTRUCCIÓN	57.893	61.476	6,2	1.110	1.111	0,1	115	109	-5,2	59.118	62.696	6,0
SERVICIOS	116.156	128.134	10,3	2.169	2.130	-1,8	169	218	29,0	118.494	130.482	10,1
TOTAL	301.832	322.651	6,9	5.359	5.207	-2,8	477	514	7,7	307.668	328.372	6,7

Se han aprobado nuevas normas para dar mayor seguridad en los buques de pesca y en la utilización de los equipos de trabajo.

Plan de choque

Ante estas cifras el Ministro de Trabajo, Javier Arenas, no ha ocultado su preocupación y la de los responsables de su departamento. Por ello se proponen poner en marcha un plan de choque para frenar esta escalada de accidentes, plan que complementará a otras acciones que ya se están realizando. El próximo mes de noviembre se iniciará una campaña publicitaria, en la que se invertirán en torno a mil millones de pesetas, para "concienciar a toda la sociedad especialmente a los sindicatos y a los empresarios sobre la importancia de las medidas de prevención". Para el Ministro la clave para acabar con esta lacra de los accidentes está en compartir la responsabilidad entre todos: Administración, Comunidades Autónomas, trabajadores, sindicatos y empresarios. En definitiva, debe ser toda la sociedad la que se concencie de la importancia de prevenir los accidentes.

Dentro de estas medidas para reducir la siniestralidad laboral el Ministerio se plantea la posibilidad de rebajar las cotiza-

ciones por accidentes para las empresas que tengan buenos resultados en prevención y siniestralidad. A ello se unirá el endurecimiento de las sanciones y el incremento de la inspección, aunque Arenas reconoce que la inspección no es el único medio a aplicar para evitar los accidentes. No obstante dio cifras de cómo se ha endurecido la actividad inspectora en los últimos meses. En el primer semestre de este año se han levantado 9.793 actas, lo que ha supuesto un incremento del 61'9%; se han detectado 19.362 infracciones, con un aumento del 74'6% y las sanciones se han elevado a 4.229 millones de pesetas, lo que ha supuesto una subida del 117%

La Ley, el mejor instrumento

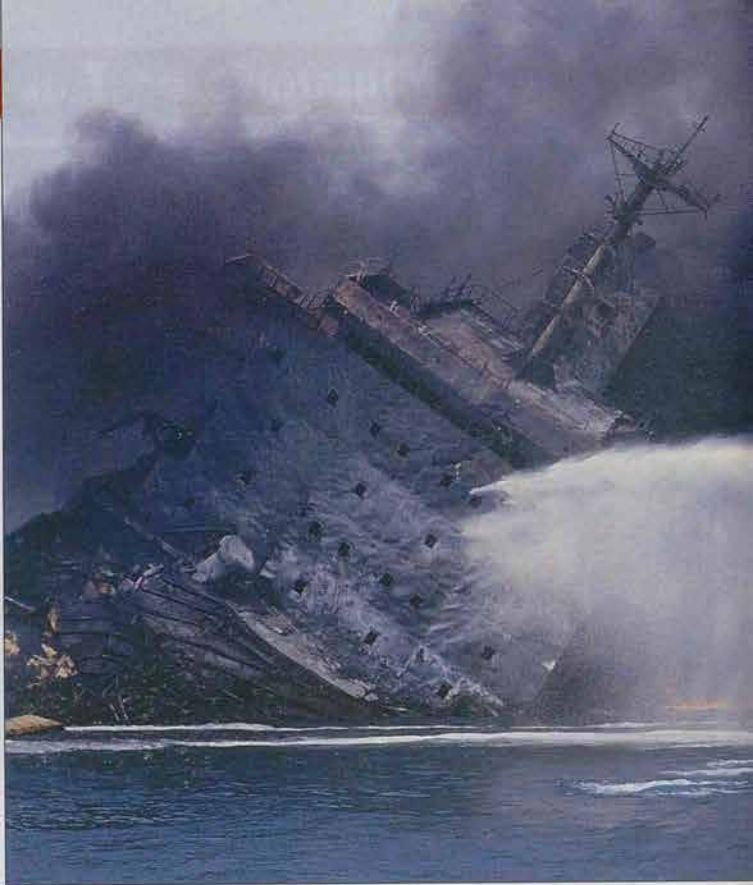
Para el Secretario General de Empleo, Manuel Pimentel, los accidentes son un drama y un alto coste para el empresario y para el sistema público de salud, pero ha destacado que para evitarlos se cuenta con un instrumento de primera magnitud como es la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y el Re-

glamento que la desarrolla, fruto del consenso entre las fuerzas sociales. "Ya no hay excusas -ha dicho Pimentel-, ni para las empresas ni para la sociedad. Tenemos una Ley de Prevención de Riesgos Laborales y un aparato normativo que permite su cumplimiento, la Comisión Nacional, y por ello el Gobierno tiene la firme voluntad de hacer cumplir la Ley".

En la Ley se perfila el marco en el que tienen que desarrollarse las acciones preventivas en coherencia con las decisiones de la Unión Europea que ha creado un acervo jurídico europeo sobre la protección de la salud en

el trabajo. En la Ley se traspone al derecho español todas las directivas comunitarias sobre esta materia, planteando un nuevo enfoque en la prevención, cuyos elementos básicos son la planificación de ésta desde el momento mismo del proyecto empresarial a la evaluación de los riesgos y su actualización periódica a medida que se alteren las circunstancias.

La prevención, la participación y la responsabilidad son los principios en que se inspira la Ley, que trata de prevenir los riesgos y no sólo protegerse contra ellos y de implicar en esa política a los agentes sociales, a



Cuadro 2

EVOLUCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD LABORAL POR TIPO DE CONTRATO

Año 1994

- A) Contratos indefinidos
Nº contratos: 5,7 millones
Nº de accidentes: 242.000
Tasa (X 1.000 asalariados): **42,5**
- B) Contratos temporales
Nº contratos: 2,9 millones
Nº accidentes: 271.000
Tasa (X 1.000 asalariados): **93,2**

Año 1995

- A) Contratos indefinidos
Nº contratos: 5,8 millones
Nº de accidentes: 258.000
Tasa (X 1.000 asalariados): **44,4**
- B) Contratos temporales
Nº contratos: 3,1 millones
Nº accidentes: 311.000
Tasa (X 1.000 asalariados): **98,2**

Año 1996

- A) Contratos indefinidos
Nº contratos: 6,1 millones
Nº de accidentes: 267.000
Tasa (X 1.000 asalariados): **43,5**
- B) Contratos temporales
Nº contratos: 3,1 millones
Nº accidentes: 328.000
Tasa (X 1.000 asalariados): **104,6**



las administraciones y a la sociedad en su conjunto. Se trata, por tanto, como ha dicho el Secretario General Técnico del Ministerio de Trabajo, Julio Sánchez Fierro, de "crear una cultura de la prevención y que ésta no sea un objetivo técnico sino que tiene que ser un objetivo real alcanzable".

Otras iniciativas

Pero no son solamente las campañas formativas las únicas vías de actuación que está llevando a cabo el Ministerio de Trabajo para tratar de frenar la lacra de los accidentes laborales. A través del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT), el Departamento, con el apoyo y consenso de los agentes sociales, ha abierto unas líneas de actuación que se materializan en varios proyectos:

El proyecto EVALUA, que consiste en la elaboración de guías prácticas de evaluación de riesgos en microempresas, el desarrollo de Sistemas Integrales de Ayuda a la Prevención por Sectores (SIAPS), guías de evaluación de riesgos por exposición a agentes químicos o guías de evaluación de riesgos en se-

guridad. Precisamente la evaluación de los riesgos es uno de los aspectos más importantes del Reglamento que desarrolla la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, ya que se la considera imprescindible a la hora de tomar una decisión sobre la necesidad de adoptar medidas preventivas.

Otro proyecto puesto en marcha por el INSHT es el DINOR que consiste en el desarrollo de Guías prácticas legislativas, que serán versiones prácticas y simplificadas de las nuevas disposiciones normativas, apoyadas por ejemplos prácticos. También se ha contemplado la elaboración de "fichas de divulgación normativa" con el objetivo de conocer la normativa preventiva aplicable a cada tipo de riesgo o actividad. También se van a elaborar "Aplicaciones informáticas para la Prevención", que tratarán de facilitar el desarrollo de la actividad preventiva de la empresa. Al mismo tiempo el INSHT ha modificado su oferta formativa al objeto de adaptarla a las nuevas necesidades de formación que exige el desarrollo de la nueva Ley.

Conviene recordar que además de estas iniciativas el Ministerio de Trabajo ha venido realizando otra serie de actuaciones encaminadas a desarrollar la Ley de Prevención de Riesgos Laborales durante el último año. Fruto del consenso con los Sindicatos y empresarios se constituyó, a finales de 1996, la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en la que se han integrado empresarios, sindicatos y Comunidades Autónomas y Administración central. Fruto de sus trabajos ha sido la aprobación de 14 Reales Decretos que trasponen a la legislación española otras tantas directivas europeas. Se ha aprobado, tal y como hemos indicado el Reglamento que desarrolla la ley y aún queda por constituirse la Fundación Nacional con el fin de divulgar la prevención.

Otro de los instrumentos con que contará próximamente el Ministerio de Trabajo para lu-

char contra la siniestralidad laboral es la Ley de Infracciones y Sanciones en el Orden Social (LISOS), cuyo borrador está en elaboración y que unificará en un solo texto toda la materia sancionadora de orden social y

actualizará los contenidos y endurecerá las sanciones. Según ha declarado el Director General de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social "esta nueva Ley incidirá más en frenar la escalada de accidentes de trabajo".

Mayor seguridad en los buques de pesca

Con la entrada en vigor de la Ley relativa a la Prevención de Riesgos Laborales se ha iniciado en nuestro país una nueva etapa en la lucha por el descenso de la siniestralidad laboral a través de la mejora progresiva de las condiciones de trabajo, con una prioridad absoluta para las medidas de carácter preventivo, a tener en cuenta y aplicar incluso en las fases iniciales de concepción, diseño y proyecto de nuevos lugares de trabajo, procesos productivos, métodos de trabajo o simplemente, en la modificación de los existentes e introducción de bienes de equipos y productos. Este nuevo enfoque implica además la integración de la prevención tanto en el proceso productivo como en el ámbito organizativo de las empresas, planificándola y organizándola como el resto de la actividad empresarial, en un esfuerzo de eficiencia para lograr los objetivos de calidad total de la empresa, incluidos, por lo tanto, los propios de la prevención.

Estas razones, junto a las obligaciones de España como Estado miembro de la Unión Europea de incorporar el Derecho nacional las Directivas Comunitarias de seguridad y salud en el trabajo, han llevado a la necesidad de renovar y actualizar la hasta ahora legislación vigente, dotándola de un enfoque unitario y de una perspectiva más avanzada. En este sentido, el pasado 18 de julio el Consejo de Ministros aprobó dos Reales Decretos por los que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca y para la utilización por los trabajadores de los equipos de trabajo, que han sido publicados por el Boletín Oficial del Estado

Cuadro Nº 3

SINIESTRALIDAD LABORAL EN LA UNION EUROPEA

País	Índice (100.000)
UNION EUROPEA	4.505
BELGICA	4.516
DINAMARCA	2.238
ALEMANIA	5.031
GRECIA	----
ESPAÑA	7.005
FRANCIA	5.194
IRLANDA	1.168
ITALIA	4.782
LUXEMBURGO	7.465
HOLANDA	4.849
AUSTRIA	4.621
PORTUGAL	9.532
FINLANDIA	4.172
SUECIA	1.054
REINO UNIDO	1.697

Fuente: Statistiques en Bref; Population et conditions sociales. 1.997 EUROESTAT

Nota: Los datos de la tabla están referidos a Accidentes de Trabajo con más de tres días de baja ocurridos en el año 1.993 e incluyen datos de, sólo las siguientes actividades: industrias manufactureras; construcción; comercio y reparaciones; hoteles y restaurantes; actividades financieras e inmobiliaria; servicios a empresas.

Informes de EUROESTAT evidencian el alto nivel de siniestralidad de nuestro país (7.005 x 100.000 trabajadores) frente al índice global europeo (4.505 x 100.000) trabajadores. Este índice nos posiciona en el tercer país de mayor siniestralidad de la Unión Europea detrás de Portugal y Luxemburgo.

Aunque no figura en las últimas estadísticas como uno de los más negativos, el sector marítimo-pesquero es de lo de más alto riesgo de siniestralidad laboral debido a las especiales y difíciles condiciones en que este colectivo desarrolla su trabajo. Por ello no va a ser ajeno a este plan de choque que el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha puesto en marcha para evitar los riesgos de accidentes. Durante los días 23 y 24 de septiembre está previsto que se celebren en la localidad pontevedresa de Vigo unas "Jornadas Nacionales sobre el nuevo marco normativo de Prevención de Riesgos Laborales y su incidencia en el sector marítimo-pesquero", que estarán organizadas por el Instituto Social de la Marina (ISM) y el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo (INSHT), organismos dependientes del Ministerio de Trabajo, en colaboración con la Consejería de Justicia, Interior y Relaciones Laborales de la Xunta de Galicia. Su objetivo es dar a conocer la nueva Ley de Prevención de Riesgos Laborales, así como el Reglamento de los Servicios de Prevención, que, en su aplicación al sector marítimo-pesquero, mejorará

considerablemente las condiciones de vida y de trabajo a bordo. La organización de estas jornadas se inscribe en el marco de un proyecto de cooperación entre el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y la Consellería de Justicia, Interior y Relaciones Laborales en el desarrollo y la promoción de actividades de prevención de riesgos laborales. Esta Ley, que se enmarca dentro de la política de protección de la salud de los trabajadores mediante la prevención de riesgos derivados de su trabajo, configura el marco general en el que habrán de desarrollarse las distintas acciones preventivas, y recoge las directivas de la Unión Europea, surgidas del Acta Unica, que tratan de armonizar de forma paulatina, las condiciones de trabajo de los distintos países europeos. Dos de estas directivas afectan al sector marítimo-pesquero: la directiva sobre seguridad a bordo de los buques de pesca y la asistencia médica. En aplicación de estas dos directivas, la nueva ley introduce grandes mejoras para la prevención de riesgo en los barcos pesqueros. Destacan la mayor dotación de los botiquines de a bordo y la necesidad de que los tripulantes



número 188 de 7 de agosto pasado.

En el primero de los Decretos se establece que el armador debe adoptar medidas necesarias para que los equipos sean adecuados del trabajo que deba realizarse, de forma que garanticen la seguridad y la salud de los trabajadores al utilizarlos.

Por lo que se refiere al segundo Real Decreto este transpone la Directiva 93/103/CE de 23 de noviembre que establece las condiciones y disposiciones mínimas de seguridad y de salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca. Según este Real Decreto los armadores adoptarán las medidas necesarias para que los buques sean utilizados sin poner en peligro la seguridad y la salud de los trabajadores, en particular en las condiciones meteorológicas previsibles, sin perjuicio de la responsabilidad del capitán.

Para la aplicación del presente Decreto se tendrán en cuenta los siguientes conceptos:

1. Buque de pesca: todo buque abanderado en España o registrado bajo la plena jurisdicción



El Ministerio de Trabajo tiene a punto la nueva Ley de Infracciones y Sanciones en el Orden Social que introducirá nuevos tipos infractores e incrementará el importe de las sanciones.

española, utilizado a efectos comerciales para la captura o para la captura y el acondicionamiento del pescado u otros recursos vivos del mar.

2. Buque de pesca nuevo: todo buque de pesca, cuya eslora entre perpendiculares sea igual o superior a 15 metros, que a partir del 23 de noviembre de 1995, o con posterioridad, cumpla alguna de las condiciones siguientes:

a) Que se haya celebrado un contrato de construcción o de transformación importante.

b) Que, de haberse celebrado un contrato de construcción o de transformación importante antes del 23 de noviembre de 1995, la entrega del buque se produzca transcurridos al menos tres años a partir de dicha fecha.

c) Que, en ausencia de un contrato de construcción:

1º Se haya instalado la quilla del buque.

2º O se haya iniciado una

DA S
NALES
NUEVO
MATIVO
CIÓN
ESGOS
ALES
EN EL SECTOR
PESQUERO
septiembre de 1997

de los buques de pesca reciban, de forma obligatoria, formación sanitaria específica. Las Jornadas sobre el "Nuevo marco normativo de la prevención de riesgos laborales y su incidencia en el sector marítimo-pesquero", se desarrollarán en base a cuatro paneles. En el primer panel, presidido por el Director Xeral de Relacións Laborais de la Xunta de Galicia, los ponentes explicarán el "Desarrollo de la Normativa de Prevención de Riesgos Laborales". Un segundo panel más técnico, presidido por el director general del Instituto Social de la Marina, Rafael Mateos Carrasco, tratará sobre la "Aplicación de la nueva normativa de seguridad y salud en el trabajo en las actividades de pesca en el mar". En este segundo panel, los ponentes hablarán de la seguridad y salud a bordo de los buques de pesca; de los aspectos técnicos en la prevención de riesgos a bordo de los buques de pesca y de la experiencia de las Comunidades Autónomas de Galicia, Andalucía y País Vasco, con respecto a la aplicación de la normativa en las actividades de pesca en el mar.

Los paneles tercero y cuarto, contarán con la participación de los sectores sociales, empresarios y sindicatos, para hablar sobre la "Experiencia en la ejecución de la nueva normativa de prevención de Riesgos Laborales desde la perspectiva de los agentes sociales" y sobre la "Actividad preventiva y asistencia en la mar". Los presidentes de mesa de estos dos paneles, serán el vicepresidente de la Comisión Nacional de Seguridad y Salud de Comisiones Obreras (CC.OO), Joaquín Nieto y el vicepresidente de la Comisión Nacional de Seguridad y Salud de la Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE), José Antonio Gamarra. A la inauguración de las jornadas está prevista la asistencia del ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Javier Arenas y del presidente de la Xunta de Galicia, Manuel Fraga Iribarne. La conferencia inaugural correrá a cargo del director de la Agencia Europea de la Seguridad y Salud en el Trabajo. Está previsto que a las mismas asistan más de 300 representantes de empresarios, trabajadores y administraciones.

construcción por la que se reconozca un buque concreto.

3º O se haya empezado una operación de montaje que suponga la utilización de, al menos, 50 toneladas del total estimado de los materiales de estructura o un 1 por 100 de dicho total si este segundo valor es inferior al primero.

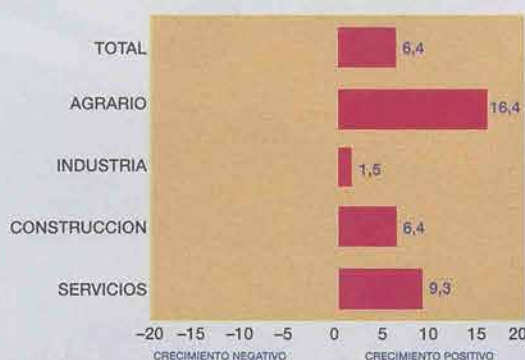
3. Buque de pesca existente: todo buque de pesca, cuya eslora entre perpendiculares sea igual o superior a 18 metros, que no sea un buque de pesca nuevo.

4. Buque: todo buque de pesca nuevo o existente.

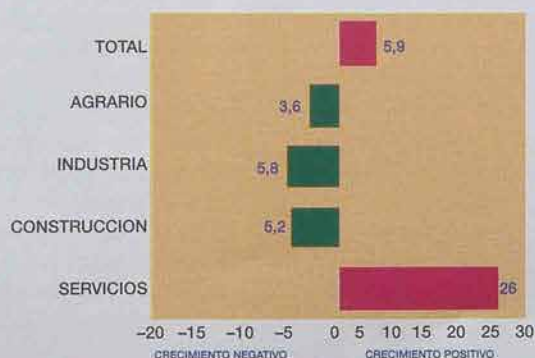
5. Trabajador: toda persona que ejerza una actividad profesional a bordo de un buque, incluidas las personas en período de formación y los aprendices, con exclusión del personal de tierra que realice trabajos a bordo de un buque atracado en el muelle y de los prácticos de puerto.

6. Armador: la persona física o jurídica que, utilizando buques propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos, aún cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad

INCREMENTOS PORCENTUALES
ACCIDENTES DE TRABAJO CON BAJA EN JORNADA DE TRABAJO
ENERO - JUNIO 1996 - 1997



INCREMENTOS PORCENTUALES
ACCIDENTES DE TRABAJO MORTALES EN JORNADA DE TRABAJO
ENERO - JUNIO 1996 - 1997



admitida por los usos internacionales, incluida la cesión de uso de los buques. En este caso se considerará que el armador es la persona física o jurídica a quien se ha cedido o que efectúa el uso del buque.

7. Capitán: todo trabajador debidamente habilitado para ello, que manda el buque o es responsable del funcionamiento operativo-marítimo del mismo.

Finalmente, la nueva normativa cuenta con un ANEXO en el que se recogen una serie de normas de seguridad que afectan a las instalaciones mecánica, eléctrica, de radiocomunicación, de incendios y lucha contra éstos, a las vías de salida y emergencia, la ventilación de los lugares cerrados, su temperatura, iluminación de los lugares de trabajo, los suelos, mamparos y techos, puertas y vías de circulación y zonas peligrosas. También se recogen normas de cómo deberán estar acondicionados los alojamientos, las instalaciones sanitarias a fin de mejorar las condiciones de vida y trabajo de los trabajadores del mar. ■

CONCHA H. CARAZO

Para disfrutar de la pesca de altura en cualquier parte del mundo

ATLANTE

Atlante, empresa española especializada en gestionar el ocio náutico, ofrece innumerables oportunidades a los amantes del mar de tener vivencias inolvidables. No sólo ofrecen la opción de pasar unas vacaciones durante todo el año a bordo de un velero, también organizan jornadas de pesca de altura a la caza del Gran Marlin Azul, Tiburón y Atún gigante en condiciones de lujo y confort en la Isla de Tenerife, y cruceros privados entre islas para grupos de 6 a 11 personas. Esta compañía, que acaba de cumplir un año de existencia, tiene una amplia flota de veleros por medio mundo, que están a la vanguardia del mercado náutico.

el sabor de la aventura

PESCA de ALTURA
TODO el AÑO



ATLANTE dispone de itinerarios establecidos que responde a zonas de inmenso atractivo turístico. Los barcos disponen de todas las comodidades que tiene un apartamento o la habitación de un hotel pero las propias de un barco como camarote, menaje de cocina, bote auxiliar o duchas de agua dulce. El personal de la empresa asesora a los clientes sobre todos los detalles: las rutas más apropiadas en la zona, equipo que debe llevar, etc. En el precio del alquiler del barco está incluido todo el equipamiento standar del velero, el seguro a todo riesgo y los honorarios del patrón, en caso de que no se necesite patrón se ahorrarían 15.000 pesetas por personas y semana. Las opciones de ocio son inmensas ya que por otro lado se pueden contratar una serie de extras como una tabla de windsurf, un navegador por satélite o un

motor fueraborda para el bote auxiliar.

"Los veleros que ofrecemos permiten a los navegantes comer y dormir en el barco si quieren. De hecho, en los grandes veleros de más de 15 metros con capacidad para 8/10 personas existe la posibilidad de contratar un cocinero", asegura Javier Mendialdúa, capitán de la Marina Mercante y director técnico de Atlante. Entre la variedad de actividades que Atlante ofrece está el servicio de alquiler de yates de vela y motor en Península y Baleares, combinación de alquiler de embarcación con cursos de vela de crucero, alquiler de yates de

vela y motor en Baleares, en Canarias, en Cuba, en Grecia, Turquía, Córcega y Costa Azul, en el Caribe, Antillas, Islas Vírgenes, Las Américas, Tailandia, La Polinesia, Pacífico sur, Bahamas y Seychelles, y alquiler de yates de lujo en todo el mundo; también se pueden realizar actividades complementarias como clases de vela o submarinismo.

"Si el cliente lo desea Atlante organiza el viaje 'llave en mano', es decir, desde su lugar de residencia hasta la Base al borde del mar, contemplando traslado, hotel y actividades paralelas", continúa Mendialdúa, director técnico.



Los precios por persona y semana en un velero de 9 a 13 metros con capacidad para 6/8 personas, con patrón incluido son en España:

Temporada Alta: 65.000;
Media: 55.000; Baja: 41.000.

En el resto del mundo: 55.000, 45.000 y 42.000 pts respectivamente.



Atlante Ocio Náutico tiene dos nuevas Bases. Una en Cayo Largo en Cuba, que resulta bastante atractiva y económica en la relación calidad-precio, ya que desde 128.000 pesetas (billete de avión ida y vuelta incluido) puede disfrutarse de un viaje de ensueño. Por otra parte, está la base de Alicante, que permite a las personas que disponen de poco tiempo disfrutar de nuestros mares. Un fin de semana en Alicante en temporada media cuesta unas 17.000 pesetas por persona.

Pesca de altura en Canarias

Atlante abre las puertas del deporte de la pesca, "la pesca

pendiendo del tipo de pesca que se quiera realizar se puede alejar el barco desde una milla hasta cuarenta millas como máximo.

La pesca del Tiburón se realiza a barco parado y se espera que la pieza acuda al reclamo del cebo utilizado, normalmente carne o sangraza. Esta técnica se utiliza para pescar Tiburón azul, Pez martillo, Maco o arlequín (tiburón pequeño). Para la pesca de Blue Marlin (pez espada) se utiliza la técnica de curricán, que consiste en colocar las cañas en la parte trasera del barco y con éste en movimiento, el tipo de cebo utilizado son pulpos artificiales que atraen al moverse y desplazarse la pesca. Con esta técnica se puede pescar Atún gigante, Blue Marlin, Petro o Guajú y Dorado.

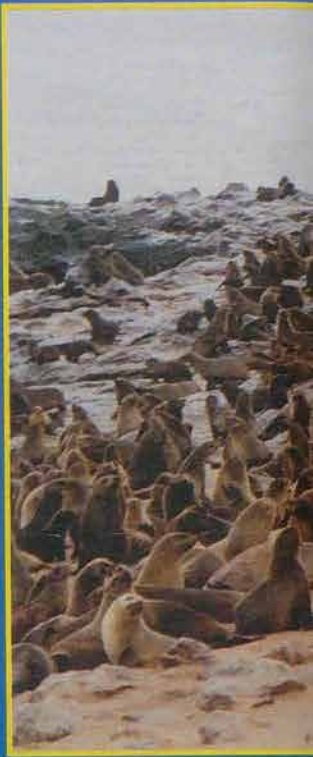
Los Blue Marlin que se pesquen cuyo peso sea inferior a 100 kilos será devuelto al mar. Una vez que han picado, el patrón indicará cómo "combatir" la pieza y una vez izado a bordo enseña cómo prepararla. Aquellas piezas que superen los 100 kilos se donarán a una institución benéfica o a personas necesitadas. La jornada termina a las cinco de la tarde, y aquellas personas que hayan optado por dormir en el barco no tendrán ningún problema.

"Uno de nuestros patrones -comenta el director técnico de Atlante- y su tripulación posee el récord de Europa en la pesca de Blue Marlin de 1996, y de 1995 con una pieza de 440 kilos". El precio para participar en la pesca de altura es para un día 20.000 pesetas; dos días 38.800; tres días 57.000; siguientes días 19.000. Lo que Atlante pretende con todas estas actividades es transmitir la pasión por la Mar, tal y como afirma Mendialdúa. ■

I.O.



de altura". *"Ponemos a disposición de las personas que quieran nuestros barcos de pesca y su tripulación altamente cualificada que se encargará de enseñarles y ayudarles durante la jornada de pesca"*, afirma Mendialdúa. Se embarca a las diez de la mañana totalmente pertrechados, con los aparejos listos y el almuerzo para pasar todo el día en alta mar hasta las cinco de la tarde. En el pesquero van tres tripulantes, un patrón, el maquinista y un marinero. De-



En la mayor reserva mundial de estos cetáceos

LAS focas DE CAPE CROSS

En 1486, el primer europeo que pisó la costa de Namibia, Diego Cáo, levantó una cruz en honor de Juan I de Portugal en el actualmente conocido Cape Cross, a 115 Km. al norte de Swakopmund. Aparte de su interés histórico, el Cape Cross alberga una colonia de cría de focas "de piel", que constituye la mayor reserva protegida del mundo.

LAS focas "de piel" son conocidas como las focas orejadas, distinguiéndose de las focas "verdaderas" que no tienen orejas externas. La foca "de piel" del Cape Cross es una de las tres especies de Suráfrica y tiene su hábitat restringido en las islas y extensiones del continente, desde el sur de Angola a la Bahía de Algoa.

Las focas "de piel" no emigran, ya que sus movimientos no están en relación con las estaciones. Los individuos viajan, sin embar-

go, a grandes distancias. Por ejemplo, focas marcadas en la colonia de Geyser Rock, cercana a la bahía de Gans, fueron encontradas en Cabo de la Cruz (Cape Cross) después de un viaje de 1.600 kilómetros en 20 meses.

Las focas permanecen en Cape Cross a lo largo de todo el año, y la población fluctúa entre los 80.000 y 100.000 individuos. El número decrece a medida que las crías llegan a la edad de destete y abandonan la colonia para alimentarse en el mar, justo antes de que comience la época de la cría. Durante la época en que las hembras no crían, los adultos machos son unos visitantes infrecuentes de la colonia, pero a mediados de octubre empiezan a lle-

gar de sus territorios. Un macho adulto pesa de media 187 kg., pero al principio de la cría, debido a la acumulación de grandes reservas de alimento en forma de grasa, su masa llega a alcanzar los 360 kg. de peso.

Durante un período, que puede llegar a las seis semanas, mucha energía es utilizada en establecerse y defender su territorio y en aparearse con las hembras. Como resultado, al final de la estación de cría la mayor parte de la reserva de alimento ya ha sido consumida. Las hembras, o vacas, pesan 75 kilos de media y son mucho más pequeñas que los machos (bueyes). Pocas semanas después de la llegada de los machos, las

hembras preñadas suben a tierra para parir una sola cría. La crianza se produce en los territorios vigilados por los machos dominantes, que tienen distintos harenes de 5 a 25 hembras.

El buey se apareja con cada vaca de su haren después de una semana de haber parido. Podría parecer que las vacas están preñadas todo el año excepto los pocos días que hay entre el parto y el posterior apareamiento. De hecho el óvulo fertilizado permanece inactivo tres meses en el interior de la hembra antes de que comience el crecimiento. El período de gestación es de aproximadamente de nueve meses.

La mayoría de las crías nacen a finales de noviembre o a principios de diciembre, el 90 por ciento de ellos en intervalos de 34 días. Al nacer las crías pesan entre 4,5 kilos a 7,0 kilos y tienen la piel negra. Comienzan a mamar una hora después del parto y





las vacas cuidan a sus hijos solamente, siendo muy fuerte el lazo maternal durante los primeros días de vida de las crías. Las vacas pronto dejan sus crías para cazar en el mar por períodos de algunos días. Se juntan mientras sus madres están fuera. De regreso, madre e hijo se reencuentran por sus gritos. Las crías maman de sus madres durante casi un año. A los cuatro o cinco meses experimentan su primera muda a una piel gris oliva.

A esta edad empiezan a comer sólido (pececitos y crustáceos) que cogen mientras exploran aguas más profundas que las balsas de agua que hay entre las rocas. A los siete meses están de tres a cuatro días lejos de tierra. El índice de mortalidad de las focas de Cape Cross se ha estimado en un 27 por ciento de todos los nacimientos. La mortalidad en las crías es mucho mayor durante la primera semana después del nacimiento. Las causas son por nacimiento prematuro, por aplastamiento de otras focas, ahogamiento y abandono. La predación del "Chacal de lomo negro", *Canis mesomelas* y la Jineta marrón, *Hyaena brunnea*, se lleva un 25 por ciento de los neonatos.

La piel de la foca de Cape Cross tiene doble capa que le sir-



ve de protección cutánea. Los pelos externos se mojan de agua mientras la piel interna se mantiene seca. El aire atrapado en esta capa le proporciona un aislamiento igual que la gruesa capa de grasa situada bajo la piel.

Este aislamiento permite a estos animales de sangre caliente, que tienen una temperatura interna de unos 37 grados, a pasar largos períodos en las frías aguas de la corriente de Benguela (cuyas aguas oscilan entre los 10 y los 15 grados bajo cero).

Los peces constituyen el 50 por ciento de la dieta de las focas, especialmente el pequeño "Masbankers", las sardinillas, calamares, pulpos y otros cefalópodos son también un componente importante, mientras que un número relativamente pequeño de langostas de roca y crustáceos componen también su dieta. Las focas jóvenes picotean y tragan piedras y grava. Estas piedras ocupan un 25 por ciento del estómago de las crías de menos de un año y les sirven de lastre.

Las focas comen una media diaria correspondiente a un 8 por ciento de su masa corporal. La utilización de focas para la búsqueda de bancos de peces ha resultado ser más fructífera que la técnica utilizada por las modernas industrias. De hecho la población de focas podría estar seriamente afectada por la reducción de bancos de peces, al ser su principal alimento debido al avance de las técnicas de pesca.

Las focas pueden ser, no obstante, un perjuicio para líneas y redes de pesca ya que se comen las capturas. Muchos pescadores quisieran ver la población de focas reducida drásticamente, pero se desconoce qué efecto podría tenerse sobre el ecosistema marino.

El principal objetivo del programa de protección es el de mantener la población de focas "de piel" de Cape Cross, más o menos en el actual nivel. ■

Emilio MORANCHO
Textos y Fotos

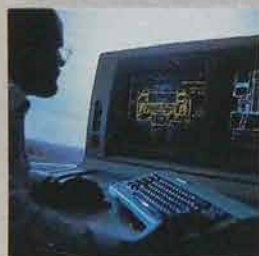
HALIOS

La pesca más rentable

¿QUÉ ES HALIOS?

HALIOS es el resultado de más de 10 años de un intenso trabajo de investigación en el sector pesquero al amparo del Proyecto Europeo EUREKA con el objetivo de mejorar los sistemas de pesca.

Las empresas participantes unieron sus fuerzas con el fin de desarrollar los más diversos sistemas y equipos destinados a integrar los pesqueros del futuro, para que sean más seguros, más eficaces y más rentables.



*Más
oportunidades
para pescar
mejor y con
menos
esfuerzo*

¿QUIÉNES FORMAN HALIOS 9?

El resultado es **HALIOS 9**, nueve empresas que aunan esfuerzos para ofrecer al mercado, de forma conjunta, los productos tecnológicamente más avanzados.

Buques y equipos diseñados para ofrecer la mejor solución a los problemas del sector, con unos resultados contrastados que introducen indudables ventajas, tanto para los armadores como para los pescadores en general.



*Más velocidad para
llegar antes*

ALLIBERT MANUTENCIÓN, S.A.
CAJAS PARA AUTOMATIZACIÓN DE BODEGAS

ASTILLEROS ARMON S.A.
PALANGREO POLIVALENTE

BALENCIAGA, S.A.
BARCO POLIVALENTE DE BAJURA

E.N. BAZAN
PESQUERO RÁPIDO CATAMARAN

FRIO MOVIL S.A.
SISTEMA DE REFRIGERACIÓN PASIVA

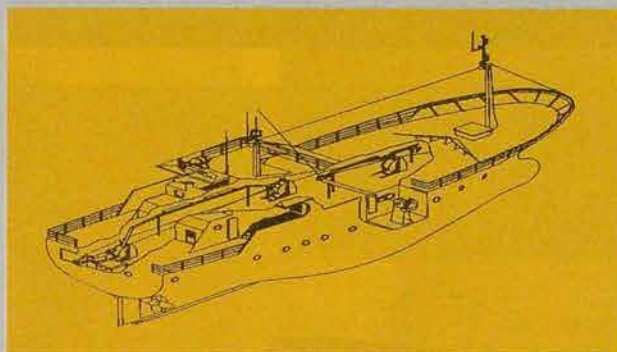
HIDRANORTE INGENIEROS S.A.
PALANGRE AUTOMÁTICO UNIVERSAL

SCAP EUROPA, S.A.
SISTEMA DE INFORMACIÓN Y CONTROL VICS

TALLERES NAVALES DE VALENCIA (TANAVAL)
BUQUE SWATH DE BAJURA

UNITAT DE DIAGNOSTIC I TRACTAMENT (UDT)
SISTEMA DE TELEMEDICINA

Buques mucho más rentables

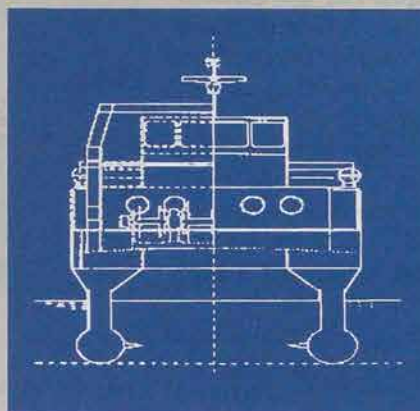


Las nueve empresas que agrupa **HALIOS 9** apuestan por la introducción de nuevas tecnologías como generadores de mayores beneficios para el sector pesquero.

Nueve productos que incluyen pesqueros tan innovadores como los veloces Swath, los rápidos y estables catamaranes, un palangrero de nueva generación y un barco de bajura polivalente.

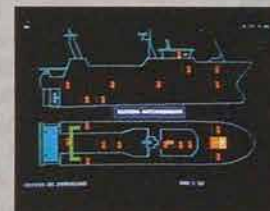


Mayor capacidad competitiva del barco

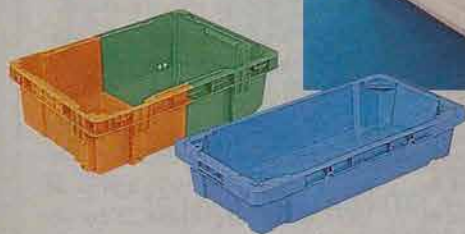


Todo bajo control

En cuanto a equipos, **HALIOS 9** incluye modernas cajas de plástico que evitan vuelcos y mermas, sistemas de refrigeración ecológica sin hielo, un palangre totalmente automatizado, un sistema de información y control de toda la operación del barco y la novedosa telemedicina, que garantiza una asistencia sanitaria inmediata.

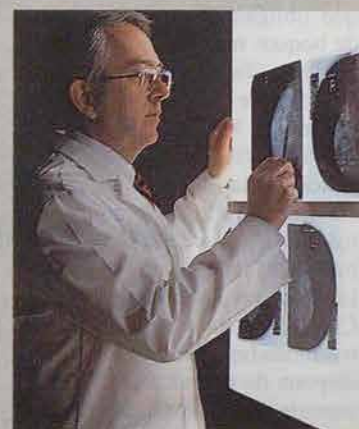


Mejor conservación del pescado. Mejor precio



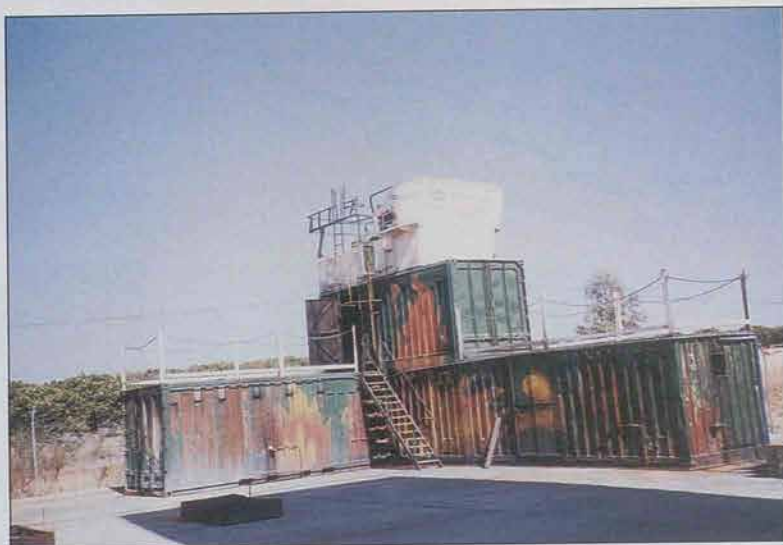
La salud también es rentable

HALIOS 9 ofrece soluciones para una pesca más rentable. Consúltenos.



En el Centro Estable del ISM en Villablanca (Huelva). EMPIEZAN LOS CURSOS DE II NIVEL DE LUCHA CONTRA INCENDIOS

El Centro Estable de Lucha contra Incendios que el Instituto Social de la Marina tiene en Villablanca (Huelva) se acaba de convertir en el primero que puede impartir cursos de formación en lucha contra incendios en sus dos niveles, en virtud de la resolución que ha aprobado recientemente la Dirección General de la Marina Mercante, según la cual se homologan las enseñanzas del segundo nivel. Las del primer nivel se venían impartiendo desde octubre del pasado año, en que se inauguró este Centro. Será a partir de este mes de septiembre cuando comiencen los cursos del segundo nivel.



LAS enseñanzas que se imparten en el Centro Estable de Lucha contra Incendios de la localidad onubense de Villablanca se enmarcan dentro del Plan de Formación de Seguridad Marítima que el Instituto Social de la Marina viene realizando desde hace años para formar a las gentes del mar, al mismo tiempo que contribuye a que se cumpla la normativa vigente sobre Seguridad y Protección de la Vida en el Mar, aprobada por la OMI (Organización Marítima Internacional) y la OIT (Organización Internacional del Trabajo), que obligan a los trabajadores de buques mercantes de más de 20 TRB (Toneladas de Registro Bruto) y de buques de pesca de más de 35 TRB a estar en posesión de certificados de Supervivencia en la Mar y de la Lucha contra Incendios para poder enrolarse. Esta tarea la lleva a cabo el ISM a través de sus Escuelas Náutico Pesqueras y de los Centros Estables de Lucha contra Incendios. De estos últimos dispone de uno en Bermeo, que imparte enseñanzas de primer nivel y éste de Villablanca en Huelva que imparte, a partir de

este mes de septiembre, los dos niveles. También cuenta para esta docencia con la Unidad Móvil de Lucha contra Incendios, que ha sido especialmente diseñada para el ISM con un objetivo: acercar la formación a los alumnos, ahorrar traslados, comidas y alojamientos a los mismos y actuar en zonas determinadas en función de la demanda de cursos existentes, aprovechando las épocas de paro biológico.

Instalaciones

El Centro Estable de Lucha contra Incendios de Villablanca, en Huelva, cuenta con instalaciones para combatir el fuego con distintos materiales: líquidos, espumas, etc., así como para vencer otros obstáculos como humos y hacer ejercicios más completos. También cuenta con una amplia zona al aire libre de mil metros cuadrados para realizar todo tipo de pruebas.

Otra de las instalaciones es una estructura cerrada que simula un interior de barco, con baatas exteriores para que los ejercicios tengan el mayor grado de realismo. Existe, finalmente, un aula exterior, otra interior, boti-

quín, enfermería, almacenes, vestuarios y otros servicios.

En este Centro se imparten las enseñanzas de primer y segundo nivel de Lucha contra Incendios que consisten para el primero de ellos en conocimiento y utilización de equipos respiratorios autónomos (ERA), adiestramiento en utilización de equipos manuales contra incendios (mangueras, lanzas, boquillas, espumas, extintores), extinción de incendios menores (extintores), extinción de incendios importantes (mangueras) e inundación de compartimentos con espuma. En el segundo nivel se enseña cómo organizar la extinción de los incendios en alojamientos, pañoles, salas de máquinas, camarotes, bombas, bodegas, contenedores, incendios en circuitos con gas licuado, etc.

Para la puesta en marcha de este Centro Estable, en octubre del pasado año, el Instituto Social de la Marina ha contado con la inestimable colaboración del Consorcio Provincial de Bomberos de la Costa, formado por los

Ayuntamientos de Isla Cristina, Lepe, Ayamonte (todas ellas localidades cercanas a este centro) y por la Diputación Provincial.

Con la puesta en marcha de este II Nivel de los Cursos de Lucha contra Incendios se cierra en Huelva el ciclo de los Niveles I y II de Supervivencia en la Mar, que se imparten en la Escuela Náutico Pesquera de Isla Cristina y de los niveles I y II de Lucha contra Incendios que se imparten en Villablanca. La primera de las enseñanzas mencionadas está funcionando al completo desde 1994, respondiendo así a la gran demanda que existía en el sector, puesto que son más de 2.000 los alumnos que, procedentes de provincias próximas como Cádiz, Ceuta, Málaga o Sevilla, han pasado por las aulas de Isla Cristina. Por lo que se refiere al Centro Estable de Villablanca durante los meses de octubre de 1996 a julio de 1997 se han impartido 23 cursos de Lucha contra Incendios I Nivel a los que han asistido 340 alumnos procedentes de toda España, aunque los más numerosos eran de la Comunidad An-



daluz. A partir de ahora estas cifras se verán incrementadas al incorporarse las enseñanzas del II nivel.

Normativa Obligatoria

Estos cursos que imparte el ISM en Huelva y en la práctica totalidad de sus centros provinciales repartidos por toda la cos-

ta española tienen como objetivo formar a la gente del mar y colaborar así a que se cumpla la legislación que, sobre Seguridad y Protección de la Vida Humana en el Mar, han emitido en los últimos años tanto la Organización Marítima Internacional como la Organización Internacional del Trabajo. En concreto, en la Lucha contra Incendios la normati-

va vigente es la Orden de 31 de julio de 1992 del entonces Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en la actualidad Fomento, en la que se estableció la obligatoriedad de poseer certificados de Supervivencia en la Mar y de Lucha contra Incendios para poder enrolarse en buques mercantes superiores a las 20 TRB y en buques pesqueros de más de 35 TRB. Esta norma está vigente obligatoriamente desde enero de 1996 por lo que la demanda de estos cursos ha ido en aumento progresivo, lo que ha llevado al Instituto Social de la Marina a incrementar los instrumentos que hacen posible esta formación, contando para ello con este centro de Villablanca, en Andalucía; el de Bermeo, en el País Vasco; el Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio, en Galicia y la Unidad Móvil de Lucha contra Incendios, que se desplaza allí donde la demanda lo requiere. ■

CONCHA H. CARAZO

EMBARCAR AHORA SERÁ MÁS FÁCIL USANDO ESTA GUÍA

EDICIÓN ACTUALIZADA HASTA JUNIO 1997



CONTIENE: 5 secciones con 3.600 direcciones de armadores seleccionados y actualizados con su Telf., Fax, N° y tipo de barcos, tonelajes, banderas y Jefes de personal. También 100 páginas de información muy útil para el marino.

1ª 2.084 armadores de buques mercantes de todo tipo.

2ª 821 armadores de remolcadores, dragas, plataformas, buques perforadores, supply, salvamento y buceo.

3ª 55 ship-managers.

4ª 354 agencias de embarques internacionales.

5ª 286 armadores y agencias de embarque de buques de pasaje, yates de vela y motor, transporte de yates, patrones de charter, buques escuelas.

25.000 buques de todo tipo son tripulados por estos armadores.

***CADA ARMADOR** ha recibido un fax anunciando que recibirá C.V. de marinos de nuestra base de datos.

***MODELO DE C.V.** actual y standard en agencias de embarque y armadores internacionales. 2 páginas con todos los datos necesarios.

***OFERTAS DE TRABAJO** en el extranjero, embarcado y en tierra. Diariamente recibimos la prensa internacional especializada y seleccionamos las más interesantes.

MODO DE OBTENER LA INFORMACIÓN:

***QUINCENALMENTE:** recibiendo por correo listados detallados, mediante suscripción anual de 7.000 pts. Inclusión anual de su curriculum vitae en INTERNET: 3.000 pts. anuales

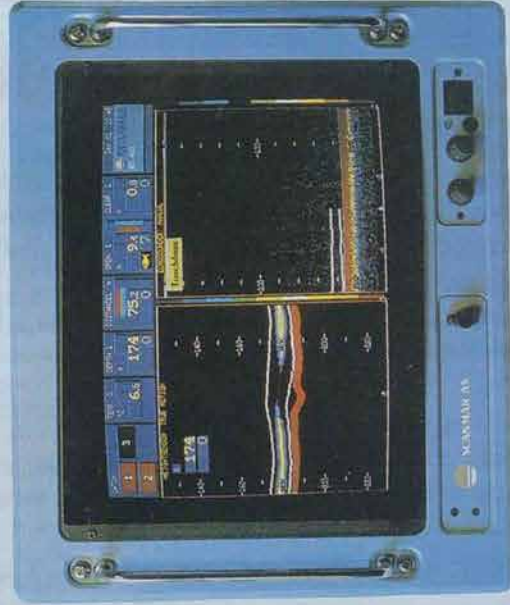
2ª EDICIÓN LIMITADA, PIDA SU EJEMPLAR

P.V.P.: 3.000 ptas. + Gastos de envío.

PEDIDOS: Tlf.: 981 - 21 31 07 - Fax: 981 - 22 43 57

IBERMAN, S.L. - Cantón Pequeño, 26 - 15003 LA CORUÑA

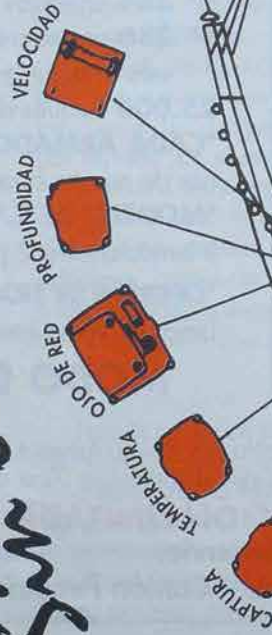
**SONDA
DE RED**



**OJO DE
RED**



Sin cables



DISTRIBUCIÓN Y SERVICIO OFICIAL



Hispanova Marine Cantabria S. A. I

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



Hispanova Marine Vigo S. A. I

CÁNOVAS 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?

Nuevos criterios de utilización del arqueo bruto

FACILIDADES PARA LA MODERNIZACIÓN DE LA FLOTA

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha introducido algunas modificaciones en la normativa que rige la renovación de la flota pesquera referidas, especialmente, a los criterios de utilización del arqueo bruto para la construcción y modernización de buques. Con las modificaciones ahora aprobadas se persigue homogeneizar los criterios de aplicación entre todos los países miembros de la Unión Europea.

EL Real Decreto 1040/1997 (B.O.E. nº 154 de 28 de junio) modifica el R.D. 798/1995 por el que se definen los criterios y condiciones de las intervenciones con finalidad estructural en el sector de la pesca, de la acuicultura y de la comercialización, la transformación y la promoción de sus productos. La utilización del arqueo bruto para el cálculo de las ayudas fue adoptado en el ordenamiento jurídico español mediante el Real Decreto 696/1996. La modificación aprobada ahora por el Consejo de Ministros incorpora la utilización del arqueo bruto también a las normas de ordenación sobre construcción y modernización de buques pesqueros.

El Real Decreto 1040/1997 especifica que la aportación de un buque para una nueva construcción se llevará a cabo documentalmente mediante un compromiso de baja, en el que el aportante se compromete a desguazar, hundir, destinar a otros fines o exportar definitivamente el buque cuando la nueva construcción entre en servicio. Señala asimismo que las bajas de buques para la construcción de nuevas unidades han de representar el 100 por 100 del arqueo bruto (GT) y de la potencia propulsora de la nueva construcción, excepto en las nuevas construcciones destinadas a faenar en caladeros sometidos a Acuerdos internacionales de pesca que exijan el arqueo de los buques en tonelaje de registro bruto (TRB), en cuyo caso la baja deberá, además, representar como mínimo el 100 por 100 del TRB. Cuando se hayan establecido censos de buques pa-

ra determinados caladeros y modalidades de pesca y se pretenda construir un buque para incluirlo en uno de ellos, los buques aportados como baja deberán cubrir al menos el 80 por 100 del arqueo bruto y potencia propulsora de la nueva construcción.

Una novedad significativa de la nueva normativa, y una excepción sobre los criterios generales, afecta a la flota atunera congeladora que opera en caladeros internacionales tanto en lo que se refiere al sistema de aportación de bajas como a la forma de ma-

terialización de las mismas. Para la construcción de nuevas unidades de la flota atunera congeladora, en que los armadores renuncien previamente a los derechos de pesca en aguas del Océano Atlántico y Mar Mediterráneo, las bajas aportadas por desguace representarán como mínimo el 50 por 100 del arqueo bruto y de la potencia propulsora de la nueva unidad a construir, que sólo podrá faenar en los Océanos Índico y Pacífico. Para que la exportación definitiva de buques atuneros congeladores sea admitida como baja para nuevas construcciones será preciso que el interesado se comprometa a efectuar la exportación del buque a un país no comunitario, que hayan transcurrido más de diez años desde el inicio de su actividad y, en otro supuesto, que devuelvan mediante prorrateo las ayudas nacionales y comunitarias que hubiesen recibido, y

que el adquirente del barco exportado disponga de una licencia válida para pescar en la zona económica exclusiva de un país tercero, con recursos marinos económicamente explotables.

El R.D. 1040/1997 establece, finalmente, las limitaciones de potencia máxima continua en barco (BHP) para los motores de los buques de nueva construcción. En el caso de embarcaciones de hasta una

tonelada bruta el límite será de 30 BHP, para los buques mayores de 6GT hasta 10GT el límite se sitúa en 160 BHP. En el caso de los motores fueraborda, su potencia no podrá exceder en ningún caso de 50 BHP.

M.V.



FOMENTO APUESTA POR EL SECTOR MARÍTIMO

Ante los enormes cambios sufridos por el sector marítimo, el ministro de Fomento, Rafael Arias Salgado, creará los instrumentos adecuados para garantizar el crecimiento continuado del sector, así como un reforzamiento de su posición. Estas son algunas de las cuestiones debatidas entre el ministro de Fomento, Rafael Arias Salgado, el director general de la Marina Mercante, Fernando Casas, y el presidente de AETINAPE, José Manuel Muñiz, en una entrevista mantenida recientemente. Arias Salgado destacó la importancia del colectivo marítimo en España y su peso específico en el conjunto de la economía. El presidente de AETINAPE aprovechó la ocasión para presentarle al ministro un informe en el que se exponen las principales reivindicaciones de dicha entidad.

“LA carrera marítima debe ser única y polivalente para superar la actual situación de compartimentos estancos entre pesca y marina

mercante; el cumplimiento de las condiciones internacionales sobre formación, titulación y guardia, que garantizan la seguridad de los buques en todo el mundo, así como la necesidad de recuperar el disminuído cabo-





AETINAPE presenta al ministro de Fomento un informe en el que denuncia constantes irregularidades en el sector marítimo llevadas a cabo por anteriores responsables de la DGMM.

taje español y promover un mayor entendimiento entre los departamentos marítimos de la Administración central", son los puntos clave en los que han coincidido todas las partes reunidas.

En el informe presentado por AETINAPE al ministro de Fomento se explica el porqué de la reforma de las titulaciones náutico-pesqueras; se veía como algo fundamental para paliar la inadecuación entre los contenidos formativos de la carrera marítimo pesquera y el mercado laboral. Esta fue la causa que llevó a la reforma de las enseñanzas profesionales marítimo-pesqueras, proceso enmarcado en la LOGSE. El sector cuenta desde 1994 con un esquema formativo en sintonía con los avances tecnológicos, con la UE, y la liberalización del comercio internacional, pero la DGMM todavía no ha atribuido las competencias profesionales que corresponden a cada una de las titulaciones.

En este sentido, desde AETINAPE dicen que con el nuevo director general de la Marina Mercante, Fernando Casas, la perspectiva está comenzando a cambiar. *"La profesión marítima-pesquera pasó de ser ignorada para ocupar puestos técnicos en la Administración periférica de la Marina Mercante",* apunta el mencionado informe. El documento presentado por la asociación de titulados náutico-pesqueros plantea la esperanza de que a corto plazo se pueda comenzar a aplicar la reforma de las enseñanzas, y que entre en vigor en todas las Escuelas del litoral.

Dicho informe alaba la postura del actual director de la Marina Mercante al ofrecer los puestos de traba-

Arias Salgado asegura que potenciará el registro especial de buques como instrumento para renovar la flota y evitar la pérdida de los buques del primer registro

jo creados en la Administración marítima periférica a los titulados náutico-pesqueros; según AETINAPE dichos puestos siempre habían estado vedados a sus titulados.

Otro punto importante del informe es la reivindicación de una carrera marítima única, así como el que los titulados náutico-pesqueros puedan ejercer sin problemas en los buques mercantes para los que les faculta su capacitación profesional, al igual que los titulados de la Marina Mercante ejercen en buques de pesca sin formación específica sobre esta materia.

En el cuarto punto del informe presentado por AETINAPE al ministro de Fomento se habla del incumplimiento de los requisitos exigidos por la OMI en la tarjeta profesional marítima de los titulados náutico-pesqueros.

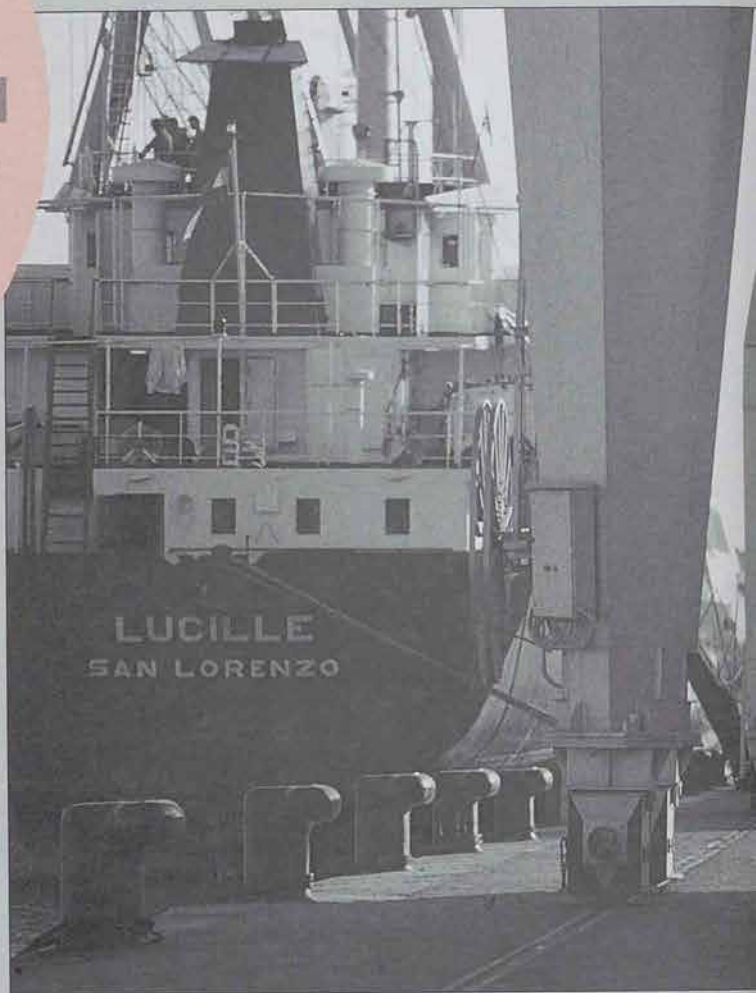
El Convenio de la Organización Marítima Internacional (OMI), "De formación, titulación y guardia para la gente del mar (STCW)", al que se obligó España, contempla la obligación de que las tarjetas profesionales marítimas aparezcan refrendadas por una autoridad legítima, papel que en nuestro país corresponde a la Dirección General de la Marina Mercante. Según el informe de AETINAPE, en vez de cumplir con normalidad este requisito, la DGMM ad-

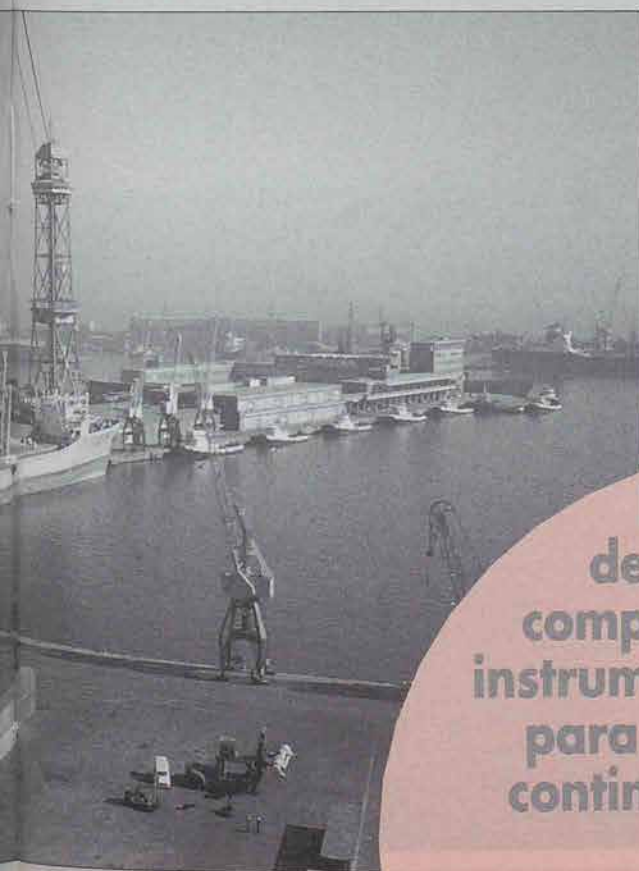
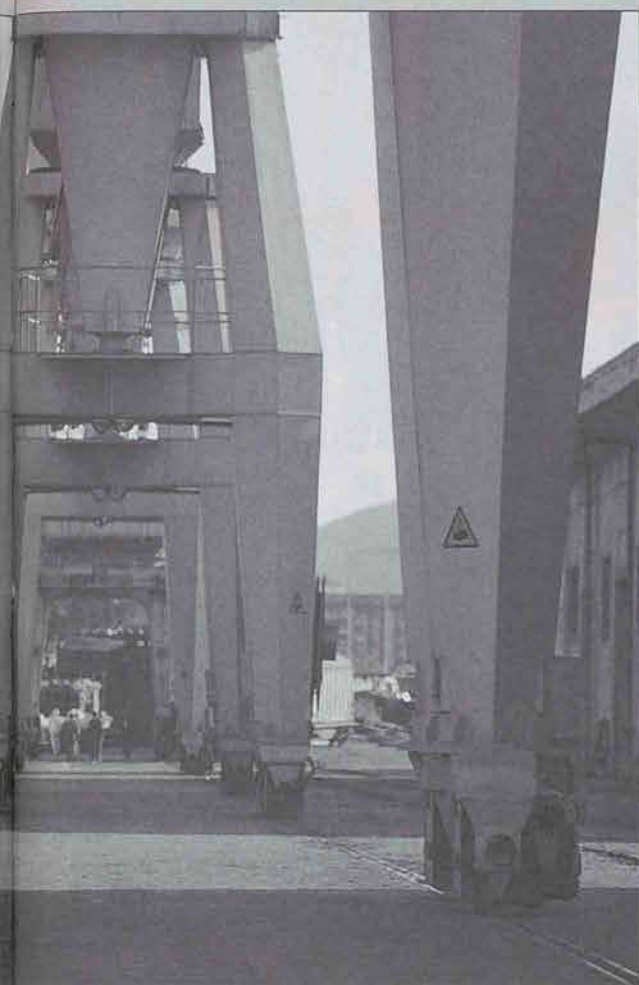
junta esa legitimación en un documento anexo a la tarjeta de tamaño folio.

"El hecho de que ese requisito no se resuelva en el propio carnet profesional -continúa dicho informe- provoca situaciones muy próximas a la inseguridad jurídica, puesto que en muchas ocasiones el profesional se encuentra obligado a emprender un diálogo "a la defensiva" con funcionarios de otros países". Todo esto causa grandes perjuicios a los profesionales que han de desarrollar su trabajo en otros países, sea en buques extranjeros o españoles. El documento da como solución la de imprimir una nueva tarjeta profesional que recoja todos los requisitos internacionales suscritos por España.

En quinto lugar, se habla de que varios cursos de seguridad marítima fueron la respuesta que se ofreció desde hace años para prevenir el grave problema de la siniestralidad a bordo. El documento denuncia que hoy gran parte de los tripulantes no ha realizado esa formación obligatoria, produciéndose el nacimiento de entidades autodenominadas "empresas especializadas en materia formativa" a cambio de sustanciosas sumas económicas. ■

I.O.





Arias Salgado creará los instrumentos precisos para el crecimiento del sector

Para el ministro de Fomento las importantes transformaciones experimentadas en el sector marítimo en los últimos años exigen nuevas soluciones. En un artículo publicado en la revista de AETINAPE, el ministro de Fomento, Rafael Arias Salgado, subraya que en la actualidad existe una enorme competitividad a nivel internacional y europeo, lo que ha provocado un descenso del número de buques españoles, desaparición de navieras y, como consecuencia, desaparición de puestos de trabajo. Señaló la importancia de que el proceso de decisiones que afecta a los asuntos marítimos ha pasado paulatinamente a depender de órganos supranacionales (UE, OMI, OIT, FAO, OCDE, UNCTAD...).

Otro de los puntos que pone de relieve ha sido el que las Comunidades Autónomas estén asumiendo nuevas funciones en la decisión y gobierno de diferentes asuntos como por ejemplo en materia de ordenación del sector pesquero y enseñanzas, entre ellas las marítimas; y han surgido nuevos marcos reguladores en materias de marina mercante. Ante esta situación, la política del Ministerio de Fomento será crear los instrumentos adecuados que permitan el crecimiento continuado del sector, así como un reforzamiento de su posición. Arias Salgado considera

imprescindible la aplicación de la normativa internacional y comunitaria en materia de seguridad, protección del medio marino, formación y titulación marítima. Además, se ha comprometido a potenciar el registro especial de buques, como instrumento para renovar la flota y evitar la pérdida de los buques de primer registro y desarrollar nuevas actuaciones en el ámbito del Plan Nacional de Salvamento. En la actualidad, el registro especial de Canarias tiene registrados 83 buques.

Arias Salgado considera necesario alcanzar una mayor coordinación y cooperación entre las administraciones y, a su vez, entre estas y los agentes económicos y sociales para conseguir el acercamiento de las políticas y actuaciones sectoriales entre marina mercante y pesca marítima. En el ámbito profesional marítimo, los principales objetivos radican en la apertura a los titulados de formación profesional al acceso en la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima; en breve plazo, se desarrollará un nuevo Plan de Salvamento Marítimo cuatrienal, así como el estudio del marco para la consolidación y renovación de la flota mercante de forma que en el futuro exista un amplio abanico de profesionales que permitan mantener en España el potencial marítimo que nos corresponde. Para lograr sus objetivos, Arias Salgado señala que es preciso aunar esfuerzos para afrontar los retos planteados para ser competitivos a nivel internacional. **"Contamos con una tradición marítima importante, una estructura empresarial potente, una reciente consolidación de capacidad en la marina mercante y uno de los mayores colectivos profesionales en Europa". ■**

El ministro de Fomento se compromete a crear instrumentos adecuados para un crecimiento continuado del sector marítimo

I.O.

**El sector marítimo-
pesquero,
satisfecho ante un
reglamento tan
demandado**

REGULADAS LAS TARIFAS PARA EL REMOLQUE DE BARCOS

El reglamento de tarifas aprobado por la Sociedad Estatal de Salvamento (SASEMAR), que estará en vigor a finales de año, trae nuevos aires de transparencia en el cobro de los servicios de remolque del sector público. Todas aquellas personas que lo soliciten, podrán conocer con antelación lo que les costará. La principal novedad es que los buques pesqueros gozarán de tarifas más baratas; además se pretende hacer habitual el hecho de que todos los barcos estén asegurados.

LA Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo (SASEMAR) aprobó, por primera vez desde la creación de SASEMAR en la Ley de Puertos y Marina Mercante 27/1992, un reglamento de tarifas para que todos los buques puedan conocer de antemano los precios de los servicios de remolque. Hasta ahora no se disponía de ningunas tarifas oficiales, lo que provocaba un gran desconcierto entre el sector marítimo-pesquero al utilizar dichos servicios. El actual director general de SASEMAR, Emilio Martín, fue quien ordenó un estudio exhaustivo que permitiera redac-

tar la disposición tarifaria en función del tipo de barco. Emilio Martín declaró a la revista Mar que *"esto supondrá un cambio eficaz y adecuado para poner transparencia en el sector"*. El director de SASEMAR asegura que uno de los objetivos que se buscan con estas tarifas es que todos los organismos implicados en el salvamento marítimo las tomen como punto de referencia del sector público, y las apliquen todos (Cruz Roja, Comunidades Autónomas...). También afirma que otro de los fines es que con estos precios se extienda en el sector marítimo-pesquero la costumbre de asegurar los barcos. *"El que tiene que pagar estos servi-*





Los más beneficiados serán los buques pesqueros, a los que se les aplicará unas tarifas más baratas.

cios no es el armador o propietario del barco, sino la compañía de seguros con la que hayan contratado. El hecho de haber marcado unas tarifas desde SASEMAR facilita mucho el trabajo a las compañías de seguros para que calculen qué precios cobrar". "En definitiva - continúa Emilio Martín- lo que pretendemos es que todos los barcos estén asegurados".

Todavía queda ultimar los últimos flecos del reglamento de tarifas entre representantes del sector y la Administración,

aunque el acuerdo es casi seguro. "Lo primero que hemos hecho es llegar a un acuerdo verbal; antes de una aprobación definitiva, que será en breve, Administración y pescadores gallegos nos volveremos a reunir para que ambas partes estén de acuerdo".

Los precios regulados van destinados a todo tipo de buques, y la principal novedad es que los más beneficiados serán los barcos de pesca puesto que las tarifas para el remolque de ese tipo de buques será más barato.



Evitar riesgos

Para pasar de una situación de no regulación a la actual es preciso hacerlo de forma progresiva. *"Una vez publicadas las tarifas necesitaremos de un período de adaptación"*, subraya Emilio Martín. El director de SASEMAR se muestra preocupado ante el hecho de que Comunidades Autónomas como Galicia, que disponen de sus propios medios, no se rijan por estas tarifas cuyo precio califica de razonable. *"Es fundamental -añade Emilio Martín- que el barco que*



La Sociedad Estatal de Salvamento

Creada por la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante 27/92 es un instrumento de apoyo a la Administración Marítima para cumplir con el compromiso de salvaguardia de la vida humana en la mar y de impulso de todas las acciones encaminadas a incrementar la seguridad marítima.

Su campo de actuación es autónomo por lo que exige respuestas inmediatas y permanente adaptación a los retos planteados por la seguridad en la mar. Sasemar gestiona su propio presupuesto, obtenido de fondos públicos y de los recursos logrados a través de la explotación de los medios y servicios afectados a la misma. Del presupuesto anual se recupera aproximadamente un 7%, por lo que el déficit es del 93%.

La conexión SASEMAR-Dirección General de la Marina Mercante-Capitanías marítimas, debe permitir alcanzar los objetivos previstos en el Plan nacional de Servicios especiales de Salvamento de la Vida humana en el Mar y de la lucha contra la contaminación del Medio Marino (PNS) sobre la base de la debida delimitación de sus áreas de especialización, del papel instrumental de la Sociedad y del exclusivo carácter de Autoridad Marítima de la propia Dirección General de la Marina Mercante y de las Capitanías, estableciéndose con dicha finalidad los procedimientos operativos y los mecanismos de colaboración y apoyo que se estimen más adecuados.



Con el reglamento de tarifas, que con toda probabilidad entrará en vigor a finales de año, lo que se pretende es lograr que todos los buques de pesca o marina mercante estén asegurados.



UTILIZACIÓN DE MEDIOS

Unidades navales

TIPOLOGÍA EMBARCACIÓN ASISTIDA: BUQUES EN GENERAL

ESLORA	TARIFA A APLICAR	ESLORA MÁXIMA	TARIFA ESLORA MÁXIMA
< de 5 mts			6500 pts/h
5 mts. a 10 mts.	1.300 pts. x mts.eslora	20 mts	máx. 26.000 pts/h
20 mts. a 40 mts.	26.000 + (eslora e. asistida-20 mts.)* 1.100	40 mts.	máx 48.000 pts/h.
40 mts. a 60 mts.	48.000 + (eslora e. asistida-40 mts.)* 1.000	60 mts.	68.000 pts/h.
60 mts. a 80 mts.	68.000 + (eslora e. asistida-60 mts.)* 800	80 mts.	84.000 pts/h.
80 mts. a 100 mts.	86.000 + (eslora e. asistida-80 mts.)* 600	100 mts.	96.000 pts/h.
100 mts. a 120 mts.	98.000 + (eslora e. asistida-100 mts.)* 400	120 mts.	104.000 pts/h.
120 mts. a 140 mts.	104.000 + (eslora e. asistida-120 mts.)* 200	140 mts	108.000 pts/h.
> de 140 mts.			108.000 pts/h

TIPOLOGÍA EMBARCACIÓN ASISTIDA: BUQUES PESQUEROS

ESLORA	TARIFAS A APLICAR
De 5 a 40 mts.	Epp (buque asistido) x D. recorrida en remolque x 80 pts.

necesite ser remolcado le sea indiferente llamar a SASEMAR, a la Cruz Roja o a la Xunta, porque si un buque tiene un problema y sabe que un organismo cobra menos que otro esperará al que no le cobra (en este caso a la Xunta) lo que va a incidir en la seguridad y puede correr un grave peligro”.

Para el director de SASEMAR, Emilio Martín el que la Comunidad Autónoma gallega no cobre el servicio de remol-

que de barcos únicamente a los gallegos es jurídicamente incorrecto, y puede ser objeto de denuncia por parte de la Unión Europea (UE) puesto que tan sólo presta gratuitamente estos servicios a los gallegos, discriminando al resto. *“En este asunto la Xunta es competente y soberana, por lo que puede hacer lo que quiera pero mi sugerencia es que se ciñan a las tarifas que hemos aprobado en SASEMAR”*, dice Emilio Martín.

Respecto a los dos años que lleva el actual director de SASEMAR, Emilio Martín, la valoración es muy positiva ya que se dispone de más centros, más personal y más formación. Junto a esto se ha logrado que los trabajadores eventuales pasarán a ser fijos, regulándose así las relaciones laborales. En cuanto a los medios, se cuenta con ocho barcos más, el mismo número de helicópteros, con menos dinero. ■

Inés Otero

MARINA MERCANTE SE ABRE A LOS TITULADOS NÁUTICO-PESQUEROS

La "guerra de los controladores marítimos" desatada este verano entre Administración, Colegio de oficiales de la Marina Mercante (COMME), y la Asociación de Titulados náutico-pesqueros parece haber llegado a su fin. Tras las discrepancias de pareceres entre las dos organizaciones implicadas (AETINAPE, COMME), por el hecho de que la convocatoria de controladores marítimos abre por primera vez las puertas de la Administración marítima a los titulados náutico-pesqueros, el director general de la Marina Mercante, Fernando Casas, hizo prevalecer su postura de que la Administración no puede canalizar intereses concretos, y está para encauzar los deseos de los ciudadanos en el seno de las directrices internacionales.

"El extremo decaimiento producido en la actividad de la marina mercante

española, y las considerables dificultades que se habían acumulado en las competencias que a la DGMM le son propias en la marina de pesca y de recreo, hacía preciso un firme golpe de timón en este sector". Así de contundente se mostró el director general de la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) en una comparecencia en Asturias (Veranes).

Por primera vez, la Administración marítima hace posible que la convocatoria pública para cubrir plazas de controladores marítimos esté abierta a los patrones mayores de cabotaje, los capitanes de pesca y los patrones de pesca de altura, es decir, los titulados náutico-pesqueros. Hasta dicha convocatoria, las torres de control y el resto de infraestructuras creadas por todo el litoral por la



José Manuel Muñiz Ríos,
Presidente de AETINAPE

● **Con la nueva convocatoria de controladores marítimos, a la que se presentan por primera vez titulados náutico-pesqueros, se pasará de 173 controladores a 200.**

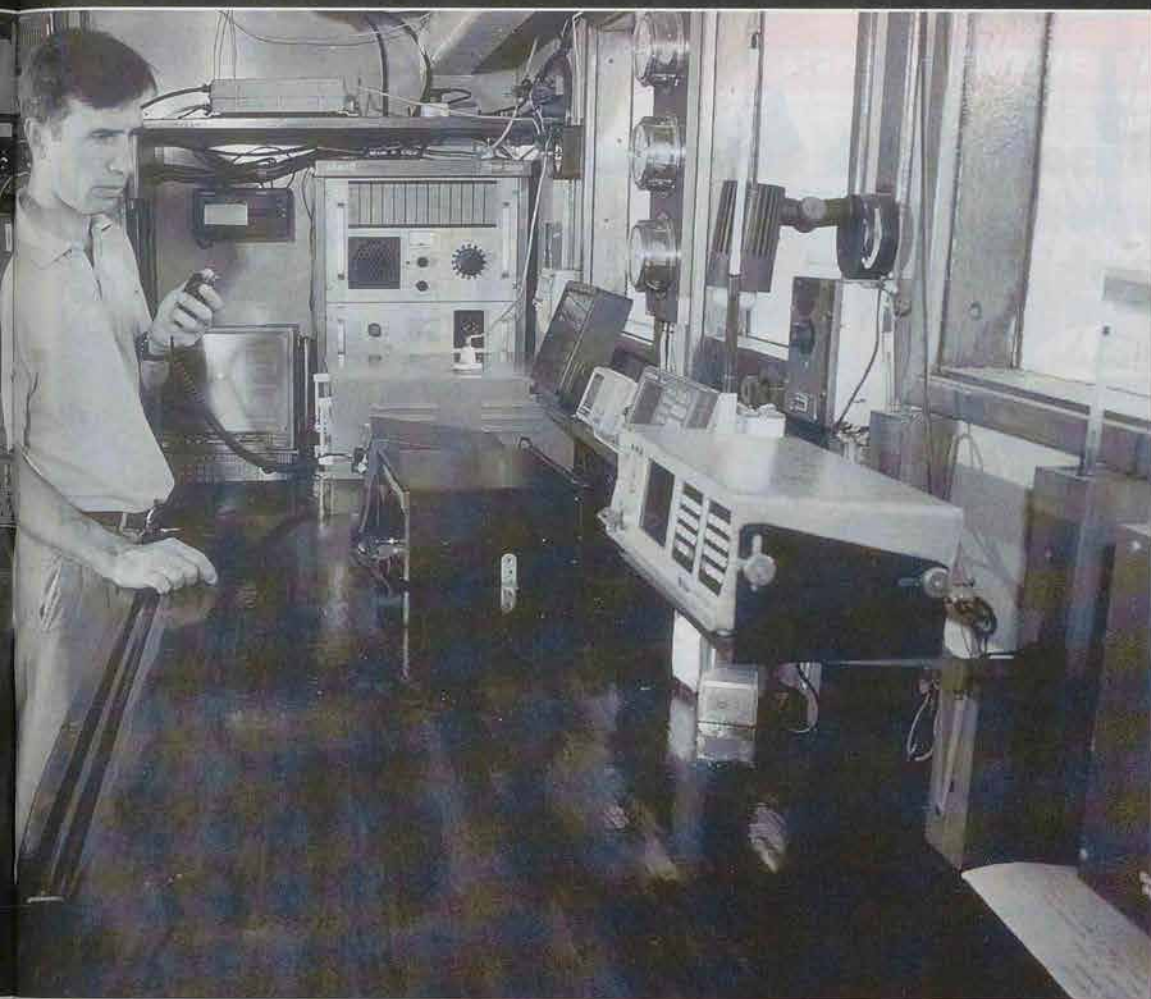
DGMM eran coto privado para los profesionales marítimo-pesqueros.

Discrepancias del COMME

El Colegio Oficial de la Marina Mercante (COMME) discrepó de la postura de la Dirección General de la Marina Mercante argumentando que no debería permitir el acceso de los titulados náutico-pesqueros a esta convocatoria de controladores marítimos por la "presunta disminución de la seguridad marítima de la vida humana", basándose en la falta de titulación universitaria de los titulados náutico-pesqueros.

Por su parte, AETINAPE basa la legalidad de la apertura de la convocatoria a sus titulados en el marco de los convenios internacionales suscritos por España. Desde AETINAPE afirman que la DGMM venía caracterizándose en los últimos años por sus posturas inmovilistas hacia los titulados náutico-pesqueros, a los que, en contra de la normativa internacional se les impedía el acceso a





Controladores marítimos de SASEMAR

Los controladores marítimos desarrollan su labor en distintos tipos de centro de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo (SASEMAR), pese a que comparten las mismas funciones de vigilancia y seguridad del tráfico marítimo y coordinación de las operaciones de salvamento y lucha contra la contaminación.

Actualmente, SASEMAR tiene 173 controladores, cifra que se incrementará en 27 más con la mencionada convocatoria, una vez finalizado el período de selección y se cubran las plazas ofertadas. Estos trabajadores, que realizan su trabajo en unas salas donde disponen de todos los medios técnicos necesarios para su labor diaria, se reparten el trabajo en tres turnos diarios, garantizando el funcionamiento de todos los centros las 24 horas del día, con la excepción del centro de Palamós. Este centro, por sus especiales características, tiene un horario más restringido.

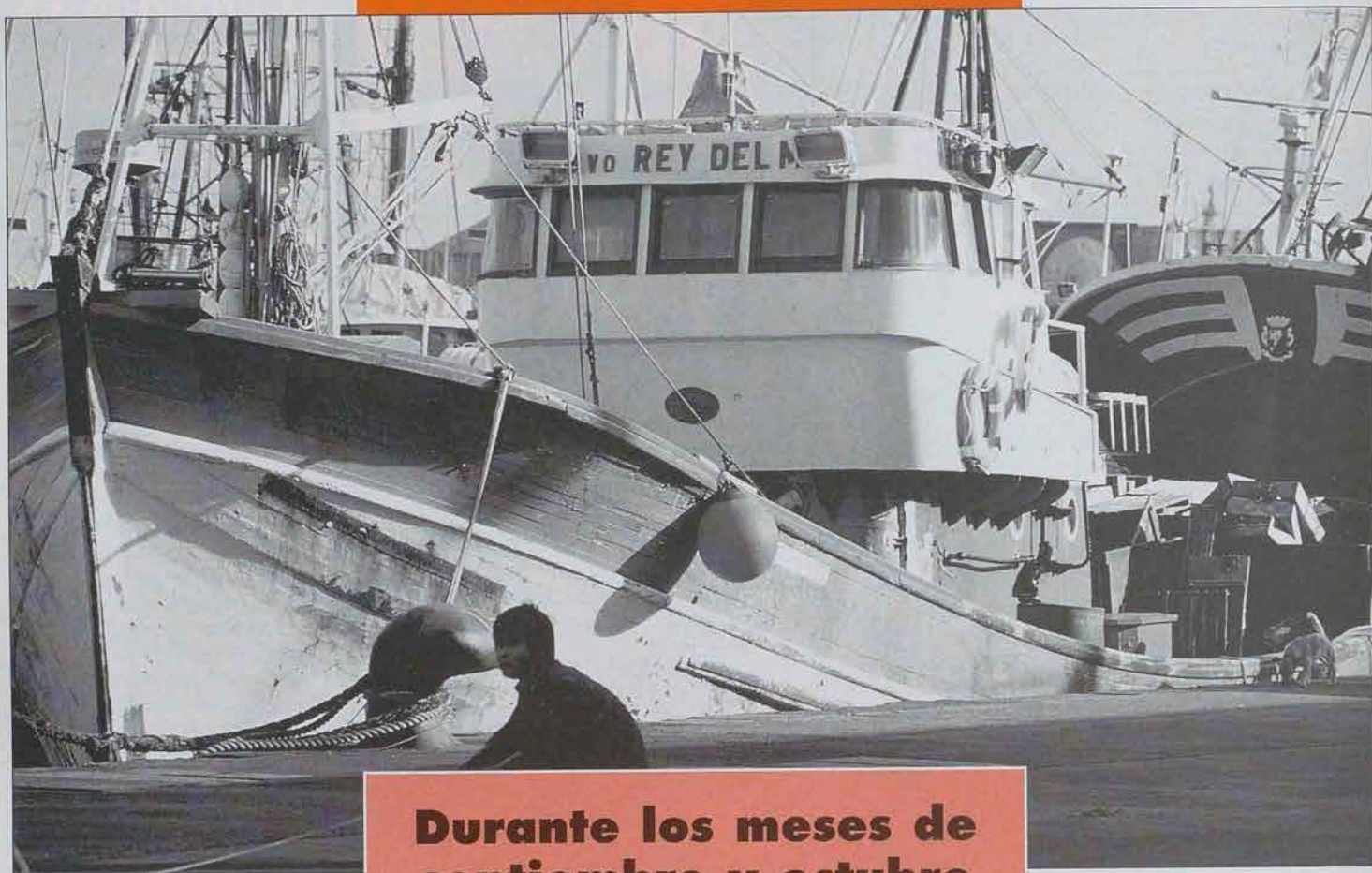
Las funciones de los controladores marítimos son la vigilancia y prevención del tráfico marítimo, vigilancia y control del tráfico marítimo, coordinación de Salvamento Marítimo, coordinación y lucha contra la contaminación marina, control de las actividades marítimas y emergencias portuarias, avisos de seguridad marítima a la navegación, y apoyo e información a la Administración marítima y, en su caso, a otras administraciones e instituciones. ■



diferentes puestos y niveles de responsabilidad para los que se han preparado en los distintos centros formativos existentes a lo largo de todo el litoral español". Desde la asociación de titulados náutico-pesqueros califican la de-

cisión de la Administración marítima de histórica al permitir que sus titulados puedan acceder a ciertos puestos de las Torres de Control y Centros de Salvamento, para los que objetivamente han sido formados. ■

- **Ante las quejas presentadas por el COMME, el director general de la Marina Mercante, Fernando Casas, se mostró inflexible al afirmar que era preciso un firme golpe de timón en este sector para el cumplimiento de la legislación internacional.**
- **"En España existe un descuido de la formación del sector marítimo pese a las recomendaciones internacionales" (AETINAPE).**



**Durante los meses de
septiembre y octubre**

PARADA BIOLÓGICA DE LA FLOTA DE CEFALÓPODOS

TAL como estaba previsto en el acuerdo pesquero con Marruecos suscrito con fecha del uno de diciembre de 1995, la flota dedicada a la pesca de cefalópodos que opera en el caladero del Sahara inició el pasado uno de septiembre una parada biológica de dos meses con el fin de contribuir a la regeneración de esa zona de pesca. La parada afecta en este momento a un total de 116 barcos con unas tripulaciones cercanas en su conjunto a las 2.000 personas que disfrutarán en este período del año de sus vacaciones según el contenido del convenio suscrito en su día para esta flota. Esta parada se pretende utilizar igualmente desde el Instituto Social de la Marina para el desarrollo de diferentes cursos obligatorios para los marineros en relación con la supervivencia en el mar.

El acuerdo de pesca con Marruecos suscrito a finales de noviembre de 1995 pero que entró en vigor el 1 de diciem-

bre de ese mismo año, contemplaba inicialmente una parada biológica los meses de septiembre y octubre de cada año. Las autoridades de Rabat no lograron en aquel momento aumentar la parada a cuatro meses, objetivo que consiguieron sin embargo un año más tarde, el pasado mes de enero, cuando plantearon en Bruselas que la parada se produjera también en los meses de marzo y abril.

La primavera pasada, por tratarse de una parada excepcional no contemplada en el acuerdo de pesca, los pescadores

afectados percibieron unas compensaciones de 100.000 pesetas al mes, política de ayudas que también afectó a los armadores a razón de una cantidad por barco en función del tamaño del mismo. Las ayudas pagadas en aquellos meses ascendieron a más de 600 millones de pesetas.

El número de barcos cefalopoderos que se halla actualmente en esas aguas es de 116 unidades frente a los 128 barcos del primer año del acuerdo, los 105 que quedarán en el tercer año y los 86 barcos nada más previstos para el cuarto año. Los armadores españoles tienen asumida esta situación aunque se hallan en contra de unas paradas biológicas tan largas mientras no se haga lo mismo desde Marruecos con la actividad de las llamadas pulperas artesanales, cada vez con mayor peso en esta pesquería. Se reclama que Marruecos cumpla en este punto todos sus compromisos. ■

V.M.



Paquetes de pirotecnia comercial para puentes de buques y botes salvavidas

Airtel Móvil pionera de un servicio de ayuda telefónica al navegante

Airtel Movil, lanza el **Botón Marino** en su andadura como Compañía líder en Servicios de comunicaciones móviles. La operadora se convierte así, en pionera mundial del servicio de ayuda telefónica al navegante. A través del **Botón Marino**, Airtel se pone a disposición de sus clientes a fin de facilitarles cualquier información relacionada con el mundo de la navegación y solucionarles cualquier problema marino, durante 24 horas al día. También podrán beneficiarse de este servicio aquellas personas que accedan a las comunicaciones Airtel a través de Roaming.

Dirigido a los profesionales y aficionados a la navegación, **Botón Marino** ofrece a los amantes del mar ayuda sobre aspectos tan variados como acceso a rescate inmediato en caso de siniestro; información sobre Puertos con servicio de reparación, playas y calas, calendario de Regatas y Salones Náuticos, Clubs Náuticos (amarres, situación, servicios...), listados de tiendas náuticas; conexión inmediata con la Guardia Civil del Mar, con Radioaviones y con el Servicio Radiomédico marítimo de urgencias; envío de cartas náuticas, partes meteorológicos, croquis de Puertos, etc...

Para acceder a este servicio sólo hay que marcar el 121 del teléfono Airtel, y el cliente será atendido en castellano, inglés o francés.

Airtel contará para la implantación del **Botón Marino**, con la colaboración de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, organismo que goza de gran respeto y aprecio entre los navegantes.

Durante el año 1997 Airtel Móvil continuará diseñando nuevos servicios de valor añadido con los más exigentes criterios de calidad. **Botón Marino**, que es una extensión del actual **Botón Airtel**, se une a los más de 40 servicios que ya ofrece la operadora, entre los que destacan la Oficina Móvil 907 y los recientemente lanzados Airtel América, correo@airtel, Airtel Satélite y Bono Airtel.

Dos paquetes de seguridad de pirotécnicos: 1 paquete para el puente del barco, y otro paquete de señales para el bote salvavidas están disponibles en PAINS WESSEX para su uso en barcos mercantes y de pasajeros.

Los paquetes están guardados en unas polibotellas con distintivo amarillo y rojo de Pains Wessex, las cuales son flotantes y estancas. Ideales para guardar y proteger la pirotecnia cuando está almacenada. Estas polibotellas ayudan también a pasajeros y miembros de la tripulación que se encuentren en peligro a localizar y usar fácilmente este esencial equipo de seguridad en un caso de emergencia.

El paquete de seguridad de señales para puente contiene doce cohetes con paracaídas rojos. Diseñado para una larga gama de señalización de peligro, el cohete con paracaídas es manual y fácil de operar desde el puente del buque, bote salvavi-

das o balsa salvavidas. El cohete con paracaídas rojo lanza su llama hasta una altura de 300 metros en un paracaídas, y arde durante treinta segundos a 30.000 candelas. Disponible para usar en cualquier parte del mundo, el cohete con paracaídas rojo cumple con la aprobación SOLAS 74/83 a nivel mundial.

El paquete de señales para bote salvavidas contiene una selección de las pirotecnias más usadas para una gran gama de aplicaciones de señales. Contiene cuatro cohetes con paracaídas para una larga gama de señalizaciones. Seis bengalas rojas para localizar la posición del bote salvavidas cuando la ayuda es cercana, conteniendo también el paquete dos botes de humo. El bote de humo es una señal de humo naranja de peligro, que se usa para indi-

car la posición, velocidad y dirección del viento para ser rescatado por aviones u otros barcos. Diseñado para uso diurno, el bote de humo es seguro para usar sobre petróleo o agua cubierta de aceites. El fácil uso del cordón de activación, suelta el denso humo naranja durante tres minutos.

Todas las pirotecnias contenidas en los paquetes de señales de peligro para el puente y botes salvavidas están aprobadas por el SOLAS, y los productos Pains Wessex Sistemas de Seguridad están universalmente disponibles a través de una red de distribuidores internacionales.

Para más información, contactar con Pains Wessex Departamento de Ventas Marino, McMurdo Ltd, Rodney Road, Portsmouth, PO4 8SG, Inglaterra. Tel. +44 1705 775044 o Fax. +44 1705 819087, o Relaciones Públicas Alice Driscoll, Reino Unido, Tel. +44 1935 826451 o Fax. +44 1935 826551. Pains Wessex y McMurdo son subsidiarios del grupo Chemring plc.





ANDALUCÍA

El sector pesquero descontento con la decisión de la Junta de Andalucía

La explotación de las almadrabas no cambia de manos

• Los beneficios de estas pesquerías se los seguirán llevando los japoneses

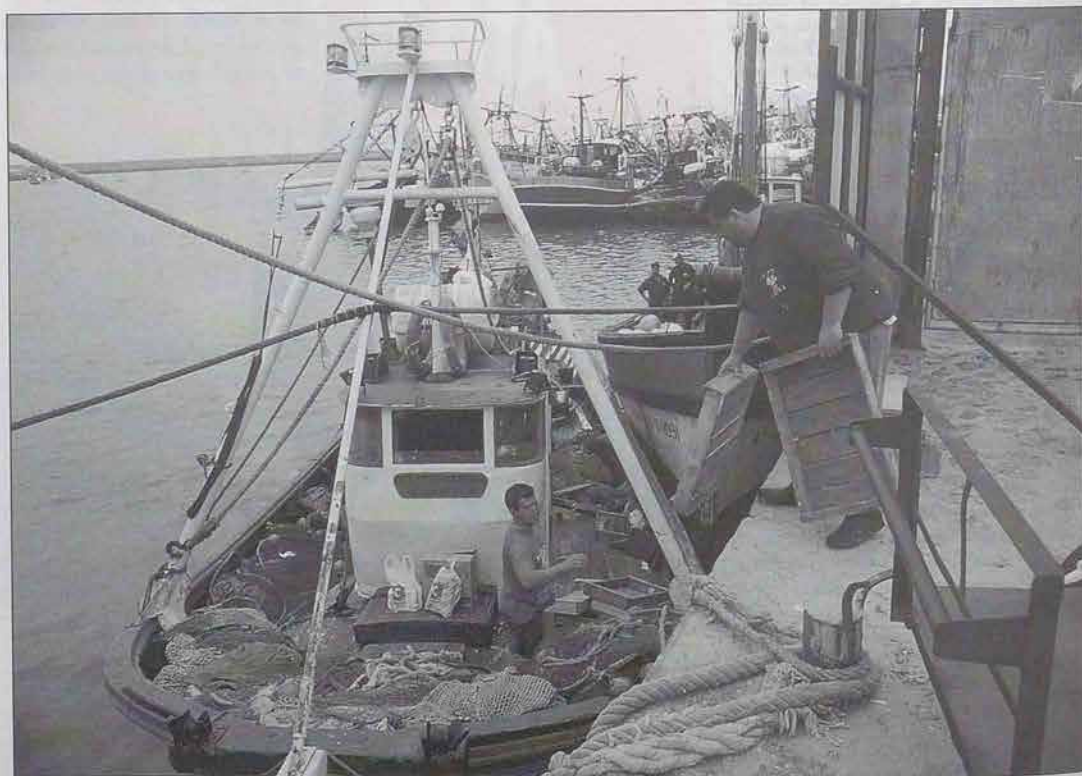
De COSTA a COSTA

La explotación de las almadrabas de Barbate y Zahara de los Atunes, continuará en las mismas manos. La Dirección General de Pesca de la Junta de Andalucía, resolvió, con fecha de 5 de agosto, conceder su explotación para los próximos diez años, a las mismas empresas que lo realizaron durante los 20 últimos: Pesquerías de Almadrabas S.A y Almadrabas Cabo Plata S.A.. Esta adjudicación no ha sido bien recibida por la mayoría del sector pesquero de las localidades afectadas, ni por el edil de Barbate.

DE nada ha servido la llamada de atención del sector pesquero de Barbate enviando a la Junta de Andalucía un proyecto para que el valor añadido que se deriva de la captura y comercialización del atún rojo, se quede en la localidad y evitar que sólo repercuta sobre Japón, país que se lleva prácticamente todo lo capturado en las almadrabas, sin que nadie de la zona intervenga en su manipulación ni en su comercialización. La Junta ha hecho oídos sordos al proyecto de la Mancomunidad, a pesar de que lo propuesto hubiera permi-

tido triplicar los puestos de trabajo actuales que proporciona el sector.

Por tanto, la decisión de la Junta no ha sido bien recibida por el sector pesquero, ni por el alcalde de Barbate, Serafín Núñez, quien soñaba con que los beneficios de estas pesquerías mejorara el futuro económico del pueblo. El alcalde considera, en unas declaraciones al "Diario de Cádiz", que "no se puede castigar al pueblo de Barbate otros diez años, pues se ha demostrado que las empresas que se han llevado 20 años con las



Coordina
Sol Vallejo

almadrabas no han dejado ningún flujo económico para los ciudadanos de este pueblo y para su desarrollo”.

Según los datos aportados por el alcalde, este año se han capturado entre las almadrabas de Conil, Barbate, Zahara y Tarifa, que son explotadas por estas empresas, 15.156 atunes que se venden entre las mil y 1.800 pesetas el kilo, teniendo cada atún una media de 250 kilos. Según sus cuentas son 3.800.000 kilos, que mueven la friolera de 6.500 millones de pesetas que, en la actualidad, pasan de largo por la población.

Y si de “castigo” para la zona lo considera el edil de Barbate, el “castigo” va a continuar, pues según el gerente de “Atunes de Barbate”, empresa que

presentó uno de los proyectos innovadores, las propuestas de las empresas adjudicatarias no presentan cambios respecto a la forma de realizar las capturas de los atunes, ni en cuanto a su manipulación, lo que quiere decir que los beneficios se los seguirán llevando los japoneses.

El único que por el momento ha recibido con alegría la decisión de la Junta de Andalucía, además de las empresas adjudicatarias, ha sido el patrón mayor de la cofradía de pescadores de Barbate, quien en nombre de la cofradía, ha firmado un acuerdo con la empresa “Pesquería de Almadrabas” para que compre a los barcos artesanales 30 toneladas de caballas que servirán para cebo de engorde de los atunes que son capturados en las almadrabas denominadas del revés. ■

Tranquilidad entre los pescadores onubenses

La “Dragonera” vigila la desembocadura del Guadiana

LOS pescadores onubenses han acogido con satisfacción la presencia de una patrullera de la Armada española en la frontera marítima con Portugal. Los últimos enfrentamientos ocurridos entre pesqueros españoles y patrulleras de vigilancia lusas, llevaron al sector pesquero que faena habitualmente en la desembocadura del Guadiana y su entorno, a solicitar del Gobierno español la

presencia de vigilancia en la zona para evitar incidentes con la Guardia Fiscal portuguesa que pudieran derivar en tragedia como la ocurrida años atrás.

El Gobierno español, no sólo ha dado una respuesta inmediata a los pescadores enviando a la zona en conflicto a la patrullera “Dragonera”, sino que, a través de la Comandancia de Marina, ha indicado a los pescadores que comuniquen, con la mayor celeridad posible, cualquier incidente que se produzca con patrulleras portuguesas para proceder a una rápida intervención.

Para el patrón mayor de la cofradía de pescadores de Ayamonte, José Albarrán, la ubicación de la patrullera española en la zona fronteriza supone una gran tranquilidad para los pescadores. Desde hace años, los barcos españoles sufren enfrentamientos con la Armada portuguesa y, en ocasiones, éstos han desembocado en agresiones con arma de fuego que, incluso en una ocasión, terminaron con la vida de un pescador. Por este motivo, Albarrán pide que se otorgue carácter permanente a la patrullera, para evitar incidentes e impedir el paso ilegal de barcos a faenar de un lado a otro de la frontera.

El último enfrentamiento ocurrió el 14 de agosto, cuando una patrullera portuguesa detuvo al patrón de un pesquero de Isla Cristina por faenar supuestamente en aguas lusas. Esto ha llevado a los afectados a exigir a los gobiernos de España y Portugal que delimiten de forma clara la frontera hispano lusa en la desembocadura del Guadiana, ya que su actual trazado induce a confusión a los pescadores, al no tratarse de una línea recta. ■



Reclaman a la UE las ayudas para el desguace

Representantes de los armadores, de los pescadores y del Gobierno andaluz, han acordado reclamar a la Unión Europea los anticipos de las ayudas por el desguace del excedente de barcos, como consecuencia de la firma del Tratado Pesquero con Marruecos, vigente hasta 1999. Este será uno de los puntos que se tratará en una mesa redonda a la que asistirán miembros de los colectivos implicados, así como del Gobierno Central y de la Junta de Andalucía.

En la reunión, para la que todavía no se ha fijado fecha, se analizará el estado de los fondos

IFOP, con los que se regulan las ayudas comunitarias al sector y el futuro de la flota andaluza hasta 1999 y a partir del año 2000 en relación con los fondos estructurales.

La cantidad que la Unión Europea debe anticipar, asciende a 4.200 millones de pesetas, según lo estipulado en el acuerdo suscrito con Marruecos que incluye el desguace de 63 barcos, que representan 5.132 Toneladas de Registro Bruto (TRB) y que supondrá la pérdida de 600 puestos de trabajo directos y otros 3.000 indirectos.



Podrían ir acompañadas de ayudas económicas por parte de la Consellería de Agricultura y Pesca

Los palangreros vigueses necesitan reconvertir la flota

Paradas biológicas voluntarias

LAS cofradías de pescadores de Valencia han empezado a pensar y debatir la posibilidad de realizar paradas biológicas para regenerar los recursos marinos. Hace tiempo que vienen observando que las capturas disminuyen en cantidad y tamaño por culpa de unos caladeros muy castigados y son conscientes de que, para regenerarlos, no hay otra fórmula que la de dejar de pescar durante un tiempo, ya sea de forma voluntaria o por una veda impuesta por la Administración.

Esta fórmula de inactividad voluntaria durante dos meses al año, hace mucho tiempo que la pusieron en práctica las cofradías de pescadores de Castellón, y las de Alicante están a punto de aprobarla. Si las tres provincias de la comunidad valenciana aprueban esta iniciativa, la Consellería de Agricultura y Pesca de la Generalitat estaría dispuesta a recompensar, con un mínimo de 300 millones de pe-

setas, a aquellas cofradías y trabajadores que opten por realizar paradas biológicas a partir del próximo año.

Parece lógico que estas paradas biológicas, que tendrían lugar durante el desove y crecimiento de los peces, afecten a todos los barcos que pescan en un mismo caladero, pues de lo contrario la inactividad sólo serviría para que los pescadores más responsables salieran perjudicados. Por este motivo, representantes de las cofradías de pescadores de las tres provincias valencianas, mantendrán conversaciones para dar una rápida respuesta a la consellera de Agricultura y Pesca de la Generalitat Valenciana con el fin de obtener las ayudas prometidas si los acuerdos eran unitarios y respondían a las exigencias de los técnicos para que los paros resulten efectivos y acaben beneficiando al sector pesquero valenciano. ■

Denuncias contra los que infringen la Ley

LAS denuncias a los pescadores que han infringido la Ley en la comunidad valenciana, han sido una constante del verano. Por un lado, los pescadores de trasmallo de Guardamar se han encontrado con las redes rotas, por tercera vez en lo que va de año, por culpa de algunos barcos arrastreros de Santa Pola que realizan sus actividades a menos de 50 metros de profundidad. Por otro, la cofradía de pescadores de Dénia y Greenpeace vuelven a la carga con las capturas indiscriminadas de atún rojo que realizan frente a la costa los barcos franceses, italianos y coreanos, desoyendo la normativa comunitaria.

Cincuenta redes de trasmallo quedaron destrozadas por la acción de los dos barcos arrastreros de Santa Pola que faenaban a menos de 50 metros de profundidad en la desembocadura del río Segura. Los daños por pérdida o rotura de las 50 redes, han si-



do calculados en unas 400.000 pesetas.

El patrón mayor de la cofradía de pescadores de Guardamar, Manuel Ríos, mantuvo una reunión con su homólogo de Santa Pola, Vicente Blasco, para encontrar una solución conjunta a la situación. Hubo buena disposición -según "Información" de Alicante-, pero al final to-

do quedó en buenas palabras. Manuel Ríos entregó a Blasco un escrito con la relación de los daños sufridos en las redes y en las embarcaciones para que sean abonados por los culpables.

Según los pescadores de Guardamar, los arrastreros que faenan de forma ilegal, son conocidos por todos porque "siempre son los

mismos, dos o tres barcos arrastreros de Santa Pola que bordean el arrecife artificial y se introducen hacia la costa a pesar de saber que no pueden pescar a menos de 50 metros donde instalamos nuestras redes". Pero lo que más preocupa a los pescadores, es que van a acabar con la pesca en la bahía porque capturan especies inmaduras, como el salmo-

nete, que aunque ahora está prohibido, lo venden sin pasar por la lonja.

Por lo que se refiere a las capturas indiscriminadas de atún rojo, las autoridades portuarias de Dénia no han podido calcular el volumen, porque los barcos extranjeros realizan el desembarco en buques-nevera en alta mar, evitando la fiscalización de la lonja. Sin embargo, calculan que la cantidad apresada ha alcanzado como mínimo las 40.000 toneladas, cuando la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) recomienda que la cifra máxima para que los caladeros no sean expoliados sea de 15.000 toneladas.

Al principio de la temporada, el patrón mayor de la cofradía de pescadores de Dénia denunció, además, las técnicas empleadas por los barcos franceses, italianos y coreanos que utilizan avionetas y helicópteros para descubrir los bancos de peces y avisan a la flota para que, por medio de la técnica del cerco, capturen a la práctica totalidad del banco de atunes. Pero esta denuncia del patrón mayor no ha sido tenida en cuenta por las autoridades autonómicas y europeas. Ni el director territorial de Medio Ambiente, ni nadie de la Unión Europea, se han trasladado para realizar una observación de la zona.

Ante este abandono de las autoridades, la cofradía de pescadores se ha echado en brazos de la organización ecologista Greenpeace para luchar contra los esquiladores de la especie. Greenpeace ha decidido que el próximo año destinará fondos para iniciar una campaña contra la pesca indiscriminada del preciado atún rojo y tanto la cofradía como la organización ecologista establecerán un calendario conjunto para extraer conclusiones y realizar actividades comunes que frenen esta situación. ■



LOS primeros resultados del "Plan Galicia", elaborado por la Consellería de Pesca, Marisqueo e Acuicultura, ofrecen un aumento de la productividad en las rías gallegas, además de una mejora del nivel de organización del colectivo de las mariscadoras dentro de las cofradías.

Según los primeros datos

Aumenta la productividad en las rías gallegas El "Plan Galicia" empieza a dar sus frutos

● Se firma un acuerdo de colaboración entre la Universidad de Santiago y las empresas depuradoras de moluscos

ofrecidos por el delegado territorial de la Consellería de Pesca, José Manuel Gabeiras, el volumen de semilla entregada a las agrupaciones de mariscadoras que integran el "Plan" de marisqueo a pie, a finales de julio, era de 17 millones de unidades de almeja fina y cuatro millones de unidades de ostra plana en toda la comunidad autónoma, lo que

suponía el 36% de la almeja y el 20% de la ostra total que se entregará dentro del "Plan Galicia".

Sin embargo, a mediados de septiembre ya se ha entregado a todas las entidades gallegas, el 90% de toda la semilla prevista, tanto de ostra plana, como de almeja fina para el cultivo sobrelevado, así como las dos terceras partes del material para la realización del cultivo sobrelevado, como mesas y bolsas.

Hay que recordar, que el "Plan Galicia" se basa en tres pilares fundamentales: la formación, organización y mejora del cultivo. Los dos primeros aspectos son los más importantes, aunque, sin lugar a dudas, en el aumento de la productividad en las rías también ha ocupado un lugar importante la mejora de la organización de las mariscadoras dentro de las cofradías.



Baiona contra la venta clandestina de pescado

La cofradía de pescadores "La Anunciada" de Baiona pretende intensificar las labores de vigilancia y control para evitar la venta directa de los productos frescos de la pesca, fuera de los canales autorizados. Advierte esta cofradía, según publica el diario "Atlántico", que las ventas de productos frescos fuera de los canales oficiales, además de ser un fraude a la Hacienda pública, genera riesgos para la salud.

"La Anunciada" ha realizado una importante labor para que buena parte de la pesca desembarcada se subaste en la lonja, pero denuncia que cierto porcentaje se desvía de los canales oficiales. Una de las medidas previstas por la cofradía es dirigirse a la Consellería de Pesca y a la Guardia Civil y recabar su colaboración para impedir las ventas clandestinas y, con ello reprimir también el furtivismo. Finalmente, la cofradía piensa enviar una circular al colectivo de pescadores en la que informará de las medidas adoptadas para evitar las ventas clandestinas de pescado y marisco.

Depuración de moluscos

La Universidad de Santiago de Compostela y la Asociación Galega de Empresarios Depuradores de Moluscos, formada por empresas que depuran al año nada menos que 180 millones de kilos, han firmado un contrato para colaborar en el asesoramiento y asistencia técnica de su control de salubridad de los moluscos.

La colaboración entre estas dos entidades se llevará a cabo en el nuevo Instituto de Acuicultura de Vigo, y la actividad que realizará la Universidad con motivo de este contrato, será la de asistencia técnica a las empresas que forman la asociación, para el control y mejora de todo el proceso de depuración y salubridad de estas especies. ■



Con la participación de las organizaciones profesionales del sector

El Gobierno Vasco prepara su Ley de Pesca

• Las asociaciones deportivas la consideran muy restrictiva

CON el respaldo de las organizaciones profesionales de pesca y el recelo de las asociaciones deportivas del sector, el Gobierno vasco está a punto de aprobar la primera Ley de Pesca de la comunidad autónoma que regirá esta actividad en el litoral y con la que pretende garantizar una explotación sostenida de los recursos marinos, según información del diario "El Correo".

El anteproyecto con el que trabaja el Gobierno vasco, establece algunas diferencias sustanciales con respecto a la legislación española vigente, sobre todo en lo que hace referencia a las sanciones. Mientras que la legislación española pre-

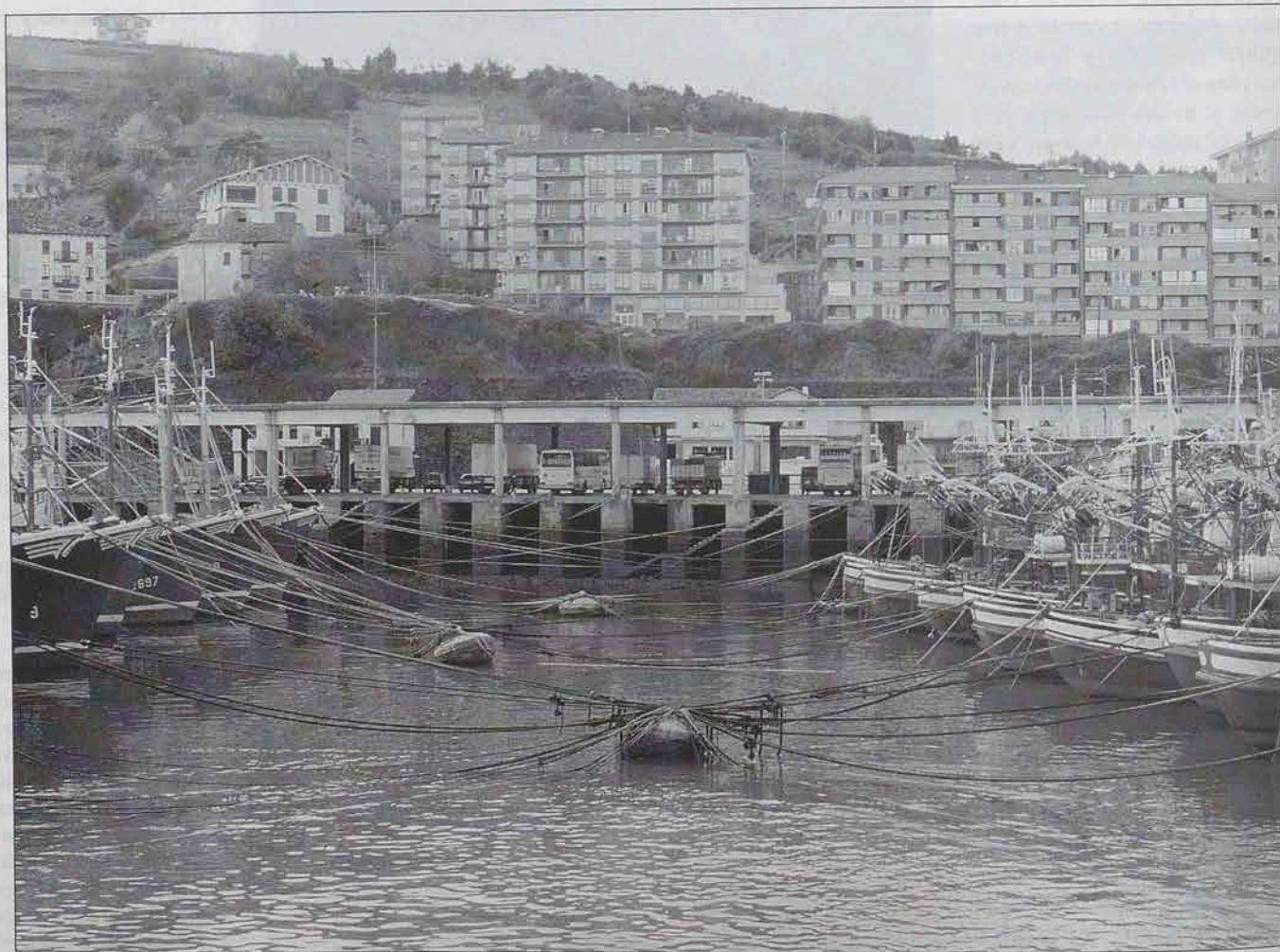
vé sanciones que van de uno a diez millones de pesetas en función de la gravedad de la infracción, el Ejecutivo autónomo cree que es más racional establecer un margen que vaya desde las 10.000 pesetas para las faltas de carácter leve, hasta 5 millones para la "muy grave". También se incluye en el catálogo de sanciones el "apercibimiento" para las leves.

Entre las infracciones que se consideran "muy graves" en el anteproyecto se encuentra "el ejercicio de actividades que perjudiquen, alteren o destruyan zonas de especial interés pesquero, marisquero o de producción de algas", así como la utilización de explosivos en la pesca o impe-

dir a las autoridades y agentes de vigilancia "la acción inspectora de los buques".

En la ley se establece un plazo de tres años para desarrollar los reglamentos que entre otras cosas, deberán regular las características de las artes de pesca.

El deseo del Gobierno vasco es alcanzar el mayor grado posible de acuerdo en torno a la nueva norma, pero, de momento, ya ha topado con quienes representan los intereses de la pesca deportiva. Consideran éstos, que la regulación que pretende poner en marcha la Administración autónoma es muy restrictiva y sostienen que no se les ha tenido en cuenta en su elaboración.



Para modernizar la flota pesquera de altura

Solicitan ayudas públicas para la pesca

● Los armadores quieren 900 millones para apoyar la modernización y construcción de buques

El representante de la Asociación de Armadores de Altura de Ondarroa y vocal de la Agrupación de Industrias Marítimas de Euskadi, Víctor Badiola, ha reclamado al Gobierno Vasco un mayor respaldo a la industria marítima pesquera de altura. Considera Badiola que se presta mayor atención a la política industrial, dejando en un segundo plano algo tan necesario e imprescindible en las poblaciones costeras, como es la pesca.

Badiola ha solicitado a las Administraciones vascas y vizcainas que promuevan planes para favorecer la modernización de la flota pesquera de altura de Vizcaya, y ha propuesto un plan de financiación trienal, según el cual se concederían 300 millones de pesetas como ayudas para la construcción de nuevas unidades de altura. Además, la Administración vasca concedería otros 600 millones de pesetas para apoyar la modernización de otros 20 buques.

Según este plan propuesto por Víctor Badiola en un artículo publicado en la revista de la Agrupación de Industrias Marítimas de Euskadi, en 1999 se revisarían los efectos del mismo y se pondría otro plan en marcha con vistas a los próximos tres años.

La flota de altura de Vizcaya se agrupa en su totalidad en Ondarroa y está compuesta por 76 unidades. De éstas, 14 buques de arrastre navegan con bandera francesa; 10 lo hacen con insignia inglesa y 52 con pabellón español. El elevado número de barcos con bandera francesa se debe a que les permite un mayor número de especies capturables y un mayor número de toneladas capturables de las especies sometidas a las cuotas. Además, la flota de altura vasca tiene que luchar contra otras desventajas como son las ayudas,

por parte de la Unión Europea, que pueden recibir los armadores de Galicia y Cantabria, que alcanzan hasta el 60%, debido a su calificación como Regiones 1.

Otra de las cuestiones que no favorecen el futuro de este sector es el predominio de ayudas públicas para el desguace de buques. El Gobierno Vasco contempla un presu-

puesto para estos abandonos de 8.000 millones de pesetas, mientras que comunidades como la de Galicia no sobrepasa los 5.000 millones.

En el lado opuesto, en Euskadi la promoción de nuevos buques sólo dispone de una reserva presupuestaria pública de 800 millones y en Galicia se superan los 3.000 millones de pesetas.

Víctor Badiola señala que si no se pone freno a todo esto "estaremos ante el abandono de la actividad, bien por desguace o por venta de barco hacia Galicia, con la pérdida de las referidas cuotas pesqueras, pérdida de empleo, riqueza, en una zona en la que la principal actividad industrial y de ocupación es la pesca". ■



Más protagonismo para las cofradías vascas

El Partido Nacionalista Vasco (PNV) ha solicitado al Gobierno, a través de una moción presentada en el Senado, la participación de las cofradías de pescadores de bajura del País Vasco en los órganos y las reuniones sectoriales con el Ministerio de Agricultura y Pesca.

El Ministerio de Agricultura y Pesca, a través de la Secretaría de Pesca Marítima, mantiene habitualmente reuniones con representantes de los subsectores de altura, arrastrero-congelador y también de bajura. Pero el problema radica en que las cofradías vascas

no pertenecen a la Federación Española de Cofradías, aunque sí han estado en diferentes órganos de información y consulta desde hace años.

El PNV considera que se debe mantener la tradicional participación de las cofradías en los diferentes órganos de consulta y, por lo tanto, deben convocar a las cofradías de bajura de Vizcaya y Guipúzcoa, a todas las reuniones que el Ministerio tenga con el sector de bajura, corrigiéndose de esta manera la anómala situación actual. ■



Es uno de los más beneficiosos del Mediterráneo

Ampliación del arrecife artificial en Calafell

La Dirección General de Pesca de la Generalitat de Cataluña ha promovido la ampliación de uno de los arrecifes artificiales más productivos, de los instalados hasta la fecha, de la costa mediterránea.

LOS arrecifes artificiales son estructuras de hormigón construidas por el hombre que tienen como finalidad regenerar la pesca en zonas donde por la acción diaria de pescas ilegales se han convertido en áreas desérticas.

Existen dos tipos de estructuras, por un lado las de producción o alveolares, y por el otro las de protección o antiarrastre.

Las primeras de ellas tienen como finalidad el crear hábitats para la fauna y flora marina, para ello están dotados de cierto número de oquedades que permiten la rápida adherencia de algas y colonización por parte de ciertos invertebrados marinos. A partir de este momento aparecerán numerosos peces, cefalópodos y crustáceos que eligen estos módulos como hábitat ideal donde cobijarse, alimentarse y reproducirse.

Los módulos antiarrastre, sirven para proteger áreas próximas a la costa, y situadas en cotas inferiores a los 50 m. de profundidad, de la acción ilegal de ciertas embarcaciones de arrastre que todavía faenan en ellas a pesar de que la legislación pesquera lo prohíba, permitiendo de ese modo su regeneración.

A principios del presente año se iniciaron las obras de Ampliación del Arrecife Artificial de Calafell (Tarragona), cuya primera fase fue instalada hace ahora ya diez años.

Dicho arrecife constaba de un Núcleo Alveolar o de "producción" constituido por 20 uds. de módulos de 8,5 toneladas y por 66 uds. de módulos de protección o antiarrastre de 600 Kg. cada uno.

Los resultados de dicha instalación fueron verdaderamente espectaculares, en particular los efectos de los módulos de pro-



ducción, puesto que el sector pesquero de la zona pronto notó en sus capturas diarias el aumento de pesca en la zona (un aumento no tan sólo cuantitativo sino también cualitativo).

Transcurridos los tres primeros años desde la instalación, en los que estaba prohibida la pesca en el Arrecife Artificial, los pescadores empezaron a pescar en su propio caladero, donde también acudieron pescadores de otras Cofradías más lejanas como son las de Tarragona y Barcelona.

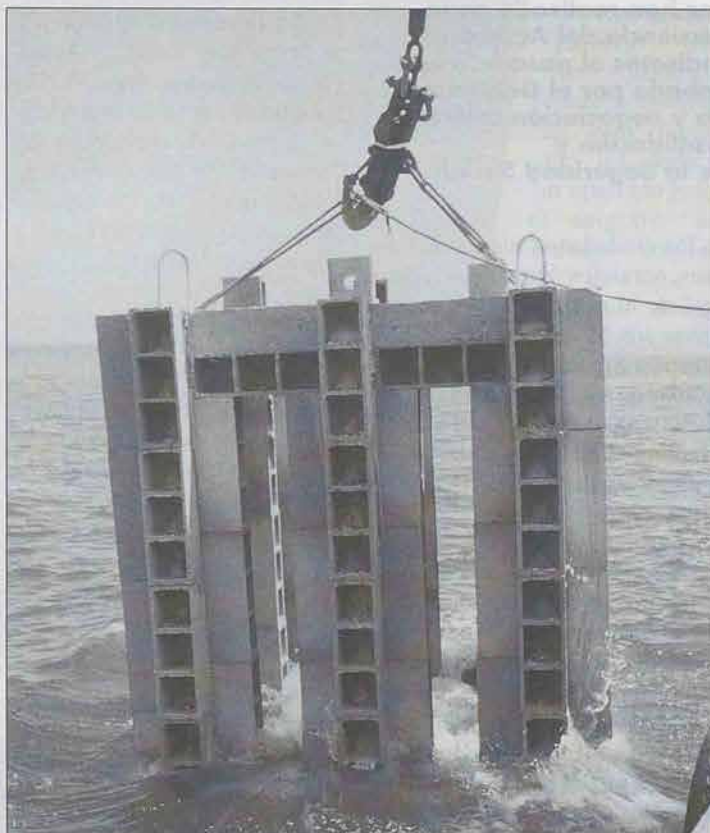
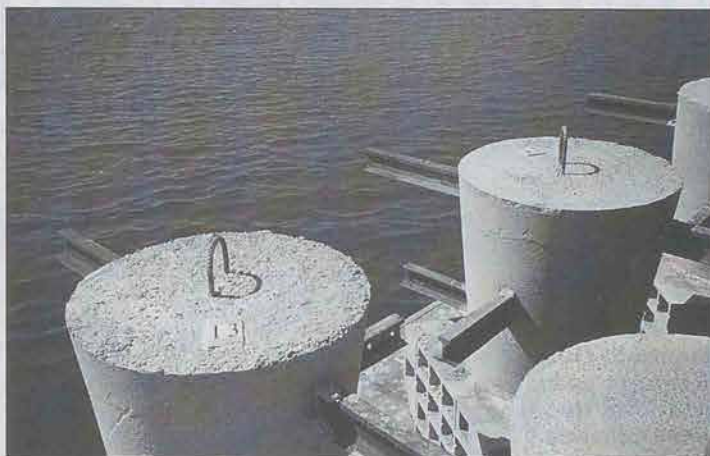
Los pescadores de la Cofradía de Calafell y en particular su Presidente el Sr. Magí Sicart, viendo los excelentes resultados, pronto solicitaron a la Dirección General de Pesca Marítima (D.G.P.M.) la ampliación de dicho Arrecife. Tras numerosos años de insistencia y preocupación por los asuntos relacionados con el Arrecife, la Dirección General de Pesca de Cataluña empezó a tramitar el primer expediente de Ampliación de un Arrecife Artificial, solicitando las oportunas ayudas comunitarias y agilizando todas las tramitaciones necesarias.

Pues bien, a finales del pasado año salió a concurso dicha ejecución, esta vez con 20 unidades de módulos alveolares y 215 unidades de módulos antiarrastre.

La empresa alicantina *Ortiz e Hijos, S.A.* ha sido la adjudicataria, con un presupuesto de 32 millones de pesetas, siendo la empresa *Mediterráneo Servicios Marinos*, la ejecutora de todos los trabajos marinos de instalación de los módulos arrecifales.

Desde principios de Enero, se llevó a cabo la construcción de ambos tipos de módulos en el Puerto de Vilanova y la Geltrú (Barcelona).

En 1992 la D.G.P.M. también instaló en Vilanova un arre-



cife artificial, como consecuencia del resultado ejemplar ofrecido por el arrecife artificial de la población vecina de Calafell.

Se han construido un total de 20 unidades de módulos alveolares de forma aproximadamente cúbica (8 Tn de peso unitario), y 215 unidades de módulos antiarrastre de 4,5 Tn de peso y forma troncocónica.

El Proyecto actual tiene una mejora de diseño de los módulos antiarrastre con respecto a los instalados en el año 1987, y es el peso unitario de 4,5 Tn. frente a los 600 Kg. de los anteriores, y el hecho de que en su base poseen también unos agujeros que hacen que estos módulos tengan una función mixta de antiarrastre a la vez que de producción.

La D.G.P.M. y la Cofradía de Pescadores de Calafell, esperan que dicha actuación aumente no tan sólo la riqueza pesquera de la zona por ser ampliadas las dimensiones del área de "fondo rocoso", sino también por la función antiarrastre de los módulos de protección que evitan la pesca ilegal de algunos arrastreros en fondos inferiores a los de 50 m. permitidos por la legislación vigente, donde crecen las algas y otras fanerógamas (como *Posidonia oceánica*) y donde se reproducen y crecen los peces que más tarde serán capturados en aguas profundas por artes de pesca permitidos y selectivos.

El comportamiento de la Cofradía de Calafell para llevar a cabo este tipo de actuación, con su constancia e ilusión, debe servir de ejemplo y estímulo para el resto del Sector Pesquero español, con la única misión de frenar el retroceso que vienen sufriendo las capturas litorales diarias antes de que sea irreversible. ■

Elisabeth Henrich Martínez
(Bióloga)

GUÍA LABORAL Y DE ASUNTOS SOCIALES 1997

El Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Javier Arenas, ha presentado oficialmente la Guía Laboral y de Asuntos Sociales 1997, que recoge todos los servicios, prestaciones y competencias que lleva a cabo este Departamento y sus organismos dependientes. En esta edición se han incorporado ya todas las modificaciones que se han realizado en la legislación laboral como consecuencia del Acuerdo logrado por empresarios y sindicatos el pasado mes de mayo, posteriormente aprobado por el Gobierno, sobre estabilidad en el empleo y negociación colectiva así como la nueva Ley de Consolidación y Racionalización del Sistema de la Seguridad Social.

PARA el titular de Trabajo y Asuntos Sociales esta Guía "es un instrumento útil tanto para empresarios, como para trabajadores y también para los desempleados", ya que en ella se incluye el detalle de todos los servicios y prestaciones que son competencia del Departamento y de sus organismos dependientes así como toda la normativa existente en cuestiones tan esenciales para el mundo laboral como son las referentes al fomento del empleo, la contratación, las relaciones laborales, la negociación colectiva, los derechos y deberes relacionados con la Seguridad Social, prestaciones por desempleo, las migraciones, ayudas a las mujeres, juventud, tercera edad, discapacitados, y de aquellos colectivos que necesitan especialmente el apoyo de la Administración Pública.

Esta publicación no constituye un hecho aislado sino que forma parte de la política de comunicación del Ministerio, cuya finalidad es dar a conocer

a los ciudadanos sus actuaciones, servicios y regulación legal de la que también forman parte sus 55 oficinas de Información Socio-Laboral que resuelven anualmente más de 1.300.000 consultas, así como numerosas publicaciones divulgativas de distribución gratuita.

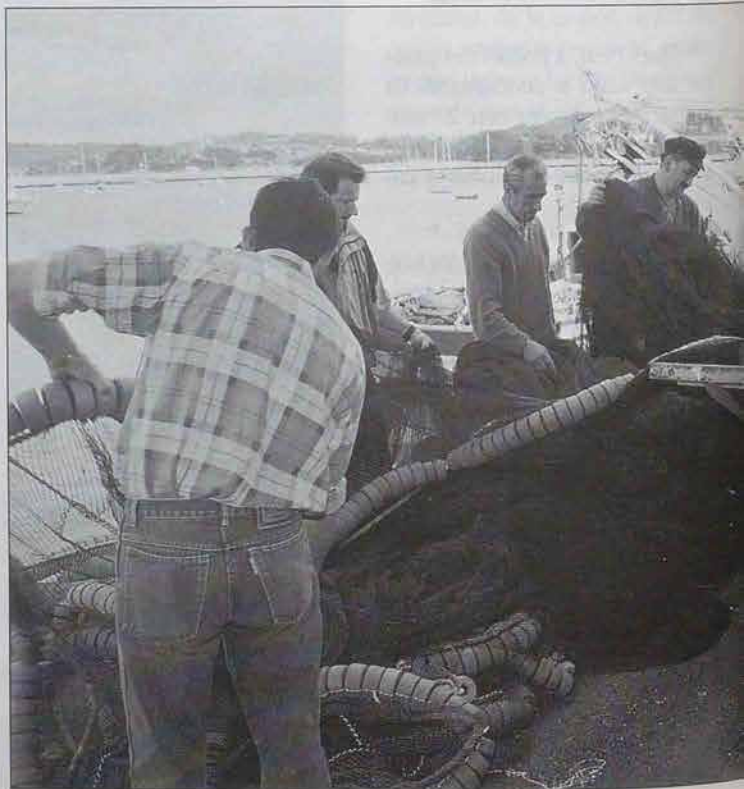
Como ya es tradicional, la Guía recoge en un lenguaje sencillo y asequible a todos los ciudadanos, los datos actualizados que, en materia laboral, Seguridad Social y Acción Social son utilizados por los beneficiarios de prestaciones y servicios. Está dividida en 16 capítulos que tratan temas tan esenciales para la vida de los trabajadores como "La búsqueda del puesto de trabajo", "La Formación Profesional Ocupacional", "El apoyo a la creación de empresas y empleo", "La contratación de trabajadores y las características de cada tipo de contrato", "El salario y el tiempo de trabajo", "Modificación, suspensión y extinción del contrato de trabajo", "Las relaciones especiales de trabajo", "La emigración y el trabajo de los extranjeros en España", "Cómo se protege al trabajador de-

sempleado", "Los servicios de inspección y de seguridad y salud laboral", "La sindicación de los trabajadores", "La negociación colectiva de las condiciones de trabajo", "Derechos y deberes en relación con la Seguridad Social", "Actuaciones de acción social", "Situación de los servicios centrales y unidades periféricas del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y de los organismos de él dependientes" y "Supuestos prácticos".

Es de especial interés este último apartado, puesto que es donde se especifica con ejemplos muy simples las diversas gestiones que ha de hacer el ciudadano con respecto a la vida laboral tales como averi-

guar la prestación por desempleo, la pensión de jubilación, la invalidez o incapacidad laboral, entre otras. Se incluyen, además en la Guía, un índice sistemático, cronológico de normas y alfabético de materias.

En esta primera edición de la Guía Laboral y de Asuntos Sociales 1997, cerrada el pasado mes de julio y realizada por la Subdirección General de Información Administrativa de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, se han editado 55.000 ejemplares, de los cuales la mayor parte sale a la venta pública y el resto se distribuye a los sindicatos, asociaciones empresaria-



GUIA LABORAL 1997 Y DE ASUNTOS SOCIALES

Los trabajadores del mar en la Guía

Los trabajadores del mar también están presentes en esta Guía, que les dedica un apartado bajo el epígrafe "El Trabajo en el Mar" en el que se explican dónde deben presentarse las solicitudes para encontrar trabajo y los requisitos y titulaciones precisos para conseguirlo. También se hace referencia a las especiales características del trabajo en la mar describiendo las jornadas de trabajo, los descansos y los salarios en especial en el sector pesquero donde las

retribuciones se llevan a efecto por lo que se conoce como el sistema "a la parte" por el que del importe total bruto de la pesca (monte mayor) se descuentan los gastos y participación del armador, distribuyéndose el importe restante (monte menor) en partes entre los miembros de la dotación.

También se incluye otro capítulo que, bajo el título "Régimen Especial de los Trabajadores del Mar", recoge quienes son los trabajadores de este sector que tienen derecho a acogerse a este Régimen, cómo deben hacerse la

inscripción de empresas, embarcaciones y centros de trabajo, así como fórmulas de afiliación, altas y bajas y cuales son las bases de cotización según los distintos grupos. A este efecto se especifica que los trabajadores y las empresas se dividen en tres grupos según sean trabajadores por cuenta ajena retribuidos a salario o a la parte y según los distintos tonelajes de las embarcaciones.

También se explican en este capítulo los convenios especiales que existen en el sector, la asistencia sanitaria a que tienen derecho los trabajadores, las normas de incapacidad, las prestaciones por este concepto, por jubilación, muerte, supervivencia, desempleo y servicios sociales. La mayoría de las prestaciones a que tienen derecho los trabajadores del Régimen Especial del Mar son las mismas que las del Régimen General, pero son gestionadas por el Instituto Social de la Marina para facilitar los trámites a un colectivo que desarrolla su trabajo en unas condiciones difíciles y muy lejos de su hogar.

Por último, cabe señalar que la Guía Laboral y de Asuntos Sociales 1997, cuyos costes de edición han sido financiados por la empresa que se encarga de su distribución, se ha puesto a la venta en librerías, grandes superficies y quioscos de prensa, al precio de 1.750 pesetas y que en breve podrá ser consultada vía Internet. ■

Concha Hernández Carazo

INCLUYE LA REFORMA LABORAL
Y DE LA SEGURIDAD SOCIAL

Ministerio de TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

les, ONGS, organizaciones dedicadas a la Acción Social y a los diferentes organismos dependientes de la Administración Socio-Laboral y a los Ayuntamientos.

Con esta nueva edición de la Guía, el Departamento ha realizado una síntesis de la actuación de la Administración Socio-Laboral que facilita el conocimiento de su compleja normativa, y avanza en la transparencia informativa del sector público, llegando a la cifra total de 560.000 ejemplares publicados de esta Guía en las once ediciones que lleva realizadas.

INFORMACION

JURIDICO

LABORAL

LA NUEVA REFORMA LABORAL (1)

En el Boletín Oficial del Estado del 17 de mayo se ha publicado el Real Decreto-Ley 8/1997, de 16 de mayo, de medidas urgentes para la mejora del mercado de trabajo y el fomento de la contratación indefinida. Esta norma, cuya entrada en vigor se produjo el mismo día de su publicación, sin perjuicio de su actual tramitación en las Cortes Generales como Ley, ha sido el fruto final de la larga serie de negociaciones llevadas a cabo por las organizaciones sindicales y empresariales más representativas en el ámbito estatal durante el último año y que culminaron en el llamado "Acuerdo Interconfederal para la Estabilidad del Empleo", cuyo contenido ha servido de base a las reformas legales realizadas por el citado Real Decreto-Ley.

LOS puntos sustanciales de la reforma introducida en nuestro ordenamiento social son los siguientes:

a) articulación de una nueva modalidad para el fomento de la contratación indefinida, dirigida a colectivos específicos singularmente afectados por el desempleo y la inestabilidad laboral.

b) reforma de los contratos formativos, en orden a favorecer la inserción laboral y la formación teórico-práctica de los jóvenes.

c) delimitación más específica de los supuestos de utilización de la contratación laboral temporal, especialmente los contratos de obra o servicio y los eventuales por circunstancias de la producción.

d) mejora del actual marco de la protección social del trabajo a tiempo parcial.

e) precisión de los supuestos de extinción del contrato de trabajo por la necesidad objetivamente acreditada de amortización de puestos.

f) otorgamiento de un mayor protagonismo a la negociación colectiva en la contratación y en la extinción de la relación laboral.

A continuación examinamos cada una de estas novedades.

1. *Contrato para el fomento de la contratación indefinida.*

Esta ha sido, por las expectativas despertadas, la disposición más importante de la nueva normativa. Consiste en la articulación de un

nuevo tipo de contrato, de carácter indefinido, que, en cuanto al contenido de la relación laboral, se rige por la misma normativa que, con carácter general, se contiene en el Estatuto de los Trabajadores y en los convenios colectivos para los contratos por tiempo indefinido. Las especialidades de este tipo de contratación residen, principalmente, en las personas a quienes va dirigida y en la variación que en él se contiene en cuanto al régimen de extinción.

Las personas que pueden concertar este tipo de contrato se pueden dividir en dos grupos:

a) el primero de ellos estaría compuesto por trabajadores desempleados que reúnan alguna de las siguientes condiciones:

1) que sean jóvenes desde 18 hasta 29 años de edad, ambos inclusive.

2) que sean parados de larga duración, considerándose como tales aquéllos que lleven, al menos, un año inscritos como demandantes de empleo.

3) que sean mayores de 45 años de edad.

4) que sean minusválidos.

La característica, común a los cuatro subgrupos, de ser trabajadores desempleados no significa que tengan que estar percibiendo prestación ni subsidio alguno, sino, simplemente, que carezcan de ocupación pudiendo y queriendo tenerla, lo que normalmente se acreditará por la inscripción como demandantes de empleo.

b) el segundo de los grupos sería aquel compuesto por trabajadores empleados en la misma empresa con la que van a celebrar este tipo de contrato,

pero con un contrato temporal o de duración determinada de cualquier clase, incluidos los contratos formativos, que esté vigente el 17 de mayo de 1997 o que se suscriba en el año siguiente a esta fecha. Dicho de otra forma, quien se halle vinculado a una empresa el 17 de mayo de 1997 por un contrato de los tipos antes indicados, o quien en el año siguiente a esta fecha suscriba alguno de dichos tipos de contrato, puede convenir con su empresa la conversión de ese contrato en uno de los de fomento de la contratación indefinida, de los que estamos hablando. Normalmente,



dicha conversión tendrá que llevarse a cabo durante la vigencia del contrato que se va a transformar, no antes ni después.

Este nuevo tipo de contrato indefinido, que ha de formalizarse por escrito, se puede celebrar durante los 4 años siguientes a la entrada en vigor del Real Decreto-Ley (797, que se produjo el 17 de mayo de 1997), y, durante este plazo, el gobierno evaluará, con las organizaciones sindicales y empresariales más representativas, sus efectos, a fin de proponer, en su caso, la continuidad de su celebración más allá de ese período de 4 años. Como es lógico, todos los contratos de este tipo que se celebren durante este período de 4 años, subsistirán, transcurrido el mismo, con todas sus consecuencias, salvo que por disposición legal se modifique dicho régimen jurídico.

Una limitación que impone

la norma para la celebración de este tipo de contrato consiste en que, a partir de su entrada en vigor, la empresa que proceda a un despido colectivo o extinga contratos por causas objetivas que se declaren luego improcedentes por sentencia judicial, no podrá en los 12 meses siguientes a tales hechos celebrar este tipo de contrato para la cobertura de puestos de trabajo de la misma categoría o grupo profesional y para el mismo centro o centros de trabajo que los afectados por dicho despido o extinción, con lo cual se intenta salir al paso de posibles conductas fraudulentas en perjuicio de los trabajadores empleados.

La especialidad fundamental de este tipo de contratación en lo referente a su extinción reside en que, cuando el contrato se extinga por causas objetivas y la extinción sea declarada improcedente, la cuantía de la indemnización a percibir por el

trabajador, que hasta ahora era de 45 días de salario por año de servicio, prorrateándose por meses los períodos inferiores al año y con un máximo de 42 mensualidades, pasa a ser de 33 días de salario por año de servicio, con el mismo prorrateo y un máximo de 24 mensualidades. Pero esta disminución de la cuantía de la indemnización que tiene derecho a percibir el trabajador en los casos de despido improcedente hay que recalcar que sólo rige para los despidos por causas objetivas, aquéllos que se fundamentan en la ineptitud sobrevenida del trabajador, en su falta de adaptación a las modificaciones técnicas operadas en su puesto de trabajo, en la necesidad empresarial objetivamente acreditada de amortizar puestos de trabajo en número inferior al previsto para el despido colectivo, y en un número de faltas de asistencia al trabajo superior al fijado en el Estatuto, pero no se va a

producir esa disminución en los despidos disciplinarios improcedentes, en los que se mantiene, aun en este tipo de contrato, la indemnización tradicional de 45 días de salario por año de servicio, con el máximo de 42 mensualidades.

Por último, hay que señalar en lo referente a este apartado que, para favorecer este tipo de contratación, el Real Decreto-Ley 9/1997, de 16 de mayo, regula una serie de incentivos en materia de Seguridad Social y de carácter fiscal. Por lo que respecta a la materia de Seguridad Social, se prevén una batería de bonificaciones en la cuota empresarial por contingencias comunes que, con carácter general, es del 40% para los contratos que se realicen con personas incluidas en el primero de los dos grupos antes señalados y del 50% para los que se realicen con personas incluidas en el segundo de dichos grupos. A esta bonificación se tendrá derecho durante el período de vigencia del contrato hasta el máximo de los 24 meses siguientes a la contratación, en el caso del primer grupo, o a la transformación del contrato, en el caso del segundo grupo. En especial, en el caso de que la contratada sea mujer desempleada de larga duración en profesiones u oficios en los que el colectivo femenino se halle subrepresentado (a determinar por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales), la bonificación será del 60% durante los 24 meses siguientes a la contratación. Y si se trata de desempleados mayores de 45 años, será del 60% durante los 2 primeros años del contrato y del 50% durante el resto de su vigencia. ■

Juan Manuel SAURÍ
(Jefe de Servicio de Asesoría Jurídica del ISM)



Sanidad a bordo

SOBRE ALGUNOS ERRORES SANITARIOS FRECUENTEMENTE DETECTADOS EN EL SECTOR MARÍTIMO Y FUERA DE ÉL: (I)

■ El dolor torácico irradiado a brazo izquierdo es siempre de origen cardíaco:

La sensibilidad de varias estructuras que pueden originar dolor torácico (corazón, pleura, esófago, aorta) se recoge en el mismo segmento de la médula espinal, lo que hace que dolores de origen y pronóstico muy diferentes puedan expresarse de forma parecida.

La irradiación al brazo izquierdo es posible en casi todos los procesos capaces de causar dolor torácico y no es exclusiva del dolor coronario.

Otras características y acompañantes del dolor es lo que nos ayudará en el despistaje de procesos que ponen en peligro la vida.

irradiado a miembros superiores, cuello, mentón, boca del estómago o zona entre "paletillas"; descrito como "opresión-peso-nudo"; desencadenado por ejercicio, comida copiosa, frío o coito. Si se trata de angina de pecho suele durar menos de 15 minutos, cediendo con el reposo y con cafinitrina sublingual; si el infarto suele durar más tiempo, acompañarse de náuseas, vómitos, palidez y sudación profusa y no ceder con nitritos sublinguales ni con reposo.

Existen casos de infarto agudo de miocardio que pueden pasar inadvertidos por la ausencia del síntoma principal: dolor. Y manifestarse como: "gases", molestias digestivas inespecíficas, malestar general, sudación profusa, palpitaciones, sensación de encontrarse verdaderamente mal, en ocasiones con sentimiento de muerte inminente. Síntomas que normalmente acompañan al cuadro principal pero que, en el caso que nos ocupa, van aislados.

■ El whisky es bueno para la angina de pecho:

El Whisky o cualquier otra bebida espirituosa no aumenta el riesgo sanguíneo en arterias coronarias (las que oxigenan el corazón), riego deficiente en la angina de pecho.

Se ha hablado mucho del efecto beneficioso que pudiera tener el alcohol en determinadas afecciones de corazón y arterias.

Aparentemente una dosis moderada de vino tinto dosis de 2 vasos diarios podría aumentar el llamado "colesterol bueno" y, con las comidas, disminuir la absorción de grasas.

Nunca se pueden extrapolar estos datos a otras bebidas alcohólicas, en particular las de alta graduación.

Además el alcohol, incluso en cantidades mínimas, puede ser tremendamente perjudicial para otro órgano como es el hígado, aumenta la tensión arterial, aumenta la grasa en la sangre (los triglicéridos), y además, es responsable de una gra-

ve afección cardíaca: la miocardiopatía.

■ El dolor abdominal no es síntoma de alarma inmediata como lo sería el dolor torácico:

El dolor abdominal puede aparecer en la mayoría de los trastornos intraabdominales, pero también puede manifestar afecciones localizadas fuera de la cavidad abdominal (infarto agudo de miocardio, infarto pulmonar ...).

El elevado número de causas que pueden ser responsables del mismo y el carácter frecuentemente inespecífico que adopta pueden dificultar enormemente el diagnóstico.

La diferente gravedad que pueden conllevar los distintos procesos subyacentes al dolor abdominal hace que se tenga que afinar mucho en el diagnóstico. Puede tratarse de situaciones de *urgencia extrema*, como puede ser una hemorragia copiosa (rotura de aorta, rotura de viscera abdominal,...) que requiera cirugía inmediata; *situaciones que pueden comprometer la vida* (colecistitis aguda, apendicitis aguda, pancreatitis aguda, obstrucciones de intestino o vía biliar etc.) o *trastornos intranscendentes*, funcionales, como el dolor psicógeno.

La gravedad de un dolor abdominal está escasamente relacionada con la intensidad del dolor.

Es mayor la probabilidad de que un trastorno requiera tratamiento quirúrgico si el dolor es agudo y persiste ininterrumpidamente durante más de 6 horas (como hemos visto antes, sería tremendo si dejáramos evolucionar 6 horas una causa de urgencia extrema).

■ "Tengo principio de úlcera":

En realidad, una úlcera es una herida en la "piel" que revisite por dentro el esófago, estómago o intestino, al dañarse dicha

■ El infarto agudo de miocardio siempre se expresa como dolor torácico:

El dolor torácico típico de falta de riego en las arterias coronarias suele ser de localización centrotorácica,

capa por el ácido clorhídrico y otros fermentos digestivos que sirven para digerir los alimentos.

Tras el uso en el diagnóstico de las úlceras de endoscopios de fibra óptica, tubos que introducidos por la boca permiten ver la úlcera y tomar muestras de ella para analizarlas posteriormente; ya no "caben dudas" en cuanto a la existencia o ausencia de úlcera, por eso carece de sentido hablar a estas alturas de "principio de úlcera".

■ ¿Existe el corte de digestión?:

De siempre hemos oído que no podíamos bañarnos después de las comidas, ante el riesgo de que nos diera un "corte de digestión" (interrupción de los movimientos del tubo digestivo que empujan el bolo alimenticio desde la boca hasta el ano).

Lo que ocurre en realidad es que durante la digestión existe, en condiciones normales, una mayor demanda de sangre desde el aparato digestivo, para realizar su trabajo. "Robo" de sangre del aparato digestivo a otros órganos (cerebro, corazón...) en sus fases de máxima actividad.

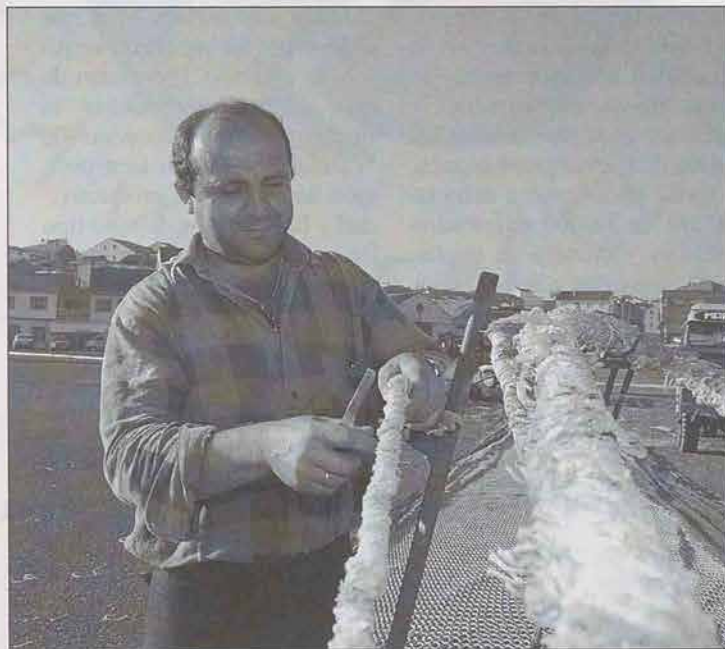
Si en plena digestión efectuamos una inmersión brusca en aguas frías o nos zambullimos de forma incorrecta desde cierta altura ("planchazo"), traumatismo a nivel abdominal, estaremos necesitando todavía más sangre en digestivo y *disminuirá aún más el retorno de sangre al corazón*. Puede aparecer parada cardiorrespiratoria y muerte por asfixia con el agua que entra en los pulmones.

■ El mismo medicamento administrado como supositorio, en vez de por la boca, afecta menos al estómago:

La principal indicación de la vía rectal es la existencia de náuseas o vómitos que hagan suponer la expulsión antes de su absorción de un medicamento administrado por la boca.

El principal inconveniente para el empleo de supositorios es que a través del recto no sabemos la cantidad de medicamento que se ha absorbido, pues la absorción por esta vía, se hace de manera errática.

No es cierto que por esta vía sea menor la capacidad de producir daño en la mucosa del estómago por parte de medicamentos como los antiinflamatorios. Este daño se produce por sustancias que se ponen en marcha por los antiinflamatorios una vez éstos han sido *absorbidos al torrente sanguíneo*, sustancias que se transportan también a través de la sangre hasta la mucosa digestiva.



■ Siempre hay que tomar algún medicamento para cortar las diarreas:

Diversos estudios han conseguido demostrar que el uso de antibióticos (salvo para casos muy puntuales) prolonga el curso habitual de una diarrea, ya que al destruir las bacterias que habitan normalmente en nuestro aparato digestivo, se perpetúa la situación de mala absorción de líquidos y alimentos por la inflamación de la mucosa intestinal que se desarrolla.

La rehidratación oral progresiva en forma de pequeños sor-

bos de "limonada alcalina" (un litro de agua hervida o embotellada fría, la punta de un cuchillo de bicarbonato, sacarina y el zumo de un limón), será la medida terapéutica más eficaz; máximo en zonas calurosas o en diarreas febriles que aumentan las pérdidas de líquidos orgánicos provocadas por la diarrea.

La utilización de fármacos antidiarreicos, inhibidores de la movilidad intestinal, no sólo no está indicada en la mayoría de las diarreas sino que está formalmente contraindicada por *prolongarlas y agravarlas*; propiciando que a nivel de colon se retenga el germen que las causa

o sus toxinas y éstas se absorban en mayor cantidad.

■ La leche es buena para todas las intoxicaciones:

Un tóxico o veneno es toda sustancia natural o artificial capaz de producir, al penetrar en el torrente circulatorio (tras ser ingerida o inyectada) daño de órganos vitales, como corazón, riñón o hígado consecuentemente muerte.

El tratamiento de las intoxicaciones dependerá del tipo de tóxico, cantidad, vía de entrada, edad del paciente, enfermedades previas del mismo, asociación de varios tóxicos...

No siempre se puede proceder a provocar el *vómito*, así, en la ingestión de cáusticos o corrosivos (ácidos, lejía,...) éstos podrían provocar nuevo daño grave de estómago y esófago al volver a pasar por ellos. En estos casos lavar la boca seguida y abundantemente con agua, haciendo beber "agua albuminosa" (en un vaso de agua se batan 2 claras de huevo), preparado casero que dificulta la absorción del tóxico, a pequeños y frecuentes sorbos. Trasladando al intoxicado del modo más rápido posible al centro más próximo de urgencias.

La leche es un alimento muy rico en grasas y proteínas, estará absolutamente contraindicado su uso para acelerar la evacuación de un tóxico soluble en grasas, pues lo que se favorece es su absorción (así ocurriría en el caso de limpiamuebles con ceras, plaguicidas...).

En la picadura por pez ponzoñoso no olvidar que la toxina que introduce es muy sensible al calor, destruyéndose por éste, así que (lo más rápidamente posible) sumergir la zona dañada en agua lo más caliente que se pueda resistir, durante 20-30 minutos.

■ La mercromina es buena para las heridas:

Cada vez se utilizan menos los derivados mercuriales como desinfectantes, pues su coloración rojiza oculta el aspecto de la herida al evolucionar (infección o cicatrización). Además son un buen caldo de cultivo para una serie de gérmenes que se potenciarían en la herida con su uso.

Con todo, su principal inconveniente, es la posibilidad de producir reacciones alérgicas a nivel local o incluso, más raramente, general.

AUTOR: CINTA CIRAC
GINESTA
Médico del Centro Radio
Médico de Madrid

Se reduce el plazo de tramitación de las pensiones

El tiempo medio de tramitación de las pensiones de jubilación en España se ha reducido a 11 días desde el pasado mes de junio, lo que supone un alto grado de cumplimiento por parte del Instituto Nacional de Seguridad Social (INSS) de sus objetivos de calidad y garantía del mantenimiento de una política de no interrupción de rentas. Las pensiones de jubilación han visto reducido en 3 días su tiempo de tramitación, pasando de 14 días en diciembre de 1996 a 11 en junio de este año. Las prestaciones por muerte y supervivencia se resuelven en 7 días, mientras que los subsidios por incapacidad temporal tardan 5 días en gestionarse. Las ayudas de protección familiar se tramitan en 12 días y los subsidios de maternidad en 4.

Las pensiones de invalidez también han visto reducido su tiempo de tramitación, que a finales de 1996 era de 112 días y en junio de este año de 96 días. En este caso, aunque la duración del proceso de reconocimiento de la prestación es mayor, no se produce interrupción de ingresos, ya que el solicitante percibe el subsidio de incapacidad temporal.

La entidad encargada de llevar a cabo el pago y gestión de estas prestaciones es el Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS) que en la actualidad administra más de 7,2 millones de pensiones y reconoce cada año más de un millón de nuevas prestaciones. Dispone para llevar a cabo su trabajo de 14.000 empleados públicos y maneja un presupuesto superior a los 7 billones de pesetas. Todo ello a

través de 52 direcciones provinciales y 421 Centros de Atención e Información (CAISS).

Ha sido la instalación gradual de sistemas inteligentes de gestión de espera en estos Centros lo que ha permitido disminuir los tiempos de espera para recibir atención, los cuales no superan en ningún caso los 15 minutos.

El esfuerzo del INSS para mejorar su nivel de eficacia ha sido reconocido por el Club de Gestión de Calidad, en el que el Instituto ha ingresado en junio de este año. La misión de este club es promover la implantación de sistemas de "calidad total" con la aspiración de mejorar la productividad y la eficiencia de todo tipo de organizaciones, empresariales o no, residentes en España. ■

200.000 Jóvenes se beneficiarán de la ampliación de las pensiones de orfandad

Más de 200.000 jóvenes se beneficiarán con la ampliación de la edad límite requerida para percibir una pensión de orfandad, contemplada en la Ley de Consolidación y Racionalización del Sistema de Seguridad Social que entró en vigor el 5 de agosto.

Hasta ahora, en España, los huérfanos perdían su pensión a los 18 años, en todos los casos. La nueva Ley amplía hasta los 23 años la edad para tener derecho a una prestación por orfandad absoluta (inexistencia de ambos padres), y hasta los 21 en los casos en que sobreviva uno de los progenitores.

El Gobierno ha previsto desarrollar de manera inmediata la posibilidad de mantener esta prestación en el supuesto de que los ingresos por trabajo remunerado no alcancen, en cómputo anual, el 50% del Salario Mínimo Interprofesional.

Hasta ahora, la prestación de orfandad era totalmente incompatible con cualquier tipo de trabajo, lo que impedía la colaboración de estas personas al sostenimiento del hogar a través de fórmulas normales para otros jóvenes, o generando situaciones de economía irregular.

Los nuevos límites de edad serán aplicables a partir de enero de 1999. Hasta dicha fecha los lí-

mites serán los siguientes: durante 1997, de 19 años, salvo en los supuestos de inexistencia de ambos padres, en cuyo caso el límite será de 20 años. Durante 1998, de 20 años, salvo en los supuestos de orfandad absoluta, en cuyo caso el límite será de 21 años.

Las modificaciones recogidas en la Ley no afectan a aquellos huérfanos menores de 21 y 23 años, cuya prestación por orfandad esté extinguida a la entrada en vigor de la Ley.

La Ley establece que tendrán derecho a este tipo de prestaciones cada uno de los hijos del causante, cualquiera que sea la naturaleza legal de su filiación.

En lo que va de año, la Seguridad Social ha gastado, como término medio, más de 6.000 millones de pesetas mensuales en pensiones de orfandad. El importe medio de la prestación por este concepto ha sido de 30.035 pesetas mensuales. En la actualidad, un total de 206.525 jóvenes perciben una pensión de orfandad en España.

Las provincias con mayor número de perceptores de esta prestación, en el pasado mes de junio, fueron Madrid, con 22.308; Barcelona, con 19.564; y Valencia, con 10.606. Las que menos número registraron fueron Soria, con 504; Teruel, con 648; y Guadalajara, con 777. ■

I SALON PROFESIONAL DE PRODUCTOS DE LA PESCA

Los próximos días 19 a 21 de noviembre se va a celebrar en la Estación Marítima de Vigo el primer Salón Profesional de Productos del Mar, SAMPROMAR '97, que nace con el firme propósito de potenciar y acercar la industria gallega del mar a los mercados internacionales y de ser el punto de encuentro de todas las empresas del sector.

El Salón, con proyección internacional será de carácter anual y servirá de escaparate de toda la industria gallega unificada en un solo recinto, situado en Vigo, que es el primer centro comercializador europeo del sector de la pesca. Por ello ha sido considerado como el marco adecuado, para mostrar los resultados de esta industria pujante y ejemplar, modelo en la preparación de los productos pesqueros en todas sus variantes. La organización de esta muestra corre a cargo de la Asociación de Mayoristas Importadores y Exportadores de Productos de Pesca (CONXEMAR).

Los motivos que han llevado a organizar este evento se basan en que el ingreso de España en la Unión Europea en 1986 ha creado la necesidad en el sector de la pesca de realizar una muestra profesional para mostrar de una forma directa el potencial pesquero gallego, estableciendo nuevas relaciones comerciales con otros países. Esta iniciativa ha sido apoyada por instituciones oficiales tales como la Xunta de Galicia, FROM, ACOPEVI, ANFACO, AROGA, Embajada de Dinamarca, de México, CONXEMAR, France Europa Atlantique, Consello Regulador do Mexilón, entre otras.

Para mayor información dirigirse a CONXEMAR: Puerta del Sol, 11 bis, ofc. 3-4. 36202 VIGO. Teléfono 986-43 29 26. ■



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

La pesca desaparece.

Hay que dejar crecer

a los peces.

Si no tienen el tamaño

mínimo, no los compres,

no los pesques.



MINISTERIO DE AGRICULTURA PESCA Y ALIMENTACION
SECRETARIA GENERAL DE PESCA MARITIMA

FROM

COMUNIDAD EUROPEA

Instrumento Financiero
de Orientación de la Pesca



Evitar el riesgo, una responsabilidad mutua.



SEGUROS DE BARCOS Y MERCANCIAS

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

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

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

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

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



MURIMAR

MUTUA DE RIESGO MARITIMO

Con seguridad, hacia el futuro.