

N.º 358 - FEBRERO 1998

MAR

**PLAN NACIONAL
DE SALVAMENTO
MARÍTIMO**

**La Administración acelera
la aprobación de los
proyectos del IFOP**

**MÁS DE 200.000
MILLONES PARA
MODERNIZAR
EL SECTOR
PESQUERO**

**Acuerdos con
terceros países**

**BRUSELAS
QUIERE QUE LOS
ARMADORES
PAGUEN MÁS**

Centro de Formación Ocupacional Marítima de **BAMIO**



INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA



MINISTERIO DE TRABAJO
Y ASUNTOS SOCIALES



COMUNIDAD EUROPEA
Fondo Social Europeo

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

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

Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio

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

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

LA GRAN ESCUELA DEL MAR



A

DECUAR la capacidad de la flota a las posibilidades de capturas de los caladeros donde hay posibilidades reales de operar, ya se trate de aguas nacionales, comunitarias o de terceros países, ha sido una constante de las diferentes Administraciones en las últimas décadas. Fruto de ese interés fueron años atrás el desarrollo por parte de España de los acuerdos con terceros países, la constitución de sociedades conjuntas y, en esa misma línea se han mantenido las estrategias de la Unión Europea en materia de política pesquera.

Los tiempos pasados fueron difíciles para flotas como la española que tenían una gran dependencia de aguas ajenas, pero no parece que vayan a ser las cosas más fáciles en el futuro, en este caso ya, no sólo por los problemas que existen en los propios caladeros comunitarios, como por las condiciones, cada día más duras, que plantean terceros países que tienen los caladeros y la pesca. Problemas para pescar y también problemas posiblemente para mantener los actuales niveles de empleo en barcos con capital español.

Con la mirada puesta en esta situación que ya hoy tocamos con los dedos, la Unión Europea puso en marcha un ambicioso programa en 1994 a través del llamado Instrumento Financiero para la Ordenación de la Pesca (IFOP). El objetivo era la adecuación de las flotas pesqueras comunitarias así como todo el proceso de transformación y comercialización que gira en torno a esta actividad económica a las nuevas exigencias del futuro. En otras palabras, menos barcos, unidades más modernas, más competitivas, polivalentes en muchos casos y menos

30 DÍAS

dependientes de un solo caladero.

Para España, se barajaba una inversión hasta finales de 1999 de unos 330.000 millones de pesetas tanto en la mejora y modernización de la flota como en desarrollar todos los demás procesos en tierra. Tras una primera fase de ejecución lenta de estos planes hasta que se engrasó la maquinaria administrativa, en los últimos doce meses se ha producido un acelerón espectacular hasta suponer en este momento que los proyectos aprobados superan ya los 200.000 millones de pesetas de inversión total.

El sector de la pesca en general ha hecho una apuesta por el futuro especialmente mediante la modernización y construcción de nuevos barcos en aras de lograr unas estructuras más modernas y competitivas y, a la vez más seguras.

La mejora permanente del sector constituye una necesidad, sobre todo, cuando hay caladeros cercanos que se agotan donde a corto plazo se impondrán

nuevas restricciones y otros con terceros países, países donde cada día van a ser mayores las dificultades. Las inversiones son hoy protagonistas en el sector marítimo pesquero, pero es probable que en los próximos meses, los protagonistas sean algunos caladeros donde opera la flota.

Junto a estas importantes inversiones para modernizar las unidades pesqueras, en las últimas fechas también fueron noticia las inversiones previstas por el Plan Nacional de Salvamento Marítimo con unos recursos de casi 30.000 millones de pesetas para los próximos cuatro años.

No hay una varita mágica para acabar con la siniestralidad en la mar. Pero algo ha cambiado ya en los últimos años con las inversiones: haciendo barcos más seguros y con más dinero para prevención y salvamento. ■

Vidal Maté

Tiempo de inversiones



Acaba de aparecer una nueva edición

GUÍA DE SERVICIOS DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

LA Guía contiene una completa y actualizada relación de las instalaciones y servicios que el Instituto pone a disposición del colectivo al que atiende, con indicación de los que concretamente existen en cada puerto o localidad. Además de los Servicios Centrales, ubicados en la Calle Génova de Madrid, el ISM cuenta a lo largo de las costas españolas con 163 direcciones provinciales y locales, 25 de los cuales disponen de hospedería que, siguiendo el Convenio 163 de la OIT (Organización Internacional de Trabajo) sobre bienestar de la gente del mar, a bordo y en puerto, tienen como finalidad dar alojamiento a los marinos que se encuentren en tránsito por los puertos de la costa. Además el Instituto cuenta para atender al colectivo marítimo-pesquero en el aspecto sanitario, tanto preventivo como asistencial con 35 Centros de Sanidad Marítima, 39 Establecimientos Sanitarios, el Centro Radio-Médico (con sede en Madrid) y el Buque Hospital "Esperanza del Mar" así como los siete centros Asistenciales en el Extranjero, que están repartidos en distintos puertos donde la afluencia de la flota española es más importante. En ellos se presta asistencia médica y en algunos casos, social a los marinos españoles que la requieran.

Otro de los servicios que ofrece el Instituto Social de la Marina está relacionado con la formación de los trabajadores. Para llevar estas tareas a cabo el organismo dispone de 8 Escuelas de Formación Profesional Náutico-Pesquera, con 10 Centros Estables de Seguridad Marítima y con el Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio, la Gran Escuela del Mar. Asimismo los beneficiarios de los trabajadores disponen para sus hijos de 4 colegios-internados destinados a la educación en los niveles de Preescolar, Educación General Básica, Bachillerato y Formación Profesional y 9 guarderías en las que imparten actividades de educación infantil y preescolar.

El Instituto Social de la Marina acaba de hacer pública una nueva edición de su "Guía de Servicios", actualizada en sus datos y con un nuevo diseño gráfico, cuyo objetivo es ofrecer a los trabajadores del mar, a los pensionistas así como a los beneficiarios de unos y otros, una información lo más completa posible de todos y cada uno de los servicios que el Instituto Social de la Marina pone a su disposición, tanto en el territorio nacional como en el extranjero.



Finalmente, el Instituto cuenta con una red de oficinas de empleo que tiene como misión la gestión del empleo y el desempleo de los trabajadores incluidos en el Régimen Especial del Mar, actuando en coordinación con la red de oficinas de empleo del INEM, que es el responsable de la ejecución de la política de empleo a nivel general. Y también dispone de un Centro de Documentación (CEDISMAR), un Centro de Repatriaciones y una publicación Mensual, la revista "MAR".

En la Guía se recogen también las competencias que tiene asignado el Instituto Social de la Marina, entre las que figuran la asistencia sanitaria a los trabajadores del mar y sus beneficiarios dentro del territorio nacional bien con medios propios como a través de conciertos para la asistencia hospitalaria y especializada y la asistencia de los trabajadores del mar a bordo y en el extranjero bien a través del Centro Radio-Médico, Centros Asistenciales en el Extranjero y Buque Hospital o

acordando la evacuación y repatriación de los trabajadores enfermos o accidentados. También entre las funciones esenciales que desarrolla el ISM figura la de la gestión, administración y reconocimiento de las prestaciones del Régimen Especial del Mar, la formación y promoción profesional.

Casas del Mar

Se explican en la Guía cual es la función de cada una de las instalaciones y servicios del Instituto Social de la Marina, haciendo especial hincapié en la figura de las Casas del Mar, consideradas como la instalación-tipo del ISM, ya que se ajusta a las recomendaciones de la OIT sobre el bienestar de la gente del mar. Esta instalación es el instrumento adecuado para realizar de forma coordinada y sin dispersión geográfica los distintos fines atribuidos al ISM. Las Casas del Mar, desde una concepción de protección social integral al sector marítimo, cuentan con servicios administrativos (sedes de las direcciones provinciales y locales), sanitarios, asistenciales, formativos y de bienestar, bibliotecas, aulas, etc.

Para la utilización de estos servicios e instalaciones los interesados pueden dirigirse directamente a las direcciones provinciales y oficinas locales, así como a los centros en el extranjero donde serán informados sobre los requisitos exigidos en cada caso, los trámites a cumplir, los impresos que se han de utilizar, etc. Asimismo en los Servicios Centrales del ISM en Madrid se encuentra habilitada una Oficina de Información Administrativa que informa de todos estos servicios, de las prestaciones económicas y sanitarias del Régimen Especial del Mar, de cuestiones de empleo y recepción de las reclamaciones, quejas o sugerencias e iniciativas que se precisen hacer. ■

Concha H. Carazo



6

IFOP A TODA MÁQUINA

Las inversiones en el sector marítimo pesquero superaron ya los 200.000 millones de pesetas tras el empuje experimentado en el último año en estos programas.

14
ACUERDOS CON TERCEROS PAÍSES

Bruselas está elaborando un estudio sobre la nueva política de acuerdos con terceros países. La UE quiere que los armadores paguen más.



32 **PLAN NACIONAL DE SALVAMENTO MARITIMO**

El gobierno aprobó un nuevo Plan Nacional de Salvamento Marítimo para los próximos cuatro años por casi 30.000 millones de pesetas.

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

Director general: Rafael Mateos Carrasco.

Director: Vidal Maté.

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

Secretaría de Redacción: María Victoria Ugarte.

Para entrar en contacto con el ISM: Alicante: Casa del Mar. Muelle del Poniente - Tel. (965) 22 34 53. Almería: Casa del Mar - Tel. (951) 23 82 22. Baleares: Casa del Mar. Muelle Viejo, s/n. - Tel. (971) 72 56 06. Barcelona: Puigxurriquer, s/n. - Tel. (93) 441 05 15. Bilbao: Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 62 22. Cádiz: Casa del Mar. Tel.: (956) 25 17 04. Cartagena: Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. (968) 50 20 50. Castellón: Casa del Mar. Plaza Monturiol, s/n. - Tel. (964) 22 14 08. Ceuta: Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. (965) 51 11 24. Gijón: Casa del Mar, Eduardo Castro, s/n. - Tel. (985) 32 51 03. Gulpúzcoa: Casa del Mar. Pasaje de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. Huelva: Casa del Mar. Avda. Hispano-América, s/n. - Tel. (955) 25 75 65. La Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal. - Tel. (981) 28 70 00. Las Palmas: Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58. Lugo: Carril dos Loureiros, s/n. - Tels. (982) 22 34 50 ó 22 34 54. Madrid: Luisa Fernanda, 16. - Tel. (91) 241 97 60. Málaga: Puente del Carmen, s/n. - Tel. (952) 22 72 75. Melilla: Casa del Mar. Avda. de la Marina Española, 7 - Tel. (95) 267 88 00. Santa Cruz de Tenerife: Avda. de Anaga. - Tel. (922) 27 11 50. Santander: Casa del Mar. Avda. Sotileza, s/n. - Tel. (942) 21 46 00. Sevilla: Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. Tarragona: Casa del Mar. Fco. Bastos, 19 - Tel. (977) 24 03 87. Valencia: Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 331 99 00. Vigo: Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. (966) 29 09 50. Villagarcía de Arosa: Casa del Mar. Avda. de la Marina, s/n. - Tel. (966) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

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

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

Imprime: ARTEGRAF. Sebastián Gómez, 5. 28026 MADRID. Depósito Legal: M. 16516/1963. NIPD: 205-98-001-7

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

**Espectacular
avance
en la
aplicación
del IFOP**

APROBADOS PROYECTOS

POR MÁS DE 200.000

MILLONES DE PESETAS

Hasta finales del pasado año, los expedientes aprobados para la renovación y modernización del sector marítimo-pesquero, desde la actividad extractiva hasta los procesos de comercialización y transformación, suponían unas inversiones superiores ya a los 200.000 millones de pesetas. Esta cantidad significaría ya más del 60% del conjunto de todas las inversiones programadas por las Administraciones española y comunitaria de acuerdo con el Instrumento Financiero para la Ordenación de la Pesca (IFOP) y que ascendería en total a unos 330.000 millones de pesetas.

EN medios de la Administración pesquera española existe en este momento satisfacción por la evolución de las inversiones en los últimos años así como por la aprobación de expedientes y el ritmo que se ha logrado impulsar de acuerdo con las comunidades autónomas. De un gasto sobre el importe global del programa del IFOP del 10% hace solamente dos años, según los datos elaborados por la Secretaría General de Pesca Marítima, se ha pasado en este momento a superar el 60%. Parte de esos fondos habían llegado a España de Bruselas en 1995, aunque los mismos no se habían distribuido. Para los responsables de la Administración pesquera española, el gran reto que se planteaba era lograr un sistema entre la Secretaría General de Pesca Marítima y las comunidades autónomas que permitiera una actuación fluida y que superase el bloqueo anterior



Programa Comunitario REGIONES FUERA DE OBJETIVO N° 1

EXPEDIENTES APROBADOS HASTA 30.09.1997

ÁMBITOS DE INTERVENCIÓN	PREVISIONES DEL PLAN FINANCIERO (Conjunto del Programa) (Mecus)	TOTAL GASTOS ELEGIBLES APROBADOS		% RESPECTO A LAS PREVISIONES DEL PLAN FINANCIERO	PROYECTOS GESTIONADOS POR LA A.G.E.		% RESPECTO A LAS PREVISIONES DEL PLAN FINANCIERO	PROYECTOS GESTIONADOS POR LAS CCAA		% RESPECTO A LAS PREVISIONES DEL PLAN FINANCIERO
		(Pesetas)	(Mecus)		(Pesetas)	(Mecus)		(Pesetas)	(Mecus)	
Ajuste del esfuerzo pesquero y reorientación del esfuerzo pesquero	433,12	38.410.802.921	232,09	53,59	25.643.790.201	155,39	35,88	12.767.012.720	76,70	17,71
Renovación y modernización de la flota pesquera	522,35	42.670.707.207	257,18	49,24	7.586.276.548	46,40	8,88	35.084.430.659	210,78	40,35
Acuicultura	119,39	7.034.527.664	42,26	35,40				7.034.527.664	42,26	35,40
Zonas marinas costeras	30,34	1.506.864.832	9,08	29,93	510.044.473	3,09	10,18	996.820.359	5,99	19,74
Equipamiento de puertos pesqueros	71,35	4.479.962.296	26,92	37,73	12.500.000	0,08	0,11	4.467.462.296	26,84	37,62
Transformación y comercialización de productos	347,41	30.702.876.028	184,45	53,09	93.562.888	0,56	0,16	30.609.313.140	183,89	52,93
Promoción de productos de la pesca y la acuicultura	29,84	2.103.031.646	12,66	42,43	1.541.515.638	9,29	31,13	561.516.008	3,37	11,29
Otras medidas	111,57	9.923.739.524	60,46	54,19	9.923.739.524	60,46	54,19			
Medidas socioeconómicas	31,63	4.022.992	0,02	0,06				4.022.992	0,02	0,06
TOTALES	1.697,00	136.836.535.110	825,12	48,62	45.311.429.272	275,27	16,22	91.525.105.838	549,85	32,40

PLAN FINANCIERO POR ANUALIDADES

AÑOS	PREVISIONES DEL PLAN FINANCIERO (Conjunto del Programa)	COSTES ELEGIBLES	Porcentaje de ejecución de (1) sobre el conjunto del programa	GASTOS PUBLICOS								SECTOR PRIVADO	
				TOTAL	CEE				GASTOS NACIONALES				
					3=4+5+6+7	IFOP	FEDER	FSE	FEOGA	TOTAL	ADMINIST. CENTRAL		ADMINIST. REGIONAL
1994	121,62	121,62	100,00%	2=3+8	3=4+5+6+7	4	5	6	7	8=9+10	9	10	11
1994	121,62	121,62	100,00%	108,91	81,82	81,82				25,12			14,68
1995	291,82	291,82	100,00%	219,91	166,67	166,67				53,24			71,91
1996	306,13	221,64	72,40%		135,74	135,74				41,34			44,56
1997	308,68												
1998	330,79												
1999	337,96												
TOTALES	1.697,00	635,08	37,42%			384,23				119,70			131,15

GASTOS TOTALES ELEGIBLES REALIZADOS POR LOS BENEFICIARIOS FINALES

ÁMBITOS DE INTERVENCIÓN	PREVISIONES DEL PLAN FINANCIERO (Conjunto del Programa) (Mecus)	TOTAL GASTOS ELEGIBLES		% RESPECTO A LAS PREVISIONES DEL PLAN FINANCIERO	PROYECTOS GESTIONADOS POR LA A.G.E.		% RESPECTO A LAS PREVISIONES DEL PLAN FINANCIERO	PROYECTOS GESTIONADOS POR LAS CCAA		% RESPECTO A LAS PREVISIONES DEL PLAN FINANCIERO
		(Pesetas)	(Mecus)		(Pesetas)	(Mecus)		(Pesetas)	(Mecus)	
Ajuste del esfuerzo pesquero y reorientación del esfuerzo pesquero	433,12	36.992.448.566	223,57	51,62	25.017.754.946	151,63	35,01	11.974.693.620	71,94	16,61
Renovación y modernización de la flota pesquera	522,35	31.316.699.237	188,97	36,18	7.471.554.930	45,71	8,75	23.845.144.307	143,26	27,43
Acuicultura	119,39	3.861.304.897	23,20	19,43				3.861.304.897	23,20	19,43
Zonas marinas costeras	30,34	921.944.636	5,56	18,33	339.843.722	2,06	6,79	582.100.914	3,50	11,54
Equipamiento de puertos pesqueros	71,35	3.003.019.268	18,05	25,30	9.375.000	0,06	0,08	2.993.644.268	17,99	25,21
Transformación y comercialización de productos	347,41	17.660.892.288	106,10	30,54	0	0,00	0,00	17.660.892.288	106,10	30,54
Promoción de productos de la pesca y la acuicultura	29,84	1.552.367.638	9,35	31,33	1.038.067.530	6,26	20,98	514.300.108	3,09	10,36
Otras medidas	111,57	9.889.621.369	60,26	54,01	9.889.621.369	60,26	54,01	0	0,00	0,00
Medidas socioeconómicas	31,63	4.022.992	0,02	0,06				4.022.992	0,02	0,06
TOTALES	1.697,00	105.202.320.891	635,08	37,42	43.766.217.497	265,98	15,67	61.436.103.394	369,10	21,75

Cambio utilizado en la anualidad 94 1 Ecu = 162,287 Pts. Cambio utilizado en las demás anualidades 1 Ecu = 166,450 Pts



que amenazaba con no llegar a 1999, con los objetivos de inversiones cumplidos.

El programa IFOP comenzó teóricamente en 1994 y su terminación está prevista para finales de 1999. Aunque estas son las fechas oficiales, la realidad es que el programa no fue efectivo hasta 1995. A partir de ese momento se comenzó a aplicar, no sin muchas dificultades ante la existencia, según fuentes de la Administración, de unos mecanismos insuficientes para coordinar las actuaciones del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación con las comunidades autónomas. Parece ser que existieron excesivos recelos, falta de coordinación, consecuencia de lo cual falló el sistema y con ello el desarrollo de los programas.

Ante esta situación, desde la Administración central se ha trabajado fundamentalmente en la puesta en marcha de unos nuevos instrumentos basados

Se ha producido un fuerte impulso en las inversiones para construir nuevos barcos

en la transparencia entre el Ministerio y las comunidades autónomas. Se han definido sistemas de información, los mecanismos de control y el modelo de trabajo, todo lo cual se ha traducido en el actual impulso que ha permitido recuperar el tiempo perdido en este campo en los años precedentes. Cada comunidad autónoma presupuesta unas partidas para atender las demandas de este tipo de planes o programas, recursos que se van reponiendo desde la Administración central según se vayan aprobando los mismos. En un futuro, se pretende ir incluso más lejos para que las informaciones se puedan hacer por correo electróni-

co, con lo que se lograría aún mayor agilidad.

Al mes de mayo de 1995, según Abelardo Almécija, director general de Estructuras y Mercados Pesqueros, el grado de ejecución del IFOP se situaba en torno al 10%, aunque hubieran llegado más recursos de Bruselas, que se hallaban sin repartir. Desde ese momento, se produjo un vuelco espectacular en la aplicación del programa.

Para las zonas objetivo uno, donde se hallan las comunidades autónomas con mayor importancia en el mundo de la pesca, a finales del pasado mes de septiembre ya se habían pa-

gado expedientes por valor de 105.202 millones de pesetas que suponían el 37,4% sobre el total de los gastos previstos para estas zonas. De esa cifra, los proyectos gestionados por la Administración central ascendían a 43.766 millones de pesetas mientras los dependientes de las comunidades autónomas suponían 61.400 millones de pesetas. En aquella fecha, de ese volumen total de gastos realizados y pagados, 37.000 millones de pesetas en números redondos correspondían a proyectos para el ajuste del esfuerzo pesquero y reorientación del mismo, en otras palabras, fundamentalmente para el desguace. La partida para la construcción de nuevos barcos ascendía a 31.300 millones de pesetas. Entre otras partidas, destacaban también en aquella fecha otros 17.000 millones de pesetas para proyectos de transformación y comercialización de productos de la pesca.

Al pasado 30 de septiembre, si se tienen en cuenta los programas ya pagados junto a los proyectos aprobados por la Administración, el grado de cumplimiento del IFOP para las zonas objetivo uno ascendería ya al 48,62% con unas inversiones totales ya de 136.800 millones de pesetas. A esa fecha se puede observar un cambio muy importante en las inversiones. Los gastos para el ajuste de la flota, especialmente para desguaces, pasaron de 37.000 a 38.400 millones de pesetas, por el contrario, los referidos a programas para la renovación y modernización de unidades, pasaron de 31.300 a 42.700 millones de pesetas. Las inversiones comprometidas para la transformación y mejora de los sistemas de comercialización se elevaban ya a 30.700 millones de pesetas.

Hace unos meses, en medios de la Administración se daba por bueno haber llegado a final de año con un gasto comprometido del 40%, entre los proyectos ya pagados y los aprobados. Según los datos provisionales que se manejan

Programa Comunitario REGIONES FUERA DE OBJETIVO N° 1

EXPEDIENTES APROBADOS HASTA 30.09.1997

ÁMBITOS DE INTERVENCIÓN	PREVISIONES DEL PLAN FINANCIERO (Conjunto del Programa) (Mecus)	TOTAL GASTOS ELEGIBLES APROBADOS		% RESPECTO A LAS PREVISIONES DEL PLAN FINANCIERO	PROYECTOS GESTIONADOS POR LA A.G.E.		% RESPECTO A LAS PREVISIONES DEL PLAN FINANCIERO	PROYECTOS GESTIONADOS POR LAS CCAA		% RESPECTO A LAS PREVISIONES DEL PLAN FINANCIERO
		(Pesetas)	(Mecus)		(Pesetas)	(Mecus)		(Pesetas)	(Mecus)	
Ajuste del esfuerzo pesquero y reorientación del esfuerzo pesquero	79,00	10.163.854.080	61,25	77,53	1.718.488.506	10,51	13,30	8.445.365.574	50,74	64,23
Renovación y modernización de la flota pesquera	117,49	9.888.861.261	59,49	50,63	1.866.115.982	11,29	9,61	8.022.745.279	48,20	41,02
Acuicultura	23,82	729.027.693	4,38	18,39				729.027.693	4,38	18,39
Zonas marinas costeras	4,18	46.306.162	0,28	6,70	24.548.030	0,15	3,59	21.758.132	0,13	3,11
Equipamiento de puertos pesqueros	12,20	1.535.446.605	9,22	75,57				1.535.446.605	9,22	75,57
Transformación y comercialización de productos	72,06	6.726.769.730	40,41	56,08				6.726.769.730	40,41	56,08
Promoción de productos de la pesca y la acuicultura	3,72	232.285.027	1,40	37,63	232.285.027	1,40	37,63			
Otras medidas	8,62	33.164.093	0,20	2,32	17.231.284	0,10	1,16	15.932.809	0,10	1,16
Medidas socioeconómicas	5,74	13.390.350	0,08	1,39				13.390.350	0,08	1,39
TOTALES	326,83	29.369.105.001	176,71	54,07	3.858.668.829	23,45	7,17	25.510.436.172	153,26	46,89

PLAN FINANCIERO POR ANUALIDADES

AÑOS	PREVISIONES DEL PLAN FINANCIERO (Conjunto del Programa)	COSTES ELEGIBLES 1 = 2 + 11	Porcentaje de ejecución de (1) sobre el conjunto del programa	GASTOS PUBLICOS							SECTOR PRIVADO		
				TOTAL 2=3+8	CEE				GASTOS NACIONALES				
					TOTAL 3=4+5+6+7	IFOP 4	FEDER 5	FSE 6	FEOGA 7	TOTAL 8=9+10		ADMINIST. CENTRAL 9	ADMINIST. REGIONAL 10
1994	11,09	11,09	100,00%	8,81	4,76	4,76				4,05			2,28
1995	74,08	74,08	100,00%	43,39	27,04	27,04				16,35			30,69
1996	53,38	33,26	62,31%		12,79	12,79				15,17			5,30
1997	59,96												
1998	63,84												
1999	64,48												
TOTALES	326,83	118,43	36,24%			44,59				35,57			38,27

GASTOS TOTALES ELEGIBLES REALIZADOS POR LOS BENEFICIARIOS FINALES

ÁMBITOS DE INTERVENCIÓN	PREVISIONES DEL PLAN FINANCIERO (Conjunto del Programa) (Mecus)	TOTAL GASTOS ELEGIBLES		% RESPECTO A LAS PREVISIONES DEL PLAN FINANCIERO	PROYECTOS GESTIONADOS POR LA A.G.E.		% RESPECTO A LAS PREVISIONES DEL PLAN FINANCIERO	PROYECTOS GESTIONADOS POR LAS CCAA		% RESPECTO A LAS PREVISIONES DEL PLAN FINANCIERO
		(Pesetas)	(Mecus)		(Pesetas)	(Mecus)		(Pesetas)	(Mecus)	
Ajuste del esfuerzo pesquero y reorientación del esfuerzo pesquero	79,00	8.466.705.059	51,05	64,62	1.718.488.506	10,51	13,30	6.748.216.553	40,54	51,32
Renovación y modernización de la flota pesquera	117,49	6.407.531.605	38,58	32,84	1.836.265.922	11,12	9,46	4.571.265.683	27,46	23,37
Acuicultura	23,82	495.571.674	2,98	12,51				495.571.674	2,98	12,51
Zonas marinas costeras	4,18	11.738.030	0,07	1,67	11.738.030	0,07	1,67	0		
Equipamiento de puertos pesqueros	12,20	1.004.770.078	6,04	49,51				1.004.770.078	6,04	49,51
Transformación y comercialización de productos	72,06	3.103.008.695	18,64	25,87				3.103.008.695	18,64	25,87
Promoción de productos de la pesca y la acuicultura	3,72	147.307.095	0,88	23,66	147.307.095	0,88	23,66			
Otras medidas	8,62	28.645.501	0,17	1,97	16.712.692	0,10	1,16	11.932.809	0,07	0,81
Medidas socioeconómicas	5,74	1.085.285	0,01	0,17				1.085.285	0,01	0,17
TOTALES	326,83	19.666.366.022	118,42	36,23	3.730.512.245	22,68	6,94	15.935.850.777	95,74	29,29

Cambio utilizado en la anualidad 94 1 Ecu = 162,287 Pts. Cambio utilizado en las demás anualidades 1 Ecu = 166,450 Pts.

en la Administración, a mediados del pasado mes de diciembre, las inversiones amparadas por el IFOP, proyectos aprobados para las zonas pesqueras incluidas en el objetivo uno se elevaban ya a 163.774 millones de pesetas. Esta cifra significa ya el 58% sobre el total de los gastos contemplados en el programa, porcentaje que anima la posibilidad de recuperar totalmente el atraso anterior y llegar a finales de 1999 con el gasto del 100% sobre el presupuesto. De esta cantidad, la partida más importante sigue correspondiendo a las actuaciones para modernización y construcción de nuevos barcos con 51.200 millones de pesetas seguidos de los proyectos para retirada o desguace con 43.200 millones de pesetas y los casi 40.000 millones para mejorar los sistemas de transformación y comercialización. A las primeras semanas de febrero, en medios oficiales se estima que los proyectos aprobados podrían suponer ya más del 60% sobre el total del presupuesto del IFOP para estas zonas.

Regiones fuera de objetivo uno

En las regiones fuera de objetivo uno, la evolución de las inversiones ha experimentado un comportamiento similar con un crecimiento espectacular. Según los datos oficiales aprobados el pasado mes de septiembre, pero que correspondían en realidad al mes de julio, los gastos correspondientes a los programas ya pagados ascendían a 19.666 millones de pesetas, lo que supone el 36,23% sobre las previsiones del plan. De esta cifra, 8.467 millones de pesetas fueron para ajuste de flota, especialmente en desguaces, 6.407 millones para modernización y construcción de nuevos barcos y 3.103 millones de pesetas para mejoras en la transformación y comercialización de los productos de la pesca. Al 30 del pasado mes de septiembre, las inversiones que suponían todos los proyectos aprobados ascendían a 29.300 millones de pesetas lo



La renovación de barcos afecta especialmente a las unidades con menos de 200 TRB, flota de los "300", palangreros, artes menores o flota del litoral.

que significaba el 54,07% sobre las previsiones del plan IFOP.

Con datos al tres de febrero de este año, esos gastos ya comprometidos o pagados ascendían ya a 36.856 millones de pesetas, lo que representa el 68% de lo presupuestado por el IFOP.

De acuerdo con todos estos datos, se puede concluir que sobre el conjunto de los gastos previstos por el IFOP, se habría superado ya el 60% entre los proyectos pagados y los aprobados, lo que supone prácticamente ponerse al día en las in-

versiones. Incluso se contempla la posibilidad de que a finales de 1999, cuando termina este programa se pudieran pedir nuevos recursos.

En este momento quedan menos de dos años para terminar el programa del IFOP. Sin embargo, es posible la aprobación de proyectos dentro de este plan aunque los mismos se lleven a cabo dentro de los dos años siguientes a su terminación.

En medios de la Administración se destaca la gran demanda que se ha generado en

los últimos años para la modernización y, sobre todo, para la construcción de buques de pesca. La Secretaría General de Pesca Marítima pretende que las embarcaciones, si no pueden aumentar su potencia de acuerdo con las exigencias comunitarias, mejoren sin embargo su habitabilidad así como su seguridad con mayores espacios y más comodidades. En concreto, la política de nuevas construcciones se ha centrado en barcos con menos de 200 TRB. Esta flota va desde la del litoral, artes menores a otras embarcaciones de tamaño medio tipo arrastreros en el Cantábrico o en el Mediterráneo así como a la llamada flota de los "300", aunque en este momento no lleguen a las 200 unidades consecuencia de los procesos de modernización y nuevas construcciones acometidos en los últimos años. La Administración tiene especial interés en modernizar la flota, proceso que se estima tiene aún mucho recorrido. ■

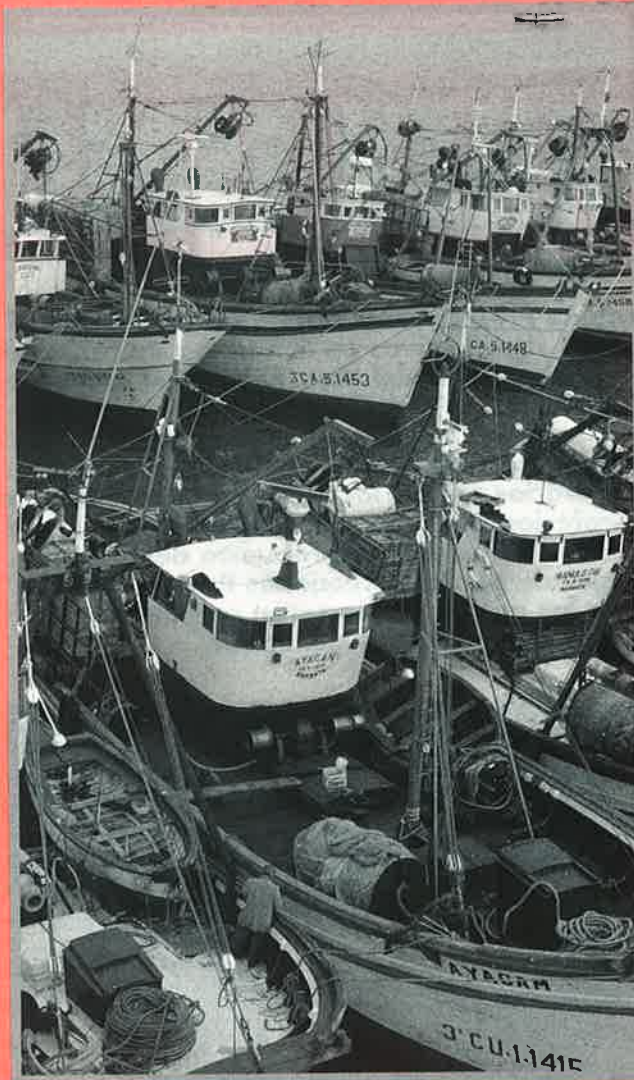
Vidal Maté

LA AGRICULTURA APOYA CON 4.100 MILLONES RETIRADAS DE FLOTA ANDALUZA

LA Administración central del Estado, según fuentes del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, ha puesto a disposición de la comunidad autónoma de Andalucía un total de 4.100 millones de pesetas para la concesión de ayudas a los barcos que hayan solicitado voluntariamente su baja para la actividad pesquera.

Esta medida de apoyo se aplica exclusivamente para las embarcaciones que se hallaran faenando en el caladero de Marruecos en base a las condiciones exigidas en el actual acuerdo suscrito en noviembre de 1995 y que tiene una duración de cuatro años. Como se sabe, según las condiciones de este acuerdo, la flota española que opera en esas aguas debe proceder a un ajuste progresivo del número de los barcos que faenan en cada modalidad. Las ayudas de la Administración se pretenden destinar a esa flota que tiene que dejar esas aguas y se quiere además que las ayudas se adelanten al problema dando la posibilidad al armador para adoptar una medida antes incluso de que se le obligue a dejar esas aguas. El Ministerio tiene entre sus objetivos ir adecuando progresivamente la flota a las posibilidades actuales y futuras de los acuerdos con Marruecos.

Según los datos manejados por la Administración, el



número de barcos que se pueden beneficiar de estas ayudas se eleva a 61 unidades. El coste total de la operación se sitúa en 2.870 millones de pesetas que se pagarán con cargo a los fondos del IFOP y otros 1.230 millones de pesetas que aporta la Secretaría General de Pesca Marítima.

Al pasado mes de enero, desde la Administración central, según los datos manejados por Agricultura, ya se habían transferido 2.468 millones de pesetas para hacer frente a los desguaces que ya se hubieran realizado. Las cantidades restantes se remitirán a medida que la comunidad autónoma vaya justificando los gastos de los recursos transferidos.

Andalucía es probablemente la comunidad autónoma con una mayor dependencia de los caladeros de otros países para su flota que sufre además la amenaza permanente de los recortes de posibilidades de pesca en los caladeros de Marruecos. Aunque una parte de su flota puede operar en aguas lejanas, una gran mayoría de la misma no tiene dimensiones para abandonar ese caladero tradicional. Las limitaciones que año tras año impone Marruecos en cuanto al número de barcos hacen inevitable el desguace de las unidades más viejas. ■

- **La medida afecta solamente para los barcos que se hallen faenando en el caladero de Marruecos.**
- **El desguace sería de 61 barcos y el coste corre a cargo del IFOP (70%) y del 30% por la Secretaría General de Pesca Marítima.**

V.M.

Las modificaciones afectarán a los trabajadores del Grupo

PRÓXIMOS CAMBIOS EN LAS C

DEL RÉGIMEN ESPECIAL DEL M

Con la aprobación de la Ley de Presupuestos Generales del Estado, el Parlamento ha incluido cambios significativos en el sistema de cotización al Régimen Especial de los Trabajadores del Mar (REM) en el sector de bajura. Tres son las modificaciones, introducidas mediante enmienda presentada por el Grupo Nacionalista Vasco en el Senado, que afectan a los trabajadores del Grupo II: las cotizaciones se fijarán por bases promediadas en vez de por salarios reales, las bases se aplicarán a las contingencias comunes y profesionales y no sólo a estas últimas, y se determinarán mediante Orden Ministerial, a propuesta del Instituto Social de la Marina, en lugar de por las Direcciones Provinciales de Trabajo. Para la fijación de las nuevas bases serán consultadas las organizaciones representativas del sector.

HASTA la modificación introducida en los Presupuestos Generales del Estado, los trabajadores incluidos en el grupo II (barcos de 10 a 150 TRB) del REM cotizaban por salarios reales percibidos, la cotización era de aplicación para las contingencias profesionales y se determinaba por las direcciones Provinciales de Trabajo.

La Comisión Ejecutiva Central del Instituto Social de la Marina, en su reunión del pasado 28 de enero, fue informada de las modificaciones introducidas en el apartado 6, del artículo 89 de la Ley 65/1997 de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1998, en el que se regula la cotización al Régimen Especial de los Trabajadores del Mar. Dichas modificaciones fueron incorporadas durante la tramitación parlamentaria en el Senado, mediante enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Nacionalista Vasco, y responden a una reinvin-



dicación que las Cofradías de Pescadores venían reiterando prácticamente desde el año 1989. A partir de aquél año se

modificó el sistema de cotización de este grupo, que afecta al grueso del sector de bajura, que pasó a cotizar por salarios rea-

les. La propuesta de las Cofradías, a la que se oponían frontalmente las centrales sindicales, había sido tratada también en el Consejo General del ISM durante el último año.

En la reunión de la Comisión Ejecutiva del ISM de finales de enero, las organizaciones que la integran tuvieron oportunidad de pronunciarse sobre la reforma. CC.OO. lamentó que no se hubiera podido lograr un acuerdo en el seno del propio órgano Colegiado, que recogiera no sólo las propuestas de las Cofradías sino también la del resto de los agentes sociales.

El representante de las cofradías contestó que la fórmula empleada para modificar el sistema de cotización era tan válida como cualquier otra, al venir refrendada por el Parlamento mediante norma con rango legal.

La Unión General de Trabajadores, que no asistió a la sesión informativa de la comisión Ejecutiva, remitió a la revista MAR un comunicado crítico hacia el nuevo sistema de cotización.

El Consejo General del ISM está integrado por representantes de la Administración, de la CEOE y de las organizaciones profesionales y sociales, entre otras, la Cofradías de Pescadores y los sindicatos CC.OO. y UGT.

El director general del ISM, Rafael Mateos, informó sobre los cambios introducidos y señaló que las propuestas relativas

COTIZACIONES

AR



a las bases de cotización para el Grupo III (barcos de 0 a 10 TRB), que no han sido modificadas, habían sido presentadas ya al Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales para su publicación.

En lo que hace referencia al Grupo II el Instituto Social de la Marina, en cumplimiento del mandato contenido en el Artículo 89 de la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 1998, ha efectuado ya una convocatoria a los Directores Provinciales —teniendo en cuenta que la determinación de las bases debe efectuarse por provin-

Las bases de cotización se determinarán mediante Orden Ministerial, a propuesta del Instituto Social de la Marina, previa consulta al sector.

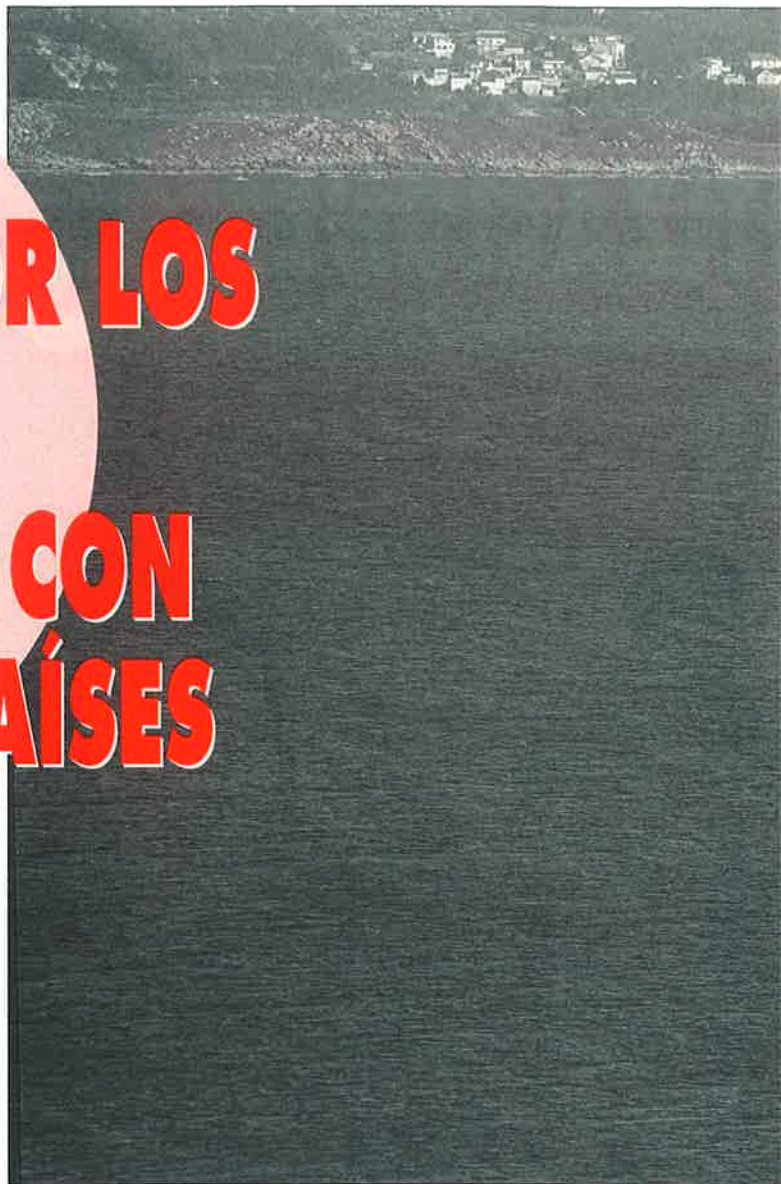
ciales, modalidades de pesca y categorías provinciales— a fin de sentar criterios uniformes en cuanto al procedimiento que debe seguirse hasta la formulación de la propuesta definitiva. Tal y como prevé la norma, las Direcciones Provinciales iniciarán inmediatamente las consultas con las organizaciones representativas del sector, que en última instancia habrán de ser debatidas en el seno de las Comisiones Ejecutivas Provinciales. El ISM se dispone a llevar a cabo el mandato legal en el menor plazo de tiempo posible. No obstante, el propio Artículo 89 de la Ley de Presupuestos establece que en tanto no se publique la correspondiente Orden Ministerial se mantendrá en vigor la actual normativa. ■

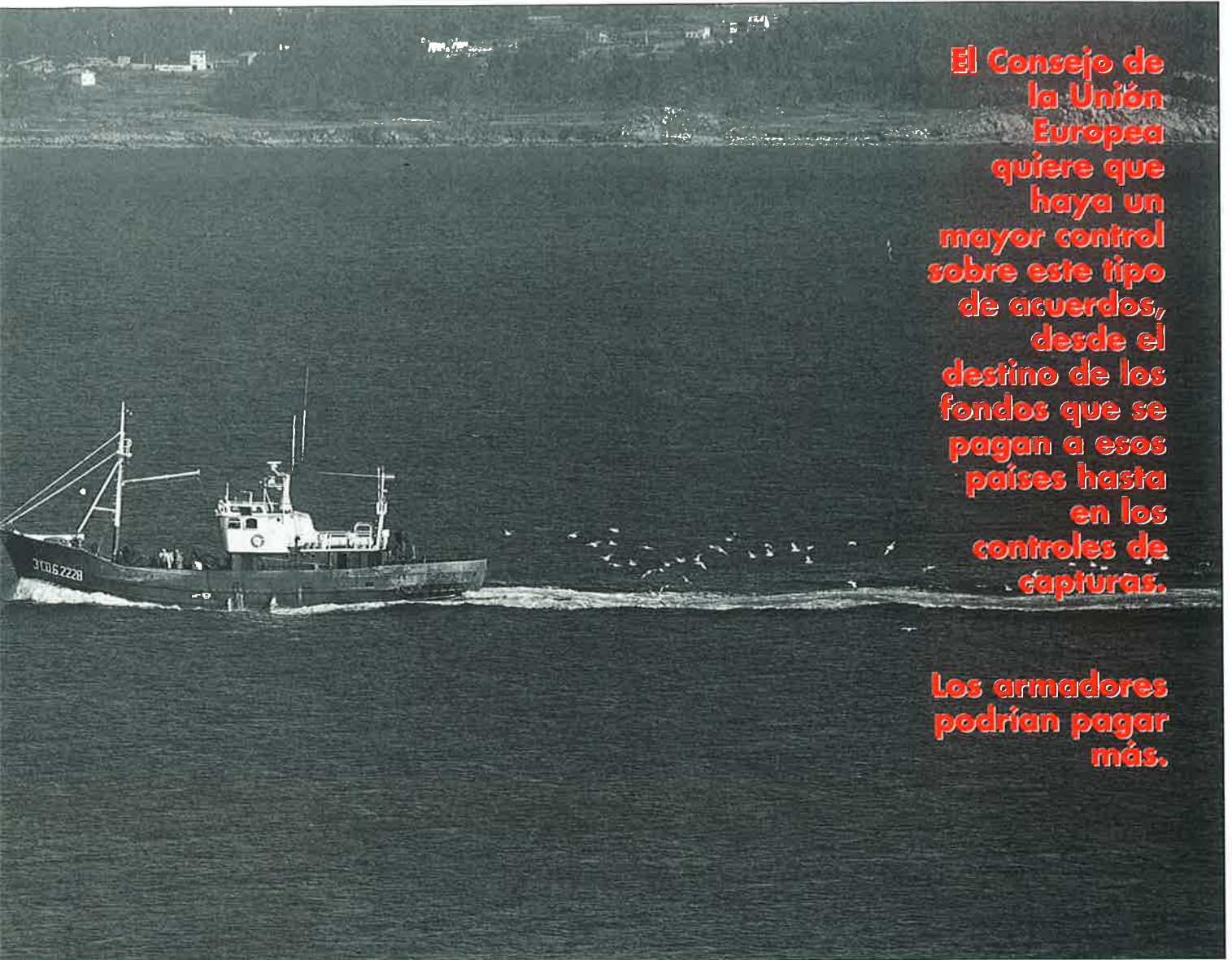
M. V.

Antes del 30 de junio deberá elaborar la Comisión de la UE un informe sobre sus costes y beneficios

BRUSELAS APUESTA POR LOS ACUERDOS PESQUEROS CON TERCEROS PAÍSES

La Unión Europea mantendrá en el futuro la política de acuerdos pesqueros con terceros países por considerar se trata de una posibilidad importante para el sostenimiento de la actividad de las flotas comunitarias. El Consejo de la Unión Europea asumió recientemente los beneficios que este tipo de compromisos suponen para las flotas comunitarias en unas conclusiones que fueron posteriormente remitidas a la Comisión. Sin embargo, a pesar de estar de acuerdo con el interés de este tipo de compromisos, se insta a la Comisión para que antes del 30 de junio de este año presente un análisis completo sobre costes y beneficios de este tipo de acuerdos con el fin de racionalizar los mismos en el futuro y tratar de hacer más eficaces los mismos. Bruselas es partidaria de que con el coste de estos acuerdos se avance a la hora de racionalizar la actividad de la pesca en esos países, que se enmarquen esos fondos en la política comunitaria para contribución a su desarrollo y se quiere saber también cuales son las capturas reales de esos barcos.





El Consejo de la Unión Europea quiere que haya un mayor control sobre este tipo de acuerdos, desde el destino de los fondos que se pagan a esos países hasta en los controles de capturas.

Los armadores podrían pagar más.



PARA España, la política de acuerdos con terceros países ha sido una necesidad desde hace ya algunas décadas consecuencia de varios factores: agotamiento de los caladeros nacionales, la no existencia de las especies más demandadas en esas aguas y una elevada demanda de pescado junto a una flota alta con dificultades para operar en el caladero nacional.

Consecuencia de todo ello, España ha sido un país volcado antes que ningún otro en el marco comunitario a llevar a cabo una política de acuerdos con terceros países

con el fin de dar salida a la flota y, a la vez, lograr importantes capturas para atender la demanda interior. Tras el ingreso de España en la Unión Europea, Bruselas ha mantenido esta misma filosofía de la que se beneficia especialmente la flota española y, en menor medida otras como Portugal, Italia o los países del norte.

Actualmente hay en vigor más de una veintena de acuerdos con terceros países. En el caso de España, sobre una flota de 18.000 unidades, más de 16.000 se hallan operando en el caladero nacional. En aguas comunitarias lo hacen unos 850 barcos y otra cifra similar, unas 880 unidades lo

hacen en terceros países o en aguas internacionales. Esta flota aunque reducida por el número de unidades tiene unas tripulaciones de unas 14.000 personas sobre un total de 71.000 personas embarcadas. Su potencial, sin embargo es muy superior al suponer prácticamente el 50% de la capacidad de la flota y una parte mayoritaria en las capturas. Sin los acuerdos con terceros países, la flota española en especial se vería colapsada, tanto en los grandes barcos de altura que faenan en muchos casos bajo fórmulas de sociedades mixtas o asociaciones temporales, como la flota de bajura o la que depende en buena medida de las aguas de Marruecos.

BRUSELAS APUESTA POR LOS ACUERDOS PESQUEROS CON TERCEROS PAÍSES

Apoyo del Consejo

La Unión Europea no ha cuestionado nunca en los últimos años la importancia de los acuerdos con terceros países y, en consecuencia, existe pleno apoyo en Bruselas al mantenimiento de los mismos. Sin embargo, medios comunitarios pretenden que los mismos tengan una mayor eficacia ante el elevado coste que suponen para las arcas comunitarias.

Dentro de esta filosofía, el Consejo de la Unión Europea remitió en su día una serie de conclusiones a la Comisión en las cuales reitera su compromiso para el futuro de los acuerdos pesqueros internacionales como una parte más de la Política Pesquera Común. No obstante este posicionamiento, el Consejo señala la posibilidad de introducir modificaciones en el marco de esas negociaciones teniendo en cuenta dos datos. El primero, la evolución de las políticas de pesca en el mundo, el desarrollo de la pesca responsable, etc... y, en segundo lugar, la propia situación presupuestaria de la Unión Europea. El Consejo es partidario de la continuidad de esas negociaciones si bien puntualiza la necesidad de que los mismos se celebren atendiendo a su rentabilidad y que sean coherentes con las cuestiones básicas de la Política Pesquera Común así como con otras políticas de la Unión Europea.

A partir de esos datos, desde el Consejo se invitó a la Comisión de la Unión Europea a que hiciera un estudio



antes del próximo 30 de junio sobre costes y beneficios de estos compromisos considerando también otros efectos en el seno de las relaciones políticas de la Unión Europea más difícilmente cuantificables. A la espera de los datos de ese informe, el Consejo planteó a la Comisión una serie de cuestiones de cara a lograr los objetivos perseguidos con los acuerdos.

En primer lugar se pregunta a la Comisión en qué medida se puede lograr una mayor flexibilidad en la aplicación de los acuerdos pesqueros. Entre otras cosas se pide que se analicen puntos como el ajuste de las oportunidades de pesca a los niveles de explotación de cada población; la posibilidad de ajustes en las compensaciones financieras cuando las oportunidades de pesca reales no coincidan con las contempladas en los acuerdos; la posibilidad de transferencia de posibili-

dades de pesca de un Estado a otro Estado miembro en caso de infrautilización sin perjuicio del principio de estabilidad relativa; el papel de los comités mixtos a la hora de lograr una mayor flexibilidad de los acuerdos.

El Consejo reclama de la Comisión sugerencias para lograr una mejor información sobre las actividades de las flotas comunitarias pesqueras que operan en terceros países en materia de control de capturas e inspección de sus actividades, sin menoscabar las competencias de cada Estado.

Desde el Consejo se lanza la posibilidad de que los acuerdos pesqueros con terceros países, tengan un papel mayor en materias de investigación científica destinada a mejorar la información sobre caladeros y recursos.

Se insta a la Comisión pa-

ra que estudie con los Estados miembros la posibilidad de determinar contrapartidas financieras en relación con los acuerdos pesqueros a la luz de las realidades económicas y comerciales, así como de mejorar los parámetros de medida de las posibilidades de pesca.

Finalmente se plantea un análisis para ver hasta qué punto y con qué medios, los armadores que se benefician de los acuerdos con terceros países en política pesquera, podrían compartir más con la UE los costes financieros.

Por parte del Consejo se reconoce la importancia de los actuales acuerdos de primera y segunda generación a la vez que se invita a la Comisión a que haya una mayor coherencia entre las ayudas más importantes disponibles para el desarrollo de las sociedades mixtas y los fondos para el IFOP.



Para el Consejo, los fondos pagados vía los acuerdos de pesca a terceros países deberían ser un instrumento fundamental para desarrollar el sector pesquero de ese Estado. Desde esta perspectiva, el Consejo invita a la Comisión de la Unión Europea a que se ponga el máximo empeño en convencer a esos terceros países para que una parte significativa de las ayudas financieras se dediquen al fomento del desarrollo sostenible del sector de la pesca. En la misma línea, objetivo del Consejo es que cada día haya una mayor relación entre los acuerdos pesqueros y las compensaciones financieras que se pagan por esta vía, con otras ayudas que llegan desde otras instancias comunitarias para lograr una mayor coordinación y una eficacia fuera de toda duda.

Con la mirada puesta en el día a día, desde el Consejo se insta a la Comisión para



que, antes de la conclusión de cada acuerdo, se presente un análisis a fondo de sus resultados así como sobre los parámetros que se deberían contemplar en cada nuevo compromiso. Entre otras

cuestiones, el Consejo estima que, en ese análisis, se deberían aportar datos sobre:

- El estado de las poblaciones en cada caladero a la vista de la necesidad de ga-

rantizar una pesca responsable.

- Una valoración de las solicitudes de pesca que tenga cada Estado miembro así como sobre las posibilidades de aprovechamiento de cada flota. Se quiere saber también cuales fueron los aprovechamientos que hubo en el acuerdo anterior.
- Se reclama para el futuro una valoración presupuestaria del nuevo compromiso. En la misma línea, el Consejo quiere un desglose de ese presupuesto entre la Unión Europea y los armadores.
- Para el Consejo es importante que los acuerdos pesqueros se hallen en la misma línea que las exigencias de la Política Pesquera Común, con la política de cooperación y con las demás políticas comunitarias.
- El Consejo quiere saber cuáles son las expectativas del país tercero de que se trate.
- El Consejo tiene interés en saber cuál es la contribución de cada nuevo acuerdo al abastecimiento de pescado comunitario.
- Finalmente se quiere saber cuál es la repercusión de cada acuerdo al empleo, especialmente en las zonas más afectadas comunitarias que tienen mayor dependencia de la pesca.

En resumen, se puede decir que, desde el Consejo de la Unión Europea se apoya por el mantenimiento de esta política de acuerdos pesqueros con terceros países, a la vez que se pide un mayor control e información sobre los mismos y, sobre todo, que se deja la puerta un poco más abierta a la posibilidad de que los armadores contribuyan en mayor medida a su financiación. ■

Vidal Maté

Aumenta el número de atuneros

NUEVO ACUERDO PESQUERO ENTRE LA UNIÓN EUROPEA Y GUINEA CONAKRY

España se beneficiará substancialmente de las posibilidades de acceso a los recursos pesqueros en aguas de la República de Guinea tras la firma de un nuevo acuerdo entre el país africano y la Unión Europea cuya vigencia se extiende hasta el año 2000. Las mejoras afectan especialmente a la flota atunera.

EL protocolo entró en vigor el 1 de enero de este año y contempla la actividad pesquera de 74 em-

barcaciones de la Unión Europea hasta el 31 de diciembre de 1999. Aunque el 40% de los barcos que faenan en caladeros guineanos son españoles, en sus aguas operan también barcos franceses y, en menor número, portugueses, griegos e italianos.

El nuevo acuerdo mejora las posibilidades de pesca de la flota atunera. De los 28 atuneros congeladores previstos en el protocolo anterior, la mayoría con pabellón francés, se ha pasado a 33 y los atuneros cañeros casi doblan su número, pasando de siete a 13. El mayor incremento será para los palangreros de superficie que pasan de los siete actuales a 28. La flota comunitaria de arrastre y cefalopodera podrá beneficiarse, además, de una cuota de 4.000 toneladas brutas anuales y de otras 1.000 toneladas brutas los barcos gamberos.

La tasa de capturas accesorias en la pesca artesanal se ha reducido en el nuevo acuerdo, con el objetivo de garantizar una mejor conservación de los recursos. Asimismo se establece que cada barco comunita-

rio deberá llevar a bordo un observador de Guinea encargado de vigilar la actividad de pesca y de reunir datos estadísticos

sobre las operaciones realizadas por el barco. Los armadores comunitarios estarán obligados a emplear marineros guineanos para contribuir a su formación profesional.

La República de Guinea recibirá en concepto de compensación financiera 6,5 millones de écus (unos 1.060 millones de pesetas) durante el período de vigencia del acuerdo, aportación que mejora también considerablemente las condiciones del anterior protocolo, que fijaba en 4 millones de écus la aportación económica de la UE. También han aumentado los cánones que los armadores deberán pagar por las licencias.

El acuerdo entre la UE y Guinea Conakry es el primero que se firma con un país ACP (África, Caribe o Pacífico) después de que el Consejo de Ministros de Pesca aprobara las directrices a seguir en los acuerdos de pesca con países terceros en la línea de promover una actividad de pesca duradera. ■

M. Varona



PRORROGADOS LOS CONVENIOS PARA LA FINANCIACIÓN DEL SECTOR PESQUERO

LOS préstamos concedidos en este tipo de convenios son a corto plazo (entre nueve meses o un año, según los casos) y disfrutan de una bonificación de tres puntos sobre el tipo de interés pactado en cada una de las pólizas. Para este año el tipo de interés máximo se ha fijado en el 6% anual, revisable en función del MIBOR. En los convenios suscritos en 1997 el tipo de interés máximo anual fue del 7%. Se calcula que a lo largo de 1998 el volumen de préstamos incluidos en esta línea alcanzará los 7.000 millones de pesetas. El año anterior se concedieron 5.700 millones. El FROM ha suscrito convenios de este tipo con 16 entidades financieras de crédito, entre las que se incluyen la Confederación Española de Cajas de Ahorro, Argentaria y las Cajas Rurales.

Siete son las líneas de crédito incluidas en estos conve-

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a través del Fondo de Regulación y Organización del Mercado de los Productos de la Pesca (FROM) está prorrogando los convenios suscritos durante 1997 con diversas entidades financieras para la instrumentación de líneas de financiación a los productos pesqueros.

nios: para la comercialización de productos pesqueros congelados; la prefinanciación de ventas de productos con destino a la industria transformadora; la retirada de productos pesqueros frescos sujetos a regulación de precios comunitarios; la prefinanciación de ventas de productos mediante contratos con el sector distribuidor; la actividad pesquera y acuicultura; las ayudas pendientes de recepción por la realización de inversiones estructurales; y para el apoyo de la flota que faena al amparo de los convenios de pesca en-

tre la Unión Europea y terceros países.

Esta última línea de crédito resulta de especial interés como consecuencia del paro biológico de la flota de arrastre que faena en Marruecos. Los armadores pueden beneficiarse de créditos de hasta cinco millones de pesetas para los buques menores de 100 Toneladas de Registro Bruto y de dos millones de pesetas para los mayores de 100 TRB.

En el caso de las ayudas para la realización de inversio-

nes estructurales, se trata de créditos puente previstos para proporcionar liquidez en el período comprendido entre la solicitud de ayuda para la inversión con fines estructurales y la concesión de la misma.

Por otra parte, el MAPA y la Confederación Española de Cajas de Ahorro suscribieron el pasado mes de julio 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. En este caso, el convenio contempla 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. ■

M. Varona



Continúa el Proceso de Racionalización de la actividad pesquera de la "Flota de los 300"

LA ADMINISTRACIÓN REGULA EL INTERCAMBIO DE DERECHOS DE PESCA

Los barcos de la flota española que faena dentro de los límites geográficos de la Comisión de Pesca del Atlántico Nordeste (NEAF) podrán transferir sus derechos de pesca total o parcialmente entre empresas o entre buques de la misma empresa cuando de la

transferencia no se derive perjuicio para terceros y siempre que el barco cuyos derechos se transfieran disponga de al menos doscientos diez días de actividad y el buque receptor no supere los trescientos quince días de actividad pesquera al año.

LA Administración pesquera ha regulado, mediante Real Decreto 1915/1997 de 19 de diciembre (BOE nº 14 de 16 de enero), la posibilidad de intercambio de derechos de pesca entre las empresas pesqueras con buques incluidos en el censo de flotas de altura y gran altura y buques palanqueros mayores de 100 Tone-

ladas de Registro Bruto (TRB) que operan en el caladero NEAF, en área del *Gran Sol*, más conocida como la *flota de los 300*. Dicha posibilidad quedó establecida mediante Ley 23/1997 de 15 de julio con el propósito de racionalizar la actividad de los buques que no hubieran podido acumular los derechos de acceso necesarios para mante-

ner una actividad pesquera suficiente en el caladero Neaf, entre otras razones, porque hasta la aprobación de la ley, el sistema vigente impedía la transmisión de derechos de acceso de manera independiente de los buques a los que estaban asignados.

El Real Decreto 1915/1997 establece que los derechos de

acceso reconocidos a cada barco sólo podrán ser transferidos total o parcialmente entre empresas propietarias de buques incluidos en el censo Neaf o reasignados entre los buques propiedad de una misma empresa, así como que la transferencia de derechos de una o varias zonas comprenderán conjunta e inseparablemente los kilovatios de esfuerzo pro-



porcionales que corresponden a cada buque en cada una de las zonas de que se trate. En todo caso, para que pueda realizarse la transferencia, el barco cuyos derechos se transfieran deberá disponer después de la transmisión de al menos 210 días de actividad pesquera al año, considerando todas las zonas, excepto en el caso de los buques que causen baja en

el censo. En el caso del barco receptor, con la transmisión de derechos no podrá superar los 313 días de actividad pesquera al año, considerando todas las zonas. Como norma general, la transferencia no podrá perjudicar a terceros.

Las empresas propietarias de buques que paralicen su actividad o causen baja en el

censo, podrán solicitar en el plazo de cuatro meses desde la entrada en vigor del Real Decreto (17 de enero de 1998) la acumulación de derechos de acceso en otros buques de su propiedad, referida únicamente a los derechos de acceso. A partir de ese momento, las acumulaciones de derechos de acceso serán realizadas conjunta e inseparable-

mente con los kilovatios de esfuerzo.

La actividad de la flota española que faena en los límites geográficos de la Comisión de Pesca del Atlántico Nordeste (NEAF) se reguló inicialmente mediante Orden de 12 de junio de 1983 en la que se establece el censo de buques a los que se reconocen derechos de acceso a cada una de las zonas de pesca, con los días de pesca adjudicados en cada una de las zonas, con el fin de respetar las limitaciones de esfuerzo existentes para los buques de pabellón español previstas en el reglamento comunitario. Nueve años después, una Orden ministerial de 12 de junio de 1992, establecía la posibilidad de que las empresas pudieran acumular los derechos de acceso de los buques desguazados en otros buques del mismo censo, incluso si hubieran percibido primas de desguace, lo que permitió a la llamada *flota de los 300* aproximar en un número de días de pesca disponibles a las necesidades reales de la flota. La ley 23/1997, aprobada por consenso de todos los grupos parlamentarios y apoyada por las asociaciones de Ondárroa, Pasajes, Gijón, Santander, La Coruña y Vigo, respondía a las peticiones del sector pesquero de altura al fresco y suponía un paso más en este proceso de racionalización al permitir el intercambio de derechos, mediante enajenación, cesión o transmisión total o parcial de los mismos, no ya entre barcos de la misma empresa, sino entre las empresas censadas en aquel caladero, con las limitaciones establecidas en el Real Decreto 1915/1997 ahora publicado.

La *flota de los 300* opera en el Gran Sol y está integrada por 205 buques operativos con base en Galicia, Asturias, Cantabria y Euskadi. ■

Mery Varona

Los trabajadores no han solicitado ayudas

LOS SINDICATOS PIDEN QUE SE FACILITE LA TRAMITACIÓN DE LAS MEDIDAS SOCIO-ECONÓMICAS

Dos años después de su entrada en vigor, las medidas socioeconómicas de apoyo a los trabajadores afectados por el ajuste estructural de la flota pesquera, previstas en el Reglamento comunitario, permanecen prácticamente inéditas. La Administración alienta a los trabajadores a que acudan a esta línea de ayudas. Los sindicatos, que batallaron largamente por su creación, argumentan que los trabajadores se pierden en la maraña burocrática y reclaman más información institucional y que se facilite la tramitación de los proyectos.

Las medidas socioeconómicas de apoyo a los trabajadores del sector pesquero se introdujeron a finales de 1995, previa modificación del Reglamento CE 3699/93 por el que se definen los criterios y condiciones de las intervenciones comunitarias con finalidad estructural en el sector de la pesca, la acuicultura y la transformación y comercialización de sus productos. La nueva normativa, Reglamento CE 2719/95 del Consejo, prevé la posibilidad de jubilaciones anticipadas a partir de los 55 años y la concesión de primas individuales para los pescadores afectados por el ajuste de la flota que no hayan cumplido los 55 años. El coste de la aplicación de dichas medidas sería cofinanciado entre la Administración española y la Unión Europea, cuya aportación será del 75% en los expedientes correspondientes a las zonas desfavorecidas (Objetivo 1) y del 50% en el resto de zonas. En el momento de la modificación del Reglamento, largamente reivindicado por los sindicatos, se estimaba que las ayudas podrían beneficiar a unos 10.000 trabajadores y supondrían un gasto total en torno a los 15.000 millones de pesetas. El Plan Financiero para la aplicación de medidas socioeconómicas del programa comunitario estableció unas previsiones de 31,63 Mecus (unos 5.300 millones de pesetas) para las regiones Objetivo 1 y 5,74 Mecus (alrededor de 950 millones de pesetas) para el resto de las regiones.

La transcripción del Reglamento comunitario a la normativa española se plasmó en el Real Decreto 312/1996 de 23 de febrero en el que se remite a las Comunidades Autónomas la tramitación, resolución y pago de las ayudas. Para acceder a éstas se exige que el beneficiario esté enrolado y en alta en el buque afectado por ajuste estructural, desde el momento de la petición de la ayuda por esta causa por el armador del buque, hasta el momento de la notificación al mismo

armador de la concesión de la ayuda. En cuanto a su tramitación, se señala que los trabajadores podrán iniciar los expedientes una vez finalizada la relación laboral con la empresa armadora y notificada al armador la resolución de concesión de la prima por paralización del buque o de ayuda al proyecto de sociedad mixta.

Utilidad de las medidas

El hecho incuestionable, y el único en que todas las instancias están de acuerdo, es que, siendo España uno de los países que mayor esfuerzo ha hecho en el ajuste estructural de la flota pesquera, los trabajadores afectados por dicho ajuste no se están beneficiando de las ayudas previstas en el Programa Operativo del Instrumento Financiero para la Ordenación de la Pesca (IFOP), ayudas de las que sí se benefician países como Dinamarca, Francia o Italia.

El porcentaje de aplicación de las previsiones establecidas en el programa comunitario, referidas al capítulo destinado a medidas socioeconómicas, es del 0,6%, cuando el porcentaje de aplicación del conjunto de líneas de actuación ronda o supera el 60%. A diciembre de 1997, en las regiones Objetivo 1 se estaban tramitando únicamente nueve expedientes para la concesión de primas individuales, con un coste total previsto de poco más de cuatro millones de pesetas. En el mismo tiempo, habían sido tramitados 531 expedientes de ayudas económicas en concepto de retirada de barcos por desguace o exportación, para la creación de sociedades mixtas o de asociaciones temporales de empresas, con un coste final estimado de más de 43 millones de pesetas. A primeros de febrero de 1998, en el ámbito correspondiente a regiones fuera de Objetivo 1 se tramitaban 19 expedientes, tres por jubilación anticipada y 16 de primas individuales, con un coste total de menos de 35 millones de pesetas. En



la misma fecha, el número de expedientes por retirada de barcos y creación de empresas era de 176, con un coste superior a los 11 mil millones de pesetas.

En el ámbito de la Administración se insiste en la utilidad de tales medidas y se alienta a los trabajadores a que acudan a esta línea de ayudas. Los sindicatos coin-

ciden en su utilidad pero difieren en su diagnóstico. Para Comisiones Obreras su existencia no es suficientemente conocida por falta de publicidad institucional, a lo que habría que añadir la complejidad burocrática de la tramitación. *"Este es un programa que llegó después de un parto con dolor, pero se han puesto pocos medios para que la criatura salga ade-*

lante", declaraba a MAR Jesús Cuesta, responsable de Acción sindical de Fetcomar (CC.OO). En opinión de Cuesta, la Administración debería, en primer lugar, mejorar la publicidad institucional sobre las medidas socioeconómicas, eliminar las trabas administrativas y agilizar la tramitación de los expedientes para acortar los plazos para acceder a las ayudas, y modificar el Real Decreto en el que se desarrollan dichas medidas, de manera que se tomara como referente base de los excedentes el puerto en vez del buque, como sucede ahora. Jesús Cuesta insiste en que las medidas socioeconómicas han ido contra corriente. *"Los sindicatos ya denunciamos en su momento el comportamiento de los armadores y de las cofradías por su oposición a detraer para este capítulo presupuesto de los fondos del IFOP que ellos reclaman para otras medidas estructurales"*.

Para UGT las dificultades se encuentran en el propio Real Decreto. *"La Administración quiso eliminar cualquier posibilidad de picaresca en el aprovechamiento de esas ayudas y el resultado fueron unas condiciones muy cerradas"*, explica Manuel Souto, responsable de Pesca en UGT. *"La consecuencia es que los trabajadores no acceden a las ayudas porque no hay posibilidad de que lleguen a sus destinatarios"*, asegura. *"A eso hay que añadir la complejidad administrativa, porque los expedientes se tramitan a través de las Comunidades Autónomas, pero las jubilaciones dependen del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, y luego las Comunidades Autónomas no tienen mecanismos para conceder las ayudas que se solicitan"*, concluye Souto, quien estima que para desbloquear la situación es necesario hacer más flexibles y menos complicadas las condiciones para la aplicación de las medidas socioeconómicas. ■

Mery Varona

El Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales inicia el diálogo con agentes sociales y Comunidades Autónomas

EN MARCHA

EL PLAN DE EMPLEO QUE ESPAÑA PRESENTARÁ EN LA UE

El Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Javier Arenas, ha comenzado a trabajar muy en firme en el Plan Nacional de Acción para el Empleo, que tiene previsto presentar antes del próximo 1 de mayo a Bruselas para ser aprobado posteriormente en el Consejo Europeo de Cardiff, que se celebrará en junio y con el que se pondrá fin a la presidencia comunitaria del Reino

Unido. Es deseo del titular del Departamento de Trabajo que este Plan de Empleo cuente con el mayor de los consensos posibles y para ello inició en el pasado mes de enero una serie de consultas tanto con los agentes sociales como con los máximos responsables de las Comunidades Autónomas que se han prolongado durante todo el mes de febrero.

EL Plan de Empleo, según el Ministro de Trabajo y tal y como se acordó en la cumbre extraordinaria sobre el empleo que se celebró en Luxemburgo a finales del pasado año, pretende convertir las políticas pasivas (ayudas a los parados) en políticas activas (estímulos al empleo). Su punto de partida es que "la mejor política de empleo es la que consigue que el buen comportamiento de la economía se transforme en creación de puestos de trabajo" y tiene como ejes mejorar la formación para los jóvenes y parados de larga duración, aumentar la capacidad de las Pymes para generar empleo, estimular la contratación a tiempo parcial, limitar las horas extraordinarias y acabar con la discriminación laboral de mujeres y discapacitados.

Plan consensuado

Con el fin de que este Plan de Empleo cuente con el mayor consenso posible, el Ministro de Trabajo ha iniciado una serie de contactos con representantes sociales y primeras autoridades de las Comunidades Autónomas que comenza-

ron el pasado mes de enero y se han prolongado durante este segundo mes del año. Se trata de acudir a la cumbre comunitaria de Cardiff con una propuesta que, recogiendo las directrices de la reunión de Luxemburgo, esté también avalada por los empresarios, sindicatos y, especialmente, por las Comunidades Autónomas, ya que las políticas de fomento de empleo se encuentran transferidas y las políticas activas de empleo lo van a estar en breve y, por tanto, es lógico que las Autonomías conozcan las líneas del Plan de Empleo y tengan propuestas que aportar al mismo.

Tras reunirse en primera instancia con los máximos dirigentes de las organizaciones sindicales UGT y CCOO, Cándido Méndez y Antonio Gutiérrez y de las organizaciones empresariales CEOE y CEPYME, el Ministro de Trabajo presidió la Conferencia Sectorial de Asuntos Laborales, integrada por los Consejeros de Trabajo de todas las Comunidades Autónomas, en la que se examinaron las iniciativas y posibles medidas en desarrollo de la cumbre extraordinaria sobre el empleo celebrada en Lu-



xemburgo y que son las que conformarán el Plan Nacional de Acción para el Empleo.

Esta reunión ha sido importante, ya que la Conferencia Sectorial de Asuntos Laborales, que se constituyó en julio de 1996 a instancias del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, es un órgano cuyo objetivo es conseguir la máxima coherencia en la aplicación de

políticas de ámbito laboral entre la Administración del Estado y las Comunidades Autónomas y que, sin duda, será ahora de gran utilidad como vehículo de diálogo para conseguir el mayor acuerdo posible en torno al Plan de empleo. Aprovechando que esta reunión se celebró en Tenerife, el Ministro de Trabajo inició también sus reuniones con los máximos responsables de las Comunidades



Autónomas y lo hizo con el de Canarias. Pocos días después se trasladaría a Galicia donde se entrevistó con Manuel Fraga y durante el mes de febrero se ha reunido con los presidentes de Murcia, Valencia, Cataluña, Castilla-La Mancha, Baleares, Andalucía y la Federación Española de Municipios que pre-

side la alcaldesa de Valencia, Rita Barberá. Según Javier Arenas *"Con el Plan de Empleo el Gobierno no busca una mera operación política, sino un instrumento eficaz para luchar contra el paro"*.

Diretrizes del Plan de Empleo

El índice temático del Plan está siendo elaborado conjuntamente entre los responsables de Trabajo, Presidencia, Economía, Educación y Exteriores y en el transcurso del diálogo que se mantiene con las distintas fuerzas sociales y políticas se irá concretando, siendo la fecha límite de cierre la segunda quincena del mes de abril. No obstante, el Plan estará basado en los compromisos y directrices acordados en la Cumbre de Luxemburgo y que giran en torno a cuatro ejes básicos: mejorar la capacidad de inserción profesional, desarrollar el espíritu empresarial, fomentar capacidad de adaptación de trabajadores y empresas y reforzar la igualdad de oportunidades.

Con respecto al primer objetivo las directrices aprobadas para 1998 y que se tendrán en

cuenta para elaborar el Plan de Empleo figuran la de **combatir el desempleo juvenil y prevenir el desempleo de larga duración**. Para corregir éstos, los Estados Miembros tienen que elaborar planes preventivos centrados en la capacidad de inserción profesional, basándose en la determinación precoz de las necesidades individualidades en un plazo no superior a cinco años, aunque se puede ampliar en los estados que tengan una tasa de desempleo particularmente elevada. Otra de las directrices es la de **sustituir medidas pasivas por medidas activas**, revisando los sistemas de prestaciones y de formación de modo que fomenten activamente la capacidad de inserción profesional e inciten a los desempleados a buscar y aceptar un puesto de trabajo o formación.

En el apartado Desarrollar el Espíritu de la Empresa las directrices que hay que tener en cuenta son la de facilitar la creación y gestión de empresas a través de una **normativa clara, estable y fiable**, mejorando las condiciones para el desarrollo de los mercados de capitales de riesgo. En este sentido las facilidades que

ofrece el Banco Europeo de Inversiones conjugadas con los esfuerzos de los Estados miembros permitirán facilitar y simplificar las cargas administrativas y fiscales que recaen sobre las PYMES. Otra línea a tener en cuenta es la de **fomentar el trabajo por cuenta propia** para lo cual será preciso que en el Plan de Empleo se intenten reducir los obstáculos existentes sobre todo en los aspectos fiscales y de seguridad social.

El tercer eje sobre el que se encarrilará el Plan de Empleo es el de **fomentar la capacidad de adaptación de los trabajadores y de las empresas**. A este efecto los interlocutores sociales deberán llegar a acuerdos para modernizar la organización del trabajo incluidas las fórmulas flexibles del mismo con el fin de aumentar la productividad y competitividad de las empresas. Dichos acuerdos podrán versar sobre el **cómputo anual, reducción del tiempo de trabajo y de las horas extraordinarias, fomento del empleo a tiempo parcial y formación permanente**.

Por último en lo referente a **reforzar la política de igualdad de oportunidades** se recomienda que los estados miembros se esfuercen por reducir la desigualdad entre las tasas de desempleo de hombres y mujeres para lo cual se deberá apoyar activamente el aumento de empleo de las mujeres y se combatirá la infrapresentación de la mujer en ciertos sectores de actividad y profesiones y su excesiva representación en otros.

Especial relevancia se da en las directrices al papel a desempeñar en el logro de los Planes de Empleo, ya que se recomienda que se fortalezca el diálogo social y se pide a los interlocutores que participen en todas las etapas de este proceso, aportando su contribución al desarrollo de estas directrices. ■

Concha Hernández Carazo

La experiencia de Huelva

SECTOR PESQUERO Y FORMACIÓN PROFESIONAL

La búsqueda de una salida laboral o por ser un requisito legal indispensable para embarcar, son las principales razones que aducen los participantes en los "cursos de competencia marinera" para su realización. El presente trabajo trata de ofrecer el perfil del estudiante del nivel de "marineros", primer y más simple escalón de las enseñanzas marítimo y náutico pesqueras. Para ello, sus autores se centran en un cuestionario suministrado a la totalidad de los alumnos que se matricularon para obtener dicha titulación durante los dos últimos años en la Escuela de Formación Profesional marítimo-pesquera de Huelva.

POCOS tramos del sistema educativo concentran sobre sí la atención de los investigadores sociales como lo hacen las enseñanzas supuestamente profesionales, o sea, la *Formación Profesional*. Criticada desde múltiples frentes, la F.P. constituía y constituye en la actualidad el único puente de enseñanza reglada entre las aulas y el mundo del trabajo para todos aquellos alumnos que buscan una integración más o menos rápida en el mismo. Sabemos, por otra parte, que la reforma que introdujo la Ley General de Educación en 1970 sentó un precedente en cuanto a la devaluación y desarticulación de la enseñanza profesional, al establecer una clara doble vía donde los alumnos peor preparados o que habían obtenido peores resultados durante el período obligatorio de escolarización caían en el "saco roto" de la formación profesional, frente a aquellos -supuestamente los mejor preparados- que conti-

nuaban sus estudios a través del bachillerato.

No vamos a entrar aquí en una revisión de las razones o motivos por los que así se hizo, dado que el tema escapa por completo a nuestras limitaciones de tiempo y espacio y además se aleja de nuestro objetivo principal. Sirva esto, sin embargo, para recalcar que las afirmaciones que vamos a verter aquí se enmarcan en el contexto de una nueva reforma, la de la L.O.G.S.E., uno de cuyos objetivos manifiestos es precisamente la reconstrucción

del sistema de enseñanza profesional y su conexión, mediante una vinculación real con las empresas, con el empleo. En este sentido, las enseñanzas relacionadas con la actividad pesquera, divididas como ya sabemos en la *formación marítimo-pesquera* (dependiente del Ministerio de Educación y Ciencia) y la *formación náutico-pesquera* (dependiente del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación), son objetivo, como las otras, de un intento de cambio que no es irrelevante pues supone una reestructuración profunda de una enseñanza



injustamente olvidada. Ahora bien, ¿puede sustraerse la enseñanza a la dinámica propia de un sector en franca regresión? Este interrogante, por la complejidad que alberga, deberá ser desvelado en otro momento.

Finalmente señalar que el objetivo del presente artículo es el de ofrecer una pequeña visión ilustrativa del que podría ser el perfil del estudiante del nivel de "marineros", primer y más simple escalón de las enseñanzas marítimo y náutico pesqueras, a través de un estudio de carácter exploratorio realizado en base a un cuestionario suministrado a la totalidad de los alumnos que se matricularon en dicha titulación durante los dos últimos años en la Escuela de Formación Profesional Marítimo-pesquera de Huelva.

El perfil del marinero

Como ya se ha indicado, la metodología utilizada para obtener



los datos siguientes consistió en la administración de un pequeño cuestionario a cada uno de los alumnos matriculados en cursos de "marineros" durante los últimos dos años en la escuela antes mencionada, de tal forma que fueran los propios sujetos los que nos informasen de ciertas características básicas como el lugar de procedencia, el nivel de estudios, su experiencia laboral, etc... Por otra parte, probablemente, es útil indicar que para poder embarcarse es necesaria la realización de uno de estos cursos, denominados de *competencia marinera*, que provee de un certificado que permite enrolarse como tripulante en una embarcación. En realidad, el diseño de estos cursos no responde tanto a la formación como a la necesidad de cubrir un requisito legal que pretende dotar al aspirante a tripulante de unas normas básicas de seguridad en un oficio especialmente arriesgado.

Los alumnos de competencia marinera de la Escuela de Formación Profesional Marítimo-pesquera de Huelva proceden en su mayor parte, del litoral onubense (el 37%), así como de Huelva capital (33,7%). No deja de ser significativo, sin embargo, que haya también muchos procedentes de otras provincias españolas (casi un 9% del total), así como extranjeros, categoría que comprende casi en su totalidad a estudiantes cuyo origen se sitúa en el continente africano, y más en concreto, Marruecos y otros países del continente vecino, que aprovechan la proximidad geográfica y los convenios de colaboración cultural y laboral para fijar su residencia en España (un 7,6%). A la hora de elegir un lugar para residir a lo largo del curso, como parece lógico, los alumnos que viven en los pueblos cercanos a Huelva capital no suelen desplazarse y cambiar de residencia (todos ellos representan aproximadamente un 50% del total), frente al 44% que reside en Huelva y el 5,4% de alumnos que prefiere situar su residencia en otras provincias andaluzas.

Una de las características que

rápida llama nuestra atención es el hecho de que la media de edad de estos alumnos es muy alta, así como que representa una serie de valores extremos realmente significativos, de forma que en un mismo aula pueden coincidir alumnos de menos de 17 ó 18 años con otros alumnos que ya han superado generosamente los cuarenta. Una distribución como ésta, por otra parte, da cuenta de la diversidad de caminos y motivaciones que conducen a la titulación de competencia marinera, como veremos en breve. La media de edad de los cursos se sitúa ligeramente por encima de los 23 años, muy elevada como ya hemos indicado antes;

una situación así puede ser un indicador de los múltiples desajustes académicos y laborales que conducen a este tipo de titulaciones, a las que se accede en muchas ocasiones tras largas experiencias de fracaso escolar en diversas instituciones educativas. La mayoría de los alumnos, de hecho, han superado ya los 22 años (52,2%). La tesis de la azarosa trayectoria escolar como una de las vías de acceso a estos estudios parece confirmarse cuando conocemos, por ejemplo, que más de un tercio de los alumnos no han llega-

do a obtener siquiera el graduado escolar (un 35,2% del total).

También parece claro, a juzgar por los datos obtenidos, que la gran mayoría de estas personas llegan a los cursos de competencia marinera tras una experiencia laboral previa muy significativa, y no es arriesgado pensar que la consecución del curso está enfocada hacia la continuidad en esa u otra experiencia laboral. El porcentaje de alumnos matriculados con experiencia laboral previa supera el 80% del total (concretamente un 82,6%). Esto marca claramente las diferencias con respecto a otros es-

El porcentaje de alumnos matriculados con experiencia laboral previa supera el 80 por ciento. Esto marca una diferencia clara con respecto a otros estudios de formación profesional, donde lo usual es lo contrario.

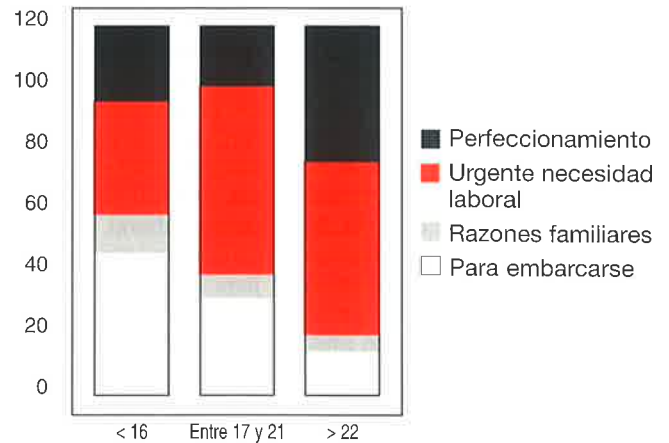
tudios de Formación Profesional e incluso con el propio bachillerato, donde lo usual es lo contrario. Ahora bien, cabe preguntarse en qué rama de actividad han desarrollado dicha experiencia. La distribución es la siguiente: la mayor parte afirman haber trabajado antes en actividades relacionadas con la propia pesca así como la agricultura (con un peso del 14% sobre el total), aunque también es importante el grupo de los que han trabajado en el sector industrial y como autónomos -fontaneros, carpinteros etc...- (aproximadamente un 29%). Por otra parte, dentro del sector servicios, la hostelería y los diversos oficios que comprende también acaparan buena parte de esa experiencia laboral en una zona eminentemente turística como es el litoral onubense (21%). Otras actividades también arrojan porcentajes significativos, como es el caso de la construcción, con casi un 10% sobre el total de alumnos.

La F.P. como vía de embarque

Cuando estudiamos los motivos que llevan a estas personas a matricularse en los cursos de competencia marinera salen a la luz varias cuestiones: En primer lugar, el que el curso sea antes que nada un requisito legal para embarcarse; en segundo lugar, que este requisito legal no es interpretado de la misma manera por los más maduros que por los grupos de edad más jóvenes. Una clara minoría aduce motivos familiares (tan sólo un 3,3%), mientras que una buena parte responde simple y llanamente que *hacen el curso por que lo necesitan como requisito para embarcarse* (29,3%). Frente a estas dos categorías tenemos una que es claramente dominante: la mayoría de los alumnos se matriculan por una urgente necesidad de encontrar trabajo (41,3% del total).

Como vemos, por tanto, estos cursos reciben normalmente una doble interpretación por parte de sus protagonistas: Por un lado, como requisito ineludible para hacer-

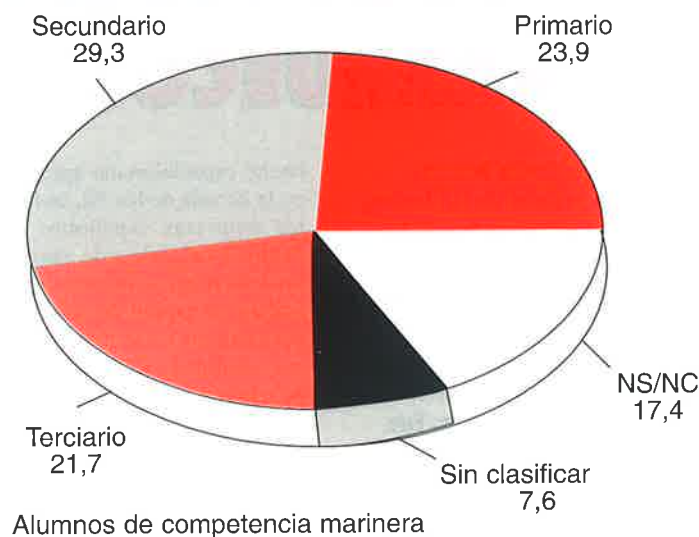
Razones por la que se matriculan (%) por grupos de edad



Alumnos de competencia marinera



Experiencia laboral por sectores de actividad (%)



se a la mar (independientemente de cuáles sean las razones que empujan a tomar esta decisión); y, por otro, como improvisada tabla de salvación para todos aquellos que tienen una urgente necesidad laboral y quieren satisfacerla acudiendo al embarque. Esta doble percepción, sin embargo, guarda relación con un factor como es la edad. Por lo general, los mayores se refieren a la necesidad de encontrar un trabajo lo antes posible, mientras que en los jóvenes esta tendencia es mucho menos acentuada. Del total de personas que contestaron "urgente necesidad laboral" como motivo de hacer el curso, más de la mitad (un 54,1%) son mayores de 22 años, frente al poco más del 13% de menores de 16. Contrariamente, un 47,4% de los menores de 16 afirman hacer el curso "para embarcarse", frente al 20% de mayores de 22 años. Por último, también son los mayores los que aducen, en mayor medida, el perfeccionamiento y la ampliación de conocimientos como motivo de hacer el curso (el 71,4% de los que escogieron dicha categoría superaban los 22 años). Diversidad de motivos, por tanto, y diversidad de criterios para cada grupo de edad.

Comentar, ya para finalizar, que la relación familiar con el oficio es importante, pero quizás menos

acentuada de lo que cabría esperar intuitivamente. A la pregunta de si tenían algún familiar que trabajase en la pesca, un 55% aproximadamente contestó afirmativamente, siendo los padres (con un 40,6%) y los hermanos (un 10,9%) los familiares citados con más frecuencia por estos sujetos.

Para concluir, por tanto, parece que el perfil del alumno de los cursos de competencia marinera no es demasiado halagüeño: un sujeto provisto de una baja cualificación, en lo que se refiere a su paso por el sistema educativo, con una edad que ronda los 22 ó 23 años, y que ha realizado actividades esporádicas en el mundo la

La relación familiar con el oficio es importante, como refleja el hecho de que un 55 por ciento de los participantes en estos cursos tenía algún familiar que trabajase en la pesca.

bora relacionadas, normalmente, con sectores en regresión y de baja cualificación y estabilidad en el empleo, sobre todo industria, hostelería y sector primario (principalmente agricultura y pesca). Dicho sujeto, por otra parte, acude a los cursos buscando una urgente salida laboral (sobre todo a medida que aumenta su edad) o como requisito legal para embarcarse, teniendo muchos de ellos antecedentes familiares en el mundo de la pesca.

Como vemos, en un sector como el pesquero, donde la transformación está en marcha y el cambio se nos antoja radical, será difícil encontrar un lugar para este tipo de recursos humanos que con mucha frecuencia acude a la mar como tabla de salvación, ignorando quizás que han elegido un camino que tiende a convertirse en demasiado tortuoso como para llevarles al destino que ansían. ■

Iván RODRIGUEZ PASCUAL
(sociólogo)
José Antonio RODRIGUEZ RODRIGUEZ
(geógrafo)

FIRMADO EL NUEVO PROTOCOLO ENTRE ESPAÑA Y MARRUECOS

ESTE nuevo Protocolo afecta a los trabajadores españoles que prestan sus servicios en empresas mixtas bajo jurisdicción marroquí, con pabellón de ese país pero que siguen manteniendo su residencia en España. En el Convenio actualmente vigente se señala en su artículo 6, párrafo 1º inciso e) que "La tripulación de un buque abanderado en una Parte Contratante se regirá por las disposiciones legales de dicha Parte. Las personas que en un puerto de una Parte Contratante sean empleadas en buque abanderado en la otra Parte en trabajos de carga y descarga, reparaciones o en la inspección de dichos trabajos se regirán por las disposiciones legales de la Parte Contratante a cuyo territorio pertenece el puerto". Ahora con el nuevo Protocolo se amplía su contenido con una nueva cláusula que queda redactada de la siguiente forma: "Los trabajadores marroquíes o españoles que ejerzan una actividad a bordo de un buque que enarbole pabellón de una de las Partes Contratantes quedarán sometidos a la legislación de dicha Parte. Los trabajadores marroquíes o españoles que ejerzan una actividad por cuenta ajena a bordo de un buque que enarbole el pabellón de un Estado y que sean remunerados por esta actividad por una empresa o una persona que tenga su sede o su domicilio en el territorio del otro Estado, estarán sometidos a la legislación de este último Estado, si residen en su territorio; la empresa o la persona que pague la retribución será considerada como empresario a efectos de la aplicación de dicha legislación. Los trabajadores marroquíes o españoles que en un puerto de una Parte Contratante sean empleados en un buque abanderado en la otra Parte en trabajos de car-

El Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Javier Arenas, acompañado del Director General del Instituto Social de la Marina, Rafael Mateos Carrasco, ha firmado, en Rabat, con su homónimo marroquí. Murad Cherif, un protocolo adicional al Convenio de Seguridad Social, actualmente vigente entre los Reinos de España y Marruecos, que refuerza las relaciones de los dos países en materia de Seguridad Social y mejora sensiblemente la protección social de los trabajadores españoles que faenan en barcos marroquíes, pero que mantienen su residencia en España. Este protocolo fue negociado durante los días 7 a 11 de abril del pasado año en el transcurso de las reuniones que mantuvo la Comisión de Seguimiento del Acuerdo Bilateral de Seguridad Social, suscrito entre ambos países, que tuvieron como sedes el propio Ministerio de Trabajo y el Instituto Social de la Marina.

ga y descarga, reparaciones o en la inspección de dichos trabajos estarán sometidos a la legislación de la Parte Contratante a cuyo territorio pertenece el puerto".

Con este nuevo precepto se culmina la resolución de un problema que afecta a los trabajadores españoles que prestan servicio en las empresas mixtas bajo jurisdicción marroquí -en la actualidad muy numerosas- pero que en razón de lo dispuesto en el Convenio vigente entre los dos países, que data de 1979, al estar la legislación aplicable determinada por el pabellón del buque, quedaban al margen de la Seguridad Social Española.

Importancia del acuerdo

España y Marruecos siempre

han mantenido unas intensas relaciones en materia pesquera y ello determinó en que ya, en el año 1979, el mismo en el que se firmó el Convenio, se suscribiese un Protocolo Adicional orientado a excepcionar el principio de territorialidad en la aplicación de la norma social para aquellos trabajadores que prestaran servicios en empresas conjuntas, ahora mixtas, de pesca que, aunque el pabellón del buque fuera el del otro país, podían seguir encuadradas en su Sistema Nacional de Seguridad Social.

Sin embargo, quedaba por resolver la problemática de los trabajadores españoles que prestaban servicios en empresas marroquíes, pero continuaban manteniendo su residencia en España. Esta situación se ha

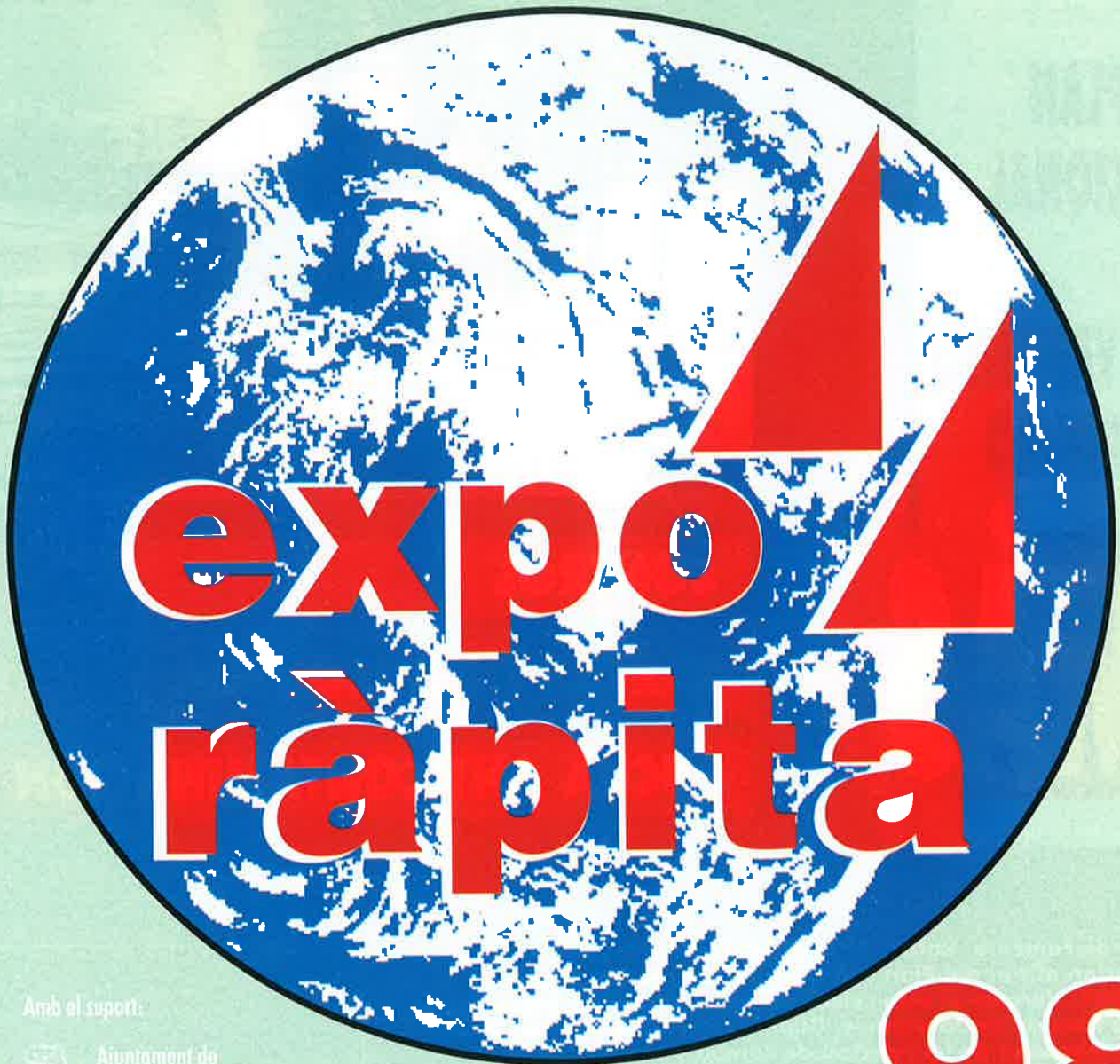
hecho especialmente apreciable en la década de los 90, en la que las empresas españolas, para explotar caladeros de pesca situados en aguas marroquíes, situaban su capital de forma mayoritaria en sociedades de esta nacionalidad, colocando bajo pabellón extranjero los mismos buques que venían operando en España, lo que les permitía acceder a caladeros prohibidos a barcos españoles. Por contra, esto era beneficioso para la pesca de Marruecos, que es de inferior nivel a la española. Desde 1994 la Administración española ha venido trabajando para solucionar este problema que afecta en torno a unos mil trabajadores españoles hasta que ahora ha sido posible culminarlo con la firma de este Protocolo.

Este nuevo acuerdo con Marruecos se enmarca dentro de la política que el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, a través de la Secretaria de Estado de la Seguridad Social y del Instituto Social de la Marina, ha puesto en marcha de cara a ir actualizando los Convenios y Acuerdos Internacionales que, en materia de Seguridad Social, están vigentes con países donde la presencia de la flota pesquera española es importante. En este sentido cabe recordar los recientes convenios firmados con Argentina y Chile y los que están en vías de negociación con otros países como Uruguay y Paraguay para que los trabajadores españoles en empresas mixtas puedan acogerse a la legislación española y que su protección social quede garantizada en un momento en que se vive una progresiva internacionalización del trabajo marítimo y dado el carácter de extraterritorialidad de la actividad llevada a cabo en este medio. ■

Concha Hernández Carazo



X FIRA ESTATAL NÀUTICO PESQUERA



Amb el suport:



Ajuntament de
Sant Carles de la Ràpita



Generalitat de Catalunya
Direcció de Pesca Marítima



Diputació de Tarragona



Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación
Secretaría General de Pesca Marítima



Consell Comarcal



Caixa Tarragona

98

Sant Carles de la Ràpita
DE L'30 DE ABRIL AL 4 DE MAIG

SASEMAR gestionará un esfuerzo presupuestario cuatrienal próximo a los treinta mil millones

EL PLAN NACIONAL DE SALVAMENTO MARÍTIMO

MÁS



CONTROL

TAREAS DE BÚSQUEDA

LUCHA ANTICONTAMINACIÓN

El titular de Fomento, Rafael Arias-Salgado ha presidido la presentación oficial del Plan Nacional de Salvamento Marítimo (1998-2001) durante el acto celebrado en el Centro de Seguridad Marítima Integral de Jovellanos, Gijón, el pasado veinte de enero. Tras la celebración de un ejercicio de campo y simulación de rescate con helicóptero en las instalaciones del referido Centro, el director general de la Marina Mercante, Fernando Casas, expuso las líneas generales del Plan, que va dotado de un presupuesto de 27.669 millones de pesetas y contempla las respuestas españolas a los modernos conceptos de salvamento, seguridad, lucha contra la contaminación, así como el esfuerzo investigador y tecnológico en estas materias.

Este esquema cuatrienal incrementa los centros, unidades de intervención rápida y bases anti-contaminación, plantilla de especialistas y medios de rescate o control marítimo, actualizando las respuestas del Estado español en las zonas de Búsqueda y Rescate de nuestra fachada marítima y entorno.

El Plan complementa y mejora el de 1994-97, que ofreció respuesta a 11.000 emergencias y 15.000 rescates de personas, dirigiendo sus esfuerzos a la consolidación de un esquema exigente de actuaciones sobre una superficie marítima próxima al millón y medio de metros cuadrados.





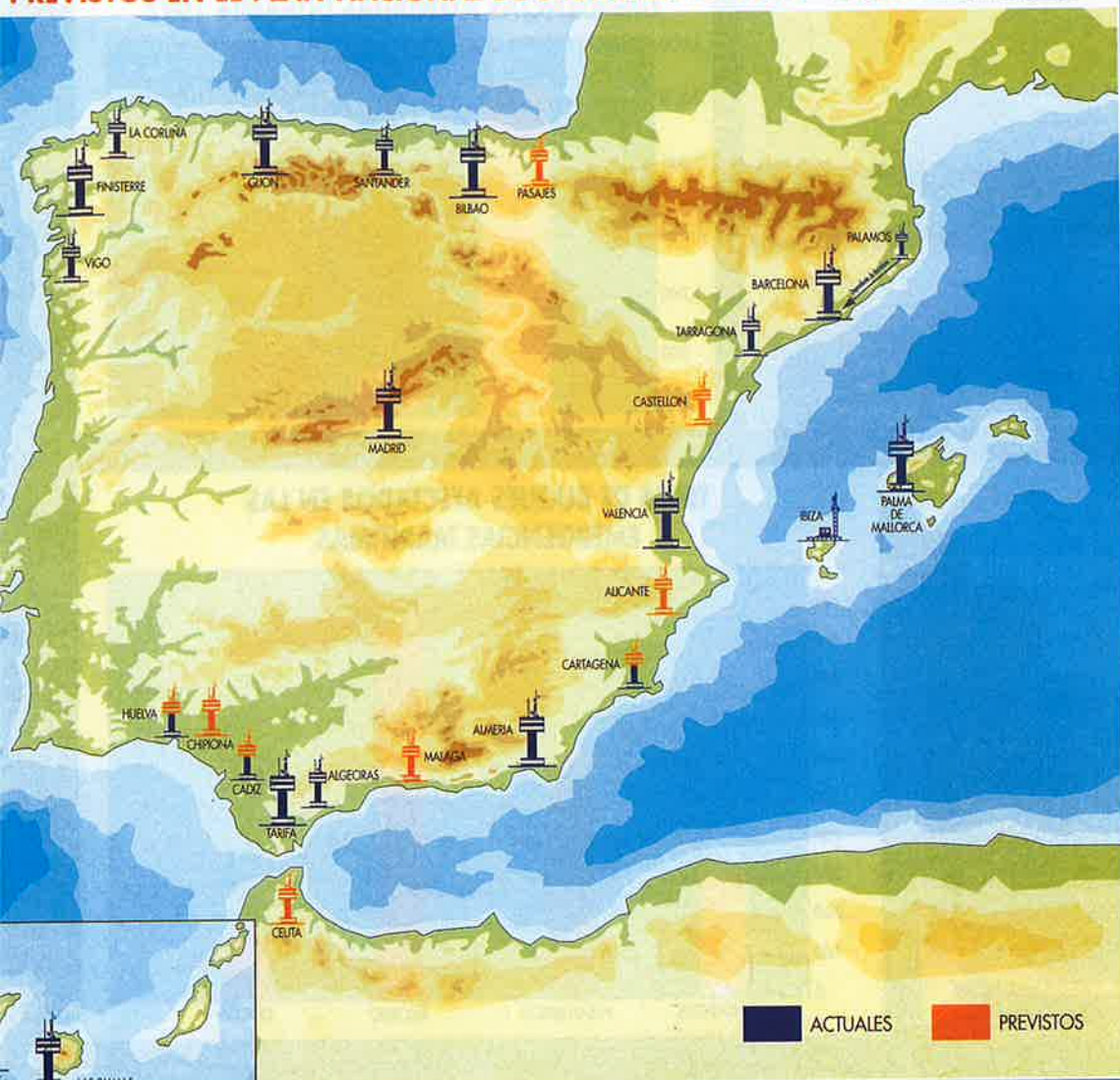
EL esquema general de actuaciones 1998-2001 prosigue la referencia del art. 87 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y establece como líneas de comportamiento "la coordinación de todos los recursos de las Administraciones Públicas, la ampliación y mejora del sistema de control de los tráficos marítimos y la potenciación de los medios de salvamento, lucha contra la contaminación marina y formación constante del personal especialista".

Como subrayó en la presentación del Plan el director general de Marina Mercante, Fernando Casas, "las diferencias del nuevo Plan respecto al vigente durante 1994-97 estriban en una base más firme y en una experiencia, organización y medios más perfeccionados, con lo que se pasa de una fase de implantación de estructuras de carácter básico a otra de consolidación del sistema y mejora de la calidad y despliegue de medios".

El planteamiento ambicioso y la estimable cifra presupuestaria -próxima a los 30.000 millones de pesetas- permitirán incluso "aportar la organización y los medios a otros supuestos y situaciones de crisis no relacionados específicamente y que, por tener lugar en el mar o zona colindante requerirían actuaciones de unidades marítimas especializadas; serían los casos de situaciones de crisis y supuestos de protección civil próximos al litoral, etc".

En el rumbo de la dotación de medios, el Plan compromete la creación de siete nuevos centros de coordinación de salvamento, diez nuevas unidades de intervención rápida, siete nuevas bases y grupos de respuesta especializada y material de lucha contra la contaminación, con presupuesto de más de 4.000 millones de pesetas en equipamiento electrónico, embarcaciones y material auxiliar, con ampliación de plantillas de hasta cien especialistas más. Se mantienen las cinco bases de unidades aéreas y disponibilidad de usos de helicóptero las veinticuatro horas y los trescientos sesenta y cinco días, y, la coordinación con el Servicio de Bús-

PREVISTOS EN EL PLAN NACIONAL DE SALVAMENTO 1998 - 2001 Y ACTUALES



en el Plan anterior ha recomendado un ajuste de capacidades y medios de respuesta a las emergencias, por lo que se refiere a las unidades mayores (buque), al estimarse que la infrecuencia de estos acontecimientos genera situaciones de espera prolongada y, por contraste, necesidades de uso de embarcaciones complementarias -privadas o de otras Administraciones- en el momento crítico.

Así, durante 1997 se introdujo el novedoso concepto de utilizar el exceso de capacidad existente en el puerto, incorporando una unidad en régimen de "disponibilidad" para la actuación puntual, modelo gestor que ofreció satisfactorios resultados, y, que el nuevo Plan asume, definiendo la misma como "obligación de actuar en caso de accidente o siniestro". Y el esquema vigente reserva la "exclusividad" a los buques de sal-

Incrementos de Flota y Disponibilidad

En el aspecto de operativa y medios, el próximo diseño cuatrienal del Plan de Salvamento Marítimo potencia la red de embarcaciones, con mejora cuantitativa de cuatro unidades y establece los contratos de disponibilidad que permitirán el esfuerzo suplementario de otros buques en plena operatividad cuando sean requeridos.

El nuevo esquema de flota queda materializado así:

Unidad	Base	Régimen
«Ibaizabal II»	Bilbao	Disponibilidad
«Alonso de Chaves»	Gijón	Exclusividad
«Sertosa 25»	La Coruña	Disponibilidad
«Ría de Vigo»	Vigo	Exclusividad
«Pau da Luz»	Vigo	Disponibilidad
«Punta Mayor»	Algeciras	Exclusividad
«Remolcanosa V»	Málaga	Exclusividad
«Catalunya»	Cartagena	Exclusividad
«Boluda Fos»	Valencia	Disponibilidad
«Golfo de Rosas»	Barcelona	Disponibilidad
«Cambrils»	Palma de Mallorca	Disponibilidad
«Golfo de Vizcaya»	Las Palmas	Exclusividad
«Punta Salinas»	Tenerife	Exclusividad

SASEMAR-Cruz Roja Modelo organizativo "Exportable"

El Plan de Acción Conjunta, recientemente suscrito por ambas instituciones para 1998, incorpora renovación en embarcaciones, flota de intervención rápida, formación del voluntariado y coordinación de intervenciones por personal profesional, en vistas a conseguir que Cruz Roja Española se integre plenamente en el esquema nacional e internacional de salvamento marítimo.

Los presidentes de SASEMAR y Cruz Roja Española, Fernando Casas y Juan Manuel Suárez firmaron el protocolo que asegura una operativa de 31 embarcaciones, y, la consolidación de un modelo de actuación ya acreditado y "exportable" en vistas a la próxima Reunión de Directores de la Conferencia "European Lifeboat/Rescue Craft Organizations", de la que España será próxima anfitriona.

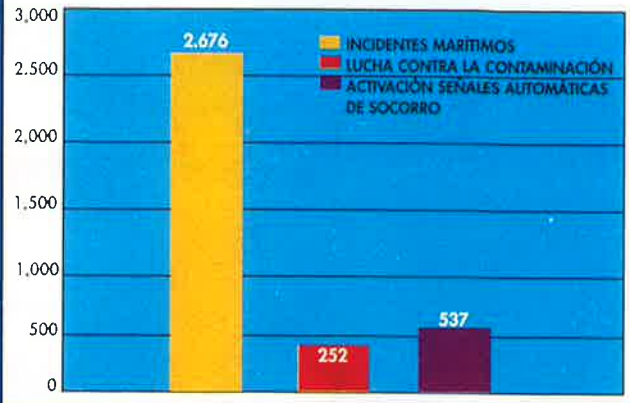
vamento asignados a las coberturas de las correspondientes fachadas marítimas, y, amplía esta dotación, en régimen de "disponibilidad", a otras unidades de asistencia puntual al momento crítico de la emergencia.

Este nuevo modelo hace una proyección de necesidades, en el horizonte del año 2000, estimando que podrían actuar en los despliegues por emergencia un 50% de barcos en régimen de "exclusividad" y otro tanto con carácter de "disponibles", con un margen de variación del 20%. Otro aspecto novedoso será la posibilidad de obtención, por parte del contratista, de un porcentaje del beneficio por los servicios prestados que dé lugar a contraprestación económica o premio, recíprocamente interesante, al generar una transferencia del sistema a la vez que una contención del gasto.

Aunque el sistema asigna bases de las embarcaciones y lanchas de intervención rápida, modifica el mapa preexistente de "bases fijas" por otro de carácter orientativo, que se estima más flexible y útil para obtener los rendimientos máximos. Y, en unidades de intervención rápida, el Plan señala textualmente la



EMERGENCIAS ATENDIDAS DURANTE 1997



ACTUALIZA LOS CONCEPTOS DE EXCLUSIVIDAD Y DISPONIBILIDAD EN BUQUES DE RESCATE Y SE ABRE A LA COLABORACIÓN PRIVADA.

exigencia de "incorporar diez nuevas unidades de características similares a las últimas construcciones -velocidad de 30 nudos, perfil en uve profunda, 300 millas de autonomía, borda baja para rescate de personas, tres tripulantes"- , y, de estas diez nuevas unidades "dos serán de 15 metros de eslora y ocho de 20 metros".

Contención de costes y rebaja de Financiación

Las magnitudes económicas

del nuevo Plan contemplan "una rebaja de la contribución del Estado al mismo, estimada en unos 7.500 millones de pesetas" aún manteniendo los costes de estructura del anterior, lo que se ha conseguido con medidas de racionalización y el ya apuntado cambio de filosofía contractual con el sector privado. Se contempla así mismo el reintegro de una parte importante de las inversiones, ya que por su naturaleza y destino se inscriben como proyectos financiados por los Fondos de Cohesión de la UE.

Por su carácter abierto y multifuncional, el Plan de Salvamento promoverá, igualmente, un gran número de convenios con otras Administraciones y organismos públicos y privados, que disminuirán sensiblemente el coste unitario de sus actuaciones. Será también el caso de las colaboraciones y programas con industrias afectas al riesgo me-

dioambiental y de otros reintegros por servicios, de manera que las aportaciones de capital tenderán a finalizar en el año 2001, quedando -en este punto- sujetas a lo que serían financiaciones por reposición de material.

El Plan ha sido redactado sin contemplar endeudamiento alguno por parte de la Sociedad Estatal de Salvamento (SASEMAR) ni de la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) a pesar de que la Ley 27/92 lo permitiese, por criterios de estricta prudencia presupuestaria.

Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima

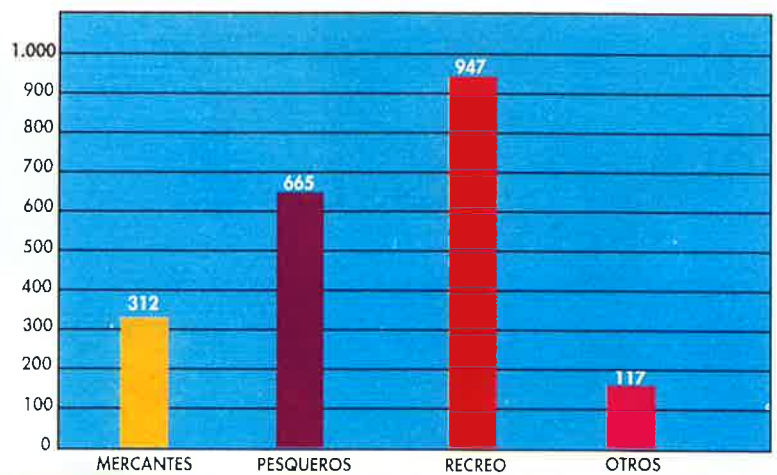
El historial de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) es inseparable de la respuesta espa-

ñola al Convenio de Hamburgo sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo (1979) y la importancia de nuestras costas y archipiélagos en todo lo referido a la seguridad de la vida humana en el mar y la defensa del medio ambiente concernido por la navegación.

Sobre la firma del Convenio de Hamburgo se crea SASEMAR, para una dedicación específica y exclusiva, desde 1993, y actuación en las dos vertientes referidas, con estructura y apoyo logístico estatal, desarrolladas con base en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (24 nov. 92). Esta legislación habilita al gobierno para la elaboración de planes básicos y coordinación de las actuaciones de salvamento, sobre la vigilancia paralela de los tráfico marítimos.

El modelo ha funcionado hasta alcanzar la presente madu-

TIPOS DE BUQUES AFECTADOS EN LAS EMERGENCIAS MARÍTIMAS

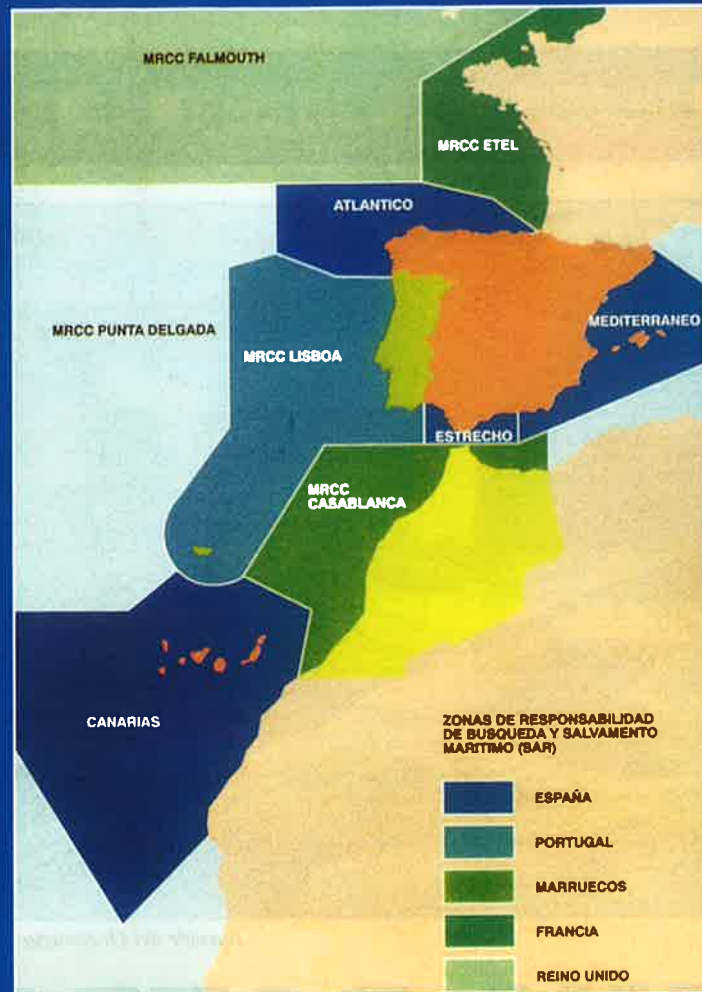


MAPA ZONA SAR

La Organización Marítima Internacional (OMI) tiene asignada a cada país ribereño, zonas marítimas de

rez organizativa, con una creciente dotación de medios y respuesta periodificada en los respectivos Planes de Salvamento, y, tiene su referente más próximo en la futura implantación del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima ("Global Maritime Distress and Safety System" -GMDSS-) que "para España es inaplazable", en frase del ministro de Fomento, Rafael Arias-Salgado.

Para el titular de Fomento, "afortunadamente, en España disponemos ya de una red consolidada de estaciones -bien gestionadas por Telefónica- y, la adaptación de lo ya existente es relativamente sencilla, en materia de comunicaciones, como para cumplir el plazo de adaptación -febrero de 1999- sin que nos falte tampoco el esfuerzo de nuestra flota, que se ha modernizado por respuesta a las en-



responsabilidad en materia de búsqueda y salvamento (zonas SAR). En nuestro caso esta responsabilidad se extiende sobre una superficie que triplica la del territorio nacional.

miendas del Convenio..." Entendiendo que un buen sistema de comunicaciones es decisivo para la eficacia salvamentista, "España ha impulsado también las radiobalizas por satélite y el respondedor de radar, así como el sistema NAVTEX para la emisión de avisos, que ofrecen respuesta a las embarcaciones -pesca y recreo- fuera del Convenio".

Los sucesivos Planes de Salvamento han operado, además, como una revisión incentivadora de flota y medios a su servicio, centros especializados y tecnología, para dar respuesta a los acuerdos con otros países ribereños del Mediterráneo, que España quiere impulsar más estrechamente con los gobiernos de Francia, Marruecos y Argelia. ■

S. de F.

SOCIEDAD ESTATAL DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA



VELAMOS POR SU SEGURIDAD EN LA MAR

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

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

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

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

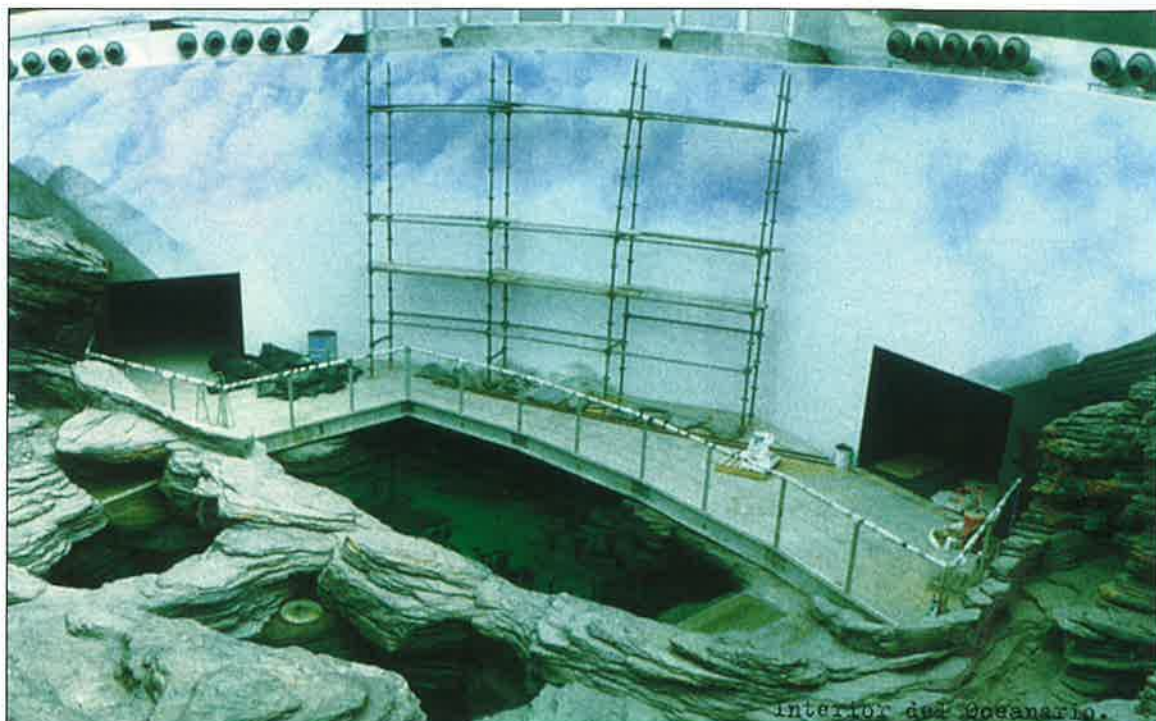
Teléfono de emergencias marítimas 24 horas: 900 202 202



Sociedad Estatal de
Salvamento y Seguridad Marítima



ESPAÑA SE VUELCA EN LA EXPO'98 DE LISBOA



Interior del Oceanario

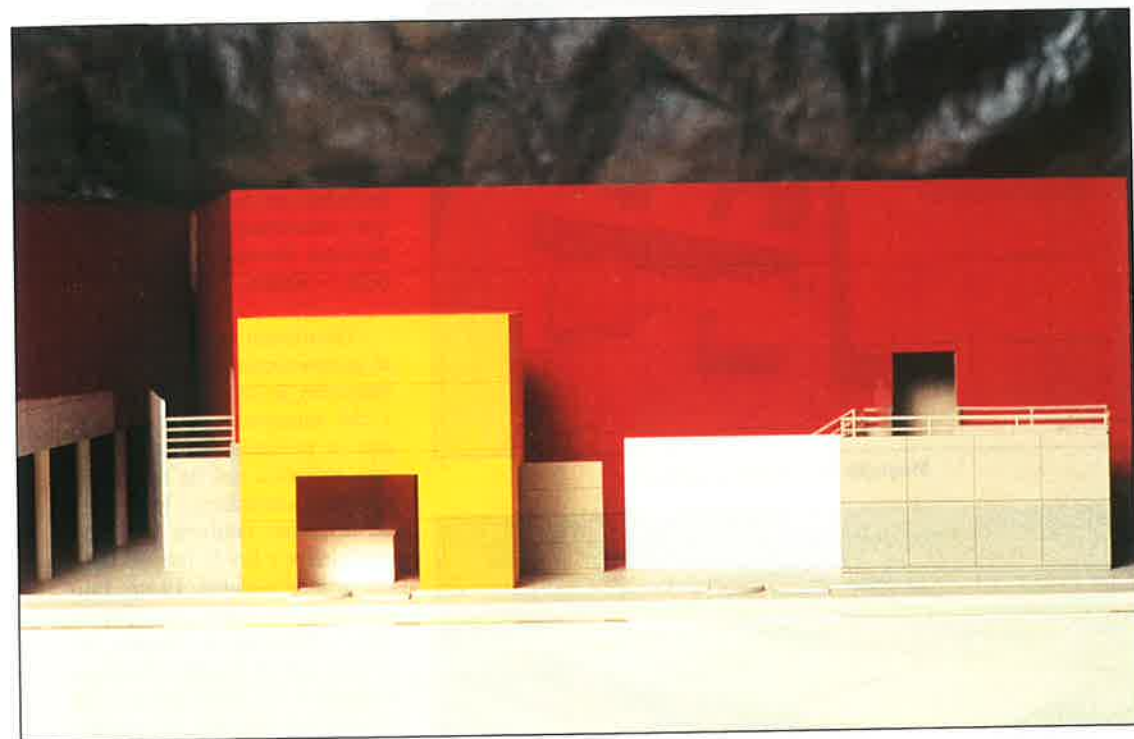
LOS OCÉANOS,

UN PATRIMONIO

Lisboa, definida por los poetas como la ciudad de la nostalgia y la melancolía, se prepara para afrontar el reto de la modernidad y acelera los preparativos de lo que será la última gran Exposición Mundial del siglo XX, dedicada monográficamente a los Océanos como patrimonio de la Humanidad. Entre el 22 de mayo y el 30 de septiembre próximos, Lisboa se convertirá en la capital del mundo. En ella se darán cita 145 países, lo que supone la representación del 91% de la población mundial. España estará presente en este acontecimiento con el pabellón más amplio de todos los participantes. El Gobierno español ha impulsado generosamente la participación institucional porque considera, según ha explicado el Vicepresidente primero del Gobierno, Francisco Alvarez Cascos, que *"se trata de un momento oportuno para reflexionar sobre la vinculación histórica de las dos naciones ibéricas y la relación cada vez más estrecha que protagonizan ambas en el seno de la Unión Europea y en la Comunidad de Estados Iberoamericanos"*.

La Exposición Mundial de Lisboa de 1998 (EXPO'98) se ubicará en casi 400 hectáreas en la zona oriental de Lisboa, junto al río Tajo, y se celebrará entre el 22 de mayo y el 30 de septiembre, teniendo como tema *"Los Océanos, un patrimonio para el futuro"* y como lema *"Ven a zambullirte en el futuro, en Lisboa"*. Después de 500 años del viaje de Vasco de Gama, uno de los grandes navegantes portugueses, a la India, la EXPO'98 va a celebrar el primer encuentro de mundos distantes a través de los mares. Portugal realizará esta evocación con un acontecimiento de características internacionales y abiertas, de cara al futuro del patrimonio marino que, en tantos aspectos, permanece en el ámbito de lo misterioso.

Según explican los organizadores de la EXPO'98, debido a



Maqueta del Pabellón Español

pantes. Esta zona la pone a disposición de los países, de forma gratuita, a fin de que concentren sus esfuerzos monetarios en el interior y contenidos de sus pabellones sin tener que construirse un edificio propio. Por último, la EXPO se completa con el Parque de la Realidad Virtual, que propone un viaje a "Oceanía" que representa las ruinas de una ciudad perdida en el fondo del mar, habitada antaño por extrañas criaturas y con los Jardines del Agua, espacio lúdico y de ocio en el que estará situado un teatro.

Uno de los pabellones que más expectación está creando es el **Pabellón de los Océanos**, que se pretende sea una de las principales referencias de la EXPO'98. El emblemático edi-

O PARA EL FUTURO

Durante 120 días, Lisboa se convertirá en un foro mundial de reflexión sobre el futuro de los Océanos y su conservación.

la creciente e intensiva explotación de los recursos marinos, se torna urgente evitar la amenaza de una destrucción acelerada del formidable potencial de vida y recursos que representa este medio, lo que resulta decisivo para el equilibrio ecológico global. Por eso el discurso de la Exposición, que pretende configurar un nuevo modo de reflexión a partir de una base científica y ética sobre las perspectivas del futuro, se desarrollará en cada uno de los siguientes temas: Conocimiento de los mares, recursos de los Océanos; los Océanos y el equilibrio del planeta; los océanos del ocio y Los Océanos, fuente de inspiración artística.

Con ello es el objetivo de la Expo de Lisboa valorizar los bienes físicos y culturales ofrecidos por los Océanos, llamando la atención para su conservación y a la responsabilidad frente a las futuras generaciones y siempre abordando la cuestión desde las vertientes científica, ecológica, lúdica y artística.

La Exposición Mundial de Lisboa debe ser el primer paso decisivo en el sentido de atraer a toda la comunidad internacional hacia un proyecto de reflexión común sobre los Océanos y a ello deberá contribuir el hecho de que estemos en el Año Internacional de los Océanos. Preci-

samente fue una iniciativa de Portugal ante la Comisión Oceanográfica Intergubernamental la propuesta de celebrar esta efemérides haciéndola coincidir con la Exposición de Lisboa y que la UNESCO aprobó de buen grado. Es la primera vez que se celebra una exposición de estas dimensiones con el mismo tema del año internacional, lo que servirá para que Lisboa sea el punto culminante de una amplia sensibilización de la opinión pública internacional para la preservación y gestión integrada de los océanos.

Los Pabellones del Mar

La EXPO de Lisboa tendrá cinco pabellones: el de Portugal, el del Conocimiento de los mares, de los Océanos, del Futuro y de la Utopía. Asimismo, contará con el Área de Internacional, en la que se albergarán las representaciones de los países partici-

ficio, diseñado por el arquitecto norteamericano, Peter Chermayeff, está rodeado de agua y evoca un navío imaginario, en cuyo interior se encuentran recreados algunos de los hábitats marinos de nuestro planeta. Se han escogido aquellos entornos que por su belleza natural y diversidad de flora y fauna pueden resultar más atractivos: el Océano Antártico con sus paisajes helados y poblaciones de pingüinos y tiburones-tigre; un arrecife de coral del Índico; las costas rocosas del Océano Pacífico y la Costa de Azores en el Atlántico.

En el centro del edificio de dos pisos está el tanque de agua de mayor dimensión, ya que es el equivalente a cuatro piscinas olímpicas, en el que se representa la globalidad de los océanos. En su conjunto, estas cinco zonas representan un océano único, el Océano Global, que estará

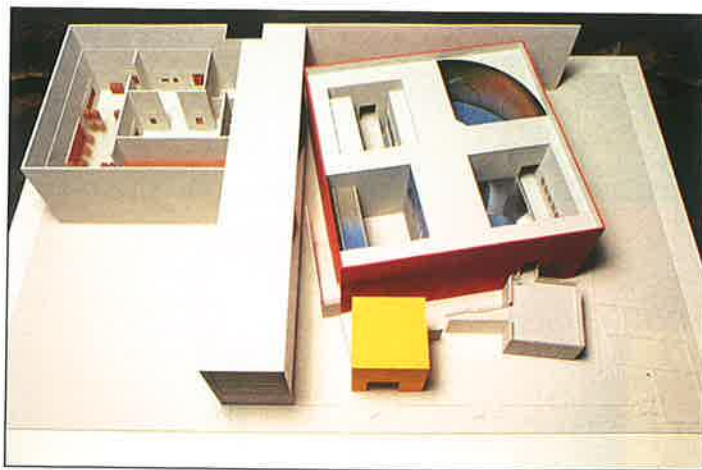


habitado por unos 15.000 ejemplares de 200 especies diferentes, convirtiéndose en el Océano mayor de Europa.

El **Pabellón de Portugal** será otra de las referencias de esta gran exposición, ya que introduce la temática de los Océanos desde un enfoque histórico-cultural que integra la diversidad y la convergencia de culturas. El **Pabellón del Conocimiento de los Mares**, mostrará cual fue, a lo largo de la historia, el proceso de conocimiento, descubrimiento y progresiva apropiación del Océano por parte del hombre. A través de los 5.314 metros cuadrados diseñados por el arquitecto portugués Carrillo da Graça, los visitantes podrán conocer cómo el hombre aprendió a navegar por el mar, a definir sus contornos, a explorarlos y a aventurarse en sus profundidades. Todo ello por medio de técnicas expositivas que combinarán la didáctica, el humor y el espectáculo.

El objetivo principal del **Pabellón del Futuro** consiste en modificar la percepción y el comportamiento que el visitante medio tiene de y para con el Océano, demostrando que la conservación de éste es una responsabilidad común y destacando la importancia que las ciencias y la tecnología marina desempeñan en el proceso de conocimiento del Océano. A través de un "viaje", desde el inicio de los tiempos hasta el futuro, por la relación del hombre con los mares, el visitante recorrerá la "Sala del Atlas", el espectáculo multimedia 3D sobre "El Océano amenazado", "El Observatorio del Océano", "Un paseo por el Azul Profundo" y "Rumbo al futuro".

Por último, el **Pabellón de la Utopía** presentará al mar como un espacio de la imaginación y de la fantasía, creado y recreado por los artistas de toda la historia o por los pueblos de todos los continentes que en él sitúan sus mitos, sus leyendas y sus esperanzas hechas utopías. En los diez cuadros que compo-



Maqueta del Pabellón español



Área internacional donde estará ubicado el Pabellón de España

Al inicio del Siglo XXI, el Pabellón de España pretende conjugar los elementos artísticos con una espectacular demostración de avances tecnológicos.

nen el espectáculo del pabellón se asistirá al día que nacieron los Océanos, a las grandes conquistas, al mito de la Atlántida, etc. Será un pabellón para el sueño y los sueños del hombre, ya que cada hombre ha soñado su propia representación del Océano.

Un Proyecto de Futuro

Con esta EXPO'98, Portugal no sólo pretende dar a conocer al mundo su papel decisivo en los descubrimientos y constituir un foro en el que se evalúen los conocimientos actuales sobre los océanos para contribuir a la preservación del equilibrio ecológico y hacer posible que los océanos vuelvan a ser considerados un espacio de ocio e inspiración artística, sino que

pretende que el acontecimiento sea un proyecto regenerador y de reconversión urbana. Desde que Lisboa fuera designada sede de la última Exposición del Siglo XX, la ciudad del Tajo se está preparando en dos frentes: el entorno urbano en el que se celebrará la exposición y la dotación de infraestructuras para el transporte.

El plan de recuperación urbanística que se desarrolla paralelamente a la Exposición tiene como objetivo poner fin al grave estado de degradación medioambiental en que se encontraba la plataforma que se extiende a lo largo de casi 5 kilómetros a la orilla del Tajo. Esta zona de 330 hectáreas estaba ocupada por una refinera de petróleo, instalaciones de almacenamien-

to del ejército, un vertedero, que constituían un obstáculo para la expansión de la ciudad. La EXPO'98 servirá como motor para rehabilitar toda esta zona que, una vez pasada la exposición, permanecerá como un polo en el que coexistirán vivienda, comercios, servicios y espacios de ocio y cultura.

Otra herencia que dejará este acontecimiento será la dinamización de las comunicaciones y del transporte. Está previsto que se potencie el metro como una auténtica red de ferrocarril urbano subterráneo, los trenes de cercanías también serán remodelados y los de larga distancia promocionados. El eje fundamental de todo este sistema será la Estación de Oriente, diseñada por el español Santiago Calatrava. El resto del país se beneficiará también del acontecimiento puesto que está previsto realizar una travesía ferroviaria sobre el Tajo y un nuevo puente sobre el estuario que harán más asequibles los movimientos entre el norte y el sur de Portugal y su conexión con el resto de Europa.

Para afrontar los retos derivados de la organización de la Exposición se ha creado una empresa denominada Parque Expo 98 y el Estado y el Ayuntamiento de Lisboa están comprometidos en el volumen total de inversiones que alcanzarán los 300.000 millones de pesetas que se esperan estén rentabilizados en 15 años. Según el Comisario de la Muestra, Antonio Mega Ferreira "los ingresos previstos están cifrados en 600.000 millones".

Presencia de España en Lisboa'98

España contará en la EXPO de Lisboa con uno de los Pabellones más grandes de cuantos se han destinado a los países participantes, -más de 2.000 m² de los que 1.640 serán expositivos- que llevará como denominación Pabellón del Reino de España. No obstante, la presencia española en Lisboa no se li-



Interior del Pabellón del Futuro



Ilustraciones utilizadas para los carteles de dos congresos de España en la Expo '98

mitará a este espacio. Según explica el Comisario español en la EXPO'98, Luis Miguel Enciso, "Nos parecía que nuestra aportación a la Expo podría tener una doble vertiente. Por un lado, un magnífico Pabellón y, por otro, realizar una amplia operación diplomática y cultural que nosotros resumiríamos así "Presencia de España en Lisboa'98". Hemos puesto el acento en la proyección cultural, artística, lúdica y económico-ecológica de España en Portugal".

El Océano en un cubo

El estilo del Pabellón del Reino de España en la EXPO de Lisboa'98 es sobrio y directo porque el impacto y la sorpresa lo provocarán los contenidos. El primer efecto que recibirá el visitante a la entrada será la presencia de tres cubos de diferentes tamaños y colores que logran una perfecta identificación de los espacios y provocan una cierta sensación de asombro y contundencia. De estos tres espacios que componen el Pabellón dos están dedicados a las exposiciones propiamente dichas (una de carácter permanente y dos temporales) y el otro albergará los servicios imprescindibles para hacer la visita más cómoda al público: recepción, organización de grupos, bancos, tienda y centro de información de las Comunidades Autónomas.

La exposición permanente tiene como eje central el mar. Conocer, amar, aprovechar y proteger el mar son las claves de la misma. La decoración total de espacios, techos, suelos y paredes sumergirá al visitante en la realidad del Océano, recreando desde diversos puntos de vista: la mirada de los artistas, la voz de los poetas, el trabajo de los pescadores, la euforia y el alborozo de los bañistas, la tonada marinera, el investigar de los científicos.

El miedo y es estupor con que los hombres se enfrentaron al mar se van desvaneciendo, a medida que éstos tienen oportunidad de conocerlo. Mapas y portulanos, embarcaciones y navíos permiten a la humanidad acercarse al "conocimiento del inconmensurable océano" telecomunicaciones por mar de las técnicas expositivas, todo lo que antes eran monstruos se van transformando en estos instrumentos de conocimiento científico, hasta llegar a las actuales fotografías que se obtienen por satélite. Aquí termina el primer espacio destinado a **conocer el mar**.

Las pantallas de proyección compararán en el Pabellón los lugares más inverosímiles. Se verá, por ejemplo, unos bidones de petróleo que, en lugar de chapa, tienen una pantalla en la que aparecen plataformas petrolíferas y oleoductos marinos. Esta-



Luis M. Enciso, Comisario español

Antonio Mega Ferreira, Comisario portugués: "La EXPO'98 será un altar dedicado al mar".

mos en el apartado de **aprovechar el mar**. De ahí el visitante pasa a otro espacio donde un depósito transparente en el que el agua está sucia, llena de detritus y desperdicios de la civilización. En las pantallas surgen espeluznantes imágenes de contaminación, de desastre, de muerte. A continuación el público podrá observar los métodos utilizados por los científicos para proteger el mar. La luz va per-

diendo intensidad hasta que el visitante se encuentra, por sorpresa, caminando por un cristal transparente por el que pasa agua clara en la que se ven rocas, corales blancos y rojos. En definitiva, vida de nuevo, acaba de visitar el espacio **proteger el mar**.

El visitante pasa ahora a una zona de calma en las que los cuadros van mostrando la presencia continuada del mar en el arte, en la historia. Desde distintos rincones surge la voz de los poetas, Salinas, Alberti, Camoens y otros. Al fondo se escuchan cantos marineros. Son palabras de amor, de vinculación estrecha con la naturaleza de ese eterno seductor que es el mar. Es la zona de **amar la mar**. Será, en definitiva, un original recorrido en el que no faltarán los monstruos de viejas leyendas marinas, sirenas, tritones, atlantes... La voz de los poetas, las imágenes que del mar han realizado los artistas españoles, la humedad, el salitre, todo, en este gran cubo gigante contribuirá a sumergir al visitante en la realidad de los océanos: tan cotidiana como sorprendente; idílica en ocasiones, desgarradora, en otras. Los responsables del diseño del pabellón, los veteranos Juan Ignacio Macua y Pedro García Ramos nos lo describen así: "El impacto, la sorpresa y la imaginación son las claves de nuestro pabellón".

Arte español en el Pabellón

Al salir de este cubo que alberga la exposición permanente, el visitante podrá dirigirse a la sala de **exposiciones temporales**. Aquí el ambiente es distinto como también es diferente el estilo expositivo. Antes se trataba de un espectáculo científico, ahora es un espacio evidentemente museístico que observa las reglas clásicas de cualquier exposición de objetos de arte. Son dos las exposiciones que podrán encontrarse según el momento de la visita. Los primeros días se podrá conocer cómo eran artísticamente "Las Sociedades



Ibéricas del mar a finales del Siglo XVI", al frente de cuya concepción está el Director del Museo del Prado, Fernando Checa. Será una colección de magníficos cuadros y una serie de valiosos objetos que permitirán comprender las afinidades y características de España y Portugal en aquel siglo.

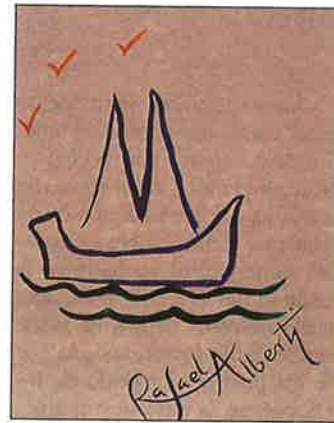
En la segunda parte de la Exposición se podrá contemplar otro no menos interesante conjunto de cuadros, datos y objetos que nos enfrentarán con "Los 98 Ibéricos y el mar", concebida por un equipo al frente del cual está el catedrático de historia del arte, Valeriano Bozal. Serán 50 obras de los principales artistas de finales del siglo XIX y principios del XX con las que, según explica Valeriano Bozal "queremos mostrar la diversidad del 98 en la Península Ibérica, en sus nacionalidades y culturas, sin caer en una visión centralista".

Programa Cultural

Literatura, ciencia, historia, pintura, simposiums, moda, cine... darán vida al Programa Cultural, complementario al Pabellón del Reino de España, que será muy amplio, ya que serán

más de cien las actividades programadas durante los 120 días que durará la EXPO'98. Entre ellos cabe citar como parte esencial de esta presencia cultural española en Lisboa los congresos, jornadas y foros científicos que se celebrarán en torno a la conservación de los mares (ver recuadro). También, durante tres días, habrá un encuentro de poetas que han cantado al mar en el que está prevista la participación del poeta Rafael Alberti, siempre que su salud se lo permita. (El poeta gaditano ya ha participado con la aportación de varias ilustraciones que servirán como regalo institucional del Pabellón).

Luis García Berlanga coordinará un ciclo del cine español en el que se proyectarán 25 películas de nuestra mejor filmografía. La música española será también un componente esencial del programa cultural. Veinte conciertos protagonizados por Teresa Berganza o Alfredo Kraus, entre otros, serán oídos en Lisboa. Teatro con Els Comediants o Salvador Távora, junto a otras seis compañías más viajarán también al país vecino para representar lo mejor de nuestro teatro, entre otras "Lucas de Bohemia".



Dibujos de Rafael Alberti

"La narrativa y el mar", coordinado por Gonzalo Santoja, es el título de unas jornadas

literarias que se celebran también con motivo de este acontecimiento. A ellas está prevista la asistencia de 40 escritores españoles y lusos. Y ya, por último, el día de España en la EXPO'98, que se celebrará el 25 de julio, habrá un Festival de la Moda española en el que actores, deportistas, músicos, serán modelos de excepción.

Tres mil millones

Para llevar adelante toda la presencia de España en la Expo'98 el Gobierno ha previsto gastar 3.000 millones de pesetas, para cuya financiación está recibiendo distintos patrocinios de empresas como Tabacalera, UNESA, Argentaria, Instituto de Crédito Oficial, Transmediterránea, Banesto, Caja Exterior, Caja Duero, Cruzcampo, Iberia, Renfe, entre otras muchas. También participarán económicamente las Comunidades Autónomas que contarán con una presencia importante en el pabellón así como la celebración de una semana de participación especial en los acontecimientos para cada una de ellas. ■

Concha Hernández Carazo

Calendario de los Congresos y Jornadas

- **Jornadas "La Narrativa y el mar": 3 de marzo - 5 de marzo.**
Sede: Biblioteca Nacional de Lisboa.
- **Congreso "Las Sociedades Ibéricas y el mar a fines del XVI" 24 de marzo - 27 de marzo.**
Sede: Torre de Tombo.
- **Jornadas "La Poesía y el mar" 1 de abril - 3 de abril.**
Sede: Biblioteca Nacional de Lisboa.
- **Congreso "Los 98 Ibéricos y el mar": 27 de abril - 29 de abril.**
Sede: Torre do Tombo.
- **Congreso "Españoles de ambas orillas": 5 de mayo - 8 de mayo.**
Sede: Centro Cultural Belem.
- **Jornadas "Ecos de la Generación del 98 en la del 27": 13 de mayo - 15 de mayo.**
Sede: Biblioteca Nacional (Lisboa).
- **Foro de debate sobre el mar y sus problemas: 20 de abril - 24 de abril.**
Sede: F.C. Gulbenkian.

¿Dónde comprar entradas para la Expo?

Las entradas para la Expo de Lisboa'98 se pueden adquirir en cualquier dependencia de la Caixa Geral de Depósitos y del Banco Nacional Ultramarino en Portugal y en el extranjero. En España, pertenecen a la red de dependencias de la Caixa Geral las oficinas del Banco Luso-español, el Banco de Extremadura y el Banco Simeón.

Sobre la Expo, usted debe saber...

Inauguración: 22 de mayo de 1998.

Clausura: 30 de septiembre de 1998.

Día de España: 25 de julio de 1998.

Precio de las entradas:

1 día, adulto: 5.000 escudos (4.250 ptas. aprox.).

3 días, adulto: 10.000 escudos (8.500 ptas.).

Pase de noche: 2.000 escudos (1.700 ptas.).

Pase para 3 meses: 45.000 escudos (38.250 ptas.).

Pase para 3 meses noche: 22.500 escudos (19.125 ptas.) (Niños y tercera edad: mitad de precio).



Es el primero realizado por un país comunitario

ESPAÑA HACE INVENTARIO DE SUS cetáceos



© AGUILAR/GREENPEACE

La contaminación, la pesca y el turismo son las principales amenazas a las que están sometidas las 27 especies de cetáceos que viven, se reproducen o visitan nuestras costas. Algunas de ellas gozan de buena salud; otras se encuentran en grave peligro de extinción. Tras este Inventario Nacional, elaborado por la Dirección General de Conservación de la Naturaleza después de seis años de trabajo, en el que se analiza la situación de estos mamíferos marinos, los científicos han propuesto la creación de diez áreas de protección, imprescindibles si no se quiere que estos animales mueran o se alejen de nuestras costas. Esta es la primera vez que un país comunitario aborda un estudio completo sobre la población, distribución y estado de conservación de los cetáceos en sus aguas territoriales.



VEINTISIETE especies diferentes de cetáceos viven, se reproducen o nos visitan. Una fauna abundante y diversa que, sin embargo, está sometida a graves amenazas provenientes de la pesca, la contaminación y el turismo. Unas amenazas que han llevado a alguna de estas especies a un grave peligro de subsistencia, como es el caso de la marsopa, el delfín listado, común o mular y rorcual común.

Para realizar este "primer inventario de cetáceos" se han empleado seis años de trabajo en las aguas españolas de la Península y Baleares (entre 1992 y 1997). Al frente del equipo de científicos que ha realizado este estudio estuvo Alex Aguilar, uno de nuestros mejores especialistas mundiales en mamíferos marinos, consejero científico de la Comisión Ballenera Internacional (CBI) y profesor del Departamento de Biología de la Universidad de Barcelona. Una parte adicional de este estudio, dedicada a la situación en las aguas litorales de Canarias, ha supuesto dos años de trabajo (1995 y 1996), y cuyo equipo de científicos ha estado dirigido por el biólogo Luis Felipe López.

El trabajo ha estado subvencionado con 52 millones de pesetas aportadas por la Unión Europea y la Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente.

Zonas de conservación

Junto al censo efectuado, los científicos proponen una serie de medidas de protección para la conservación de todas estas especies, en especial las que se encuentran en grave pe-

ligro de desaparición. En general, los cetáceos de las costas mediterráneas se encuentran en peores condiciones que los del Atlántico, ya que en ellas se hacen más intensos los tres principales problemas que amenazan a los cetáceos: la pesca, la contaminación y el turismo.

Las medidas propuestas tendrán que ser estudiadas por las distintas administraciones competentes, con el fin de poner en marcha un plan de actuaciones conjuntas que permitan proteger a los cetáceos y sus hábitats. La Comunidad Canaria ha aceptado ya la propuesta de los técnicos y ha incorporado estos espacios protegidos en la lista de Lugares de Interés Comunitario, que sirve para la constitución de la Red Natura 2000 que están preparando los países miembros de la Unión Europea.

En el caso de Canarias, las zonas designadas para la especial protección de los cetáceos son cuatro: Punta Amany, en la costa Occidental de Fuerteventura; las aguas Occidentales de Tenerife; y las aguas sudoccidentales y nororientales de Gran Canaria.

Otra de las zonas propuestas abarca las islas Baleares, donde se ubica el último núcleo de población del delfín mular importante del litoral español mediterráneo.

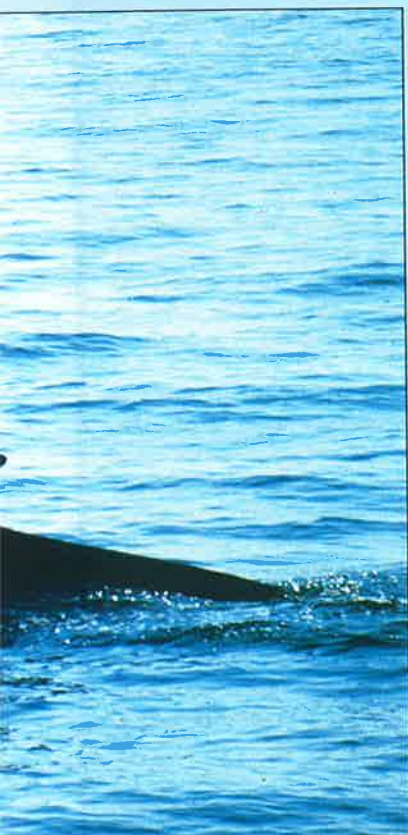
Por lo que respecta a las costas peninsulares, se proponen como zonas de conservación el Cabo de Peñas y la costa adyacente, una importante zona de concentración de cetáceos; las Rías Baixas gallegas, el hábitat más importante de marsopa común (muy amenazada) y delfín mular (amenazado); el Estrecho de Gibraltar y aguas adyacentes del Mediterráneo, importante hábitat



© GRACE/GREENPEACE



© AGUILAR/GREENPEACE



del delfín común (muy amenazado) y, en general, de gran densidad y diversidad de poblaciones, única zona ibérica de concentración de orcas; la franja costera entre el Cabo de Gata y el Cabo de Palos, con una importante población de delfín mular, común y calderón común (vulnerable); y el Golfo de León, de elevada concentración de rorqual común durante los meses estivales. En el Cabo de Creus hay el único núcleo abundante de delfín mular.

Incidencia de la pesca

Uno de los principales enemigos de los cetáceos son algunas actividades pesqueras. Según datos manejados por los expertos, en las diferentes acciones pesqueras sobre otras especies puede perder hasta el 10 por ciento de la población de cetáceos. Este hecho implica una difícil recuperación de estas especies, prácticamente desaparecidas en algunas localidades costeras.

27 especies de cetáceos, algunas en peligro de extinción, han sido catalogadas en el Inventario Nacional de Cetáceos, el primero realizado por un país comunitario.

Entre las medidas para la protección de esta variada y diversa fauna de cetáceos, los científicos proponen la creación de cuatro zonas de conservación en Canarias y seis en aguas peninsulares y de Baleares.

Estas agresiones son debidas a diferentes causas, dependiendo de la zona geográfica. En el País Vasco y Cantabria, la principal agresión proviene de la caza de delfines para el consumo humano. En la zona de Garrucha, la carne de delfín se utiliza como cebo; mientras que en otras, como Galicia, Baleares, Golfo de Cádiz... se han detectado agresiones a los delfines para alejarlos de las artes de pesca o reducir su competencia en las capturas pesqueras.

Sin embargo, se señala en este estudio que la actividad más nociva es la que proviene de la utilización de redes de deriva. Las nefastas consecuencias de la utilización de estas redes son de sobra conocidas por nuestros lectores. Basta señalar que sólo en el mes de junio de 1996, aparecieron enmallados frente a las costas de Baleares cinco cachalotes. Una especie cuya



Fuente: Ministerio de Medio Ambiente



*"Ecoturismo",
pesca-especialmente
las redes de deriva-*



*y contaminación,
los principales
enemigos de los
cetáceos que se
encuentran en
nuestras costas.*

población está considerada como de "vulnerable".

Según los autores del inventario, se debería llevar a cabo un programa de sensibilización en el entorno pesquero para evitar las agresiones directas. Además, aconsejan la regulación de los arrastres de pareja -que afectan en el Atlántico a especies como el delfín común, delfín de Risso, calderón común y orca-, especialmente en lo que se refiere a los lances nocturnos, que son muy perjudiciales.

La contaminación es otro de los grandes problemas para la supervivencia de los cetáceos. Sus efectos sobre los delfines pueden ser muy amplios, aunque tendrían mayor incidencia sobre la reproducción y la fortaleza de su sistema inmunitario. Todo parece indicar que este último mecanismo jugó un papel determinante en la epidemia de morbilivirus que afectó al delfín listado en 1990. También se achaca a la contaminación la alta mortalidad de cetáceos registrada a comienzos de 1996 cuando, en los dos primeros meses del año, en Canarias y Azores, se

localizaron más de un centenar de cetáceos muertos.

La contaminación afecta más al Mediterráneo que al Atlántico. Según este estudio, se ha comprobado un resultado positivo en las concentraciones de los compuestos organoclorados (DDT y PCB), que son los considerados como más peligrosos. Desde 1987 a 1992 estos contaminantes han estado disminuyendo de forma lenta pero progresiva.

Lo que se ha dado en llamar ecoturismo se ha convertido en un importante y rentable foco de atracción. Las consecuencias sobre las poblaciones de cetáceos ya se han hecho notar: se han detectado cetáceos heridos por las embarcaciones; el ruido asociado a estos cruceros perjudica los aparea-



mientos... El Gobierno de Canarias, donde ha crecido enormemente esta actividad, ya ha tomado medidas para regularla y evitar, en lo posible, los efectos dañinos.

Importante trabajo

El inventario de cetáceos en aguas españolas ha significado un arduo trabajo pero con resultados altamente satisfac-

torios. La metodología de trabajo se inició con una exhaustiva recopilación de la información disponible sobre varamientos y avistamientos de cetáceos. Se realizaron encuestas y observaciones directas, tanto en puerto como desde embarcaciones pesqueras, cruceros de investigación y campañas científicas especialmente diseñadas para este inventario. La organización Greenpeace quiso sumarse a estos trabajos poniendo a disposición de Alex Aguilar su buque "Sirius", con el que recorrieron el Golfo de León.

Gracias a este trabajo, hoy conocemos mejor la situación de los cetáceos en nuestras aguas. Incluso se han detectado especies poco frecuentes, como la ballena franca y el delfín moteado, visitantes de las costas canarias. Por medio de las zonas de protección, sugeridas por los biólogos, podremos defender mejor esta abundante y diversa población de cetáceos. ■

Los más amenazados

Entre los mamíferos con mayores problemas de conservación, además de la ballena vasca, casi extinguida, los científicos destacan la situación por la que atraviesan cinco de estas especies. Califican como de "muy amenazada" la población del delfín común, que se ha vuelto excepcional en la mayor parte de su distribución original. En la actualidad, tan sólo se encuentran núcleos importantes en el Mar de Alborán. Recomiendan la adopción de medidas de protección con carácter de urgencia.

En la misma calificación sitúan a la marsopa común, cuya distribución está limitada a ciertas zonas restringidas del Atlántico. A partir de 1990, su presencia tan sólo ha sido registrada y con una baja frecuencia en las Rías Bajas gallegas. De proseguir esta tendencia, la especie se podría extinguir de las costas españolas en pocos años.

El delfín mular está considerado como "amenazado". Su población en el Mediterráneo se ha reducido debido a conflictos con las actividades pesqueras, por lo que habría que diseñar con urgencia procedimientos para reducir dichos conflictos.

Entre las especies calificadas como "vulnerables", los científicos destacan la situación del delfín listado y el rorcual común. Sobre el primero, otrora abundante en el Mediterráneo, la epidemia de morbilivirus de 1990 produjo la muerte de millares de individuos, por lo que hay que controlar cómo se recupera la población tras la epidemia. El rorcual común, cuya población parece estable, podría ser vulnerable a las actividades del "ecoturismo", por lo que aconsejan realizar un estudio del impacto de estas actividades. ■

R. G.

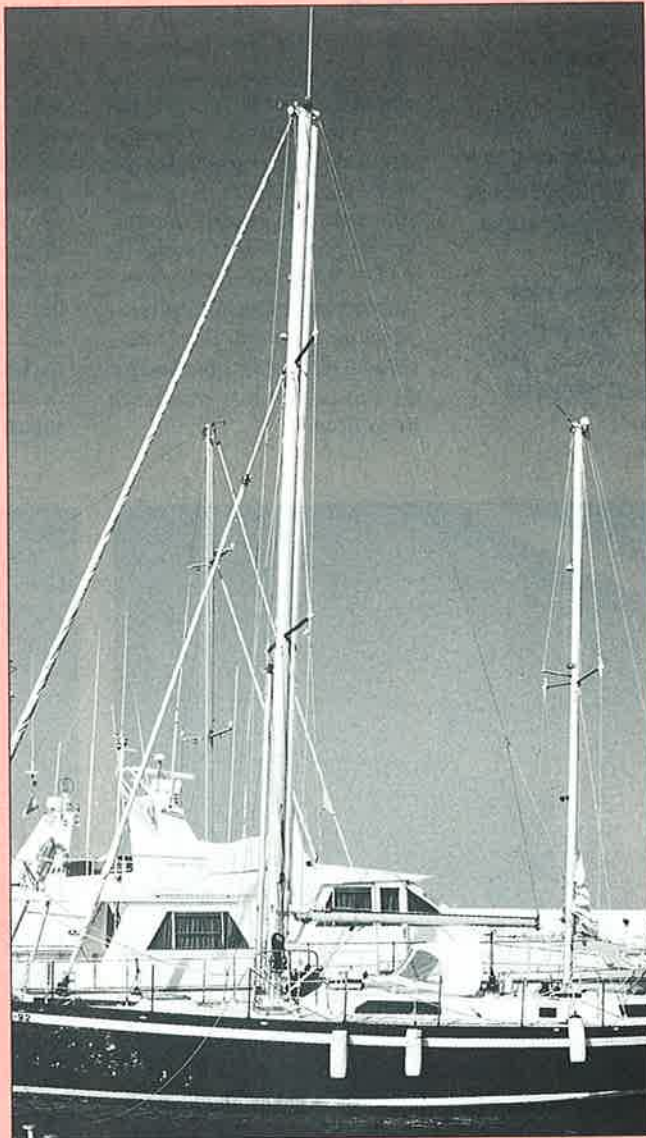
Raúl GUTIERREZ
Fotos cedidas por GREENPEACE

Define los títulos y sus atribuciones

NUEVA REGULACIÓN PARA EL MANDO DE EMBARCACIONES DE RECREO

LA Resolución de la Dirección General de la Marina Mercante desarrolla la Orden del Ministerio de Fomento de 17 de junio de 1997, que regula las condiciones para el gobierno de las embarcaciones de recreo y establece las atribuciones y requisitos para su expedición y convalidación. En este apartado se establece que a los titulados como patrón de embarcaciones deportivas a motor de primera clase y patrón de embarcaciones deportivas a vela conjuntamente, al caducar cualquiera de sus tarjetas se les convalida automáticamente sus titulaciones por el título de patrón de embarcaciones de recreo. Los titulados de patrón de embarcaciones deportivas a motor de segunda clase, deberán realizar las pruebas prácticas correspondientes a la titulación para convalidar con patrón de embarcaciones de recreo a motor. Otro tanto deberán realizar los titulados de patrón de embarcaciones deportivas a vela se les requiere la realización de pruebas prácticas correspondientes a esa titulación para la convalidación como patrón de embarcaciones de recreo. No obstante, se considerará experiencia suficiente para acceder a la nueva titulación sin necesidad de realizar tales pruebas prácticas, el ejercicio de al menos durante dos años como patrón de una embarcación con anterioridad a la entrada en vigor de

La Dirección General de la Marina Mercante ha regulado las nuevas condiciones para el gobierno de embarcaciones de recreo. La Resolución, de 30 de diciembre pasado, establece los términos para la concesión y convalidación de títulos e introduce novedades respecto al procedimiento para realizar las prácticas básicas de seguridad y de navegación y en cuanto a las pruebas psicofísicas para la obtención o renovación de títulos.



la Orden de 17 de junio de 1997. Los titulados de patrón de embarcaciones deportivas de litoral podrán convalidar su título con el de patrón de yate previa realización de las pruebas prácticas de esta titulación. Quedarán exento de este requisito cuando acrediten haber ejercido al menos durante cinco años como patrón de una embarcación.

En lo que atañe al cuadro de aptitudes psicofísicas para la obtención, renovación o convalidación de títulos, la normativa a aplicar parte de un nuevo enfoque que tiene en cuenta el carácter voluntario de la navegación de recreo y permite paliar la carencia o no cumplimiento de algún criterio, mediante la adaptación de la embarcación, restricción de la navegación o un control médico que permita asegurar las condiciones mínimas de la persona para el gobierno de la embarcación. En los casos en que fuera necesario, el certificado médico especificará la necesidad de que la embarcación que vaya a gobernar necesita adaptaciones o está dotada de medios adecuados, así como el límite temporal de vigencia del documento acreditativo del título o restricciones a la navegación. Se considera que quienes han realizado el reconocimiento médico necesario para la obtención del permiso o licencia de conducción de vehículos tienen la aptitud psicofísica necesaria para el manejo de embarcaciones de recreo. ■

Mery Varona

RENOVACIÓN DE LA FLOTA MERCANTE

Habrà un aval estatal de 4.500 millones de pesetas para renovar flota

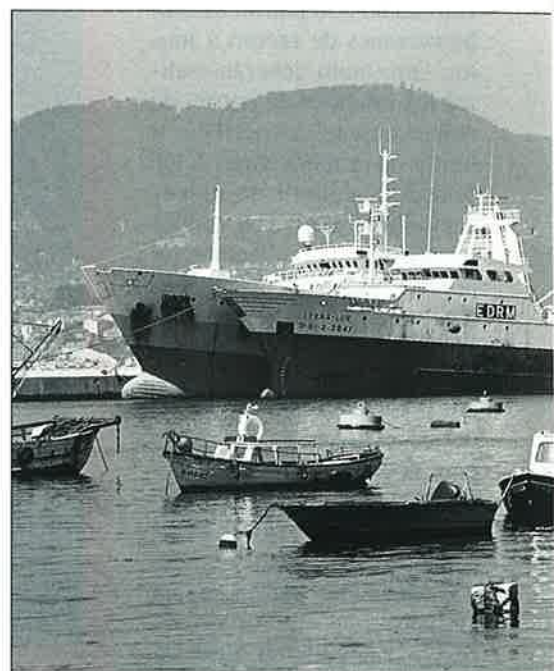
CAMBIO DE MODELO FINANCIERO PARA LA CONTRATACIÓN NAVAL

El gobierno se compromete, para el presente primer semestre de 1998, a la dotación de un aval del Estado, por 4.500 millones de pesetas, para incentivar la renovación de flota, según recogió la Ley de Acompañamiento de los PGE, de 23 de diciembre, dando respuesta a una enmienda del propio Partido Popular. Por virtud de la misma -incorporada en el Senado- se apoyará la construcción naval y la renovación de flota, "estableciendo un sistema sustitutivo del actual, de primas, por un aval de hasta el 27% del precio total del buque financiado".

ESTE nuevo esquema de incentivos a los armadores españoles, para construcción o compra de buques de segunda mano, ha merecido una primera lectura positiva, en fuentes empresariales consultadas por la Revista "MAR", ya que, aún estimaba como "modesta" la cifra del aval estatal de 4.500 millones de pesetas, "sienta un importante precedente de respuesta a las necesidades del sector, que son las de una acelerada renovación de la flota".

Operatividad y cambio de modelo financiero

La nueva política de incentivos a la construcción naval no puede desconectarse del clima de expectación producido en torno al sector de los astilleros y el abanico de propuestas privatizadoras, a partir de la reciente venta del astillero público "Hijos de J. Barreras". El ministro de Industria, Josep Piqué no descartó que a ésta pudieran seguir las privatizaciones de





"ASTANDER" (Cantabria) y "Juliana" (Gijón) y que estas ventas se llevan a cabo, "más que por la afloración de recursos, por la necesidad de racionalizar y asegurar la subsistencia del sector". Confesó que su departamento ya ha re-

cibido ofertas por "ASTANDER", y que, "si aparece la adecuada para "Juliana", también se cerraría la venta en el presente año".

Para el titular de Industria es cosa asumida que "1998 es

el último año del vigente sistema de ayudas UE y los astilleros cuyo accionista siga siendo el Estado, tendrán problemas... Bruselas nos da esta mala noticia, pero ha terminado de confirmarnos una que es magnífica: ASTANO será autorizado, al fin, a construir todo tipo de plataformas siempre que no puedan ser

confundidas con buques convencionales”.

Y el presente cambio de modelo incentivador a la construcción naval fue justificado por Piqué reflexionando que “el viejo sistema no evitó la destrucción de dos terceras partes de la capacidad instalada y las plantillas, por lo que ahora nos planteamos incentivos fiscales y directos a armadores que construyan en astilleros nacionales, y el Ministerio de Fomento prepara incentivos urgentes a la inversión”.

Los citados incentivos y avales del Estado -según ha sabido la Revista “MAR”, en fuentes de Fomento- llevarán un procedimiento de concesión a través de la Comisión Delegada para Asuntos Económicos, y, quieren significar un auténtico plan de choque y estímulo a la cartera de pedidos del sector astilleros. Y, confirmando, por activa y pasiva, este nuevo impulso al sector, el gobierno hará un seguimiento y denuncia de las actitudes de competencia desleal que sufre nuestra industria de astilleros, y, muy puntualmente sobre las ayudas internacionales a países afectados por la crisis del sureste asiático.

El sistema de aval estatal a la financiación de buques perfecciona así mismo el mecanismo preexistente, ya que las garantías de la Compañía Española de Seguros de Crédito a la Exportación (CESCE) sólo se aplicaban a las ventas de astilleros nacionales a armadores extranjeros, con lo que se llena una importante laguna legal, en favor del naviero español, reivindicación largamente solicitada por la patronal ANAVE.

Una primera lectura positiva

Para los medios empresariales consultados por la Revista “MAR”, el hecho de que

BUQUES ENTREGADOS POR ASTILLEROS ESPAÑOLES

AÑO	TOTAL ⁽¹⁾		Armadores españoles para pabellón nacional ⁽²⁾	
	Buques	GT	Buques	GT
1990	100	371.370	3	82.840
1991	75	442.856	8	85.705
1992	45	524.961	2	4.947
1993	40	344.647	2	18.836
1994	32	172.617	1	5.964
1995	42	443.726	5	36.057
1996	38	414.416	3	3.287
1997 ⁽³⁾	29	108.053	1	4.445

Fuente: Asociación de Navieros Españoles (ANAVE)

(1) Total de las entregas por astilleros españoles a armadores españoles y extranjeros. Incluye pesqueros, remolcadores y gánguiles, además de buques mercantes de menos de 100 GT.

(2) Solamente buques mercantes de transporte de más de 100 GT. No se incluyen pesqueros, remolcadores ni gánguiles. Solamente se incluyen las entregas a armadores nacionales para su explotación bajo pabellón nacional.

(3) Datos del primer semestre de 1997.

en una anualidad de fuerte restricción presupuestaria se hayan llevado estos estímulos a la Ley de Acompañamiento es “positivo” para el sector, y, aunque la dotación para 1998 -4.500 millones de pesetas- se considere “modesta”, permitirá inyectar en el sistema entre 16.500 y 20.000 millones de pesetas en nuevas inversiones.

A los navieros les sale esta cuenta, tomando como base la máxima cobertura del 27% del importe de adquisición de los buques, y hacen la referida lectura positiva pensando que, en este mismo año, la Comisión Europea seguirá manteniendo los mismos topes para las ayudas públicas a la construcción naval, que son las del 9% del valor del contrato de buque y del 4,5% para las pequeñas embarcaciones y obras de transformación.

Se piensa, en estos medios, que la financiación estatal podrá así tener continuidad, a pesar de que la Comisión Europea ha sugerido la fecha del 31 de diciembre del año 2000 para la eliminación de primas, siendo lo cierto que ni la Unión Europea ni la OCDE



han oficiado postura alguna hasta el presente. Así pues, los empresarios han hecho una lectura, también positiva del párrafo concreto -de la referida Ley de Acompañamiento- que alude a que las medidas funcionarán "con el mismo alcance temporal que hubiese podido tener el sistema de financiación mediante primas", ahora sustituido.

El nuevo aire financiero llega en buen momento, también, para la concreta expectativa de Astilleros Españoles, que ha puesto pie en 1998 con una carga de trabajo del ciento por ciento hasta el último trimestre de 1999, si se hace excepción de ASTANO, que precisamente espera buenas noticias de Bruselas.

Pequeña historia

El proyectado cambio de modelo financiador de la renovación de flota intenta quebrar la sensible descapitalización del sector que ha conducido a nuestro país a un déficit de balanza de fletes próximo a los 250.000 millones de pesetas, y, la preocupante pérdida de capacidad y valor añadido pa-

ra una economía que transporta por mar casi el 95% de sus importaciones y exportaciones comerciales.

La financiación naval, que hubiese debido ser priorizada en un país de las proporciones costeras del nuestro, no ha acertado a asentar las fórmulas desde la banca pública oficial, y, en cuanto a la banca privada, la considera "un ne-

El sector hace una primera lectura positiva y estima que sustentará inversión por valor de entre 16.500 y 20.000 millones de pesetas.

Disposición adicional cuadragésima sexta de la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social (comúnmente conocida como Ley de Acompañamiento).

Medidas de apoyo a la construcción naval y a la renovación de la flota mercante.

El Gobierno adoptará las iniciativas necesarias, dentro del primer semestre de 1998, para establecer un sistema sustitutivo de la financiación mediante el sistema de primas a la construcción naval. Dicho sistema sustitutivo tendrá, como máximo, el mismo alcance temporal que hubiera podido tener el sistema de financiación mediante primas a la construcción naval.

Artículo 48 de la Ley 65/1997, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1998.

Se añade una letra c) en el punto Dos, del artículo 47, del siguiente tenor:

c) Dentro del total señalado en el punto uno se aplicará el límite máximo de 4.500 millones de pesetas a garantizar operaciones de inversión destinadas a la adquisición de buques por empresas navieras domiciliadas en España.

El importe avalado no podrá superar el 27% del precio total del buque financiado y las condiciones de los préstamos asegurables bajo este sistema serán, como máximo, las establecidas en el Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, o disposiciones posteriores que lo modifiquen. El procedimiento para la concesión de los avales será determinado por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.





gocio de alto riesgo y escasa rentabilidad", según reflexionaron a la Revista "MAR" fuentes consultoras del sector crediticio. Para los expertos de "ANAVE", aunque es cierto que la banca privada vive de espaldas al mar, esta actitud tiene su arranque en el fallido "Plan del Millón de Toneladas" (1975) que "no cuajó, pese a incorporar intereses tan blandos como del 8% cuando el oficial del mercado rondaba el 20%...".

Incluso creándose, por el entonces Banco de Crédito Industrial una entidad financiera llamada "Sociedad de Gestión de Buques" (SGB) para vender los doscientos barcos cuyas hipotecas habían sido ejecutadas por impago, no se salvarían los despropósitos, y, el sector se dio de bruces contra las sucesivas crisis del petróleo (1973-80) y el temor general de los capitales.

La banca oficial tuvo que seguir dando hilo a la cometa - aunque, de mala gana - y no se llegó a una fórmula de cierto alcance crediticio hasta el "Real Decreto de 11 de marzo de 1994 sobre Primas y Financiación a la Construcción Naval". Por virtud del mismo, el sector se reanimó parcialmente, al serle ofrecida una cobertura de hasta el 80% del crédito,

El grupo popular incorporó las medidas a la Ley de acompañamiento en el trámite del Senado y fomentó las que desarrollará en el primer semestre.

Astano quiere volver a la construcción convencional

A raíz de la autorización de Bruselas para que ASTANO prosiga construyendo plataformas petrolíferas, que el eurocomisario Van Miert hizo conocer a las autoridades españolas recientemente, fuentes del Comité de Empresa de Astano y del Grupo Parlamentario Popular, han hecho saber su satisfacción, matizadamente.

El presidente del Comité de Empresa de ASTANO, Sánchez Varela, declaró a la Revista "MAR" que "aún así, seguiremos reivindicando la vuelta a la construcción convencional", y, el diputado del Partido Popular, Fernández de Mesa, añadió que "tarde o temprano pediremos nuestro derecho incuestionable a regresar a una actividad en la que hemos sido los mejores del mundo y se nos apartó por un mercadeo intolerable".

to, a interés del 8% y amortizaciones de entre 12 y 14 años. Por sus mismos hechos y cifras constructivas, este unguento tampoco ha restañado la herida a satisfacción de la iniciativa privada, y, los empresarios han solicitado reiteradamente a Hacienda e Industria lo que parece que, al fin, Fomento capitaneará desde la presente Ley de Acompañamiento de los PGE-1998 (ver cuadro).

En definitiva, un impulso a la renovación de una flota envejecida, que frisa los 20 años de antigüedad, y un estímulo a la industria de astilleros y auxiliar, por otro lado altamente generadora de empleo y que ha sufrido una auténtica cura de caballo en los últimos veinte años. ■

S. de Francisco



TRASMEDITERRÁNEA

El Secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes, Joaquín Abril Martorell, y el presidente de Trasmediterránea, José María Trias de Bés, han firmado el contrato de concesión a la naviera estatal para cubrir -por seis años- las líneas de interés público Península-Canarias-Baleares, de pasajeros y vehículos.

ADJUDICA LAS LÍNEAS DE INTERÉS PÚBLICO

La naviera se compromete a cubrir estos servicios - deficitarios- en las líneas de ida y vuelta Barcelona-Palma-Ibiza-Mahón, Valencia-Palma-Ibiza-Mahón, Málaga-Melilla, Almería-Melilla, Algeciras-Ceuta, y Cádiz-Santa Cruz de Tenerife-Las Palmas, aceptando una subvención de 950 millones de pesetas anuales los próximos seis ejercicios.

PENÍNSULA-BALEARES-CANARIAS

Las desinversiones inmobiliarias y una enérgica política comercial, suelo de impulso a la liberalización.

TRASMEDITERRÁNEA fue la única compañía que presentó oferta al concurso convocado por la Dirección General de la Marina Mercante, el pasado 17 de diciembre, y contra cuyas fórmulas y plazos recurrió la naviera privada Flebasa, sin éxito.

El nuevo esquema de concursos para la adjudicación de las llamadas navegaciones de interés público operó de forma automática y coincidente con la finalización, a 31 de diciembre del año último, del contrato-programa de Trasmediterránea con el Estado español. El concurso trataría de asegurar las navegaciones península-archipiélagos y las interinsulares, por períodos de seis años, frente al caso anterior, que lo era por veinte, inaugurando una etapa de transición hacia el total proceso liberalizador (ver cuadro 1).

Bruselas y su exigente eurocomisario de Transportes, Neil Kinock, han impulsado el acortamiento de plazos del concurso y ven con buenos ojos los estímulos a la privatización de Trasmediterránea, cuyo presidente Trías de Bes ha situado en las alturas de 1999, mientras ensaya -a toda prisa- el cambio de cultura empresarial consiguiente. La compañía naviera pública abandona su cómoda flotación sobre un contrato-programa que le restituía las pérdidas, y ha de desenvolverse en la primera línea de competitividad y gancho comercializador, mientras el Estado reduce sustancialmente los costes subvencionales.

Como un estímulo más a esta transición de la naviera pública, el Estado le concedió un crédito extraordinario de

4.989 millones de pesetas para compensar el déficit de la explotación correspondiente a 1995, y, negocia -por el presente- los reintegros por las pérdidas de las tres anualidades corridas hasta la finalización del contrato-programa, aún contando con la escrutadora mirada de Bruselas a todo este tipo de ayudas públicas.

Pero el proceso de apertura de líneas a concurso, siendo parte de la liberalización general del sector, gusta expresamente a



Bruselas, hasta el punto de que ha desestimado una denuncia de anulación -por parte de Flebasa- que acusaba a Trasmediterránea de haberse aprovechado de un concurso hecho a su medida. Aquella naviera privada pidió a Bruselas -los primeros días de enero- que fuese anulado el concurso, tanto por la insuficiencia de plazos para presentar ofertas, como por el hecho de que -a su juicio- las condiciones del contrato "estaban calcadas" de las preexistentes en Trasmediterránea.

Con todo y ser el único ofer-





tante, la naviera pública se ha hecho con el contrato de referencia por seis años y dos más prorrogables, y, trata de aprovechar el tiempo con una rápida reestructuración y nuevo estilo comercializador, tras lidiar con una huelga que afectó a buena parte de sus servicios a principios del pasado diciembre. La dirección de la naviera hubo de contrarrestar las acusaciones sindicales, que apuntaban a la venta de buques de carga -actividad no contemplada en el nuevo concurso-, y, patentizar que las reducciones de plantilla en temporada baja no afectarían en ningún caso al personal fijo. Ciertamente, la huelga se ambientó, también, en el dato de que Trasmediterránea había reducido su plantilla, de 2.000 a 1.495 trabajadores, los últimos años.

Reestructurar, deprima, deprima

El presidente Trías de Bes



El presidente Trías de Bes considera que la compañía "ya está estructurada como una empresa privada".

ha aceptado con buen talante la carrera de obstáculos hacia la nueva cultura empresarial, declarando muy significativamente que *"la compañía ya está estructurada como una empresa privada"*, en el acto de presentación de cuentas de 1997 (ver cuadro 2). Manejó dos conceptos en su intervención ante la junta general, *"calidad"* dentro de la *"competencia"*, y presentó nuevas líneas de trabajo, para responder a aquella exigencia conceptual, en sectores de crecimiento como el de cruceros.

Antes de junio, Trías de Bes, se propone la explotación de los cruceros marítimos, a través de una filial a constituir, en la que no tomará más del 20% y hará su aportación en activos, es decir, buques de la compañía, y, expresamente el "Don Juan", que ahora explota su filial Royal Hispania. El grupo ya será implantado en ese segmento co-

mercial con "Cruceros de España", unión de empresas en la que acompaña a Air Europa, Sol Meliá, Unión Naval de Levante, Viajes Iberia y Barceló. E, igualmente, quiere desarrollar otra área de mercado en el nuevo producto conocido como Ocio y Negocio, ofreciendo a las empresas la celebración de reuniones y convenciones a bordo de los barcos de recreo.

Pero el negocio-estrella del futuro y sobre el que Trías de Bes ha basado una estrategia de anticipación y no poca perspicacia ha sido la reciente toma del 16,5% del World Trade Center (WTC) barcelonés, que actualmente se edifica en el Puerto de Barcelona, justo frente a la terminal de Trasmediterránea, que la ampliará hasta 12.000 metros cuadrados. La

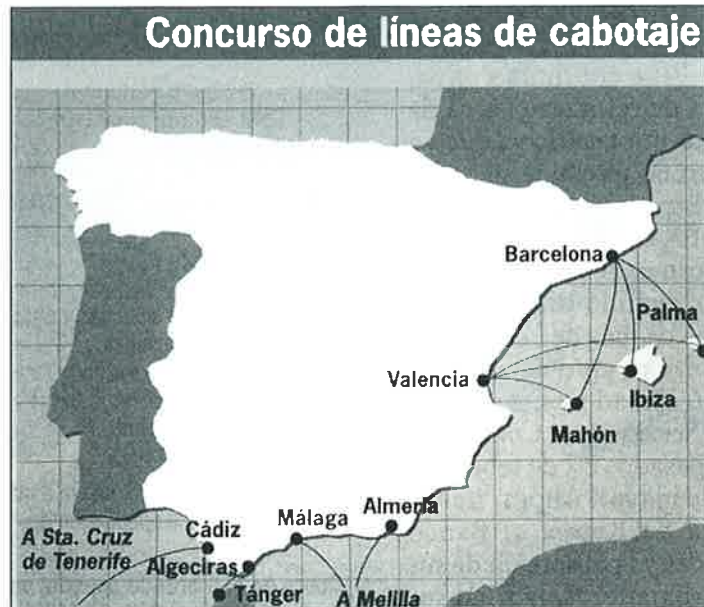
La entrada en el World Trade Center barcelonés, negocio-estrella, y, los acercamientos al turismo y al ocio, pauta hacia la diversificación futura.

compañía pagó 1.800 millones de pesetas a Fomento de Construcciones y Contratas (FCC) por ese 16,5% de la propiedad, porcentaje que podría llegar a conducirla al control y la gestión del proyecto.

Este negocio servirá a otros de los fines de la reestructuración, que es el de implicar más a la compañía en los servicios de puerto, estibas, etc, y todo aquello que permita reducir sus propios costes de operación.

...Y hacer tesorería con la flota "de tierra"

Trasmediterránea acaba de redondear una operación urbanística de venta con gran calado -pese a pertenecer a su flota "de tierra"- al recibir de la familia Reyzábal 1.800 millones de pesetas por uno de los edificios de la sede social de la naviera, en la Carretera de Barajas, quedándole otro de valor estimado próximo a los 2.000 millones. La naviera ya alquiló, alternativamente, 4.000 metros cuadrados en Alcalá, 61, para trasladar la sede y proseguir como inquilino.



Cuadro 1

La necesidad de cuadrar cuentas y sanear el conjunto hacia la privatización, impulsa estas operaciones con la flota "de tierra", porque Trasmediterránea se siente urgida por la anunciada irrupción de los competidores europeos en el cabotaje español en 1999, y, habrá de incorporar nuevos barcos a su bandera, quizá a la tasa de 5.000 millones por unidad, de forma escalonada y con recursos

hacia el mercado de segunda mano.

Pero el gran problema de tesorería y saneamiento viene indicado por la necesidad de abaratar sensiblemente los costes laborales de la naviera, cuyo personal llegará a añorar -sin duda- los viejos tiempos, pues disfruta de salarios medios de 5,8 millones de pesetas anuales, casi un 25% por encima de la



media europea del sector (!), por lo que pueden sospecharse las dificultades que planteará la modificación a la baja del actual convenio colectivo.

Tal negociación por el nuevo convenio ya está en marcha, y, buena parte de los fondos por desinversiones inmobiliarias tiene también que ver con este importante rubro de la reestructuración. Es expresivo el dato, al

Cuadro 2

RESULTADO NETO DE TRASMEDITERRÁNEA



Vieja dama con el corazón sano

Trasmediterránea cumplió 80 años de presencia ininterrumpida en las comunicaciones marítimas, ya que el 1 de enero de 1917 empezó a operar con 44 buques. La joven tuvo gran aceptación en los principales círculos de Barcelona, Pasajes, Cartajena, Valencia, Tarragona, Málaga y Cádiz, y su fama trascendió a los internacionales de Marsella, Niza, Génova y Livorno.



Mereció pronto los halagos máximos y reverencias del Lloyd's Register, y, sin pérdida de su españolidad y estilo propio, camina hacia aquí -la liberalización, la Unión Europea- esta vieja dama con el corazón sano, pese a conocer de tormentas y vendavales.



calidad, y la gestión de seguridad, conforme al código internacional e ISM. Y, como proyección a resultados de 1998 hizo unas previsiones de "beneficios en torno a los 1.900 millones de pesetas, que escalarían a los 3.200 para 1999".

La naviera ha debido reaccionar a la inminente liberalización del sector, aún considerando válidas las líneas del Plan Estratégico que se refieren "al plano comercial, la mejora de ingresos, el posicionamiento competitivo, la racionalización de gastos y el nivel de cualificación y polivalencia del personal", y madura -al presente- su diversificación a los sectores conexos con el ocio, el turismo y los servicios, habiendo presentado una enérgica línea comercializadora en la más reciente FITUR, de enero. ■

S. de F

efecto, de que Trasmediterránea dedicó buena parte de los 10.000 millones ingresados del Estado por sus prestaciones de 1997 a dotar la reducción de plantilla en un 25%, y habrá que esperar a los resultados de 1998 para colocar la etiqueta de "privatizable" con todas las consecuencias, y, con el permiso del balance, la primera.

Plan Estratégico, "parcialmente cumplido"

El presidente Jose María Triás de Bes se dirigió al consejo de administración bajo la referencia al Plan Estratégico 1997-99, que estimaría "parcialmente cumplido", al señalar que "se han externalizado servicios no estratégicos, como los jurídicos, médicos, almacenes y lavanderías, y, se han convertido en agencias las delegaciones de Ibiza y Mahón".

Se refirió -como hito histórico de la compañía- a "la inauguración de la primera estación marítima propia de la naviera, la de Barcelona", y a las mejoras tecnológicas desprendidas de la certificación ISO 9002 que han merecido los sistemas de

LA NUEVA IMAGEN DEL NEGOCIO Y EL OCIO

LÍNEA 902 45 46 45 DE INFORMACIÓN Y ATENCIÓN AL CLIENTE

Durante las 24 horas del día, 365 días al año. Comenzó a aplicarse en la zona de Baleares y está ya implantado en todas las demás zonas en las que opera la Compañía, Canarias y Sur Estrecho.

Ofrece:

Servicio de Booking, donde podrán realizar reservas, cancelaciones y modificaciones a sus reservas.

Información sobre líneas, trayecto, horarios y tarifas, sugerencias y reclamaciones.

Atención e incidencias.

Servicio de Apoyo Administrativo para las Agencias de Viajes.

CLASE PREFERENTE

En los barcos de la Serie Canguro que operan en la zona de Baleares, en los trayectos de Barcelona y Valencia con el Archipiélago. Cada uno de estos barcos dispone de diez camarotes de alto nivel dotados de aire acondicionado individual, televisión, etc, y salón para clase preferente.

El programa de remodelación de los Canguros ha supuesto también la creación de dos camarotes para personas discapacitadas, adaptados especialmente a sus necesidades en cuanto a espacio interior disponible, literas y aseos, así como la instala-

ción de un sistema individual de control y selección de canales audio y vídeo en las butacas de pasaje.

En los barcos Canguro con servicio a Melilla, desde Málaga y Almería, se han creado también los camarotes para discapacitados y se han instalado sistemas individuales de control y selección audio y vídeo en las butacas de pasaje.

REMODELACIONES

En todas las tiendas de los barcos y en los autoservicios de los barcos Canguro de la zona de Baleares.

WWW.TRASMEDITERRÁNEA.ES,

Para acceder a través de Internet (en español, inglés y francés) a toda la información sobre itinerarios, horarios, tarifas, características de nuestros barcos y otros servicios que ofrece la Compañía. Participando en el juego del Ancla se pueden ganar premios para viajar en los buques de la Compañía.

CRUCEROS DE ESPAÑA

Es el proyecto que ha impulsado TRASMEDITERRÁNEA para estudiar la viabilidad de la actividad de cruceros en nuestro país a través de una Unión Temporal de Empresas en la que también participan la empresa del Grupo Trasmediterránea Schembri-Royal Hispania, Air Europa, Sol Meliá, Unión Naval de Levante, Viajes Barceló y Viajes Iberia.

Canadá llegó a manipular los informes de sus científicos

Decisiones políticas y crisis pesquera

Se ha dicho en múltiples ocasiones: Las decisiones políticas, por lo general, no suelen estar en consonancia con la grave situación por la que atraviesan los caladeros mundiales. Que existe una profunda crisis en el sector pesquero casi nadie lo pone en duda, a estas alturas. No sólo son los grupos ecologistas y los propios pescadores, en su inmensa mayoría, los que denuncian esta situación y piden soluciones. Son los propios científicos, a veces en contra de la opinión de sus propios países, los que denuncian con datos en la mano esta situación. Sin embargo, los responsables políticos obvian no pocas veces esa información, llegando incluso a manipular estos datos. En unas ocasiones, con la intención de lograr mayores beneficios para su país, atendiendo sólo a resultados a corto plazo. Pero, en otras, el no adoptar determinadas decisiones que pueden resultar impopulares en un primer momento, responde a fines menos confesables, como el no dañar sus intereses electorales. En definitiva, no quieren ver la realidad, o deciden no afrontarla, que es lo mismo, porque simplemente no les interesa. Y es que "no hay peor ciego... que el que no quiere ver".

ORGANISMOS internacionales y expertos han ido logrando un cierto consenso sobre los aspectos científicos del problema y las principales líneas de actuación. Las decisiones políticas, sin embargo, a menudo no suelen ir en consonancia con los resultados de las investigaciones sobre la situación de los caladeros. En algunas ocasiones, se trata de lograr una mayor cuota de capturas en las negociaciones. Es decir, priman los intereses nacionales sobre las medidas más idóneas para garantizar el mantenimiento de un "stock". Pero en otras, los informes se manipulan sin más, o se guardan en un cajón, a pesar de las graves consecuencias que ello pueda tener -y han tenido de hecho, como el cierre del caladero de Terranova- y por motivos tan poco confesables como el lograr el voto del sector pesquero.

El descenso generalizado de las capturas, así como la reducción del tamaño y calidad de las mismas es algo que los pescadores conocen sobradamente. Sin embargo, se echa de menos la aplicación de medidas realmente efectivas. Ejemplos no faltan.

Por enésima vez, los científicos de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT), reunida en Madrid el pasado mes de octubre, insistieron en que los niveles de capturas del pez espada son insostenibles. Mientras, las capturas de 1996 en los caladeros del sur resultaron ser las más altas de las registradas hasta la fecha, alcanzando los mismos niveles de las máximas observadas en el Norte. E insis-

tieron, también por enésima vez, que no se deberían demorar acciones para reducir los niveles de pesca existentes en la actualidad.

El descenso de las capturas de sardinas en Galicia y el Cantábrico es notorio desde hace años. Es otro ejemplo de una crisis pesquera de hondo calado, y ante la que los políticos no acaban de decidirse a actuar con la contundencia que la situación requiere. El resultado, mientras tanto, es que en el presente año la crisis de la flota de cerco ha hecho saltar todas las alarmas, al completarse la peor campaña desde 1940. Las indecisiones de la UE sobre otras pesquerías, o las actuaciones de las flotas con redes de deriva, son algunos ejemplos más de esta pasividad.





Y seguimos con denuncias que, no por conocidas, resultan menos reveladoras: *El atún del Pacífico Sur corre grave peligro de extinción, al igual que el del Mediterráneo.* Greenpeace señala que la población de atún rojo del Sur ha disminuído un 98 por cien desde que comenzó su explotación en 1950. Denuncia que se basa en un informe elaborado por científicos del Gobierno australiano, y que lleva a esta organización a sentenciar: *Los organismos de gestión pesquera están fracasando en sus funciones.*

Alerta científica

Según el citado informe, teniendo en cuenta el aumento dramático de esta pesca incontrolada, existe el 50 por ciento

de probabilidades de que el atún rojo del Pacífico Sur se extinga para el 2020. Mientras, países como Taiwan, Indonesia o Corea del Sur han doblado sus capturas en los dos últimos años. Unas capturas que, además, provocan un elevado índice de capturas accidentales. Greenpeace estima en unos 44.000 albatros los que mueren anualmente a causa de los palangreros industriales en aguas del Pacífico Sur.

En el Mediterráneo, un informe de la ICCAT alertaba que la actual intensidad pesquera triplica los niveles sostenibles y que, de seguir así, en menos de diez años no quedarán ejemplares reproductores.

Otro tanto podría decirse de

las poblaciones de bacalao del mar del Norte, al borde del colapso según un estudio realizado por científicos británicos, canadienses e islandeses. La situación es tan grave que, según estos científicos, no sólo el actual ritmo de capturas es insostenible, sino que incluso rebajando el mismo al máximo para una explotación sostenible no sería suficiente. Los peces que llegan a las redes son cada vez más jóvenes y en gran parte no han llegado a la madurez sexual.

La escasez de bacalao y abadejo en las costas de Norteamérica, debido a la sobrepesca, ha llevado a un vertiginoso incremento de las poblaciones de lija y raya. Una situación aún más grave si se tiene en cuenta que ambos son predadores de las crías de bacalao y abadejo, según destaca el investigador Peter Weber, del Woldwatch Institute, lo que vendría a aumentar las dificultades para la recuperación de estas especies. Esta situación podría estar ocasionando una transformación en el ecosistema del Atlántico Norte de consecuencias imprevisibles.

Detrás de esta situación se encuentra la defensa de algo más que unos intereses económicos: Una defensa de intereses muy particulares, y a corto plazo, como era la convocatoria de unas elecciones en Canadá.

Las sospechas de oscuros intereses vinieron a despejarse con las denuncias de tres biólo-

El atún del Pacífico Sur corre grave peligro de extinción, al igual que el del Mediterráneo. De no adoptarse medidas, los científicos del gobierno australiano aseguran que su pesca comercial podría extinguirse en el 2020.

Según la ICCAT, en el Mediterráneo la intensidad pesquera del atún rojo triplica los niveles sostenibles. Si no se adoptan medidas, en menos de diez años no quedarán ejemplares reproductores.

gos canadienses asegurando que el origen de la crisis pesquera en los caladeros de Terranova había que buscarla en las decisiones políticas emanadas del propio Ministerio de Pesquerías y Océanos de Canadá. Y es que, según Jeff Hutchings, Richard Haedrich y Carl Walters, *la Administración ignoró los informes científicos, amenazó a sus propios expertos para que modificaran los resultados y permitió que la industria pesquera sobreexplotara los océanos hasta la práctica aniquilación de numerosas especies,*

según el trabajo publicado en la revista "Canadian Journal of Fisheries and Aquatic Sciences".

Cinismo político

El Gobierno de Canadá tenía que elegir entre peces o votantes -las elecciones estaban a la vuelta de la esquina- y, claro está: perdieron los peces. En el caso de la pesquería atlántica, el Gobierno canadiense no decretó una moratoria de pesca hasta julio de 1992, y sólo por dos años. Según los biólogos antes mencionados, se permitió la actividad pesquera a sabiendas de la gravedad de la situación hasta que no quedó más remedio que cerrar los caladeros y mandar a 50.000 pescadores al paro.

Como recordarán los lectores de MAR -nº 339, Mayo, 1996. "Masacre de focas en el



Ártico"-, el Ministerio de Pesquerías había encontrado un chivo expiatorio a la situación del caladero: la superpoblación de focas. Ellas serían, a su juicio, las causantes de la falta de pescado, debido a su enorme voracidad. Una afirmación que fue contestada, entre otros, por la organización Greenpeace que, por boca de Ricardo Aguilar, señaló que *las razones para reiniciar la cacería de focas son sólo políticas y económicas. Ha sido la nefasta gestión pesquera y la sobrepesca los que han originado el colapso pesquero.* Científicos canadienses se pronunciaron entonces en similares términos.

Otra salida fue la de hacer recaer las culpas a la actividad de buques extranjeros. La "guerra del fletán" tuvo algo que ver con todo ello. Hoy, gracias a las denuncias de estos científicos, que han decidido romper el silencio impuesto por el Gobierno canadiense, la realidad viene a dar la razón a todos los que discreparon sobre las razones alegadas por ellos. No sólo ignoraron a sus propios científicos, sino que manipularon los informes. Una situación sobre los manejos políticos que, en este caso, ha salido a la luz.

El sector pesquero de EE.UU. tampoco lo está pasan-



do demasiado bien. La Administración Clinton se anotó un importante tanto con la publicación, en octubre del pasado año, de la "Ley de pesquerías sostenibles", bien recibida por pescadores y grupos ecologistas. La misma, fomentaba la reducción de la flota y dotaba al secretario de Comercio de nuevos poderes para combatir la sobreexplotación de los caladeros y promover su recuperación.

La situación idílica, pintada por la Administración Nacional Atmosférica y Oceánica (NOAA) -un organismo federal dependiente del Departamento de Comercio-, sobre la recupe-

ración del sector pesquero con las medidas adoptadas en el "Plan estratégico 1995-2005", saltó por los aires. La voz de alarma la dio el Consejo para la Defensa de los Recursos Naturales (NRDC), una de las asociaciones más prestigiosas de los EE.UU.: *Casi el 50 por ciento de las especies marinas monitorizadas son objeto de sobreexplotación en la actualidad, llegándose hasta el 70 por ciento en los caladeros del noroeste.*

Los desmentidos oficiales sobre estas afirmaciones dejaron paso, poco más tarde, al reconocimiento de la grave situación por la que atraviesan estos

caladeros. La propia NOAA reconoce que *de los recursos pesqueros cuya situación es conocida, el 43 por ciento están sobreutilizados y el 39 por ciento son utilizados al límite.* Con esta situación, es difícil que se alcancen los objetivos previstos de recuperación de caladeros. Una recuperación cuyo coste se estima en 25.000 millones de dólares.

En este caso, la Administración estadounidense parece decidida a actuar, y según recoge "La Voz de Galicia", se ha previsto un programa que destinará cien millones de dólares (unos 15.000 millones de pesetas) anuales para reducir en un 25 por ciento las flotas de la costa Atlántica.

Estas enormes cifras previstas por EE.UU., necesarias para remediar el saqueo al que están sometidos nuestros mares, y que pueden resultar extensibles a muchos otros casos, redundan en la idea de que sería más aconsejable prevenir que "curar".

Económicamente, parece que sí; ecológicamente, también; políticamente, ya no tanto, a tenor de la tendencia que sigue imperando en todo el mundo, salvo honrosas y contadas excepciones. ■

El Gobierno de Canadá prohibió a sus científicos hacer públicos los informes sobre la situación del caladero de Terranova. El motivo: no querían que "impopulares" medidas proteccionistas les hicieran perder votos.

Raúl GUTIERREZ

LA INMIGRACIÓN EN LA PESCA

EL PUERTO DE CASTELLÓN

El puerto de Castellón, más conocido como el Grao, es el más grande de la provincia en número de embarcaciones, tanto de arrastre como de cerco; el número de tripulantes embarcados; el de mayores capturas desembarcadas en toneladas, y, por consiguiente, el que proporciona mayores ingresos en millones de ptas. por las ventas de esas capturas.

ES el puerto con mayor número de atraques en sus muelles, con mayor calado, tanto en la bocana de entrada como en la dársena pesquera interior, asegurando una mayor protección y resguardo a las embarcaciones de pesca.

Dispone entre sus instalaciones de lonja para la venta del pescado, con amplios espacios para la carga de los camiones de carga, de fábrica de hielo, de casetas de pertrechos para los pescadores, con amplios espacios al aire libre para el arreglo de las redes, cables y malletas.

También cuenta con el mayor varadero de la provincia para el carenado y mantenimiento de las embarcaciones de pesca, hasta 7 carros de varada.

En el año 96, el censo de flota en este puerto estaba formado por 129 barcos de pesca, en las tres especialidades, 36 de arrastre, 48 de cerco y 45 de artes menores; empleando en total a una población trabajadora de 870 tripulantes embarcados, 179 en arrastre, 598 en cerco, y 93 en artes menores.

Destacaremos en este artículo las diferencias notables

existentes entre la población activa en las dos pesquerías, arrastre y cerco, en el puerto de Castellón, en relación a la procedencia, número, edad y preparación profesional de las tripulaciones de estas dos modalidades.

Distinguiremos al referirnos a las poblaciones embarcadas en las flotas de cerco y arrastre, entre los técnicos titulados, patronos como motoristas, de los otros tripulantes con el certificado de competencia de marinero, a los que denominaremos simplemente marineros.

El análisis de los datos sobre el origen de los trabajadores de la flota de cerco y de arrastre, revelan la existencia de un alto número de población foránea nacional y de extranjeros en la flota de cerco, y de una escasa población de otras provincias en la flota de arrastre.

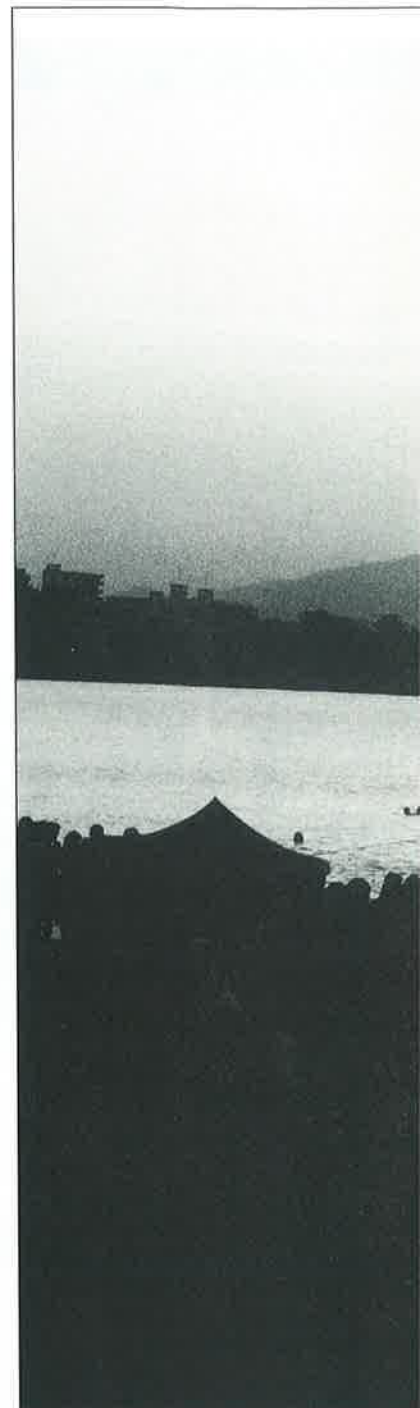
Ello nos ha llevado a la conclusión de que, además del origen histórico que explica en parte este fenómeno, hay que tomar como causa de estas diferencias observadas, sobre la procedencia y el número de la población inmigrante en estas dos pesquerías en el puerto del Grao, las diferentes condicio-

nes laborales en que se desarrollan estas dos modalidades. En particular por los distintos horarios de pesca, en el cerco nocturno y en arrastre diurno, y también por el actual modo de distribución de los ingresos, el sistema a la parte, que condiciona la composición y la cantidad de la tripulación embarcada.

Se concentra en este puerto una de las flotas de cerco más numerosas del Mediterráneo, debido a la crisis que en los años 60 sufrió esta pesquería en el sur de la península, con el cierre de los caladeros de Marruecos. Este hecho produjo un movimiento de los barcos de cerco a la busca de nuevos caladeros, asentándose parte de esta flota en esta provincia.

Por eso se explica el elevado número de tripulantes de cerco de origen andaluz en el Grao de Castellón y, a la vez, la numerosa flota de cerco en este puerto.

También conviene destacar la existencia de varias familias de pescadores vascos, que llegaron con sus barcos a este puerto en la década de los años 60-70, motivado por los problemas de pesca en los caladeros de las aguas comunitarias



de la CEE en el norte de España.

Además de la afluencia de pescadores andaluces al puerto del Grao de Castellón, estamos asistiendo en la década de los 90, a una nueva inmigración paulatina, sobretodo en la pesca de cerco, con la entrada continuada de marineros extranjeros, marroquíes y argelinos.

La pesca de cerco captura especies pelágicas o de superficie, por medio de una red que

El 59% de la población de esta flota procede de Andalucía, Marruecos y Argelia

En la flota de arrastre, el 79% procede de la provincia



se cierra en círculo, con la ayuda de un bote auxiliar, llamado cabecero o lucero. Es la pesquería selectiva a la captura de especies determinadas, como el boquerón y la sardina.

Las embarcaciones suelen llevar a bordo un número elevado de tripulantes, más de 12 personas de media por barco, necesarios para la manipulación de las abundantes capturas conseguidas.

La pesca de cerco se caracte-

teriza por su movilidad espacio temporal, es decir por no tener un caladero ni un puerto de venta fijo, dependiendo de la búsqueda de las especies migratorias que captura.

El horario de pesca diario semanal empieza al anochecer del domingo y el regreso al puerto se realiza a primeras horas de la mañana. Las tripulaciones no pernoctan en sus casas, y, a menudo, ni siquiera vuelven en el día a sus puertos bases.

Las tripulaciones de cerco se distinguen por su movilidad laboral, siendo frecuentes los desembarcos y los cambios de tripulaciones en las embarcaciones, sobre todo y en particular los menos cualificados y los de las embarcaciones menos rentables.

Las características de la flota de cerco en el puerto de Castellón son:

Número de tripulantes: 598; Edad media de los tripulantes: 39,47 años; Número de tripulantes por barco: 12,3; Número de barcos de cerco: 48; Edad media de los barcos: 30 años; Capturas de pescado: 10.488 toneladas; Capturas por tripulante: 17,538 tons por tripulante; Ventas de las capturas: 1.381 millones de ptas.; Ventas totales millones ptas. por tripulante: 2,309 mill. ptas.

De estos datos se deduce que la pesca de cerco:

. es la que mayor número de tripulantes embarca, más de 12 personas de media por barco, lo que determina las condiciones laborales y la rentabilidad de esta pesquería;

. tiene una edad media de los tripulantes de más de 39 años, algo superior a la media provincial (más de 38 años);

. la flota tiene de edad media de los barcos de cerco 30 años, lo que presenta una flota vieja que necesita renovación;

. obtiene unas capturas en toneladas de pescado desembarcadas por tripulante muy elevadas debido fundamentalmente a la pesca de sardina;

. consigue unas ventas totales anuales en millones de ptas. por tripulante más reducidas, exactamente la mitad que en la flota de arrastre en este mismo puerto.

La distribución de los beneficios en la pesca de cerco, el conocido sistema a la parte, determina la elevada cifra de tripulantes embarcados, por correr a cargo del armador o propietario de la embarcación

las partes de los titulados técnicos y otras, como las que se conceden al patrón, motorista, lucero, cocinero, pocero,..., lo que condiciona, también, la modernización de esta flota, con la instalación de nuevas tecnologías.

En la pesca de cerco existe un predominio claro de inmigración foránea de esta provincia y extranjera en la población embarcada (Ver cuadro 1).

A diferencia de la flota de arrastre, en la de cerco tan sólo 153 pescadores del total, el 26%, son oriundos de la provincia de Castellón, frente a los 183 tripulantes de cerco, que representan el 47%, procedentes de Andalucía y a los 73 de Marruecos y Argelia, que representan el 12% del total.

Los pescadores procedentes de Andalucía en su mayor parte son trabajadores sin titulación técnica profesional de pesca, sólo 23 de los 183 pescadores andaluces posee alguna titulación, tan sólo el 12% disponen de alguna certificación técnica profesional.

A destacar, cómo de los 598 pescadores que componen el total de trabajadores de la flota de cerco en el puerto de Castellón en el año 96, el 20% del total, 121 personas son procedentes de la población de Barbate, de la provincia de Cádiz, la mayoría en puestos de marineros.

Conviene resaltar la incidencia de tripulantes extranjeros de Marruecos y Argelia en la pesca de cerco, 73 marineros, que representan el 12% del total, ocupando puestos de marineros de escasa cualificación, sin titulación técnica.

Rafael Viruela, en su estudio de población del Grao en 1985, destacó que en 1981 había 4 extranjeros en el puerto de Castellón, llegando a 9 extranjeros embarcados en el año 1984. Vemos cómo en estos años esa cifra ha ido aumentando hasta alcanzar en el año 96 el número de 77 marineros procedentes de Marruecos y Argelia, 73 en la pesquería de cerco y tan sólo 4 en arrastre.

CUADRO 1

PROCEDENCIA DE LA POBLACION MARINERA EN LA PESCA DE CERCO

Provincia	Técnicos		Tripulantes		Totales	
	Número	% total	Número	% total	Número	% total
Castellón	46	51 %	107	21 %	153	26 %
Valencia			4		4	
Alicante			1		1	
Vizcaya	14	16 %	2		16	3 %
Barcelona	2		6		8	
Zaragoza	1		1		2	
Santander	1		3		4	
Murcia	1		1		2	
Asturias	1		3		4	
Zamora			1		1	
Badajoz			1		1	
Otros			45		45	
Málaga	1	1 %	13	3 %	14	2 %
Huelva			3	1 %	3	1 %
Almería	9	10 %	74	15 %	83	14 %
Cádiz	1	9 %	43	8 %	44	7 %
Barbate	7		114	22 %	121	20 %
Ceuta	5	6 %	13	3 %	18	3 %
Melilla						
Marruecos			73	14 %	73	12 %
Argelia						
Totales	90	100 %	508	100 %	598	100 %

Este autor, Viruela, en ese mismo trabajo exponía que en el Grao había un predominio claro de pescadores andaluces, llegando a 182 tripulantes en 1981, y a 256 marineros en 1984. Este predominio se ha mantenido y ha seguido aumentando hasta alcanzar los 283 tripulantes andaluces embarcados en el año 1996.

Por último resaltar cómo los pescadores procedentes del País Vasco, aunque en pequeño número, sólo 16 personas, representan sin embargo el 16% del total de los técnicos embarcados, siendo, por tanto, los trabajadores de mayor cualificación profesional.

La procedencia mayoritaria de tripulantes foráneos y extranjeros en la pesca de cerco se debe sin lugar a dudas, a nuestro entender:

- por un lado, a las severas condiciones de esta modalidad, más duras que en la pesca de arrastre;

- por otro, a la poca estabilidad económica de este tipo de pesca, por lo variable de su rendimiento,

- y por último a la numerosa tripulación con escasa preparación técnica y profesional que se necesita para desarrollar las faenas en esta modalidad.

La pesca de arrastre

La pesca de arrastre es la modalidad que captura especies demersales del fondo del mar, arrastrando para ello una red, sujetada a unos cables desde la embarcación.

Los caladeros o lugares habituales de pesca de la flota de arrastre en el puerto de Castellón, suelen estar situados en la franja costera frente al mismo puerto, a una distancia máxima de unas 30 millas de la costa. El horario de pesca diario en esta modalidad es de 10 horas, saliendo por las mañanas, alrededor de las 7 horas, y regresando a puerto a primeras horas de la tarde para la venta, con llegada máxima a las 17 horas.

Suelen vender sus capturas en el mismo puerto base, salvo raras excepciones, lo que permite a las tripulaciones de arrastre pasar las noches en sus domicilios a diario, a diferencia de los marineros de cerco que



se ven obligados por el tipo de pesca y de búsqueda a pernoctar a bordo y a menudo a pasar varios días viviendo a bordo en puertos de otras provincias.

Se caracteriza esta pesquería, en cuanto a la población empleada, por llevar a bordo pocas personas, la media provincial por embarcación es de 5 tripulantes, frente a la de cerco que embarca más de 12 tripulantes de media por embarcación.

También la pesca de arrastre se distingue por su escasa movilidad laboral, a diferencia del cerco, las tripulaciones de las embarcaciones de arrastre suelen estar en el mismo barco años, a no ser por motivos de venta, cambios de patrón, armador, u otros.

Las características de la flota de arrastre, en el año 1996, en el puerto de Castellón son:

Número de tripulantes: 179; Edad media de los tripulantes: 38,19 años; Tripulantes por barco: 5; Número de barcos: 36; Edad media de los barcos: 28 años; Captura anual de pescado: 1.714 toneladas; Captu-

ras en tons. por tripulante: 9,575 tons. por tripulante; Ventas de las capturas en mill ptas: 832 mill. ptas.; Ventas totales en millones ptas. por tripulante: 4,648 mill. ptas.

Se observa en estos datos, sobre población y flota, que la pesca de arrastre se caracteriza por:

- . alcanzar una edad media los pescadores de arrastre similar a la media de la provincia (38,45 años),

- . tener una media de 5 tripulantes por barco.,

- . la existencia de una flota vieja, la edad media de los barcos es de 28 años, algo inferior a la media de la provincia que es de 30 años.

- . unas capturas regulares, con escasas variaciones anuales.

- . unas ventas totales de más de 4 millones de ptas. por tripulante, situándola como la más elevada entre las tres modalidades, siendo la pesca de arrastre la pesca más estable en cuanto a rentabilidad económica.

Las nuevas tecnologías en la flota de arrastre han reducido



ciones de trabajo a bordo respecto a épocas pasadas.

Procedencia de la población embarcada

La pesca de arrastre en el puerto de Castellón se caracteriza por la escasa incidencia de técnicos y marineros foráneos de esta provincia y de extranjeros, siendo mayoritariamente de procedencia de los pueblos de la provincia, principalmente de Torreblanca, por el éxodo de las personas dedicadas a la pesca en este pueblo que, a partir de los años 40-50, emigraron hacia las poblaciones de la provincia que contaban con puertos abrigados para sus embarcaciones (Ver cuadro 2).

Destaca en el cuadro cómo la mayoría de la población activa embarcada en el año 1996, un 79% del total, en la flota de arrastre en el puerto de Castellón procede de poblaciones de la provincia de Castellón.

Un 95% de los puestos técnicos titulados de la flota de arrastre, la práctica totalidad de los mismos, son ocupados por pescadores de la provincia, tan sólo el 5% del total de los técnicos proceden de otras provincias.

La inmigración en esta pesquería representa tan sólo el 21% del total de las tripulaciones embarcadas, repartida entre

notablemente en número de tripulantes en cada embarcación, mejorando sensiblemente las condiciones de trabajo y también los rendimientos económicos. La instalación de maquinillas hidráulicas, pescantes de popa con pastecas hidráulicas, servotimón hidráulico, grupos auxiliares más potentes, y complejos y modernos equipos de pesca y navegación han mejorado notablemente las condi-

varias provincias. La inmigración procedente de Andalucía apenas es apreciable, con un escaso 5% del total de los embarcados, asimismo los pescadores extranjeros apenas si alcanzan un 4% del total.

La población activa de la flota de arrastre del puerto de Castellón se caracteriza en su mayoría por su procedencia de poblaciones de esta provincia, por la escasa presencia de extranjeros, lo que tendría su explicación en la estabilidad de esta modalidad, tanto en lo referente a las condiciones de trabajo, menos severas que las del

se desenvuelven una y otra pesquería.

En la flota de arrastre las condiciones propias de esta pesquería permiten tener menos tripulación a bordo que en la de cerco, pernoctar a diario en el domicilio familiar, efectuar la venta de las capturas en el mismo puerto base, y obtener unos rendimientos económicos regulares y estables a lo largo del año, todo ello produce una selección del personal a embarcar, con la exigencia de una mayor cualificación profesional.

En la flota de cerco, en

CUADRO 3

PROCEDENCIA DE LA POBLACION DE PESCA DE ARRASTRE Y CERCO

	Castellón	Andalucía	Marruecos-Argelia
Arrastre	141 (79 %)	10 (5 %)	4 (2 %)
Cerco	153 (26 %)	183 (47 %)	73 (12 %)

cerco, como en los rendimientos económicos obtenidos.

Se observa una gran diferencia sobre la procedencia de los pescadores en este puerto, mientras que en la flota de arrastre mayoritariamente, en un 79% del total, proceden de poblaciones de la provincia de Castellón, en la flota de cerco tan sólo el 26% del total de la población es oriunda de esta provincia (Ver cuadro 3).

Los foráneos representan una minoría en la flota de arrastre, sólo un 10% del total proceden de Andalucía y un 2% de Marruecos, por el contrario la tripulación de cerco son mayoritarios, con un 47% del total, los pescadores procedentes de ciudades de Andalucía y en un 12% los extranjeros de Marruecos y Argelia.

Estas cifras, en las que se aprecia una mayor población activa originaria de la provincia de Castellón en la flota de arrastre, y, en cambio, una mayor tripulación de otras provincias y de extranjeros en la flota de cerco, vienen determinadas, fundamentalmente, por las condiciones de trabajo en las que

cambio, las condiciones más severas obligan a pernoctar a bordo a diario, estando a menudo alejado del domicilio familiar y, algunas veces, efectuar la venta en lonjas de los puertos de otras provincias, llevando tripulaciones más numerosas en los barcos para seleccionar las abundantes capturas, obteniendo unos rendimientos económicos anuales variables, con un índice de riesgo mayor que en la pesca de arrastre, lo que determina la existencia de un personal menos cualificado técnicamente, con mayoría de marineros.

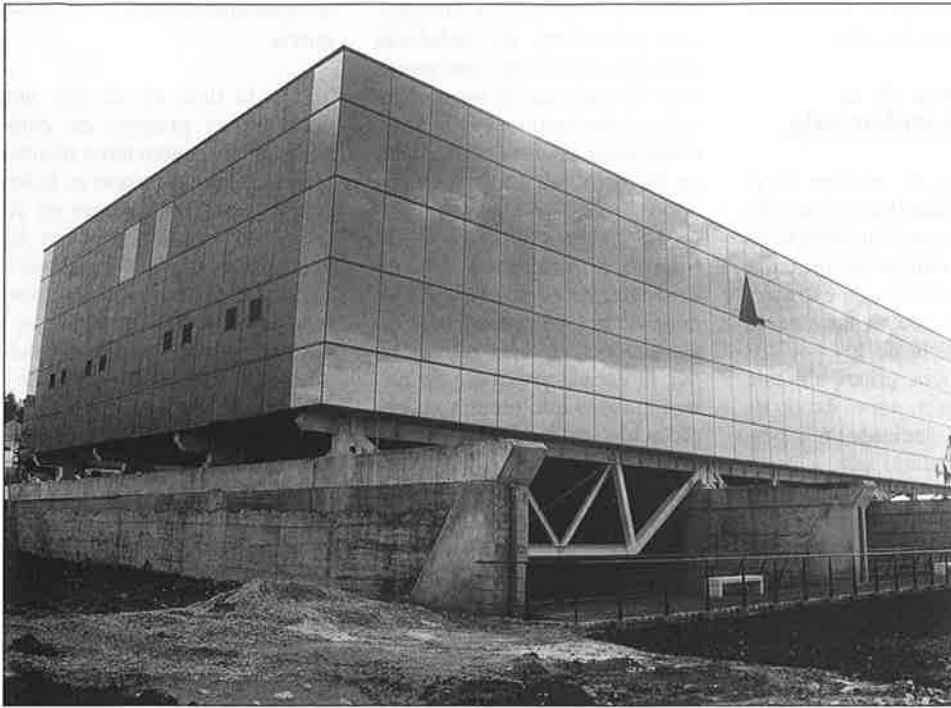
Así las cosas, y por estos motivos, se explica la existencia de una población numerosa de inmigrantes andaluces y extranjeros, con escasa cualificación, en la flota de cerco en el puerto del Grao de Castellón, y, por el contrario, la presencia de una reducida población de inmigrantes de extranjeros y procedentes de otras provincias en la flota de arrastre de este puerto. ■

JORGE TEGEDOR DEL VALLE
Ingeniero Naval
MANUEL LLORCA SELLES
Sociólogo

CUADRO 2

PROCEDENCIA DE LA POBLACION MARINERA EN LA PESCA DE ARRASTRE

Provincia	Técnicos		Tripulantes		Totales	
	Número	% total	Número	% total	Número	% total
Castellón	62	95 %	79	69 %	141	79 %
Valencia	1		5	4 %	6	3 %
Huesca	1		1		2	1 %
Murcia	1				1	
Barcelona			1		1	
Albacete			1		1	
Otras			13		13	7 %
Melilla			2	2 %	2	1 %
Ceuta						
Almería			3	3 %	3	2 %
Cádiz			4	4 %	4	2 %
Jaén			1		1	
Marruecos			4	4 %	4	2 %
Argelia						
Totales	65	100 %	114	100 %	179	100 %



GALICIA

Inaugurada por el Ministro de Trabajo y el Presidente de la Xunta

EL FERROL ESTRENA CASA DEL MAR

FRENTE a la ría, con unas privilegiadas vistas, edificada sobre el antiguo cargadero de minerales de la zona de servicios del puerto ferrolano, se alza la nueva Casa del Mar de El Ferrol (A Coruña), inaugurada, el pasado 21 de enero por el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Javier Arenas y el presidente de la Xunta de Galicia, Manuel Fraga y el director del ISM, Rafael Mateos.

La nueva Casa del Mar, es un edificio construido en una parcela de 3.533 metros cuadrados. Consta de dos plantas, con una superficie total de 2.048 metros cuadrados, en las que se encuentra el área de acción social, con hogar del pensionista, sala de juegos, sala de juntas, aseos y cafetería-comedor. El área de sanidad marítima, formada por una zona de recepción, sala de espera, dos consultas médicas con sala de exploración, una consulta de enfermería. El área administrativa y de gestión, que alberga las dependencias de la Dirección Local de la Entidad en El Ferrol. El área formativa, compuesta por un aula polivalente, con capacidad para 100 asistentes y susceptible de ser dividida en dos recintos mediante mamparas móviles y finalmente, la hospedería

para marinos en tránsito, dotada con diez habitaciones dobles y dos sencillas.

La construcción de esta Casa del Mar fue adjudicada, mediante subasta pública, a la empresa "Cubiernas y MZOV", y su coste total, incluida la dotación del mobiliario, ha sido de 319 millones de pesetas.

Con la inauguración de la nueva Casa del Mar de El Ferrol, el Instituto Social de la Marina (ISM) convierte en realidad una vieja aspiración de los trabajadores del mar de esta localidad gallega que, después de haber transferido la asistencia sanitaria a la Xunta de Galicia, no contaban con otros servicios asistenciales y so-

ciales que unas obsoletas oficinas administrativas, claramente insuficientes para el volumen de población marinera que acude a un puerto de la categoría del ferrolano.

De esta Casa del Mar se beneficiarán directamente un total de 406 trabajadores en activo y 412





pensionistas, además de las familias de ambos, así como un total de 41 empresas del sector. Sin embargo, la población que de forma indirecta se beneficiará de la Casa del Mar de El Ferrol es mucho mayor, pues su zona de influencia abarca toda la extensa comarca ferrolana.

Con la inauguración de la Casa del Mar de El Ferrol, el ISM cuenta con un total de 147 Casas del Mar distribuidas por todo el territorio nacional, de las cuales 25 tienen hospedería para marinos en tránsito.

Además, el ISM tiene Casas del Mar en Francia, Mauritania, Senegal, Angola, Sudáfrica, Seychelles/Kenia y Costa de Marfil. Todas ellas están ubicadas en aquellos puertos donde la afluencia de la flota española es más importante, y en todas se presta asistencia médica, por lo que cuentan con instalaciones sanitarias básicas y con un equipo humano formado por un médico y un ayudante técnico sanitario. La Casa del Mar de Sudáfrica, en Walvis Bay, tiene, además, hospedería para marinos en tránsito.

El ISM, dentro de su política de inversiones para mejorar las instalaciones que prestan servicios a los trabajadores del mar, tiene previsto para 1998, realizar obras de remodelación en varias Casas del Mar. En Galicia, estas obras tendrán lugar en las Casas del Mar de A Coruña y Celeiro (LUGO). ■

CANTABRIA

Presentado el nuevo Plan Nacional de Salvamento Marítimo Una lancha rápida de 20 metros para el Centro de Salvamento de Santander

EL Centro Local de Salvamento de Santander contará próximamente, con una embarcación de 20 metros de eslora para sustituir a la lancha "El Puntal", de 15 metros, demasiado pequeña, según la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), para zonas de mala climatología como es el Cantábrico.

Este es uno de los proyectos que se incluyen en el Plan Nacional de Salvamento Marítimo 1998/2002, que fue presentado en Santander por el delegado del Gobierno, Alberto Cuartas, acompañado por el jefe del Centro Regional del Cantábrico Oriental, José Luis Solís, y por el responsable del Centro Local de Coordinación de Salvamento Marítimo de Santander, Carlos Monge.

El Plan, que según explicó en la capital cántabra el Delegado del Gobierno, cuenta con un presupuesto superior a los 30.000 millones de pesetas y prevé importantes mejoras en las embarcaciones rápidas con el fin de potenciar la respuesta en las zonas de peor climatología. Por ello, todo el Cantábrico y la costa gallega estarán cubiertos por unidades de 20 metros de eslora. Pero además, gracias a la creación de siete nuevos centros de salvamen-

to marítimo en Sevilla, Pasajes, Ceuta, Castellón, Alicante, Málaga e Ibiza, se podrán garantizar la seguridad del tráfico en toda la costa española.

Durante la presentación intervino también el jefe del Centro Local de Salvamento Marítimo de Santander, quien resaltó el hecho de que toda la costa cantábrica, desde el País Vasco a Galicia, está cubierta y cualquier barco puede mantener un contacto permanente con los centros de salvamento. Aprovechó su intervención para agradecer la colaboración permanente del Servicio de Vigilancia Aduanera, Cruz Roja, Guardia Civil de Mar, Protección Civil y el helicóptero de la Diputación, que han contribuido en algunos de los 106 rescates llevados a cabo en 1997, de los que 50 estaban relacionados con buques, bien por accidentes o por traslado de enfermos, siete con la protección del medio ambiente y 49 con objetos a la deriva que afectaban a la seguridad marítima.

El Centro de Santander, que depende del CRCS del Cantábrico Oriental, da cobertura a 13.000 kilómetros de costa que verán reforzada su seguridad cuando se abra un nuevo centro local en Pasajes. ■

CATALUÑA

Primera Campaña Institucional contra la venta de alevines

LA Dirección General de Pesca Marítima de la Generalitat de Catalunya está llevando a cabo una campaña informativa que tiene como objetivo erradicar el consumo de peces de medidas antirreglamentarias. La campaña tiene el siguiente lema: "El peix petit, ni pescat ni menjat".

Esta es la primera campaña institucional que ha puesto en marcha la Generalitat para frenar la captura y el consumo de peces inmaduros y que fue presentada a finales del pasado año. Desde entonces, un equipo de seis inspectores de la Dirección General de Pesca Marítima está visitando las pescaderías y los mercados

■ **La Generalitat sancionará a quienes ofrezcan ejemplares de tallas reducidas**

municipales de las poblaciones más importantes de Catalunya, según información recogida en el "Diari de Tarragona". En estas visitas, los inspectores informan de que la venta de pescado inmaduro es una práctica no permitida y que pueden ser sancionados por ello. Asimismo, el Servicio de Protección de la Naturaleza de la Guardia Civil también ha intensificado el control en las lonjas de los puertos pesqueros catalanes.

La campaña de la Generalitat ha creado cierta preocupación entre el sector detallista porque, a partir de ahora, quienes vendan peces de medidas antirreglamentarias serán sancionados. Sin embargo, los detallistas consideran que hay que controlar al pescador y no a ellos, porque en la mayoría de las lonjas las transacciones las realizan a través de pantalla electrónica, sin ver la mercancía. Además, se han apresurado a señalar que cuando compran el pescado desconocen si en las cajas los ejemplares de medidas reglamentarias son sólo los que se encuentran a la vista y, debajo del primer manto, están los alevines. ■

Organizada por el ISM, estará en vigor durante todo el año 98

CAMPAÑA DE PREVENCIÓN DEL ALCOHOLISMO PARA LA GENTE DEL MAR

Bajo el lema "*¿Otra? Si puedes decir no, eres libre*", el Instituto Social de la Marina ha puesto en marcha una campaña sobre "*Prevención del Alcoholismo*" que tiene como finalidad disminuir la alta incidencia del alcoholismo entre los trabajadores del mar, prevenir a la población marinera sobre los efectos adversos del abuso del alcohol, informar de la correlación entre accidentes de trabajo y la ingesta abusiva de bebidas alcohólicas y asesorarles sobre la ayuda que pueden recibir cuando detecten que son víctimas de esta adicción. Determinarán mediante Orden Ministerial, a propuesta del Instituto Social de la Marina.

LA campaña responde a la línea de trabajo de promoción de la salud de los trabajadores del mar que el Instituto Social de la Marina, a través, del Servicio de Sanidad Marítima, viene desarrollando desde hace varios años. En este marco ya se han llevado a cabo otras campañas entre las que merece recordar las más recientes como la de "*Prevención del Paludismo*" o de "*Prevención del Sida*".

Esta nueva Campaña de Prevención del Alcoholismo cuenta con dos lemas bien claros: el ya mencionado "*¿Otra? Si puedes decir no, eres libre*" y "*¡Atrévete a dejarlo! No estás solo podemos ayudarte*". En este sentido los responsables del ISM recomiendan que cualquier trabajador del colectivo marítimo-pesquero que tenga problemas con el alcohol, pida ayuda a su médico, asistente social o asociaciones de ex alcohólicos. Con su ayuda el problema tiene solución.

La campaña, que estará en vigor durante todo el año 98, se soporta informativa-

mente, como ya se ha hecho en otras ocasiones, con la distribución de carteles con el "*slogan*" de la misma y folletos en los que se informará acerca del alcohol y sus consecuencias. Dichos carteles se colocarán en aquellos locales donde existe una alta concurrencia de gente del mar como son consultorías médicas, Centros de Sanidad Marítima, Casas del Mar, Cofradías de Pescadores, Asociación y Sindicatos de Trabajadores y en las propias embarcaciones. Los folletos informativos se entregarán en los centros sanitarios (Ambulatorios y Centros de Sanidad Marítima) para que los trabajadores del mar puedan recogerlos antes de entrar a consulta y solicitar más información al médico en el transcurso de la misma. También se aprovecharán los Cursos de Formación Sanitaria y los de Formación Ocupacional Marítima para divulgar la campaña y repartir los folletos entre los asistentes. Otro punto de distribución serán los empresarios a los que se les enviarán también la correspondiente información para que la distribuyan entre sus empleados.

¿Cómo saber que se es alcohólico?

Según la información que se

va a distribuir en esta Campaña un alcohólico es un bebedor dependiente, es decir, aquel que ha perdido la libertad de dejar de beber. Algunos síntomas que revelan esta dependencia son el hecho de que cada vez cuesta más recordar cosas recientes, se cambia bruscamente de humor, se tienen celos sin motivo, no interesan las cuestiones domésticas, se tiene problemas en el trabajo, agresividad y violencia, insomnio, dolores y calambres en las piernas, pérdida de apetito y de peso, frecuentes diarreas, náuseas y vómitos al levantarse, enrojecimiento de la cara, aumento de las glándulas parótidas y del hígado, molestias en los ojos (conjuntivitis) y temblores en las manos.

¿Cuáles son las consecuencias?

La ingestión excesiva del alcohol conlleva graves consecuencias para el organismo, que afectan al aparato digestivo: cirrosis, gastritis, úlceras o pancreatitis; al sistema nervioso: graves alteraciones psiquiátricas como psicosis, alucinaciones, suicidio y al corazón: alteraciones cardíacas. También actúa como agente cancerígeno en la boca, lengua, faringe y esófago.

Las consecuencias del alcoholismo no alteran sólo el organismo de la persona que bebe sino que trasciende también a la familia: la relación con ésta se hace difícil o imposible y pueden aparecer los malos tratos que desembocan en frecuentes separaciones. En el trabajo

la dependencia del alcohol es la causa de muchos accidentes laborales, baja por enfermedad, ausencias injustificadas y bajo rendimiento, llegando en muchas ocasiones a producir la pérdida del puesto de trabajo. En el aspecto social es frecuente que muchos alcohólicos tengan problemas con la ley debido a los estados de ansiedad que produce (agresiones, robos, homicidios, accidentes, suicidios, etc.).





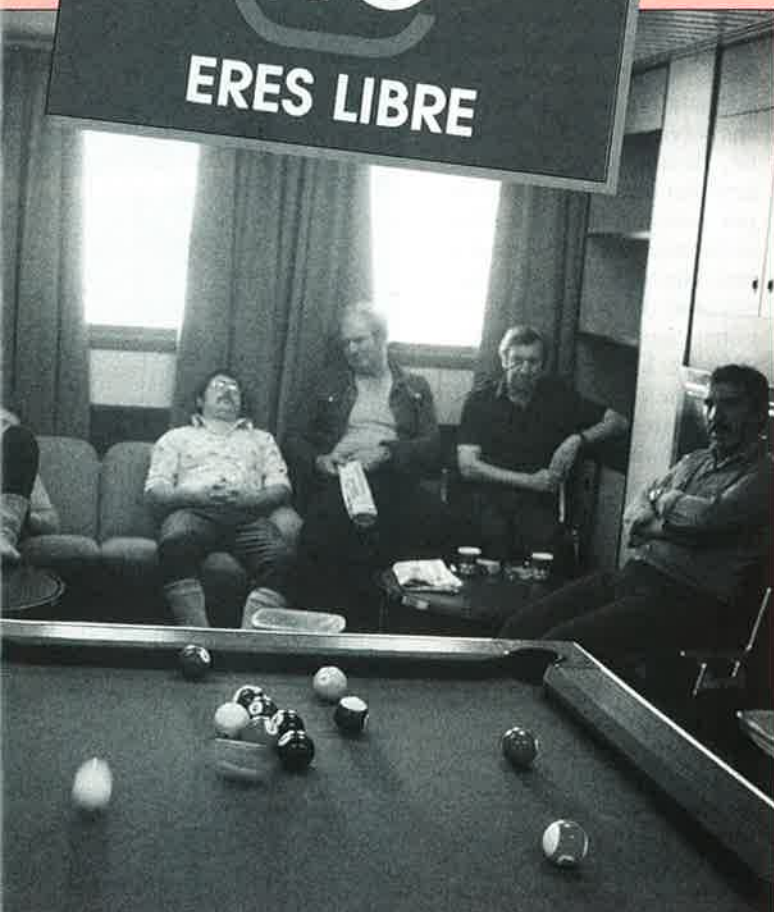
¿Otra?



SI PUEDES DECIR

NO

ERES LIBRE



¿Cómo se empieza?

Los motivos más frecuentes para empezar a beber suelen ser para aliviar tensiones o simplemente porque sienta bien. Después las dosis que se van necesitando son mayores para encontrarse bien, lo que desencadena un cambio en el metabolismo y en una tercera fase se pasa a que si no se bebe no se puede hacer nada.

Alto índice de alcoholismo entre la gente del Mar

Tanto en diversos estudios realizados como en conferencias y Simposiums, entre ellos el organizado por el Instituto Social de la Marina hace unos años en Vigo sobre "Toxicomanías y Alcoholismo en la Gente del Mar", los médicos y los expertos han mostrado su preocupación por el alto índice de alcoholismo detectado en el colectivo de los trabajadores del mar. Las causas que lo determinan son bien conocidas: condiciones excepcionales de penosidad en que se desenvuelve el trabajo en la mar, la repercusión directa e inmediata que estas condiciones tienen sobre el trabajador y su entorno, el alejamiento de los caladeros, el distanciamiento prolongado del hogar familiar y su entorno, la marginación social, las características singulares del centro de trabajo (lugar de prestación de la actividad laboral, vehículo y lugar de esparcimiento al mismo tiempo), los elevados índices de siniestralidad, morbilidad y mortalidad y todo un conjunto de circunstancias que, en cualquiera de los casos, vienen a crear múltiples dificultades que, a su vez, generan un cierto pesimismo social que hace difícil la salida de un cierto sentimiento de marginación.

Aunque no se tengan datos precisos y sistematizados recientes, lo cierto es que los fa-

cultivos del Servicio de Sanidad Marítima sí han comprobado, a través de los reconocimientos previos al embarque, que un buen porcentaje de las patologías detectadas están directamente vinculadas a la ingestión de alcohol. Si, tal y como advierte la Organización Internacional del Trabajo, el consumo de alcohol entre los trabajadores en general es preocupante, más lo es en las gentes del mar debido a las circunstancias antes mencionadas. Sin embargo, la prohibición de vender o de tener acceso a bebidas alcohólicas en los centros de trabajo convencionales ha paliado en parte el problema. Pero reglamentar esta prohibición a bordo de los barcos es tarea difícil a causa no sólo de la existencia de una tradición de beber, sino y, sobre todo, por el hecho de que el barco es a la vez el lugar de trabajo y el hábitat del trabajador del mar, el lugar en el que se alterna la actividad laboral y el tiempo de reposo y ocio. Prohibirlo sin que las libertades personales no se sientan amenazadas es complejo.

El Instituto Social de la Marina trabaja por mejorar la salud de los trabajadores del mar, entendiendo por salud no sólo la ausencia de enfermedades tal y como la define la Organización Mundial de la Salud, sino como el perfecto estado de bienestar social y mental. Este trabajo lo realiza desde el cometido que tiene de atender sanitariamente al colectivo marítimo-pesquero en los campos asistencial y preventivo, siendo este último en lo referente al alcoholismo más importante que el primero. En el marco de esta política social es en el que se ha puesto en marcha esta nueva campaña de prevención. ■

Concha Hernández Carazo

LA Ley 24/1997, de 15 de julio, de Consolidación y Racionalización del Régimen Especial de los Trabajadores del Mar, Decreto 2864/74, de 30 de agosto, y en el Reglamento General, Decreto 1867/70, de 9 de julio, no se regula ninguna especialidad en materia de accidente no laboral, por lo que habrá que estar a lo establecido en el Régimen General, de conformidad con el art. 1 de ambas disposiciones, encontrándose las dos categorías fundamentales de trabajadores incluidos en su ámbito de protección, por cuenta ajena y por cuenta propia o autónomos, con protección por este tipo de accidentes, según el art. 36 del Decreto 2864/74, de 30 de agosto y 75 del Decreto 1867/70, de 9 de julio.

LA PROTECCIÓN POR ACCIDENTE NO LABORAL

EN materia de accidente no laboral se destaca la importante norma contenida por el art. 124 p. 4 de la Ley General de la Seguridad Social, Real Decreto Legislativo 1/94, de 20 de junio, que establece que no se exigirán períodos previos de cotización para el derecho a las prestaciones que se deriven de accidente, sea o no de trabajo, pero sí se exige el requisito general, que se fija en el párrafo 1 del citado artículo, de estar afiliados y en alta o en situación asimilada al alta en el Régimen de que se trate, en el momento de producirse la contingencia o situación protegida.

Llegados a este punto es cuando hay que observar la situación que se produce para los trabajadores del mar, ya que el accidente que aquí se trata, o de tráfico, es imposible que se produzca cuando los mismos se encuentran prestando sus servicios a bordo de alguna embarcación o de alta en la Seguridad Social, mientras que cuando están en tierra o desembarcados y en baja, en consecuencia, es cuando ocurren los accidentes en cuestión.

Este tema es importante, porque de todos es sabido el número tan considerable de accidentes de tráfico que se producen continuamente, y las consecuencias nefastas que acarrearán, entre las que

la situación de incapacidad permanente no es nada extraordinaria.

Del colectivo de trabajadores incluido en el campo de aplicación del R.E.T.M., se encuentran en esta situación los que se dedican a las tareas marítimas pesqueras propiamente dichas, tanto por cuenta propia o autónomos como por cuenta ajena, como son los marineros, rederos, armadores de pequeñas embarcaciones que trabajan a bordo de ellas, los que se dedican a la extracción de productos del mar, etc..., siendo la misma más acusada en los que prestan sus servicios por cuenta ajena, mediante contratos de arrendamientos de servicios por períodos determinados, en la mayoría de las ocasiones, sin que dependa enteramente de su voluntad, en consecuencia, ni la duración de los mismos, ni la frecuencia de la contratación, circunstancias éstas que sí dominan los autónomos, aunque también ellos se ven sometidos a períodos de paro forzoso, como el denominado paro biológico u otros determinados por campañas, mareas, etc.

Cabe la posibilidad que los trabajadores del mar a los que me refiero, una vez desembarcados aunque no se encuentren en alta, estén en alguna de las situaciones asimiladas que establece el art. 125 de la

L.G.S.S., R.D.L. 1/94, de 20 de junio.

De ahí, que la regulación de éstas, sea muy importante para este colectivo, ya que van a posibilitar, de encontrarse de alguna de ellas, el acceso a las prestaciones de incapacidad permanente, porque en



caso contrario, necesitarán tener cotizados un período de quince años para causar derecho a la pensión de incapacidad y sólo en los grados de absoluta y gran invalidez, según el art. 138 p.3 de la L.G.S.S.

En el R.E.T.M., es el art. 60 del Decreto 1867/70, de 9 de julio, Reglamento General, el que al tratar de las mismas remite a las previstas en el Régimen General, es decir, al art. 125 de la L.G.S.S. citado. Sin embargo, de todas las que se enumeran en el mismo, sólo el desempleo total es la más usual, siendo los casos de excedencia forzosa, suspensión de contrato de trabajo por servicio militar o prestación social sustitutoria,

traslado de la empresa fuera del territorio nacional y convenio especial, poco probables o inusuales.

La situación descrita permaneció así hasta tiempos relativamente recientes, y ello porque con la promulgación del Real Decreto 84/1996, de 26 de enero, Reglamento General sobre inscripción de empresas y afiliación, altas, bajas y variaciones de datos de trabajadores de la Seguridad Social, se amplían las situaciones asimiladas al alta, en el art. 36 del mismo.

Así, al desempleo, total y subsidiario, se añade por el párrafo 1, la de paro involuntario una vez agotada la prestación, contributiva o asis-

tencial, siempre que en tal situación se mantenga la inscripción, como desempleado en la oficina de empleo. Naturalmente, la misma sólo se refiere a los trabajadores por cuenta ajena, en cuanto los autónomos, no tienen protección por desempleo. Art. 43 del Decreto 2864/74, 30 de agosto.

El párrafo 15 establece como asimilada al alta, en el Régimen Especial de los Trabajadores Autónomos, el período de los noventa días naturales siguientes al último día del mes en que se produzca la baja en dicho Régimen.

Vemos cómo esta situación no es aplicable al Régi-

men del Mar, en cuanto se refiere al de Autónomos, sin embargo, en mi opinión los autónomos del Mar podrían invocar la aplicación de la misma, mediante una interpretación extensiva, ya que esta regulación podría ser incluso discriminatoria.

Por último, se destaca la prevista en el número siete del citado artículo que considera como asimilada al alta los períodos de inactividad entre trabajos de temporada. Aunque si bien esta situación se estableció por primera vez dentro de la normativa de la Seguridad Social, por la Orden de 23 de marzo de 1971, para los trabajadores por cuenta ajena incluidos en el Régimen General de la Seguridad Social por el ejercicio de trabajos de temporada, se podría entender de aplicación al R.E.T.M.

Por todo ello, y mientras se adoptan las medidas legislativas apropiadas, que regulen las situaciones asimiladas al alta para el Régimen del Mar, es conveniente en el caso de los trabajadores por cuenta ajena, que cuando agoten la prestación por desempleo o cesen en la Seguridad Social se inscriban como desempleados en las oficinas de empleo, que se encuentren en muchas ocasiones en las Casas del Mar, para poder acreditar que están o bien en paro involuntario o que prestan sus servicios de forma discontinua, única forma de estar protegidos ante la Seguridad Social en caso de accidente de tráfico. ■

Rosario Escalante Zabala
*Letrada de la Administración
de la Seguridad Social*



Sanidad a bordo

Con el término "cefalea" nos referimos al "dolor de cabeza".

Es uno de los síntomas dolorosos más frecuentes que afecta a la población general.

Sólo en un 5% de las cefaleas se encuentra una **causa grave responsable**.

CEFALEAS

ATENDIENDO al TIEMPO DE EVOLUCIÓN de las cefaleas podríamos distinguir en estos DOS GRANDES GRUPOS:

- **CEFALEAS CRÓNICAS** ("de siempre") o **RECURRENTES** ("repetitivas").

Generalmente son de tipo **TENSIONAL** o **MIGRAÑOSO**.

Constituyen el 90% de todas las cefaleas.

- **CEFALEAS AGUDAS** ("bruscas-inesperadas") o **RECIENTES QUE VAN EN AUMENTO** ("progresivas").

Estas **sugieren causas más graves**.

En este grupo englobaríamos también las "de siempre" que **repentinamente cambian en su manera de presentarse**.

¿Qué cefaleas requerirían **VALORARSE URGENTEMENTE POR UN ESPECIALISTA**? Las incluidas en el segundo grupo (cefaleas agudas, recientes que van en aumento o "de siempre" que han cambiado), especialmente si se asocian a un **estado de debilidad** o se acompañan de **alteraciones neurológicas**.

¿Qué entendemos por **ALTERACIONES NEUROLÓGICAS** en el curso de un dolor de cabeza?

Fundamentalmente serían:

- **signos meníngeos** (el más conocido es la "rigidez de nuca" al intentar acercar el mentón o barbilla al pecho, encontrándose tumbado boca-arriba en superficie dura).

- **alteraciones en la movilidad o sensibilidad** en alguna zona del cuerpo.

- **alteraciones en la visión:** visión borrosa, visión doble...

- alteraciones en el olfato
- defectos en la masticación
- defectos en la sensibilidad de la cara
- defectos en la mímica de la cara: boca torcida, ojo más abierto...
- dificultades para oír
- dificultades para hablar
- dificultades para tragar
- dificultades para encogerse de hombros con fuerza
- alteraciones del nivel de conciencia (del "estar despierto" normal, respondiendo a la voz que se dirige a nosotros, al tacto o al dolor)
- **convulsiones:** movimientos incontrolados de todo el cuerpo o parte de él

Migraña o jaqueca

Cefalea pulsátil intensa; primero es unilateral, pero puede extenderse al lado opuesto

Puede existir eritema local

Palidez, sudoración

Confusión, memoria deficiente, pérdida de concentración

Estado de tensión, irritabilidad, hostilidad

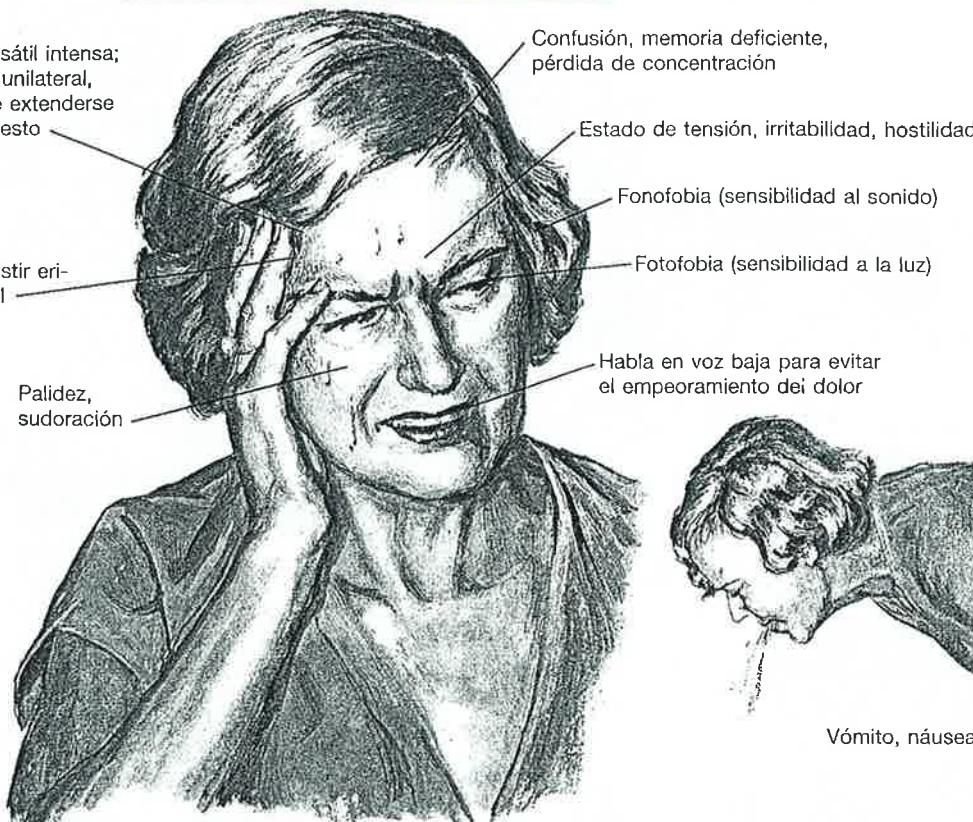
Fonofobia (sensibilidad al sonido)

Fotofobia (sensibilidad a la luz)

Habla en voz baja para evitar el empeoramiento del dolor

Vómito, náusea

F. Natter
M.D.
C. Machado
M.D.
© Ciba



Alteraciones de la marcha



- alteraciones al caminar
- alteraciones del equilibrio
- alteraciones de la coordinación al realizar movimientos
- trastornos del comportamiento
- empobrecimiento de la inteligencia
- alteraciones en las pupilas: no iguales ambas, no centradas, no redondas, muy grandes o muy pequeñas con luz ambiental normal, que no empequeñecen a la luz.

Para este tipo de cefaleas que sugieren mayor gravedad también sería interesante preguntarse si se acompañan de fiebre, "moratones" en la piel, tensión alta o ganglios palpables (bultos bajo la piel); o si aparecen después de un golpe y cómo fue éste último.

Concluyendo las cefaleas del 2º grupo, insistir en que en ellas existe

la posibilidad de que se trate de una dolencia que **ponga en peligro la vida del paciente**, de ahí la necesidad de su valoración urgente por un especialista.

Por último dos pinceladas sobre las cefaleas más comunes del pri-

mer grupo ("de siempre o repetitivas") que son las de tipo **TENSIONAL** o de tipo **MIGRAÑOSO** o una combinación de ambas. No requerirían ser valoradas con tanta urgencia salvo si se asocian a un estado de debilidad o defecto neurológico o se presentan de manera distinta a la habitual.

M i

Episodios recurrentes de dolor pulsátil (latidos) generalmente sólo en una mitad del cráneo.

Suele ir **asociada** a malestar general, náuseas, vómitos, empeoramiento con luz intensa o ruido ambiental, e irritabilidad.

Se puede **preceder** de lo que llamamos "aura": síntomas visuales transitorios que preceden en 5 ó 20 minutos a la cefalea (destellos luminosos, "moscas"...) o sensaciones extrañas.

Pueden ser precedidas o coincidir con **manifestaciones neurológicas** de las anteriormente mencionadas en las cefaleas que sugieren severidad, pero, en este caso las alteraciones serían pasajeras, no permanentes.

Pueden favorecer su aparición situaciones como: nerviosismo, hambre, fatiga, falta o exceso de sueño, ejercicio físico, luz intensa, alcohol, alimentos (queso, chocolate, naranjas, vino, cafeína), aditivos alimentarios, medicamentos y tabaco.

En ellas se debe instaurar el **tratamiento tan pronto** como sea posible, generalmente antiinfla-

matorios o paracetamol asociados o no a antivomitivos. Resto de tratamientos preventivos o curativos exceden este capítulo.

C

Es la más frecuente de las crónicas-recurrentes.

Generalmente duelen ambos lados de la cabeza, desde la frente hasta el cuello y hombros.

Tipo "casquete", como si nos apretaran. Constante.

No existen síntomas avisadores.

Dolor empeora conforme pasa el día.

Ocurre diariamente durante días, semanas, meses, sin ceder.

Se agrava con los movimientos del cuello (rigidez de músculos).

Se puede acompañar de síntomas de ansiedad o depresión.

Mejora con **masajes, relajación**, antidolorosos tipo Aspirina, paracetamol o Nolotil, especialmente si se administran **pronto**, así como antiinflamatorios y otras medidas que alivien la posible depresión o ansiedad añadida.

Otras cefaleas crónicas más infrecuentes no las tocamos en este capítulo. ■

Cinta Cirac Ginesta
Médico del Centro Radiológico

Cefalea de tipo tensional



Disponible en Internet toda la Información
del Departamento

Más de 300.000 consultas mensuales a las páginas Web del Ministerio de Trabajo

MÁS de 300.000 accesos mensuales se producen actualmente en los distintos servidores de Internet dependientes del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, que fueron puestos en marcha durante 1997 y que durante este año está previsto que se amplíen. Estos servicios que se prestan al ciudadano a través de Internet se enmarcan dentro del programa de transparencia informativa iniciado hace más de un año por el Departamento. También tiene como finalidad hacer accesible a cualquier ciudadano la totalidad de los datos e informaciones de los que dispone el Ministerio con excepción de los que, por su carácter personal, están protegidos por la legislación específica.

Los tres servicios disponibles en la red son los correspondientes a la Subsecretaría de Trabajo y Asuntos Sociales, a la Secretaría de Estado de la Segu-

ridad Social y al Instituto Nacional de Empleo. En el primero de ellos se pueden consultar las publicaciones relativas a accidentes de trabajo, negociación colectiva y conflictividad laboral, acuerdos sobre el empleo, el contenido de la Guía Laboral, y se puede acceder a los servicios que ofrece el Instituto de la Juventud, Secretaría de Asuntos Sociales, Instituto de la Mujer, Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo y Fondo de Garantía Salarial.

En el servidor correspondiente a la Seguridad Social se ofrece información sobre el Sistema Español de Seguridad Social con especial atención a las cotizaciones y prestaciones que ofrece el sistema en los distintos colectivos. También se puede acceder a informaciones sobre el Instituto de Migraciones y Servicios Sociales, así como a la situación de las subastas de los inmuebles propiedad de la Teso-

rería General de la Seguridad Social. Puntualmente se ofrecen también datos sobre los concursos públicos, temarios de oposiciones, etc.

Finalmente, en el servidor del INEM se facilita información general y legislación específica sobre las competencias del INEM, como empleo, Formación Ocupacional, Escuelas Taller, Casas de Oficio y Protección al desempleo, entre otros.

Aquellos ciudadanos que estén interesados en acceder a estos servicios pueden hacerlo a través de las siguientes claves: <http://www.mtas.es> si se quiere consultar información general del Ministerio de Trabajo. Si la información deseada es sobre la Seguridad Social la clave es <http://www.seg-social.es> y si los datos deseados son sobre el INEM se accederá con <http://www.inem.es>. ■



Dolor en la muerte de un hombre del Mar

Más de 2.000 personas acudieron al cementerio de Puentedeume a dar el último adiós a José Manuel Carpen- te Castro, que falleció el pasado 13 de enero, a los 48 años de edad, y tras una vida dedicada íntegramente a la mar.

Patrón mayor de la Co- fradía de Puentedeume, desde hace más de 20 años, José Manuel Carpen- te era patrón de una embarcación de artes menores y, últimamente, presidente de la Comisión de Afectados del naufragio del "Mar Egeo" (diciembre de 1992), actividad a la que consagró muchas de sus energías, como antes lo hiciera desde la Comisión de Afectados por el "Urquiola" (1974). Quienes le trataron destacan, precisamente, esta dedicación suya a la defensa de los intereses colectivos, incluso con sacrificio de su actividad particular.

Era presidente de la Federación Provincial de Cofradías de Pescadores de La Coruña y, desde 1991, vicepresidente de la Federación Nacional de Cofradías.

Gozaba del aprecio de las gentes del mar. A su entierro y funeral acudieron muchos de los que fueron sus compañeros y de quienes le trataron en la actividad cotidiana en la mar y en los despachos oficiales, entre quienes se encontraba el secretario general de Pesca Marítima y autoridades del Gobierno autónomo gallego. ■

Continúa la emisión de Tarjetas en Andalucía

Jaén y Almería ya disponen de la nueva Tarjeta de Seguridad Social

DESPUÉS de su implantación experimental en Córdoba, la Tesorería de la Seguridad Social ha comenzado la distribución de la Tarjeta de la Seguridad Social (TASS) entre los afiliados de las provincias de Almería y Jaén. El número de titulares a los que está previsto distribuir la nueva Tarjeta es de 178.408, con un costo total de 673 millones de los que 213 se destinarán a la implantación de la TASS y el resto a equipamiento sanitario, informático y apoyo técnico e implantación. En Jaén la implantación del documento afectará a 266.434 titulares afiliados con una inversión económica de 943 millones de pesetas, de los que 288 serán para emisión de tarjetas.

Esta Tarjeta podrá ser utilizada en las oficinas dependientes del Ministerio de Trabajo

y Asuntos Sociales, en el INEM, en el Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS), en el Instituto Social de la Marina así como en el Servicio Andaluz de Salud (SAS). El Proyecto TASS es fruto de la colaboración entre el Ministerio de Trabajo y la Junta de Andalucía. La Tarjeta viene a sustituir a la antigua cartilla de la Seguridad Social y con ella, ya que está dotada de un "microchip" se podrán obtener múltiples prestaciones como obtener información con respecto a la vida laboral, prestaciones, etc y hacer gestiones en los cajeros TAIG sin tener que acudir a las ventanillas.

El presupuesto destinado a la implantación de la tarjeta en Andalucía alcanza los 9.000 millones de pesetas y cuando acabe la implantación está previsto que 493.126 afiliados dispongan de ella. ■



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

<http://www.from.mag.es>

COMUNIDAD EUROPEA

Instrumento Financiero
de Orientación de la Pesca



PONGA RUMBO



A LA MÁXIMA SEGURIDAD

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

Confíe siempre en MURIMAR,
le guiará la máxima seguridad.

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



MURIMAR
MUTUA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

Orense, 58. 6ª Planta. 28020 MADRID.