

N.º 366 - NOVIEMBRE 1998

MAR

El plazo para su desaparición termina el 31 de diciembre del año 2001

BRUSELAS FIJÓ LAS AYUDAS PARA ELIMINAR LAS REDES DE DERIVA

PLAN DE CHOQUE
CONTRA LOS
ACCIDENTES
LABORALES

En España afecta a 81 barcos que faenan en el Mediterráneo

Sobreexplotación de recursos

FAO RECLAMA UNA REDUCCIÓN DE LA
CAPACIDAD DE LAS FLOTAS



FURUNO

NOS ADAPTAMOS A SUS NECESIDADES DE COMUNICACIONES Y SEGURIDAD

La consola incluye:

Terminal DSC

Terminal de Telex NBDP

Receptor de Vigilancia DSC para MF/HF

Estación Marítima Inmarsat C

Radioteléfono BLU MF/HF

FS-1562-15

FS-1562-25

Si se requiere mayor potencia en BLU, se recomienda:
El FS-6000 (400 W) o el FS-8000 (800 W)



TODO EN UNO
ESTACION DE RADIO
GMDSS

FM-8500



Radioteléfono VHF con DSC incorporado

- Cumple la reglamentación GMDSS para barcos que deban navegar en Areas Marítimas A1-A2-A3
- Operación de socorro simple y segura
- Instalación flexible y en poco espacio
- Cumple con todas las especificaciones significativas de IMO/SOLAS y con los estándares ETS y IEC.
- Sistema de radio VHF compacto con DSC incorporado para ser instalado en una posición de control del puente
- ★ FM-8500 cumple con los requisitos para el Area Marítima A1
- ★ FS-1562 y FM-8500 cumplen con los requisitos de las Area Marítimas A1 y A2

El certificado de aprobación ISO9001 acredita instrumentos de navegación y pesca, y equipos de comunicación.



FURUNO®

Número uno en el mundo.

FURUNO ESPAÑA, S.A.
FRANCISCO REMIRO, 2-B • 28028 MADRID
TEL. 91 725 90 88 • FAX 91 725 98 97 • E-MAIL: furuno 1@redestb.es
Distribuidores y Servicio Técnico autorizados en toda España y en todo el mundo

EL exceso de la capacidad de las flotas pesqueras en todo el mundo; el hecho de que, aun en esta situación, muchos países siguieran subvencionando el aumento de la capacidad de la misma y la sobreexplotación consiguiente de los recursos en los caladeros tradicionales más importantes, son cuestiones que en los últimos años han sido protagonistas en los debates sobre política de pesca tanto en el marco de la Unión Europea como en el seno de los organismos u organizaciones internacionales relacionados con el sector. Ordenar el acceso a esos caladeros y controlar o regular al menos más racionalmente la capacidad de estas flotas ha sido, en consecuencia, uno de los objetivos de las políticas pesqueras con unos resultados dispares que guardarían relación con los altos intereses económicos que se mueven en torno a esta actividad.

En los últimos tiempos no se ha logrado una reordenación de las flotas, ni tampoco se ha evitado la sobreexplotación de los caladeros más en peligro. Sin embargo, la realidad es que, con carácter general, se está imponiendo una mayor conciencia sobre la necesidad de atajar esos problemas y se han dado pasos adelante con el decidido apoyo de España en todos los foros, tanto comunitarios como a escala mundial.

En este sentido, las últimas semanas han traído noticias positivas. Bruselas fijó indemnizaciones

80 DÍAS

PESCAR CON LA CABEZA

generosas por la eliminación de las redes de enmalle a la deriva en el marco comunitario. La Unión Europea se ha fijado un plazo hasta finales del año 2001 para la supresión total en sus aguas de este tipo de artes actualmente permitidas con una distancia de hasta 2,5 kilómetros y que se utilizaban por otras flotas como la francesa en la costa del bonito mientras los barcos españoles operaban en la misma pesquería con artes tradicionales. Para España, la medida afecta a solamente 81 barcos de pequeño tonelaje en el Mediterráneo. Sería ésta la cuenta atrás definitiva para eliminar unas redes contra las que España ha estado siempre en contra. Ganada la batalla en la Unión Europea, la segunda fase sería lograr también que esos mismos barcos, ese tipo de artes, fueran erradicados también en otros países para lograr una solución al problema y no solamente el traslado del mismo a otras aguas, con lo que se estaría perjudicando igualmente a otros caladeros.

A las voces y actuaciones comunitarias se ha unido la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación a acordar en las últimas semanas una serie de documentos preparatorios encaminados a la adopción de medidas para evitar la sobreexplotación de los recursos pesqueros en el mundo, así como para ordenar la capacidad de las flotas hoy sobredimensionadas.

Finalmente, una buena noticia para el conjunto del mundo del trabajo: Gobierno, comunidades autónomas, empresarios y sindicatos han elaborado un plan de acción para acabar con los accidentes laborales. En el sector de la pesca, aunque se siguen produciendo accidentes graves, la realidad es que, con la modernización de la flota, se ha reducido la siniestralidad. ■

Vidal Maté





ELECCIONES SINDICALES EN EL ISM

A finales del pasado mes de septiembre se puso en marcha en el Instituto Social de la Marina el proceso electoral sindical para renovar a los representantes que forman la Junta de Personal, órgano de representación de los funcionarios, y el Comité de Empresa, que defiende los intereses de los trabajadores laborales.

En los Servicios Centrales y la Dirección Provincial de Madrid los comicios tuvieron lugar el pasado 12 de noviembre con altos índices de participación: un 52% en las elecciones a la Junta de Personal y con un 78% y un 83% en los Colegios de Técnicos y Administrativos y de Especialistas y no Cualificados del Comité de Empresa, respectivamente.

En las elecciones a la Junta de Personal, integrada por once

miembros, quedaron empatados a tres representantes la UGT y USIAP-USO. También se produjo empate a 2 representantes entre Comisiones Obreras y la CEMSATSE. Finalmente CSI-CESIF obtuvo un único representante. La novedad en esta elección fue la participación de una nueva sigla, la CEMSATSE, integrada por el personal sanitario de la Policlínica de Madrid.

Por lo que se refiere al Comité de Empresa, integrado por

5 miembros, elegidos por dos colegios distintos: cuatro para el de Técnicos y Administrativos y uno por el de Especialista y no Cualificados, la composición del mismo quedó conformada de la siguiente manera: 2 representantes para UGT, dos para Comisiones Obreras (uno por cada colegio) y uno para USIAP-USO.

Todos los representantes elegidos se esforzarán durante los próximos cuatro años en reforzar y mejorar la figura del empleado público a través de los procesos de funcionarización ya iniciados, incrementar la oferta de empleo público y consolidar el trabajo temporal, a incrementar los planes de Formación Profesional y en el plano de los trabajadores laborales queda por delante la tarea de explicar a los trabajadores y vigilar por la bue-

na aplicación del nuevo Convenio Único para el Personal Laboral que acaba de firmar el Ministro de Administraciones Públicas con todos los Sindicatos con representación en la Administración y que unifica en un sólo Convenio todos los existentes hasta ahora en los distintos órganos de la Administración del Estado.

Al cierre de este número de "MAR" los procesos electorales puestos en marcha para todos los centros del Instituto Social de la Marina y para el resto de los organismos que conforman la Administración de la Seguridad Social no habían finalizado, por lo que resulta imposible adelantar datos fiables sobre las centrales sindicales que se perfilan como mayoritarias. ■

C. H. C.



6 AYUDAS COMUNITARIAS PARA ELIMINAR LAS REDES

La Unión Europea fijó las ayudas para la eliminación de las redes de enmalle a la deriva según el compromiso adoptado meses pasados por Bruselas.

10

LA FAO ALERTA SOBRE LA SOBRE- EXPLOTACIÓN DE LAS PESQUERÍAS

La Organización de Naciones Unidas para la Alimentación ha insistido en sus advertencias sobre la necesidad de evitar la sobreexplotación de los recursos pesqueros y de ajustar el potencial de las flotas.



20 PLAN DE CHOQUE CONTRA LOS ACCIDENTES LABORALES

Gobierno, comunidades autónomas, empresarios y sindicatos han elaborado un plan de acción concertado para reducir los accidentes laborales.

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 6 22 34 54. **Madrid:** Luisa Fernanda, 16 - Tel. 91 241 97 60. **Málaga:** Puente del Carmen, s/n - Tel. 952 22 72 75. **Mejilla:** Casa del Mar. Avda. de la Marina Española, 7 - Tel. 95 267 88 00. **Santa Cruz de Tenerife:** Avda. de Anaga - Tel. 922 27 11 50. **Santander:** Casa del Mar. Avda. Solileza, s/n - Tel. 942 21 46 00. **Sevilla:** Fernando IV, 1 - Tel. 954 27 80 04. **Taragona:** Casa del Mar. Fco. Bastos, 19 - Tel. 977 24 03 87. **Valencia:** Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. 96 331 99 00. **Vigo:** Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. 966 29 09 50. **Vilagarcía de Arosa:** Casa del Mar. Avda. de la Marina, s/n - Tel. 966 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

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

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

Imprime: ARTEGRAF. Sebastián Gómez, 5. 28026 MADRID. Depósito Legal: M. 16516/1963. N.I.P.O.: 205-98-001-2

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



Consejo de
Ministros
de Pesca

LA UE FIJÓ LAS AYUDAS PARA ELIMINAR LAS REDES DE DERIVA

La Unión Europea ha dado un nuevo paso en el proceso para la erradicación de las redes de enmalle a la deriva, que tendrá lugar el 31 de diciembre del 2001. En el Consejo de ministros de Pesca, celebrado el pasado 22 de octubre, se alcanzó un acuerdo político sobre las ayudas que se percibirán por el abandono de estas redes, aunque para su adopción formal habrá que esperar al pronunciamiento del Parlamento Europeo. La medida afectará también a 81 barcos españoles que faenan en el Mediterráneo con estas redes, aunque se trata de una pesca artesanal y no superan el kilómetro de longitud. La batalla contra las redes de deriva sigue adelante, y el objetivo de lograr su total erradicación del Mediterráneo parece un poco más cercano tras la decisión del gobierno de Túnez de prohibir su uso para el 2002.



La decisión de prohibir el uso de las redes de deriva por parte de la Unión Europea, según el acuerdo adoptado en el ya histórico Consejo de ministros de Pesca del 8 de junio, ha tenido ahora su continuación lógica, al establecerse las ayudas para el abandono de esta actividad pesquera. Los ministros de Pesca decidieron, el pasado 22 de octubre, dar el visto bueno a la última propuesta formulada por la presidencia austríaca, aunque para su adopción formal habrá que esperar al pronunciamiento del Parlamento Europeo.

Para tener acceso a estas ayudas, cada Estado miembro deberá presentar, antes del 31 de diciembre de 1999, su plan nacional para la reconversión de la flota redera. El pago de las cantidades establecidas habrá de realizarse antes de finales del 2001, fecha establecida para la prohibición del uso de

redes de enmalle a la deriva por parte de la UE.

Este mismo año, la reducción de la flota redera alcanza al 40 por ciento del censo de los tres años precedentes. Las sucesivas reducciones, hasta llegar a la eliminación total, ya sea por la vía del desguace o por el cambio de actividad, las establecerá cada Estado miembro. *Una reducción que deberá ser progresiva, como señala a MAR el director general de Recursos Pesqueros, José Ramón Barañano, y que deberá ser aprobada, en última instancia, por la Comisión.*

81 barcos españoles

Dentro de esta flota, se incluyó a última hora a 81 barcos españoles del Mediterráneo que utilizan estas redes en la pesca del denominado "sarda-sarda" (un pez de la familia de los túnidos), aunque, por las especiales características

que se desarrollan en esta actividad, nunca había sido considerada como parte de la flota redera, al igual que los pescadores italianos dedicados a esta misma actividad.

El proceso seguido para su inclusión entre la flota afectada lo explica José Ramón Barañano: *El Reglamento recogía las especies cuya captura está prohibida con redes de deriva, entre las que se exceptuó la del salmón en el Báltico. Unas semanas antes de la aprobación del Reglamento, se introdujo una especie que se llama "sarda-sarda", que se pesca en el Mediterráneo, y que se realiza con unas redes similares a las de deriva y una longitud inferior a un kilómetro. A esta actividad se dedican algunos pescadores en el Mediterráneo, entre los que se encuentran españoles e italianos. Aunque es una pesca más bien artesanal y próxima a la costa, sin embargo se realiza*

"La enorme ventaja que tiene ahora la UE es que al tener un plan de erradicación de las redes de deriva puede presionar en la ICCAT y otros organismos para que se aprueben resoluciones para su total eliminación" (José Ramón Barañano).

sobre un tónico. Y al introducirse esta especie en el Reglamento que se estaba discutiendo, tanto España como Italia se han visto obligados a incluir estos barcos en el proceso de abandono establecido para las redes de deriva.

Reflexionando al respecto, el director general de Recursos Pesqueros añade: *Venimos luchando desde hace mucho tiempo para la erradicación de las redes de deriva. Cuando se introdujeron los tónicos no se había tenido en cuenta al "sarda-sarda" ... Y sería ilógico que España dijera sí a todos menos a los que nos afectaban a nosotros. Por razón de coherencia, hay que asumirlo.*

Naturalmente, esta flota entrará dentro de las subvenciones ahora establecidas —así como en los planes de reducción previstos— y que se fijaron en las siguientes cantidades:

- Barcos inferiores a 5 toneladas de Registro Bruto (TRB). Las cantidades previstas son de 26.000 ecus (4,3 millones de pesetas) por el cese de la actividad y 10.000 ecus menos en caso de que el barco sea reconvertido.

- Barcos entre 5 y 10 TRB. Recibirán 70.000 ecus (11,6 millones de pesetas) por el cese de la actividad y 60.000 ecus (unos 10 millones de pesetas) por la reconversión. Estas cantidades, que afectan a la mayor parte de los navíos que operan en el Mediterráneo, son sensiblemente superiores a las propuestas inicialmente por la Comisión Europea (50.000 ecus —8,3 millones de pesetas— y 40.000 ecus —6,6 millones de pesetas—, respectivamente).

- Barcos entre 10 y 20 TRB. Tendrán derecho a 104.000 ecus (17,3 millones de pesetas) si son destinados al desguace.

- Barcos entre 20 y 40 TRB. La cantidad prevista es de 120.000 ecus (20 millones) por el cese de actividad.



La flota artesanal compuesta por 81 barcos españoles dedicada a la captura del "sarda-sarda" también se verá afectada por las medidas para el abandono de las redes de deriva.

- Barcos entre 40 y 50 TRB. Percibirán 156.000 ecus (26 millones de pesetas) por el cese de actividad.

- Barcos entre 50 y 60 TRB. Los de esta capacidad serán subvencionados con 190.000 ecus (31,7 millones), en el caso de que sean desguazados.

- Barcos entre 60 y 70 TRB. Las ayudas alcanzarán los 225.000 ecus (37,5 millones de pesetas).

- Barcos entre 70 y 80 TRB. 260.000 ecus (43,4 millones de pesetas) por cese de actividad.

- Barcos con capacidad superior a las 80 TRB. En este caso, la cantidad prevista para el cese de actividad es de 295.000 ecus (49,2 millones de pesetas).

Para el caso de que se decida la reconversión del barco, de las cantidades previstas para el cese de actividad habrá que descontar 10.000 ecus.

Los pescadores afectados por la desaparición de las redes de deriva recibirán una indemnización de hasta 50.000 ecus (8,3 millones de pesetas) en el caso de cese de la actividad, y de hasta 20.000 ecus (3,3 millones de pesetas) en el caso de que se acojan a la reconversión.

Sigue el proceso

Con el establecimiento de estas ayudas para el abandono de las redes de deriva, sigue el proceso iniciado el pasado mes de junio para que a finales de diciembre del 2001 la UE suprima este destructivo arte de pesca, responsable de la muerte de más de un millón de animales marinos cada año, entre los que se encuentran delfines, ballenas, tortugas, tiburones...

La Comisaria Emma Bonino trabaja ahora en la elaboración de un informe sobre el control y el seguimiento de la situación actual, y en el que se recogerá, como nos comenta José Ramón Barañano, cómo ha ido el primer año (el cumplimiento de la reducción del 40 por ciento de la flota redera) y cuáles son los planes de los distintos países para el futuro. Este informe, según el director general de Recursos Pesqueros, deberá presentarlo en el Consejo de Ministros de Pesca próximo o en el siguiente (diciembre de este año o marzo de 1999), según el compromiso adquirido por la Comisaria. Informe que contendrá los planes de reducción de las distintas flotas europeas.

Una vez logrado poner en marcha este proceso, y debido precisamente a las gravísimas consecuencias derivadas de la utilización de las redes de deriva a las que se hacía antes mención, ecologistas y algu-

nos Estados miembros de la UE, como España, abogan por ir más allá, buscando su total erradicación del Mediterráneo. En este sentido se expresaba, en declaraciones a MAR, el secretario general de Pesca, Samuel Juárez, al señalar —tras el acuerdo del Consejo de Ministros de Pesca del 8 de junio— *que lo que hay que lograr es que no haya redes de deriva en el Mediterráneo por parte de ningún país. Lo importante es que a nivel regional se adopte esta decisión también.*

En este sentido, José Ramón Barañano afirma que *la enorme ventaja que puede tener ahora la UE, tanto en la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) como en otra serie de organismos, es que al tener un plan de erradicación de las redes de deriva, puede presionar en esos organismos para que se aprueben resoluciones de erradicación definitiva. Pero en esos organismos las decisiones se toman por consenso. La presión pública y social es cada vez mayor, pero no cabe duda de que habrá países que todavía muestren sus reticencias al respecto.*

La decisión de Túnez

A comienzos del pasado mes de octubre, el gobierno de Túnez decidió sumarse a la iniciativa de la UE. Su presidente, Ben Ali, comunicó la intención de prohibir la utilización de redes de deriva a su flota para el 2002. Entre las razones aducidas en su declaración, hacía alusión al fuerte impacto que producen sobre los recursos marinos y el ecosistema.

De esta manera, el país tunecino pone freno a la peligrosa expansión que las redes de deriva estaban experimentando entre los países no europeos en el Mediterráneo. De hecho, Arnau Mateu, responsable de la Campaña de Pesca de Greenpeace, ya había de-



Túnez se ha sumado a la iniciativa de la UE y ha acordado prohibir a su flota la utilización de redes de deriva a partir del 2002.

nunciado anteriormente a esta revista la venta de redes, por parte de los pescadores italianos, a los tunecinos. Este peligro se hacía extensible a otros países como Malta, Argelia, Libia, Marruecos o Egipto, donde, de no prohibirse, podrían desarrollarse flotas de redes de deriva en esos países que seguirían destruyendo —ahora con otros protagonistas— los recursos pesqueros y los ecosistemas marinos del Mediterráneo.

Por ello, y máxime teniendo en cuenta que ya se habían detectado ventas de redes de deriva a los pescadores tunecinos, la medida ahora aprobada por su gobierno de prohibir las redes de deriva para el 2002 ha sido acogida con gran satisfacción entre los defensores de una pesca responsable. Greenpeace ha señalado que *esperamos que la iniciativa del gobierno tunecino sirva de ejemplo y cale entre los demás países mediterráneos que todavía no han prohibido estas destructivas artes de pesca.* ■

Raúl Gutiérrez

Representantes de cerca de un centenar de países asistieron en Roma a finales del pasado mes de octubre a una conferencia internacional para estudiar la situación de las flotas pesqueras, tiburones y aves marinas. En dicha reunión se suscribió un documento denominado Instrumento Internacional para la Ordenación de la Capacidad Pesquera y que se presentará para su debate en la reunión del Comité de Pesca que tendrá lugar en FAO para el próximo mes de febrero. La organización de las Naciones Unidas para Alimentación se muestra dura a la hora de analizar la actual situación de las pesquerías en el mundo y reclama el compromiso de los países para reducir la capacidad de las flotas así como acciones concretas para algunas pesquerías de forma inmediata mientras se logran acuerdos con carácter más general. Aunque, según los técnicos de FAO, se ha reducido la cifra de subsidios para fomentar la capacidad de las flotas, se considera que se deben dar nuevos pasos para lograr una flota adaptada a las posibilidades de pesca. En esta línea, FAO se muestra contraria al funcionamiento de las llamadas banderas de conveniencia y reclama medidas para acabar con su existencia.



Propone ya acciones concretas mientras se llega a un acuerdo internacional

FAO EXIGE UNA REDUCCIÓN DE LA CAPACIDAD DE LAS FLOTAS

EL documento elaborado por FAO se ha hecho tras un completo análisis de los 200 mayores recursos pesqueros. Vista la situación sobre el terreno, se ha comprobado que el 30% de los recursos pesqueros muestran síntomas de descenso, en un 25% se hallan estabilizados partiendo de unos niveles altos de explotación, mientras en el 40% restante se ha logrado un incremento de las capturas. De acuerdo con las cifras de FAO y según apuntan los expertos de la organización, el 35% de los mayores recursos pesqueros en el mundo tendrían necesidad de disponer de procedimientos para su ordenación y evitar los daños ocasionados en los años precedentes, según manifestaciones del subdirector general de FAO Moritaka Hayashi.

Entre las poblaciones pesqueras sometidas a una mayor explotación y que requieren, en consecuencia una mayor

Entre otras medidas inmediatas se plantea reducir la potencia de los buques implicados en la pesca del atún en aguas templadas y el control de los barcos de banderas de conveniencia



atención para evitar problemas más graves en el futuro se hallan, entre otras, las del bacalao, gallineta, eglefino y la lacha roja en el Atlántico. En el Atlántico y en el Pacífico, la sardina, la anchoa, el reloj anaranjado, el pez espada, el atún rojo, el patudo y el blanco.

Según los datos manejados por FAO, las capturas pesqueras en 1997 apuntan hacia una cifra de 122 millones de toneladas, lo que supone el mismo nivel récord logrado en 1996. Los efectos negativos de la corriente El Niño en América del sur al reducir las capturas se habrían compensado con un aumento en la producción de pescado en China, fundamentalmente por la acuicultura. Entre otras producciones destaca el camarón, aunque el crecimiento de las mismas parece va camino de estabilizarse. Tomando como referencia también el último año, aumentaron ligeramente las exportaciones de los productos de la pesca

hasta llegar a los 56.500 millones de dólares. Esta cifra se ha logrado a consecuencia de un aumento de los precios y a pesar de una reducción en las operaciones. Una vez más, Japón se ha convertido en el primer país importador con nada menos que el 30% de todo el comercio mundial. Por el contrario, Estados Unidos sigue consolidando su posición como tercer país exportador de pescados, mientras el conjunto de la Unión Europea tuvo un crecimiento de las compras en el exterior.

Del conjunto de las pesquerías, el camarón sigue siendo el principal producto que se comercializa en el mercado internacional al suponer el 20% de todas las operaciones. Japón ha sido tradicionalmente el primer país comprador. En el último año, debido a la crisis económica, bajaron las compras, trasladándose el mercado fundamentalmente a Estados Unidos.

El atún es el segundo producto por su volumen de comercialización en el mercado mundial al representar el 11% de todas las operaciones. La existencia de buenas capturas provocó una caída en los precios.

Los peces de fondo representan el 10% del comercio mundial de pescados. La existencia de una baja oferta provocó una subida de las cotizaciones y la caída de las ventas en países asiáticos consecuencia de la crisis económica, y la menor capacidad de compra. La pesca de merluza en aguas argentinas ascendió nada menos que a 600.000 toneladas, mientras, debido a la corriente El Niño, no hubo esta pesquería en aguas peruanas.

Finalmente, los cefalópodos constituyen el 4% del comercio internacional y el mercado estuvo condicionado por la bajada de los precios y la caída en las ventas en Japón debido a la crisis económica. ■

Producción mundial de pescado

	1995	1996	1997 prelim.
	(millones de toneladas)		
China	28,4	32,0	35,0
Perú	8,9	9,5	7,8
Chile	7,6	6,9	6,1
Japón	6,8	6,8	6,7
Estados Unidos	5,6	5,4	5,5
India	4,9	5,3	5,5
Indonesia	4,1	4,4	4,6
Federación de Rusia	4,4	4,7	4,7
Otros países	46,6	46,0	46,1
TOTAL	117,3	121,0	122,0

Fuente: FAO.

Vidal Maté

**Evolución de la pesca entre
1970 y 1995 en la UE**

LA FLOTA COMUNITARIA MANTUVO LOS NIVELES DE CAPTURAS Y CAMBIÓ DE CALADEROS

Durante los últimos 25 años, los niveles de capturas en el conjunto de los países que actualmente forman parte de la Unión Europea experimentaron un crecimiento en sus capturas pesqueras del 11%, según los datos manejados por la propia Comisión de la UE, pasando de 7,27 a 8,1 millones de toneladas. Esta moderada estabilidad en el conjunto de los países miembros tiene sin embargo dos extremos. Mientras Irlanda experimentó en este período un crecimiento de sus capturas del 423%, seguida de Finlandia con el 129% y de Grecia con el 124%, los países de mayor demanda de pescado como Portugal y España tuvieron un recorte en sus descargas del 43% y del 14% respectivamente.





**Irlanda, Grecia
y Finlandia
tuvieron un fuerte
crecimiento de
capturas, mientras
España tuvo
un descenso
del 14%**

Las razones de esta situación se hallan en la evolución de las posibilidades de pesca en cada uno de los caladeros donde faena tradicionalmente la flota. Mientras en el caladero del Atlántico Nororiental que rodea todas las costas de los países comunitarios los niveles de capturas se han mantenido en líneas generales estables o con un ligero incremento, las cosas no fueron tan bien en otros caladeros exteriores como las costas cercanas a Canadá o en los países de África del Sur, donde se han producido fuertes recortes, afectando fundamentalmente a Portugal y a España.

Frente a estas zonas en retroceso, las flotas comunitarias, muy especialmente la española, han compensado parcialmente al menos esos recortes con un aumento en las capturas en otras zonas como Argentina, mientras de cara al futuro también se plantean importantes posibilidades pesqueras en aguas del Índico, donde se considera hay elevados recursos por explotar.

Según los datos manejados por la Unión Europea, en los últimos 25 años el conjunto de las capturas de pescado en los actualmente países miembros pasó de 7,27 a 8,1 millones de toneladas, lo que supone un crecimiento medio del 11%. El crecimiento más espectacular

Producción pesquera del EEE

(en toneladas de peso vivo)

	1970	1995	% cambio
B	53.000	36.445	-31
DK	1.224.700	2.041.132	+67
D	932.514	298.017	-68
F	761.691	793.234	+4
Gr	88.500	198.217	+124
E	1.532.017	1.320.000	-14
IRL	78.900	412.712	+423
I	395.894	609.768	+54
NL	300.000	521.377	+74
A	3.200	4.458	+39
P	462.826	265.508	-43
FIN	80.700	184.829	+129
S	285.869	412.153	+44
UK	1.077.400	1.003.740	-7
EU 15	7.277.211	8.101.590	+11

Fuente: Eurostat/FAO.

Los países de mayor demanda de pescado, como España y Portugal, son los que tuvieron también las mayores reducciones de flota



Capturas en los mares Mediterráneo y Negro

(toneladas de peso vivo)

	1970	1995
E	121.969	143.253
F	44.000	34.212
Gr	49.100	139.304
I	305.194	369.082
P	0	446
EU15	520.263	686.297

Capturas en el Atlántico noroccidental

(toneladas de peso vivo)

	1970	1995
DK	400	446
D	295.000	0
E	280.400	20.069
F	66.400	0
P	162.700	12.532
UK	6.700	0
EU 15	811.600	33.047

Capturas en el Atlántico centrooriental

(toneladas de peso vivo)

	1970	1995
D	29.100	0
Gr	32.400	8.684
E	224.545	327.871
F	5.196	70.401
I	58.900	8.067
P	31.202	22.324
EU15	427.243	437.347

Capturas en el Atlántico suroriental

(toneladas de peso vivo)

	1970	1995
D	600	0
E	246.000	28.976
I	0	109
P	20.800	1.418
EEE	267.400	30.503
ZAF+NAM	1.223.700	858.123
ANG	367.501	87.847
ex-URSS	422.200	230.883
JPN	84.800	34.118
Mundo	2.459.974	1.294.644

Capturas en el Atlántico suroccidental

(toneladas de peso vivo)

	1970	1995
E	0	96.171
F	0	7.330
I	0	960
P	0	7.178
UK	0	2.080
EU 15	0	113.719
BRA	479.440	590.000
ARG	185.300	1.134.648
TAI	9.743	144.760
KOR	0	141.635
JPN	13.800	93.945
Mundo	711.283	2.402.129

Capturas en el océano Índico occidental

(toneladas de peso vivo)

	1970	1995
F	0	94.528
I	0	1.650
E	0	143.856
EEE	0	240.034
IND	825.800	1.850.646
Mundo	1.595.000	3.899.980

Capturas en el Atlántico nororiental

(toneladas de peso vivo)

	1970	1995
B	53.000	35.088
DK	1.214.900	1.998.217
D	569.614	216.864
E	532.803	410.596
F	505.795	297.305
IRL	75.000	377.029
NL	211.900	433.985
P	248.024	216.629
FIN	62.600	119.048
S	284.004	402.643
UK	1.064.300	905.676
EU15	4.822.840	5.413.080

Capturas en aguas interiores

(toneladas métricas)

	1970	1995
B	0	511
DK	9.400	264
D	19.600	22.889
E	12.300	9.000
F	1.500	4.500
Gr	7.000	17.585
IRL	200	3.761
I	9.000	10.035
NL	1.300	4.107
A	1.300	400
FIN	18.100	48.436
S	1.665	1.937
UK	900	2.146
EU 15	82.265	125.571

fue el registrado por Irlanda, que pasó de 79.000 a nada menos que 413.000 toneladas con un crecimiento del 423%, mientras Finlandia pasaba de 81.000 a 185.000 toneladas y Grecia de 88.000 a 198.000. De los países miembros, solamente cinco han registrado en ese período un crecimiento negativo. Destaca la caída del 43% en las descargas de la flota portuguesa, que pasaron de 463.000 a 265.000 toneladas. En el caso de España ese recorte ha sido del 14%, pasando las capturas de 1,5 a 1,3 millones de toneladas. En Bélgica las capturas bajaron también de 53.000 a 36.000 toneladas, un 31%, y en el Reino Unido bajaron de 1,07 millones de toneladas a 1,03 millones.

En el conjunto de la Unión Europea, el país con los mayores niveles de descargas es Dinamarca, con 2 millones de toneladas. La nota destacada de este país es que una buena parte de estas descargas se destinan para la elaboración de hari-

Fuente: Eurostat/ FAO/ ICSEAF



na, situación contraria a lo que sucede en España, segundo país productor, donde la mayor parte de las capturas, 1,3 millones de toneladas, se destinan al consumo humano.

Del conjunto de las capturas de los países comunitarios, el grueso más importante se halla en el caladero denominado Atlántico Nororiental, que es donde se encuentran las aguas que rodean a los Estados miembros, con 5,4 millones de toneladas en 1995 frente a los 4,8 millones de toneladas en 1970. De acuerdo con esas cifras, se puede hablar de una cierta estabilidad en las capturas a pesar de que en muchos de esos caladeros los recursos se hallan fuertemente explotados y con peligro de agotamiento. Esta zona supone el fuerte de los recursos pesqueros para las flotas comunitarias mientras la parte restante hasta los 8,1 millones de toneladas se reparte entre los caladeros de todo el mundo, donde en las últimas décadas no se han dado

precisamente facilidades para las pesquerías. Por esa misma razón las flotas más afectadas han sido las que como España y Portugal han tenido históricamente dependencia de aguas ajenas con casi permanentes cambios de zonas.

Las capturas de los países comunitarios en los mares Mediterráneo y Negro han pasado en los últimos 25 años de 520.000 a 686.000 toneladas, donde destacan las 370.000 toneladas de Italia, las 143.000 toneladas de España y las 139.000 toneladas de Grecia.

Un caladero importante para la Unión Europea en conjunto, pero especialmente para España, es el denominado Atlántico Centrorienta, que se extiende por las costas del Sahara y Mauritania hasta el Golfo de Guinea. En esta zona, las capturas totales de las flotas comunitarias en 1995 fueron de 437.000 toneladas, una cifra prácticamente igual a la de hace 25 años. En esas capturas

destaca la posición española con 328.000 toneladas en 1995 frente a 224.000 toneladas en 1970. Ello significa que, a pesar de las dificultades que se producen tradicionalmente en esos caladeros, se han superado las mismas por la vía de los acuerdos o sustituyendo unas aguas por otras.

Una situación totalmente opuesta es la que se ha producido en el caladero denominado como Atlántico Suroriental que iría desde el Golfo de Guinea hasta Sudáfrica. En esa zona, las capturas comunitarias en ese período han pasado de 267.000 toneladas a solamente 30.500 toneladas. También en esas aguas era masiva la presencia de la flota española, que en 1970 capturaba nada menos que 246.000 toneladas, para pasar en 1995 a solamente 29.000 toneladas. Estos datos tampoco pueden ocultar otra realidad. Aunque oficialmente, y como barcos comunitarios, han descendido las capturas de la flota española, la realidad es que

muchos de ellos siguen haciendo en aquellas aguas con otras banderas comercializándose parte de ese pescado en España.

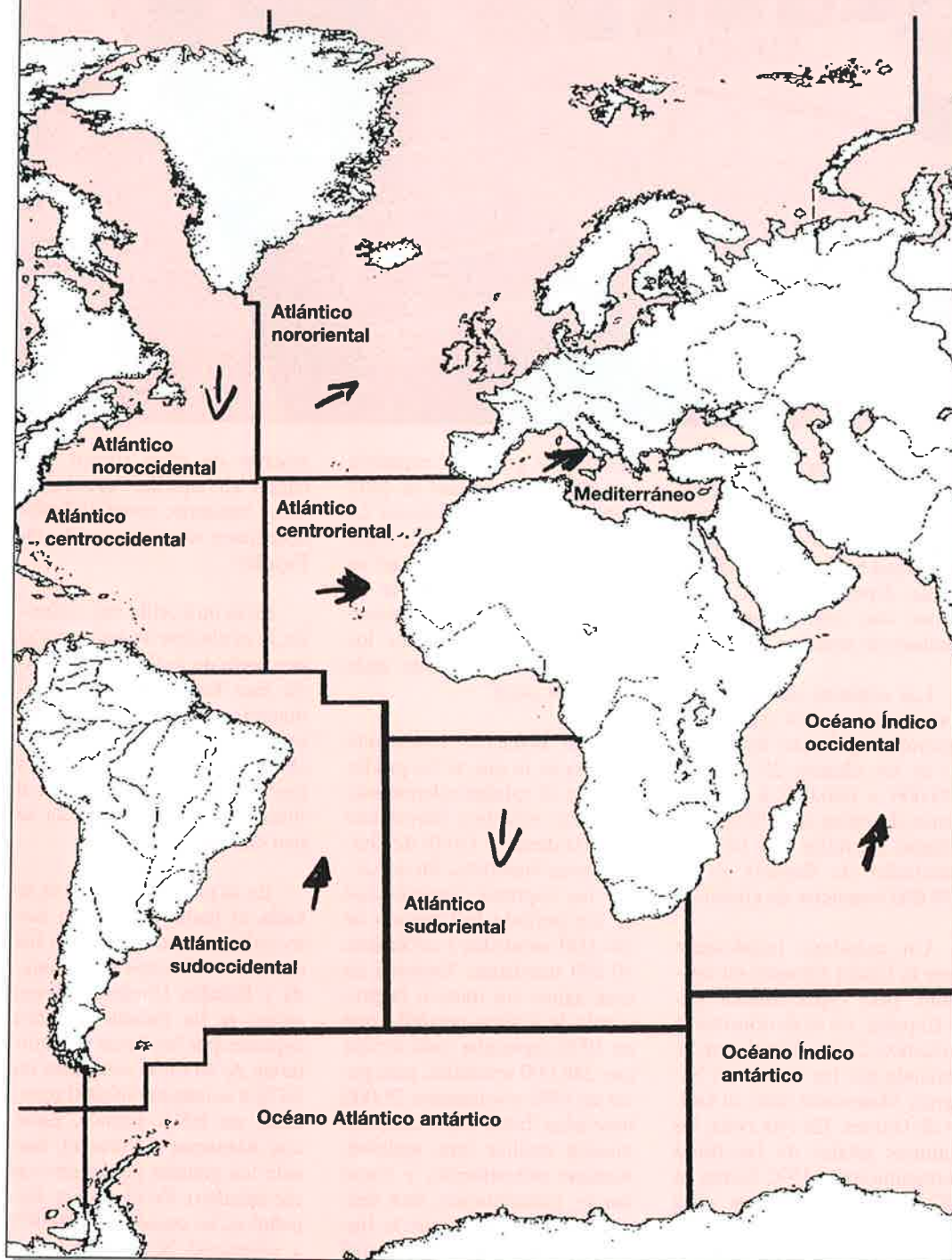
En la otra orilla del Atlántico, la evolución de las capturas por parte de la flota comunitaria han tenido un comportamiento muy desigual. Desde unos caladeros que se han abierto y que ofrecen grandes posibilidades pesqueras para el futuro, hasta otros que casi se han cerrado.

En la parte más negativa se halla el llamado caladero noroccidental, que se halla en los entornos de las costas de Canadá y Estados Unidos. En esas aguas se ha pasado de unas capturas por las flotas comunitarias de 811.000 toneladas en 1970 a solamente 30.000 toneladas en 1995. España, junto con Alemania y Portugal, han sido los grandes perdedores en ese caladero. En el caso de España se ha pasado de 280.000 a solamente 20.000 toneladas,

Mapa de los caladeros principales (evolución 1970-1995)

En los últimos 25 años se ha producido un cambio significativo en el comportamiento de los diferentes caladeros en relación con las capturas de la flota comunitaria. Hay zonas donde se ha producido una caída espectacular de las capturas, como en las aguas de América del Norte y el sur de África

desde el Golfo de Guinea hasta Sudáfrica. Hay estabilidad en el Mediterráneo y en África centrooriental. En las costas del norte de Europa también se puede hablar de estabilidad, mientras las mejores perspectivas se hallan en las costas de América del Sur, en la zona atlántica y en el Índico.



siendo hoy la flota comunitaria que lleva a cabo las mayores capturas en esas aguas, seguida por las 12.500 toneladas de Portugal, mientras la flota alemana ha desaparecido.

En la zona denominada como Atlántico suroccidental se ha producido el fenómeno opuesto. En 1970 no había oficialmente capturas de la flota comunitaria en aquellas aguas. En este momento, y gracias fundamentalmente al acuerdo con Argentina, las capturas en 1995 fueron de 113.000 toneladas, de las que 96.000 correspondían a la flota española. En este momento las capturas son superiores tanto en aguas de ese país como en aguas exteriores, capturas que se comparten con otras flotas importantes como son las japonesas o coreanas. Se trata de un caladero en alza donde tienen puestas esperanzas los armadores comunitarios, especialmente los españoles, pero donde se habrán de ir superando también problemas con los armadores y la industria pesquera de ese país,



como ha sucedido en otros caladeros.

Finalmente, en las capturas de las flotas comunitarias destacan las correspondientes al caladero del Índico Occidental. En 1970 las capturas en aquellas aguas eran inexistentes. En este momento las capturas se elevan a 240.000 toneladas entre las que destaca igualmente la flota española con 140.000 toneladas, seguida de la flota francesa con 94.000 toneladas. Se trata de una zona que ofrece altas posibilidades de pesca y que en los últimos tiempos ha sido noticia, más que por los niveles de capturas, por diferentes apresamientos de barcos españoles por parte de autoridades de países de la zona, donde mandan los intereses de Francia. España tiene en esas aguas internacionales importantes posibilidades de pesca, como casi siempre, abriendo e investigando nuevos caladeros. Igualmente, se está desarrollando un trabajo continuado de investigación en aguas más al Sur en base a campañas experimen-

tales que pueden ser la salida a medio plazo para parte de la flota de los grandes barcos congeladores.

En el conjunto de la Unión Europea, las capturas en aguas interiores suponían en 1995 solamente 125.000 toneladas, frente a las 82.000 toneladas de 1970.

De acuerdo con este panorama se puede concluir que las capturas de la flota comunitaria cuentan con tres tipos de caladeros. Uno, el más importante, que rodea por el Norte los Estados miembros, donde las capturas son estables, con ligeros incrementos, aunque en muchos casos hay graves riesgos de agotamiento.

Hay un segundo paquete de caladeros, costas de Norteamérica y sur de África oriental, donde las capturas han caído en picado. En el caso de África, la realidad es que parte de esas capturas las siguen realizando barcos comunitarios con otras banderas. Finalmente, hay un tercer grupo de caladeros, Ar-

Se ha producido un fuerte descenso en los niveles de capturas en las zonas Atlántico Noroccidental (costas de Canadá) y en el Atlántico Suroriental (África del Sur), mientras crecen en el Atlántico Suroccidental (Argentina) y en el Índico



gentina o el Índico, donde existen posibilidades para aumentar las capturas en el futuro.

Por especies, las capturas más importantes corresponden a bacalao, merluza, eglefinos, gallinetas, lubinas, congrios, arenques, sardinas y anchoas.

Junto a este comportamiento de los niveles de capturas por el conjunto de los países miembros de la Unión Europea, hay dos datos significativos que reflejan el comportamiento del sector: los niveles de consumo de pescado y la evolución de las flotas en los países miembros.

En el conjunto de la Unión Europea, el consumo medio de productos de la pesca según los datos de FAO es de 22 kilos por persona y año. Por encima de esas cifras, curiosamente, se hallan fundamentalmente dos países: Portugal, con una demanda de 57 kilos por persona y año, y España, con 39 kilos. Se trata de los dos países que han experimentado en los últimos 25

años la mayor caída oficial en los niveles de capturas por los problemas habidos en algunos de los caladeros más significativos para sus flotas, como las costas de América del Norte en el Atlántico y en África del Sur. En segundo lugar, en cuanto a la demanda de los productos de la pesca se hallan los países del Norte como Suecia con 27 kilos, Finlandia, con 33 kilos, o Dinamarca, con 20 kilos.

Un segundo dato a considerar en relación con el sector de la pesca en la Unión Europea es la evolución de la capacidad de las flotas. También en este punto, España y Portugal se hallan entre los principales países que han seguido las directrices comunitarias para reducir las flotas tanto por la vía del desguace como, sobre todo en el caso de España, por la salida de barcos hacia otros caladeros bajo las diferentes fórmulas arbitradas desde Bruselas, como empresas mixtas o asociaciones temporales. ■

Vidal Maté

Cumbre de
Seguridad
y Salud
Laboral
en Madrid

COMBATIR LOS ACCIDENTES DE TRABAJO, UN RETO PARA LA SOCIEDAD



Seis Ministros del Gobierno, todos los Presidentes de las Comunidades Autónomas y sus Consejeros de Trabajo así como las principales organizaciones sindicales UGT y CCOO y empresariales CEOE y CEPYME se han comprometido a erradicar la siniestralidad laboral en España, cuya tasa es una de las más altas de la Unión Europea. Este compromiso se ha materializado en el Plan de Acción sobre la Siniestralidad Laboral, que ha sido aprobado en el transcurso de la Cumbre que sobre Seguridad y Salud Laboral se ha celebrado en Madrid, el pasado 4 de noviembre, bajo el impulso del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. Su objetivo: acabar con los más de 1.200.000 accidentes laborales que cada año se producen en España.

A pesar de la intensa labor formativa que el Gobierno, con el apoyo de los agentes sociales, viene desarrollando en los últimos años, con el fin de aplicar la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, lo cierto es que los resultados no han sido lo satisfactorios que se esperaba y

los accidentes laborales han continuado aumentando, situando a España lejos de la modernidad y del desarrollo económico y social que ha experimentado. Esta preocupación ha sido manifestada no sólo por el Gobierno sino por todos los estamentos de la sociedad: Con-

**CADA DÍA
MUEREN
EN
ESPAÑA
TRES
PERSONAS
A CAUSA
DE UN
ACCIDENTE
LABORAL**



greso de los Diputados, Organizaciones Empresariales y Sindicales y Comunidades Autónomas que, a través de la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo, donde se encuentran representados, han hecho patente la necesidad de que se refuercen y amplíen las medidas que hasta ahora se han aplicado para evitar la siniestralidad laboral.

A propuesta de los sindicatos CCOO y UGT, y con las aportaciones de las organizaciones empresariales CEOE y CEPYME y de las Comunidades Autónomas y las demandas contenidas en el acuerdo logrado en el Congreso de los Diputados en febrero pasado, se ha elaborado el Plan de Acción, llamado también Plan de Choque, contra los accidentes laborales que ha sido aprobado en la Cumbre sobre Seguridad y Salud Laboral, celebrado el pasado 4 de noviembre en Madrid, que ha contado con la presencia de 6 Ministros del Gobierno, el de Trabajo y Asuntos Sociales, Javier Arenas; el de Administraciones Públicas, Mariano Rajoy; el de Sanidad y Consumo, José Manuel Romay Becharia; el de Industria y Energía, Josep Piqué, y las Ministras de Medio Ambiente y Agricultura, Pesca y Alimentación, Isabel Tocino y Loyola de Palacio, respectivamente, así como con la de otros tantos presidentes de Comunidades Autónomas, entre ellos el de Cataluña, Jordi Pujol, y de Castilla-La Mancha, José Bono, y de los Secretarios Generales de CCOO y UGT, Antonio Gutiérrez y Cándido Méndez, y los presidentes de las organizaciones empresariales CEOE, José María Cuevas, y CEPYME, Antonio Masa.



Pacto Social por la salud laboral

Como principal impulsor de esta Cumbre, el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Javier Arenas, hizo una propuesta de cara a la erradicación de la siniestralidad laboral y pidió que, a partir de la aprobación del Plan de Acción, se llegase entre todas las fuerzas sociales y las Administraciones Públicas "a

Comité de Seguridad y Salud Laboral en Madrid

COMBATIR LOS ACCIDENTES DE TRABAJO, UN RETO PARA LA SOCIEDAD

un gran Pacto Social por la Salud y la Seguridad Laboral, basado en el diálogo entre todas las fuerzas y que vincule a todos, porque los accidentes laborales no pueden quedarse en la esfera de lo estadístico, ya que detrás de cada uno de ellos existe un drama humano y familiar”.

A pesar de los esfuerzos realizados por su Departamento por implantar la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, el Ministro de Trabajo no se mostró satisfecho por los resultados e hizo un balance de los accidentes laborales ocurridos en el último año y que han supuesto unas pérdidas humanas de más de mil personas y materiales de 15 millones de horas perdidas y dos billones de pesetas.

Al analizar las causas de estos accidentes el Ministro no dudó en achacarlas en buena medida a la precariedad en el trabajo, advirtiendo que existe el doble de siniestralidad en los contratos temporales que en los indefinidos, “ya que la educación en la prevención, la formación y la información se desarrollan más plenamente en el empleo estable y no en el temporal”, e hizo un llamamiento a que se utilice por parte de los empresarios este tipo de contratación con más frecuencia, puesto que —dijo— “invertir en todo aquello que conlleve mayor seguridad laboral es siempre un buen negocio”.

No ahorró el Ministro la autocrítica y buscó causas de los accidentes en las deficiencias organizativas, de gestión e información en el cumplimiento de la ley. Para evitarlo, el titular de



Trabajo ha señalado que se han reforzado en un cien por cien las inspecciones que lleva a cabo su departamento y que éstas seguirán en aumento el próximo año.

Preocupación por los accidentes en el sector pesquero

Por su parte la Ministra de Agricultura, Pesca y Alimenta-

ción, Loyola de Palacio, mostró su preocupación por el alto índice de siniestralidad existente en el sector pesquero como consecuencia de las duras condiciones en que se desarrolla el trabajo de este colectivo, especialmente las climatológicas. “Es demasiado frecuente —dijo la Ministra— ver a la familia pesquera de luto”. No obstante la responsable de pesca mostró

un ligero optimismo al manifestar que “la flota pesquera, que hace unos años rozaba la obsolescencia, se ha rejuvenecido principalmente gracias a que, con las ayudas comunitarias, se ha reducido esfuerzo pesquero a cambio de mejora y modernización de los barcos que son ahora más potentes, más modernos y permiten mejores condiciones de habitabi-



dad, es decir, condiciones más saludables para ejercer el trabajo y mayor seguridad para hacer frente a las condiciones adversas de la mar”.

También —aseguró la Ministra— han mejorado considerablemente las tecnologías no sólo para hacer mejores barcos sino para que éstos vayan mejor dotados de sistemas de radiocomunicación. Habló también de la importancia de los satélites y del avance experimentado por los Servicios de Salvamento tanto nacionales como internacionales. A pesar de ello, “queda mucho por hacer y no podemos caer en la autocomplacencia sino en el rigor y la exigencia para formar, educar e informar a la gente del mar con el fin de que aprovechen estas nuevas tecnologías, pero no sólo para compartir sino para conseguir mayor seguridad para nuestros pescadores”.

Compromiso de todos

El resto de los intervinientes coincidieron en destacar esta Cumbre como un gran paso hacia un futuro mejor en la erradicación de los accidentes laborales. Todos, desde sindicatos, empresarios, representantes de CCAA y los Ministros de

Gobierno se sumaron al compromiso de poner en marcha cuanto antes las medidas contenidas en el Plan de Acción de Salud y Seguridad Laboral, cada uno desde la perspectiva de sus responsabilidades. Todos coincidieron que es imprescindible extender a todo el mundo laboral la cultura de la prevención, facilitando los medios y recursos necesarios para mejorar las condiciones de trabajo, especialmente en el ámbito de la pequeña empresa y concentrando los esfuerzos en aquellas que ofrezcan mayores índices de siniestralidad.

Tras las sesiones de trabajo de la Comisión Nacional sobre el Plan de Acción sobre la Siniestralidad Laboral, en la que se debatió la problemática de la cooperación interterritorial, en relación con las políticas, competencias y actuaciones de las Administraciones Públicas, para coordinar las acciones a llevar a cabo, se cerró la sesión con la intervención de Hans Horst Konkolewsky, Director de la Agencia Europea para la Seguridad y Salud en el Trabajo, con sede en Bilbao, quien se refirió a la cooperación que debe existir en toda la Unión Europea a través de la Red de Seguridad y salud en el Trabajo.

FRASES PARA UN COMPROMISO

Recogemos a continuación algunas de las frases pronunciadas por los participantes en esta Cumbre, que dan muestra del compromiso adquirido por todos para luchar contra los accidentes laborales.

- **Javier Arenas, Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales:** “Hagamos un Pacto Social que implique a todos para que España deje de ser uno de los países con mayor tasa de siniestralidad laboral”.
- **José Manuel Romay Becaría, Ministro de Sanidad y Consumo:** “El resto que nos queda no es legislar sino aplicar con efectividad las modernas técnicas de prevención que contemplan nuestras leyes”.
- **Isabel Tocino, Ministra de Medio Ambiente:** “Hay que incrementar en las empresas el nivel de protección de los trabajadores para que éstos tengan mayor calidad en el desarrollo de su trabajo y corregir en origen los accidentes”.
- **Loyola de Palacio, Ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación:** “Tenemos que aprovechar las modernas tecnologías y ponerlas al servicio de la mejora de las condiciones de vida y trabajo de los pescadores”.
- **Mariano Rajoy, Ministro de Administraciones Públicas:** “La formación de técnicos en salud laboral es esencial para la puesta en marcha de los servicios de prevención”.
- **Jordi Pujol, Presidente de la Generalitat de Cataluña:** “La sociedad moderna requiere que todos los estamentos de la sociedad puedan actuar conjuntamente para luchar contra los accidentes laborales”.
- **José Bono, Presidente de la Junta de Castilla-La Mancha:** “Hemos dado soluciones al problema de los accidentes en las leyes pero no en la práctica. Tenemos que vincular el desarrollo económico al desarrollo humano y anteponer el factor humano al factor económico”.
- **José M. Cuevas, Presidente de CEOE:** “Nadie tiene que permanecer indiferente ante los accidentes laborales y los que tenemos responsabilidades no debemos transmitir resignación ante ellos sino tomar decisiones”.
- **Antonio Mas, Presidente de CEPYME:** “Las mejores herramientas contra los accidentes son la formación y la prevención”.
- **Cándido Méndez, secretario General de UGT:** “Los accidentes son fallos humanos como consecuencia de la inseguridad en la que, en la actualidad, se desarrolla el trabajo, y ante ello hay que tomar medidas de choque”.
- **Antonio Gutiérrez, Secretario General de CCOO:** “El sector pesquero es uno de los que requiere mayor atención de las autoridades para mejorar las condiciones de vida, salud y seguridad de sus trabajadores”.

Cumbre de Seguridad y Salud Laboral en Madrid

COMBATIR LOS ACCIDENTES DE TRABAJO, UN RETO PARA LA SOCIEDAD

Plan de acción

El Plan de Acción aprobado nace para acelerar y favorecer la implantación del nuevo modelo preventivo y, sobre todo, de la nueva cultura preventiva que este modelo impone, para evitar los accidentes laborales.

En él se contemplan una serie de medidas de acción inmediata (plan de choque) y otras cuya puesta en marcha y sus efectos deben producirse a medio y largo plazo.

En el primer grupo se incluyen fundamentalmente las siguientes acciones:

a) **Acciones de sensibilización y divulgación:** campaña publicitaria, carteles, folletos, etcétera.

b) **Acciones de control:** a través de un refuerzo selectivo de las acciones inspectoras, con la colaboración de las autoridades autonómicas y locales.

c) **Acciones de promoción y "motivación positiva":** a través de la puesta en marcha de la Fundación prevista en la Ley, y de mecanismos de incentiva- ción económica, por ejemplo, desde una revisión del sistema de primas por accidente de trabajo, para acercarlo a los sistemas "bonus/malus" (de forma que puedan pagar menos quienes más se preocupen por la prevención de riesgos laborales), hasta mecanismos de incentiva- ción para la constitución de servicios de prevención mancomunados, o de proyectos empresariales novedosos, que revistan un carácter ejemplar.



d) **Acciones de coordinación:** en particular con las comunidades autónomas, mediante un acuerdo específico.

Junto a estas medidas, existen otras a medio y largo plazo de las que cabe destacar:

– Incrementar los recursos disponibles, para satisfacer las necesidades generadas por el modelo preventivo que esta-

blece la Ley de Prevención de Riesgos Laborales.

– Crear una verdadera cultura preventiva, a través de un ambicioso proyecto de formación que integre la prevención en todos los niveles educativos, desde los primeros niveles de la enseñanza obligatoria hasta la Universidad, así como en la formación profesional reglada, ocupacional y continua.

Finalmente, el Ministro de Trabajo ha informado que su Departamento está estudiando la posibilidad de conceder algún tipo de incentivos a las empresas que reduzcan la siniestralidad.

Campana publicitaria

Coincidiendo con la celebración de la Cumbre sobre Salud y Seguridad Laboral, el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha puesto en marcha una campaña publicitaria, que se desarrollará en prensa, radio, televisión y en vallas, con el objetivo de disminuir la siniestralidad laboral y provocar una toma de conciencia de la sociedad española sobre la importancia de los accidentes de trabajo, la necesidad de disminuir su número, los efectos negativos que tiene sobre la sociedad y la necesidad de conocer los riesgos, prevenirlos y evitarlos.

La campaña, que tiene un coste de 300 millones de pesetas, lleva como lemas "Un accidente laboral siempre es una desgracia para todos" y "Por ti, por todos, terminemos con los accidentes laborales". ■

Concha Hernández Carazo

Las cifras de un drama

Según las cifras estadísticas contenidas en el Plan de Acción sobre la Siniestralidad Laboral, cada año se producen en torno a 1.000 accidentes mortales, es decir, 3 muertos diarios; más de 10.000 accidentes graves, con secuelas de incapacidades permanentes más o menos severas y más de 660.000 accidentes leves. Estos datos suponen más de 15 millones de jornadas perdidas al año y un coste anual superior a los dos billones de pesetas.

Los sectores con mayor número de accidentes son el de servicios, que en 1997 registró 268.859 (39,8%); el de la industria, con 226.142 (33,45%); el de la construcción, con 137.068 (20,2%) y los de agricultura y pesca, con 44.575 (6,5%).

Por tipo de contratación, factor determinante en las causas de accidentes, el 61,11 por ciento se producen en personas contratadas temporalmente frente al 38,89 por ciento de los accidentes que se registran en la contratación indefinida.

LAS PENSIONES SE REVALORIZAN POR ENCIMA DEL IPC

Por tercer año consecutivo las pensiones crecerán por encima del Índice de Precios al Consumo, ya que éste ha sido del 1,9%, mientras que las prestaciones se incrementaron en un 2,1%. Esta decisión, que ha sido tomada por el Gobierno con el apoyo de todos los grupos parlamentarios que firmaron el Pacto de Toledo y los sindicatos mayoritarios CCOO y UGT, supone la modificación de la cláusula de la Ley de Consolidación y Racionalización del Sistema de Seguridad Social, que

prevé descontar de las pensiones lo que hayan ganado en poder adquisitivo con respecto a la inflación prevista si ésta es inferior a la subida experimentada por aquéllas. Con ello se quiere hacer partícipes a los más de siete millones de pensionistas existentes en España de los beneficios del crecimiento económico experimentado en los últimos años. Esta medida supone que en los últimos tres años las pensiones han incrementado su poder adquisitivo en más de un punto por encima del IPC.

COMO es sabido la Ley de Consolidación y Racionalización del Sistema de la Seguridad Social, vigente desde el pasado año, establece la subida de las pensiones de acuerdo con el IPC previsto cada año de noviembre a noviembre. Sin embargo, abre la posibilidad de sumar o descontar a las pensiones las desviaciones del mismo. Es decir, que si un año el IPC es superior a lo previsto, los pensionistas deberán recibir un incremento

a sus pensiones por la diferencia existente entre la previsión y la inflación real. Pero si ésta fuese inferior a lo calculado, como ha sido el caso del pasado año y éste, entonces las pensiones sufrirían el recorte equivalente a la diferencia.

La inflación prevista de noviembre 96 a noviembre 97 fue del 2,6, pero se quedó en el 2%. Ante esto el Gobierno decidió no recortar esas seis décimas a los pensionistas que las consolidaron en sus percepciones. La previsión que se hizo para este año fue del 2,1% y en base a ello se subieron las pensiones en enero en esos porcentajes, si la inflación quedara en noviembre en el 1,9% los pensionistas consolidarían en sus retribuciones otras 3 décimas más este año. Si a ello se le suman las tres que tuvieron en 1996 tendremos que en los últi-



mos tres años las pensiones, además de mantener su poder adquisitivo, lo han incrementado en más de un punto.

Mejoran las pensiones de viudedad y orfandad

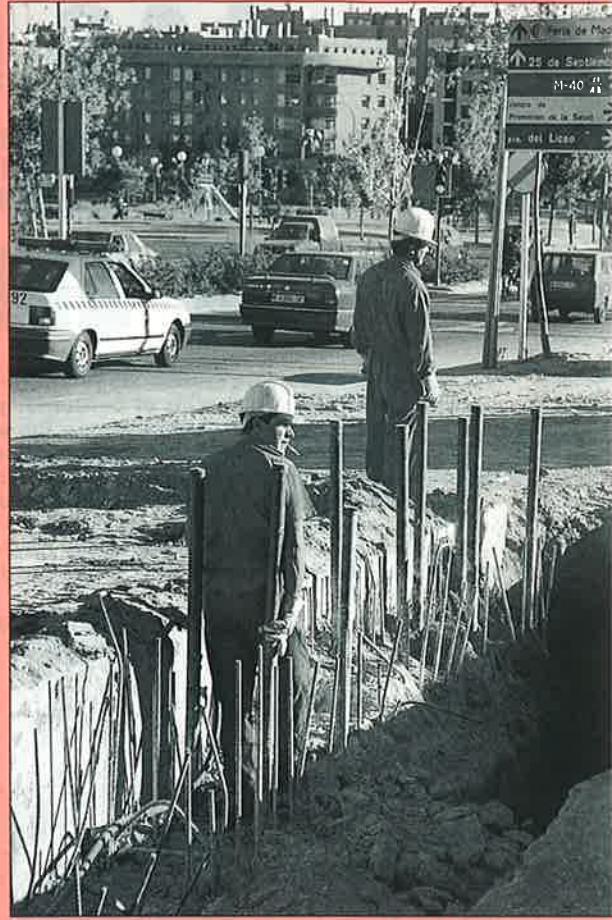
Las pensiones que también continuarán mejorando son las mínimas de viudos y viudas menores de 60 años con cargas familiares, que se verán incrementadas, a partir del próximo mes de enero y por segundo año consecutivo, por encima de la media del resto, según contempla la Ley de Consolidación y Racionalización del Sistema de Seguridad Social. Este proceso progresivo se prolongará hasta el año 2000, fecha en la que las pensiones de este colectivo quedarán equiparadas a las que perciben los beneficiarios que tienen entre 60 y 64 años.

Desde su entrada en vigor el pasado enero, el 30% del total de las viudas y viudos menores de 60 años con cargas familiares se han visto beneficiados por esta medida. Para 1999 está previsto que este colectivo vea incrementada su pensión en un importe unitario de 100.000 pesetas más, un 11,5% más que en 1998. Con ello, los beneficiarios de pensiones mínimas de viudedad menores de 60 años con cargas familiares percibirán en el año 2000 un 31% más de lo que hubiesen percibido si la ley no se hubiese modificado. Para ello, la Seguridad Social va a realizar una inversión de más de 11.000 millones de pesetas en estos tres años.

Además de los viudos, los huérfanos también han visto mejoradas sus pensiones gracias a la Ley de Consolidación y Racionalización del Sistema, en la que se ha ampliado la edad límite requerida para percibir una pensión de este tipo. Hasta ahora, los huérfanos perdían su pensión de orfandad a los 18 años, mientras que con la nueva normativa esta edad se amplía hasta los 23 años. Esto ha supuesto que más de 33.000 huérfanos mayores de 18 años han continuado percibiendo su pensión. ■

C. H. C.

LA MAYORÍA DE LOS TRABAJADORES ESPAÑOLES CREE QUE SU PUESTO DE TRABAJO PRESENTA RIESGO DE ACCIDENTES



El 65,1% de los trabajadores españoles cree que su puesto de trabajo presenta algún riesgo de accidente, aunque en un ejercicio de realismo destacan entre las causas de riesgo su propia irresponsabilidad, ya que consideran que el 52% de los accidentes se producen por un "exceso de confianza o costumbre". Por ramas de actividad, las que conllevan mayores riesgos son construcción (87,4%) y metal (81,9%). Los sectores que menos factores de riesgo tienen son administración/banca (47,4%) y servicios sociales (54,7%). Estas conclusiones se desprenden de la III Encuesta Nacional de Condiciones de Trabajo, elaborada por el Centro de Investigaciones Sociológicas (CIS) a finales de 1997 y que acaba de ser hecha pública por el Secretario General de Empleo, Manuel Pimentel.

Los principales objetivos de la encuesta son: conocer aquellos factores del entorno laboral que influyen en la salud de la población trabajadora española; caracterizar las exposiciones laborales más frecuentes a las que está sometida la población trabajadora española; conocer las estructuras preventivas existentes; estimar el dinamismo de la actividad preventiva de las empresas a partir de las acciones desarrolladas; definir grupos poblacionales homogéneos en cuanto a sus condiciones de trabajo y conocer la evolución seguida por la población trabajadora española en lo referente a sus condiciones de trabajo.

Según ha explicado el ex director del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, Javier Gómez Hortigüela, bajo cuya responsabilidad se encargó la encuesta, "salud, productividad y calidad son objetivos interrelacio-

nados que deben potenciarse conjuntamente para lograr un funcionamiento adecuado a las organizaciones productivas. Ello requiere conocer los cambios sociales, tecnológicos y organizativos que el mundo del trabajo experimenta de forma prácticamente permanente,

así como las condiciones de trabajo existentes, sus consecuencias y los aspectos del trabajo con ellas relacionados. Para lograrlo es preciso recurrir a las fuentes de información necesarias, complementando el sistema de información estadística sobre los

aspectos laborales con otros instrumentos de investigación, que incorporan al trabajador y al empresario como fuentes de datos de una realidad de la que son protagonistas cotidianos".

Por ello el Consejo General del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, órgano en el que están representados Administración, sindicatos y empresarios, acordó la realización de esta III Encuesta Nacional de Condiciones de Trabajo, en la que también han participado las Comunidades Autónomas.

Accidentes más frecuentes

En cuanto al tipo de riesgos, el 31,4% de los trabajadores han destacado, por su frecuencia, los cortes y pinchazos, seguidos de los golpes el 26%, las caídas de objetos el 13,6% y las caídas al mismo nivel el 12%.



Principales causas de los riesgos de accidentes de trabajo

CAUSAS DE LOS RIESGOS	% de trabajadores
• Por exceso de confianza o de costumbre	52,0
• Por causa o fatiga	20,2
• Por esfuerzos o posturas forzadas	18,1
• El trabajo obliga a realizar operaciones peligrosas	15,6
• Hay que sacar la producción por encima de todo	7,5
• Falta de espacio	6,9
• Las instalaciones son viejas	5,3
• El área de trabajo o superficie es insegura	5,1
• Falta o inadecuación de equipos de protección individual	4,4
• La máquina está insuficientemente protegida	4,1
• El lugar de trabajo está en malas condiciones	3,9
• Falta de experiencia en el trabajo	3,9
• Falta de medios o herramientas peligrosas	3,5
• Los accesos al lugar de trabajo están en malas condiciones	3,2
• Se trabaja sin la formación suficiente	3,1
• El puesto de trabajo está mal diseñado	2,7

Entre las causas de los riesgos de accidentes es significativo que el 52% de los trabajadores se autoculpabilicen al pensar que el "exceso de confianza o costumbre" lleva implícitos una serie de riesgos. Otras causas son por cansancio o fatiga el 20,2%, por esfuerzos o posturas forzadas el 18,1% y por operaciones peligrosas el 15,6%. En el lado opuesto, sólo el 2,7% de los encuestados refleja como causa de riesgo que el puesto de trabajo está mal diseñado y el 3,1% que se trabaja sin la formación suficiente.

Los fallos en el comportamiento como principal causa de riesgo están experimentando un descenso, si se compara con las encuestas realizadas en los años 1993 y 1987.

Prevención

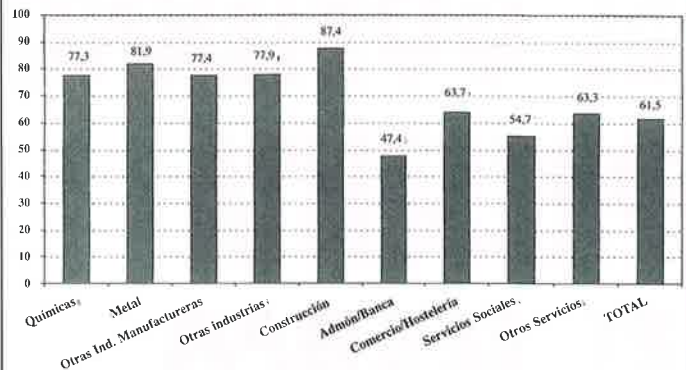
La existencia de representantes encargados de las tareas



preventivas en los centros de trabajo con seis o más trabajadores oscila entre el 58%, según los representantes de empresas, y el 48,6%, según los trabajadores.

Las actividades preventivas más frecuentes realizadas en el último año en los centros

Porcentaje de trabajadores que manifiesta la existencia de algún riesgo de accidente en su puesto de trabajo por rama de actividad



Fuente: Cuestionario de trabajador. Pregunta de respuesta múltiple.

de trabajo por motivos de seguridad y salud han sido los reconocimientos médicos, el 68,2%, la evaluación inicial de riesgos en todo el centro, el 46,6%, y la señalización de seguridad, el 43,9%. Por otra parte, el 14,3% de las empresas afirma no haber llevado a cabo ninguna actividad preventiva.

Sobre la formación en riesgos laborales, 4 de cada 10 trabajadores asistieron a algún tipo de actividad formativa facilitada por la empresa, como cursos o charlas.

Representantes de las empresas indicaron que el 23% de ellas no facilitan información sobre riesgos, frente al 76% que sí lo hacen de forma directa a cada trabajador, aunque en el 54,4% de los casos se lleva a cabo verbalmente.

Tan sólo cuatro de cada diez empresas disponen de datos sobre los costes económicos anuales de los accidentes de trabajo. Cuando se contabilizan, el 35,2% del total sólo considera los costes asegurados relativos a cuotas del seguro con la Mutua de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales o el Instituto Nacional de Seguridad Social (INSS).

Datos técnicos

Finalmente, cabe reseñar que la Encuesta se realiza cada cuatro años por encargo del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo para conocer los factores del entorno laboral que influyen en la salud de los trabajadores y las medidas preventivas existentes con el fin de valorar el nivel de eficacia. Este tipo de muestreo está en sintonía con iniciativas similares que se realizan en nuestro entorno europeo como las que llevan a cabo la Fundación Europea para la Mejora de las Condiciones de Vida y Trabajo o la propia Agencia Europea de Seguridad y Salud en el Trabajo.

La Muestra ha sido realizada por el Centro de Investigaciones Sociológicas (CIS) mediante entrevistas personales realizadas a casi cuatro mil trabajadores y otros tantos representantes de empresas de todas las actividades económicas excluidas la agraria y la minera durante el período del 20 de octubre al 20 de diciembre de 1997 en centros de trabajo con más de un trabajador. ■

Concha Hernández Carazo

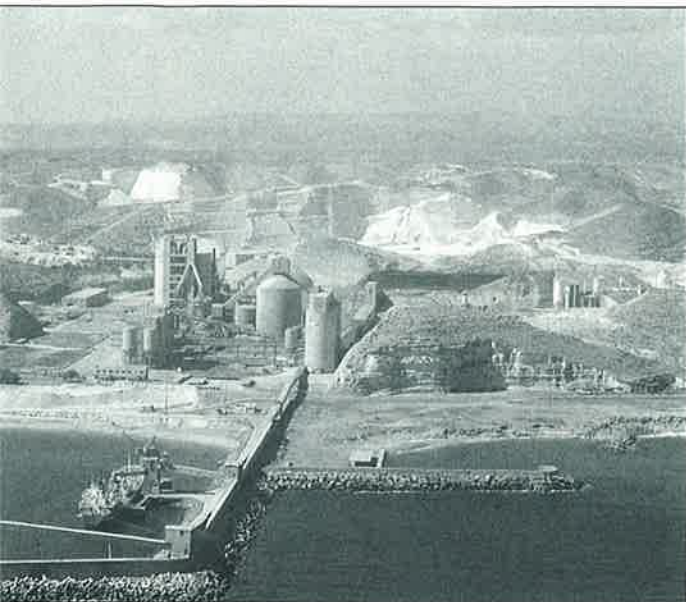
**Establece los modelos de negocio,
de gestión y de relación**

El Ente Público Puertos del Estado ha presentado el Marco Estratégico del Sistema Portuario de Titularidad Estatal, en el que se resume la política portuaria del Gobierno, de acuerdo con el nuevo marco legal tras la modificación de la Ley de Puertos, y se establecen las líneas de actuación que se deben seguir en los próximos años en los puertos de titularidad estatal, tomando como referencia los retos planteados por una Europa sin fronteras y un mercado globalizado y competitivo.



EL GOBIERNO PRESENTA EL MARCO ESTRATÉGICO DEL SISTEMA PORTUARIO ESTATAL





EL documento es el resultado de un proceso de análisis y debate sobre el futuro de los puertos españoles de interés general, teniendo en cuenta el nuevo enfoque legal y organizativo en que deben enmarcarse los procesos de relación, gestión y decisión del sistema portuario. Ha sido aprobado por el Consejo Rector de Puertos del Estado y en su elaboración han participado las Autoridades Portuarias.

El marco estratégico establece sus objetivos y actuaciones a partir de una visión general del sistema portuario. Como principios más destacados se señala que éste contribuye eficaz y eficientemente, a corto y largo plazo, al desarrollo económico-social nacional y de las Comunidades Autónomas en que se asienta; que promueve la implantación de la iniciativa privada en el sector y la liberalización de servicios, con especial atención a la gestión de calidad; y que gestiona los recursos bajo el principio de autosuficiencia. Los elementos que componen el sistema se configuran como Unidades de Negocio, constituidas por los puertos de interés general agrupados en sus entidades básicas, que son las Autoridades Portuarias, quienes ostentan la autonomía funcional de gestión que les permite gerenciar y controlar los factores que afectan a

El modelo de negocio sigue las pautas fijadas por la Unión Europea para acelerar el proceso de transformación de los puertos de interés general hacia el objetivo de puerto proveedor de infraestructuras y espacios y regulador de los servicios prestados por la iniciativa privada.

su negocio. En sus relaciones las Autoridades Portuarias respetan los principios de leal competencia. Como órgano sectorial, Puertos del Estado promueve el desarrollo de métodos participativos para la planificación, gestión y control del conjunto del sistema, a través del cual se establecen relaciones de cohesión.

Participación activa

Se subraya, por su singularidad, el modelo de relación diseñado, que pone el acento en el concepto de colaboración entre las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado, basado en la participación activa

de todos sus componentes, “con objeto de conseguir mayor cualificación en las decisiones adoptadas y mayor participación en la gestión conjunta del sistema, por encima de cualquier encuadre competencial”.

El análisis estratégico del sistema portuario se ha realizado teniendo en cuenta la creciente internalización y liberalización de las actividades económicas, y desde el triple enfoque del modelo de negocio, de gestión y de relación. El modelo de negocio sigue las pautas fijadas por la Unión Europea en las políticas portuarias para acelerar el actual proceso de transformación de los puertos de interés general hacia el objetivo de puerto proveedor de infraestructuras y espacios y regulador de los servicios prestados por la iniciativa privada. El modelo de gestión es la herramienta fundamental para mejorar la competitividad de los servicios portuarios, y establece la necesidad de alinear las estructuras organizativas y políticas de recursos humanos del sistema con las estrategias del negocio. Finalmente, el modelo de relación desarrolla instrumentos para analizar y decidir, de forma consensuada, las actuaciones que ha de afrontar el sistema en los próximos años, de acuerdo con el nuevo marco institucional.

En los tres apartados se orientan cambios sustanciales de filosofía empresarial. Así, en el modelo de negocio se pasa de un concepto de puerto prestador del conjunto de los servicios a una propuesta de puerto proveedor de infraestructuras y espacios, orientado a la satisfacción del cliente, y de una internalización de servicios y de actividades a una externalización de servicios y de actividades no estratégicas. La gestión pasa de un modelo de Administración Pública con estructura compartimentada y burocrática y orientado a la gestión de infraestructuras a una estructura flexible y adaptable, una visión orgánica de la eficacia y orientado a la prestación de servicios. El modelo de relación centralizado que venía rigiendo hasta ahora, caracterizado por la jerarquización, los métodos de decisión centralizados y la organización orientada a control, pasa a un modelo de mayor autonomía definido por la coordinación, métodos de decisión participativos y organización orientada a la integración mediante objetivos comunes.

De acuerdo con esta perspectiva, en los modelos de negocio y gestión se establecen objetivos y estrategias comunes para el sistema, que deben ser desarrollados por las Autoridades Portuarias. En el modelo de relación se definen comités permanentes, grupos de trabajo y procesos de decisión acordes con un sistema abierto y participativo que facilite un equilibrio entre la autonomía de gestión de las Autoridades Portuarias y las competencias y funciones que se asignan a Puertos del Estado para ejecutar la política portuaria en nombre del Gobierno.

Proceso jurídico-administrativo

El marco estratégico del sistema portuario supone un paso más en el proceso jurídico y administrativo de modernización introducido con la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante a finales



de 1992. La Ley 27/1992 permitió pasar de un modelo muy intervencionista a otro más liberal en cuanto a la ordenación de tráfico, incorporando los mecanismos precisos para garantizar los intereses generales. En cuanto a la gestión, estableció un modelo único basado en entidades públicas, las Autoridades Portuarias, con objetivos y procedimientos de gestión empresarial y autonomía de gestión. El Ente Público Puertos del Estado se configuró como organismo de coordinación y con-

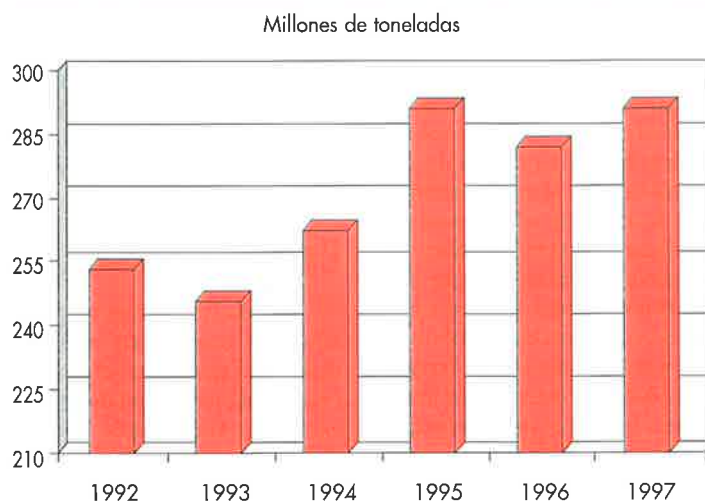
trol de las Autoridades Portuarias, con responsabilidades globales sobre el conjunto del sistema.

Cinco años después, la Ley 62/1997 ha introducido algunas modificaciones en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante con el objetivo de reforzar la autonomía funcional y de gestión de las Autoridades Portuarias, regular la participación de las Comunidades Autónomas en la estructura y organización de los puertos de interés general,

profesionalizar la gestión de cada puerto y potenciar la presencia del sector privado en las operaciones portuarias. El Ente Público Puertos del Estado se mantiene como el órgano encargado de la ejecución de la política portuaria del Gobierno y de la coordinación y control de eficiencia del sistema portuario, al tiempo que ejerce funciones consultivas y de asesoramiento.

Para que un puerto sea considerado de interés general deberá reunir alguna de las siguientes circunstancias: que se efectúen en él actividades comerciales marítimas internacionales; que su zona de influencia comercial afecte de forma relevante a más de una Comunidad Autónoma; que sirva a industrias y establecimientos de importancia estratégica para la economía nacional; que el volumen anual y las características de sus actividades comerciales marítimas alcancen niveles suficientemente relevantes o respondan a necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado; que sus especiales condiciones técnicas o geográficas constituyan elementos esenciales para la seguridad del tráfico marítimo.

Evolución en el período 1992-1997



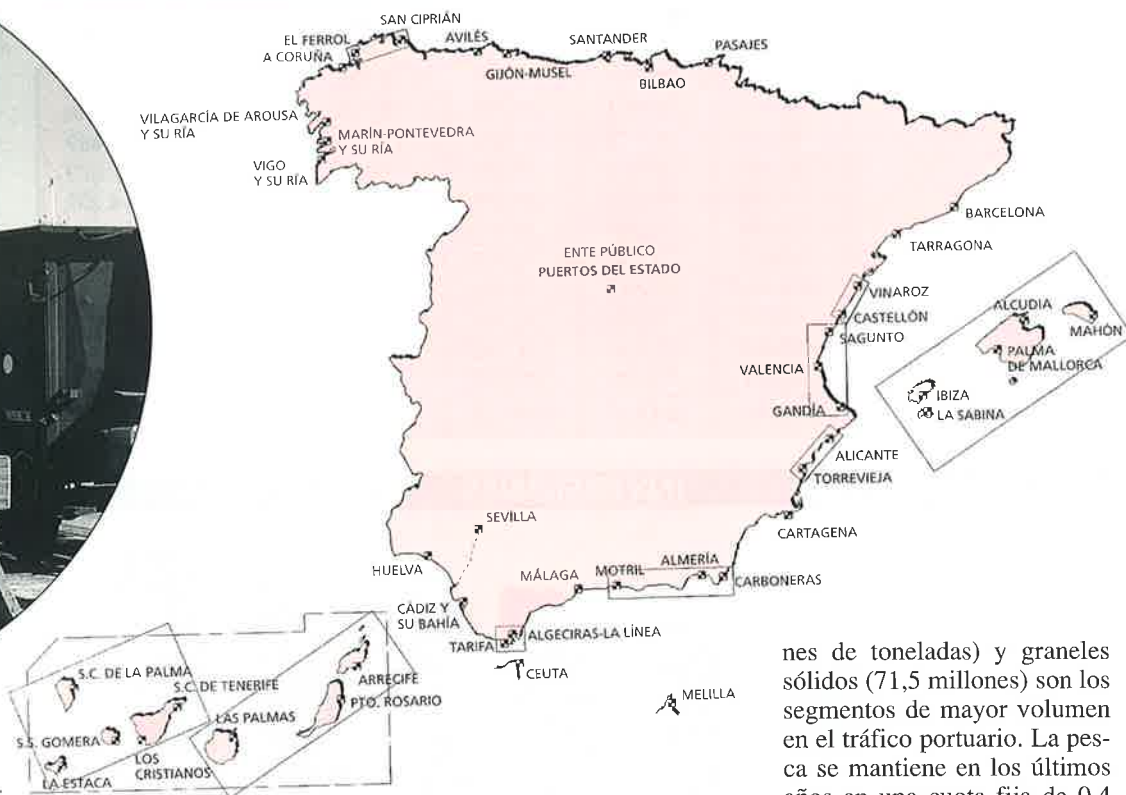


El sistema portuario en cifras

El sistema portuario de titularidad estatal se compone de 27 Autoridades Portuarias, que gestionan los 47 puertos de interés general, y del Ente Público Puertos del Estado. A través de los puertos españoles pasa el 85% del volumen en toneladas de las importaciones y el 70% de las exportaciones. En los últimos cinco años el tráfico portuario ha crecido un 15%. El segmento de mercancía general tuvo un aumento del 53,4%. En 1997 registró el máximo volumen, con una marca de 291.453 toneladas. Diez Autoridades Portuarias superaron los 10 millones de toneladas, representando por sí solas el 70% del tráfico total. De ellas, cuatro superaron los 20 millones de toneladas y acapararon el 41% del tráfico (Bahía de Algeciras, Tarragona, Barcelona y Bilbao). Únicamente la Bahía de Algeciras excede los 40 millones de toneladas, y absorbe por sí sola el 13,8% del tráfico total.

Graneles líquidos, en primer lugar, con un tonelaje de 126,4 millones, seguido de mercancía general (82,9 millo-

Puertos de interés general



nes de toneladas) y graneles sólidos (71,5 millones) son los segmentos de mayor volumen en el tráfico portuario. La pesca se mantiene en los últimos años en una cuota fija de 0,4 millones de toneladas. En los últimos cinco años, el 60% del tráfico de pesca se ha efectuado por las cuatro Autoridades Portuarias de Vigo (21,3%), Las Palmas (15,4%), A Coruña (14,3%) y Bahía de Cádiz (7,9%). El tráfico exterior alcanzó los 207 millones de toneladas, con una notable diferencia entre los 153 millones desembarcados y los 54 embarcados. El cabotaje movió 73 millones de toneladas, repartidas equilibradamente entre embarques y desembarques. El 80% del tráfico de graneles líquidos y el 66% del tráfico de avituallamiento corresponde a productos petrolíferos, el 35% del tráfico total. En 1997 se registraron también máximos históricos en el tráfico de pasajeros y en el número de buques, con 14 millones de personas en el primer caso y con 112.142 barcos en el segundo.

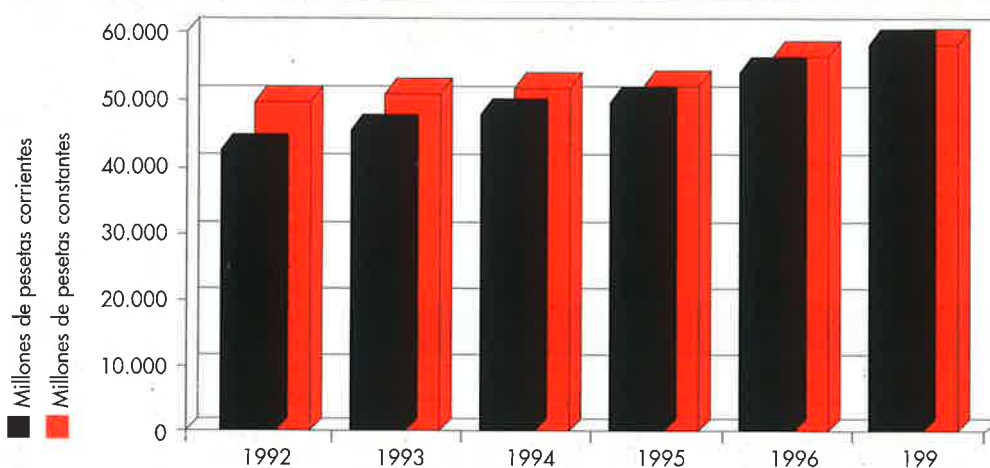
En el pasado ejercicio la cifra de negocios del sistema portuario fue de 83.075 millones de pesetas, de los que 68.635 correspondieron a tarifas y 14.440 a cánones. Los gastos de explotación alcanza-

Autoridad portuaria	Puertos de interés general
Alicante	Alicante
Almería-Motril	Almería; Motril; Carboneras
Avilés	Avilés
Bahía de Algeciras	Algeciras-La Línea; Tarifa
Bahía de Cádiz	Cádiz y su bahía (que incluye el Puerto de Santa María, el de la Zona Franca de Cádiz, Puerto Real, el Bajo de la Cabezuela y Puerto Sherry)
Baleares	Palma de Mallorca; Alcudia; Mahón; Ibiza; La Sabina
Barcelona	Barcelona
Bilbao	Bilbao
Cartagena	Cartagena (que incluye la dársena de Escombreras)
Castellón	Castellón; Vinaroz
Ceuta	Ceuta
Ferrol-San Ciprián	Ferrol y su ría; San Ciprián
Gijón	Gijón-Musel
Huelva	Huelva
A Coruña	A Coruña
Las Palmas	Las Palmas (que incluye el de Salinetas y el de Arinaga); Arrecife; Puerto Rosario
Málaga	Málaga
Marín-Pontevedra	Marín-Pontevedra y su ría
Melilla	Melilla
Pasajes	Pasajes
Sta. Cruz de Tenerife	Sta. Cruz de Tenerife (que incluye el de Granadilla); Los Cristianos; San Sebastián de La Gomera; Sta. Cruz de la Palma; La Estaca
Santander	Santander
Sevilla	Sevilla y su ría
Tarragona	Tarragona
Valencia	Valencia; Gandía; Sagunto
Vigo	Vigo y su ría
Villagarcía	Villagarcía de Arousa y su ría

Tráfico total (miles toneladas)

Bahía de Algeciras	30.034	30.002	34.771	36.987	36.836	40.052
Bahía de Algeciras	30.034	30.002	34.771	36.987	36.836	40.052
Tarragona	24.901	23.814	23.760	28.705	31.071	31.126
Barcelona	18.830	18.119	20.856	23.293	24.148	25.489
Bilbao	30.560	30.006	29.483	27.766	22.647	23.078
Valencia	11.385	10.521	13.099	16.378	16.117	18.239
Sta. Cruz de Tenerife	12.632	12.269	13.411	13.957	14.001	14.956
Huelva	10.670	11.136	12.693	16.364	15.154	14.686
Gijón	12.676	12.681	12.612	14.013	13.685	13.464
Las Palmas	9.728	9.390	10.305	10.814	11.164	12.462
A Coruña	13.263	11.759	11.748	12.207	11.328	11.429
Resto	78.569	74.972	79.380	90.220	86.256	86.472
TOTAL	253.248	244.669	262.118	290.704	282.407	291.453

INVERSIONES



El sector de estiba, pionero en Europa en la implantación de procesos de calidad

Las Sociedades de Estiba de Barcelona, A Coruña, Sevilla y Vigo han obtenido la certificación ISO 9002, que acredita que esas Sociedades desarrollan los programas de organización y planificación del personal portuario y de las operaciones de estiba y desestiba con arreglo a los máximos niveles de calidad. Estas certificaciones ya obtenidas y los procesos de auditoría de precertificación que están en curso en las Sociedades de Estiba de Algeciras, Alicante, Bilbao, Castellón y Valencia expresan la importancia que tiene para el sector portuario español el proyecto de calidad iniciado en 1997 y que le ha convertido en pionero en el ámbito de la estiba y desestiba en Europa. Por otra parte, el Gobierno ha acordado prorrogar por un periodo de seis años la suspensión temporal de la aplicación de las regulaciones del servicio público de estiba y desestiba a las labores de carga y descarga, estiba y desestiba y transbordo de pesca

fresca, congelada y de bacalao. Esta prórroga mantiene la situación establecida desde enero de 1995, que venía el pasado 1 de noviembre, cuando el Gobierno estableció la excepcionalidad de la pesca en la regulación del servicio de estiba. Con aquella medida se atendían las peticiones de armadores y patronos que se quejaban de la repercusión de los costes de las operaciones de carga y descarga, en un momento de crisis y reestructuración del sector pesquero. En los cuatro años que se ha mantenido en vigor la suspensión se ha demostrado beneficiosa para la reducción de costes de las empresas afectadas. Al prorrogar la suspensión el Gobierno ha tenido en cuenta la precaria situación económica de la flota pesquera española, agravada en los últimos años por la competencia planteada por los mercados pesqueros asiáticos y de la Europa Oriental. ■

M.V.

ron los 71.397 millones y los resultados por actividades ordinarias los 14.950 millones. En lo que atañe a los ingresos por explotación, la subida de las tarifas portuarias, recogida en las Órdenes Ministeriales 19574 y 19575 de 30 de julio pasado (B.O.E. 12 de agosto), ha sido recurrida por la Asociación de Navieros Españoles. Anave estima que la modificación tarifaria requiere un Real Decreto por tratarse, en realidad, de tasas públicas. La cuestión de fondo, no obstante, es que la patronal naviera considera excesivas las subidas de las tarifas T1, T2 y T3 en los puertos de Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla, hasta un 40%, y que estas subidas se han realizado sin la preceptiva consulta previa a la Asociación de Navieros. Anave ha cuantificado el coste adicional de las subidas aprobadas para las empresas navieras en torno a los 1.200 millones de pesetas, ha solicitado la anulación de las Órdenes y la suspensión cautelar de su aplicación mientras se resuelve la demanda. También el Gobierno autónomo canario expresó su disgusto por el alcance de las subidas y advirtió sobre la repercusión negativa que podrían tener para la economía insular.

Las inversiones en el sistema portuario durante el último quinquenio rozan los 300.000 millones de pesetas (valor de 1997), con un crecimiento acumulativo anual del 7,5%. En este tiempo, las Autoridades Portuarias de Bilbao (38.387 millones), Valencia (35.980) y Barcelona (32.575) superaron los 30.000 millones de inversión. Algeciras registró 23.623 millones, Las Palmas, 19.133, y Santa Cruz de Tenerife, 13.696 millones.

La orla litoral representa el 7% del territorio y concentra el 35% de la población española, con una densidad cuatro veces mayor a la media nacional. ■

Mery Varona

¿Se acuerda del bacalao que le preparaban sus abuelas?



Es difícil olvidar el sabor del bacalao de nuestra infancia. Aquel que preparaban las abuelas con recetas que, a su vez, aprendieron de las suyas: el sabor del bacalao curado, que algunos creen perdido para siempre.

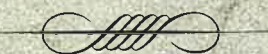
Pero hoy nuestros bacaladeros siguen fieles a la tradición artesanal, que se ha mantenido generación tras generación, para producir el más exquisito de los bacalao: el bacalao dorado.

El secreto de sus propiedades gastronómicas reside en el esmerado proceso de curado a bordo, que permite obtener una carne sin apenas humedad, de un color dorado característico e inigualable sabor.

Si quiere disfrutar del mismo bacalao de su infancia, pídalo por su nombre: bacalao dorado.



Sabor garantizado



www.bacalao-dorado.com



ASOCIACION GALLEGA DE ARMADORES DE BUQUES DE PESCA DE BACALAO



Asociación de empresas de pesca de bacalao, especies afines y asociadas.



COMUNIDAD EUROPEA Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca

1998

año de los océanos



CRÓNICA DE UN ECOSISTEMA EN PELIGRO

Contaminados y sobreexplotados. La contaminación que desemboca en los océanos equivale al volumen de agua de todos los ríos europeos. De las quince principales regiones de pesca del mundo, el número de capturas ha decrecido en trece. Hasta mediados de los 50 existía la opinión generalizada de que los mares constituían una fuente inagotable de recursos, a la par que un lugar idóneo para hacer "desaparecer" las ingentes cantidades de basuras y sobrantes de nuestra opulenta sociedad consumista. Hoy, los signos de esa actitud derrochadora e irracional son más que evidentes, y de las consecuencias últimas de esas acciones se sabe muy poco. ¿Hasta cuándo se puede mantener la actual situación sin dañar, de forma irreversible, el ecosistema marino? Urge reflexionar al respecto a la par que se adoptan medidas que tiendan a frenar el actual deterioro. Y en ese sentido debe entenderse la decisión de la Organización de las Naciones Unidas de declarar 1998 como el Año Internacional de los Océanos. Aún estamos a tiempo.



1998

año de los océanos

LOS océanos son el hogar de una inmensa diversidad de vida, al tiempo que actúan decisivamente sobre el clima y la vida en nuestro planeta. Buena prueba de ello es que el 78 por ciento del oxígeno terrestre se produce en el mar. Un solo metro cuadrado de *Posidonia oceanica* llega a producir diez litros de oxígeno diarios, además de constituir una irremplazable fuente de vida, ya que una extensión de 400 kilómetros cuadrados de estas fanerógamas puede albergar la producción de unas dos mil toneladas de pescado.

A pesar de su tremenda importancia ecológica, la *Posidonia oceanica* está sometida a todo tipo de agresiones: contaminación, pesca de arrastre, fondeo de embarcaciones de recreo, degradación del litoral costero, regeneración de playas, contaminación biológica (como la sufrida en el Mediterráneo por la *Caulerpa taxifolia*)... Por su proximidad, al asentarse sobre fondos poco profundos de la plataforma continental, la *Posidonia*, al igual que todo el ecosistema costero, de vital importancia como fuente de vida en el mar (en él se genera la mitad de la producción marina, un porcentaje que se incrementa hasta los 2/3 si atendemos a los peces marinos capturados con fines comerciales), puede constituir un buen ejemplo de la destrucción y deterioro a los que el ser humano está sometiendo al 71 por ciento de la superficie de la Tierra.

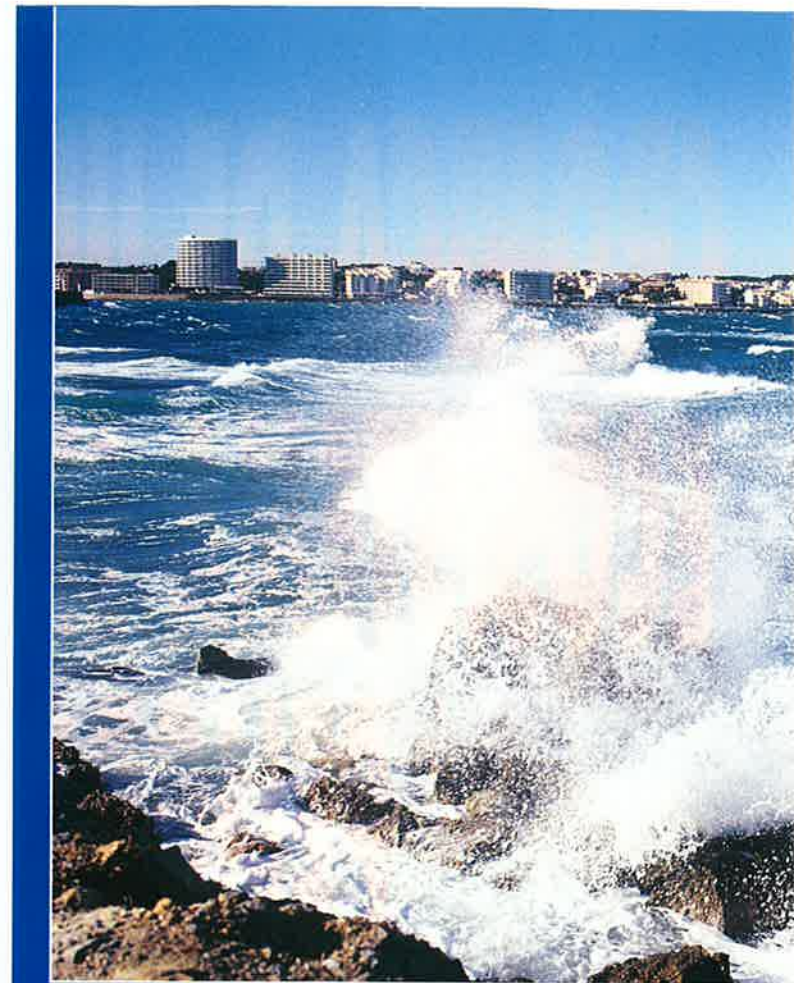
De tierra adentro

Más del 65 por ciento de las ciudades que superan los 2,5 millones de habitantes se encuentran en la costa. Para el 2050, la previsión es que la población humana alcance los 12.000 millones de habitantes,

de los que el 60 por ciento vivirá en los 60 primeros kilómetros de costa. Además de las actuaciones derivadas de esa terrible presión demográfica sobre la línea de costa (construcciones de puertos deportivos, espigones... que alteran las corrientes marinas), habría que añadir la contaminación derivada del vertido de aguas provenientes de los residuos urbanos (depuradas en un bajísimo porcentaje) e industriales, a través de los ríos. Una contaminación, ésta última, que puede provenir de muchos kilómetros tierra adentro. De hecho, el 77 por ciento de los contaminantes que se encuentran en el mar tienen su origen en las actividades que se desarrollan en tierra (el 44 por ciento a través de vertidos y el 33 por ciento desde la atmósfera).

La contaminación y la destrucción del hábitat costero afectan, pues, directamente a las pesquerías. Pero no son las únicas actuaciones negativas. La manipulación de los ríos puede dañar gravemente las pesquerías costeras. Los embalses, por ejemplo, estrangulan el suministro de nutrientes vitales procedentes del interior. Peter Weber, investigador del Worldwatch Institute, se refiere al ejemplo del embalse de Asuán, en Egipto. Se interrumpió el flujo de ricos sedimentos del Nilo en el Mediterráneo y su repercusión sobre la pesca fue inmediato: al año siguiente al de su terminación, la pesca de sardinas se redujo de una media de 18.000 toneladas al año, a principios de los sesenta, a 1.200 toneladas en 1966, y a 600 toneladas en 1969. El volumen de capturas no se ha recuperado desde entonces.

Cualquier actuación del ser humano sobre el medio debería ser estudiada con mucho detenimiento, ya que sus repercusiones pueden ser irreparables. Y es que, si grave resulta el taponamiento o alteración del depósito de flujos y sedimentos, no menor es el problema que se origina al abrir una nueva vía, como la del Canal de Suez, por ejemplo. Desde su creación, se



calcula en unas 350 las especies no autóctonas introducidas en el Mediterráneo (especialmente a través del Canal de Suez, pero también de otras vías, como la agricultura), algunas de ellas con una grave incidencia sobre especies autóctonas de estas aguas.

Esta introducción de otras especies está considerada, por los expertos, como una de las formas más graves de contami-

nación a la que nos deberemos enfrentar en el próximo siglo. Y es que cuando se asienta una nueva especie en un nicho ecológico puede alterarlo hasta el punto de adueñarse de él, modificándolo por completo. Baste recordar la incidencia que está teniendo en el Mediterráneo la introducción de la *Caulerpa taxifolia*, que resulta inofensiva en sus aguas de origen, pero que aquí, al carecer de predadores, y debido a su gran poder de



LAS DOS TERCERAS PARTES DE LOS PECES MARINOS CAPTURADOS CON FINES COMERCIALES ESTÁN LIGADOS AL LITORAL COSTERO, UN ECOSISTEMA SOMETIDO A MÚLTIPLES Y DEVASTADORAS AGRESIONES.

EL 90 POR CIENTO DE LOS CUATRO MILLONES DE TONELADAS DE PETRÓLEO VERTIDOS AL MAR ANUALMENTE, DE LOS QUE 650.000 TONELADAS ACABAN EN EL MEDITERRANEO, SE REALIZA DE FORMA PREMEDITADA.



adaptación y crecimiento, está arrasando las praderas de *Posidonia oceanica*. Científicos de los países de la cuenca mediterránea llevan años investigando en busca de un antídoto que hasta el momento no han logrado encontrar.

Greenpeace reclama de los gobiernos medidas para prevenir la introducción de especies invasoras, incluyendo organismos modificados genéticamente,

en el medio ambiente marino. En este sentido, habría que establecer un mayor control sobre la acuicultura, una actividad que, además, está originando gravísimos desastres ecológicos en algunos puntos del planeta. Un claro ejemplo lo constituye la cría del camarón, que está dando al traste con los bosques de manglares. Sólo en Ecuador, en 1987, se talaron más de 12 hectáreas de estos bosques.

Mar de plásticos

Como se señalaba anteriormente, se ha tomado el mar como un inmenso cubo de basura y, en esa línea, los seres humanos no se han cortado lo más mínimo a la hora de arrojar en él toda clase de desperdicios. Un ilustrativo ejemplo lo constituyó la campaña realizada por Greenpeace en el puerto del Parque Nacional de Cabrera, en 1991. Todos los objetos imaginables cubrían sus fondos, llegándose a recoger hasta más de 280.000 por kilómetro cuadrado en alguna de sus zonas. Los de plástico, como corresponde a nuestra sociedad industrial, se llevaron la palma. Por cada uno que se recogía flotando en el agua había otros 155 en el fondo.

Además de constituir un lamentable y poco estético espectáculo, la trascendencia sobre el deterioro de los fondos y la fauna marina resulta alarmante. En el recuerdo de todos permanece el reciente varamiento de un rorcuál común en las costas cántabras, con cerca de 40 kilogramos de plásticos en su tracto digestivo. Greenpeace afirma que son decenas de miles de aves y unos cien mil mamíferos marinos los que mueren cada año por ingestión o por quedar enredados en plásticos. En el Mediterráneo, el 30 por ciento de los peces tienen restos de plásticos en su tracto digestivo.

La Organización de las Naciones Unidas, en una estimación realizada a mediados de los años 80, cifraba en varios millones de toneladas de plásticos y unos 700.000 envases de este material los que se vertían diariamente al mar desde los barcos, a los que habría que añadir los procedentes a través de ríos, vertederos costeros, etcétera. Los pescadores empiezan a ser conscientes de este grave problema, que además les repercute directamente al enredarse en sus redes, y han empezado a actuar realizando campañas para limpiar las aguas. Es un ejemplo que debería cundir.

Aparte del fracaso de los gobiernos en acordar acciones efectivas en Kioto, en diciem-

bre de 1997, la realidad continúa siendo que los ecosistemas del mundo y las estructuras sociales están amenazadas por el cambio climático. La mayor amenaza proviene de la utilización de los combustibles fósiles. Al margen de las discusiones sobre la influencia real de la contaminación en el clima, lo cierto es que hay hechos o indicios más que preocupantes. Los océanos influyen en los cambios climáticos, y esos cambios afectan también al ecosistema marino. Los científicos consideran que estos cambios podrían alterar las corrientes oceánicas, desplazando las principales zonas de pesca, o provocar la subida del nivel de las aguas marinas, al derretirse los casquetes polares, con unas consecuencias que sólo cabría calificar como de catastróficas. Sin embargo, como se vio en la mencionada cumbre de Kioto, los países siguen haciendo caso omiso de todos estos peligros.

Si en ocasiones cabe la especulación o la suposición, hay otras en que los datos no dejan lugar a dudas. Las consecuencias del agujero de la capa de ozono, por ejemplo, es uno de ellos. Una de sus repercusiones es la de un menor crecimiento de algas y fitoplancton (organismos básicos de la cadena alimenticia), lo que se traduciría en una posible reducción de la reproducción pesquera.

Peligro para la salud

El medio marino no es capaz de asimilar y convertir en inocuos los compuestos tóxicos vertidos al mar como consecuencia de la actividad industrial, entre otras. Una de las sustancias más peligrosas son los organoclorados (entre los que figuran las dioxinas y los furanos), doce de las cuales se acordó eliminar en 1996 por los signatarios del Convenio de Barcelona. La situación provocada por estos vertidos, extremadamente graves tanto por su gran poder contaminante como por su persistencia, ha tenido y tiene efectos devastadores.

Los mamíferos son particularmente susceptibles a la

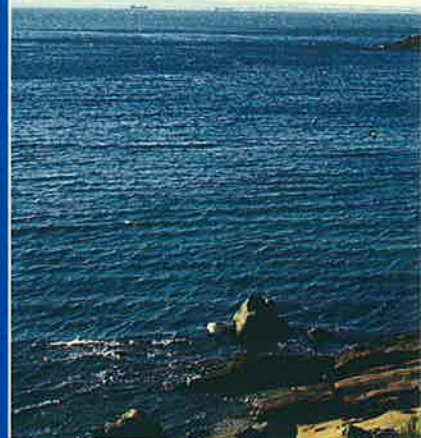
1998

año de los océanos



LOS OCÉANOS DEL MUNDO ESTÁN DANDO EVIDENTES MUESTRAS DE LAS AGRESIONES A LAS QUE ESTÁN SIENDO SOMETIDOS, COMO LA CONTAMINACIÓN Y LA SOBREPESCA.

BUENA PARTE DE LOS VERTIDOS TÓXICOS ARROJADOS AL MAR LLEGAN HASTA LOS SERES HUMANOS A TRAVÉS DE LA CADENA ALIMENTARIA, AFECTANDO GRAVEMENTE A SU SALUD.



concentración de organoclorados, y parecen ser el origen de la alta mortandad de delfines ocurrida hace unos años en el Mediterráneo. El ser humano no es ajeno a esta situación, especialmente a través de la cadena alimentaria. Se han aislado alrededor de 170 compuestos de organoclorados en tejidos humanos. Los niveles alcanzados en la leche materna coinciden con el elevado consumo de pescado en las zonas altamente contaminadas, afectando a los lactantes. Los ciudadanos de los países industrializados poseen una importante mezcla de dioxinas, furanos, PCBs y otros compuestos similares almacenados y acumulados tanto en sus tejidos grasos como en diferentes órganos.

La sardina del Mediterráneo presenta niveles de PCBs entre 2 y 6 veces superiores a las del Atlántico. Y es que en este mar figuran algunos de los puntos más contaminados del planeta (Italia, Grecia, Israel y la ex-Yugoslavia). En algunos mares resulta frecuente encontrar peces con deformaciones o tumores a causa de la contaminación.

El Mar del Norte es otro de los puntos donde ese cóctel de contaminantes está teniendo gravísimas repercusiones. Durante la década de los noventa se han dado pasos significativos para preservar a los océanos del vertido de residuos tóxicos y de otras actividades contaminantes. Pero, según insiste Greenpeace, los gobiernos deben responsabilizarse de que se tomen las decisiones para eliminar estos contaminantes, y que dichos esfuerzos en sus fuentes son todavía insuficientes.

Los vertidos de petróleo desde petroleros siguen constituyendo una de las más devastadoras consecuencias de la dependencia del mundo del petróleo y otros combustibles fósiles como principal fuente de energía. Y es que, aunque resulte espectacular e impactante la imagen del accidente de un petrolero, el vertido producido en estas situaciones no supone más que el 10 por ciento de los que tienen lugar en total. O dicho de otra forma, el 90 por ciento de los vertidos de petróleo se realizan de forma voluntaria, ya sea desde plataformas petrolíferas, refinerías o

por el lavado de tanques de los petroleros. En total, unos cuatro millones de toneladas al año, de las que 650.000 toneladas se producen en el Mediterráneo.

El Convenio Marpol, que establece la obligatoriedad de disponer de instalaciones para la recogida y tratamiento de los residuos oleosos en puerto, ha venido a paliar en parte esta grave situación. España suscribió en su día este importante convenio, y entre 1994 y el presente año se destinaron 5.500 millones de pesetas para la adecuación de esas instalaciones.

También habría que actuar sobre los riesgos del transporte marítimo de toda una serie de sustancias tóxicas y peligrosas que, igualmente, envenenan nuestros mares. Como lo envenenan los vertidos radiactivos. Unos residuos que se han venido depositando en el fondo de nuestros mares (uno de estos depósitos se encuentra a unas 350 millas al oeste de A Coruña), con una vida media de cientos de años, y que constituyen auténticas bombas de relojería. En la actualidad, el 90 por ciento de todas las descargas y

emisiones al medio marino proceden de tres plantas de reprocesamiento nuclear (La Hague, en Francia, y Sellafield y Dounreay, en el Reino Unido).

Expolio pesquero

En numerosas ocasiones se ha hablado desde estas páginas del expolio pesquero al que están siendo sometidos nuestros mares. De las mil y una agresiones que sufren los océanos, es sin duda una de las peores. Hay una crisis de las pesquerías a escala global. Cerca de tres cuartas partes de las poblaciones de las especies de interés comercial están plenamente explotadas, sobreexplotadas o agotadas. Como consecuencia, de las 15 principales regiones de pesca marina del mundo, el número de capturas ha decrecido en 13; y en 4 de ellas, las capturas han descendido en más de un 30 por ciento.

La situación por la que atraviesa el caladero de sardinas en Portugal y la cornisa cantábrica es un claro ejemplo de una mala gestión pesquera y de la falta de agilidad de decisiones políticas (en este caso, de la Unión Europea) a la hora de proteger



Diez medidas para empezar

La organización ecologista Greenpeace se ha sumado al Año Internacional de los Océanos con una serie de actos, entre los que destaca su presencia en la Exposición Universal de Lisboa, donde presentó un informe sobre la situación de los mares. Y, junto al informe, una serie de demandas que propone a las Naciones Unidas para enmendar esta situación de progresivo deterioro, resumidas en estas diez medidas:

- 1** Reducir la capacidad de la flota industrial pesquera mundial en un 50 por ciento para el año 2005.
- 2** Parar las capturas accidentales y evitar la pérdida de la biodiversidad marina.
- 3** Prohibir la acuicultura intensiva, tanto de crustáceos como de peces, cuando resulte destructiva para los manglares o los ecosistemas costeros.
- 4** Parar toda caza comercial de ballenas y mantener a los buques balleneros fuera de los santuarios internacionales establecidos para estos animales.
- 5** Asegurar el cumplimiento de la prohibición de vertidos tóxicos y radiactivos al mar.
- 6** Prohibir el vertido de plataformas petrolíferas y otras instalaciones industriales.
- 7** Acabar con las descargas de origen terrestre de residuos nucleares e industriales, como las que provienen de las industrias de reprocesamiento nuclear y de las fábricas de PVC.
- 8** Proteger los ecosistemas marinos y litorales del cambio climático, reduciendo el uso de los combustibles fósiles y acabando con la explotación de yacimientos submarinos de petróleo.
- 9** Evitar la contaminación marina estableciendo rigurosas pautas medioambientales para los barcos petroleros y otros buques, así como responsabilidades legales y económicas para los mismos.
- 10** Evitar la liberación a nuestros mares y océanos de organismos modificados genéticamente. ■

y gestionar los recursos. Atún rojo, ballenas, rodaballo, tiburones, pez espada son algunos ejemplos de esta grave situación. Más de cien especies de animales marinos se encuentran en inminente peligro de extinción. Por contra, menos de un 1 por ciento de los mares se encuentra protegido por algún tipo de medida.

Aunque la degradación ambiental contribuye al deterioro de la vida marina, como se ha señalado, la causa fundamental de la disminución ictícola es la pesca abusiva. Es imposible, afirman los expertos, que los niveles actuales de capturas se mantengan a no ser que las reservas de peces se gestionen mejor. Por un lado, la capacidad de las flotas pesqueras excede con creces el volumen de pescado que puede ser capturado de forma sostenible (demasiados barcos, especialmente a gran escala); por otro lado, se pesca todo lo que se pone a tiro sin importar el tamaño ni la cantidad de peces que serán lanzados por la borda, por no ser objeto de esa captura, utilizando artes tan destructivas como las redes de deriva. Los descartes de la flota pesquera

mundial superan los 30 millones de toneladas al año.

Una gestión adecuada podría recuperar las reservas marinas y aumentar el total de capturas en 20 millones de toneladas. Otro dato que invita a la esperanza es que si la proporción de capturas mundiales que ahora se destina a la producción de comida para animales se ofreciese para el consumo humano, la transferencia aumentaría el suministro de pescado mundial en un 40 por ciento. Pero, para ello, habrá que atajar el expolio al que se están sometiendo los océanos.

El interés por frenar el deterioro de las 2/3 partes del planeta y trabajar por su protección medioambiental compete a todos, por cuanto sus repercusiones afectan a la vida en la Tierra, pero, y de forma muy especial, a los más ligados a los océanos, a los pescadores. El Año Internacional de los Océanos es tan sólo una llamada de atención sobre los problemas que lo afectan, un paso más para intentar frenar su deterioro. ■

Raúl GUTIÉRREZ

SINAVAL'98



Industria marítimo-pesquera y auxiliar en la Feria de Bilbao

A FAVOR DE CORRIENTE



Más de cuatrocientas empresas expositoras y miles de profesionales y expertos interesados en el sector marítimo-pesquero de veinte países han concurrido a "SINAVAL-EUROFISHING '98" los días 27-31 de octubre, en la Feria Internacional de Bilbao.

Cuatrocientos expositores de 20 países confirmaron la recuperación y la imagen renovada del sector.





EN el acto de inauguración oficial, por el consejero de Transporte y Obras Públicas del Gobierno Vasco, Álvaro Amann, éste se refirió a *“los sensibles incrementos de la dimensión del certamen, prueba inequívoca de que el sector marítimo-pesquero marcha a favor de coyuntura económica, se recupera y confirma expectativas”*.

SINAVAL, Feria Internacional de la Industria Naval, Marítima, Portuaria y Offshore, y EUROFISHING, su homónima internacional de la pesca, han presentado una imagen renovada del sector, y acogieron novedades tecnológicas y foros de opinión y encuentro que refuerzan este ambiente general de recuperación del sector.

Hasta un treinta por ciento han mejorado las contrataciones de stands respecto a la edición anterior de estos certámenes y han asistido un diez por ciento más de compañías expositoras, profesionales y visitantes, en una primera estimación de la Feria de Bilbao.

Pero a estos incrementos de puro negocio ha sido preciso sumar el aspecto cualitativo y la riqueza y amplitud de las temáticas desarrolladas en sesiones de trabajo y reuniones técnicas, con un abanico de muestras sobre ingeniería, construcción, equipamientos, control y seguridad, recursos pesqueros, acuicultura, procesos de conservación y manipulación de pescados, diseño e industria informática auxiliar.

Expresión más novedosa de este último segmento de la indus-



El Foro Marítimo Vasco, al reencuentro con los buenos tiempos

La oportunidad de dinamización del sector naval, que por primera vez en muchos años navega a favor de corriente, ha hecho desplegar velas a un nutrido grupo de empresarios vascos, aglutinados por Antxon Askorreta.

SINAVAL-EUROFISHING fue la ocasión para la presentación oficial del Foro Marítimo Vasco, bandera institucional de la recuperada industria del sector marítimo-pesquero y auxiliar. Los directivos del Foro Marítimo Vasco sueñan ya con un centro de reparaciones de barcos en plena Ría de Bilbao y una sociedad de capital-riesgo que en todo el País Vasco financie las construcciones de flota propia.

Un brindis ilusionado al reencuentro de los buenos tiempos en los mismos escenarios de Bilbao, Barakaldo, Bermeo y San Sebastián. ■



Imagen renovada a la salida de la crisis

La construcción naval española facturó en 1997 unos 500.000 millones de pesetas, es decir, *“tanto como el doble del año anterior”*, según José Esteban Pérez, director general de la patronal UNINAVE, lo que confirma una ambientación típica de paisaje a la salida de la crisis.

Su gran atomización es el problema de la industria auxiliar naval española, *“pero falta por demostrar que los productores europeos lo hagan mejor que nosotros ni más barato”*, opina Antonio Aranzábal, que, como presidente de AEDIMAR –la agrupación de la industria auxiliara naval– solo pide *“que se nos deje competir en pie de igualdad con los demás suministradores europeos, fuertemente apoyados por sus gobiernos, como ocurre en Francia, Holanda y Escandinavia...”*

El sector ha presentado en *“SINAVAL-EUROFISHING”* una imagen renovada y competitiva, es decir, se ha quitado años de encima –los peores, los de reconversión y crisis– y busca el reencuentro con la mejor tradición marítima de nuestro país. ■



tria de apoyo a la navegación ha sido la presentación del proyecto MARINET, la Red de Información Naval y Marítima, que sumerge al sector en las enormes posibilidades de Internet para el intercambio de tecnologías y negocios en la construcción naval y auxiliar.

Como reflejo más patente del grado de sensibilidad del sector por la problemática de seguridad en la navegación y salvaguarda de la vida humana en el mar y lo medioambiental, la Dirección General de la Marina Mercante coordinó unas Jornadas Técnicas sectoriales, y, al curso de las mismas, desfilaron por la tribuna de oradores Laureano Fernández, jefe de Inspección Operativa de la DGMM ("Tendencias de la Normativa Marítima Internacional"), Plácido Hidalgo, jefe del Servicio de Inspección Marítima ("Implantación del Código ISM") y José Francisco Ferrol, jefe del Servicio de Equipos y Comunicaciones ("Implantación del Sistema Mundial de Socorro y Salvamento Marítimo").

Investigación y Normalización Pesquera UE

El Departamento de Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco moderó un conjunto de sesiones técnicas y mesas redondas que, con carácter multidisciplinar e intervenciones abiertas, conectó la realidad del sector pesquero español con la reforma de la política comunitaria, los fondos estructurales y la normalización de las producciones en el marco UE.

Especial interés temático revisó la jornada técnica sobre "Problemática sobre el TAC del bonito en el Atlántico Norte", la revisión científica sobre "Proyectos de Investigación Pesquera Aplicada" y las presentaciones sobre productos y procesos navales

industriales, con una intervención ilustrativa del conjunto UE por el asistente político de la Dirección General XIV (Pesca) de la Comisión Europea, Jaime Pérez-Vidal, con interesante coloquio abierto.

De interés tecnológico destacado fue la Jornada Técnica de la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España, y el corolario económico de los impactos del sector quedó revisado en sesiones de recapitulación que moderó el director general de Marina Mercante, Fernando Casas, por los empresarios Angulo Barquín (PYMAR), García Gil de Bernabé (UNINAVE), Reneses García-Bajo (ANAVE) y García Gordillo (AEDIMAR).

Celebraron encuentros profesionales de trabajo los representantes de asociaciones empresariales y técnicas, Cofradías pesqueras, y llevó a cabo su primera junta general el recién creado Foro Marítimo Vasco, en el referido ambiente de recuperación general del sector, mientras que del lado puramente expositor es preciso destacar las presentaciones de HALIOS-9, expresión más avanzada en construcción de pesqueros y sistemas de refrigeración pasiva. ■

S. de F.

PRESENCIA DE HALIOS-9 EN BUQUES DE PESCA Y SISTEMAS DE REFRIGERACIÓN PASIVA

Como resultado de su actividad constructiva del Programa Eureka, HALIOS-9 acudió a SINAVAL con material de exposición de cuatro nuevos modelos de buques pesqueros innovadores y de un equipo de refrigeración pasiva para la pesca, en el stand A-32 del pabellón 3 del certamen.

Los buques son muy novedosos, tanto en su concepción como en su diseño, e incorporan equipos de avanzada tecnología. Tres de ellos se encuentran ya faenando desde hace unos meses con notable rendimiento y el cuarto será entregado en próximas fechas a su armador. En

cuanto al sistema de refrigeración pasiva, aporta soluciones mejoradas a las labores del almacenamiento del pescado, tanto a bordo como en tierra.

Los productos que presentó HALIOS-9 en SINAVAL 98 son:

- Un buque de cerco y cacea, construido por Astilleros BALENCIAGA, de Zumaia (Guipúzcoa), cuya primera unidad, El *Gure Uxua*, fue entregado la pasada primavera y está faenando desde entonces con gran satisfacción por parte del armador en cuanto al volumen de capturas.



Se trata de un buque monocasco de acero para cerco y caacea, especialmente adecuado para un importante subsector de la pesca en el Cantábrico, cuyos tipos de pesca y campaña sean complementarios, permitiendo, de este modo, la ocupación del pesquero 11 meses al año como mínimo, lo que redundará en la rentabilización de la inversión.



arrastero catamarán con cascos y cubierta de poliéster reforzado con fibra de vidrio, que ha sido especialmente concebido para la pesca de arrastre por popa, en las modalidades de pelágica y de fondo. Su arqueo bruto aproximado es de 85,77 TRB. Tiene su base de operaciones en el puerto de Tarragona.

● Un buque palangrero, que será entregado en próximas fechas y que está siendo construido por Astilleros ARMON, en su factoría de Burela (Lugo). Se trata de un buque palangrero polivalente para la pesca al fresco y pelágica. Las innovaciones que incorpora el buque conllevan un aumento de su rentabilidad cercano al 85%.

● Junto con los buques, HALIOS-9 presentó un avanzado Sistema de Refrigeración Pasiva, diseñado especialmente por la empresa FRIO-MÓVIL IBÉRICA para su utilización en los buques pesqueros.

● Un buque SWATH de bajura, entregado en las últimas semanas y que ha sido construido por TANAVAL (Talleres Navales de Valencia). Construido con el concepto SWATH, siglas que corresponden a la clasificación "Small Waterplane Area Twin Hull" o "buque de dos cascos con pequeña área de flotación", se trata de un buque con cascos de área de flotación reducida, fabricado en aluminio naval, apto para la pesca de bajura al fresco en el Mediterráneo y compatible para cerco, arrastre o palangre.



● Además, HALIOS-9 presentó la familia de los catamaranes de alta velocidad construidos en la Factoría de San Fernando (Cádiz) de la EMPRESA NACIONAL BAZÁN, para la pesca en el Mediterráneo, de los que han sido entregados ya dos ejemplares.

El primero es un cerquero, de nombre Nuestra Paloma Divina, que tiene una eslora total de 25 metros, una manga de trazado de 7,80, un registro bruto total de 66 TRB y una potencia propulsora de 2 x 200 C.V., que le permite alcanzar una velocidad de 14 nudos, y que, con una tripulación de 14 personas, faena desde hace un año con notable éxito en aguas de Castellón.



El equipo es capaz de mantener los grados deseados en las bodegas de los pesqueros con variaciones mínimas respecto a la temperatura ideal. Su utilización elimina la necesidad de hielo a bordo, garantizando una óptima conservación del pescado.

El segundo, similar a su antecesor y de nombre SORD, es un

Las características de los buques y del sistema de refrigeración pasiva pueden consultarse a través de Internet en la página web de HALIOS-9, a la que se puede entrar indistintamente por las direcciones <http://www.halios9.com> o <http://www.soer-mar.com> ■



En el primer año sin subvención estatal se prevén unos beneficios de unos 4.000 millones de pesetas

TRASMEDITERRANEA
Viento en popa



Trasmediterránea prevé alcanzar beneficios "históricos" en este ejercicio 1998, que, sintomáticamente, es el primer año sin subvención estatal, a la raya de los 4.000 millones de pesetas. La compañía naviera avista beneficios precisamente a los alcances de su privatización, a partir del segundo semestre de 1999, según ha podido saber la Revista "MAR" en fuentes consultoras.

El primer transportista marítimo español hizo una buena taquilla enero-agosto 98, al aumentar el tráfico de pasajeros en un 2,7 por ciento y el de carga en un 15,2, y ya tiene un plan de flota quinquenal para invertir 90.000 millones en compras de buques, que presentará al gobierno, previa auditoría por A. Andersen, que se sigue en estos momentos.

**Invertirá
90.000
millones en
renovación
de flota
para
hacerse
fuerte en
carga
general**

TRASMEDITERRÁNEA ha despejado su horizonte de cuentas y prevé unos beneficios antes de impuestos de unos 4.000 millones en el presente ejercicio, a los que sería preciso sumar los ingresos por contratos con el Estado, por los tráficos Península-Baleares, y los cinco pendientes concursos para las líneas de Canarias, y según estimación de su presidente, José María Trías de Bés, "estamos en el signo de crecimiento, a pesar de que este año ha sido el primero sin subvención estatal".

El gobierno recibirá en breve un Plan de Flota, que audita Arthur Andersen, y cuyas líneas principales se ocupan de la renovación de barcos, hasta una inversión de 90.000 millones de pesetas, para hacerse fuerte en carga general y aspirar a la internacionalización de la compañía y el salto a América. El ochenta por ciento de este paquete inversor va destinado a flota y el veinte por ciento restante a instalaciones auxiliares y mejora de la calidad del servicio conexas a la navegación (ver cuadro).

En un primer destino, las compras van dirigidas al cambio de los "ferry" tradicionales-canguros por vapores "ro-ro", transporte rodado de casi 3.000 metros lineales de carga, lo mejor que existe en el mercado actual, para el servicio a Baleares y Canarias, donde habrá que librar el pulso con la liberalización de los cabotajes en 1999. La compañía entiende que su horizonte financiero se despeja con el nuevo contrato del Estado, por seis años, que ganó en concurso, y sostiene expectativas "creíbles" de alcanzar los cinco contratos de navegación intercanaria, pero —por último pero no menos importante— confía además en flexibilizarse y ahorrar costes con la reciente firma del convenio colectivo de flota para cuatro años.

Inversiones en Flota/Puertos

Flota

- **Elaboración de un Plan de Inversiones en Flota para su modernización y competitividad: 80.000 millones de pesetas.**
- Adquisición de dos buques Ro-Ro (Carga).
- Adquisición del buque ferry "Ciudad de Tánger".
- Adquisición del buque ferry "Ciudad de Málaga".
- Acondicionamiento generalizado de buques, Reglamentario por Seguridad, Mejora Servicios Cliente y Mejoras Técnicas y Operativas. Cumplimiento últimas enmiendas al Solas para los buques ferries.
- Instalación de camarotes en el buque "Ciudad de Zaragoza".
- Remodelación de tiendas a bordo de los buques.
- Adecuación de la flota a la normativa internacional.
- Mejoras generalizadas en autoservicios y tiendas.
- Camarotes y sala VIP en los buques canguros de Baleares.
- Aumento de 2 a 4 en las toberas direccionales de los 2 Fast-Ferries.
- Aumento de capacidad de pasaje en los 2 buques Ro-Pax.
- Ampliación de la capacidad de pasaje de los buques Fast Ferry "Alcántara" y "Almudaina".
- Ampliación de la capacidad de pasaje en buques Ro-Pax.

Puertos

- **Elaboración de un Plan de Inversiones en Estaciones Marítimas: 10.000 millones de pesetas.**
- Inauguración de la Estación Marítima de Barcelona.
- Adquisición del 16% del Trade Center de Barcelona.
- Obras de la Estación Marítima de Las Palmas, próxima a inaugurarse dentro de este año.

Tal convenio colectivo favorecerá el clima en que habrá de desenvolverse el proceso de privatización, y el enderezamiento de resultados de 1998 juega asimismo a favor de los planes que Trías de Bés llevó a Trasmediterránea hace dos años.

Buena taquilla enero-agosto

El cambio de signo de la cuenta de resultados de la compañía afecta a todas sus zonas de operación y segmentos de servicio, y estos ocho primeros meses del año 1998 han sorprendido favorablemente por los ingresos en pasajeros (2,7%), vehículos (2,5%) y carga general (15,2%).

Desde enero a agosto se transportaron 2.776.376 pasajeros, hasta crecer un 7,9% en la zona del Mediterráneo, un 2% en Canarias y un 1% en el Estrecho y Sur. El tráfico de vehículos aumentó un 4,1% en Canarias, un 2,5% en el Estrecho y Sur, y un 1,8% en el Mediterráneo, mientras que la carga general creció un 21% en el Mediterráneo, un 13% en el Estrecho y Sur y un 10% en Canarias.

Traído a números este incremento de ingresos puede hablarse de una buena taquilla, de unos 31.000 millones de pesetas, que mejora el cash-flow de 1997 y refuerza la previsión de beneficios, hacia los 4.000 millones de pesetas al cierre anual.



Para el equipo económico-financiero de Trasmediterránea, "lo mejor es la reafirmación de la tendencia positiva en el segmento de carga general, que es en el que la compañía espera situar su negocio esencial"... Y esta observación va muy pegada al terreno, es decir, al escenario de la liberalización del cabotaje, ya que Trasmediterránea quiere hacerse fuerte y "disuadir" a la competencia, que no le faltará, así y todo, a partir de 1999.

Privatizar, pero por sus pasos

Para el presidente de la naviera pública, Trías de Bés, la decisión privatizadora "comete directamente al gobierno, si bien nuestras proyecciones apuntan al segundo semestre de 1999, y, a ese respecto, llevaremos al consejo de administración un plan de flota maduro, para cinco años, que asegure la transición sin sobresaltos... El segmento de la carga general es el que privilegian todas las ten-

dencias de mercado, y nosotros, al incorporar dos nuevos barcos en 1999, duplicaremos nuestra actual capacidad de carga".

La compañía solapará este proceso privatizador con la adquisición de un total de nueve barcos y aspira a financiar vía deuda el sesenta por ciento de esta inversión. Al despeje de este horizonte se abona también la reciente firma de un convenio colectivo a cuatro años y operaciones de nuevos negocios, entre los que se sitúan el acuerdo de colaboración con la homónima marroquí COMANAV en el Estrecho, otra colaboración en ciernes con BUQUEBUS para la ruta Barcelona-Palma, y la irrupción en el segmento turístico de Cruceros de España, filial a punto de constitución, para el Mediterráneo, Canarias y Marrocos.

El seguimiento del Plan Estratégico 1997-99 de la compañía presenta en la actualidad una ejecución especialmente rigurosa en cuanto al dimensiona-



miento de plantilla, y, muy concretamente, en el área de directivos se han conseguido reducciones de entre un 59 y un 40 por ciento, respectivamente, en las categorías de directores y delegados y de otros altos cargos, mientras en la plantilla fija total se reduce un 22 por ciento, ya que ha pasado de 1.868 empleados, en agosto de 1996 a 1.457, en agosto de 1998, incluso con mejoras en el absentismo laboral y horas de formación.

Esta ejecución del Plan Estratégico, por lo que a adelgazamiento de plantilla se refiere, supera incluso los objetivos propuestos, que se referían a una reducción de un 15 por ciento del conjunto de categorías, y se ha llevado a cabo de forma no traumática y en combinación con externalizaciones de servicios y simplificaciones administrativas y reingenierías de proceso. ■

S. de Francisco

SOCIEDAD ESTATAL DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARITIMA



VELAMOS POR SU SEGURIDAD EN LA MAR

En nuestros 8,000 kilómetros de costa y en toda la superficie oceánica de la que España es responsable, 1.500.000 km², trabajamos día a día, las 24 horas a través de nuestros Centros Coordinadores y la flota marítima y aérea de salvamento y lucha contra la contaminación.

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

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

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

Teléfono de emergencias marítimas 24 horas: 900 202 202



Sociedad Estatal de
Salvamento y Seguridad Marítima

SCANIA

Diesel Power

MOTORES INDUSTRIALES Y MARINOS



LIDERES EN TECNOLOGIA APLICADA

Día a día, Scania, líder dentro de las industrias automotrices, sigue consolidando su posición con su división de motores industriales y marinos. Un liderazgo que gracias a los constantes avances tecnológicos del grupo Scania, contribuye al

permanente desarrollo de los motores diesel. El éxito de los motores diesel Scania se basa en una larga experiencia, soluciones técnicas y numerosas investigaciones, cuyos objetivos se centran en una economía operativa y una larga vida de servicios.

- 50 PUNTOS DE SERVICIO. □ SCANIA PLUS-24 ASISTENCIA DE EMERGENCIA.
- SERVICIO EN LOS CINCO CONTINENTES.



SCANIA
Scania Hispania, S.A.

PLANES DE REGULACIÓN PARA LA PESCA LITORAL EN EL PAÍS VASCO, CATALUÑA Y MURCIA

El plan de actividad pesquera, establecido mediante Orden Ministerial 23787, tiene en cuenta las especies características de las pesquerías locales en el litoral vasco y la importancia económica y social en aquella zona de las artes de enmalle fijos al fondo, conocidos como *redes costa*. Será de aplicación a los barcos de pabellón español inscritos en el Censo de Flota Pesquera Operativa e incluidos en el censo de artes menores del Caladero Nacional del Cantábrico y Noroeste y que pesquen con *redes costa* en las aguas exteriores de dicho caladero.

El plan de actividad pesquera afecta a la actividad realizada con beta o mallabakarra, trasmallo, miño, volanta y minifalda (arte constituido por tres paños de red superpuestos, que se diferencia del trasmallo y miño por las dimensiones de las mallas). Las dimensiones de malla para las especies objetivo serán, en el caso de beta o mallabakarra, de 40 milímetros para la merluza, lenguado, lubina, abadejo, espáridos, cabranchos, congrio y rodaballo. A partir del 31 de diciembre de 1999 la malla mínima para merluza y len-

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha establecido un plan de actividad pesquera para las pesquerías locales con *redes costa* en las provincias marítimas de Guipúzcoa y Vizcaya y ha fijado vedas temporales para la pesca de cerco en algunas zonas litorales de Cataluña y para la de arrastre en aguas de Murcia.

guado será de 80 milímetros. Para la minifalda se fija una malla mínima del paño central de 100 milímetros y de 600 milímetros de malla máxima para los paños exteriores para todas las especies, excepto el rape. Las capturas obtenidas deberán incluir un porcentaje no inferior al 70 por 100 de las especies objetivo y, en todo caso, las capturas de rape retenidas a bordo que superen el 30 por 100 de la captura total deben realizar-

se con un tamaño de malla mínimo de 220 milímetros.

En el Plan de Pesca de Guipúzcoa, que se extiende sobre la zona comprendida entre Punta Saturarán y la línea marítima fronteriza con Francia, la longitud máxima de las redes autorizadas será de 3.000 metros para buques inferiores a 10 metros de eslora y de 4.500 metros para buques iguales o superiores a los 10 metros de eslora.

En el Plan de Pesca de Vizcaya, que se extiende entre Punta Saturarán y el meridiano de longitud 003° 08,8', la regulación se diferencia según segmentos de litoral. La longitud de los artes en ningún caso podrá superar los 4.500 metros.

La veda temporal para la pesca de cerco en el litoral de Cataluña rige desde el 1 de noviembre al 31 de diciembre en la zona comprendida entre el límite norte del término municipal de Sitges y la frontera con Francia; desde el 18 de diciembre al 18 de febrero ambos inclusive, en la zona comprendida entre el término municipal de Sitges y el paralelo de la desembocadura del Río Senia, según se establece en la O.M. 23788 de 7 de octubre.

Para la pesca de arrastre de fondo en aguas interiores del litoral de Murcia se ha fijado una veda desde el 10 de octubre, al día siguiente de la publicación en el BOE de la correspondiente Orden Ministerial 23418, hasta el 14 de noviembre. ■

M.V.



La Organización de Productores de Pesca de Palangre (Orpal) ha puesto en práctica un mecanismo de autorregulación de capturas de merluza negra y palometa mediante la fijación de topes mensuales, con el que se persigue evitar la caída de precios por exceso de oferta y proteger el recurso

PARA EVITAR LA SOBREFERTA Y LA CAÍDA DE PRECIOS DE MERLUZA NEGRA Y PALOMETA

de la amenaza de sobreexplotación. La medida desarrolla un procedimiento previsto en los reglamentos comunitarios para comercialización de pescado y en las normas de funcionamiento de las Organizaciones de Productores.



LA FLOTA PALANGRERA AUTORREGULA LAS CAPTURAS EN LOS CALADEROS DE MARRUECOS Y MAURITANIA

EL mecanismo desarrollado por Orpal es un acuerdo de extensión que, una vez aprobado por la Administración española y reconocido por la DG XIV de Pesca de la Comisión de Pesca de la Unión Europea, vincula no sólo a los barcos de la organización sino también a todos los que operen en el caladero. La autorregulación se realizará mediante topes de capturas que para los barcos que faenan en Marruecos es de 15.000 kilos al mes de palometa y la misma cantidad de merluza negra, y para el caladero de Mauritania de un total de 40.000 kilos al mes para ambas especies. Orpal justifica su iniciativa en la necesidad de evitar la caída de precios, pero la medida conduce también a una protección del stock frente



al riesgo de sobreexplotación de los barcos adscritos a la organización. Una flota de 50 barcos con un tonelaje medio entre 600 y 100 toneladas, que emplea a unos 800 trabajadores, en su mayoría gallegos, y que en 1997 capturó 5.300 toneladas de merluza negra y una cantidad similar de palometa. La propuesta se realizó a la vista del descenso de precios que estaba provocando el exceso de oferta de ambas especies, con una caída del precio de la palometa a 50 pesetas kilo y el de la merluza negra a 100 pesetas. El resultado fue satisfactorio, a juicio del presidente de Orpal, José Francisco Arestín Vilas. "Hemos conseguido una estabilidad en los precios de manera que la palometa no desciende de 300 pesetas, con un precio medio de

400 y 500 pesetas, y la merluza alcanza precios de 600-700 pesetas kilo".

Con la adopción, ahora, de un acuerdo de extensión se implica también a los buques no pertenecientes a la organización que adopta la medida cautelar. Es el caso de los barcos del llamado *grupo de los 300* que operan en Gran Sol, unos diez, de mayor tonelaje y capacidad de almacenamiento que los integrados en Orpal, que previsiblemente se desplazarán al caladero mauritano. "Si no se establece algún tipo de regulación, esos barcos pueden causar daños económicos grandes y que la pesquería no sea rentable ni para ellos ni para nosotros", esgrime Arestín Vilas.

Medidas de acompañamiento

El acuerdo de extensión se basa en los reglamentos comunitarios para comercialización de pescado y para las normas de funcionamiento de las organizaciones de productores, donde se contempla que éstas pueden establecer planes de pesca bajo determinadas condiciones. En este caso se tiene en cuenta que Orpal comercializa más del 50% de la merluza negra y de la palometa que se captura en aquel caladero. La medida afectará a las descargas que se realizan en los principales puertos pesqueros gallegos y también a los andaluces de Algeciras y Cádiz. El acuerdo debe ser comunicado a la

Administración, que, mediante Orden Ministerial, establece los requisitos para su cumplimiento.

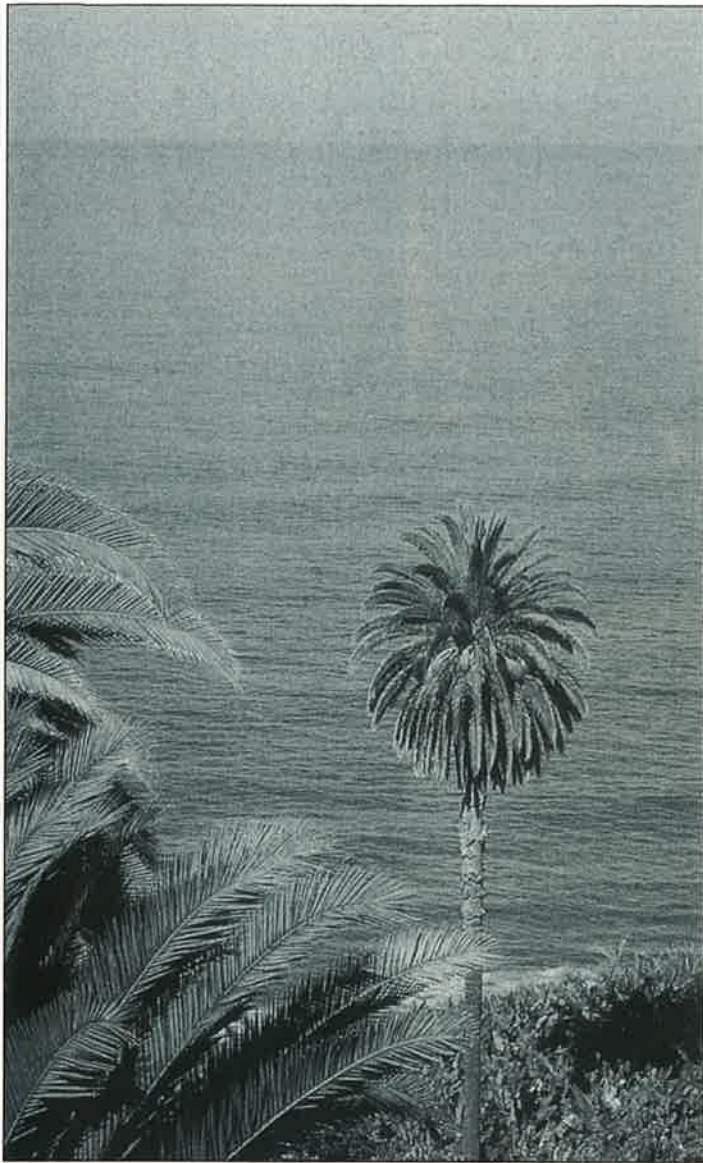
Orpal presentó su propuesta de acuerdo ante el From, organismo que tramitó la comunicación a la DGXIV, donde se da la conformidad y se insta a la Administración española a poner en práctica los mecanismos para su aplicación.

El acuerdo de extensión requiere para su desarrollo medidas de acompañamiento que, en este caso, incluyen la contratación por parte de la Organización de Productores de un servicio de seguimiento de las descargas para verificar que se cumplen los términos establecidos así como la fijación de sanciones para quienes incumplan el acuerdo.

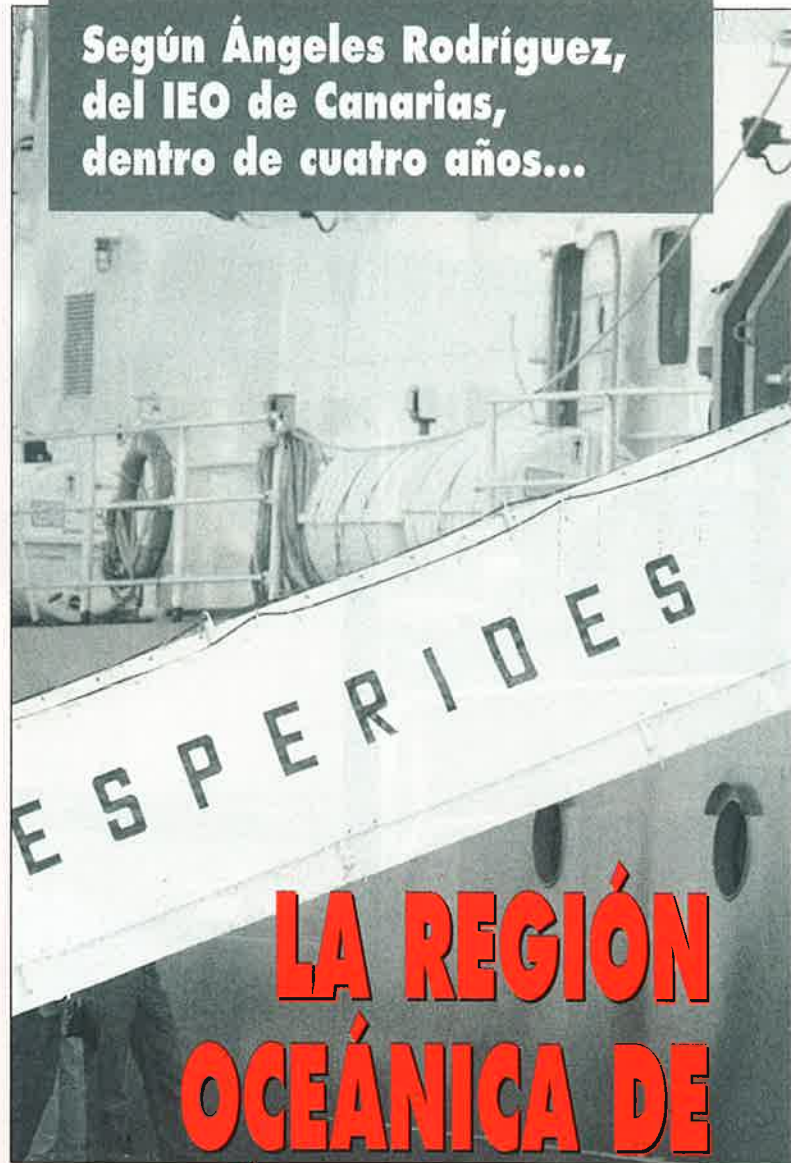
A estos efectos Orpal ha contratado un servicio de inspección privada encargada de vigilar que las capturas se ajustan a los topes fijados. En caso de dudas, o cuando se sospeche que un buque guarda pescado en las bodegas después de las descargas en lonja, se solicitaría la inspección oficial.

La iniciativa, de la que no se conocen precedentes en España, ha sido muy bien recibida en la Administración pesquera, donde Orpal ha encontrado todo tipo de facilidades. La Organización de Productores de Pesca de Palangre tiene en marcha otras dos iniciativas novedosas, la construcción de un palangrero innovador, dentro del proyecto Halios, y la construcción de un frigorífico en Ribeira, para el cual cuentan con subvenciones del IFOP. Para el desarrollo de este proyecto se contempla la participación de organizaciones empresariales con intereses en este segmento de la pesca, de ámbito internacional. ■

Mery Varona



Según Ángeles Rodríguez,
del IEO de Canarias,
dentro de cuatro años...



**LA REGIÓN
OCEÁNICA DE**

El pasado mes de septiembre, los buques oceanográficos "Hespérides" y "Thalassa" escudriñaron los fondos y las aguas de Canarias dentro de los proyectos de investigación ZEE '98 (Estudio de la Zona Económica Exclusiva Marina de Canarias) y el Biocan '98, respectivamente. Dos proyectos en los que, junto a los investigadores del Instituto Español de Oceanografía, participan científicos e instituciones españolas y europeas. Los datos preliminares en ambas investigaciones han resultado de enorme interés e importancia, como los concernientes al origen y formación de las Islas. Ángeles Rodríguez Fernández, directora del Centro Oceanográfico de Canarias, hace hincapié tanto en la importancia de estas dos campañas como en los trabajos realizados en los cuatro últimos años y los que se prevén como resultado de los mismos para los próximos cuatro años, y que convertirán a esta región oceánica en la mejor estudiada de Europa.

**CANARIAS SERÁ LA MEJOR
ESTUDIADA
DE EUROPA**



Durante el pasado mes de septiembre, investigadores españoles y de otros países de Europa estudiaron, a bordo del "Hespérides" y del "Thalassa", los fondos y las aguas de Canarias.

Entre el 7 y el 30 de septiembre, el equipo de investigadores embarcado en el buque oceanográfico "Hespérides" inició el Proyecto de Estudio de la Zona Económica Exclusiva Marina de Canarias, campaña ZEE '98, que se continuará con las campañas previstas en los tres próximos años, al que habrá que añadir un año más para la elaboración de los datos obtenidos. En principio, ésa es la programación prevista para la realización de este proyecto que se incluye dentro del Plan Nacional de Zona Económica Exclusiva, que se inició con el estudio de una franja desde Baleares a Valencia entre 1995 y 1997.

En la actual campaña, según Ángeles Rodríguez, directora del Centro Oceanográfico de Canarias, se cubrieron 3.500 millas, en una zona que abarcó desde el borde occidental de La Palma, Hierro, Gomera, Tenerife y Gran Canaria. A la finalización del proyecto, se habrá cubierto todo el área marítima del Archipiélago hasta la mediana con la vecina costa de África, abarcando un total de unas 12.200 millas.

El fondo, palmo a palmo

La campaña que ahora se inicia, y que realizan conjuntamente el Instituto Español de Oceanografía (IEO) y el Instituto Hidrográfico de la Marina (IHM), tiene como objetivo

prioritario el levantamiento de las cartas topográficas de la región oceánica canaria, además de otros objetivos colaterales, como señala a MAR Ángeles Rodríguez, para estudiar la distribución y las calidades de sedimentos, las características geológicas y vulcanológicas, la sismología... Para la realización de este Proyecto los dos organismos antes citados invertirán unos 600 millones de pesetas.

De la importancia de los resultados que se obtendrán en este Proyecto puede servir el antecedente de las campañas Teide '95 y '96, realizadas por el IEO. Teide era un proyecto de vulcanología de la Unión Europea que había elegido cuatro volcanes tipo en el mundo, y el Teide era uno de

ellos, explica la directora del IEO de Canarias. Ese proyecto, cuya mayor parte de la investigación se desarrollaba en tierra, tenía una sección que cubría las coladas y lo que había debajo del agua, de la que se encargó el IEO. Se realizaron topografías exactas y digitalizadas, con descubrimientos singulares como el Volcán Deenmedio. Con ZEE '98 se viene a dar continuidad a los trabajos y descubrimientos obtenidos entonces, aunque se trata de dos proyectos distintos, por lo que no se repetirán las cartas topográficas levantadas en la zona ya estudiada.

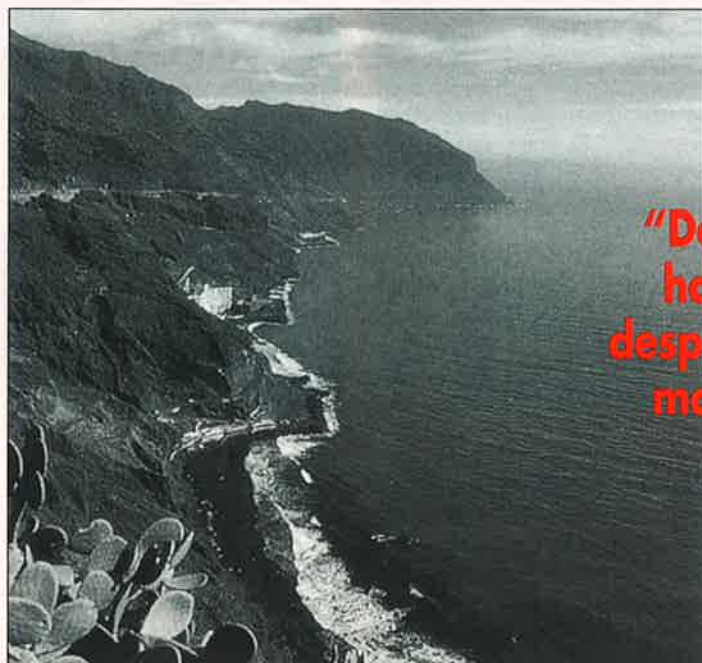
Los primeros resultados de la campaña que ahora ha finalizado resultaron de suma importancia, hasta el punto de



que, para Ángeles Rodríguez, tras los trabajos de ZEE '98 habrá un antes y un después en la geología marina de Canarias.

Carlos Palomo, responsable de la campaña, afirmó que tras los estudios desarrollados a bordo del "Hespérides" se puede señalar que *las dos teorías mediante las cuales se explica el origen del Archipiélago —la del "punto caliente" y la de las fracturas— pueden ser verdaderas.*

Pero no sólo los misterios sobre la formación de las Islas pueden quedar pronto desvelados. Los trabajos realizados sobre la falla geológica donde se encuentra el volcán Deenmedio, situado a mitad de camino entre las islas de Gran Canaria y Tenerife, revelaron que se está desprendiendo la suficiente energía, de forma pausada, como para pensar que no es probable un gran terremoto en esta zona. Como apuntan los propios investigadores, ahora hay que observar y sistematizar los datos proporcionados con los mejores y más avanzados medios de los que dispone la ciencia en la actualidad; después vendrá el debate científico sobre los mismos.



El levantamiento de la carta topográfica del fondo marino de Canarias es el objetivo fundamental de la campaña, como se señalaba anteriormente, junto a otros objetivos colaterales (sismología, sedimentos...). Pero el barco está recogiendo datos las 24 horas del día, por lo que todo lo que se pueda compaginar con esos objetivos será estudiado también. Y no sólo para proyectos como Canigo y Biocan, sino que pueden dar lugar a otros nuevos proyectos complemen-

tarios, como el Tagoror —complementario de la parte oceánica que hace el Hespérides— y el Estudio de la Plataforma Insular Canaria (EPICA), en fase de preparación, y para los que se trata de lograr financiación.

Estudio de la franja litoral

Y es que, una investigación de esta envergadura logra responder a unas incógnitas pero, al mismo tiempo, abre otros

muchos interrogantes. Angeles Rodríguez cree muy importante completar la zona que va a estudiar el "Hespérides" con otra que abarque el litoral costero. *El "Hespérides", por su tamaño, no puede acercarse a menos de 150 ó 200 metros de la costa, por lo que tendremos un mapa perfecto de la zona de tierra y del mar, pero quedando una franja alrededor de cada isla sin cubrir, cuando precisamente esa franja, de 0 a 150 metros, es donde se produce la mayor parte de la actividad humana (donde se construyen los muelles, se colocan los emisarios submarinos, se instalan las potabilizadoras de agua), además de constituir una zona fundamental de alevinaje y puesta. Ésta es la zona que queremos cubrir con el proyecto EPICA, y que realizaríamos en un barco de 15 metros y con la misma tecnología.*

La segunda fase de recogida de datos a bordo del "Hes-

"Después de ZEE '98, habrá un antes y un después en la geología marina de Canarias"

pérides" del proyecto ZEE '98 está prevista hacia los meses de junio o julio, dependiendo de la disponibilidad del barco, y en la que se pretende que aumente la incorporación de científicos de las universidades canarias y de otras instituciones de la región, tanto en los trabajos de a bordo como en el procesado y análisis de datos y muestras obtenidos en ellos. Para impulsar esa participación, el IEO y el IHM pretenden la firma de un convenio con el Gobierno de Canarias. Y es que, como resalta Ángeles Rodríguez, resulta de gran interés, junto con la investigación en sí, que se aprovechen estos trabajos para la formación de investigadores, ya que,

La campaña Biocan '98 ha permitido la localización de cuatro remolinos, el más importante de ellos situado al oeste de la isla de La Palma con un diámetro superior a los 50 kilómetros.

además de disponer de los medios técnicos más avanzados, en estos trabajos se dan cita los principales investigadores en la materia de buena parte de Europa.

Prácticamente al mismo tiempo que los trabajos realizados desde el "Hespérides", otro grupo de investigadores ha dispuesto —entre el 7 y el 27 de septiembre— de otro de los más modernos buques oceanográficos que investigan en nuestros mares, el "Thalassa", cuya propiedad comparten el IEO y el IFREMER (Instituto Francés para la Investigación del Mar). Desde él se realizaron los trabajos correspondientes al proyecto Biocan '98, en el que están implicadas 25 instituciones españolas y europeas.

Si con ZEE '98 se pretende estudiar los fondos marinos, con Biocan '98 los científicos tratarán de desvelar los secretos que encierran sus aguas, de analizar, a escala regional, las estructuras físicas de las aguas marinas y la composición y los procesos químicos y biológicos de los diferentes estratos.

Detectados cuatro remolinos

La especial situación de Canarias, entre las aguas de la plataforma continental africana y las oceánicas, da lugar a



una serie de peculiares características, como la originada a partir de la barrera que suponen las Islas frente a las corrientes marinas, que siempre van de Norte a Sur. Fruto de estas características es la existencia de remolinos muy específicos en algunas zonas. Demetrio Armas, jefe de la campaña, señala que se detec-

taron dos giros ciclónicos (en el sentido de las agujas del reloj), que propician que las aguas más profundas, con más nutrientes y más frías, afloren a la superficie y, por tanto, sean más ricas en plancton natural y vegetal; y otros dos giros anticiclónicos (en sentido contrario), y que producen, asimismo, el efecto inverso:

llevan el agua de la superficie hacia el fondo.

El más importante de estos remolinos detectados se situó al oeste de la isla de La Palma, con un diámetro superior a los 50 kilómetros. También se estudió el afloramiento de aguas frías procedentes de la corriente africana que, contrariamente al resto de las corrientes, tiene dirección Sur-Norte, justo debajo de Gran Canaria y entre esta isla y el sur de la isla de Fuerteventura.

La dificultad mayor de estos estudios radica en la inestabilidad de estos giros y que pueden producirse en cualquier lugar y momento, como señala a MAR la directora del Centro Oceanográfico de Canarias. Durante la campaña se recorrieron más de 3.000 millas, a lo largo de las cuales se han tomado muestras tanto de la superficie como del fondo y se han colocado 157 estaciones oceanográficas. También se pretende averiguar los niveles de absorción del dióxido de carbono (CO₂) por los océanos, de gran importancia para el estudio del cambio climático, y de cómo afecta a la vida marina.

Los estudios que se están realizando desde el IEO de Canarias permitirán un mejor conocimiento del medio marino, lo que conllevará, entre otras cosas, el poder disponer de más elementos para poder predecir si va a haber pesca, o establecer una ordenación lógica de las actuaciones que se realicen, como saber dónde conviene colocar arrecifes artificiales...

ZEE y Biocan son dos campañas de gran importancia para cubrir esos objetivos y que, junto a los trabajos realizados en los últimos años y los que se efectuarán en los cuatro años venideros, llevan a afirmar a Ángeles Rodríguez que *la región oceánica canaria será la mejor estudiada de Europa.* ■

Raúl Gutiérrez

Se clausuró la EXPO-Lisboa '98 con más de nueve millones de visitantes



EL OCEANARIO QUEDARÁ COMO MUSEO PERMANENTE Y MENSAJE DE DEFENSA Y PROTECCIÓN DE LOS MARES

Más de nueve millones de visitantes dedicaron "una mirada abierta a los océanos, patrimonio de futuro", según el mensaje temático de la EXPO '98 de Lisboa, que ha cerrado sus puertas con brillantez el pasado 30 de setiembre.

El pabellón temático de los océanos u "Oceanario" polarizó una cifra de visitantes-día de entre 60.000 y 170.000, y ha quedado definitivamente abierto como punto turístico de atracción -el más moderno de Europa- con más de 15.000 ejemplares de peces de doscientas especies distintas.

"El impresionante hábitat interior del Oceanario deja grabado el mensaje de defensa y preservación de la riqueza marina, vida sin límites y celebración de la diversidad", como señaló en el acto de clausura de la EXPO '98 su director general, João Paulo Vêlez.



PRECISAMENTE los últimos días de setiembre, según se acercaba el cierre oficial, han hecho que la EXPO '98 fuese también un rotundo éxito de público, ya que los primeros meses de verano fueron de afluencia por debajo de la previsión, y de los iniciales 50/60.000 visitantes-día se escaló a los 170.000, con demoras y colas de hasta dos y tres horas para los accesos. El Pabellón de España ha tenido un éxito de aceptación especial y fue el más visitado en los días finales de la muestra, y sus principales exposiciones temáticas, "Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI" y "Los Noventa y Ocho ibéricos y el mar", han levantado el tono de interés artístico, dentro del conjunto del Área Internacional Norte, donde se ubicó el pabellón, de magnífico diseño Macua y García Ramos.

El gobierno de Portugal se ha anotado una brillante baza organizativa, al materializar el mandato de la Conferencia de la ONU sobre Medio Ambiente (Nueva York, 1997) con esta magna exposición, que conmemoraba asimismo el quinto centenario del histórico viaje de Vasco de Gama por la ruta marítima hacia la India. Así, la Exposición Mundial de Lisboa ha remarcado la valorización de los

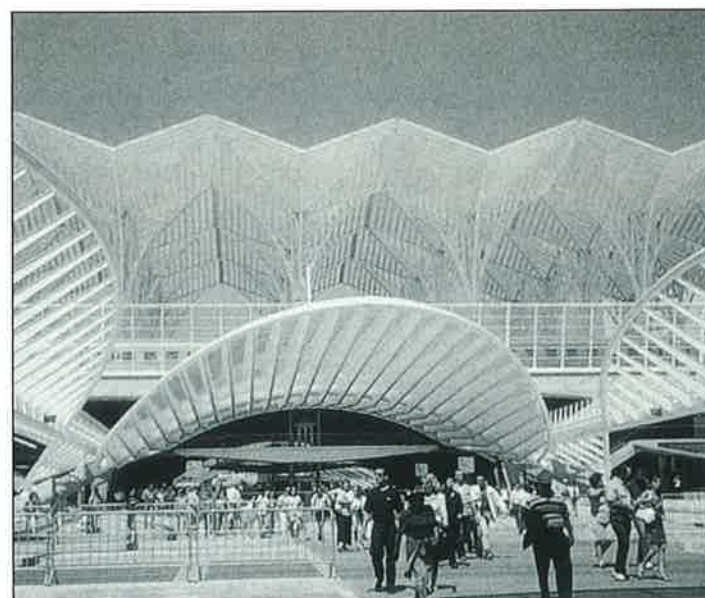
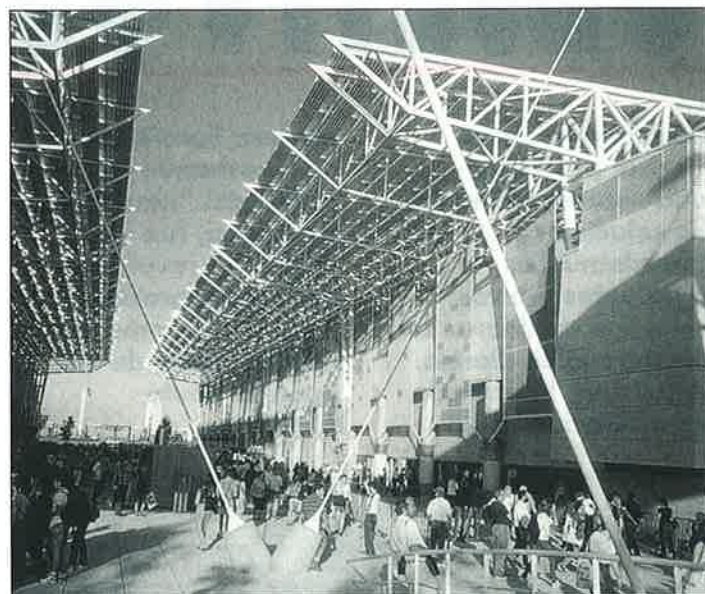


acuerdos internacionales sobre protección, gestión e investigación de los océanos y ha mostrado una impresionante plástica sobre la vida bajo el mar.

La joya de la EXPO '98, el Oceanario, seguirá abierta como testimonio inmemorial de la cultura marina, y este edificio —debido al arquitecto estadounidense Peter Chermayeff— albergará para siempre el acuario gigante, con más de 15.000 peces, que recrea el océano global. El hábitat interior del Oceanario escenifica el mundo marino a la vista del impresionante tanque de agua, con volumen equivalente al de cuatro piscinas olímpicas, y reproduce desde los paisajes helados del Antártico hasta los arrecifes de coral del Índico, así como las floras y faunas, entre los movimientos de tiburones, tortugas, mantas, rayas, bacalaos, etc. Su ubicación, rodeado por el agua del muelle de Olivais, y su forma de navío anclado y sujeto entre cables y mástiles de velero, convierten a este Oceanario en el más moderno ejemplar museístico de Europa sobre la temática marina.

El conocimiento de los mares y la utopía

Los pabellones del Conocimiento de los Mares, las



exposiciones y los espectáculos virtuales que relacionan mitos, leyendas y utopías de la navegación a través de la historia también permanecerán abiertos con aprovechamiento museístico futuro, en un intento de inbuir al visitante en este mundo marino, tan esencial para los equilibrios y la diversidad del planeta.

Sus áreas de desarrollo, “La sala del Atlas”, “El océano amenazado”, “El observatorio del océano”, “Un paseo por el azul profundo”, y “El paso de rumbo al futuro” ofrecen una visión de océano global y un viaje a los confines y profundidades, con explicaciones científicas e ilustración multimedia y de brillantes efectos especiales. Para el director Paulo Véllez, la “EXPO 98” hace trascender así su mensaje inequívoco de *“conocer los mares, protegerlos y disfrutarlos desde la triple perspectiva cultural, científica y social del compromiso planetario con los hábitats”*.

En la misma línea de aportes culturales han destacado las distintas salas y exposiciones del Pabellón de España, en cuya destacada extensión de dos mil metros cuadrados asoma la tradición navegante de nuestro país, su rastro de presencia en las artes plásticas y la especial seducción de los cantos marineros y las mismas voces de los poetas Salinas, Alberti, etc., en un brillante conjunto temático de efectos especiales y animación de las descripciones históricas.

El visitante, envuelto por tal brillantez caleidoscópica del mundo marino, aprehende por los sentidos la vida sin límites allí representada y coteja el mensaje de unión entre los pueblos y de patrimonio de futuro que inspira el conjunto de estas celebraciones. ■

S. de Francisco



LA AUTORIDAD PORTUARIA DE ALGECIRAS LO CONSIGUIÓ UN VERANO MÁS

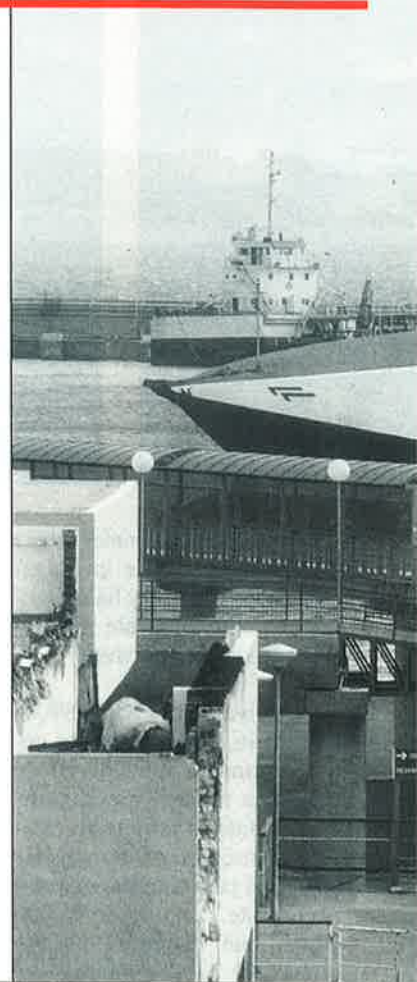
LA OPERACIÓN PASO DEL ESTRECHO '98

El pasado 15 de setiembre finalizó la "Operación Paso del Estrecho 1998" con niveles de normalidad y fluidez que mejoran los del año anterior, y ello, pese a un incremento medio de demanda del 10 por ciento, hasta los 1.689.508 pasajeros y 330.168 vehículos, según estimaciones definitivas de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras. La coordinación informática en tiempo real con los pasos fronterizos de Irún y La Jonquera ha permitido dar respuesta a las jornadas de tráficos más álgidos, y a la entrada en servicio de la nueva Estación

CUMPLIÓ SUS OBJETIVOS

Marítima se sumó —a este propósito— una sobrecontratación de celadores, guardamuelles, ayudantes y otros servicios auxiliares en turnos triples diarios. Asimismo, la entrada en operación de la

naviera Euroferrys, aprovechando los restos del "naufragio" de Isnasa, fue la auténtica revelación de la temporada, al hacerse con más del 40 por ciento de los pasajes Ceuta-Algeciras.





LA nueva infraestructura de la Estación Marítima de la Bahía de Algeciras, inaugurada este año, ha sido el factor cualitativo dominante de la “Operación Paso del Estrecho 1998”, a lo que se sumarían dos nuevos embarques de pasajeros y uno más de carga.

Para Ceuta se destinaron cinco atraques y para Tánger cuatro, en una operativa polivalente que dio respuesta a los flujos más puntuales y recorte sensible a los tiempos de espera. En línea con ediciones anteriores, la zona de Llano Amarillo se utilizó para

La entrada en servicio de la nueva Estación Marítima y la coordinación en tiempo real con los flujos de Irún y La Jonquera mejoraron la atención a millón y medio de pasajeros y trescientos mil vehículos

las esperas de los embarques de Ceuta, habilitándose una extensión de 7,5 hectáreas —en 26 parcelas— con una capacidad de hasta para 4.500 vehículos.

Por su parte, la zona de pre-embarque ganada a la Dársena de La Galerilla ofreció una extensión de 3 hectáreas para el acceso a los buques de Tánger y capacidad para 1.500 vehículos, con casetas modulares para controles de viajeros.

Esta mejora cualitativa de los operativos de atención al público se completó con módulos del servicio de Cruz Ro-

ja y otras instalaciones higiénicas, megafonías y un entoldado de unos 7.000 metros de sombra. Hasta 120 contratados a tiempo parcial, en las principales puntas de julio-agosto, reforzaron al personal técnico y auxiliar de la Autoridad Portuaria, y el conjunto dio una respuesta de plena normalidad y fluidez del servicio.

EUROFERRYS, estrella de la operación 98

La buena respuesta tradicional de los buques de Transmediterránea, Limadet, Buquebús, Comanav, Comarit y Líneas Marítimas Europeas,



no podía despejar —en las previsiones de la temporada— una cierta inquietud por el vacío de la quebrada Isnasa, con tanto peso específico en estas tareas, pero resultó una auténtica revelación la que habría de sustituirla, Euroferry.

Esta nueva compañía, en un alarde de celeridad —había empezado a operar el 31 de mayo del presente año— se hizo con los barcos y el personal de Isnasa, y ha conseguido captar hasta un 40 por ciento de los pasajeros y vehículos entre Ceuta y Algeciras, en cuatro meses.

Euroferry ha irrumpido, aprovechando la solera de Isnasa en los tráficos del Estrecho, por impulso de once accionistas procedentes del negocio de agencias de viajes de Algeciras y Ceuta, y ha

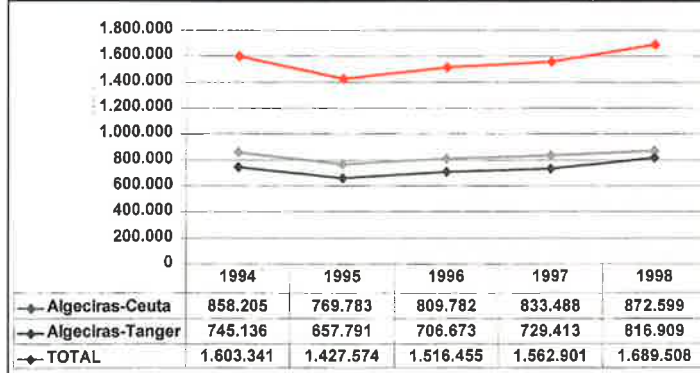
"OPERACIÓN PASO DEL ESTRECHO 1998"

(del 15 de Junio al 15 de Septiembre)

RESUMEN FINAL (Ida / Vuelta)

		Incremento s/1997
PASAJEROS	1.689.508.-	+ 8,10 %
VEHÍCULOS	330.168.-	+ 10,85 %
AUTOBUSES	5.199.-	+ 12,31 %
CAMIONES	22.438.-	+ 6,88 %

PASAJEROS Ida/Vuelta (del 15 de junio al 15 de septiembre)



sido la auténtica estrella del negocio, estabilizando una plantilla de 250 trabajadores, apenas tres meses después de haber arrancado con cien. La inevitable rumorología del sector —según fuentes empresariales a que tuvo acceso la Revista MAR— la sitúa en la cinta de salida hacia la privatización futura de Trasmediterránea, y su presidente, Joaquín González Sanjuán, ha anunciado inversiones de hasta 14.000 millones de pesetas para comprar flota propia.

He aquí cómo la llamativa suspensión de pagos de Isnasa, desde 1996, y su desanimada plantilla han hallado una salida con resultados históricos de cuota, en esta Operación 1998, que han sorprendido incluso a sus perspicaces nuevos propietarios.



Refuerzo de servicios e inversiones 1998-2002

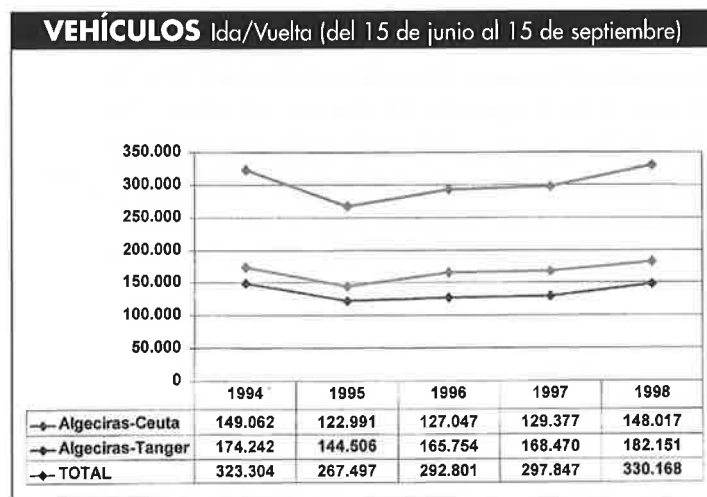
La Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras se ha anotado un visible éxito organizativo que no hace sino contrastar su capacidad de respuesta al constatar un aumento anual de la demanda.

En el puro dispositivo de la recién finalizada "Operación Paso del Estrecho 98" la Autoridad Portuaria invirtió alrededor de 95 millones de pesetas suplementarios del gran paquete de 33.000 que destina al período 1998-2002. El remate del muelle del Navío, las instalaciones de Isla Verde, la mejora de servicios de la terminal de pasajeros, el muelle de Crinavis y los nuevos de Tarifa y La Línea absorberán estas dotaciones presupuestarias.

Con su crecimiento de 1998, la Operación Paso del Estrecho marca una tendencia inequívoca —este año de porcentajes 8,1% y 12,3%, en pasajeros y vehículos respectivamente— que invita al per-

feccionamiento del servicio en tierra. Ya no se han producido, en la presente edición, las aglomeraciones y cuellos de botella del pasado y se ha elevado el grado de satisfacción del público transitario.

Y por lo que se refiere a las navegaciones, cuyo incremento es asimismo una constante anual, las autoridades portuarias andaluzas dirigen en este momento un proyecto de inversión conjunta para dotar a los tráficos del Estrecho de una Red Zonal del Sistema de Posicionamiento Global Diferencial, para determinar posiciones de barcos con un margen de error de apenas diez metros. Quiere ello ser la respuesta en seguridad marítima a los fuertes incrementos de tráfico que promete la inmediata liberalización de los cabotajes por esta zona, cuyos "picos" veraniegos —de la Operación Paso del Estrecho— empiezan a tener carácter anticipador de las auténticas necesidades de la zona. ■



S. de Francisco



**Proyecto piloto
financiado por
la DG XIV**

Donademar

MUJERES,

EFICIENCIA Y ECONOMÍA SOCIAL

LA Marina Alta agrupa a los puertos de Denia, Jávea, Ondara, Calpe y Benissa, con un censo de 31 embarcaciones, 14 de ellas censadas en Denia, donde se desarrolla el programa. El presupuesto establecido para el año y medio que durarán las actividades previstas es de 134.000 ecus (algo más de 22 millones de pesetas). La subvención comunitaria alcanzará el 85% del presupuesto total. El colectivo de mujer de pescador de Denia —entendido en el sentido de entorno familiar— es de 43 personas, si bien en el momento de iniciarse el programa, a comienzos del mes de junio, se habían registrado 51 inscripciones.

Las mujeres de pescadores pueden contribuir a aprovechar los recursos y a paliar las dificultades del sector. En esa convicción se sustenta Donademar, un proyecto piloto en favor de las mujeres de pescadores de la pesca costera artesanal. Diseñado por el Consorcio para la Recuperación Económica de la Marina Alta de Alicante (CREAMA), será financiado por la Comisión Europea Dirección General XIV de Pesca. A lo largo de 18 meses estudiará las necesidades y posibilidades de mercado del sector, las capacidades profesionales de la mujer del pescador y la posibilidad de creación de estructuras de economía social eficientes. Sus resultados pueden servir de referente en el Mediterráneo europeo.

El sector de artes menores está constituido por embarcaciones de eslora menor de 12 metros, excluidos los arrastres, que se dedican a pesquerías multispecíficas con artes

muy diversas: de red, anzuelo o trampas, al trasmallo, palangre, curricán, fluixas, cadufos, etc. Pesquerías que históricamente han tenido, y siguen teniendo, una gran importancia

económica y cultural en el litoral español y en todo el Mediterráneo europeo.

La Comisión Europea, al convocar la línea de ayudas para este subsector pesquero, reconocía que la pesca costera artesanal constituye un segmento importante por el número de trabajadores y por su función de abastecimiento a las poblaciones, que no está implicado en problemas de sobreexplotación. Pero admite también que se trata de un mundo frágil desde el punto de vista económico debido al número de días efectivos de pesca —que en el caso de la Marina Alta es de unos 100 al año—, su modo de explotación, las características de la empresa —de tipo familiar, con



un elevado componente vocacional— la falta de una línea de comercialización, la carencia de transformación de los productos y la demanda de servicios ajenos a las empresas.

El nivel de vida de los trabajadores del sector y de sus familias no refleja, por lo general, su importancia ni tampoco las dificultades cotidianas que afrontan. En este contexto el papel de la mujer de pescador, que en el pasado tuvo a su cargo funciones que actualmente han desaparecido, puede contribuir a paliar estas dificultades mediante acciones específicas.

Previamente a la convocatoria de la Comisión Europea DG XIV de Pesca del programa con el que se pretende la revitalización del sector de pesca costera artesanal, el CREAMA y la Cofradía de Pescadores de Denia habían elaborado un diagnóstico del sector, plasmado en el documento "Proyectos encaminados a la mayor rentabilidad de las empresas familiares y a la creación de complementos económicos derivados

del sector", en el que se basa el proyecto Donademar.

Economía social

Éste persigue tres objetivos: identificar las necesidades de las mujeres de pescador y valorar las posibilidades del mercado en el sector de la pesca costera artesanal; orientar su actuación en el mercado de trabajo de acuerdo a sus propias capacidades e intereses en un nuevo itinerario profesional; la inserción y estudio de creación de estructuras de economía social eficientes relacionadas con la pesca artesanal.

Estos objetivos se desarrollarán en tres fases: la primera se centra en la elaboración de un Plan personal de Formación mediante un análisis y diagnóstico del sector mujer de pescador que incluye un estudio de las posibilidades de mercado y ocupación del sector pesca costera artesanal y un análisis y diagnóstico prelaboral del colectivo. La segunda proporcionará al grupo al que se dirige la formación necesaria para mejorar su situación profesional, cul-

◆ **La pesca costera artesanal constituye un segmento importante por el número de trabajadores y por su función de abastecimiento a las poblaciones, que no está implicado en problemas de sobreexplotación.**

◆ **El papel de la mujer de pescador, que en el pasado tuvo a su cargo funciones que hoy han desaparecido, puede contribuir a paliar las dificultades actuales mediante acciones específicas.**

tural y socio-laboral; la tercera orientará el autoempleo, desde la formación y asesoramiento para la creación de empresas de economía social, hasta la orientación y el seguimiento en su puesta en marcha.

Foro de mujeres

Simultáneamente fomentará el intercambio de experiencias con colectivos similares y debatirá la necesidad de crear un foro o asamblea de mujeres de pescador aplicable en otras zonas costeras europeas, con el propósito de favorecer la mejora socioeconómica del sector de artes menores y su posible incorporación a estructuras de gestión. Como proyecto piloto su objetivo último es obtener una metodología aplicable al colectivo de mujeres de pescadores en el ámbito europeo y, más específicamente, en la ribera mediterránea. Aunque, evidentemente, sólo después de concluido el trabajo podrá conocerse con certeza la demanda real de empresas o servicios, se aventura que éstos pueden estar vinculados a la comercialización y transformación de la pesca y a la gestión y mantenimiento de los mismos. Una hipótesis que se baraja es la de recuperar las industrias tradicionales de la zona: transformación de capturas de la costera artesanal, como el pulpo o la caballa, la fabricación y mantenimiento de redes, las empresas de *catering* con los productos pesqueros como materia base, el turismo de costa, etc.

El CREAMA desarrolla su actividad a través de cuatro áreas: de formación, con una bolsa de formadores y un centro de formación polivalente; de creación de empresas, con un club de empresarios y un centro de apoyo empresarial; la inserción socio-laboral, que incluye un Servicio Integrado para el Empleo (SIPE); y de promoción, con secciones de investigación de nuevos yacimientos de empleo, de desarrollo y ejecución de proyectos y de desarrollo de nuevas tecnologías. ■

Mery Varona



GALICIA

La flota gallega del Gran Sol es una de las más obsoletas

- Los barcos con pabellón del Reino Unido no pueden acceder a los fondos IFOP que facilitarían su renovación.

De COSTA a COSTA

“**N**O hay relación entre el naufragio del “Pescalanza” en aguas del Gran Sol –donde murieron cuatro pescadores y dos desaparecieron– y la antigüedad del buque”, repite una y otra vez la armadora del barco. La mar estaba muy mala en ese momento –insisten– y la embarcación volcó por un golpe de mar, pero el pesquero estaba en perfectas condiciones. Sin embargo, ante una tragedia como la del “Pescalanza” surge la polémica: el barco tenía más de 30 años y la mitad de la flota gallega que faena en el Gran Sol supera los 25 años. Es, pues, de una de las flo-

tas más obsoletas de Galicia, que, además, por tratarse en su mayoría de empresas mixtas, tienen muchos problemas para acceder a créditos que faciliten su renovación.

Recuerda “La Voz de Galicia” que, en el “Libro azul” elaborado por la Xunta en 1993 para la ordenación de los recursos pesqueros, se reconocía que el 35% de los barcos que faenan en aguas del Gran Sol tenían más de veinte años y que otro 27% superaba los 25 años.

La edad de estos pesqueros ha avanzado en los últimos cinco

años, pero en muchas ocasiones se ha visto compensada con las ayudas concedidas por la Administración para la renovación de la flota. Según la Cooperativa de Armadores de Vigo, de los 53 barcos asociados que faenan en aguas del Gran Sol, 26 tienen más de 25 años, pero están a la espera de poder ser renovados.

El problema surge con los “otros” que no están incluidos en estas estadísticas, entre los que se encontraba el “Pescalanza”, aquellos que han sido construidos con capital gallego y llevan tripulación gallega, pero faenan en el Gran Sol bajo pabellón británico.

Estos barcos no pueden acceder a las ayudas para la renovación de la flota en España, porque tienen otro pabellón; ni pueden acceder a ayudas del Reino Unido, porque este país se ha quedado al margen de los fondos IFOP al no cumplir los requisitos exigidos.

En estas circunstancias, los armadores lo tienen muy difícil, pues si no reciben ayudas de la Administración, ellos solos no pueden asumir la compra de un nuevo pesquero. Por tanto, encuentran la solución en reparar y reparar el buque hasta dejarlo en las “perfectas condiciones” que tenía el “Pescalanza”. Pero no por eso deja de tener más de 30 años.

Según la Xunta, 110 barcos gallegos faenan en el Gran Sol, pero esta cifra se dobla al hablar del número de barcos que lo hacen en esas aguas bajo pabellón de otro país. ■



Coordina
Sol Vallejo

Reunión de mariscadoras gallegas

UNAS 150 mariscadoras gallegas se dieron cita en Sada para debatir durante tres días los problemas de estas emprendedoras mujeres. El "III Encuentro de mulleres mariscadoras de Galicia" puso sobre la mesa sus necesidades, sus reivindicaciones y, también, sus logros. La actividad marisquera crece cada día; en 1997 la comunidad gallega produjo un total de 8.419 toneladas de diversos mariscos, cuyo valor ascendió a 5.296 millones de pesetas. Estas cifras suponen un incremento de cuatrocientas toneladas y cien millones de pesetas con relación al año anterior, pero, aunque buenas, deben ir acompañadas de estrategias en la comercialización para traducir el incremento de la producción en un mayor aumento de los ingresos. Y esto se podrá conseguir con un mayor control de la calidad del producto.

La principal conclusión del encuentro de mariscadoras es la necesidad de lograr una identificación de origen que acredite y garantice la calidad del marisco gallego, es decir, un símbolo capaz de homogeneizar el producto foráneo.

Las mariscadoras reunidas en Sada reclamaron que se modifique la normativa que las obliga a jubilarse a los 65 años, especialmente en los casos en que no se tiene cotizado un tiempo necesario para percibir una pensión. También pidieron —pública el diario "Atlántico"— que para la revalidación de los Permex no sólo sean considerados los días de actividad, sino también aquellos dedicados al cultivo y la vigilancia. En este último punto, manifestaron la necesidad de asumir ellas mismas la vigilancia para luchar contra el intrusismo. ■



Participan alumnos de la Escuela Taller del Mar

Curso del "Proyecto ambiental" de Tenerife

● Cuarenta jóvenes aprenden a clasificar cetáceos

EL Proyecto Ambiental Tenerife y la Escuela-taller del Mar, dependiente del Cabildo de Tenerife, han realizado un programa conjunto para familiarizar a los habitantes de la zona Sur con la población de cetáceos existentes en sus aguas. Unos cuarenta alumnos de esta escuela-taller se beneficiaron del programa y llevaron a cabo un seguimiento continuo de cetáceos gracias a la participación de barcos como el "Tropical Delfín", "Lady Shelley" y "Montecarlo".

La coordinadora del proyecto, Palmira Rodríguez, asegura que el resultado de esta colaboración se puede apreciar en que los alumnos participaron en el reconocimiento del delfín mular, conocido como calderón, y en la clasificación de casi cincuenta ejemplares de estos cetáceos, de los doscientos localizados en la costa Sur y que se encuentran aún sin identificar.

Palmira Rodríguez también ha destacado la importancia de "aprovechar la participación de estudiantes extranjeros que realizan en la isla sus proyectos, que coinciden con los estudios del Proyecto Medioambiental, ya que es una oportunidad para los alumnos canarios poder formarse con gente de otras nacionalidades".

Los chicos, que previamente habían recibido una serie de charlas para tener información sobre esta especie, realizaron salidas en parejas y, según la coordinadora, "los trabajos se basaron en la elaboración de fotografías para posteriormente identificar los cetáceos por las aletas. Los alumnos de la Escuela Taller han colaborado con nosotros y con nuestros biólogos en esta clasificación que ha supuesto el trabajo de dos años, aunque los chicos en dos meses nos han ayudado mucho y se les ha visto bastante motivados".

Por otra parte, han recibido clases de inglés y se les dará un diploma a los que hayan hecho el curso de guía de excursiones en embarcaciones

como las anteriormente citadas, que van a visitar las colonias de delfines en aguas del Archipiélago. "Es una manera de facilitarles la inserción en el mercado laboral", añade Palmira Rodríguez.

En esta línea laboral se mueve la Escuela Taller del Mar, pues, según comenta el director de la misma al "Diario de Avisos", "nuestro objetivo es que se incorporen al trabajo teniendo en cuenta que se han formado como marineros y conocen el medio. La escuela está enfocada a la enseñanza de la acuicultura, el cultivo de peces".

La Escuela Taller, que comenzó en diciembre de 1997 y que finalizará en junio de 1999, trabaja durante casi año y medio con alumnos de entre 16 y 25 años. Las clases se imparten en las instalaciones del taller, frente a la Casa del Mar de Los Cristianos, y constan de una primera fase formativa tras la cual superan una evaluación inicial y luego se les hace un contrato formativo. Gracias a este contrato, algunos de ellos han pedido subvenciones para invertir



en el engorde de peces que actualmente llevan a cabo en la zona de Palm Mar. "Actualmente existe un proyecto para la creación de nuevas jaulas en la bahía de Los Cristianos —añade el director de la escuela—, y creemos que sería una manera de ofrecer trabajo a estas personas y complementar la oferta de pesca que existe actualmente, ya que las toneladas de peces que se pueden sacar en estas jaulas tienen salida en otros mercados".

El curso que imparte la escuela taller está destinado a jóvenes desempleados, pero según el director fue muy difícil encontrar alumnos que coincidieran con los requisitos entre los más de novecientos parados, y se tuvo que recurrir al Inem de Santa Cruz para poder llevar a cabo el programa con las cuarenta plazas. El resultado es muy positivo y tanto coordinadores como participantes están muy ilusionados porque con este curso tienen posibilidades de trabajo real para su futuro. ■

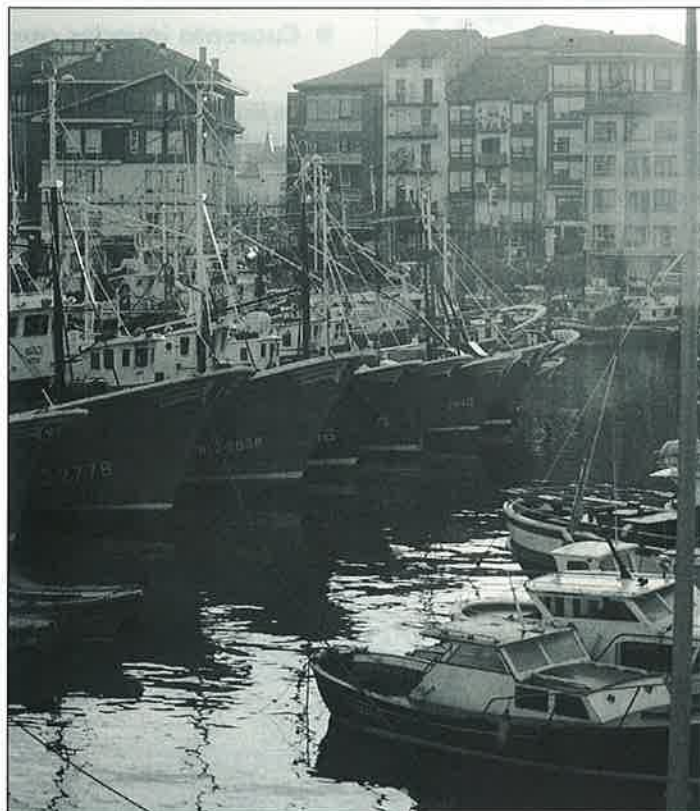


Primera reunión del Foro Marítimo Vasco

● Aprueban un Plan de Negocio para el período 1998-2000

De COSTA a COSTA

La Asamblea General del Foro Marítimo Vasco celebró su primera reunión para relanzar el sector hacia posiciones de liderazgo tanto en España como en Europa. La reunión, que tuvo lugar en el marco de la Feria del sector naval Sinaval, celebrada a finales de octubre, aprobó los estatutos y los presupuestos del Foro y su primer Plan de Negocio para el período 1998-2000.



EL Foro Marítimo, sociedad que se fundó en 1997 sin ánimo de lucro, ha destinado un presupuesto de 82 millones de pesetas para llevar a cabo 13 acciones que se consideran prioritarias para cambiar la mala imagen del sector, habitualmente considerado en crisis y dinamizarlo económica y empresarialmente. Entre estas iniciativas resalta el estudio sobre la viabilidad de crear en el puerto de Bilbao un centro de reparación de buques.

Otra propuesta destacada –recogida en “El Mundo” del País Vasco–, es la de crear un fondo de inversión específico para el sector marítimo vasco, cuya función sería captar capital para invertir en el sector marítimo a través de una sociedad de capital riesgo específica y de nueva creación, facilitada por los incentivos fiscales en IRPF y/o el Impuesto de Sociedades. La previsión del Foro sería captar 5.000 millones de capital en un período de cuatro años.

Otra acción llamativa es la de promover la exención fiscal por reinversión en buques de segunda mano y la consecución de apoyos fiscales para este tipo de inversiones. Además de estas acciones prioritarias, el Foro ha diseñado en su Plan de Negocio para los próximos dos años el estudio de otras cuatro acciones no priorizadas, con un coste de otros 31 millones de pesetas.

Entre estas iniciativas figuran un proyecto de diseño de un buque de pesca de altura para la renovación de la flota de Ondárroa (Bizkaia), el de un prototipo de lancha de salvamento y otro de lancha de recogida de residuos oleosos y lucha anticontaminación marina.

El Foro Marítimo Vasco está formado por 180 empresas asociadas a ADIMDE, así como instituciones y organismos públicos de Bizkaia, Alava y Gipuzkoa, relacionados con este sector, como son la Spri, las Diputaciones Forales y Cámaras de Comercio de los tres territorios y las Autoridades Portuarias de Bilbao y Pasaia. ■

El Gobierno Vasco pide un TAC para el bonito

EL Gobierno vasco se ha ido a Bruselas para defender el bonito del Norte. El viceconsejero de Pesca se ha entrevistado con el director de Pesca de la Unión Europea y con el responsable del área de este sector en el gabinete de Emma Bonino, a fin de solicitar la implantación de Total Admisión de Capturas (TAC) para el bonito en el Atlántico Norte.

La insistencia del sector de bajura y de la Administración vasca en la aplicación de una regulación de las capturas de bonito viene dada, en gran medida, por el hecho de que esta especie supone entre el 65 y 70% de la economía del sector vasco de bajura, seguido de la costera de la anchoa. “El stock de bonito se encuentra ahora en buenas condiciones –señala el viceconsejero vasco–, pero no nos gustaría que se produjeran situaciones de sobreexplotación y nos llegáramos a encontrar con sorpresas desagradables. Se trataría de aplicar una política de previsión e implantar un TAC precautorio para esta especie”.

El pasado mes de junio, el consejero de Pesca del Gobierno vasco realizó la misma solicitud a la ministra Loyola de Palacio, que prometió estudiar el asunto y elevarlo a las autoridades comunitarias. La dinámica establecida por la UE pasa por que sea el Gobierno español el que realice la petición, para que Bruselas la traslade al Comité Internacional para la Conservación del Atún Atlántico. ■

El pasado mes de junio, el consejero de Pesca del Gobierno vasco realizó la misma solicitud a la ministra Loyola de Palacio, que prometió estudiar el asunto y elevarlo a las autoridades comunitarias. La dinámica establecida por la UE pasa por que sea el Gobierno español el que realice la petición, para que Bruselas la traslade al Comité Internacional para la Conservación del Atún Atlántico. ■



Según un estudio del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación

Sobra un tercio de la flota de arrastre catalana

“Rentabilidad media de la flota de arrastre en el Mediterráneo” es el título de un estudio, realizado por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, según el cual las 396 embarcaciones que actualmente se dedican a este tipo de pesca en el Mediterráneo son demasiadas en comparación con los bancos de pesca existentes. El citado estudio recomienda reducir entre un 21% la flota de Girona y un 30% las de Tarragona y Barcelona, si se quieren conservar los recursos pesqueros. Esta reducción, como era de esperar, es considerada por los armadores como demasiado drástica.

EL director general de Pesca Marítima de la Generalitat de Cataluña, Josep Miralpeix, asegura en el “Diari de Tarragona” que “el sector está sobredimensionado, porque los recursos son limitados y no podemos hacer que crezcan. Por el contrario, los barcos cada día son más potentes y pueden obtener mayores capturas”.

Administración y pescad-

res sólo están de acuerdo en una cosa: sobran barcos en el Mediterráneo. ¿Pero tantos? Y además, ¿en qué condiciones hay que eliminar los que sobran? Para Miralpeix, “las soluciones van en dos sentidos: la retirada voluntaria de barcos y ayudas a la modernización de la flota para que el sector sea más equilibrado”. El director general de pesca recuerda que desde el año 1994 la Unión Europea concede una serie de ayudas

para la retirada de los buques. “Desde entonces y hasta el 30 de septiembre pasado lo han hecho 39 barcos”.

Por su parte el presidente de los Armadores de Arrastre de Tarragona y de la provincia, Esteve Ortiz, no sabe “si sobran tantos barcos, pero el sector no puede perder un tercio de ellos por las buenas. Si se sigue pagando su desguace como hasta ahora, estaremos de acuerdo”.

Para solucionar el tema, el estudio propone la eliminación paulatina de los barcos menores de doce metros; reducir un día de pesca a la semana y estudiar la posibilidad de establecer dos tipos de barcos para trabajar, uno para los caladeros más alejados del litoral y otro para aquellos que estén faenando más cerca de la costa.

En cuanto a las ayudas, la Generalitat asegura que la retirada de los barcos seguirá siendo voluntaria y que seguirán las ayudas a la modernización de la flota siempre que el barco nuevo mantenga el tonelaje del viejo, dado que ahora no se pueden construir más barcos de pesca y sólo sustituir los viejos por los nuevos.

Los pescadores, por su parte, son conscientes de que la flota se debe modernizar, pero con ayudas de la Generalitat, de la Unión Europea o del Estado: les da lo mismo, siempre que esas ayudas lleguen de verdad. Y dicen esto porque no se fían de la Administración, sobre todo de la catalana que es con la que tienen que tratar estos asuntos. Basan sus dudas en lo que les está ocurriendo con las ayudas por la veda del sector de arrastre en el pasado año, ayudas que todavía no han cobrado a pesar de la múltiples promesas.

Se mire como se mire, el sector considera que pensar en reducir un barco de cada tres, como recomienda el estudio, es una medida difícil de asimilar y que precisa de muchas negociaciones. Esteve Ortiz, presidente de los Armadores de Arrastre de Tarragona, cree que “el sector no puede reducirse tanto, y en todo caso, si se pensara en una reducción tan drástica deberíamos sentarnos a negociar con la Administración”.

Los posibles afectados demandan entrevistarse con la Generalitat para poner sobre la mesa todos los temas que afectan al mar y consensuar soluciones que sean aceptadas por todos los sectores de la pesca. ■



Fomentar la aplicación de la normativa de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) sobre bienestar de la gente de mar, introducir las nuevas tecnologías en las instalaciones y servicios de bienestar, incrementar este bienestar tanto en lo físico como en lo mental a través de la adopción de prácticas seguras de trabajo, impulsar actividades deportivas en el colectivo marítimo pesquero o aconsejarle sobre medidas profilácticas para prevenir las enfermedades más comunes en el ámbito marítimo, como pueden ser el paludismo, el sida o la tuberculosis, son algunas de las conclusiones a las que se llegó en el Seminario Regional Afromediterráneo sobre Bienestar de la Gente de Mar, celebrado en Casablanca (Marruecos) el pasado mes de octubre.

PROMOVER EL BIENESTAR DE LA GENTE DE MAR

EL objetivo del Seminario ha sido fomentar una mejor aplicación, especialmente en la región afromediterránea, de las normas que, sobre medios y servicios de bienestar para la gente de mar, han sido adoptadas por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en su Convenio 163 y en la Recomendación 173. Su organización ha corrido a cargo del Comité del Bienestar de la Gente de Mar (CISW) con la colaboración de los ministerios marroquíes de Marina Mercante, Salud, Deporte y Juventud.

A él han asistido representantes de organizaciones empresariales, sindicales, gubernamentales y religiosas. España ha estado representada por el Instituto Social de la Marina, de donde se desplazaron Paloma Sánchez Torras, Jefa de Sección del Servicio de Gestión de Programas Sociales, y Vicente Gurrea Moreno, Asesor Técnico Laboral Marítimo. También por parte española asistió Ricardo Rodríguez Martos, Delegado Diocesa-

no del Apostolado del Mar en Barcelona.

Los principales temas tratados en el Seminario han sido: el cumplimiento de los acuerdos y recomendaciones de la OIT sobre servicios de bienestar para la gente de mar; atención médica y actividades deportivas y físicas; medios de comunicación para este colectivo; actividades recreativas y gestión de centros para gente de mar, así como formación de personal de los centros citados.

El Seminario ha estado dirigido por expertos internacionales en los temas mencionados que han presentado una serie de ponencias que han sido debatidas en los distintos grupos de trabajo formados al efecto, debates que al final de las jornadas han sido puestos en común en una reunión general para llegar a una conclusión general: la gente de mar tiene necesidades de bienestar social cuando está fuera de su lugar de origen y, por ello, es necesaria la creación de instalaciones y servicios donde se pueda prestar este bienestar, tan-

to a bordo como en puerto. Y en estas instalaciones deberá tener cabida todo el colectivo marítimo-pesquero con independencia de su nacionalidad, raza, color y credo.

Conclusiones

Además de las ya citadas, en el transcurso de las jornadas de trabajo de este Seminario se llegó a otras conclusiones, entre las que cabe mencionar en el apartado de **Fomento y financiación del bienestar del mar** las de fomentar muy especialmente los servicios de bienestar social en la región afromediterránea, promoviendo la participación activa en la región de gobiernos, autoridades portuarias, operadores de buques, sindicatos y organizaciones de voluntariado. En materia de **salud y deporte** se ha considerado muy importante impulsar las actividades deportivas de este colectivo y a tal efecto se ha acordado difundir el documental elaborado por la CISW sobre "La salud y el ejercicio físico para la gente de mar". Asimismo se va a poner mayor énfasis en la medicina preventiva

para evitar las enfermedades infecciosas y también se va a incrementar las acciones en los tratamientos odontológicos.

En lo referente a las **Comunicaciones** se ha acordado fomentar las comunicaciones vía satélite, defendiendo precios módicos para este colectivo, la implantación de ciber-café en los centros marinos y la cooperación entre compañías de comunicaciones marítimas por satélite con el fin de facilitar las llamadas telefónicas de los marinos, su aprovisionamiento de tarjetas y la instalación de correos electrónicos en sus centros de acogida. En la **Gestión práctica de los recursos de bienestar** se concluyó en la reunión final del Seminario que los operadores de buques y los sindicatos deberán cooperar con el fin de facilitar instalaciones de bienestar a la gente de mar así como definir el papel de los trabajadores sociales visitantes a bordo y el tipo de formación que éstos deberán recibir; en cuanto a **Actividades recreativas** se ha considerado la posibilidad de habilitar bibliotecas ambulantes, proporcionar





películas, vídeos, juegos de mesa, billar, etc., a bordo de los barcos. Y como actividades en puerto competiciones deportivas, excursiones, visitas turísticas, reuniones en centros para marinos. En estos centros también se ha considerado que es necesario que existan comunicaciones telefónicas, bar/restaurante, servicios sanitarios, etc.

Qué es el Comité Internacional del Bienestar de la Gente de Mar

El Comité Internacional del Bienestar de la Gente de Mar es una organización internacional sin ánimo de lucro, fundada en 1976, con el propósito de unificar intereses en el campo de los servicios de bienestar de la gente de mar y facilitar un foro para el intercambio de información y la coordinación de proyectos encaminados a mejorar las condiciones de vida de este colectivo. Asimismo, persigue impulsar los acuerdos y recomendaciones ya existentes en esta materia, principalmente los adoptados en el

seno de la OIT, organismo que tiene estatus de observador en su Consejo de Dirección.

También se ocupa de difundir el concepto de juntas nacionales de servicios de bienestar y comités de servicios de bienestar portuarios, de crear un directorio internacional de servicios de bienestar y de establecer un sistema de trabajo en red de carácter nacional y regional.

Con sede en Londres, cuenta entre sus fundadores al sindicato ITF (Internacional Workers Federation), la organización de armadores ISF (Internacional Shipping Federation), la Asociación Cristiana ICMA (International Christian Maritime Association), la organización USS (United Seamen's Service) junto con otras agencias gubernamentales y organizaciones no gubernamentales. Su organización está integrada por un Comité de 16 miembros, encabezado por un Presidente y un Vicepresidente y dos subcomités para Deportes y para Comunicaciones. ■

Concha Hernández Carazo

Qué son los servicios de bienestar

El concepto de **bienestar de la gente de mar** es un término amplio que abarca desde servicios sociales a actividades culturales, deportivas e instalaciones recreativas. Contemplado por primera vez por la OIT en 1970 en su Recomendación 138, queda definido tal y como se entiende en la actualidad en el Convenio 163 y la Recomendación 173, del año 1987. El concepto engloba los siguientes medios y servicios:

- Tratamiento dental.
- Tratamiento médico y hospitalización.
- Luz, postes de señales y seguridad en puertos.
- Acceso a servicios consulares.
- Atención inmediata en caso de detenciones.
- Asistencia del práctico en caso de encallar.
- Seguridad de la gente de mar frente a agresiones y otros actos ilegales dentro de aguas territoriales y mientras se aproximan a puerto.
- Facilidades para remitir dinero (incluido parte de su salario).
- Hoteles y albergues a precios razonables.
- Transportes baratos entre puertos y centros urbanos.
- Facilidades para desembarcar
- Facilidades y recursos para acceder a orientadores u otro tipo de asesores.
- Acceso a precios razonables a comunicaciones telefónicas entre buque y tierra.
- Medios para que el envío y la recepción de correo sean rápidos y seguros.
- Facilidades para recibir las visitas a bordo mientras el buque se halle en puerto.
- Posibilidades para que las esposas de la gente de mar les acompañen ocasionalmente en algún

- Recepción de programas de TV y radio a bordo.
- Proyección de películas o de vídeos a bordo.
- Medios educativos.
- Medios para la práctica religiosa.

Los servicios, medios e instalaciones recreativas se clasifican en:

- Actividades deportivas y competiciones
- Material deportivo (incluyendo equipos para ejercicios físicos).
- Instalaciones deportivas.
- Piscinas a bordo.
- Salas de reunión y de recreo.
- Bares a bordo.

Los servicios de información se clasifican en:

- Folletos de información sobre los servicios e instalaciones del puerto.
- Oficinas de información en los puertos más importantes.
- Información referente a los riesgos potenciales a los que puede estar sometida la gente de mar (incluyendo enfermedades).
- Información de los peligros derivados del uso de estupefacientes y de alcohol.
- Información sobre recursos médicos y tratamientos.
- Información a armadores y gente de mar de todas las leyes y costumbres especiales cuya infracción pueda entrañar privación de libertad.

Los servicios, medios e instalaciones culturales se describen como:

- Medios para realizar trabajos manuales de tipo recreativo.
- Bibliotecas a bordo.
- Información sobre los derechos del marino, en caso de detención, de que sea informado el Estado cuya bandera enarbola el buque y el Estado del cual el marino es nacional.

INFORMACIÓN

JURÍDICO

LABORAL

TRABAJO A BORDO DE LOS BUQUES DE PESCA: NORMAS MÍNIMAS DE SEGURIDAD Y SALUD (II)

Disposiciones mínimas de seguridad y salud aplicables a los buques de pesca

Las obligaciones que a continuación se exponen se aplicarán siempre que lo exijan las características del lugar de trabajo o de la actividad, las circunstancias o cualquier riesgo a bordo de un buque de pesca nuevo o existente, con alguna escasa diferencia a la que me referiré.

1.- Navegabilidad y estabilidad.

Deberá tener buenas condiciones de navegabilidad con equipo apropiado según su destino y utilización.

Las características de estabilidad del buque deberán estar a disposición a bordo, y ser suficientes en estado intacto en las condiciones de servicio previstas, siendo su mantenimiento responsabilidad del capitán.

2.- Instalación mecánica y eléctrica.

La eléctrica no debe presentar ningún peligro para el buque ni la tripulación, y garantizar el funcionamiento de los equipos necesarios para su mantenimiento, y la de los aparatos eléctricos esenciales para la seguridad en situación de emergencia.

– Deberá instalarse una fuente de energía eléctrica de emergencia, que salvo en los buques abiertos estará situada en la sala de máquinas y garantizar, en caso de incendio o avería de la principal, el funcionamiento simultáneo durante un mínimo de tres horas de lo siguiente:

a) Del sistema de comunicación interna, de los detectores de incendios y de las señales necesarias en caso de emergencia.

b) De las luces de navegación y de la iluminación de emergencia.

c) Del sistema de radiocomunicación.

d) De la bomba eléctrica de emergencia contra incendios, si forma parte del equipo del buque.

– Los cuadros de distribución deberán disponer de indicaciones claras.

– Los compartimentos donde se almacenen los acumuladores eléctricos deberán estar adecuadamente ventilados.

– Deberán probarse frecuentemente y mantenerse en correcto estado de funcionamiento todos los dispositivos electrónicos de navegación, el equipo utilizado para la carga y descarga, los componentes del mecanismo de tracción, las instalaciones de refrigeración y los sistemas de aire comprimido.

Los aparatos de cocina y electrodomésticos que utilicen gases pesados deberán utilizarse sólo en espacios bien ventilados, para que no se produzcan acumulaciones peligrosas de gas.

Los cilindros que contengan gases inflamables y otros peligrosos de-

berán indicar su contenido, y se almacenarán en cubiertas abiertas.

Las válvulas, reguladores de presión y tuberías conectados con dichos cilindros deberán estar protegidas.

3.- Instalación de radiocomunicación.

Deberá estar preparada para establecer contacto en todo momento con una estación costera o terrena, como mínimo.

4.- Vías y salidas de emergencia.

Deberán permanecer siempre expeditas, pero deberán ser abiertas con facilidad, ser de fácil acceso y conducir lo más directamente posible a la cubierta superior o a una zona de seguridad, y de allí a las embarcaciones de salvamento, para que en caso de evacuación se pueda producir de forma rápida.

Deberán señalizarse conforme al Real Decreto 485/1997, de 14 de abril.

5.- Detección de incendios y lucha contra ellos.

Los alojamientos y los lugares de trabajo cerrados, incluida la sala de máquinas, así como las bodegas de pesca, deberán estar equipados con dispositivos de lucha contra incendios y, si fuere necesario, con detectores de incendios y sistemas de alarmas, que deberán estar en perfecto estado de funcionamiento.

Los trabajadores deberán conocer el emplazamiento de los mismos, cómo funcionan y deben utilizarse.

Deberán efectuarse periódicamente ejercicios de lucha contra incendios.

6.- Ventilación de los lugares de trabajo cerrados.

Se deberá velar por que los lugares de trabajo cerrados dispongan de aire fresco en cantidad suficiente.

7.- Temperatura de los locales.

En los locales de trabajo deberá ser adecuada al organismo humano.

8.- Iluminación natural y artificial de los lugares de trabajo.

Deberán, en la medida de lo posible, recibir luz natural suficiente y estar



equipados con una iluminación natural adecuada a las circunstancias de pesca.

Se deberá poseer una iluminación de emergencias de intensidad suficiente, para evitar los riesgos en casos de avería de la principal.

9.- Suelos, mamparos y techos.

Deberán ser antideslizantes, estar provistos de dispositivos contra caídas y libres de obstáculos en la medida de lo posible, así como estar provistos de aislamiento acústico y térmico suficiente.

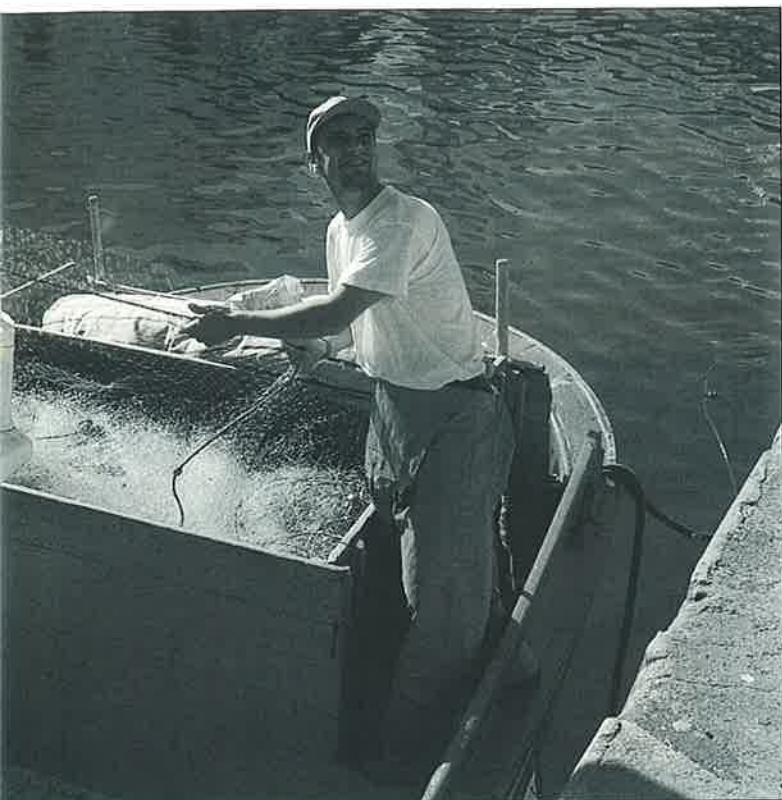
Las superficies de los suelos, mamparos y techos deberán ser tales que puedan limpiarse para tener condiciones de higiene.

10.- Puertas.

Deberán poder abrirse siempre desde el interior sin necesidad de equipos específicos; en los lugares de trabajo, deberán poder abrirse desde ambos lados y funcionar con gran seguridad, debido a las condiciones meteorológicas adversas que se puedan presentar.

11.- Vías de circulación y zonas peligrosas.

Los pasillos, troncos y demás vías de circulación deberán estar equipados con barandillas u otro medio de garantizar la seguridad de la tripulación durante sus actividades a bordo.



Si hay riesgo de que los trabajadores caigan por la escotilla de la cubierta, deberá instalarse la protección adecuada; si consiste en una barandilla, ésta tendrá una altura mínima de un metro.

Los accesos que deban abrirse por encima de la cubierta para permitir la utilización o el mantenimiento de las instalaciones deberán garantizar la seguridad de los trabajadores mediante la instalación de barandas o dispositivos similares de protección para evitar caídas.

Las amuradas u otros medios instalados para evitar caídas por la borda deberán mantenerse en buen estado, y en ellos se instalarán desagües para una evacuación rápida del agua.

En los arrastreros por popa con rampas, la parte superior irá equipada con un portón u otro dispositivo de seguridad de la misma altura que las amuradas, con el fin de proteger a los trabajadores del riesgo de caídas a la rampa, que deberá abrirse y cerrarse fácilmente, preferentemente mediante control remoto. Se abrirá solamente para largar e izar la red.

12.- Disposición de los lugares de trabajo.

Deberán estar expeditos, protegidos contra el mar y ofrecer protección a los trabajadores contra las caídas a bordo o al mar.

Las zonas de manipulación de pescado deben ser lo suficientemente espaciales por lo que a la altura y a la superficie se refiere.

Cuando el control de los motores se efectúe en la sala de máquinas, deberá hacerse desde un lugar separado, aislado acústica y térmicamente de ésta y accesible sin atravesarla. El puente de gobierno se considera como local que cumple los requisitos.

Los mandos del equipo de tracción deberán estar instalados en una zona lo suficientemente amplia para permitir a los operadores trabajar sin estorbos; los equipos deberán estar provistos de dispositivos de seguridad para emergencias, incluidos los de parada de emergencia, y el operador deberá tener una visión adecuada del mismo y de los trabajadores que estén faenando.

Deberá utilizarse un sistema de comunicación fiable entre el puente y la cubierta de trabajo.

Deberá mantenerse constantemente una estrecha vigilancia y avisar a la tripulación del peligro inminente de marejada durante las operaciones de pesca o cuando se realice otro trabajo sobre cubierta.

El recorrido al descubierto de los viradores, de los cables de arrastre y de las piezas móviles del equipo se deberá reducir al mínimo mediante la instalación de mecanismos de protección.

Deberán instalarse sistemas de control para el traslado de cargas y, especialmente en los arrastreros:

- Mecanismos de bloqueo de la puerta de la red de arrastre.
- Mecanismos para controlar el balanceo del copo de la red de arrastre.

13.- Alojamientos.

Deberán ofrecer protección adecuada contra las inclemencias meteorológicas y el mar, las vibraciones, el ruido y las emanaciones procedentes de otras zonas que pudieran perturbar a los trabajadores durante sus períodos de descanso.

Deberán estar situados de modo que se minimicen los efectos de los movimientos y las aceleraciones.

Deberán estar debidamente ventilados de forma que exista de manera constante aire fresco, con protección para los no fumadores; también deberán contar con iluminación apropiada.

La cocina y el comedor, cuando existan, deberán tener las dimensiones adecuadas, estar suficientemente iluminados y ventilados y ser fáciles de limpiar.

Se dispondrá de refrigeradores u otros medios de almacenamiento de alimentos a baja temperatura.

14.- Instalaciones sanitarias.

Los buques que dispongan de alojamientos deberán estar dotados de duchas con suministro de agua corriente, caliente y fría, lavabos y retretes debidamente instalados, equipados y protegidos contra la oxidación y el deslizamiento, y los locales respectivos deberán estar suficientemente ventilados.

Cada trabajador deberá disponer de un espacio para guardar la ropa.

15.- Primeros auxilios.

Todos los buques deberán disponer de un material de primeros auxilios conforme a la normativa sobre seguridad, salud y asistencia médica a bordo de buques. Aquí se puede citar la *Guía Sanitaria*, que están obligados a llevar a bordo todos los buques del sector marítimo-pesquero desde que fue editada por el Instituto Social de la Marina en 1987, y actualmente se está elaborando en formato multimedia, adaptándose así a las nuevas tecnologías de la información.

16.- Escalas y pasarelas de embarques.

Deberá disponerse de una escala de embarque, de una pasarela de em-

barque o de cualquier otro dispositivo similar que ofrezca un acceso apropiado y seguro al buque.

17.- Ruido.

Se deberán adoptar todas las medidas técnicas necesarias para que el nivel sonoro de los lugares de trabajo y alojamientos se reduzca en lo posible en función del tamaño del buque.

La única diferencia por lo que a la regulación de los efectos jurídicos se refiere entre buque nuevo y existente, es que respecto al primero existe la obligación de adoptar medidas técnicas para aminorar el ruido en los lugares de trabajo, en lo demás las regulaciones son coincidentes.

Citar por último la Guía Técnica que edita el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, que contiene normas para la evaluación y prevención de los riesgos relativos a la utilización de los buques de pesca, sin embargo su uso se regula de forma no obligatoria.

Intervención de la Inspección de Trabajo

Los trabajadores y sus representantes podrán recurrir a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social si consideran que las medidas adoptadas y los medios adoptados por el empresario no son suficiente para garantizar la seguridad y la salud en el trabajo.

El incumplimiento por los empresarios de sus obligaciones en materia de prevención de riesgos laborales da lugar a responsabilidades administrativas, así como, en su caso, a responsabilidades penales y a las civiles por los daños y perjuicios que puedan derivarse de dicho incumplimiento.

Las infracciones a las normas citadas se consideran sujetas a responsabilidad administrativa, según la Ley 31/95, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, y son objeto de sanción tras la instrucción de expediente sancionador a propuesta de la Inspección de Trabajo, según la gravedad de la infracción cometida, que se divide en leve, grave y muy grave, llegándose a regular sanciones por importe máximo de 100.000.000 de pesetas, e incluso la suspensión o cierre del centro de trabajo, cuando concurren circunstancias excepcionales. ■

Rosario Escalante Zabala
Letrada de la Administración
de la Seguridad Social

Sanidad a bordo

Completamos la primera entrega de este artículo respondiendo a la pregunta: ¿Debo tomar algún medicamento para prevenir alguna enfermedad?

MEDICAMENTOS PREVENTIVOS

COMO regla general, no debe tomarse ninguna medicación para intentar prevenir una enfermedad. Hay muchos mitos, todos erróneos, sobre cómo prevenir, por ejemplo, las enfermedades venéreas con fármacos administrados antes de las relaciones sexuales. Los tratamientos deben reservarse para actuar cuando la enfermedad se manifiesta, sólo entonces, y en estos casos siempre bajo consejo médico.

La diarrea es, con gran diferencia, la causa más frecuente de enfermedad en los viajeros. No existe ninguna vacuna que ofrezca una protección general contra ella, porque tiene causas diferentes. Tan sólo se pueden recomendar las vacunas contra la fiebre tifoidea y el cólera, y sólo en circunstancias muy concretas (ver cuadro de vacunaciones). El uso preventivo de antibióticos puede provocar resistencia de los gérmenes (ineficacia del tratamiento posterior), y además estos fármacos no están libres de efectos secundarios (incluida la propia diarrea). Su empleo debe limitarse a los adultos con algún problema crónico de salud (por ejemplo, que tomen antiácidos), que vayan a pasar hasta tres semanas en regiones donde no es posible acceder a agua y alimentos seguros, o cuando es importante que el viaje no se vea interrumpido.

Los pacientes deben saber que el efecto más im-



portante de la diarrea, la deshidratación por pérdida de líquidos, se debe solucionar con la reposición de los mismos a base de suero salino hecho a partir de las bolsas de rehidratación (contenidos en el botiquín de los barcos, cajón K del botiquín número 2).

Los antidiarreicos pueden mejorar los síntomas en los adultos, pero también pueden provocar efectos secundarios, por lo que debe consultarse a un médico antes de utilizarlos. Por supuesto, nunca utilizarlos de forma preventiva.

La persona que sufra enfermedades crónicas (del corazón o del aparato circulatorio, metabólicos, etc.) deben llevar siempre medicación suficiente y a mano, para evitar el riesgo de una interrupción accidental del tratamiento. Si sufren algún trastorno a bordo, consultar con el médico antes de dejar de tomar la medicación habitual.

Paludismo

Donde sí juega un papel la medicación preventiva, aunque de segunda línea frente a otras actuaciones, es en el paludismo, enfermedad tropical grave y frecuente en ciertas zonas (ver mapas 3 y 4).

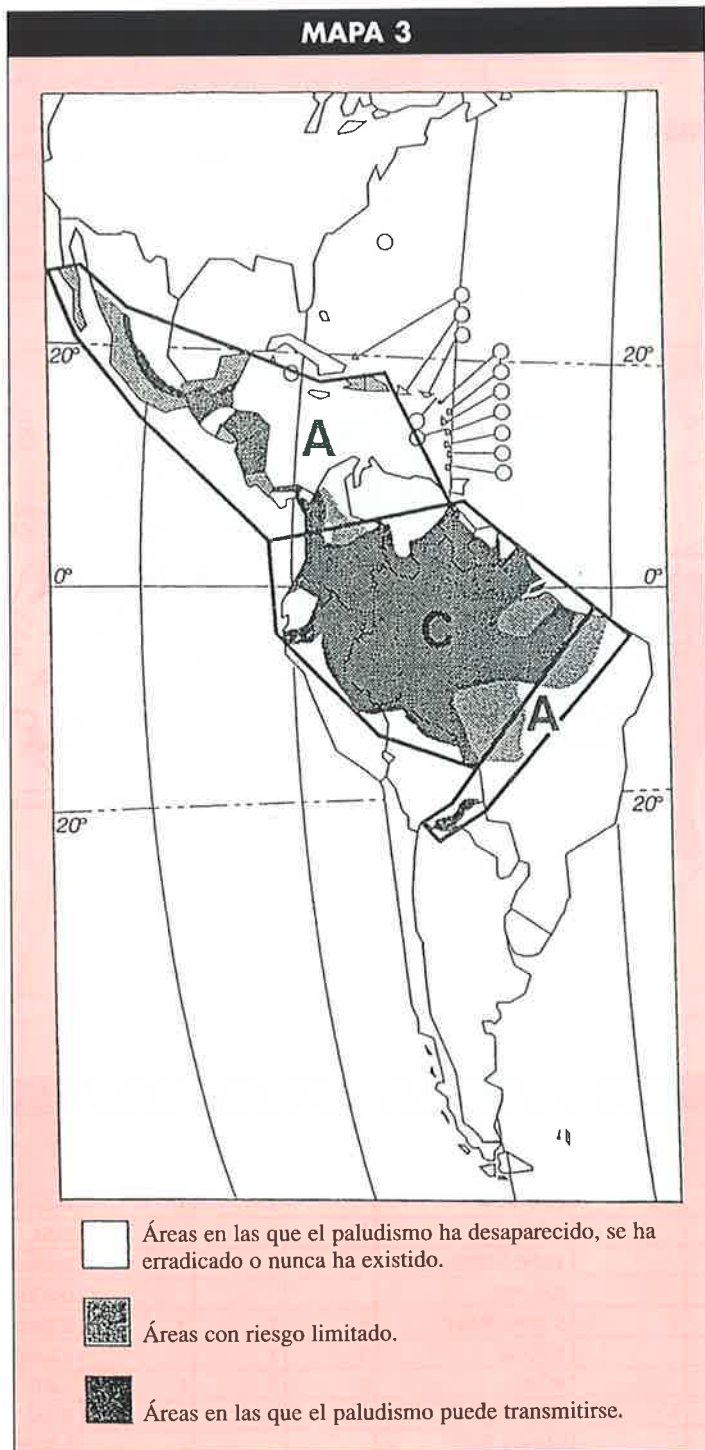
Cuatro son las normas fundamentales de protección contra esta enfermedad parasitaria:

– *Ser consciente del riesgo:* conocer el riesgo de infección, saber cómo protegerse y consultar urgentemente a un médico en caso de fiebre u otro síntoma alarmante.

– *Evitar las picaduras de mosquito:* primera línea de defensa y la más importante.

– *Tomar la quimiopprofilaxis* recomendada, si es necesaria.

– *Conocer lo importante que son el diagnóstico y el tratamiento lo más rápidos posibles.*



Ninguna prevención anti-palúdica asegura una protección completa.

En cuanto a la medicación preventiva, se debe tener en cuenta la duración del viaje y el itinerario elegido. La transmisión de la enfermedad puede seguir un ciclo estacional y en regiones de transmisión dis-

continua puede interrumpirse la medicación durante ciertos períodos.

Hay que tener en cuenta que hay diferentes fármacos preventivos, cada uno aconsejado en ciertas zonas y todos con diferentes efectos secundarios. Sólo un profesional médico le podrá aconsejar para

su caso concreto, con la dosis y frecuencia de administración adecuadas.

Deberá en su caso comenzar a tomarlos una semana antes de salir de viaje (en algunos casos dos o tres semanas antes), tomarlos de forma ininterrumpida y continuar durante cuatro semanas después de salir de la zona. Se administrarán con la comida y acompañados de abundante agua.

Las reacciones adversas por la medicación son habituales, por lo que no debe prescribirse si no hay verdadero riesgo de paludismo. Algunos viajeros, como los marinos, hacen frecuentes paradas de corta duración en zonas endémicas a lo largo de períodos de tiempo prolongados. Pueden elegir reservar la quimiopprofilaxis sólo para las zonas de alto riesgo. Sin embargo, deben mantener una rigurosa autoprotección frente a las picaduras de mosquitos y estar preparados para un ataque de paludismo: llevar siempre a punto la dosis de antipalúdicos recomendados, consultar rápidamente al médico en caso de fiebre y tomar el auto-tratamiento si es imposible disponer de inmediata asistencia médica.

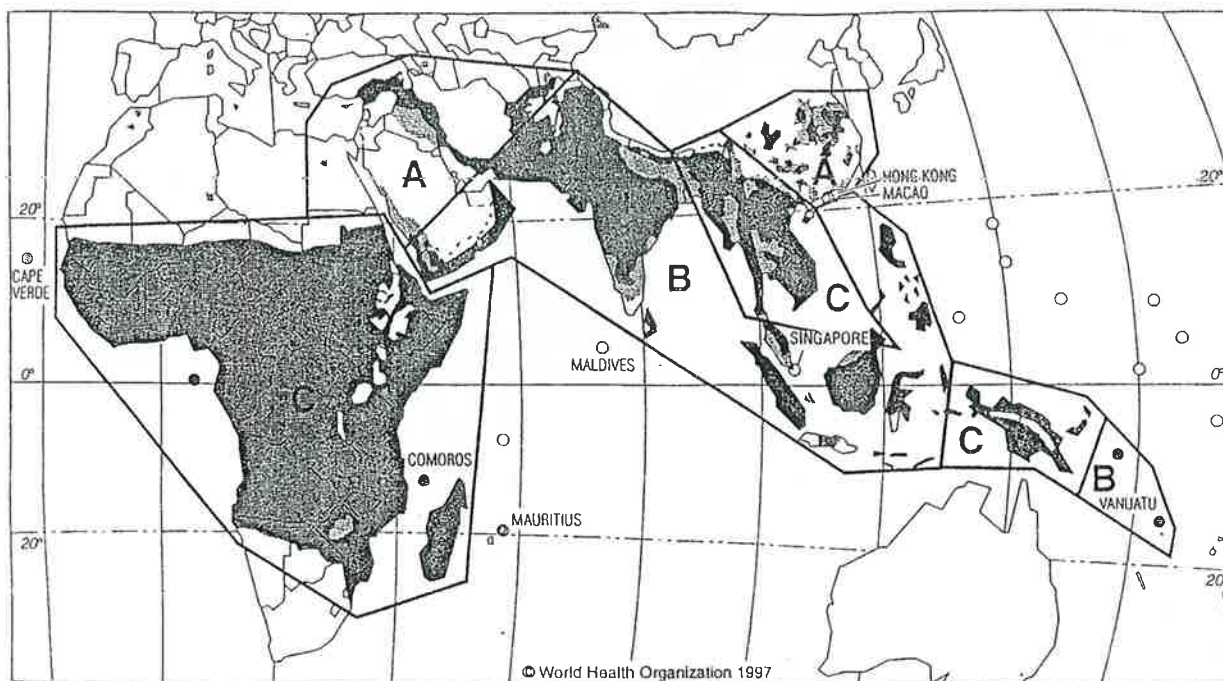
Para terminar, y a modo de resumen, el cuadro 4 relaciona los países según exigencia del certificado de vacunación contra la fiebre amarilla, y respecto al paludismo los que tienen riesgo de desarrollar la enfermedad y dónde se recomienda la toma de medicación preventiva, en ciertas condiciones. Para mayor información, y actualizada, se puede consultar en los Centros Asistenciales de Sanidad Marítima del ISM o en los Centros de Sanidad Exterior. ■

Antonio Sáez Tolmo
Centro Radio-Médico Español

Mapa 4

RECOMENDACIONES SOBRE QUIMIOPROFILAXIS DEL PALUDISMO POR ÁREAS (1998)

Zona	Características (para mayor información, vease listado de países)
A	Riesgo generalmente bajo y estacional. En muchas zonas no existe riesgo (por ejemplo, zonas urbanas).
B	Riesgo bajo en la mayor parte de las zonas.
C	En África hay riesgo alto en la mayor parte de las regiones, salvo en algunas zonas muy altas. Riesgo bajo en la mayoría de las regiones de Asia y América, pero alto en ciertas partes de la cuenca del Amazonas (zonas de colonización y explotación minera).



CUADRO 4

	Fiebre amarilla *	Paludismo (riesgo) **	Paludismo (quimioprofilaxis) ***		Fiebre amarilla *	Paludismo (riesgo) **	Paludismo (quimioprofilaxis) ***		Fiebre amarilla *	Paludismo (riesgo) **	Paludismo (quimioprofilaxis) ***
AFGANISTÁN	X	X	X	BOTSWANA		X	X	CROACIA			
ALBANIA	X			BRASIL	X	X	X	CUBA			
ALEMANIA				BRUNEI DARUSSALAM	X			DINAMARCA			
ANDORRA				BULGARIA				DJIBOUTI	X	X	X
ANGOLA	X	X	X	BURKINA FASSO	X	X	X	DOMINICA	X		
ANTIGUA Y BARBUDA	X			BURUNDI	X	X	X	ECUADOR	X	X	X
ANTILLAS HOLANDESAS	X			BUTÁN	X	X	X	EGIPTO	X	X	X
ARABIA SAUDÍ	X	X	X	CABO VERDE	X	X		EL SALVADOR	X	X	X
ARGELIA	X	X		CAIMÁN, ISLAS				EMIRATOS ÁRABES U.		X	X
ARGENTINA		X	X	CAMBOYA	X	X	X	ERITREA	X	X	X
ARMENIA		X	X	CAMERÚN	X	X	X	ESLOVAQUIA			
AUSTRALIA	X			CANADÁ				ESLOVENIA			
AUSTRIA				CHAD	X	X	X	ESPAÑA			
AZERBAIYÁN		X	X	CHILE				EEUU			
BAHAMAS	X			CHINA	X	X	X	ESTONIA			
BAHREIN				CHIPRE				ETIOPÍA	X	X	X
BANGLADESH	X	X	X	CHRISTMAS, ISLAS	X			FEDERACIÓN RUSA			
BARBADOS	X			COLOMBIA	X	X	X	FEROE, ISLAS			
BÉLGICA				COMORES		X	X	FUJI	X		
BELICE	X	X	X	CONGO	X	X	X	FILOPINAS	X	X	X
BENIN	X	X	X	COOK, ISLAS				FINLANDIA			

	Fiebre amarilla	Paludismo (riesgo)	Paludismo (quimioprofilaxis)		Fiebre amarilla	Paludismo (riesgo)	Paludismo (quimioprofilaxis)		Fiebre amarilla	Paludismo (riesgo)	Paludismo (quimioprofilaxis)
BERMUDAS				COREA DEL NORTE				FRANCIA			
BIELORRUSIA				COREA DEL SUR				GABÓN	X	X	X
BOLIVIA	X	X	X	COSTA DE MARFIL	X	X	X	GAMBIA	X	X	X
BOSNIA-HERZEGOVINA				COSTA RICA		X	X	GEORGIA			
GHANA	X	X	X	JORDANIA	X			MAURICIO	X	X	
GRANADA	X			KAZAKISTÁN	X			MAURITANIA	X	X	X
GRECIA	X			KENIA	X	X	X	MAYOTTE	X	X	
GROENLANDIA				KIRGUISTÁN				MÉJICO	X	X	X
GUADALUPE	X			KIRIBATI	X			MICRONESIA			
GUAM				KUWAIT				MOLDOVIA			
GUATEMALA	X	X	X	LAOS	X	X	X	MÓNACO			
GUAYANA FRANCESA	X	X	X	LESHOTO	X			MONGOLIA			
GUINEA	X	X	X	LETONIA				MONSERRAT			
GUINEA-BISSAU	X	X	X	LÍBANO	X			MOZAMBIQUE	X	X	X
GUINEA ECUATORIAL	X	X	X	LIBERIA	X	X	X	MYANMAR	X	X	X
GUYANA	X	X	X	LIECHTENSTEIN				NAMIBIA	X	X	X
HAITÍ	X	X	X	LITUANIA				NAURU	X		
HOLANDA				LUXEMBURGO				NEPAL	X	X	X
HONDURAS	X	X	X	MACAO				NICARAGUA	X	X	X
HUNGRÍA				MACEDONIA				NÍGER	X	X	X
INDIA	X	X	X	MADAGASCAR	X	X	X	NIGERIA	X	X	X
INDONESIA	X	X	X	MALASIA	X	X	X	NIVE	X		
IRAK	X	X	X	MALAWI	X	X	X	NORUEGA			
IRÁN	X	X	X	MALDIVAS	X			NUEVA CALEDONIA	X		
IRLANDA				MALI	X	X	X	NUEVA ZELANDA			
ISLANDIA				MALTA	X			OMÁN	X	X	X
I. DEL PACÍFICO (EEUU)				MALVINAS, ISLAS				PAKISTÁN	X	X	X
ISRAEL				MARIANAS DEL NORTE, I.				PALAU, ISLAS	X		
ITALIA				MARRUECOS		X		PANAMÁ	X	X	X
JAMAICA	X			MARSHALL, ISLAS				PAPÚA NUEVA GUINEA	X	X	X
JAPÓN				MARTINICA	X			PARAGUAY	X	X	X
PERÚ	X	X	X	S. VIC. Y GRANADINAS	X			TOKELAU			
PITCAIRN, ISLA	X			SANTA ELENA	X			TONGA	X		
POLINESIA FRANCESA	X			SANTA LUCÍA	X			TRINIDAD Y TOBAGO	X		
POLONIA				STO. TOMÉ Y PRÍNCIPE	X	X	X	TÚNEZ	X		
PORTUGAL	X			SENEGAL	X	X	X	TURKMENISTÁN	X		
PUERTO RICO				SEYCHELLES	X			TURKÍA		X	X
QATAR				SIERRA LEONA	X	X	X	TUVALU			
REINO UNIDO				SINGAPUR	X			UCRANIA			
R. CENTROAFRICANA	X	X	X	SIRIA	X	X	X	UGANDA	X	X	X
R. CHECA				SOMALIA	X	X	X	URUGUAY			
R.D. DEL CONGO	X	X	X	SRI LANKA	X	X	X	UZBEKISTÁN			
R. DOMINICANA		X	X	SUDÁFRICA	X	X	X	VANUATU		X	X
REUNIÓN	X			SUDÁN	X	X	X	VENEZUELA		X	X
RUANDA	X	X	X	SUECIA				VIETNAM	X	X	X
RUMANIA				SUIZA				V. AMERICANAS, I.			
SALOMÓN, ISLAS	X	X	X	SURINAM	X	X	X	V. BRITÁNICAS, I.			
SAMOA	X			SWAZILANDIA	X	X	X	YEMEN	X	X	X
SAMOA AMERICANA	X			TAILANDIA	X	X	X	YUGOSLAVIA			
S. CRISTÓBAL Y NIEVES	X			TANZANIA	X	X	X	ZAMBIA		X	X
SAN MARINO				TADYIKISTAN		X	X	ZIMBAWE	X	X	X
S. PEDRO Y MIGUELÓN				TOGO	X	X	X				

Fuente: Viajes Internacionales y Salud: vacunas exigidas y consejos sanitarios 1998. Ministerio de Sanidad y Consumo (traducido de la OMS).

* Países que exigen certificado de vacunación.

** Riesgo de contraer paludismo.

*** Quimioprofilaxis antipalúdica recomendada, en ciertas condiciones.



Se celebra en el Centro de Bamio

Curso de Planificación, Gestión y Evaluación de Programas de Formación Ocupacional

Durante el pasado mes de noviembre se ha iniciado en el Centro de Formación Ocupacional que el Instituto Social de la Marina tiene en la localidad portovedresa de Bamio el curso de postgrado de Planificación, Gestión y Evaluación de Programas de Formación Ocupacional, que, bajo la tutela de la Universidad de Santiago de Compostela y el Instituto de Ciencias de la Educación, durará hasta el próximo mes de mayo. El objetivo básico del curso es especializar en procesos de formación a las personas que vayan a responsabilizarse de la gestión y puesta en práctica de programas formativos, es decir, formar a los formadores.

EL curso se enmarca dentro de las actividades que el Instituto Social de la Marina viene desarrollando desde hace dos años en colaboración con la Universidad de Santiago de Compostela en virtud de un acuerdo firmado para llevar a cabo distintos proyectos de investigación y desarrollo que cubren varios campos que afectan al sector marítimo pesquero y que están encaminados todos ellos a mejorar las condiciones de vida y trabajo del mismo.

Uno de estos objetivos es tratar de paliar en lo posible el paro que afecta al sector, ya que la creación de empleo se ha convertido en una de las prioridades de las políticas gubernamentales, y dentro de ello la formación constituye, sin duda, uno de los compromisos más importantes en la lucha contra el desempleo.

Según los organizadores del curso, diversas líneas de actuación se han abierto en el ámbito de la formación con proyección en sectores especialmente necesarios de apoyo: jóvenes a la busca del primer empleo, trabajadores de sectores de baja productividad, parados de larga duración, formación permanente en los puestos de trabajo, formación dirigida a la mejora de

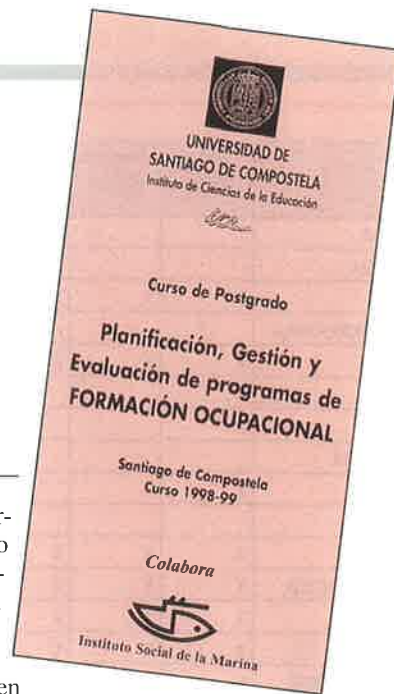
la cualificación y a la promoción, etc.

Por ello las acciones formativas se han convertido en el punto de mira social. Pero uno de los grandes problemas a los que han de enfrentarse los programas de formación para el empleo es la capacitación pedagógica y técnica de los propios formadores. Para contribuir a subsanar esta deficiencia es por lo que se ha pensado en la organización de este tipo de cursos que tratan de formar a las personas que en el futuro serán las responsables de formar a otros.

Contenidos del curso

El curso que se está impartiendo en el Centro de Bamio consta de varias materias formativas: formación para el empleo; formación profesional y ocupacional en la actualidad (situación en España y en el resto del mundo); el mercado de trabajo y su análisis sociológico, introducción al análisis del trabajo y diseño de programas, planificación y desarrollo de programas de formación ocupacional; metodología didáctica de la formación ocupacional, evaluación de la formación y sus técnicas; técnicas de orientación para el empleo; programas europeos relacionados con la formación y redacción de una memoria final que será un estudio teórico-práctico de un tema vinculado a la formación ocupacional.

Este curso de especialización consta de 22 créditos (220) horas y los participantes que lo superen pueden optar a realizar un Máster sobre Planificación,



Gestión y Evaluación de Programas de Formación Ocupacional. Asimismo, quienes lo superen recibirán el título de Especialistas en Formación Ocupacional por la Universidad de Santiago.

En el curso, que está dirigido por el profesor Antonio Rial, participan también titulares de otras Universidades, además de la de Santiago, como son las de Sevilla, A Coruña, Tarragona y Madrid. Su inauguración estuvo presidida por el Director General de la Consellería de Educación, José Luis Mira, el Director General de la Consellería de Familia, Jaime López Cossío, así como por los responsables de la Universidad de Santiago y del Instituto Social de la Marina. ■





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

La pesca desaparece.

Hay que dejar crecer

a los peces.

Si no tienen el tamaño

mínimo, no los compres,

no los pesques.



MINISTERIO DE AGRICULTURA PESCA Y ALIMENTACION
SECRETARIA GENERAL DE PESCA MARITIMA

FROM

COMUNIDAD EUROPEA

Instrumento Financiero
de Orientación de la Pesca



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.