

MAR

N.º 338 - ABRIL 1996

MAS SEGURIDAD PARA LOS FERRYYS



Marina Mercante

TOCO FONDO LA CAIDA DE LA FLOTA

Bruselas dio la razón a los armadores españoles

EL REINO UNIDO INDEMNIZARA A LAS EMPRESAS CONJUNTAS



MINEA FERRONET

es un poderoso eliminador de óxidos, que soluciona de forma cómoda y sencilla la limpieza de óxidos de todas las superficies. Con su uso se evita el tener que repintar continuamente las zonas dañadas por el óxido.

MINEA FERRONET

Is a powerful rust remover that solves in a simple and convenient way, the cleaning of rust on all surfaces. When using it avoids to repaint continually the zones damaged by the rust.

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



Tel. (972) 23 26 11 GIRONA (España)



HA sido un mes tranquilo desde la perspectiva de la política para el sector marítimo-pesquero. Ha sido un mes sin sobresaltos, a diferencia de lo que sucedía hace un año por estas mismas fechas y, además, con algunos datos positivos tanto para la pesca como para la Marina mercante y los propios astilleros, tanto públicos como privados.

En el caso de la Marina mercante, no se han lanzado las campanas al vuelo, pero desde la Administración se ha aprovechado la coyuntura para señalar, por primera vez en los últimos años, la existencia de un vuelco en el proceso de evolución de la flota. Hace unos meses ya señalábamos que todo parecía indicar que se había tocado fondo en el proceso de eliminación de unidades en el censo nacional. En este momento, no solamente se ha parado esa caída sino que se ha iniciado una cierta recuperación, al pasar el censo de 222 unidades en 1994 a 241 en 1995. Hay que decir que en ese aumento de la flota ha jugado un papel decisivo el aumento de unidades en el Segundo Registro en Canarias, donde a finales del pasado año había ya 43 unidades, frente a las 11 de 1994.

Hay una situación de cierto optimismo en medios de la administración de la Marina mercante, desde donde se señala su intención de seguir mejorando el Segundo Registro para hacer el mismo más atractivo a las empresas del sector, y una posición optimista pero más matizada entre los empresarios. En cualquier caso, parece se ha llegado al final de la caída.

Noticia positiva en las últimas semanas para el sector de la pesca fue, igualmente, la decisión del Tribunal de

90 DÍAS

TRANQUILIDAD

Justicia de la Unión Europea en Luxemburgo por el que se da la razón a los casi cien armadores españoles de empresas conjuntas que sufrieron entre abril de 1989 y julio de 1990 la agresión de las autoridades del Reino Unido con la aplicación de la Merchant Shipping Act, por la que tuvieron problemas para faenar en aquellas aguas durante un período de dieciocho meses. La Unión Europea ha vuelto a condenar la acción del Reino Unido, a la vez que obliga a una indemnización millonaria imposible de concretar, pero que podría superar los 6.000 millones de pesetas, los cuales podrían abonarse a finales de este año o a principios de 1997. Va a ser un buen apoyo para este colectivo, aunque sea tarde para compensar unos perjuicios a los que tuvieron que hacer frente en solitario en su día. No han

parado las noticias positivas en este mar de tranquilidad. Desde la Administración española y comunitaria se ha puesto en marcha la política de jubilaciones anticipadas para el sector de la pesca, aunque sea con carácter restrictivo solamente para las embarcaciones sujetas a procesos de desguace o para la exportación. Probablemente no sean más de mil los beneficiarios de las mismas, pero es un dato en positivo. Como positivo es también el recorte en el número de accidentes en el mar durante 1995 y, en otro orden de cosas, el hecho de que astilleros públicos y privados hayan seguido aumentando los contratos para nuevas construcciones.

En resumen, un mes tranquilo y positivo para el sector. ■

Vidal MATÉ



CORELSA EMPRESA LÍDER EN ESPAÑA EN TECNOLOGÍA ACUÍCOLA



CATAMARÁN SERIE RIAZOR 12
12 mts. / 100 CV.



CATAMARÁN SERIE RIAZOR 9
9,00 mts. / 72 CV.

La Compañía CORELSA, ha introducido en su extensa gama de productos la construcción de catamaranes de trabajo.

Embarcaciones INSUMERGIBLES ESPECIALMENTE INDICADAS PARA LA PESCA DE BAJURA Y ACTIVIDADES ACUÍCOLAS.

Están construidas en su totalidad con aluminio marino y diseñadas en forma de catamarán con dos cascos, lo que permite un alto grado de versatilidad y gran maniobrabilidad.

CORELSA, confía en un futuro serán altamente demandados para el transporte de mercancías, tráfico de viajeros por las rías y pesca de bajura, y tiene puestas todas sus expectativas en ellos debido al gran interés de países como Grecia, Argentina, Chile y Croacia.



CATAMARÁN SERIE RIAZOR 8
8,30 mts. / 45 CV.



C/Severo Ochoa núm. 25 Polígono La Grela - Bens
15008 La Coruña Tlf.: 981-27 10 01 Fax: 981-27 08 23

REDUCTORES E INVERSORES-REDUCTORES MARINOS



◆ Fabricados desde 1908.

◆ Certificación ISO-9001 (en 1993).

◆ Para hélices de PASO FIJO o VARIABLE (cualquier marca)

◆ 34 MODELOS con reducciones hasta 14:1

◆ Desde 75 hasta 2500 KW (3400 HP:) en TRABAJO DURO.

◆ Modelos decalados, en línea, en "U" Drive y gemelos (dos motores una sola hélice).

◆ Con tomas de fuerza múltiples (con y sin embragues), Dispositivos de marcha lenta, frenos de hélice, controles, y sensores de alarma integrados en las unidades.

◆ Homologados por las principales entidades clasificadoras..

◆ 57.000 Unidades vendidas en todo el mundo confirman que:

MASSON ES LA FIABILIDAD EN PROPULSION MARINA

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO:



CEN-TRA-MAR
Cormoranes, 24 - Nave I
Tf.: 692 06 45 - Fax: 692 06 46
28320 Pinto (Madrid)

OTRAS MARCAS REPRESENTADAS:



WALTER V-DRIVES

aquadrive
inverter system

HOBELT
WALF W. STRAUBERSON GMBH

WALTER KEEL COOLERS

ROCKFORD POWERTRAIN®

Deep Sea Seals Ltd
International Marine Sealing Systems

HURTH
MARINE GEAR

Halyard

Trellex Morse



6

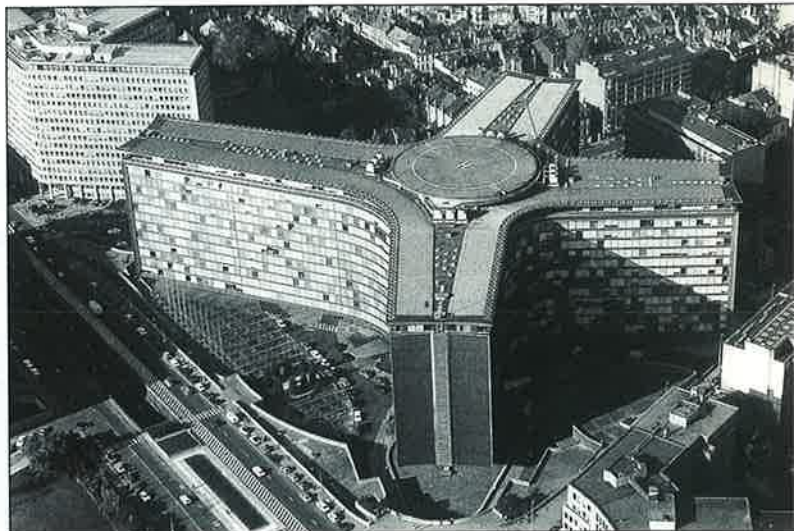
SE RECUPERA LA MARINA MERCANTE

La flota de la Marina mercante ha tocado fondo y por primera vez en quince años aumenta el número de unidades.

61

MEJORA EN LOS ASTILLEROS

Los astilleros, tanto públicos como privados, han seguido captando contratos en los mercados exteriores para nuevas construcciones.



12 INDEMNIZACIONES PARA LAS EMPRESAS CONJUNTAS

Casi un centenar de empresas conjuntas en el Reino Unido percibirán indemnizaciones millonarias de ese país tras la sentencia del Tribunal de Luxemburgo.

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

Director general: Jesús Muela.

Director: Vidal Maté.

Redacción: Raúl Gutiérrez, Inés Otero, Mery Varona y Concha Hernández Carazo.

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 Dalo, 20 - Tel. (965) 51 11 24. **Gijón:** Casa del Mar. Eduardo Castro, s/n. - Tel. (985) 32 51 03. **Guipúzcoa:** Casa del Mar. Pasaje de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. **Huelva:** Casa del Mar. Avda. Hispano-América, s/n. - Tel. (955) 25 75 65. **La Coruña:** Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal - Tel. (981) 28 70 00. **Las Palmas:** Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58. **Lugo:** Carril dos Loureiros, s/n. - Tels. (982) 22 34 50 ó 22 34 54. **Madrid:** Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60. **Málaga:** Puente del Carmen, s/n. - Tel. (952) 22 72 75. **Melilla:** Inspector Torralba, 9 - Tel. (952) 68 16 64. **Santa Cruz de Tenerife:** Avda. de Anaga - Tel. (922) 27 11 50. **Santander:** Casa del Mar. Avda. Soliteza, s/n. - Tel. (942) 21 46 00. **Sevilla:** Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. **Tarragona:** Casa del Mar. Fco. Bastos, s/n. - Tel. (977) 22 71 66. **Valencia:** Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16. **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 310 04 07 y 310 46 26. Télex 23746-22107. Fax (91) 319 91 34.

Publicidad: Vicente Barberá. Calle Don Ramón de la Cruz, 71, bajo D. 28001 MADRID. Teléfono (91) 309 24 71. Fax 309 11 40.

Imprenta: EGRAF. S. A. Polígono Industrial de Vallecas. Calle Luis I, 5-7. 28031 MADRID. Depósito legal: M. 16516/1963. NIPD: 205-96-002-3

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.

Es la primera vez que aumenta en quince años

CAMBIO DE RUMBO EN LA EVOLUCION DE LA FLOTA



«La Marina Mercante española ha tocado fondo y a partir de ahora vamos hacia el punto de equilibrio.» Con estas palabras explica el director general de la Marina Mercante el actual incremento que se ha registrado en la flota después de quince años de pérdidas de barcos y de tonelaje. Pedro A. Meneses, que atribuye este aumento al Segundo Registro Canario, se muestra optimista ante la recuperación del sector, pero es consciente de que nunca volverá a contar con los nueve millones de TRB que había en los años ochenta, aunque cree posible alcanzar unos 3,5 millones de TRB. Compara la Marina Mercante con la ley del péndulo: **«Hemos estado en un extremo y después en otro. Ahora hay que situarse en el punto de equilibrio».**

PEDRO A. Meneses opina que las épocas de bonanzas de la Marina Mercante se debió al excesivo proteccionismo de aquellos años, pero con la entrada de España en la CE y en el mercado internacional hubo que liberalizar los mercados, provocando un fuerte declive de la flota española. Entonces se crea el Segundo Registro y sus medidas fiscales y sociales, para ayudar a la flota a ser competitiva. A pesar de ello, Meneses confiesa insuficientes las medidas adoptadas hasta el momento y declara la necesidad de introducir mejoras para ser más competitivos en la UE.

A finales de marzo se aprobó un real decreto autorizando a los

buques de productos de interés estratégico en el área continental a inscribirse en el Registro Especial. Esta medida fomentará su utilización con tiempo suficiente a la entrada en vigor de la liberalización comunitaria de estos servicios y que las empresas navieras españolas puedan competir con el resto de las empresas comunitarias.

Por primera vez en quince años se ha registrado un ligero aumento de nueve unidades durante 1995 que se han inscrito en el Registro Especial de buques. De los 857 barcos que había en 1981 se ha pasado a 222 en 1994 (211 en el Primer Registro y 11 en el Segundo Registro), y el año pasado finalizó con 241 buques (198 en el Primer Registro y 43 en el Segundo Registro).



Frente a estos datos de la Dirección General de la Marina Mercante, Anave (Asociación de Navieros Españoles) se muestra muy cauta, ya que según su director, Fernando Casas, lo que se ha producido es un trasvase de buques del Primer Registro al Segundo registro canario. Casas asegura que lo único que se ha producido es una estabilidad en la flota.

Cuatro buques en cuatro meses

El año 1994 fue otro más a añadir a la larga lista de pérdida de flota. Durante ese año se perdieron 16 unidades y el 8,6 por 100 de sus TRB. Hasta mayo de 1995 fue reduciéndose el número de unidades. A 15 de

mayo se registraban 230 buques, 957.213 TRB y 1.452.339 TPM, mientras que en diciembre de 1994 la flota estaba integrada por 234 buques, 933.756 TRB y 1.426.978 TPM. Es decir, en cuatro meses se perdieron cuatro unidades, pese a que el tonelaje de registro bruto había aumentado en un 2.5 por 100, entre otras razones, por la importancia del tonelaje del obo «Móstoles» para suministrar agua potable a la isla de Mallorca.

Según datos de la Marina Mercante, es ahora cuando se registra por primera vez en quince años un aumento de nueve unidades, que se han inscrito en el Segundo Registro canario. El director general de la Marina Mercante, Pedro Anatael Meneses, ha señalado a la revista MAR que a pesar de que es optimista respecto a la evolución de la flota y del Segundo Registro, considera que las medidas adoptadas no son suficientes y que habrá que mejorarlo. En palabras de Anatael: «Intentaremos mejorar las condiciones del Registro canario con la intención de que sea competitivo como el que más de la Unión Europea».

Probablemente, en los próximos meses se detectará un incremento notable de los buques que se inscriban en el Registro canario, ya que acaba de aprobarse el Real Decreto 392/1996, de 1 de marzo, por el que se autoriza la inscripción en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de empresas y buques destinados al tráfico de cabotaje de mercancías de interés estratégico (agua, petróleo y derivados del petróleo). Este decreto es muy importante para afrontar la liberalización del transporte y la situación de competencia internacional.

Con la entrada de estos buques en el Segundo Registro se da una mayor oportunidad al mantenimiento de la flota ante la próxima liberalización de los tráficos estratégicos en el área continental a finales de 1996. Y le seguirá la liberalización de



PEDRO A. MENESES

«Intentaremos seguir mejorando el Registro Especial de Buques»

—Hasta el año pasado, la caída de la flota era un hecho preocupante para nuestra Marina Mercante. ¿A qué atribuye este ligero incremento de la flota registrado en los últimos meses?

—Indiscutiblemente, a la creación del Segundo Registro. El mercado marítimo español estaba excesivamente protegido, tanto los tráficos internos (cabotaje) como los externos, lo que significó un despegue importantísimo de la flota española. A raíz de acuerdos internacionales y de la incorporación de España a la Unión Europea se ha tenido que ir liberalizando de acuerdo con la legislación internacional y con la normativa comunitaria, lo que ha significado una merma de la flota española año tras año.

Ya en mil 1982, cuando el

Gobierno socialista subió al poder, se planteó la posibilidad de crear el Segundo Registro, pero la situación social no era la adecuada, pues se interpretaba el Segundo Registro como una bandera de conveniencia. Tras un proceso de maduración se ha reflexionado y aceptado. De hecho, en Europa hay siete registros especiales que no tienen nada que ver con banderas de conveniencia.

—¿Considera suficientes las mejoras fiscales y sociales del Segundo Registro?

—El Segundo Registro canario ha nacido muy despacio y todavía va muy lento; de momento, la principal consecuencia ha sido que nuestra flota ha parado su caída y en 1995 se ha producido un pequeño aumento de nueve buques. ▶

► **«*Pretendemos buscar un organismo que aglutine la dispersión que hay en el sector marítimo-pesquero para dar el mejor servicio público al coste más bajo*», dice Pedro Anatael Meneses, director general de la Marina Mercante.**

► De todas formas, consideramos insuficientes las medidas adoptadas hasta ahora; tendremos que mejorar las condiciones del Segundo Registro, y prueba de ello es que en los Presupuestos de 1996, si se llegan a haber discutido y aprobado, teníamos preparadas mejoras sustanciales. En cualquier caso, estemos donde estemos intentaremos mejorar las condiciones del Registro canario, con la intención de que sea tan competitivo como el que más de la Unión Europea. Esto no significa que vayamos a recuperar los nueve millones de toneladas de registro bruto que tuvimos en torno a los años ochenta, pero sí que podríamos alcanzar una flota de unos 3,5 millones de toneladas de registro bruto.

—¿Qué se necesita para mejorar el Registro Especial?

—Esta medida necesita el sustento de tres patas como mínimo. Una sería la Administración, otra serían las centrales sindicales y, por último, los armadores. Esto significa buscar la competitividad y esa convergencia.

—¿Terminará consolidándose el Segundo Registro?

—De hecho ya está casi consolidado. Tenemos ya más de cuarenta buques inscritos. A mediados de marzo (día 15) se ha publicado en el «Boletín Oficial del Estado» la apertura del Registro canario a los buques estratégicos (agua, petróleo o productos derivados del petróleo) para aminorar los

efectos negativos que puedan producirse a finales de año con la liberalización de estos tráficos en el área continental. Aunque las medidas tomadas son insuficientes, estamos en el buen camino para alcanzar la flota que España se merece.

—Respecto al ligero aumento de la flota durante 1995, ¿cree que generará nuevos puestos de trabajo?

—Uno de los objetivos de recuperar la flota es para aumentar el empleo en el sector; pretendemos que esos puestos de trabajo sean para españoles, en cualquier caso comunitarios. Esto requiere un esfuerzo como, por ejemplo, que la tripulación tenga un grado de cualificación importante para poder competir.

—¿Qué relación hay entre el aumento de la flota, la recuperación de los astilleros españoles y la aplicación del PEC?

—Todo ello está íntimamente relacionado. Las noticias que últimamente se están recibiendo del sector naval son altamente positivas. Además, hay que modernizar la flota, que está francamente envejecida.

—¿Podría decirse que es el comienzo de una nueva etapa para la Marina Mercante?

—Yo diría que hemos tocado fondo, y que a partir de ahora significa que vamos hacia el punto justo. Creo que ésta es la ley del péndulo. Hemos estado en un extremo y después en el otro, y ahora tenemos que ir al punto de equilibrio. ►

los tráficos con las islas en 1999. «Con las dos primeras aperturas, en 1993 y en 1994, se produjeron fuertes descensos en la flota. Esperamos que con esta medida se palie la previsión negativa de la próxima liberalización», dice Fernando Casas, director de Anave.

Esto podría frenar la salida de la flota española a otros registros especiales, situación muy común en España. Desde 1993, cuando comenzó la primera fase

de la liberalización comunitaria, las empresas navieras comenzaron a abanderar sus buques en registros que permiten alcanzar unos niveles de competitividad más elevados mediante la reducción de cargas fiscales y de Seguridad Social. A 1 de enero de 1995, el tonelaje controlado por empresas españolas bajo otros pabellones suponía el 60,7 por 100 del total de la flota, con una media de 15.042 TRB y 27.282 TPM,



FASES DE LA LIBERLIZ

Dentro de la política comunitaria de liberalización de los transportes para facilitar y fomentar la libre competencia entre las empresas, la CE aprobó el Reglamento (CEE) 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo), y en cuya virtud se establece, con algunos límites y períodos transitorios, la libre prestación de servicios de transporte marítimo de cabotaje.

Con la Ley 27/92, de 24 noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en la que se establecen los mecanismos que permitan a las navieras españolas afrontar la liberalización del transporte y la situación de competencia internacional, se creó el Registro Especial de buques y empresas navieras situado en Canarias.

En el apartado 5, número 2, de la disposición adicional decimoquinta, se faculta al Gobierno, mediante Real Decreto, a permitir la inscripción en el Régimen Especial de buques que se destinen a navegación de cabotaje, con la modulación del régimen aplicable que se determine.

El Real Decreto 897/1993, de 11 de junio, permitió el acceso al Registro Especial a las empresas y buques que realicen navegaciones de cabotaje peninsular y mercancías, con excepción del petróleo, productos derivados del petróleo y agua potable, posibilitándose que a partir del 1 de julio de 1993 todos los buques inscritos en el Segundo Registro pudieran realizar



ACION COMUNITARIA

navegación exterior, extranacional, de cabotaje peninsular o de cabotaje peninsular combinado con algunas de las navegaciones anteriores.

Dicha norma también establece que a partir del 1 de enero de 1994 se podrán inscribir en el Registro Especial buques y empresas que realicen servicios de crucero.

Con objeto de que las navieras españolas puedan afrontar la liberalización del transporte y la situación de competencia internacional, las autoridades ven oportuno autorizar la inscripción en el Segundo Registro a los buques que realicen navegación de cabotaje para el transporte de petróleo y productos derivados del petróleo y agua potable.

Con ello se pretende fomentar la utilización del Segundo Registro con suficiente antelación a las fechas de entrada en vigor de la liberalización comunitaria de estos servicios, a fin de que las navieras españolas puedan contar con la posibilidad de participar en la oferta de estos servicios en condiciones de libre competencia con el resto de las navieras comunitarias.

El Real Decreto, publicado en el «BOE» el 15 de marzo, dispone que podrán inscribirse aquellos buques y navieras que realicen navegación de cabotaje para productos de interés estratégico. ■

I. O.

► —Mucha gente habla de la necesidad de una Administración única y de una Secretaría General que unificase todo el sector. ¿Qué opina?

—La Ley de Puertos y de la Marina Mercante abre puertas para crear la administración única. Esto significa la renuncia de las competencias de otras administraciones, aunque coordinados. Estamos hablando de una administración marítima no sólo para buques mercantes, sino también para la marina de pesca y la marina de recreo, así lo recoge la ley. Con la dispersión que hay en este terreno, pretendemos buscar un organismo que aglutine esta dispersión con un fin claro: dar el mejor servicio público al coste más bajo, lo que significa meditar mucho sobre el tema y buscar un proyecto que nos lleve en esa dirección.

—¿Cuál cree que es el mayor logro de estos últimos años en Marina Mercante?

—Sin lugar a dudas, la creación de las Capitanías Marítimas. Durante la dictadura ha estado en manos militares y hay que agradecer este trasvase de la administración militar a la marítima civil con una colaboración absoluta. Este ha sido el cambio histórico más importante para la administración marítima en los últimos sesenta años.

—¿Qué aspectos destacaría como los más positivos de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante?

—Muchísimas cosas. La creación de los Entes Públicos. Por ejemplo en 1992 el sistema portuario español cobraba de los Presupuestos Generales del Estado en torno a ocho mil millones de pesetas, en 1995 las tarifas han bajado en torno a un 40 por 100 con respecto a 1992. No sólo han bajado las tarifas, sino que no recibe ni una peseta de los Presupuestos Generales del Estado. Se autofinancia. Esto lo ha permitido esa Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

También se creó la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, situándonos, como ejemplo, en la Unión Europea. En la última presidencia española, el segundo semestre de 1995, hubo un reconocimiento expreso de la UE hacia España como modelo a seguir en salvamento marítimo.

—Respecto al nivel de seguridad marítima, ¿en qué lugar estaría España?

—A nivel europeo estamos en primer lugar. Y a nivel mundial estamos en una situación de privilegio, y podríamos situarnos en los primeros puestos.

—¿Qué futuro tendrá la seguridad marítima en España?

—Vamos a más. Hay que cerrar el Plan de Salvamento Marítimo en 1997 y esperamos crear uno nuevo hasta el 2002. Pretendemos que los 8.000 kilómetros de costa que tiene el territorio español queden absolutamente cubiertos. ►

► «La UE ha reconocido a nuestro país como ejemplo de seguridad marítima y podemos situarnos en el primer puesto comunitario en lo que a seguridad se refiere», afirma Pedro A. Meneses.

► —Durante la última presidencia de España de la Unión Europea se ha querido dar un gran impulso al transporte marítimo de corta distancia. ¿Cuál es la razón?

—Sobre esta cuestión existen muchos estudios realizados por la Unión Europea y por la Administración española, y todos coinciden en que el transporte marítimo de corta distancia es el más barato, el que menos contamina y el que menos infraestructuras necesita. El coste del transporte marítimo es mucho más barato, contamina doce veces menos que el de carretera. Además, Europa y España tienen un entramado portuario importantísimo; la Unión Europea puede tener unos 400 puertos perfectamente equipados y preparados para recibir este tipo de transporte.

Durante la última presidencia de España de la UE presentamos un estudio reflejando estos datos y recibimos apoyo en la necesidad de aminorar los puntos débiles y mejorar los fuertes para aumentar el transporte marítimo de corta distancia. Esto significará el cabotaje interno comunitario.

—¿Qué inconveniente presenta?

—En los transportes muchas veces prima el tiempo más que el precio. Pero, en mi opinión, en el tráfico de mercancías lo más importante es la fiabilidad y el coste.

—¿Qué pasará con la Marina Mercante española después de la liberalización comunitaria?

—Durante 1995 hemos estado en negociaciones con Anave y sindicatos para despejar las incógnitas de qué va a ocurrir una vez que se liberalice todo el cabotaje en 1999.

Desde la Administración estamos adoptando medidas para tener una flota preparada y entrar en competencia con cualquier país de la UE o fuera de ella. Pero estas medidas no son suficientes y se requieren esfuerzos por parte de los armadores para que renueven sus flotas, y en los aspectos sindicales, flexibilizar el aspecto laboral sin hablar en ningún caso de condiciones tercermundistas, pero sí una flexibilización para generar empleo.

—En cuanto al registro Euros, ¿cree que funcionará algún día?

—En todos los países europeos hay una serie de Registros Especiales, y consideramos conveniente que los registros creados en la Unión Europea tengan unas reglas de juego comunes. Esto significa defender los intereses comunitarios ante terceros países, y si al final de ese camino llegamos a Euros, sería magnífico.

—Nuestro país ya está integrado en la Política Pesquera Común. ¿Podemos hablar de una Política Marítima Común?

—Ya participamos de ella en muchos aspectos, pero existen algunos puntos de difícil solución, como, por ejemplo, el Registro Euros. ■

Inés OTERO



URGENTE A

Para la Asociación de Navieros españoles este aumento de flota detectado por Marina Mercante no es muy significativo, ya que se trata de un incremento nominal. «Lo que se ha producido es un traspaso de buques del Primer Registro al Segundo Registro canaria», dice Fernando Casas, director de Anave. Los datos de Anave indican que la flota sólo aumentó una unidad, pero las toneladas de peso muerto (TPM), que es lo que da una idea del crecimiento, no han aumentado. Lo que sí se ha producido es un incremento en el tonelaje de Registro Bruto (TRB) porque se ha pasado de medir la flota en TRB a hacerlo en GT, por lo que en algunos tipos de buques, como ferries, ro-ro y de cargas rodadas, han tenido un fuerte incremento del tonelaje de arqueo.

Mientras para la Marina Mercante el Segundo Registro canario es la razón de este aumento de flota, para los armadores la flota española tan sólo se ha estabilizado. «Las perspectivas son de consolidación de la flota», dicen desde Anave. Las razones que los armadores dan para esta estabilización son que la flota permanece en el Registro español porque parte de sus tráficos no están liberalizados, y, en segundo lugar, porque la situación del mercado durante 1995 ha sido razonablemente satisfactoria respecto al crecimiento de los tráficos en general excepto el petróleo, caso este último que no afecta a España pues no hay registrados grandes petroleros.

Respecto al Registro Especial, el director de Anave afirma que podría ser un elemento de expansión, pero no se ha probado que lo sea.

Estas perspectivas optimistas, ya sea el aumento o la estabilización de la flota, están amenazadas con la inminente



PRIMER REGISTRO		
	Año 1994	Año 1995
Buques especiales	100	103
Buques transporte	211	198
Buques puerto-rada-bahía	790	779
Subtotal	1.101	1.080
SEGUNDO REGISTRO (CANARIO)		
Buques especiales	1	8
Buques transporte	11	33
Buques puerto-rada-bahía	0	1
Subtotal	12	42
TOTAL	1.113	1.122
DIFERENCIA ENTRE EL AÑO 1994 Y 1995 = más 9		

muy superior a la de los registrados en pabellón español.

Otro de los lastres de la Marina Mercante es el envejecimiento progresivo de la flota. El director general de la Marina Mercante, Pedro Anatael Menezes, aseguró a esta revista que la Administración está adoptando mejoras para conseguir una flota preparada, lista para competir con cualquier país de la Unión Europea o fuera de ella. Aunque señaló que también se requieren esfuerzos por parte de los armadores para renovar sus flotas, utilizando para ello los beneficios que obtienen del Segundo Registro.

También se refirió al importante papel de los sindicatos para flexibilizar el aspecto laboral sin necesidad de hablar en ningún momento de condiciones tercermundistas, pero sí una flexibilización para generar más empleo y llegar a esa competitividad en 1999, última fase de la liberalización comunitaria del cabotaje. ■

Inés OTERO

LIBERALIZACIÓN ENTRE ANAVE Y SINDICATOS

liberalización de los tráficos de productos de interés estratégico en su área continental a finales de 1996. «Las dos primeras fases, una el 1 de enero de 1993 y la segunda en 1994, causaron un importante descenso en la flota», señala el director de Anave.

Casas cree que la reciente apertura del Segundo Registro canario a los tráficos de interés estratégico en su área continental dará una mayor oportunidad para el mantenimiento de la Marina Mercante a finales de 1996. «Con esta medida se frenará la previsión negativa que se espera que se produzca con la próxima fase de la liberalización y la tendencia a irse a otros pabellones será menor.» El coste es superior al de otros registros pero el diferencial disminuye, y al tener un margen de incompetencia más pequeño optarían por permanecer en el Segundo Registro.

Por otra parte, Fernando Casas se muestra preocupado ante los costes salariales, ya que considera que no son suficientes para sustituir a otros Registros Especiales, como el de Madeira, motivo que provoca también la inscripción de buques españoles en estos registros.

Las condiciones y los términos de empleo es una cuestión pendiente de negociación con los sindicatos. Los armadores españoles subrayan que la oposición sindical que existe en España no la hay en otros Registros Especiales.

UGT Mar

Por su parte, el sector del Mar de UGT coincide con los armadores en que de haberse producido algún incremento de la

flota es por el traspaso de barcos del Primer Registro al Segundo Registro, pero verdaderas entradas de barcos importantes no se han producido.

Manuel Pardavila, del sector del Mar de UGT, hizo notar su preocupación ante el declive de nuestra flota y señala como hecho más grave el gran envejecimiento de nuestra Marina Mercante. «En 1994, el 91 por 100 de nuestros barcos tenían más de veinte años.»

La medida que se acaba de aprobar para autorizar la inscripción de buques de productos de interés estratégico en su área continental es vista por el sindicato UGT con cierto recelo. «Durante el año pasado hemos mantenido reuniones con la Administración y los armadores en la mesa de cabotaje y solicitamos que todos los beneficios fiscales y sociales del Segundo Registro se abrieran también al Primer Registro.»

Actualmente el asunto más espinoso entre armadores y sindicatos son los costes salariales y la contratación. Pardavila, de UGT Mar, dice que sólo aceptan la contratación de nacionales o en su defecto de comunitarios. «El Segundo Registro tiene que ser un motor del empleo español o comunitario.»

Hace algunos meses UGT Mar presentó a Anave un documento, pendiente de contestación, en el que se comprometían a negociar un acuerdo marco siempre que se aprobasen los puntos exigidos por el sindicato, como, por ejemplo, un plan de renovación de la flota, reciclaje de excedentes, prejubilaciones, etc. ■

I. O.

Los pagos podrían hacerse para finales de año



BRUSELAS OBLIGA AL REINO UNIDO A INDEMNIZAR A LAS EMPRESAS CONJUNTAS

Para antes de fin de año y, como muy tarde para enero de 1997, los armadores españoles de las empresas conjuntas que faenan bajo pabellón de ese país percibirán unas indemnizaciones millonarias de acuerdo con la sentencia dictada por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea en Luxemburgo, consecuencia de la parada forzosa que



tuvieron que realizar estos barcos entre abril de 1989 y julio de 1990. En total, unos dieciocho meses de amarre forzoso con total inactividad de la flota, período en el que además de pagar salarios se dejaron de ingresar importantes partidas por la imposibilidad de hacerse a la mar. Extraoficialmente se ha hablado de unos 6.000 a 8.000 millones de pesetas. Para Margarita Maiza, directora de la Asociación Nacional de Armadores de Sociedades Conjuntas e Internacionales, no se puede hablar de una cifra global todavía, aunque hay estudios sobre las pérdidas ocasionadas en cada barco, en cuanto no estuvieron todos amarrados el mismo tiempo. En cualquier caso, se habla de una cifra muy importante que se podría incrementar, incluso, si se logra demostrar que las autoridades del Reino Unido aprobaron esta ley de mala fe para perjudicar solamente a una determinada flota. En ese caso se podría aplicar una sanción como «daños ejemplarizantes», lo que podría suponer hasta duplicar las indemnizaciones. De ser así, no hay límites en la condena y todo depende de la decisión de los jueces.



SEGUN manifestaciones de Margarita Maiza, en cuya organización se halla integrada una gran parte de la flota afectada, los barcos incluidos en las indemnizaciones son 94 y los mismos pertenecen a 84 empresas, la mayor parte de las cuales corresponden a puertos de Galicia, aunque también hay otros de puertos vascos y especialmente de Ondárroa. Se calcula que el 60 por 100 de los barcos son gallegos.

Para el cálculo de las indemnizaciones la sentencia contempla la aplicación de varios baremos. El primero se refiere a los días de parada. Cada barco tiene una situación diferente. Aunque la ley entró en vigor el 1 de abril de 1989 y la sentencia del Tribunal de Justicia, con carácter provisional, se produjo en julio de 1990, no todos los barcos amarraron los dieciocho meses. Hubo algunos que se hicieron rápidamente a la mar cumpliendo los requisitos de nacionalidad y residencia a que obligaba la Merchant Shipping Act. Otros estuvieron más tiempo en paro y hubo también algunos que tuvieron que malvender el barco.

A raíz de esta sentencia, los abogados de las empresas conjuntas en el Reino Unido que han llevado todo el proceso, según fuentes de los armadores, van a tener la oportunidad de acceder a toda la información en base a la cual las autoridades del Reino Unido decidieron sacar adelante esta disposición. Se espera que existan datos según los cuales las autoridades británicas aprobaron esta ley solamente para perjudicar los intereses de una determinada flota como la que se había constituido en torno a las empresas conjuntas. En ese caso, si se llegase a demostrar tal intencionalidad, se considera que el Reino Unido podría ser condenado, además, a pagar una nueva indemnización como «daños ejemplarizantes». Si eso fuera así, se incrementaría el

Extra-
oficialmente se
ha hablado entre
6.000 y 8.000
millones de
pesetas. No se
conoce la cifra
exacta y cada
barco recibirá
una cantidad en
base a los días de
parada forzosa.

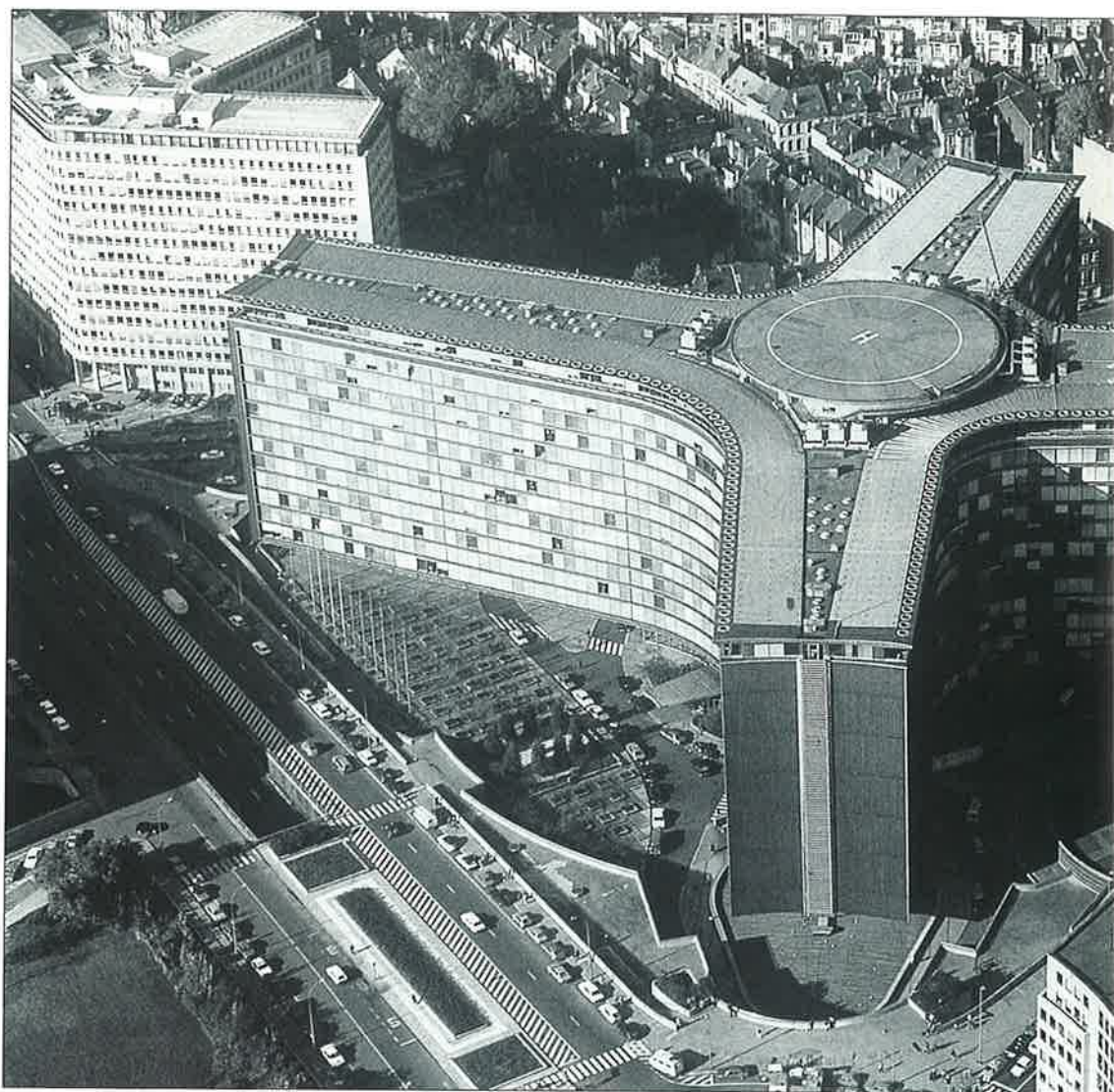
importe de las indemnizaciones como mínimo al doble, aunque no hay un límite a la hora de fijar esas sanciones.

La sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea en Luxemburgo pone fin a un largo período de batallas jurídicas llevadas a cabo por los armadores españoles frente a un intento de clara discriminación del Reino Unido contra unos ciudadanos comunitarios. Se trata de una historia, una salida, a la que se vieron obligados los armadores españoles para seguir con la actividad de sus flotas dentro de la más estricta legalidad, frente a la que las autoridades del Reino Unido respondieron atropellando el derecho comunitario y las normas vigentes para todos los países miembros.

La historia de las empresas conjuntas con el Reino Unido tiene su origen en los problemas de la flota española en los últimos años de la década de los años sesenta e inicio de los años ochenta. Una serie de armadores con dificultades para tener caladeros comenzaron legalmente una política de exportación de unidades al Reino Unido. En total se exportaron 53 unidades. Junto a esta política de exportaciones, los armadores españoles comenzaron también a partir de los años ochenta una política de compras de barcos ingleses hasta un total de 42 unidades. De acuerdo con las disposiciones en vigor en el Reino Unido en aquellas fechas, los armadores procedieron a la constitución de empresas conjuntas con un empleo directo de 1.500 personas y otras 6.000 personas en tierra.

Era cierto que aunque eran empresas conjuntas con todos los papeles en regla, las tripulaciones eran todas españolas, la mayor parte de los aprovisionamientos se hacían también desde España y en realidad todos los desembarcos se hacían para el mercado español.

Esta fue una situación que provocó el malestar de los armadores del Reino Unido,



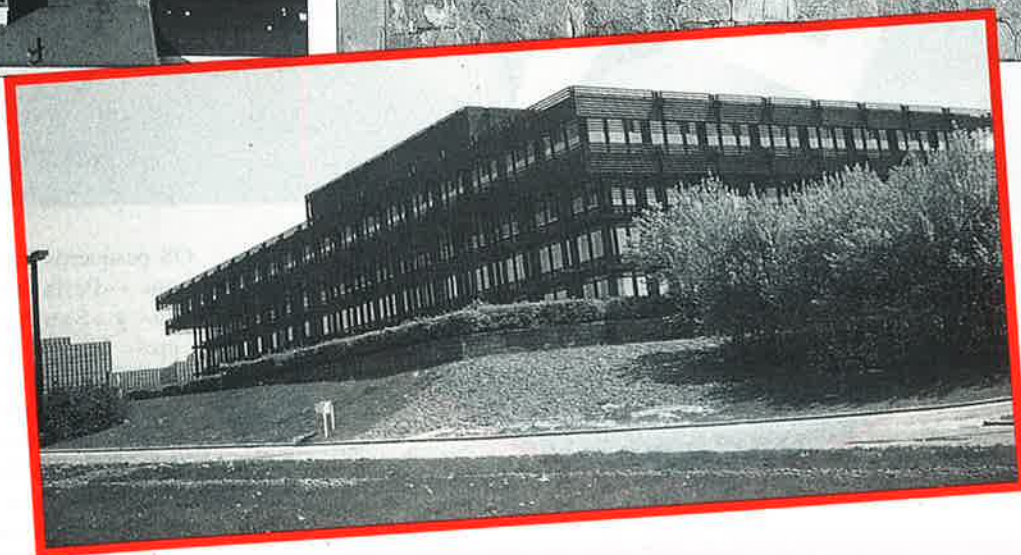
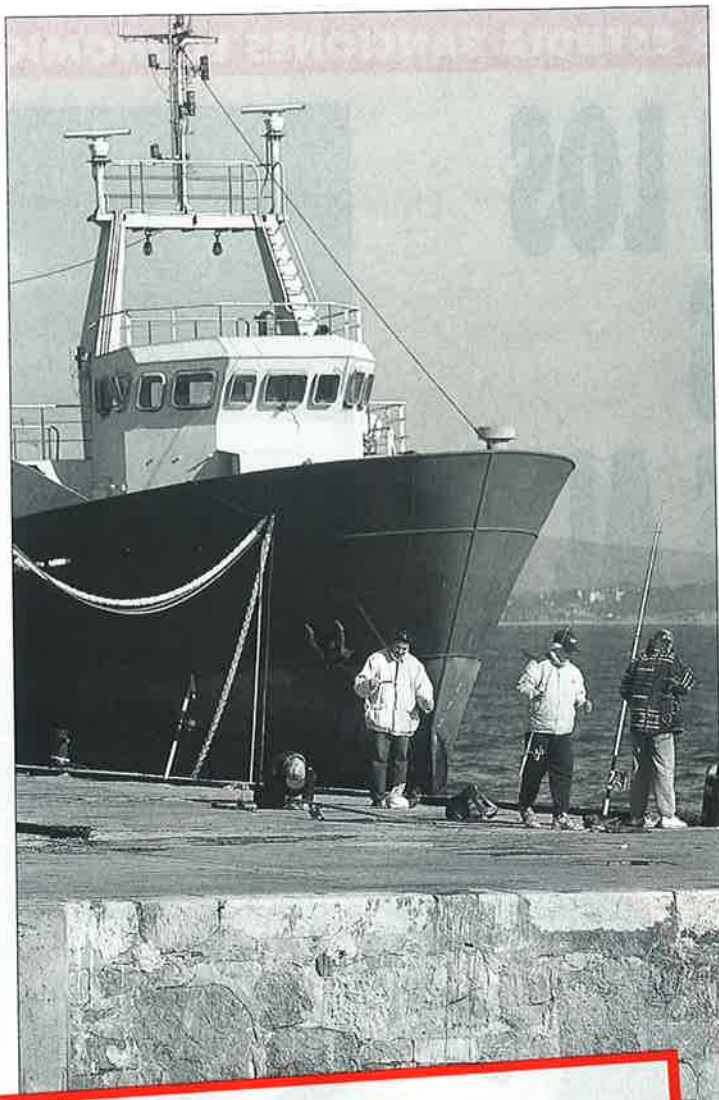
Los armadores no renuncian a intentar demostrar que el Reino Unido aprobó la Merchant Shipping Act de mala fe, lo que daría lugar a doblar las indemnizaciones.

aunque eran los mismos que unos años antes habían abandonado la actividad de la pesca por no rentable o habían vendido a buen precio sus barcos a los armadores españoles. Sin embargo, había algo que había cambiado tanto en España como en el Reino Unido. España se había integrado en la Unión Europea en 1986. Con este ingreso se había abierto también un mercado más para la venta de productos de la pesca en un país como España, con una alta demanda a buenos precios. Esta fue realmente la cuestión que preocupó a los armadores del Reino Unido. Que empresas «españolas» pescaran sus cuotas legalmente en el marco comunitario.

Respondiendo a este malestar, en 1988 se inició en el Reino Unido una ofensiva contra el

funcionamiento de las empresas conjuntas. Las autoridades británicas aprobaron la llamada Merchant Shipping Act en 1988, cuya entrada se hizo progresivamente. En el sector de la pesca su aplicación no se produjo hasta el 1 de abril de 1989. Esa fecha fue clave para la flota de las empresas conjuntas. En base a esa nueva disposición se establecían una serie de duros requisitos para poder seguir faenando en aguas comunitarias bajo ese pabellón. Eran una serie de exigencias solamente pensadas para eliminar la flota de manos españolas.

Para poder seguir faenando se exigía que los barcos estuvieran registrados de acuerdo con las nuevas exigencias. Se requería, entre otras cosas, la necesidad de justificar que el 75 por 100 de la sociedad era propiedad



de personas físicas o jurídicas inglesas y que además había residencia en las islas.

La medida supuso una primera declaración de guerra. La totalidad de la flota de empresas conjuntas no reunía esos requisitos. En consecuencia, toda la flota tuvo que iniciar el amarre. Los armadores estaban seguros

de sus derechos, pero sabían también que se iba a tratar de una batalla legal larga y que serían necesarios muchos esfuerzos para poder aguantar. En una primera fase solamente pudieron cumplir esas condiciones 15 barcos, que volvieron a pescar, mientras el resto hubo de permanecer en puerto. Las autoridades

inglesas confiaban, igualmente, en una batalla de desgaste, lo que en algunos casos dio lugar a los resultados esperados. Varios armadores pusieron a la venta sus embarcaciones a precios de saldo. Pero la casi totalidad aguantó el acoso de las autoridades inglesas y puso en marcha el proceso judicial.

Frente al contenido de la ley, el 10 de marzo de 1989 la Corte de Primera Instancia de Londres ya emitió un dictamen en contra de la misma. En primer lugar, señalaba la necesidad de que el Tribunal de Luxemburgo emitiera una decisión judicial sobre la Merchant Shipping Act. En segundo término, la misma Corte decidía suspender las condiciones de nacionalidad a las que hacía referencia la ley, aunque se apuntaba la obligación de los barcos de cumplir una serie de requisitos en materia de inspecciones, entradas a puerto, etc.

Fue una primera sentencia positiva para los armadores españoles. Sin embargo, solamente unas fechas más tarde el secretario de Estado de Transportes apeló contra la orden de la Corte Divisional. El Tribunal de Apelación atendió los argumentos de la Administración del Reino Unido para señalar que una Corte de Primera Instancia no podía suspender la aplicación de un Acta del Parlamento. En la misma línea del Tribunal de Apelación se manifestaba también la propia Cámara de los Lores, insistiendo que una ley nacional no se podía suspender tal como había dictado la Corte de Primera Instancia. Pero las cosas no estaban tampoco claras para esta Cámara, razón por la cual consideraron oportuno recabar una posición de la Corte Suprema de la actual Unión Europea.

En julio de 1990, dieciocho meses después de la entrada en vigor de la Merchant Shipping Act, el Tribunal de Justicia de Luxemburgo venía a señalar el dominio de la normativa comunitaria sobre la nacionalidad y que si una disposición de un Estado va contra la comunitaria, debe anularse dicha norma. Un año más tarde, en julio de 1991, se produjo la sentencia definitiva. Al cabo de cinco años desde aquella fecha se abrió por fin la fase final de este contencioso para el pago de las indemnizaciones. ■

Vidal MATÉ

VUELVEN LOS REDEROS ILEGALES AL MEDITERRANEO

La pesca del pez espada en el Mediterráneo vuelve a poner de actualidad el problema del uso de redes ilegales de deriva por parte de pesqueros italianos. El pasado 8 de marzo fueron avistados por pescadores españoles dos barcos italianos calando redes de longitud superior a los 2,5 kilómetros en las inmediaciones de Baleares. Mientras la Unión Europea sigue haciendo oídos sordos a las denuncias, Estados Unidos ha decidido actuar y en el momento de redactar esta información estudia las sanciones económicas que va a aplicar a Italia por consentir esta actividad. Una sanción que dejará aún más en evidencia la actitud permisiva de las autoridades comunitarias.



**Científicos, ecologistas y
pescadores insisten en que
el actual reglamento
comunitario favorece
el fraude y la pesca ilegal.**

DOS pesqueros italianos —«Perla Iónica» y «San Marco»— fueron sorprendidos por pescadores españoles a unas veinte millas al suroeste de Ibiza el pasado 8 de marzo. Según estas mismas fuentes, uno de los barcos tenía caladas más de dos millas de red, quedando a bordo todavía una buena cantidad de la misma.

La historia, año tras año, se repite como un calco. En esta ocasión el «San Marco» y el «Perla Iónica» —apresado por patrulleras españolas el 14 de abril de 1994 cerca de Cabrera y sancionado con cinco millones de pesetas de multa— procedían a calar redes de deriva muy



sanciones económicas que van a aplicar a Italia.

Decisión en firme

Estados Unidos aprobó en 1992 la «Ley sobre el uso de redes de deriva para pescar en alta mar», en concordancia con las medidas internacionales adoptadas en este sentido (Resolución de las Naciones Unidas que pone en práctica una moratoria sobre redes de deriva en alta mar). La legislación estadounidense permite la adopción de medidas contra los países que consientan en la utilización de estas redes de deriva. Ya en 1994 –ver MAR número 319, julio-agosto de 1994– EE.UU. estudió medidas contra Italia que al final no llegaron a concretarse.

Ahora, basándose precisamente en esa legislación, organizaciones no gubernamentales presentaron una demanda ante el Tribunal de Comercio Internacional de los EE.UU. por no actuar según establecen sus leyes. El pasado 16 de febrero este Tribunal falló a favor de los demandantes y, en consecuencia, ordenó al Departamento de Estado y al de Comercio que estudiaran las medidas a aplicar contra Italia, ya que considera probadas las actuaciones ilegales de sus embarcaciones pesqueras.

Fuentes de la Embajada de EE.UU. en Madrid aseguraron que «la decisión de que se adoptarán medidas ya ha sido comunicada a las autoridades italianas. Es posible que estas medidas afecten a los productos pesqueros italianos que vienen de Italia».

Greenpeace cree que «no es conveniente aplicar de forma unilateral las medidas de cumplimiento en alta mar incluidas en el Acuerdo de Naciones Unidas sobre "stocks transzonales y altamente migratorios". Sin embargo, cree posible y necesario agilizar la puesta en práctica de mecanismos que inviertan la situación actual». Assumpta Gual, portavoz de la organización ecologis-

superiores a los 2,5 kilómetros de longitud establecidos por el reglamento comunitario.

Científicos, pescadores, grupos ecologistas como Greenpeace o el GOB de Baleares, vienen denunciando a los pesqueros italianos por faenar con redes prohibidas. La UE no parece demasiado interesada no sólo en replantearse la utilización de estas destructivas artes de pesca, sino en atajar el incumplimiento de la longitud máxima por ella establecida, los 2,5 kilómetros antes mencionados. Los Estados Unidos, por contra, no permanecerán impasibles por más tiempo y, según confirmaron a esta revista fuentes de su Embajada en Madrid, en estos momentos se estudian las





ta, piensa que el Gobierno español «puede y debe presionar a Italia para que desplace un buque de inspección a esta zona con el fin de prevenir que se repitan episodios que han caracterizado las últimas temporadas».

La petición de Greenpeace para que se establezca un control de las actividades pesqueras en el Mediterráneo sirve para poner de manifiesto, una vez más, la política de parcheo mantenida por la UE. Como recordarán los lectores de MAR, el pasado año se desplazaron al Cantábrico hasta siete buques de inspección para vigilar a 75 rederos que actúan en esa zona. En cambio, en el Mediterráneo, donde operan cerca de 700 rederos italianos, sólo hubo un buque de inspección, enviado a finales de agosto con la pesquería prácticamente terminada.

Sigue la lucha

«El objetivo de Greenpeace —señala Assumpta Gual— sigue siendo la erradicación de aque-

La decisión de Estados Unidos de sancionar a Italia servirá, entre otras cosas, para dejar aún más en evidencia la política de la UE respecto a las redes de deriva.

llos sistemas de pesca que amenazan la biodiversidad marina y suponen, además, un elevado nivel de descartes y despilfarro.»

La postura adoptada por los Estados Unidos servirá, entre otras cosas, para dejar aún más en evidencia la política de la UE respecto a las redes de deriva. Una evidencia que colocará a las autoridades comunitarias frente al colmo de los ridículos: que un tercero sancione el incumplimiento de su propia legislación.

Dada la trayectoria seguida por las autoridades comunita-

rias, incapaces de negociar un acuerdo de prohibición para un método de pesca que ha sido incluso condenado por la comunidad internacional, hace suponer que no cambiarán de actitud. Como tampoco parece cambiar la de los que no están dispuestos a que la situación siga como hasta ahora.

Para Assumpta Gual, las volantas se encuentran en una situación de bloqueo en la UE, ya que la propuesta de reglamento que presentó la Comisión en abril de 1994 es demasiado global. A su juicio, bastaría con

modificar la actual propuesta de reglamento y excluir el Báltico, donde además ya hay comisiones de seguimiento con otros reglamentos. «Si se excluye la pesca del salmón, —afirma la portavoz de Greenpeace—, muchos países nórdicos votarán a favor de la supresión de las volantas, algo que ya manifestaron públicamente sus ministros. Por ello Francia e Italia no quieren que se excluya el Báltico.»

El inicio de la actual campaña de pesca del pez espada resultó un calco de las anteriores. No hace falta ser un adivino para pronosticar sucesivas informaciones derivadas de esta situación, como nuevos avistamientos y denuncias de barcos italianos calando redes de longitud superior a los 2,5 kilómetros; o las que hagan referencia a que el 80 por 100 de las capturas que realicen los rederos italianos será arrojado al mar; o la muerte de miles de mamíferos marinos —entre 5.000 y 8.000 anualmente— en el Mediterráneo a causa de estas redes. Datos, estos últimos de sobra conocidos por los sucesivos informes científicos, de los que sólo parece haberse hecho eco el Parlamento europeo.

Todo ello viene a dar la razón a las reiteradas denuncias de ecologistas, científicos y pescadores, en el sentido de que el actual reglamento comunitario, que permite el uso de redes de 2,5 kilómetros de longitud, favorece el fraude y la pesca ilegal y no evita las numerosas capturas accidentales atrapadas por las redes.

La única novedad, pues, se presenta de la mano de EE.UU., de su decisión de sancionar a Italia. Una sanción más moral que económica debido a la trascendencia real de las medidas que, como se señaló anteriormente, se prevé sean adoptadas. Habrá que esperar a los próximos meses para ver si esta medida traerá consigo otras consecuencias, especialmente en el terreno político. ■

Raúl GUTIERREZ

MAS de cien cetáceos han aparecido muertos en las costas de las islas de Canarias y Azores en apenas dos meses. En Estados Unidos son ya seis las ballenas francas varadas en los últimos días. Greenpeace ha alertado sobre la frecuencia y alto número de estas muertes que se están produciendo en ambas costas del Atlántico, y sobre cuyo origen apenas se dispone de datos en el momento de cerrar la presente edición de MAR.

Tanto en Canarias como en Azores, los ejemplares de cetáceos muertos aparecidos ya duplican las cifras registradas en todo el año 1995. Mientras que en Canarias son principalmente dos las especies afectadas —delfín común y delfín moteado—, en Azores incluye grandes ballenas, como los rorcuales común, norteño y aliblanco, y diversas especies de delfines.

En el Atlántico occidental la preocupación se centra sobre la población de ballenas en mayor peligro de extinción que existe en el mundo, la ballena franca, de las que se han encontrado

MORTANDAD DE CETACEOS EN EL ATLANTICO

en los últimos días seis ejemplares —tres de ellas eran crías recién nacidas— varados en las costas de Estados Unidos. Esta especie apenas cuenta con 300 ejemplares en todo el Atlántico Norte, por lo que esta pérdida supone un fuerte revés. En las costas de Florida se está produciendo otra extraña mortandad de mamíferos marinos, en este caso de manatíes o vacas marinas, donde se han hallado unos cincuenta ejemplares muertos en

menos de un mes.

Ricardo Aguilar, de Greenpeace, comunicó a esta revista que ya se están analizando los restos de estos animales en los laboratorios de las Universidades de Las Palmas, Barcelona y Valencia, pero que, por el momento, se desconocen las causas de esta anómala mortandad. «Lo que sí nos ha llamado la atención —comenta Ricardo Aguilar—, es el mal estado nutritivo que presentan estos animales, así como el elevado número de parásitos que presentan.» ■

R. G.

Le esperamos en Bilbao

BILBAO 5 / 9 Noviembre 1996

CON TODA LA INDUSTRIA

CON TODA LA PESCA



SINAVAL '96



Feria Internacional de la Industria Pesquera

Descubra lo último en tecnología naval, marítima y pesquera en la Feria Internacional de Bilbao. Del 5 al 9 de Noviembre de 1996 se celebra SINAVAL-EUROFISHING, la feria que le permitirá tener en sus manos las claves para hacer frente a la crisis.

Reúnase con los profesionales de las empresas más importantes del Sector.

IMPORTANTE NOVEDAD:

Conozca **SEAFOOD**, el nuevo sector especializado en los frutos del mar.

**ADELANTAMOS NUESTRAS FECHAS
BILBAO 5/9 NOVIEMBRE 1996**

FERIA INTERNACIONAL DE BILBAO  **BILBOKO NAZIOARTEKO ERAKUSTAZOKA**

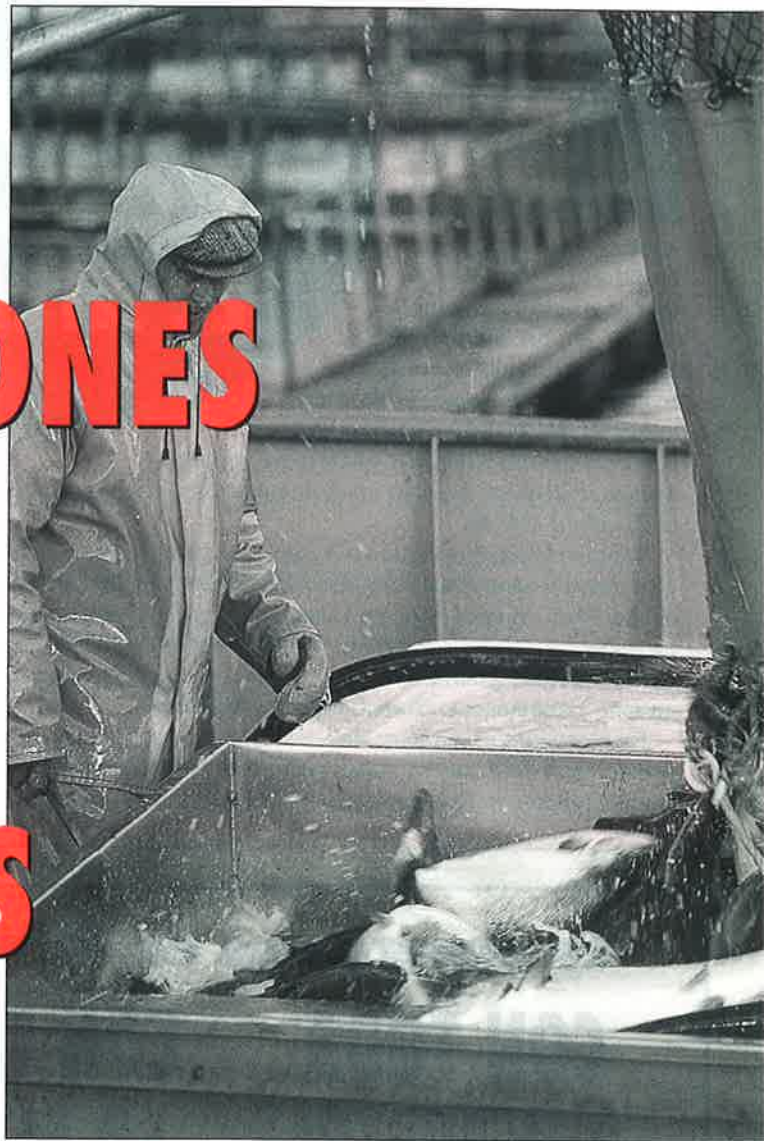
Apdo. 468 - 48080 - BILBAO (España) - Téls. (94) 427 72 00 - 427 66 00 Télex 32617 FIMB-E - Telefax (94) 442 42 22

EUSKO JAURARITZA  **GOBIERNO VASCO**

IBERIA 

EL PARLAMENTO EUROPEO
RECLAMA MEDIDAS INMEDIATAS

LAS IMPORTACIONES DE SALMON NORUEGO HUNDEN LOS PRECIOS



*El salmón se está vendiendo en los mercados centrales
a 450 pesetas, cuando su coste de producción es de 580 pesetas*

Las importaciones de salmón noruego y su venta por debajo del precio indicativo están causando graves pérdidas a los productores europeos de salmónidos, hasta el punto de haber llevado al Parlamento europeo a aprobar una resolución reclamando medidas inmediatas que incluirían la limitación cuantitativa o el gravamen de las importaciones. La UE podría aplicar el reglamento antidumping si algún país miembro presentara denuncia formal contra Noruega.

EN lo que afecta a España, los productores de salmónidos vienen denunciando las ventas de salmón noruego en los mercados centrales al precio de 450 pesetas/kilo, a pesar de que la UE ha fijado un precio indicativo de garantía de 580 pesetas/kilo, que corresponde al precio real estimado de la producción de salmón en granja.

Los productores de salmón admiten que el precio declarado en frontera para las importacio-

nes es de 580 pesetas, por lo que cabe colegir que existe otro tipo de bonificaciones o descuentos no declarados que incurren en *dumping*, al rebajar el precio de venta por debajo del coste real del producto.

La Organización Gallega de Productores de Salmón Atlántico (Progasa), ha solicitado la penalización de importaciones de salmón noruego ya que según su presidente, Juan Rodríguez, aunque la producción de salmón atlántico en España es todavía muy limitada —en torno a las



1.500 toneladas—, la caída de precios de esta especie está hundiendo el sector truchero, mucho más consolidado y con una producción anual del orden de 30.000 toneladas. Rodríguez abundaba en la denuncia de *dumping*, al señalar que el precio de 450 pesetas kilo se ofrece para el pescado eviscerado, lo que supone una pérdida del 14 por 100 de su peso.

En medios comunitarios se considera extremadamente difícil que la Comisión pueda acordar la limitación de importaciones teniendo en cuenta que Noruega es país miembro del Espacio Económico Europeo (con Islandia y Suiza, más los quince países de la UE). Sí podría, en cambio, aplicar el reglamento *antidumping* si algún país presentara denuncia formal contra Noruega. Hasta el momento, sin embargo, los países más afectados, singularmente Gran Bretaña, Islandia e Irlanda —con importantes producciones de salmón de granja— no se han decidido a dar este paso, que facilitaría la adopción de medidas por parte

de la UE. Entretanto, la declaración del Parlamento se considera poco más que una toma de posición o advertencia a Noruega, sin mayores consecuencias.

Dumping

Las acusaciones a Noruega de *dumping* en la comercialización del salmón no son nuevas, sino que vienen repitiéndose prácticamente desde que este país desarrolló su potente sector acuícola centrado en la cría de salmón atlántico.

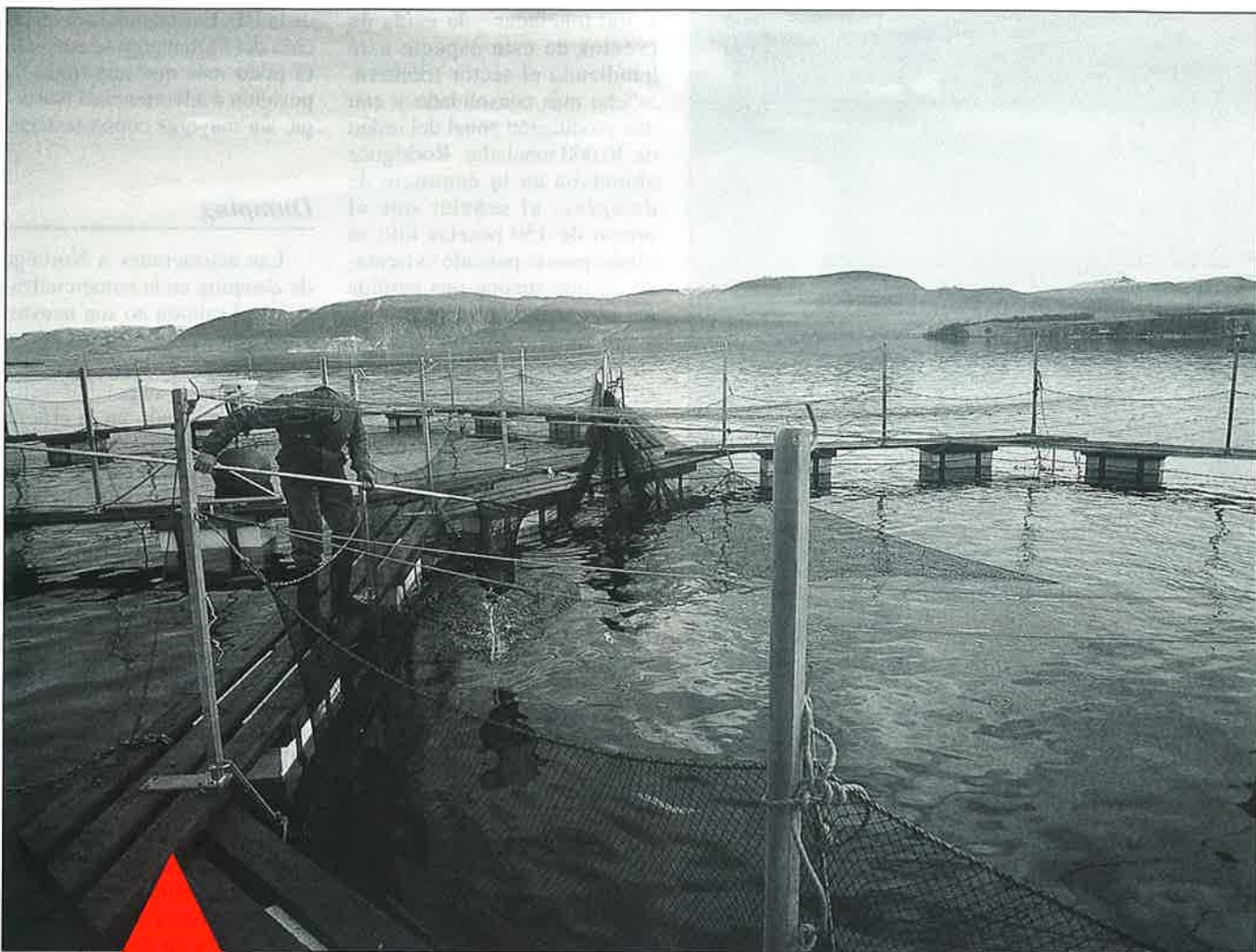
La acuicultura es una industria con una gran incidencia en las áreas costeras de Noruega. Su despegue ha sido vertiginoso en poco más de una década. De las 15.315 toneladas de 1983 pasó a casi 160.000 en 1993, hasta situarse en cabeza de los países productores de salmón en el mundo. El sector proporciona 13.000 empleos directos y unos 30.000 inducidos para una población que no alcanza los cinco millones de personas. Las exportaciones —más del 80 por 100 de la producción total— se dirigen a Francia, Dinamarca, Japón, Alemania y España, excediendo en todos los casos las 10.000 toneladas. En el caso de Francia superaron las 34.000 toneladas.

El resto de países europeos no alcanza ni de lejos este volumen. La zona acuícola escocesa de Gran Bretaña produjo 48.000 toneladas en 1993, las Islas Feroes (Dinamarca), 15.000; Irlanda, 12.000, e Islandia, 3.000 toneladas. Para España éste es un sector que empieza a dar sus primeros pasos. Todos los expertos coinciden en señalar que el litoral gallego ofrece inmejorables condiciones para la producción de salmón atlántico que podría colocarse fácilmente en el mercado dada la fuerte demanda de esta especie como consecuencia de los nuevos hábitos de consumo. El hundimiento de los precios que denuncian los productores podría, no obstante, ahogar esta industria antes de empezar a despegar. ■

Mery VARONA



La UE podría aplicar el reglamento 'antidumping' si alguno de los países miembros presentara denuncia contra Noruega.



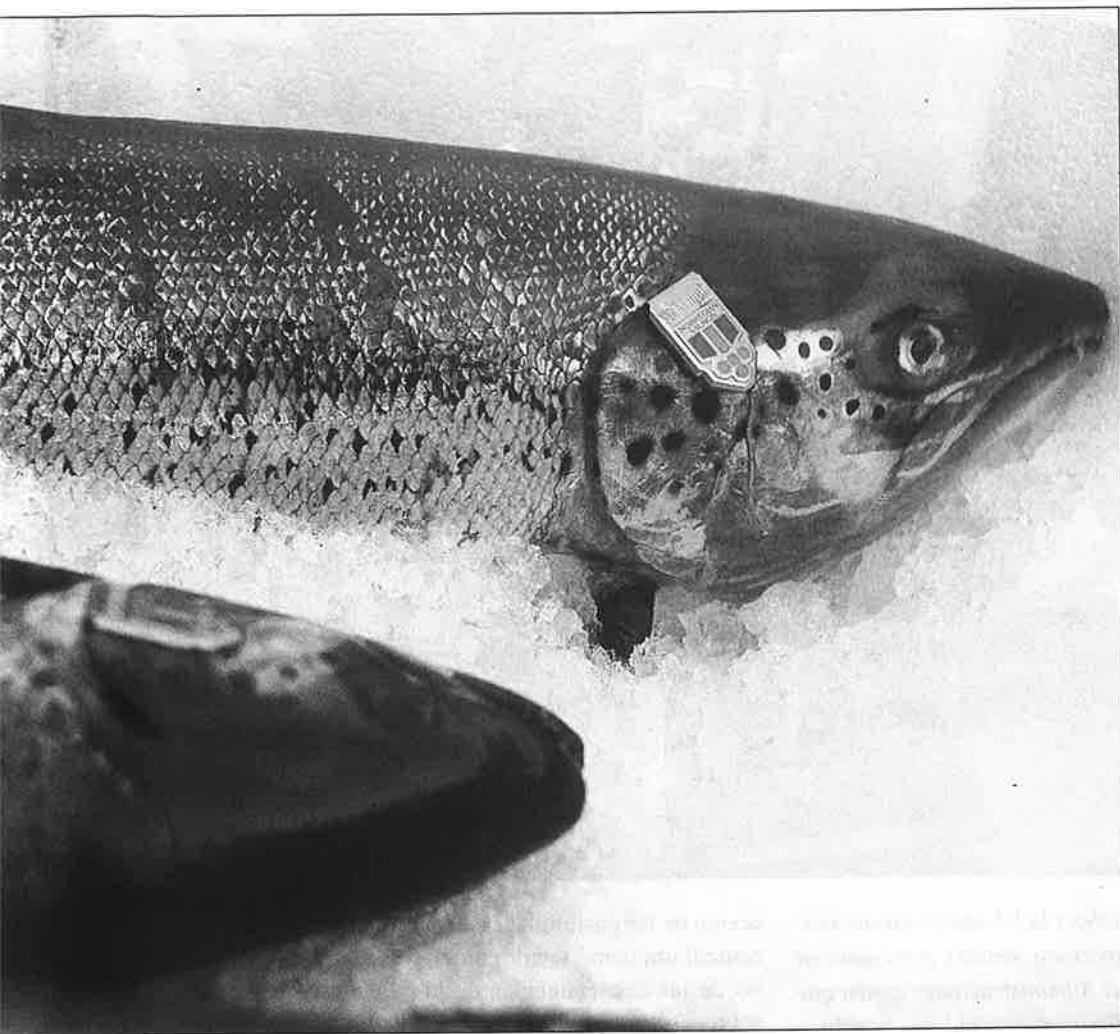
ESPAÑA PODRÁ PRODUCIR 10.000 TONELADAS DE SALMON

España podrá aumentar la producción acuícola de salmón hasta diez mil toneladas en el año 2000, después de que la Unión Europea haya aceptado la propuesta de la Organización Gallega de Productores de Salmón Atlántico de incrementar el objetivo de producción en 5.400 toneladas. El consumo de esta especie en el mercado nacional fue de 22.000 toneladas en 1993, con tendencia al alza. El salmón fresco es el producto más solicitado por los consumidores españoles.

La posibilidad de ampliar la producción de salmón hasta 10.000 toneladas es contemplada por los productores salmoneiros más como una previsión de futuro que como una respuesta de presente, toda vez que la producción actual—menos de 1.500 toneladas— no alcanza la capacidad autorizada en el Plan Sectorial de Pesca para el período 1994-1999, que era de 4.600 toneladas.

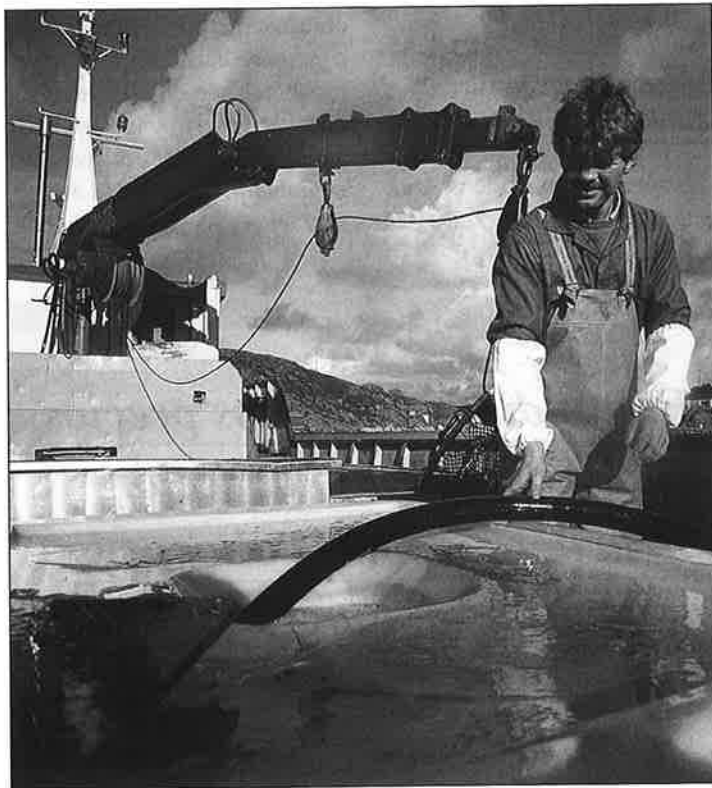
Este déficit podría ser subsanado, a juicio de los productores, con una actuación más coordinada de las Administraciones que eliminara las limitaciones actuales de espacio y tiempo que dificultan su desarrollo.

El salmón atlántico (*Salmo salar*) es una especie anádroma. La mayor parte de su vida discurre en el mar pero desova en agua dulce. Durante su estancia en el cauce fluvial las crías —smolts— sufren un cambio que les permi-



tirá adaptarse a su vida en el mar —moltificación—. Los individuos adultos pueden alcanzar hasta el metro y medio de largo y hasta 35 kilos de peso. La sobrepesca ha mermado grandemente el nivel de las capturas en estado salvaje. Por contra, el cultivo en granjas ha convertido esta especie en un plato muy apreciado en las mesas de la mayor parte de los países europeos. En España su aceptación ha sido precedida de campañas publicitarias y alentada por su bajo precio, además de por su innegable valor nutritivo. La mayor parte de las 22.000 toneladas que se consumen anualmente en España son importadas de las granjas del litoral gallego.

El litoral gallego ofrece, asimismo, unas excelentes condiciones para la cría en jaulas del salmón, mejorando,



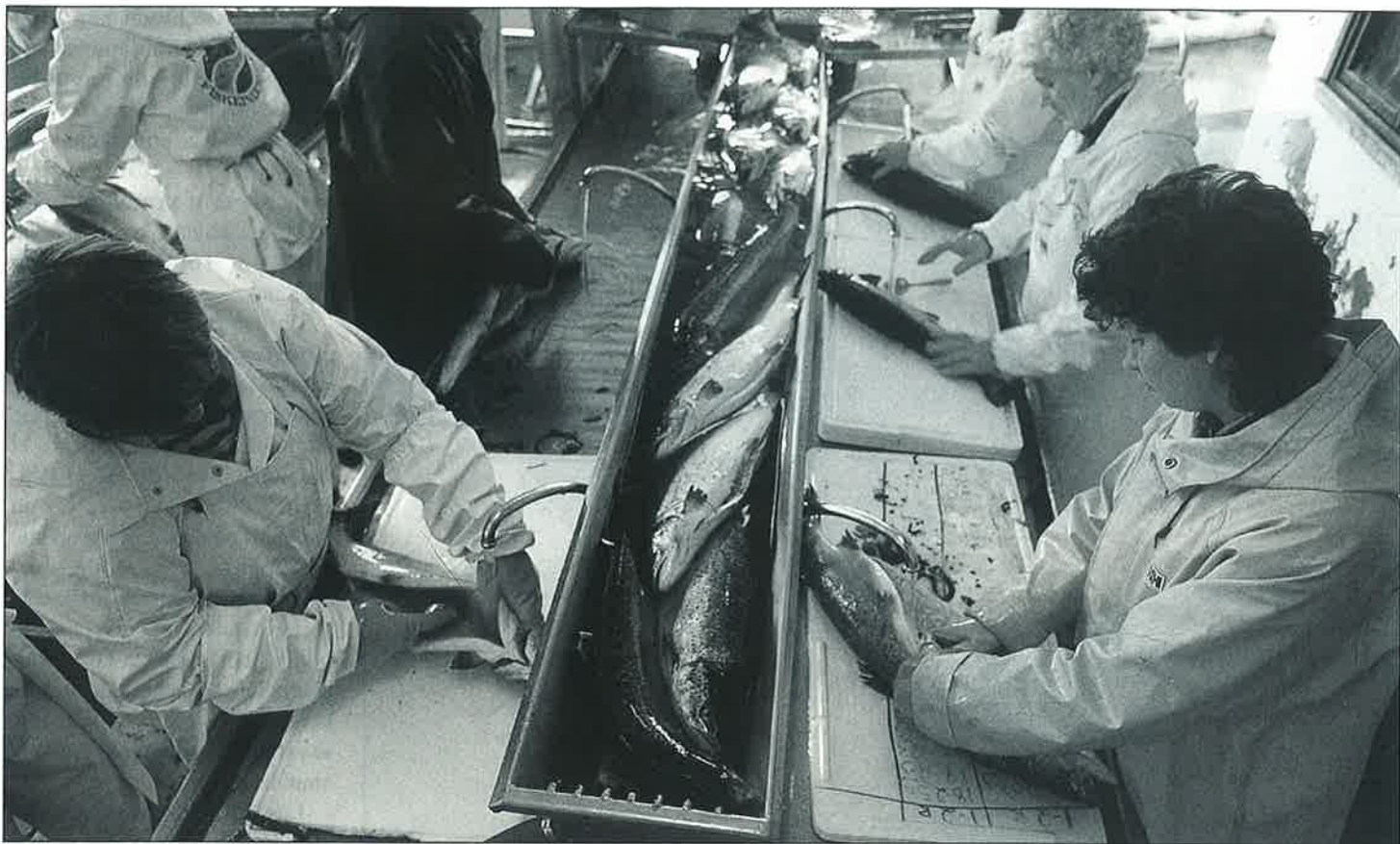
incluso, las del litoral noruego al rebajar considerablemente los tiempos medios de engorde. Desde Viveiro a la ría de Vigo España podría aprovechar las ayudas de la Unión Europea para llegar a producir hasta 10.000 toneladas, lo que supone el 45 por 100 del consumo nacional.

La producción de salmón atlántico en aguas del litoral gallego se ha visto frenada por el siniestro del «Mar Egeo», que ha paralizado prácticamente el funcionamiento de las instalaciones ubicadas en la ría de Ares. No obstante, el presidente de Progasa, Juan Rodríguez, advierte que el desarrollo de este sector requiere una mayor flexibilidad por parte de las Administraciones a la hora de otorgar las concesiones, tanto en lo que se refiere a la duración como al emplazamiento.

Las dos empresas que hasta el momento se han decidido a iniciar esta explotación cuentan con una concesión otorgada por la Xunta de Galicia para un período de cinco años en una de las áreas de los polígonos habilitados para instalación de bateas.

«Es difícil que nadie se decida a invertir seriamente si dispone de una concesión por sólo cinco años. Por otra parte, el cultivo de salmón necesita al menos dos zonas, para instalación de granjas según las épocas del año, y hasta ahora la Xunta de Galicia sólo adjudica una zona y por concurso», señala Juan Rodríguez.

Durante el invierno, insiste el presidente de Progasa, el salmón puede permanecer en la zona de bateas, pero en verano necesita aguas más profundas, más frías y con más corriente, que garanticen una buena oxigenación sin el riesgo de las mareas rojas. Zonas que corresponden a la jurisdicción del Ministerio de Obras Públicas y Ordenación del Territorio y no a la Admi-



nistración autonómica gallega, que gestiona los polígonos y tiene las competencias en materia de cultivos marinos. «Es preciso que se habiliten nuevas zonas para cultivos o que se creen polígonos exteriores fuera de las bateas», insiste Juan Rodríguez.

No son éstos los únicos retos que tiene que superar la incipiente industria salmonera. «Para poder operar con unas mínimas expectativas es preciso garantizarse el suministro de smolts», explica Rodríguez. Hasta el momento sólo dos empresas disponen de pequeñas hatcherías en tierra para la producción de juveniles de salmón. Otra empresa truchera ha iniciado recientemente su producción en este segmento de la industria salmonera. «La costa gallega ofrece unas excelentes posibilidades técnicas y ambientales para la producción de salmón; aquí hay gente con ganas de explotar esas posibili-

dades y la UE apoya las iniciativas en ese sentido, pero también las Administraciones tienen que eliminar obstáculos», concluye el presidente de Progasa

Rodaballo en jaula plana

Rodríguez coincide con los criterios expuestos desde FAO

acerca de las posibilidades de la acuicultura como sector paliativo de las consecuencias de la sobrepesca y con capacidad para absorber parte de la mano de obra inactiva por la desaparición o cierre de caladeros.

Abundando en esta perspectiva, la empresa de la que forma parte, Corelsa, ha desarrollado, en colaboración con la Administración gallega, un modelo de

jaula de fondo plano que supone un concepto innovador en el sector de los cultivos de peces planos. De acuerdo con las expectativas de sus promotores, este modelo permitirá el cultivo de rodaballo en zonas de poca profundidad—entre cuatro y diez metros— y reducir hasta 300 pesetas/kilo el coste de producción.

Otra línea de cultivo que se está experimentando es la del fletán —o halibut—, cuyo período de engorde es mucho más rápido que el del rodaballo.

Juan Rodríguez declaraba a MAR que la importancia que el sector de la acuicultura tiene en Galicia —producción mejilloneira, piscícola, instalaciones, equipamiento, envases, etc.—, justificaría sobradamente la organización de una Feria Internacional de la Acuicultura en aquella Comunidad Autónoma. ■

***El hundimiento de los precios
está afectando al sector
truchero y podría ahogar la
industria salmonera española
antes de despegar.***



MEDIDAS SOCIOECONOMICAS PARA REESTRUCTURAR EL SECTOR PESQUERO

EL MAPA Y LA UE FINANCIAN EL PLAN DE JUBILACIONES ANTICIPADAS

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha establecido una serie de ayudas socioeconómicas –jubilaciones anticipadas y primas individuales– destinadas a los pescadores afectados por el ajuste estructural de la flota. La medida está en concordancia con los objetivos de la Unión Europea de reestructurar el sector pesquero comunitario con vistas a alcanzar un equilibrio sostenible entre los recursos y su explotación.



EL plan de ayudas económicas y prejubilaciones está dirigido a los pescadores –entendiéndose por tal a todo trabajador por cuenta ajena a bordo de un buque de pesca marítima– cuyo barco cause baja en el censo operativo de flota, sea por paralización definitiva, por exportación del buque a un país tercero o como consecuencia de la creación de una sociedad mixta.

Según cálculos del MAPA, las medidas de apoyo socioeconómicas al sector pesquero supondrán un gasto en torno a los 15.000 millones de pesetas, que será cofinanciado entre la Administración española y la Unión Europea. La aportación comunitaria alcanzará el 75 por 100 cuando se trate de zonas desfavorecidas –Objetivo 1– y será del 50 por 100 en el resto de zonas. Las ayudas beneficiarán a unos 10.000 trabajadores. El censo de trabajadores activos en el sector extractivo no alcanza las 90.000 personas.

Las ayudas socioeconómicas son parte del Plan de Flota del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, que contempla una reestructuración profunda del sector –que afectaría a unos 950 barcos– al que se destinarán 400.000 millones de pesetas. La UE aportará el 45 por 100 de las inversiones previstas.

Prejubilaciones

Serán beneficiarios de prejubilaciones los trabajadores



mayores de cincuenta y cinco años que no han alcanzado la edad legal de jubilación (sesenta y cinco años), siempre que hayan ejercido la profesión de pescador durante, al menos, diez años y hayan cotizado un período mínimo de quince años, al menos al cumplir los sesenta y cinco años.

Otro requisito es estar enrolado y en alta en el buque que cause baja desde el momento de la petición de la ayuda por esta causa hasta el momento de la concesión de la ayuda. A propuesta de los representantes sindicales, se ha aceptado que, en el caso de que la empresa armadora cuente con más unidades pesqueras, podrán acogerse al plan de prejubilaciones los trabajadores que cumplan los requisitos anteriores y estén enrolados en otro buque de la misma empresa. No obstante, los

sindicatos estiman que sólo un número reducido de pescadores estarán en condiciones de acogerse a estas posibilidades, toda vez que, por lo general, se trata de empresas con un solo barco.

En ningún caso el número de personas acogidas al régimen de prejubilaciones podrá exceder el número de puestos de trabajo adscritos al buque objeto de baja.

Los pescadores que se acojan al plan de prejubilaciones tendrán garantizada la percepción del 80 por 100 de las bases de cotización medias por contingencias profesionales de los seis meses anteriores. A partir del segundo año esta cantidad se actualizará con un incremento del 3 por 100.

Las cotizaciones a la Seguridad Social se efectuarán

mediante convenios especiales con el Instituto Social de la Marina.

El MAPA cifra en un millar el número de trabajadores que podrán acogerse a la jubilación anticipada, cantidad que UGT reduce a la mitad, de acuerdo con el estudio realizado a través de la pirámide de edad. Este sindicato ha venido defendiendo en la Mesa Interministerial de la Pesca una aplicación menos restrictiva de estas medidas, de manera que puedan acogerse a la jubilación los trabajadores del mar dados de alta en el Régimen Especial del Mar con posterioridad al 1 de agosto de 1980. Si la Administración hubiera aceptado la derogación de esta cláusula, siquiera temporalmente, el número de prejubilaciones hubiera sido superior a las

7.000, según cálculo de UGT. Lo que «permitiría solucionar los excedentes y el rejuvenecimiento de la mano de obra tal como establece el Reglamento comunitario de medidas socio-económicas de apoyo al sector», en declaraciones del secretario de Prensa de UGT, Manuel Pardavila, a MAR.

Primas globales individuales

Los trabajadores afectados por el ajuste estructural de la flota que no hayan cumplido los cincuenta y cinco años podrán beneficiarse de primas individuales por una cuantía máxima de 7.000 ecus y mínima de 4.200 ecus (entre 1,1 millones y 650.000 pesetas).

La cuantía dependerá de los años de actividad y de cotización del trabajador al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, computándose el 100 por 100 para más de quince años de antigüedad, del 80 por 100 para una actividad entre cinco y quince años y del 60 por 100 para menos de cinco años.

Para ser acreedor de esta ayuda el trabajador deberá estar dado de alta en el Régimen Especial de los Trabajadores del Mar y haber cotizado al mismo durante un período mínimo de dieciocho meses y haber estado enrolado en buques de pesca, al menos, 540 días en los cinco años anteriores, además de estar enrolado en el buque objeto del ajuste estructural.

Las ayudas, en ambos supuestos, se tramitarán a través de las Comunidades Autónomas y serán abonadas por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. La financiación comunitaria será con cargo al Instrumento Financiero de Ordenación Pesquera (IFOP), excepto las cotizaciones al régimen normal de jubilación de los pescadores durante el período de jubilación anticipada. ■

Mery VARONA

JORNADAS INTERNACIONALES DE PESCA
FINANCIADAS POR EL FSE

SINDICATOS PESQUEROS DEL SUR DE EUROPA UNIFICAN ESTRATEGIAS



Representantes sindicales de Francia, Portugal y España analizaron distintas propuestas sobre gestión y explotación racional de los recursos y sobre política común de pesca, en el curso de la Asociación para la Formación Europea de Trabajadores en Tecnologías de Pesca, organizado bajo los auspicios del Fondo Social Europeo y celebrado en Vigo en los primeros días de marzo.

La acuicultura ofrece posibilidades interesantes para crear empleo alternativo al sector extractivo, tal como sugieren las orientaciones de FAO.

LA reunión de Vigo es la segunda de las previstas en el curso de la Asociación para la Formación Europea de Trabajadores en Tecnologías (AFETT), que promueven UGT de Portugal y España y su homónima francesa, Fuerza Obrera, con financiación del Fondo Social Europeo para la Formación. Un mes antes había tenido lugar otra sesión en Lisboa (Portugal), en la que se había estudiado la evolución tecnológica y económica del sector pesquero. El curso se completaba con un tercer encuentro en Bretaña (Francia), donde se debatieron las propuestas sobre diálogo social y distintas estrategias sindicales.

Los sindicalistas reunidos en Vigo analizaron los retos a los que se enfrenta el sector pesquero, tanto en lo que afecta a la producción como al empleo. El desarrollo del sector, constataron, se hace a un ritmo demasiado rápido y no continuado, dando origen a fracturas en su actividad que son la causa de las crisis sucesivas. La escasez de recursos —el 6 por 100 de los bancos de pesca mundiales están agotados, el 44 por 100 explotados por encima de los valores que ponen en peligro sus stocks y el 16 por 100 están sobreexplotados, según datos de FAO— ha originado la creación de las ZEE, la limitación de capturas dentro de las aguas comunitarias, el establecimiento de cuotas para ciertos stocks y vedas para ciertas especies, lo que es causa de paro forzoso en algunos segmentos de la flota pesquera.

La evolución técnica vivida por el sector obliga a potenciar

especialmente la formación de los pescadores. De hecho, el problema más grave para la recolocación en empleos alternativos es la falta de preparación escolar de los trabajadores de la mar y la falta de experiencia en otros empleos que no sean los pesqueros. De ahí que cuando un pescador pierde su trabajo, la mayor parte de las veces encuentre nueva profesión en actividades ligadas a la pesca o el mar.

Acorde con estos datos, y dada la necesidad de hallar empleos alternativos para la mano de obra excedente en el sector extractivo, los sindicalistas constataron que la acuicultura ofrecía algunas posibilidades interesantes, tal como sugieren las orientaciones de FAO.

En los países de la UE hay unos 270.000 pescadores, lo que supone el 0,18 por 100 de la población activa. Sólo en Grecia alcanza al 1 por 100 de la población activa. Su número va disminuyendo —excepto en Alemania, como consecuencia de la reunificación, y en Grecia—, lo que da lugar a excedentes de mano de obra de difícil recolocación.

Gestión de los recursos

En lo que afecta a la explotación racional de los recursos, los representantes sindicales recordaron que la defensa de los recursos vivos de las aguas comunitarias ha venido siendo uno de los ejes de la Política Común de Pesca. Las medidas adoptadas —sistemas de TAC/cuotas, eliminación de mallas muy pequeñas, tamaños mínimos de desembarque, delimitación de zonas pesqueras, etc.— intentan responder a la amenaza de escasez de producción y al agotamiento de stocks. La realidad demuestra, sin embargo, que es muy difícil conciliar intereses antagónicos, como son la defensa de los recursos, el beneficio de las empresas y el mantenimiento de los empleos.

Los sindicalistas aceptaron, no obstante, que buena parte de la lucha por el mantenimiento de la actividad pesquera pasa también por la concienciación de los



La realidad demuestra que es muy difícil conciliar intereses antagónicos, como son la defensa de los recursos, el beneficio de las empresas y el mantenimiento de los empleos.

profesionales del sector y por su contribución para la adopción de medidas enérgicas y decisivas que inviertan la tendencia actual.

Política Común de Pesca

La Política Común de Pesca (PCP), creada en 1983 por la Comunidad, formada entonces por diez países, atribuía a cada país miembro un porcentaje anual fijo de capturas en base a las capturas tradicionales efectuadas por sus buques. La PCP contemplaba normas para la protección y preservación de los recursos y garantizaba a los pescadores su subsistencia, a la vez que aseguraba el abastecimiento de la CE en productos del mar. Simultáneamente, se

fijaba una política estructural para la flota pesquera comunitaria mediante programas plurianuales.

Con la adhesión de Portugal y España a la Comunidad, en 1986, el número de pescadores comunitarios se duplicó, la capacidad de pesca aumentó en un 75 por 100, el tonelaje de la flota en un 65 por 100 y la producción en un 45 por 100. En aquel momento se estableció un período de medidas transitorias hasta el año 2002, que en 1994 quedaría reducido hasta finales de 1995. Con la reunificación alemana en 1990 la PCP tuvo que enfrentarse al reto que suponía un sector totalmente planificado, una flota sobredimensionada y mal equipada y unas estructuras de comercialización y transformación de pesca-

do que nada tenían que ver con la realidad comunitaria.

Los principios definidos en la política comunitaria de la próxima década contemplan la explotación racional, responsable y durable de los diferentes bancos de pesca, el equilibrio entre el esfuerzo pesquero y los recursos disponibles y asequibles, control más riguroso del acceso, observación más estricta de la reglamentación comunitaria, división de las responsabilidades en la gestión de la PCP y una mejor coordinación general de las medidas en el ámbito de esta política.

En 1993 se introdujeron medidas socioeconómicas, integrándose las medidas estructurales de la PCP en los fondos estructurales comunitarios, creándose parcialmente el Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca (IFOP), que pasó a cubrir las acciones de reestructuración y modernización de la flota, del ajuste de esfuerzo pesquero, de la reorientación de las actividades pesqueras, de la acuicultura, del ordenamiento de la franja costera, del equipamiento de los puertos pesqueros y de la transformación y comercialización del pescado.

Los representantes de UGT, como el resto de sindicatos del sector, vienen reclamando otras medidas, entre las que se incluyen jubilaciones anticipadas que permitan el rejuvenecimiento del sector. El Consejo modificó en 1995 el Reglamento de la CE para incluir medidas socioeconómicas de acompañamiento a la reestructuración del sector pesquero, algunas de las cuales han sido plasmadas por el Gobierno español en el Real Decreto 312/1996, de 23 de febrero.

El Curso AFETT ha estado orientado a dirigentes sindicales, que luego trasladarán el debate a los trabajadores del sector pesquero. Las conclusiones de estos encuentros se entregarán a los responsables de pesca de las Administraciones autonómicas y central, así como al Comité Paritario de la Unión Europea. ■

M. V.

ATIENDEN YA A MAS DE 700.000 TRABAJADORES

CREADOS MAS DE 50 SERVICIOS INTEGRADOS DE EMPLEO



Más de 50 Servicios Integrados para el Empleo están funcionando ya en España, lo que supone que atienden a más de setecientos mil desempleados a través de acciones de información y de articulación de políticas activas de formación y empleo. El total invertido en este proyecto es de 9.500 millones en todo el territorio nacional.

LOS Servicios Integrados para el Empleo (SIPE's) fueron creados por el Gobierno en junio pasado como pieza clave para organizar y articular las políticas activas de empleo, cuyo desarrollo forma parte de las estrategias fijadas por

la Unión Europea para luchar contra el paro. Los SIPE's tienen como objetivo coordinar la gestión de todas las fases del proceso que conducen al demandante de empleo a encontrar y ocupar un puesto de trabajo, tales como el análisis del mercado, atención individualizada y personalizada de

cada demandante de empleo, información y orientación profesional que requiera, técnicas para la búsqueda de empleo, fomento de iniciativas ocupacionales y casación propiamente dicha de ofertas y demandas de empleo.

Para llevar adelante esta tarea está previsto que puedan colabo-

rar entidades asociadas a través de un convenio de colaboración con el INEM a fin de aprovechar todos los recursos disponibles que permitan mejorar la fluidez de la intermediación y el nivel de ocupabilidad de los demandantes de empleo. Estas entidades asociadas a los Servicios Integrados para el Empleo, pueden ser públicas, privadas y sin ánimo de lucro. Tienen personalidad jurídica y capacidad de obrar para cumplir sus fines y dispondrán de los medios precisos para realizar las actividades a las que se hayan comprometido.

Hasta la fecha, las entidades que mayoritariamente han firmado acuerdos con el Instituto Nacional de Empleo para poner en marcha estos servicios han sido los Ayuntamientos y los agentes sociales. Entre los planes de SIPE's aprobados destacan los de los Ayuntamientos de Vitoria, Castellón de la Plana, Manresa, Tarrasa y Sabadell, en la provincia de Barcelona; San Sebastián de los Reyes, Alcobendas, Arganda del Rey, en la provincia de Madrid. También el Ayuntamiento de la capital de España ha firmado un plan con IMEFE. La Mancomunidad de Promoción Económica Vega Baja y Consorcio para la recuperación económica y la actividad de Marina Alta, en Alicante; el Consejo Comarcal del Bierzo, la Diputación de Cuenca y las Mancomunidades del Norte de Tenerife, de Municipios del Bajo Guadalquivir y de Guadajoz-Campiña Este de Córdoba, son otras de las entidades firmantes de acuerdos con el INEM para realizar planes de políticas activas de empleo.

Por lo que se refiere a los agentes sociales, la Confedera-



ción de Comercio e Industria de Madrid y el Colegio Nacional de Doctores y Licenciados en Ciencias Políticas y Sociología de Madrid también han creado sus Servicios Integrados para el Empleo. Especial relevancia tiene el acuerdo suscrito por el ministro de Trabajo y Seguridad Social en funciones, José Antonio Griñán, y los secretarios generales de las dos centrales sindicales mayoritarias, UGT y CC OO, Cándido Méndez y Antonio Gutiérrez, respectivamente, para poner en marcha la primera fase de sus correspondientes Planes de Servicios Integrados para el Empleo, con el objetivo de impulsar acciones encaminadas a la inserción de los demandantes de empleo en el mercado laboral con la colaboración de los agentes sociales.

En virtud de este convenio los sindicatos participarán en la realización de itinerarios ocupacionales de los demandantes de empleo que incluyen información y orientación profesional, las técnicas de búsqueda de empleo, el fomento de nuevas actividades y una serie

de acciones innovadoras para mejorar el nivel de ocupación de los desempleados.

INEM y sindicatos desarrollarán a través de este convenio las diversas actuaciones que acompañen al demandante de empleo hasta su inserción laboral. Entre estas acciones está el análisis de mercados de trabajo y el establecimiento de procesos para el incremento de la capacidad de ocupación de los demandantes de empleo (entrevistas, ocupaciones, calificación profesional, planes personales de empleo y formación, información profesional encaminada al empleo, asesoramiento para el autoempleo, etcétera).

Mediante este convenio, a través de los Servicios Integrados para el Empleo los sindicatos atenderán preferentemente a los colectivos menos favorecidos en la búsqueda de empleo: parados mayores de cuarenta y cinco años y jóvenes demandantes de un primer empleo. La primera fase de este convenio se ha puesto en marcha durante el pasado mes de marzo y ha afectado a 69 puntos de

la geografía nacional. En 35 localidades españolas está actuando UGT y en las restantes lo hace CC OO. En total, estos Servicios Integrados para el Empleo impulsados por los sindicatos atenderán en esta primera fase a más de 200.000 trabajadores, unos 110.750 por parte de UGT y 90.000 por parte de Comisiones Obreras.

En definitiva, que la firma de todos los convenios citados aprobados por el INEM implicará que las Entidades Asociadas actúen con cerca de 720.000 desempleados, a través de acciones de acompañamiento y articulación de políticas activas de formación y empleo, con una inversión próxima a los 9.500 millones de pesetas en todo el territorio nacional.

Las mujeres también cuentan con sus SIPE's

Otro de los colectivos que cuenta con dificultades a la hora de incorporarse al mercado de trabajo es el de las mujeres. A fin de contribuir a mejorar esa situación, la

Federación de Mujeres Progresistas y la Fundación Asistencial «Mujeres» han firmado con el INEM un convenio para el desarrollo de Servicios Integrados para el Empleo dirigidos al colectivo de mujeres en diversas Comunidades Autónomas. Según el convenio firmado, ambas entidades colaboradoras se comprometen, en el ámbito de sus respectivas competencias, a trabajar en favor del fomento y la creación de empleo mediante acciones que mejoren la capacidad de ocupación de las mujeres y se plantean como finalidad el desarrollo de acciones de información y búsqueda activa del empleo dirigidas a las desempleadas inscritas en las Oficinas del INEM.

Los convenios tendrán una duración de dos años, de enero del presente año a diciembre de 1996, y se desarrollarán en distintas capitales españolas, entre las que figuran Madrid, Algeciras y Jerez de la Frontera (Cádiz), Linares (Jaén), Málaga, Granada, Almería, Córdoba, Palma de Mallorca, Aranda de Duero (Burgos), Salamanca, Segovia, Valladolid y las principales capitales gallegas.

Según el decreto que regula los SIPE's, entre las funciones a realizar figuran el análisis del mercado de trabajo, calificación profesional de los demandantes, planes de formación profesional ocupacional, ayuda en la búsqueda activa de empleo, programas mixtos de empleo-formación, planes específicos para la adquisición de experiencia profesional, información y asesoramiento para el autoempleo, impulso de nuevas iniciativas que aumenten las posibilidades de inserción de demandantes de empleo, etcétera.

Los Servicios Integrados para el Empleo comparten con el INEM las funciones que hasta la aprobación de las Agencias de Colocación y los SIPE's, éste venía desarrollando en régimen de monopolio y que tienen como finalidad ayudar a los trabajadores a encontrar empleo y a los empleadores a encontrar el trabajador adecuado a las necesidades de sus empresas. ■

**Concha HERNANDEZ
CARAZO**

FURUNO®

La calidad de
SIEMPRE
La tecnología del
FUTURO

SONDA F-850 30 AÑOS DE VIDA

Aquella mítica sonda
abrió el camino y
enseñó a muchos
pescadores a mejorar
sus capturas.



Treinta años después, todavía muchas
siguen funcionando como el primer día.



VIDEO SONDAS EN COLOR FCV-291/FCV-292

- 1 Kw de potencia, FCV-291 una frecuencia y FCV-292 dos frecuencias entre 28, 50, 88 y 200 Khz.
- Pantalla de 10" y presentación en 16 colores o monocromo en color ámbar.
- Variedad de modos de presentación para un rápido y sencillo manejo: Normal, Zoom, Zoom de fondo, Enganche de fondo, Discriminación de fondo, Datos de Navegación y A-Scope (expansión del eco instantáneo).
- Funcionamiento automático con auto control de escalas y sensibilidad.
- Sensores de temperatura y velocidad opcionales. Interconexión de datos NMEA0183



SONAR DE EXPLORACIÓN EN COLOR CH-28

- Imágenes de los ecos en 8 colores en una pantalla de alto brillo de 10".
- Modos de presentación Sonar, combinación de Sonar e Histórica y sondeo vertical.
- Exploración manual o automática de los 360 grados seleccionada por sectores. Inversión automática de la exploración.
- Frecuencia del transductor de 180 Khz. y 10 grados de anchura de haz para proporcionar una mayor discriminación del pescado.
- Experimentado mecanismo de FURUNO para el control del transductor.



SONAR DE EXPLORACIÓN EN COLOR CH-26

- El famoso sonar CH-26 se ha convertido en el líder en su género. Es plenamente reconocido por pescadores de cerco, siendo especialmente útil para la discriminación en la pesca del bonito y también en la pesca de la anchoa y sardina.
- Pantalla de 14" en 8 colores, dependiendo de la fuerza del eco recibido.
- Seguimiento automático del eco para una visión continua del banco de pesca de interés.
- Limitador de ruidos, rechazador de interferencias, control automático de ganancia, alarma de ecos, TVG.
- Estabilización electrónica del transductor para evitar la pérdida de señal con el cabeceo/balanceo del barco.

Nº 1
en el Mundo

 **FURUNO**

FURUNO ESPAÑA, S.A.
CLAUDIO COELLO, 50 • 28001 MADRID
TEL. (91) 435 95 20 • FAX (91) 431 30 82

Distribuidores y Servicio Técnico autorizados en toda España

Deseo recibir información más detallada sobre las Sondas y Sonares de FURUNO.
Puede enviar sus datos por correo: Claudio Coello, 50. 28001 Madrid
O, si lo prefiere, por FAX: (91) 431 30 82

Nombre _____

Domicilio _____

Población (C.P.) _____

Teléfono _____

VEDI'ERANO

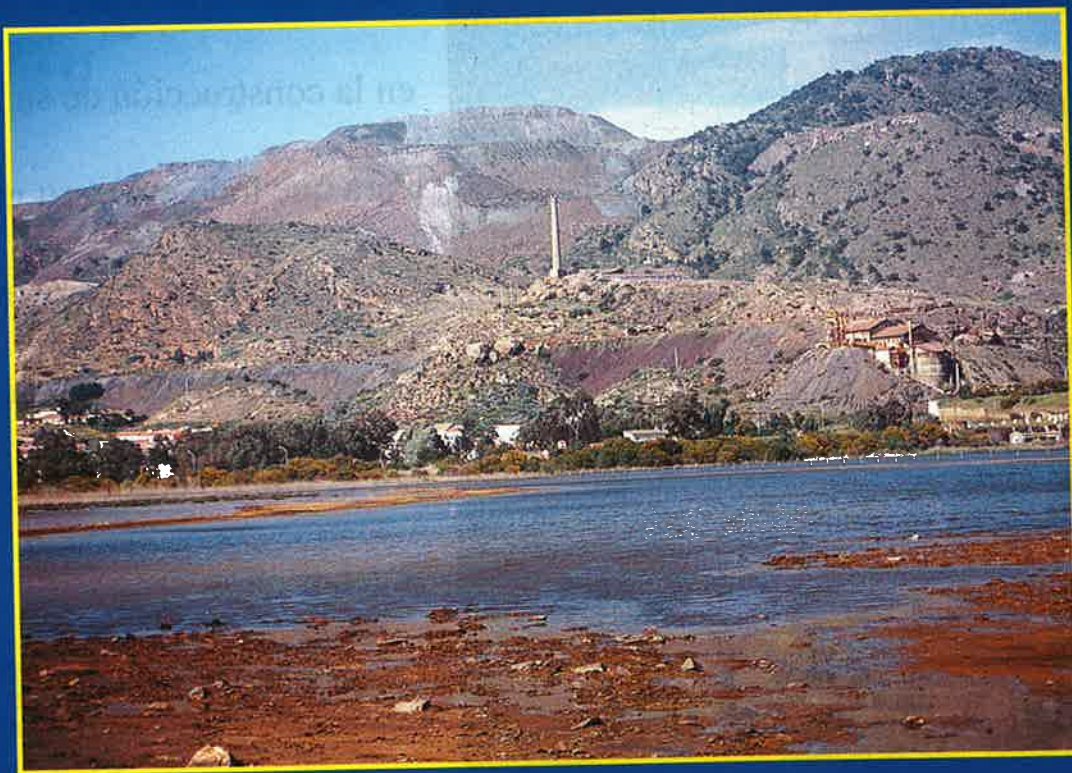


Protocolo de Protección del mar Mediterráneo

SE ELIMINARA EL VERTIDO DE 12 TOXICOS ORGANOCLORADADOS

Los países miembros del Convenio de Barcelona para la Protección del Mediterráneo, durante la reunión mantenida en Siracusa (Italia) del 3 al 7 de marzo, acordaron la necesidad de eliminar las emisiones y vertidos al Mediterráneo de sustancias tóxicas, persistentes y bioacumulativas, haciendo hincapié en doce sustancias organocloradas, entre las que se encuentran las dioxinas y los furanos.

Greenpeace destaca la importancia de la decisión de ampliar las fronteras del área mediterránea a las cuencas hidrográficas de los países ribereños, origen del 80 por 100 de la contaminación de sus aguas.



DOCE sustancias organocloradas, entre las que figuran las dioxinas y los furanos, serán eliminadas de los vertidos al Mediterráneo. La necesidad de que ello sea así la tomaron las partes contratantes del Convenio

de Barcelona durante la reunión celebrada en Siracusa (Italia), en relación a la modificación del «Protocolo de Prevención de la Contaminación de Origen Terrestre». La modificación de este Protocolo se discutió el pasado año —ver MAR número 333, noviembre 1995—, aunque en

aquella ocasión los resultados fueron bastante decepcionantes.

De la postura de reducirlas y eliminarlas gradualmente, adoptada el pasado año, se ha pasado ahora a la necesidad de eliminar estas sustancias, en concordancia con el acuerdo adoptado por la Confe-



rencia Intergubernamental sobre la Protección del Medio Marino de la Contaminación de Fuentes de Origen Terrestre, convocada por el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), que tuvo lugar en Washington (Estados Unidos) a finales de 1995.

En la Conferencia organizada por Naciones Unidas se afirma que *«el medio marino no es capaz de asimilar y convertir en inocuas las grandes cantidades de compuestos tóxicos vertidos al mar como consecuencia de la actividad industrial humana, entre otras»*, al tiempo que se reconoce la necesidad de dar prioridad a la eliminación progresiva de doce sustancias

orgánicas, tóxicas y persistentes: DDT, PCB's, hexaclorobenceno, heptacloro, aldrin, dieldrin, dioxinas y furanos, toxafeno, clordano y endrin.

¿Qué son los POP's?

Las condiciones ambientales del mar Mediterráneo son especialmente frágiles: un mar casi cerrado y con una fuerte presión industrial y urbana en sus costas. Esta situación hace necesario la adopción de medidas urgentes para evitar su lento y progresivo deterioro. Una necesidad que en esta ocasión sí parece estar en consonancia con las decisiones adoptadas en el «Protocolo de Prevención de la Contaminación de Origen Terrestre», como la eliminación de las sustancias orgánicas, tóxicas y persistentes (POP's).

Los POP's son un grupo de sustancias químicas, en su mayoría sintéticas, que se conocen por ocasionar una serie de efectos perjudiciales para el ecosistema y la salud hu-

mana. Otra de sus características es que no existe ningún proceso natural sencillo que pueda descomponerlas. Y cuando así sucede se producen sustancias químicas que resultan ser aún más peligrosas que las que se tenían al principio de la reacción.

Según un informe elaborado por Greenpeace, el grupo de los POP's que más ha llamado la atención es el de los organohalogenados. La mayoría de estos productos son organoclorados y se calcula que en el mundo se utilizan unos once mil, entre los que figuran plaguicidas, como el DDT, toxafeno y las drinas; disolventes, como el percloroetileno, y productos químicos con aplicaciones múltiples, como los PCB's.

Los riesgos que suponen estas sustancias son conocidos desde hace años. Ya en 1972 la amenaza que suponían para el medio ambiente quedó reconocida internacionalmente y los compuestos organohalogenados pasaron a

«Los compuestos orgánicos persistentes (POP's) representan una amenaza global para todo el planeta, incluida la salud humana.»



engrosar la «lista negra» del Convenio de Londres, donde figuran las sustancias que no deben verterse al mar.

Los efectos también son de sobra conocidos. Los organo-

Los firmantes del Convenio de Barcelona acuerdan la necesidad de eliminar las emisiones y vertidos al Mediterráneo de doce sustancias tóxicas, persistentes y bioacumulativas, entre las que se encuentran las dioxinas y los furanos.

clorados parecen haber sido determinantes en la mortandad de focas ocurrida en 1988 (murió el 60 por 100 de la población de focas del mar del Norte), desconociéndose el grado de inmunidad de la población superviviente. En este mar, numerosas especies piscícolas sufren enfermedades y deformaciones.

Se han detectado elevadas cantidades de organoclorados en delfines de las aguas costeras galesas, danesas y holandesas. El 80 por 100 de los niveles de organoclorados presentes en las hembras puede pasar a las crías durante la lactancia. Los PCB's figuran como el posible desencadenante de la mortandad de delfines listados ocurrida en el Mediterráneo hace unos años. En los atunes del mar Egeo se han detectado cantidades increíblemente altas de DDT y PCB's, al igual que en el Adriático.

Efectos sobre el ser humano

Los mamíferos son particularmente susceptibles a la contaminación por organoclorados. Los delfines del

Manifiesto científico

CON motivo de la Conferencia Intergubernamental sobre Contaminación Marina por Fuentes Terrestres, organizada por Naciones Unidas en Washington el pasado año, un grupo de sesenta y cuatro profesionales de la medicina y científicos hicieron público un manifiesto alertando sobre los peligros de las sustancias tóxicas, persistentes y bioacumulativas. Este es el texto de su manifiesto:

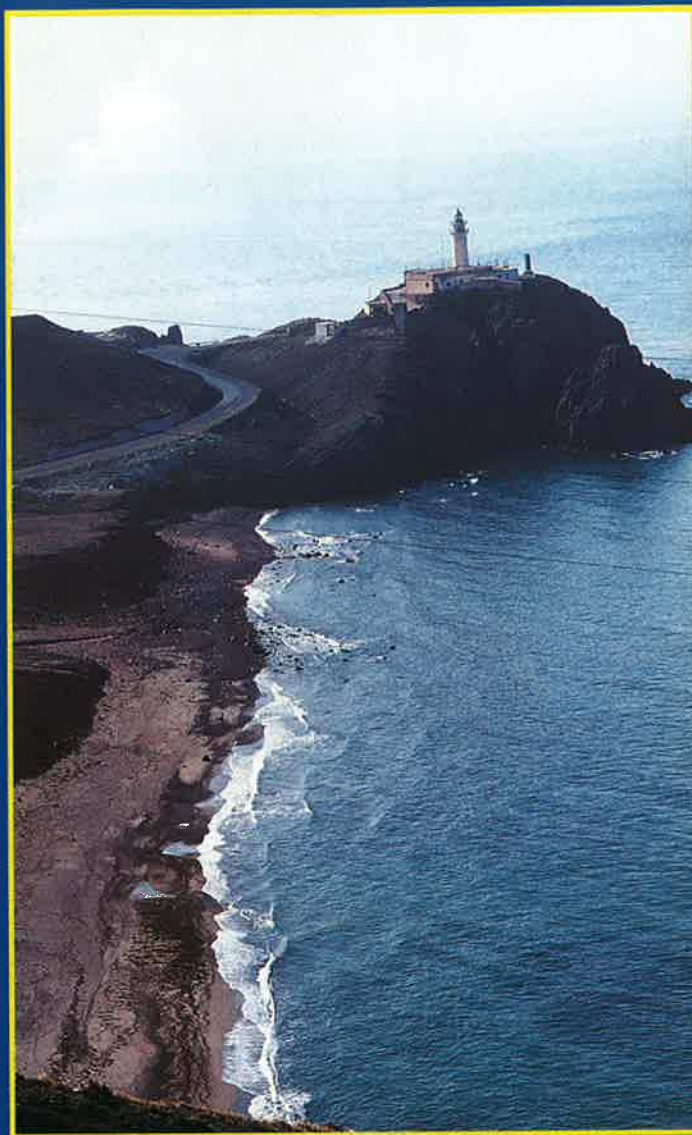
«Los abajo firmantes, profesionales médicos y científicos, queremos manifestar nuestra gran preocupación por los efectos perjudiciales que los compuestos orgánicos persistentes (POP's) están ocasionando en las funciones básicas de los seres vivos, incluidos los humanos. Los POP's representan una amenaza única debido a su larga persistencia en el ambiente, normalmente unida a su estructura química sintética, que afectan a los organismos vivos en diferentes formas, a las que apenas están adaptados a resistir.

Los POP's han afectado ya a muchas poblaciones de animales silvestres. Esto ocurre a través de la cadena alimentaria; desde plantas a pájaros, peces, reptiles y mamíferos. Entre los efectos producidos se encuentran disminución de la fertilidad, infertilidad,

Mediterráneo y los leones marinos californianos son los más contaminados por PCB's del mundo. Y, evidentemente, el ser humano no es ajeno a esta situación, especialmente a través de la cadena alimenticia.

Diferentes estudios realizados en países industrializados revelan que sus habitantes poseen una importante mezcla de dioxinas, furanos, PCB's y otros compuestos similares. Se han aislado alrededor de 170 compuestos organoclorados en tejidos humanos. Los niveles alcanzados en la leche materna (en la que cuatro países mediterráneos figuran entre los más contaminados del mundo) coinciden con el elevado consumo de pescado de zonas altamente contaminadas. Y cada vez son más las especies contaminadas, algunas de las cuales, como la sardina del Mediterráneo, presenta niveles de PCB's entre dos y seis veces superiores a las del Atlántico.

A estos compuestos se les relaciona con la supresión del sistema inmunitario y se ha comprobado que impiden el desarrollo normal del feto.



También se ha comprobado que algunos de estos productos químicos imitan al estrógeno —hormona natural—, induciendo al mal funcionamiento del sistema endocrino. Su nocividad, por tanto, queda fuera de toda duda.

Estudios recientes revelan que los POP's, además de a través de la cadena alimentaria pueden afectar al ser humano por otras vías. Así, están expuestos todos aquellos que trabajan cerca de estas sustancias, como los trabajadores agrícolas, empleados de la industria manufacturera, etcétera.

Las medidas contra estas sustancias requieren una actuación global. Y es que, debido a su naturaleza semivolátil, una vez liberadas en el medio ambiente pueden ingresar en la atmósfera desde los sedimentos y los suelos. Una vez en la atmósfera, circulan con las corrientes atmosféricas. Así, *«de continuar la tendencia al aumento del uso y de la producción de POP's en el hemisferio austral —señala Greenpeace en su informe—, se producirá un aumento de la contaminación de los ecosistemas de la An-*

defectos en el nacimiento y en el crecimiento, cáncer, anomalías en el comportamiento, supresión del sistema inmunitario y alteraciones en el comportamiento sexual.

Existen numerosas evidencias que sugieren que muchos de estos efectos se están observando en humanos expuestos a POP's.

Los organohalogenados, especialmente los organoclorados, son la fuente principal de POP's. Esta clase comprende plaguicidas, compuestos químicos industriales y productos de consumo, así como productos secundarios que se generan en distintos procesos.

Los POP's se transportan a través de la atmósfera y el mar y se encuentran en concentraciones significativas en regiones polares remotas. En consecuencia, los POP's representan una amenaza global para todo el planeta, incluida la salud humana.

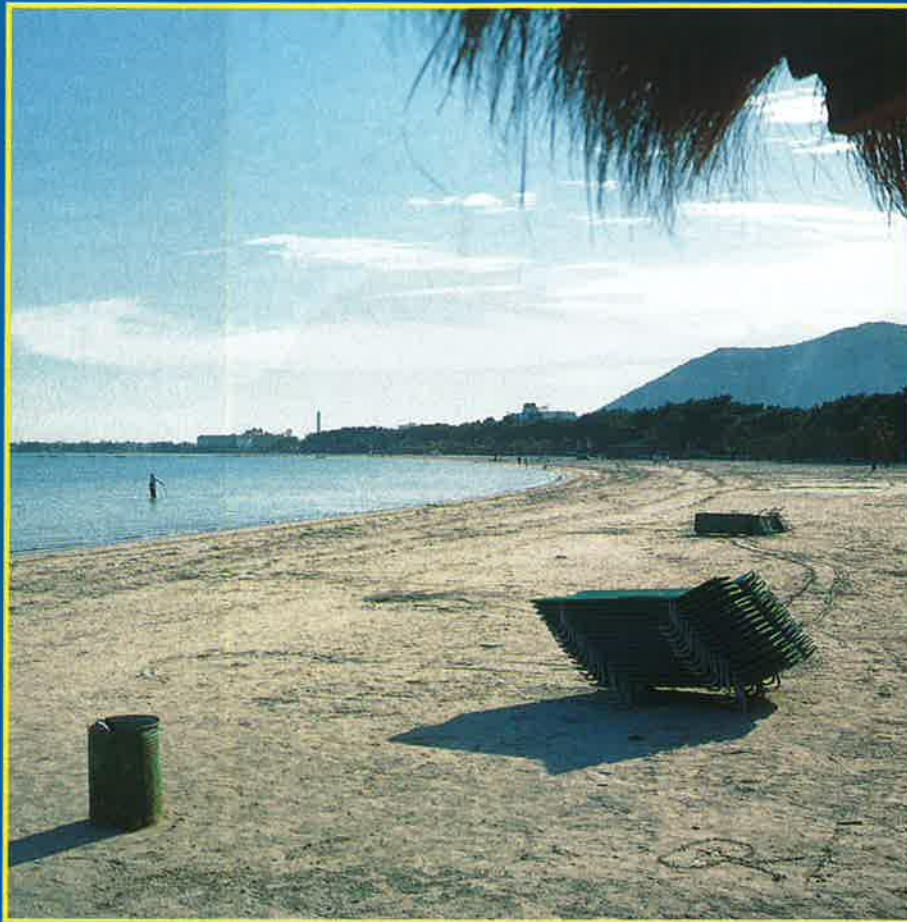
En el pasado se ha llevado a cabo una acción limitada a determinados POP's, como el DDT y otros plaguicidas, PCB's y CFC's. Este planteamiento ha fallado.

Es urgente y prudente establecer una acción global para eliminar los vertidos, emisiones y pérdidas de POP's al ambiente. Esta acción sólo puede ser efectiva si se acuerda internacionalmente y es legalmente vinculante.

Los elementos clave de esa acción global deberán ser:

- Parar el uso de los POP's, dando prioridad a la eliminación de los compuestos organoclorados.
- Siempre que sea posible, y dentro de un período de tiempo fijado, sustituir los POP's con sistemas de producción limpios, incluyendo cuando sea conveniente el uso de sustancias no persistentes.
- Estimular la investigación, siendo la prioridad principal la búsqueda de alternativas al uso de cualquier POP cuando no exista en la actualidad.» ■

Nota: Tres de los firmantes desarrollan sus trabajos en España: Eduard Rodríguez-Farre, del Departamento de Farmacología del Consejo Superior de Investigaciones Científicas; Nicolás Olea, del Laboratorio de Investigaciones Médicas de la Universidad de Granada, y Manolis Kogevinas, del Departamento de Epidemiología y Salud Pública del Instituto Municipal de Investigación Médica de Barcelona.



tártida, incluidas las aguas altamente productivas de los mares que la rodean».

Las corrientes oceánicas constituyen otra importante vía de distribución de estas sustancias por todo el mundo. Como ejemplo, el informe de Greenpeace recoge la situación originada por el plaguicida —toxafeno— utilizado en las plantaciones del algodón del Caribe y América Central, que atraviesa todo el Atlántico transportado por la corriente del Golfo, para apa-

recer en cantidades importantes en el mar del Norte.

Todo ello viene a ilustrar la importancia de las decisiones adoptadas en la Conferencia Intergubernamental sobre Contaminación Marina por Fuentes Terrestres celebrada en Washington y la modificación del «Protocolo de Prevención de la Contaminación» que afectará al Mediterráneo. Y es que en esta zona la situación es muy preocupante, como ya se ha señalado. Abundando en ello se suman los datos recogidos por Greenpeace en Italia y España.

Sustitutos viables

Centrándonos en nuestro país, la organización ecologista analizó muestras de sedimentos de efluentes depositados en una balsa de evaporación de la empresa Aiscondel en Tarragona, que fabrica PVC y VCM. Aquí se detectó uno de los niveles más

elevados de dioxinas que se han publicado hasta la fecha.

La solución a esta situación pasa, según afirma Oliva Núñez, de Greenpeace, «por la eliminación de las emisiones y vertidos de dioxinas y furanos, por lo que se deberán tomar medidas para evitar las fuentes de generación de estas sustancias, que son principalmente la industria del cloro y productos clorados, como el plástico PVC y la incineración de residuos». Solución en la que parecen estar plenamente de acuerdo los países miembros del Convenio de Barcelona. Esta actuación, además, no tiene por qué constituir un problema, pues, como señala la portavoz de Greenpeace, «en la actualidad existen alternativas, viables técnica y económicamente, a casi todas las aplicaciones de estos productos».

La reunión de Siracusa trajo también otras medidas muy positivas a la hora de encarar este problema de contaminación, y es la ampliación de las fronteras del área mediterránea a las cuencas de los ríos que vierten en él. Como se ha señalado anteriormente, los ríos constituyen la vía de introducción del 80 por 100 de la contaminación que sufre el Mediterráneo.

Otra medida de interés, según Oliva Núñez, es que se ha considerado la necesidad de emplear tecnologías limpias para lograr la eliminación de estas sustancias tóxicas y persistentes, y que haya una transferencia de esas tecnologías a los países menos desarrollados.

Ahora queda poner en marcha estas decisiones; es decir, elaborar los planes de trabajo y preparar el calendario de actuaciones. Por ello, los próximos meses serán muy importantes de cara a que 1997 signifique el inicio de la eliminación progresiva de estas sustancias. ■

Raúl GUTIERREZ

Greenpeace considera de especial relevancia «la ampliación de las fronteras del área mediterránea a las cuencas hidrográficas de los países ribereños», origen del 80 por 100 de la contaminación de sus aguas.

Centro de Seguridad Integral



La necesidad de la empresa moderna

Seganosa interpreta el concepto de seguridad integral desde la necesidad de la sociedad actual, y más concretamente de la empresa moderna, de reformar los mecanismos de protección ante imprevistos naturales o provocados.

A través de sus cursos de formación y programas de prevención, Seganosa faculta a empresas, colectivos y particulares para salvaguardar su integridad como tales.

Área de Seguridad Industrial

Petroquímicas, gasolineras, celulosas, madereras, constructoras, metalúrgicas, automoción y un largo etcétera, configuran el grupo de riesgo que más accidentes y desastres padece.

Para paliar y prevenir esta negativa coyuntura, Seganosa ha diseñado un plan específico de formación.

- Curso básico de protección y lucha contra incendios.
- Formación y preparación de brigadas industriales de intervención.
- Curso de rescate industrial.
- Curso de especialización según el tipo de industria.



ÚNICO CENTRO DE GALICIA HOMOLOGADO POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTES ESPAÑOL Y GOBIERNO DE DINAMARCA
 Centro de Formación: Parroquia de Alxén - Salvaterra do Miño - Tfno.: (986) 65 85 27 - Fax: (986) 65 86 10 - 36459 Pontevedra

LA MAR DE VENTAJAS



La gran diferencia

Mapsa S.L.
 MAQUINARIA NAVAL

C/. Virgen de Nuria, 21.
 Tel y Fax (93) 870 94 00
 08400 GRANOLLERS (Barcelona)

Si desea recibir más información sobre nuestros productos rellene el presente cupón marcando con una cruz el apartado que le interese y envíelo a:

MAPSA, S.L. C/. Virgen de Nuria, 21
 08400 GRANOLLERS (Barcelona)

NOMBRE

BARCO

DIRECCION

POBLACION

PROVINCIA

Envíenme información sobre

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

Islas Malgrats y los islotes de El Toro

BALEARES

Las primeras reservas marinas

El interés por la protección del medio ambiente no se ha visto reflejado en el estudio marino debido a un desconocimiento del estado en que se encuentra el ecosistema litoral sumergido en las costas de Baleares. El Ayuntamiento de Calviá ha emprendido esta protección en las islas Malgrats y los islotes de El Toro, para lo cual encargó un estudio a la Sociedad de Historia Natural de un año de trabajo y diez millones de pesetas de coste. Una vez se decreten Reserva Marina, 288 hectáreas de paisaje marino estarán protegidas de la agresión humana.

CASI 300 HECTAREAS
PASARAN A TENER
PROTECCION

TODAS las investigaciones que hasta ahora se habían realizado en biología marina se centraron en los recursos que afectaban a la pesca, más en concreto a la pesca de arrastre y de cerco, dos modalidades de extracción que se desarrollan lejos de la línea de la costa.

En este sentido, el Ayuntamiento de Calviá, como municipio turístico emprendedor en busca de la «excelencia turística» y la diversidad de su paisaje, ha llevado a su alcaldesa, Margarita Nájera, a trabajar en los islotes de El Toro y Malgrats para diversificar la oferta turística y asegurar la protección de la flora y la fauna que en ellos habitan, tanto en la superficie



como en los fondos subacuáticos.

Un año ha invertido la Sociedad de Historia Natural en llevar a cabo el estudio, cuyo coste se evalúa en más de diez millones de pesetas. La figura legal que permite esta actuación es la de Reserva Marina, que la legislación española la define como «zonas que tienen por objeto la protección de las especies marinas en favor de su desarrollo y proliferación».

Desde este punto de vista, es interesante conservar lugares que sean representativos del ecosistema marino mediterráneo, que en la actualidad se ven amenazados por una falta de gestión.

Otra finalidad que satisface la existencia de reservas marinas es el interés científico, la





posibilidad que ofrecen para estudiar el funcionamiento de las poblaciones y comunidades animales y vegetales en su estado natural. Asimismo las puertas que abren las reservas marinas en la gestión del litoral han sido infravaloradas de forma incomprensible hasta el momento.

La creación de reservas como instrumento de gestión pesquera y como alternativa turística sostenible es compatible en ciertos lugares, y así se llevó a cabo en la isla de Tabarca (Alicante), islas Medas (Girona), Banyuls Cerbère (Francia) y otros.

Los principales beneficios que tiene una Reserva Marina, desde el punto de vista pesquero, es la repoblación de especies comerciales hasta ahora esquiladas debido a un esfuerzo de extracción insostenible. Así, la zona de Reserva asegura, entre otros aspectos, el mantenimiento del stock reproductor, un incremento en la exportación de alevines a zonas vecinas y



la migración de adultos hacia zonas más despobladas.

Dentro del uso turístico de la Reserva, el escafandrismo deportivo, regulado de una forma racional constituye una fuente de riqueza que no ha sido explotada con todas sus posibilidades en las islas Baleares.

El proyecto emprendido tiene dos aspectos principales. Uno es el conocimiento del sistema biotónico y el otro el estudio de los peces litorales. En ambos casos la herramienta fundamental de trabajo la ha constituido la escafandra autónoma como vía de accesibilidad directa

de los científicos a los fondos marinos.

Dentro del primer apartado del proyecto se han estudiado las comunidades de seres vivos que habitan sobre el fondo y la forma en que están distribuidos, con el objetivo de realizar una cartografía esmerada de cada zona. El estudio de los peces se ha hecho desde un punto de vista cuantitativo, siguiendo una metodología estandarizada empleada en otras reservas marinas, que se basa en los censos visuales de peces.

Tanto el estudio del sistema bentónico como el de los peces permitirá llevar a término un seguimiento de los procesos de cambio que se efectúan y evaluar en un futuro las variaciones provocadas por las diferentes medidas de gestión aplicadas.

Las primeras investigaciones de los científicos en este ecosistema marino litoral han permitido observar el mal estado en que se encuentran las

comunidades de seres vivos que lo habitan y suscitar los primeros intereses hacia la creación urgente de reservas marinas.

En el programa Hombre y Biosfera (MaB) de la UNESCO y en relación al establecimiento de reservas naturales, se señalan como objetivos prioritarios la conservación de la diversidad e integridad de las comunidades bióticas de los ecosistemas naturales para el uso presente y futuro del hombre.

También proporcionar zonas para la investigación ecológica y ambiental que incluyan en particular estudios básicos en el interior y el exterior de estas zonas, así como también suministrar los servicios necesarios para la educación y formación cultural.

Además, teniendo en cuenta la estrecha relación que existe entre la franja litoral y el principal potencial económico de las Baleares, constituido por el turismo, se tiene la oportunidad de integrar estas dos fuentes de interés con vistas a enfocar una oferta hacia el turismo de calidad que en la actualidad, pide disfrutar de espacios naturales protegidos.

El atractivo potencial del paisaje sumergido de las Baleares no ha sido explotado como recurso turístico, y el turismo submarino, que ahora se dirige a zonas como Túnez, Mar Rojo, Caribe y otros, encontraría aquí un lugar más próximo y de calidad para explotar.

En este área de reserva, que comprende las islas Malgrats, islotes de El Toro y el cabo de Cala Figuera, nidifican las gaviotas de patas amarillas, los cormoranes «monyuts» y las pardelas balear y «ventafocs». También es posible ver otras especies amenazadas de extinción, como el halcón peregrino o la gaviota de «Adouín».

La vegetación está dominada por el boj, lavandas y pinos de halepo, que forman amplias zonas boscosas y no es difícil encontrar gran cantidad de invertebrados, como mo-





lucos, tenebrónidos endémicos de Baleares y subespecies de lagartijas autóctonas, todos ellos protegidos.

La declaración de Reserva Marina implica una regulación de las visitas turísticas al área protegida, la prohibición de pescar o extraer recursos subacuáticos y la limitación de practicar el buceo en los fondos que, en la actualidad, se encuentran en buenas condiciones de conservación y poseen un valor científico.

En lo que hace referencia a la industria turística, las reservas marinas permiten ofrecer un nuevo producto a los visitantes: el buceo de contemplación y el fotográfico. Las excursiones programadas a las zonas protegidas o los recorridos en barca, conforman otra posible oferta turística del municipio de Calviá.

La declaración oficial de Reserva Marina la ha de hacer, mediante decreto, la Consejería de Agricultura y

Pesca del Gobierno balear a instancias del Ayuntamiento de Calviá. Una vez que se produzca, 288 hectáreas de paisaje marino quedarán protegidas de las agresiones humanas.

El coste del mantenimiento y vigilancia lo asumirán las diferentes Administraciones

implicadas. En España sólo existen dos reservas marinas: las islas Medas, en el litoral gerundés y las islas de Tabarca y las Columbretes, en Alicante. ■

Emilio MORANCHO
AZNAR

DATOS PRACTICOS

► **Accesos:** No es posible visitar el área de Cala Figuera en su totalidad ya que no se permite el acceso a la zona militar. Desde Portals Vells parte un camino que permite recorrer su porción oriental. En los puertos de Palma y Santa Ponsa pueden tomarse embarcaciones turísticas que realizan una excursión marítima, muy recomendable, entre los islotes y a lo largo de los acantilados.

► **Normas de visita:** Evitar el desembarco a los islotes en la época de reproducción de las aves, del 1 de marzo al 31 de septiembre. Si se efectúa visita por mar, no es aconsejable acercarse a los cantiles durante este período.

► **Epoca aconsejada para la visita:** La visita al Cap de Cala Figuera puede efectuarse en cualquier época del año. Para el recorrido marítimo debe aguardarse a la temporada estival, durante la cual es factible la observación de diversas aves marinas.

FICHA TECNICA

● **Nombre:** Islas des Malgrats, Islas del Toro, Cap de Cala Figuera.

● **Régimen de protección:** Áreas Naturales de Especial Interés.

● **Autoridad administrativa:** Conselleria d'Agricultura i Pesca. C/ Foners, 10. 07006 Palma. Teléf. (971) 17 61 00.

● **Superficie:** 100 Ha.

● **Altitud:** máxima, 164 m.

● **Principales tipos de hábitats:** Acantilados marinos, islotes.

● **Especies de aves por las que se declaró ZEPA:** Pardela cenicienta, cormorán moñudo, paíño común del Mediterráneo, pardela balear, halcón peregrino, gaviota de Audouin, curruca sarda, bisbita campestre, cogujada montesina.



HISPANOVA MARINE

¡PROFESIONALES DE LA ELECTRONICA!



COMUNIQUE CON CUALQUIER ABONADO DE TIERRA, NACIONAL E INTERNACIONAL DE FORMA AUTOMÁTICA, A TRAVÉS DE LAS ESTACIONES COSTERAS ESPAÑOLAS Y EXTRANJERAS. CONECTANDO UNA UNIDAD **AUTOLINK** A SU EQUIPO DE RADIO DE VHF, ONDA MEDIA Y ONDA CORTA, PODRÁ COMUNICAR MEDIANTE MARCACIÓN DIRECTA. NO EXISTE EL MÍNIMO DE TRES MINUTOS, NI CUOTAS DE ALTA, NI MENSUAL. DISPONE DE **SECRAFONÍA** CON UN ALTO GRADO DE SEGURIDAD Y PRIVACIDAD. TARIFA REDUCIDA ENTRE LAS 18:00 Y LAS 08:00 HORAS. EL SERVICIO "**MENSAMAR**" (LÍNEA 902) FACILITA LA CONEXIÓN INMEDIATA CON EL BARCO DESDE TIERRA.

Cimat

Autolink RT



HISPANOVA MARINE. DISTRIBUIDORES Y SERVICIO TÉCNICO.

VIGO: Cánovas del Castillo, 10 bajo, 36202 - VIGO. Teléfono (986) 43 51 55, telefax (986) 22 40 44, Telex 83473 HMV E

LA CORUÑA: Primo de Rivera, 5 bajo, 15006 - LA CORUÑA. Teléfono (981) 23 11 22, Telefax (981) 24 69 66

BURELA: Rosalía de Castro, 12 bajo, 27880 - BURELA (Lugo). Teléfono (982) 58 02 05, Telefax (982) 58 10 55

CONSTRUCCIÓN DE MONÓCASOS Y CATAMARANES PARA PESCA
TRABAJOS ESPECIALES - BATRIMETRÍAS - RECREO Y PASAJE
PESQUEROS HASTA 22 NUDOS DE VELOCIDAD
BARCOS PARA PRÁCTICOS
PESQUEROS PARA ARRASTRE Y CERCO, HASTA 22 M. DE ESLORA

ASTIBOAT, S. L.



C/ SAN JAIME, 193
12550 ALMAZORA (CASTELLÓN)
TEL. 964/56 36 05 - FAX: 964/56 36 12



LA COFRADIA PROHIBIA A LAS MUJERES EL MARISQUEO A FLOTE



MARISCADORAS DE RIBEIRA GANAN LA BATALLA

Un grupo de mariscadoras de Ribeira acaba de ganar una batalla en la casi eterna lucha por la igualdad y la no discriminación. A pesar de los títulos que las respaldaban para realizar el trabajo, el patrón mayor de la Cofradía las prohibía el marisqueo a flote. En su defensa han intervenido desde los sindicatos al presidente de la Xunta de Galicia. Cándido Méndez, secretario general de UGT, les entregó el premio «8 de Marzo», concedido por el Departamento de la Mujer de UGT.

EL conflicto con la Cofradía de Pescadores de Ribeira no es de ahora. Hace al menos tres años que estas mismas mujeres, afiliadas a la Cofradía de Aguiño, que se dedicaban al marisqueo a flote, venían sufriendo toda suerte de impedimentos y algunos atropellos en el ejercicio de su tarea. Ello a pesar de que les asistían las preceptivas licencias, titulaciones —de patrón, de motorista— y capacitación profesional —cursos de marisqueo, salvamento y extinción de incendios, incluso—. Aparentemente, ninguna norma les impedía el marisqueo en barca y, de hecho, las mariscadoras no habían tenido problema alguno para realizar su labor en la demarcación de la Cofradía de Aguiño a la que pertenecían. La Ley de Pesca de Galicia, por la que se rige este tipo de actividad, señala en su artículo 28 que «para pescar, mariscar o recolectar

algas se necesita el correspondiente permiso de explotación expedido por la Consellería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura de la Xunta de Galicia». El artículo 30 añade simplemente que «el permiso de explotación que faculta para ejercer la pesca o el marisqueo a flote será expedido a nombre de la embarcación y cubrirá legalmente la actividad de todos los tripulantes que estén debidamente enrolados».

Sin embargo, las Cofradías de Ribeira y de Aguiño —pertenecientes al mismo municipio de Ribeira— mantenían un acuerdo de mancomunidad por el que los mariscadores de ambas podían faenar indistintamente en las concesiones de una u otra siempre que las capturas se vendieran en la lonja de la Cofradía donde se habían realizado. Y es en el área de la de Ribeira donde surgía el problema. La Cofradía San Pedro había decidido que las mujeres,



exclusivamente en virtud de su condición de mujeres, no podían realizar el marisqueo a flote, y así se lo hizo saber a la Cofradía de Aguiño el patrón mayor de aquélla, Juan Pérez Martínez.

Capturas decomisadas

El conflicto, latente durante muchos meses, saltó a mediados del mes de octubre pasado, cuando el vigilante de la Cofradía de Ribeira abordó a un grupo de mariscadoras y las incautó las capturas de la jornada. Las mujeres, representadas por UGT, se decidieron a presentar denuncia ante el Juzgado contra la Cofradía de Ribeira por lo que consideraban un atropello de sus derechos.

El Departamento de la Mujer de la Unión General de Trabajadores de Galicia, a través de Marisa Rodríguez, y la secretaria de Acción Social

del sindicato, Julia Martínez, solicitaron la mediación del presidente de la Xunta de Galicia, Manuel Fraga, y del Gobierno Civil de Pontevedra. Ambas instituciones se comprometieron formalmente a proteger el derecho de las trabajadoras a realizar su labor, en el primer caso a través de los servicios de vigilancia de la Xunta y en el segundo, a través de la Guar-

día Civil del Mar. De esta manera puede decirse que las mariscadoras de Aguiño son uno de los colectivos de trabajadores mejor protegidos.

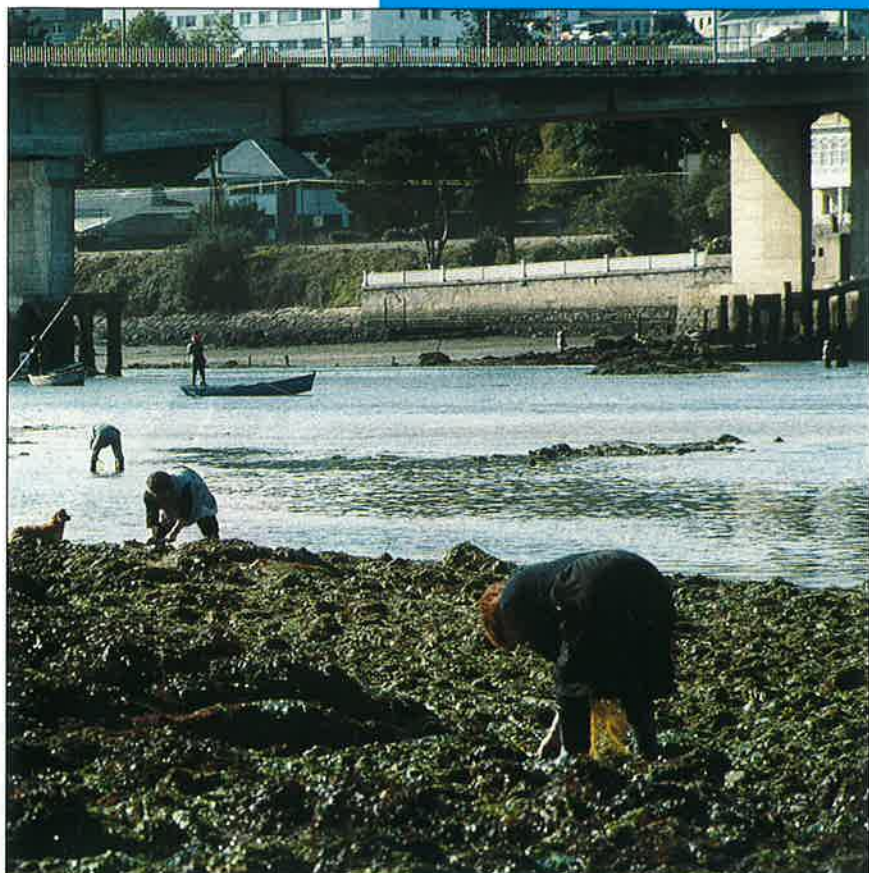
Mandar barcos y mariscar

Ante la evidencia de que las mariscadoras a flote van a seguir trabajando, la Cofradía

de Ribeira amenazó con romper el convenio que desde hace una década le unía a la de Aguiño para operar indistintamente en las concesiones respectivas. Sin embargo, todo hace suponer que el sentido común, y el sentido de la historia, se impondrá sobre la tentación de mantener en el trabajo un *apartheid* de género. Las mariscadoras, que en febrero pasado reiteraron su denuncia ante el Juzgado, prefieren llegar a un acuerdo satisfactorio para ambas partes, aunque saben que una sentencia les sería favorable. El grupo está a la espera de que la Cofradía de San Pedro haga algún gesto en ese sentido para que las cosas vuelvan a la situación anterior y se mantenga el acuerdo de mancomunidad. El patrón, reiteradamente requerido por la revista MAR, prefirió guardar silencio. «No podemos dejar que nos avasallen —explica María José Caneda,

Julia Martínez (UGT):

«El éxito vendrá cuando hombres y mujeres puedan trabajar sin ser acosados por razón de sexo».



portavoz del grupo—, pero queremos seguir trabajando.»

Las mariscadoras han recibido también el apoyo del municipio de Ribeira, al que pertenece también Aguiño, y cuyo alcalde, José Luis Torres, del Partido Popular, defendió que «si una mujer puede mandar barcos de pesca también puede mariscar». La declaración era inequívoca, pero por si hubiera dudas, se realizaba en la misma sesión donde el Ayuntamiento expresaba su adhesión a la declaración de la IV Conferencia Mundial de la Mujer, celebrada en Pekín en septiembre de 1995. Paradójicamente, una de las concejales que propusieron la moción de apoyo, la socialista Rosa García, pertenece al mismo grupo municipal que José Sampedro, presidente de la Asociación de Mariscadores, miembro de la Cofradía de San Pedro y a quien se le atribuye la oposición más radical a la presencia de mujeres en el marisqueo a flote.

María José Caneda:

«No podemos dejar que nos avasallen, sólo queremos seguir trabajando».

Premio «8 de Marzo»

En los primeros días del mes de marzo, coincidiendo con la celebración del Día de la Mujer Trabajadora, las mariscadoras de Aguiño han recibido de manos del secretario general de UGT, Cándido Méndez, el premio «8 de Marzo», instituido por UGT para premiar «su lucha por la igualdad en el trabajo». Compartieron condecoración con las enfermeras

que ejercieron su labor durante la República y con la periodista y escritora Rosa Montero.

Para María José Caneda, Elena Rodríguez, Concepción y Francisca Martínez, María José Olveira, Dolores Rey, Ana y Josefa Sampedro, Isabel Santamaría, Eugenia Sieira, Juana Teira y sus compañeras, la distinción es un estímulo para mantener firme su posición en defensa de la igualdad de oportunidades para hom-

bres y mujeres. «El éxito vendrá cuando hombres y mujeres puedan trabajar sin ser acosados por razón de sexo», advierte la ugetista Julia Martínez.

María José Caneda, aseguraba a MAR que van a defender su derecho a seguir mariscando. «Estamos trabajando, con ello no hacemos daño a nadie». Admite María José que «aunque hay opiniones para todo», la mayoría de sus vecinos, hombres o mujeres, las apoyan. «Nos ven que trabajamos como el primero y reconocen que tenemos derecho a mirar por nuestros intereses», asegura. Tienen a su favor una legislación que consagra el principio de igualdad de oportunidades y su propia juventud. A sus treinta y cuatro años, María José es la mayor del grupo de catorce mariscadoras afiliadas a la Cofradía de Aguiño —dos de las cuales forman parte del Cabildo—. La menor tiene veinticuatro años. Sus maridos les animan a defender sus derechos. «Ellos son jóvenes



también, saben que no hay trabajo en las fábricas y si podemos trabajar en el mar, ¿por qué no vamos a hacerlo?», se pregunta María José Caneda. Para ella, como para otras familias de la costa gallega, el marisqueo a flote es su modo de vida, a veces duro y otras un poco menos. ¿Un buen modo de vida? «Nos defendemos», dice ella. En cualquier caso, prefiere para sus hijas –dos niñas de corta edad– un futuro profesional más confortable. «Pero si tienen que trabajar en la mar, que sepan defender sus derechos y que lo hagan como el mejor.» María José y sus compañeras, como sus familias y quienes les han acompañado en su defensa de la igualdad de oportunidades para hombres y mujeres, saben que han peleado por una buena causa. Y han ganado la batalla. ■

Mery VARONA



ORCA

CABLES DE ACERO



m7



EURORED VIGO SL

AVDA. RICARDO MELLA, 95. AUTOVÍA VIGO - BAIONA. 36213 VIGO (España)
Telf. (986) 20 33 12 / Fax (986) 20 60 05

REDES · HILOS · ESTACHAS · PUERTAS DE ARRASTRE · MAYORISTAS DE EFECTOS NAVALES

DETECTORES DE PALANGRE MARCA 10 N



CARGADOR 10 UDS REF: 0840395010
CARGADOR 5 UDS REF: 0840395005
BATERÍAS 6 V REF: 1139140566
BATERÍAS 4,8 V REF: 1139140466



SOPORTE DETECTOR
REF: 7019501400



DETECTOR SIN LUZ
REF: 0400142560
DETECTOR CON LUZ
REF: 0400142260


EUTIMIO
ELECTRONICA

9º Transv. Solanas, 16. Telf.: (986) 61 38 68. Fax: (986) 61 38 68. 36780 La Guardia - Pontevedra (España)



Este logo constituye la imagen de la campaña publicitaria dirigida a concienciar a la opinión pública en el respeto del medio ambiente marino.

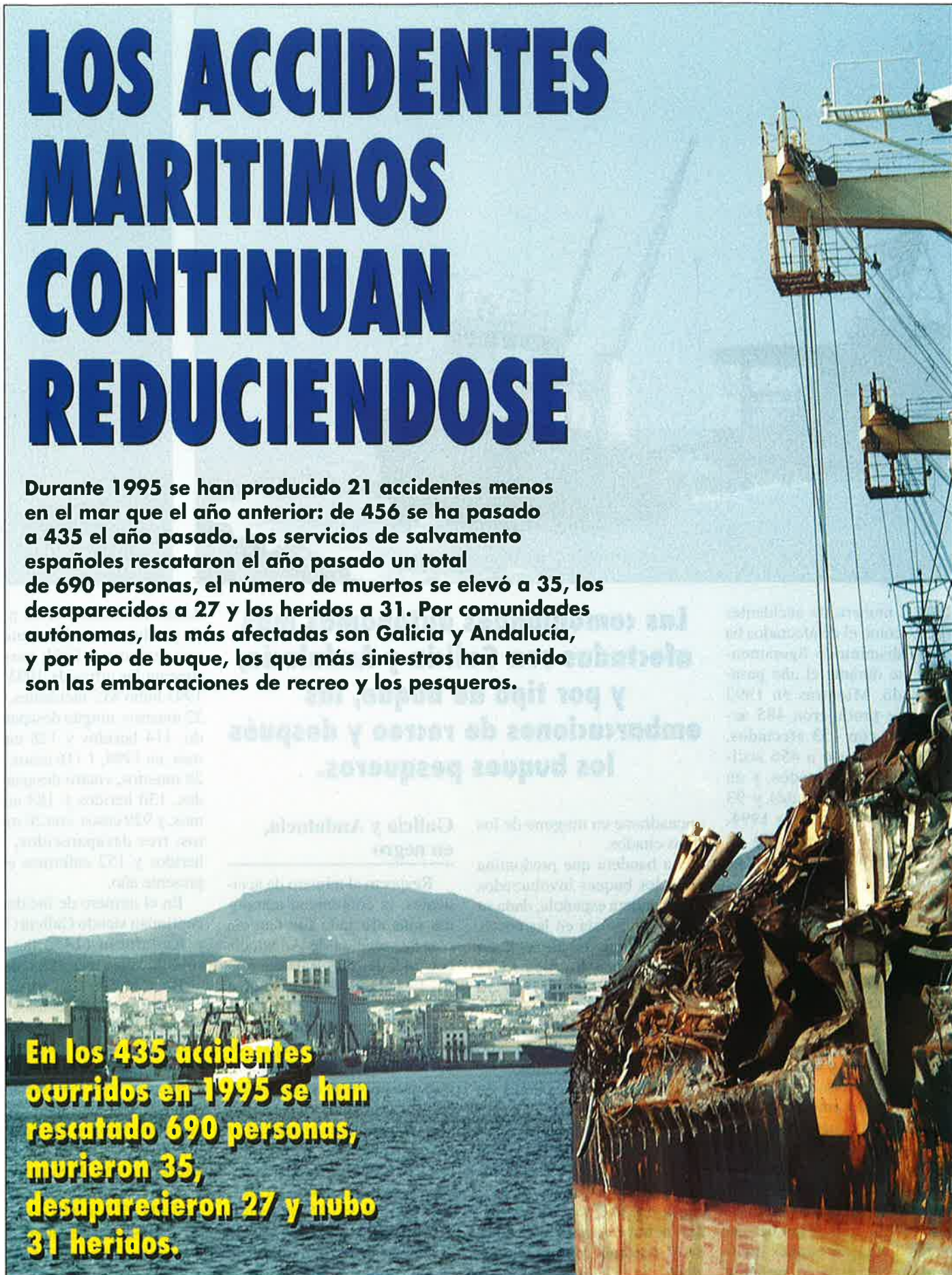
La captura de inmaduros impide su reproducción y produce inevitablemente, la desaparición de las especies.

¡NO LOS PESQUES!
¡NO LOS VENDAS!
¡NO LOS COMPRES!
¡NO LOS PIDAS!
¡NO LOS COMAS!

LOS ACCIDENTES MARITIMOS CONTINUAN REDUCIENDOSE

Durante 1995 se han producido 21 accidentes menos en el mar que el año anterior: de 456 se ha pasado a 435 el año pasado. Los servicios de salvamento españoles rescataron el año pasado un total de 690 personas, el número de muertos se elevó a 35, los desaparecidos a 27 y los heridos a 31. Por comunidades autónomas, las más afectadas son Galicia y Andalucía, y por tipo de buque, los que más siniestros han tenido son las embarcaciones de recreo y los pesqueros.

En los 435 accidentes ocurridos en 1995 se han rescatado 690 personas, murieron 35, desaparecieron 27 y hubo 31 heridos.





Las comunidades autónomas más afectadas son Galicia y Andalucía, y por tipo de buque, las embarcaciones de recreo y después los buques pesqueros.

EL número de accidentes como el de afectados ha disminuido ligeramente durante el año pasado. Mientras en 1993 se produjeron 485 accidentes, con 153 afectados, en 1994 se pasó a 456 accidentes y 125 afectados, y en 1995 a 435 accidentes y 93 afectados. Respecto a 1994, durante el año pasado se produjeron 21 accidentes menos.

De los 435 accidentes ocurridos por nuestras zonas de responsabilidad, los servicios de salvamento españoles han rescatado un total de 690 personas. El número de muertos se eleva a 35, los desaparecidos a 27 y los heridos a 31. Estos datos se refieren a tripulantes de buques españoles en cualquier parte del mundo y a tripulantes de buques extranjeros en nuestras zonas de responsabilidad.

De los 435 accidentes, 143 sucedieron en buques pesqueros, 181 en embarcaciones de recreo y 111 en buques mercantes. El resto no pueden

encuadrarse en ninguno de los tipos citados.

La bandera que predomina entre los buques involucrados es la bandera española, dada su mayor presencia en las costas de nuestro entorno, con un total de 273 buques (125 pesqueros, 98 de recreo y 50 mercantes y otros). Los restantes 162 se reparten entre 37 banderas, destacando Francia, Alemania y Reino Unido, debido a sus embarcaciones de recreo.

Las intervenciones en las que participaron los servicios de rescate español ascendieron a 2.174 actuaciones, a causa de emergencias marítimas ocurridas tanto en la zona SAR española como fuera de ella.

Galicia y Andalucía, en negro

Respecto al número de accidentes, la comunidad autónoma más afectada fue Galicia con 86, seguida de Andalucía con 74 y después Baleares con 61. El número de muertos fue mayor en Galicia, con 14 muertos, y en Cataluña, con seis.

Los incidentes en buques, es decir, sucesos ocurridos en el mar que implican a tripulantes, buques y circunstancias conexas, pero no a la materialidad de las embarcaciones, se registraron 929 casos, en los que hubo 20 muertos, tres desaparecidos, 130 heridos y 152 enfermos. Puede verse la gran cantidad de heridos y enfermos debido a evacuaciones médicas y acci-

dentes laborales. Por su parte, se produjo una disminución con respecto a 1994, pero se superan las cifras de 1993. En 1993 hubo 812 incidentes, con 22 muertos, ningún desaparecido, 114 heridos y 128 enfermos; en 1994, 1.116 casos, con 26 muertos, cuatro desaparecidos, 130 heridos y 183 enfermos, y 929 casos, con 20 muertos, tres desaparecidos, 130 heridos y 152 enfermos en el presente año.

En el número de incidentes continúan siendo Galicia (185) y Andalucía (145) las dos comunidades más afectadas.

En relación con otros incidentes no relacionados con buques (caídas desde acantilados, bañistas, submarinistas, etc.), durante 1995 hubo 449 casos, con 131 artefactos, produciéndose 87 muertos, 16 desaparecidos y 28 heridos, frente a los 580 casos y 138 artefactos, con 98 muertos, 13 desaparecidos y 27 heridos de 1994. Y los 410, con 133 artefactos, con 82 muertos, 19 desaparecidos y 32 heridos de 1993.



NUMERO DE ACCIDENTES POR CC. AA.

	Tipo de buque			TOTAL
	Pesquero	Recreo	Mercante	
País Vasco	10	3	3	16
Cantabria	3	2	1	6
Asturias	7	5	4	16
Galicia	39	19	28	86
Andalucía	25	25	24	74
Murcia	2	1	2	5
Valencia	7	17	16	40
Cataluña	6	38	9	53
Baleares	10	46	5	61
Canarias	14	22	13	49
Fuera de zona	20	3	6	29
Totales	143	181	111	435

Además, en 1995 hubo 235 señales electrónicas de socorro, de las que se identificaron 122, quedando 113 sin identificar su procedencia. Respecto a otros años, hay una pequeña disminución, ya que en 1994 hubo un total de 243, 120 de ellas identificadas y 123 no identificadas, y en 1993 un total de 323, 123 identi-

ficadas y 200 no identificadas.

En contaminación se registraron 126 casos, frente a los 135 de 1994 y 113 de 1993. La práctica totalidad de los incidentes fue debido a pequeñas descargas operacionales de los buques, que en gran parte de los casos no se ha logrado determinar a quién correspondía. ■

I. O.

Rodman 83, una perfecta máquina de pescar



El Rodman 83 no pesca solo. Pero es lo único que le falta.

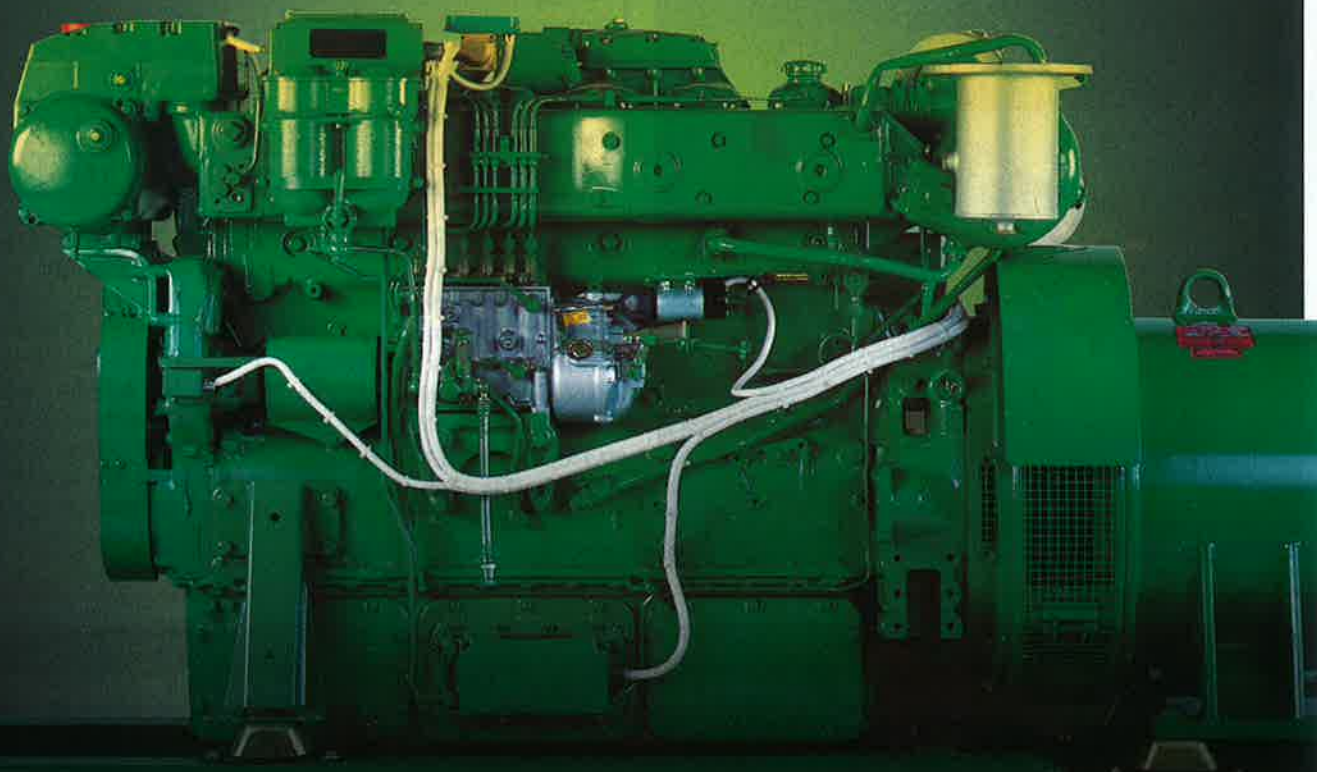
CARACTERISTICAS PRINCIPALES

Eslora total	25,40 m.
Eslora entre perpendiculares	21,80 m.
Manga	6,60 m.
Calado	2,40 m.
Puntal	3,47 m.
Potencia	280 CV.
Velocidad	10 nudos
Capacidad bodega	115 m. ³
Capacidad combustible	50 m. ³
Capacidad agua dulce	8 m. ³
Habilitación	14 hombres
T. R. H.	89 Tons.

Porque este palangrero ha sido concebido y diseñado para ser una perfecta máquina de pescar. Las suaves líneas de su casco, fabricado en Polyéster Reforzado con Fibra de Vidrio, sin ninguna rugosidad; su resistencia; su dureza; su práctica inalterabilidad al tiempo le hacen similar o superior a cualquier barco de casco de acero pero ganándole en economía, ahorro y capacidad. Pero además, sus equipos de navegación y detección le convierten en un instrumento perfecto para la faena en la mar.

Rodman
POLYSHIPS
Construcción y reparación naval

*Descubra nuevos niveles de economía
Elija el nuevo grupo electrógeno completo
fabricado por Volvo Penta*



Diseñado para diversas condiciones de funcionamiento el nuevo sistema de grupo electrógeno completo de Volvo Penta abarca un rango de potencias desde **100 hasta 2500 kW a 50 ó 60 Hz**, basados en componentes clasificados, bien probados y perfectamente ajustados. El sistema de grupo electrógeno le ofrece un nuevo concepto de economía, además se asegura de que su instalación esta soportada por el «**programa de control de costes**». Un servicio único de ayuda al cliente que incluye instalación profesional, **3 años de garantía** como opción y el sistema de soporte especializado para piezas de repuesto de emergencia – **servicio de repuestos 24 h.** Envíenos ahora su petición para realizar unas especificaciones completas y un estudio de cálculo de costes.

Gama de productos Volvo Penta para buques profesionales:

Sistemas de propulsión: 81–810 kW (110–1100 hp)
Sistemas de grupo auxiliar: 100 – 2500 kW



Unidad de control diesel Volvo Penta

- Control completo del motor
- Totalmente clasificable
- Fácil de instalar
- Posibilidad de interconexión con el sistema de control principal del buque

**VOLVO
PENTA**

Volvo Penta Espana SA

Paseo de la Castellana, 130
28046 Madrid

Tel.: 566 61 00 • Fax: 566 62 00

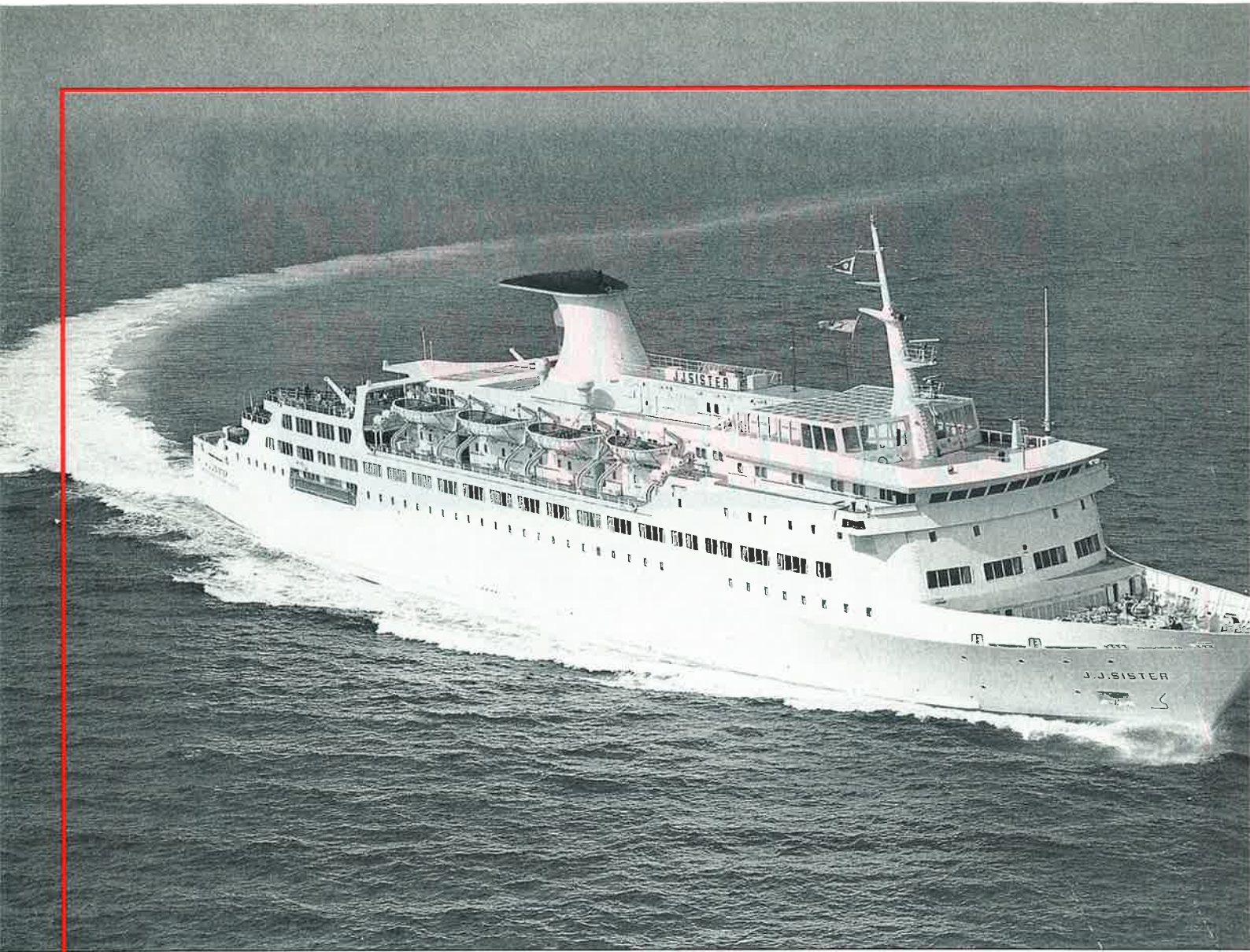
Todos los buques tendrán que cumplir SOLAS 90

LA OMI FORTALECE LA SEGURIDAD DE LOS FERRYs



En la Conferencia que la OMI celebró a finales de noviembre en Londres se adoptaron una serie de medidas para fortalecer la seguridad de los ferrys. Tras un año de intenso trabajo por parte del Panel de Expertos que se había constituido a raíz del hundimiento del «Estonia» se han adoptado nuevas medidas que modifican el Convenio SOLAS e incrementarán la seguridad de estos buques. El principal escollo de la Conferencia, que ya se había presentado durante el trabajo del Panel de Expertos, fueron las dos posturas diferenciadas respecto a las exigencias en la estabilidad del barco. Por un lado, los países nórdicos querían incluir las reglas especiales de estabilidad dentro del

Convenio SOLAS (regla 8.3) mediante acuerdos regionales, postura conocida como la «dura», y los países «mediterráneos» se mostraban en contra. Fue una propuesta de la delegación española la que desbloqueó el debate y los 13 Estados miembros de la UE presentes aprobaron, de forma unánime, incluir este concepto regional dentro de la OMI, a través de una Resolución que se adoptará de forma voluntaria pero fuera del SOLAS. Esto significa que todos los buques existentes tendrán que cumplir obligatoriamente el SOLAS 90 en las fechas marcadas y, por su parte, los países nórdicos podrán adoptar voluntariamente las reglas especiales de estabilidad mediante acuerdos regionales.



EL naufragio del «Estonia» en septiembre de 1994 puso de actualidad y en entredicho la seguridad de los *ferrys*. Esta catástrofe conmovió y puso en revuelo a la opinión pública y a la Organización Marítima Internacional (OMI), agencia especializada de las Naciones Unidas en donde se elaboran y aprueban los instrumentos internacionales adecuados para una universal tutela de la seguridad marítima y protección del medio marino. En diciembre de 1994, el secretario general de la OMI nombró un grupo de expertos formado por 20 personas que estudiaría, con el mayor

grado de independencia posible, las posibles medidas para aumentar la seguridad. Las conclusiones de este Panel se remitieron a la OMI para que se debatiesen en la Conferencia que se celebraría a finales de noviembre en Londres, y cuya finalidad era examinar y aprobar enmiendas al Convenio SOLAS 1974 destinadas a aumentar la seguridad de los buques de pasaje de transbordo rodado.

La Conferencia utilizó como base para su trabajo el proyecto de texto de enmiendas al Convenio SOLAS 1974 que el Panel de Expertos elaboró sobre la seguridad de los buques de pasaje de transbordo rodado con objeto de someterlo a la

consideración de la Conferencia, y un proyecto de resolución de la Conferencia sobre la aprobación de las referidas enmiendas al Convenio SOLAS 1974 y otros proyectos de resoluciones de la Conferencia presentados por el Grupo de Trabajo.

Dos posturas enfrentadas

El punto más controvertido de la Conferencia, que se había puesto de manifiesto meses antes, fue la posibilidad de incluir reglas especiales de estabilidad dentro del Convenio SOLAS en función de criterios geográficos, climatológicos o

técnicos, mediante acuerdos bilaterales o multilaterales de carácter regional. En esta discusión había dos posturas enfrentadas tanto dentro de la Unión Europea como dentro de la Organización Marítima Internacional.

En la Unión Europea las posiciones eran:

- A favor de los acuerdos regionales de estabilidad (en la Regla 8.3 del SOLAS), por el que la estabilidad del buque aguantase una carga de agua en bodega de 0,5 metros: Reino Unido, Suecia, Dinamarca, Finlandia, Irlanda, Alemania y Noruega.

- En contra de la inclusión del concepto regional en



España consideraba crucial no consagrar en el Convenio SOLAS una doble normativa para los transbordadores, en la que fuera más rigurosa para las aguas del norte de Europa.

SOLAS, es decir, no introducir en SOLAS la obligación de que el *ferry* aguante una carga de agua en bodega de 0,5 metros: Francia, Grecia, Italia, Bélgica, Países Bajos y España.

En la resolución de esta discusión España desempeñó un papel fundamental, ya que la delegación española fue la que propuso incluir el concepto regional dentro de la OMI a través de una Resolución de la Conferencia, pero fuera del SOLAS. Esta propuesta fue unánimemente apoyada por los 13 Estados miembros de la UE presentes en la Conferencia y en el plenario se alcanzó un consenso, con la reserva de Japón y China.

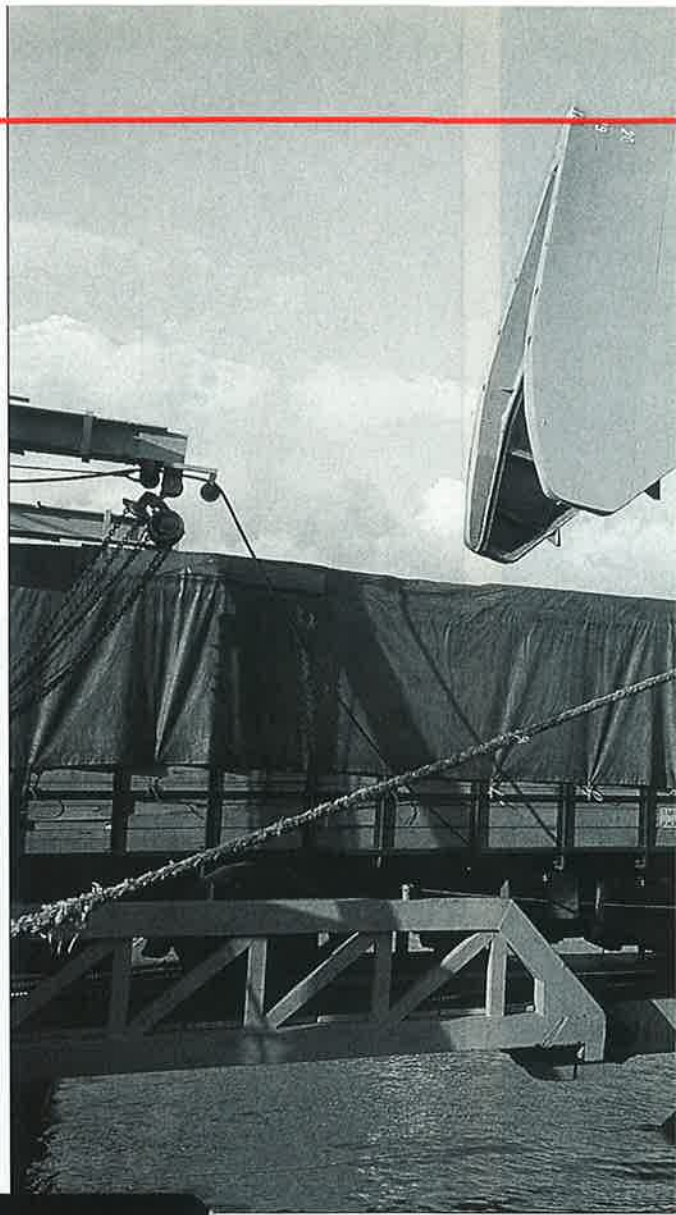
España no aceptó la postura de los países nórdicos argumentando que no existía una base científica suficiente que avalase tal exigencia (la obligación de que el *ferry* aguante una carga de agua en bodega de 0,5 metros y que se incluyese en el Convenio SOLAS). «La

aportación del sector marítimo español fue decisiva para que estas exigencias no salieran adelante», dicen fuentes de Marina Mercante.

La delegación española aseguró comprender la opción más dura de la estabilidad en las aguas del norte de Europa sobre la base de un

acuerdo regional con normas adicionales a SOLAS 90 y apoyaron que dicho acuerdo pueda realizarse en el marco de la Organización Marítima Internacional a través de una Resolución de esta Conferencia, opción que finalmente fue aprobada.

El director general de la Marina Mercante española, Pedro Anateal, señaló en la Conferencia de Londres que todas las delegaciones y «*todos los países hemos estado involucrados en la determinación y desarrollo de soluciones internacionales a problemas internacionales. La universalización de las medidas adoptadas ha sido el eje rector y guía de las acciones de la Organización*



Marítima Internacional. En este sentido, Jesús Valera declaró a la revista MAR que de haber incluido los acuerdos regionales dentro de SOLAS se terminaría con el espíritu de universalidad. «La única globalidad que se admitía era la del ampliar el Solas al SOLAS 90.»

Por su parte, Pedro Anatael resaltó en Londres la máxima prioridad que España da a la seguridad de estos tráficos, estando la seguridad del buque, de la tripulación y del pasaje por encima de cualquier consideración comercial.

Por este motivo, España presentó en la Conferencia las inspecciones extraordinarias que se realizaron a los buques

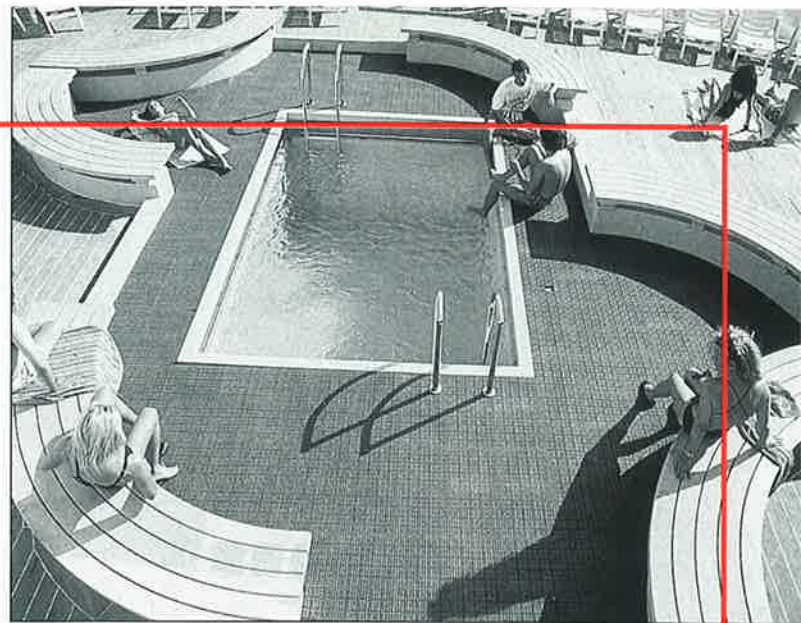
bajo pabellón nacional y los ensayos que se hicieron en el canal de experiencias hidrodinámicas de El Pardo. «En el canal de El Pardo se probó que en los buques que cumplen con SOLAS 90 su seguridad estaba garantizada y tienen garantías de supervivencia a una avería», asegura Jesús Valera, de la delegación española.

Todos los ferrys españoles tendrán que sufrir modificaciones para cumplir estrictamente con el SOLAS 90 en las fechas establecidas.

En opinión de Valera, la propuesta de los países nórdicos era irreal y no tiene una base científica. Por el contrario, el SOLAS 90 responde a criterios técnicos y cumpliéndolo se incrementa la seguridad. La obligatoriedad que se introduce ahora de que todos los buques existentes tienen que cumplir con el SOLAS 90 en

un calendario establecido va a representar inversiones muy fuertes por parte de los armadores, inversiones que éstos asumen. «Hasta ahora los buques existentes tenían que cumplir con un SOLAS Light, pero ahora tienen que cumplirlo estrictamente y afectará a todos los barcos españoles, que tendrán que transformarse en los astilleros», dice Carlos Arias, miembro español del Panel de Expertos. Las fechas para realizar estas modificaciones tienen una carencia de dos años y después ocho años para su cumplimiento.

Según Carlos Arias, los países nórdicos necesitaban adoptar la postura más dura en la estabilidad de los



barcos para dar respuesta a su opinión pública, muy sensibilizada tras el hundimiento del «Estonia» en aguas del mar Báltico, y en donde murieron más de novecientas personas, pues además ellos utilizan el barco continuamente.

De las 14 Resoluciones aprobadas, la Resolución clave fue la número 14, de Acuerdos regionales sobre prescripciones de seguridad especiales aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado, cuyo texto incluye como aspectos más relevantes:

- Dos o más Gobiernos contratantes podrán concertar un acuerdo para modificar las prescripciones de la

regla II-1/8-1 con respecto a todos los buques de pasaje de transbordo rodado que transporten pasajeros entre puertos designados de su territorio. Las prescripciones especiales sobre estabilidad no habrán de ser más rigurosas que las especificadas en el Anexo de la Resolución.

- Se estableció un procedimiento de notificación al secretario general de la Organización de las negociaciones en proceso para alcanzar un Acuerdo Regional y, una vez alcanzado, un procedimiento de comunicación de todos los pormenores pertinentes del mismo, con objeto de ponerlos en conocimiento de todos los Gobiernos contratantes.

- Se incluyó una entrada en vigor demorada del Acuerdo Regional que incluya normas adicionales de estabilidad en transbordadores; a saber: doce meses después de que el secretario general haya recibido notificación de que ha sido concertado.

- La Resolución insta a todos los Gobiernos contratantes a que apliquen las disposiciones de dichos acuerdos a todos los buques de pasaje de transbordo rodado con derecho a enarbolar su pabellón cuando realicen viajes regulares entre los puertos designados que prevean dichos acuerdos, a fin de mantener unos niveles de estabilidad unifor-

mes en el área geográfica afectada, con independencia del pabellón del buque y de los Estados signatarios del Acuerdo Regional.

Modificaciones al SOLAS

El resto de las medidas propuestas por el Panel de Expertos, que se estudiaban para mejorar la seguridad de los *ferrys*, fueron aprobadas en su mayoría, aunque con algunas modificaciones. «Con ello se va a alcanzar una notable mejoría en la seguridad de estos buques», subraya Carlos Arias. Se establecen nuevas y mejoras en las prescripciones exis-



Los ferrys con más de 400 personas tendrán que tener dos compartimentos.

tentes aplicables (agarraderos, pasamanos) a las vías de evacuación, prohibiendo su obstrucción por carros de limpieza, etcétera; se colocarán en el camarote planos de escape; se dictan normas para la instalación de sistemas megafónicos; se mejoran las existentes y se establecen nuevas normas para las balsas salvavidas, botes de rescate y chalecos salvavidas; se exige contar el número de pasajeros, y para enero de 1999 relacionar nombre y sexo, distinguiendo entre adultos, niños y lactantes; se instalará una alerta de socorro general mediante la activación de un pulsador; se destinará una persona

competente para que desempeñe las tareas de comunicación; en este tipo de buques se establecerá por la compañía un idioma de trabajo; el buque llevará una lista de las limitaciones operacionales (restricciones de zonas operacionales, meteorológicas, estado de la mar, carga, velocidad, etcétera).

También se aprobaron una serie de resoluciones de carácter recomendatorio referentes a: dispositivos de

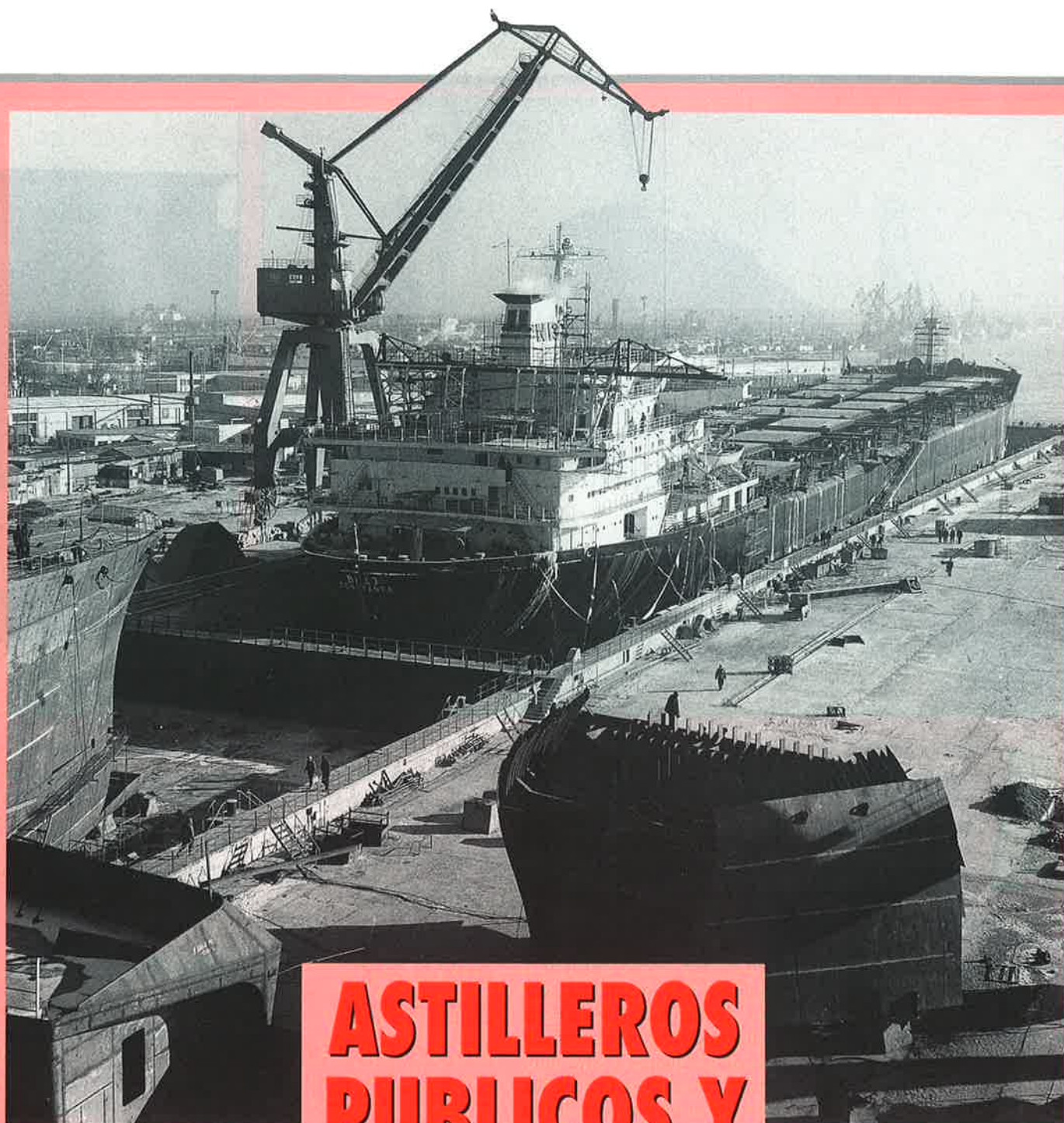
incendios para la máquina; evacuación en buques existentes; tiempo máximo de evacuación en los buques nuevos, etc.

Una de las medidas más importantes que todos los países han adoptado para los ferrys con más de 400 personas es tener dos compartimentos de forma obligatoria y en el caso de que se inundaran los dos, el barco pueda resistir. «Antes, cuando había una avería se producía en un

compartimento, pero ahora se exige que se produzca en dos compartimentos y el barco resista», dice Carlos Arias, del Panel de Expertos.

La diferencia entre la postura que han adoptado los nórdicos, la postura más dura, frente a la del SOLAS 90, es que el SOLAS 90, cumpliendo con la avería de dos compartimentos el barco tiene que resistir una curva de estabilidad. Sin embargo, los nórdicos además le añaden una franja de agua de 0,5 metros y tiene que cumplir con la misma curva, por lo que la medida es mucho más estricta. ■

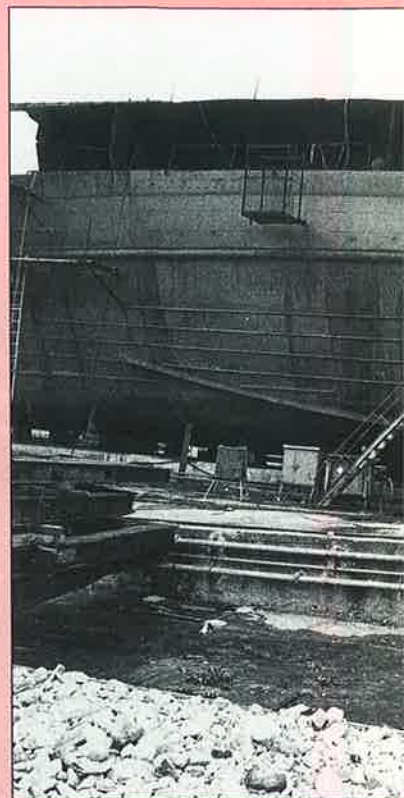
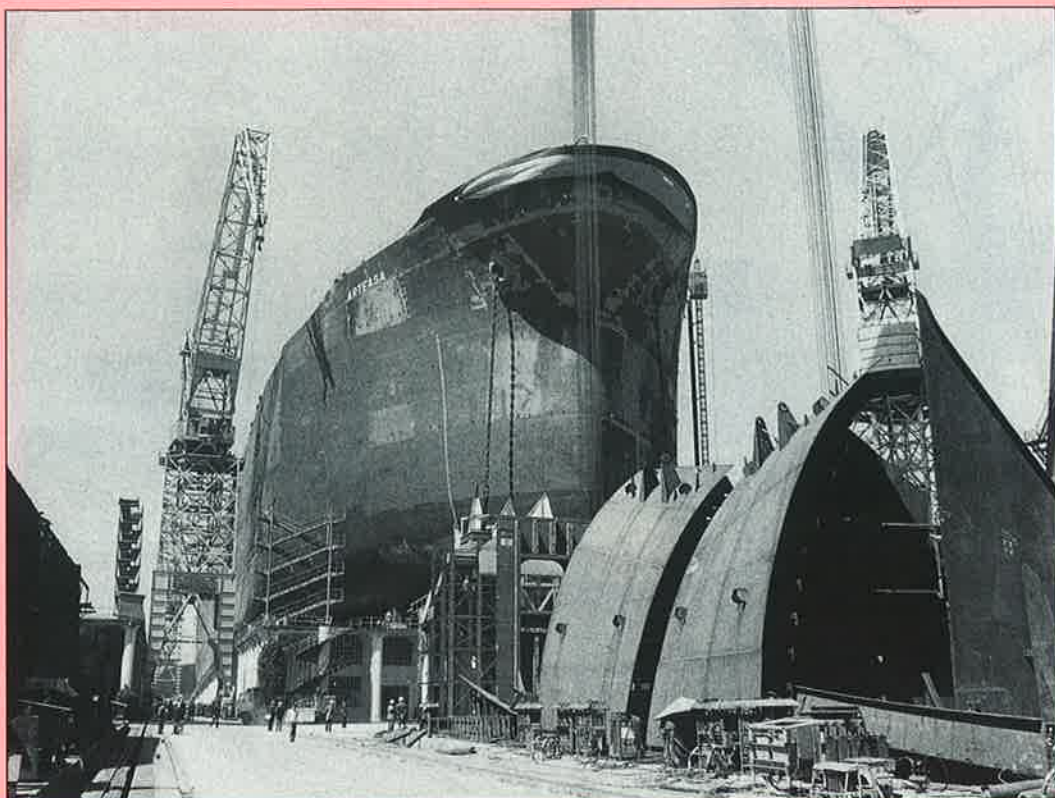
I. OTERO



ASTILLEROS PUBLICOS Y PRIVADOS SANEAN SU CARTERA DE PEDIDOS

Los astilleros españoles públicos y privados comienzan a vivir épocas buenas. Tras varios años con las contrataciones en dique seco, y transcurrido medio año de la aprobación del Plan Estratégico de Competitividad de los astilleros, el grupo público comienza a detectar una pronta recuperación, así como un afianzamiento en el mercado internacional

tras los últimos acuerdos alcanzados. Esta recuperación también ha llegado a los astilleros privados. Astilleros de Huelva, tras la crisis que vivió en 1993, acaba de consolidar la cartera de pedidos hasta el año 2000, después de firmar un acuerdo con un armador ruso para construir veinte pesqueros, por un valor total de 57.250 millones de pesetas.



ASTILLEROS de Huelva, compañía participada por empresarios onubenses, ha logrado un contrato para construir veinte buques para un armador ruso, por un importe total de 57.250 millones de pesetas. Los barcos, que serán pesqueros-factoría, tendrán un coste individual de 2.862 millones. Tendrán una eslora de 64 metros y se dedicarán a la modalidad de pesca de arrastre de fondo y faenarán por aguas del Pacífico norte. Los barcos disponen del equipamiento preciso para el procesamiento del pescado, incluida una fábrica de harina, lo que permite aprovechar el ciento por ciento de las capturas.

Una vez finalizadas las negociaciones, tras dieciocho meses intensos, Astilleros de Huelva está pendiente de la financiación para poner en marcha la construcción de los bacos.

Fuentes de la empresa han asegurado a la revista MAR que «pretendemos construir todos los buques en Astilleros de Huelva». El nuevo contrato, que

tendrá que estar terminado en tres años, se desarrollará por las 490 personas que tiene en plantilla el centro y además se subcontratará personal.

Estas embarcaciones son de alta tecnología y el diseño es noruego. «La tecnología de estos barcos es muy avanzada, pero hemos hecho ensayos y pruebas», dicen fuentes del astillero. Astilleros de Huelva tiene mucha tradición en la construcción de pesqueros y está muy consolidado en el extranjero. De hecho, este nuevo contrato lo han obtenido a través de un antiguo cliente. «Hace tres años hicimos diez atuneros para armadores rusos; quedaron muy satisfechos y corrieron la voz.»

A raíz de aquello los nuevos clientes se pusieron en contacto con el astillero y las negociaciones terminaron en acuerdo. Con este contrato se consolida la cartera de pedidos de Astilleros de Huelva hasta el año 2000. Sus 490 trabajadores tendrán carga hasta 1997 en construir seis embarcaciones para armadores de Estonia y Lituania, por valor de ocho mil millones de pesetas.

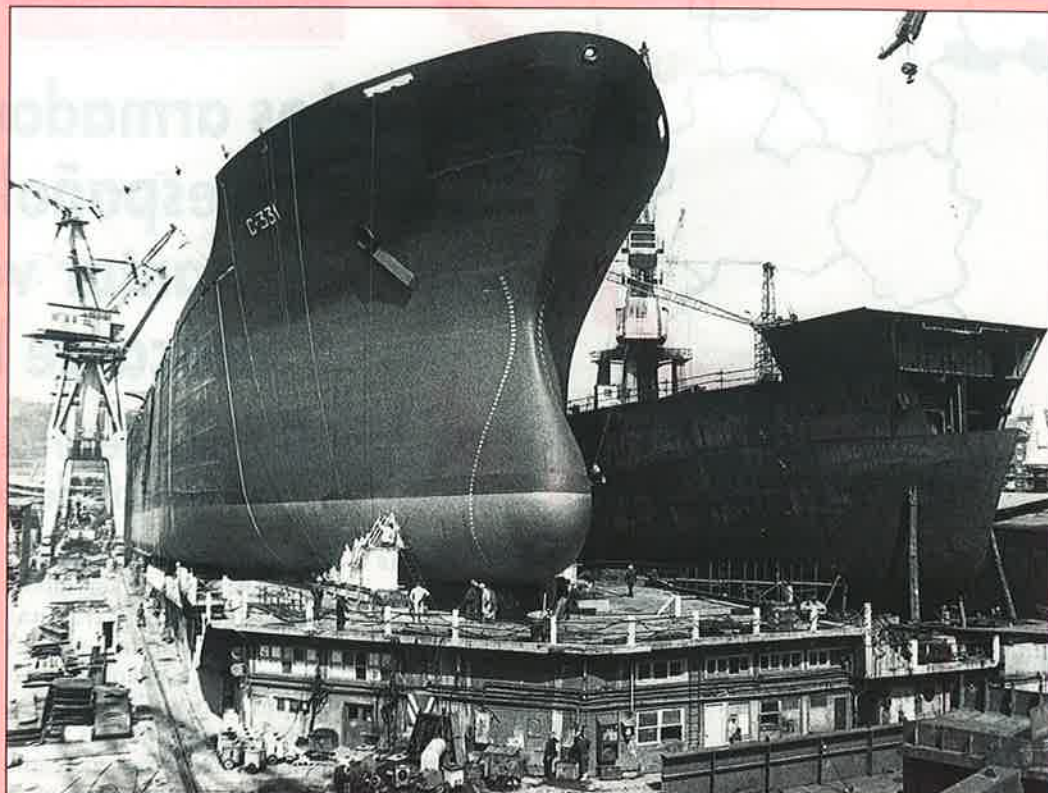
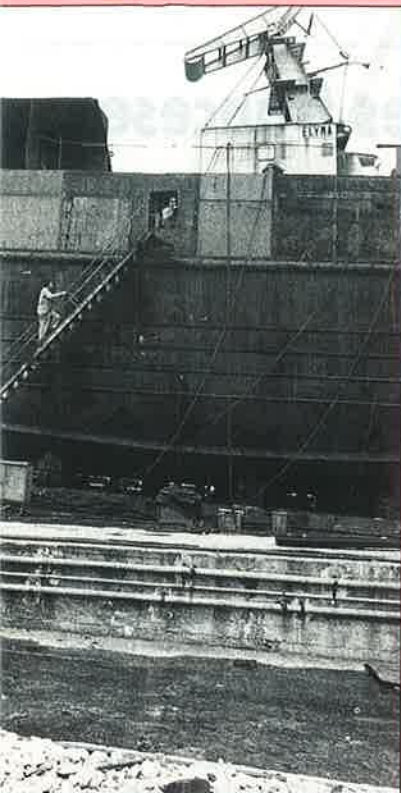
Astilleros de Huelva construirá veinte pesqueros para un armador ruso, por un valor total de 57.250 millones de pesetas.

Este contrato supone un paso importante en el proceso de recuperación de la compañía tras la crisis que vivió en 1993. En aquel entonces la empresa entró en pérdidas por la falta de pedidos.

Aumentan los pedidos

A finales de este año, la cartera de pedidos de los astilleros españoles (públicos y privados) ascendía a 76 buques, con 707.242 CGT (arqueo bruto compensado), lo que representa un incremento del 11,25 por 100 frente a los 72 buques y 635.709 CGT registrados en el mismo período de 1995. Continúa dominando el arqueo bruto compensado destinado a la exportación, con un 88 por 100 del total de la cartera.

Los nuevos contratos de construcción de buques entrados en vigor en 1995 han alcanzado la cifra de 350.482 CGT, lo que representa un aumento del 7 por 100 respecto al año anterior y duplica la media del trienio 1991-1993, que fue de 178.000 CGT.



A pesar de estos datos, algunos astilleros de tamaño medio continúan con dificultades para lograr una carga de trabajo adecuada.

En cuanto a la actividad productiva de los astilleros, aumentó un 48 por 100 durante 1995 al alcanzar la cifra de 301.978 CGT, frente a 204.378 CGT del año anterior, debido al aumento de la contratación registrada en 1994. Por su parte, las puestas de quilla prácticamente se han mantenido (264.108), y las botaduras, con 260.857 CGT, han aumentado el 27 por 100. Estas cifras, unidas a las de buques entregados, dan una actividad ponderada de 271.950 CGT, lo que significa un incremento del 21 por 100 respecto al año 1994 (224.074 CGT).

La cartera de pedidos de los astilleros públicos asciende a unos 30 barcos, con un presupuesto total superior a los 200.000 millones de pesetas. Desde el verano pasado el grupo público ha conseguido la construcción de dos *ferrys* para la sueca Stena por 20.000 millones, y un *tren-ferry*, que se cons-

truirá en Puerto Real; al cierre de este número estaba pendiente de firmar un acuerdo para construir en Sevilla dos *ferrys* para la naviera británica Cenargo, y el Astillero de Sestao construirá con la noruega Statoil un petrolero *shuttle*, con la posibilidad de construir otros tres más, por un valor total de 52.000 millones de pesetas.

El centro de Cádiz realizará la transformación de un buque encargado por Brasoil, con un valor de 15.000 millones de pesetas, y Astander construirá otro.

Apuesta por los *ferrys*

Para Astilleros públicos el mercado de los *ferrys* siempre ha sido estratégico, por la complejidad que requieren ese tipo de construcciones y porque tiene un valor añadido. «*Tendemos a mantenernos en este mercado, ya que es donde podemos ser competitivos*», aseguran fuentes del grupo público. A raíz de las nuevas normas de la OMI pretenden aumentar su presencia en el mercado de los

El mercado de construcción de ferrys, sector estratégico para los astilleros públicos, se pretende aumentar con las nuevas normas de seguridad de la OMI.

ferrys ante las buenas posibilidades de nuevos pedidos, especialmente en el norte de Europa. Tras el hundimiento del «Estonia» la OMI decidió endurecer la seguridad de los *ferrys*, pero, además, los países del Norte y del Báltico firmaron el Acuerdo de Estocolmo para aumentar la seguridad de este tipo de barcos. Este acuerdo obligará al achatarramiento del 25 por 100 de las unidades en servicio y la modificación del resto. Sólo en Gran Bretaña afectará a 40 barcos; también lo van a hacer en Suecia, Dinamarca, Finlandia, Irlanda, Alemania y Noruega.

Uno de los centros más beneficiados podría ser Puerto Real, ya que tiene gran experiencia en la construcción de *ferrys ro-ro*, y en la actualidad su cartera de pedidos son dos buques de la sueca Stena y un *ferry-tren* para Swedferry.

A finales de marzo estaban a punto de firmar el acuerdo para que se construyan en Sevilla dos *ferrys* para la naviera británica Cenargo. ■

I. OTERO



PAIS VASCO

Los armadores franceses y españoles quieren implantar vedas para la pesca de la merluza

Se pretende preservar dicha especie en los caladeros del Cantábrico

Representantes de las flotas de altura de España y Francia se han puesto de acuerdo para cooperar en materia de gestión de recursos pesqueros. En uno de los acuerdos se contempla como prioritaria la implantación de áreas de veda para la pesca de la merluza.



LA localidad vizcaína de Ondárroa ha servido de escenario para una reunión mantenida entre las asociaciones españolas de armadores de pesca de altura y el comité de pesca francés. En la reunión ambas partes acordaron la posibilidad de estudiar la implantación de zonas delimitadas, especialmente para la pesca de la merluza, que podrían ser objeto de vedas temporales o definitivas.

También se contempló la creación de un grupo de trabajo para estudiar la cohabitación entre las flotas de España y Francia. Asimismo, se acordó crear a largo plazo una comisión de seguimiento y un protocolo de actuación para la puesta en marcha de un sistema de arbitraje por parte de las Administraciones públicas española y gala para no tener que acudir a los tribunales a resolver los conflictos.

Se creará un grupo de trabajo específico para todo lo relacionado con la pesca de la merluza, que estudie las posibles soluciones para la preservación de la pesquería de dicha especie. Se pretende que en este grupo de trabajo colaboren las Administraciones de Francia y España, representantes del sector y organismos científicos e investigadores.

En este sentido, según un estudio realizado por el Instituto Vasco de Investigación y Tecnología para la Oceanografía, Pesca y Alimentación (AZTI SIO), la merluza se

encuentra, en el *stock* norte, fuera de los límites de seguridad biológica. Por ello el estudio recomienda que la mortalidad por pesca de merluza se reduzca en un 30 por 100 este año y se haga cumplir la legislación actual sobre tamaños de redes y tallas mínimas de desembarque.

Solicitudes por parte francesa

Los representantes franceses solicitaron que se reduzca la longitud de las largas líneas de anzuelos que lanzan las embarcaciones palangreras. Pidieron la creación de pasillos para permitir el paso de distintas flotas y mostraron su preocupación por la excesiva concentración de buques en zonas de temporadas determinadas.

Por otra parte, representantes de la flota gala incidieron en la irrupción de barcos con redes de gran abertura vertical procedentes de Ondárroa y Pasajes que, en su opinión, pueden generar un notable aumento del esfuerzo pesquero, con la consiguiente posibilidad de causar un daño irreparable a las poblaciones de las especies capturadas.

Para resolver el tema de las importaciones masivas de merluza, ambas partes manifestaron que la única solución pasa por revalorizar la merluza del Cantábrico, ya que ir en contra de las importaciones no va a tener mucho éxito, dado que en la Unión Europea (UE) existen países con una fuerte industria transformadora.

Satisfacción

Los armadores de la flota de altura de Ondárroa y Pasajes han mostrado su satisfacción por reanudar las relaciones con la flota francesa, ya que consideran que con la celebración de la reunión de Ondárroa se abre una nueva etapa en las relaciones entre las flotas de altura de España y Francia.

Según José Antonio Urrutikoetxea, miembro de la Confederación Española de Asociaciones Pesqueras (CEAPE), «se ha dado un paso importante con la primera toma de contacto, y se constituyen unas comisiones de trabajo cuya misión será avanzar en la búsqueda de un código de buena conducta, crear zonas de veda para la merluza y dejar de llevar todos los conflictos bajo resolución de los jueces». A juicio de Urrutikoetxea, uno de los acuerdos alcanzados, concretamente el de la implantación de vedas para la pesca de la merluza, consigue retomar los acuerdos alcanzados en el protocolo de Hondarribia de 1970, que ya estableció zonas de veda. ■

R. R. de H.

El Gobierno Vasco dice que no debería haber problemas en la campaña de la anchoa

Un total de 150 barcos y 2.500 arrantzales vascos han iniciado una nueva campaña de la anchoa. Y lo han hecho con el deseo de que la costera les reporte unas buenas capturas y que carezca, por segundo año consecutivo, de conflictos en alta mar.

A pesar de que el inicio oficial de la campaña se produce el 1 de marzo, la mayor parte de la flota retrasa su dedicación a la pesquería de la anchoa, ya que hasta mediados de abril, fecha en la que empieza a aumentar la temperatura de las aguas del Cantábrico, la presencia de anchoa en el caladero es escasa. Hasta esa fecha la flota de bajura pesca sardina y verdel.

Ante el inicio de esta nueva campaña de la anchoa, el presidente de la Cofradía de Pescadores de Bermeo, José Manuel Gabantxo, declara que «en principio debemos ser optimistas. De todas maneras, en la mar no hay nada escrito y nunca se puede aventurar qué es lo que sucederá».

Y es que los arrantzales vascos no dejan de tener cierto temor ante la posibilidad de que los pescadores del sur de Francia no respeten el acuerdo alcanzado entre las Administraciones de España y Francia sobre la pesca de la anchoa en el golfo de Vizcaya.

El pasado mes de diciembre de 1995, representantes de las Administraciones pesqueras de España y Francia y de las flotas de bajura de ambos países participaron en la sexta reunión del Comité Hispano-Francés de Pesca (COFEP) y suscribieron un acuerdo en Arcachón por el que la flota pelágica

francesa no puede pescar anchoa entre el 20 de marzo y el 31 de mayo. A cambio, España cede a Francia 9.000 toneladas de su cuota de anchoa. Este acuerdo tiene vigencia hasta el año 2002.

A pesar del consenso existente, los pescadores de la flota pelágica de Hendaya y San Juan de Luz han anunciado que no respetarán el acuerdo y que continuarán pescando a partir del 20 de marzo. A este respecto, el presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de Bajura de Guipúzcoa, Esteban Olaizola, ha declarado que «lo único que pedimos es que nos dejen faenar tranquilos y que cumplan los acuerdos firmados. No nos responsabilizamos de lo que pueda ocurrir si no paran en esas fechas».

Según el presidente de las Cofradías guipuzcoanas, lo que estos pescadores franceses buscan con su actitud es presionar a su Administración para que les conceda más ayudas, porque sus barcos no son rentables al haber agotado los recursos con unas artes de pesca que esquilman los caladeros.

Por su parte, el viceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco, Xabier Goirigolzarri, ha declarado que «no tendría que haber problemas en la campaña de la anchoa, aunque es difícil decir que no va a pasar nada». Además, el responsable de Pesca del Ejecutivo autónomo vasco cree, al igual que Esteban Olaizola, que lo que los pescadores de Bayona y San Juan de Luz intentan es conseguir que el Gobierno francés les dé más ayudas a cambio de no salir a faenar, como ya hizo el año pasado.

Según Xabier Goirigolzarri, «tanto los Gobiernos de París como el de Madrid y nosotros tenemos interés en que no haya guerra. Nosotros seremos firmes en defensa del acuerdo, con el cual no tiene por qué haber problemas».

Precios y capturas mínimas por barco

En una reunión celebrada en San Sebastián, representantes de las Cofradías de Pescadores de toda la cornisa cantábrica han ratificado los acuerdos del año pasado sobre el tope diario de capturas de anchoa y de precios mínimos de venta. Así, cada barco podrá pescar un máximo diario de 6.000 kilos de la preciada especie. El precio mínimo de venta en lonja oscilará, en función del tamaño del pescado, entre 100 y 225 pesetas por kilogramo de anchoa.

Los arrantzales vascos esperan mejorar en 1996 los resultados de las campañas de anchoa anteriores. En 1995 capturaron 14.800 toneladas de anchoa; en 1994 pescaron 12.000 toneladas de dicha especie, y en 1993, 15.000 toneladas. ■

Roberto RUIZ DE HUYDOBRO



La II Feria del Pescado de Bermeo se celebrará en mayo

El Instituto Social de la Marina participará en la muestra

Desde el 17 hasta el 19 de mayo se celebrará la II Feria del Pescado de Bermeo. El Instituto Social de la Marina, a través de su Dirección Provincial de Vizcaya, estará presente en el certamen con un stand de exposición.

LA muestra, que está organizada por la Asociación Feria del Pescado (integrada por el Ayuntamiento bermeano y los expositores del certamen), tiene dos objetivos principales. El primero es dar a conocer al público en general el proceso por el que pasa el pescado desde el momento en que es capturado hasta que es consumido. El segundo objetivo de la feria es, según la coordinadora de la misma, Begoña Gangoi, «sentar las bases de una futura feria a nivel de todo el Cantábrico».

El certamen, que tiene un presupuesto de ocho millones de pesetas, contará con una veintena de stands de exposición, situados en el parque de Bermeo, el lugar más céntrico de la localidad pesquera vizcaína. Entre los expositores estarán presentes el Ayuntamiento bermeano, la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno vasco, el Instituto Social de la Marina, FROM, Azti (Instituto Vasco de Investigación y Tecnología para la Oceanografía, Pesca y Alimentación), la Cofradía de Pescadores de Bermeo, empresas conserveras y exportadoras de pescado, atuneros y otras empresas relacionadas con el medio marino.

Además de la exposición, la muestra contará con diversas actividades diarias. Así, el público visitante podrá asistir a simulacros de venta de pescado, realizar excursiones en barco, visitar la Escuela Náutico-Pesquera de Bermeo, contemplar el trabajo de rederas y realizar visitas guiadas al Museo del Pescador de la localidad, donde además de contemplar piezas rela-

cionadas con el mundo pesquero se podrá contemplar un documental sobre la pesca. Se podrá asistir también a una exposición de fotografías y maquetas de los puertos de la Comunidad Autónoma vasca en la sala de exposiciones de la biblioteca de Bermeo. Además, se celebrarán diversos concursos en los que los participantes demostrarán sus habilidades para cocinar pescado.

Durante los tres días anteriores a la celebración de la feria se celebrarán, en la sala de exposiciones de la biblioteca de la localidad, tres jornadas, en las que personalidades destacadas hablarán sobre temas relacionados con la pesca. En concreto, el 14 de mayo se abordará el tratamiento y la comercialización del pescado, el 15 de mayo, las políticas pesqueras, y el 16 de mayo, el pescado y la cocina.

La primera edición de esta feria se celebró en 1994. Aunque el certamen nació con vocación anual, diversos problemas impidieron que en 1995 se celebrase. «En la primera edición de la feria, al ser el primer año, hubo errores que vamos a intentar que no se repitan. Los participantes de hace dos años quedaron satisfechos, y a los asistentes les gustó. El objetivo es agrandar un poco más cada vez la feria, para que coja fuerza y atraiga más participantes y más visitantes. Según el éxito de la segunda edición, decidiremos si la feria es bianual o anual para el futuro», explica Begoña Gangoi. ■

R. R. de H.



Permite obtener resultados en treinta minutos

Nuevo método para detectar la «marea roja»

El sector del mejillón en Galicia sigue siendo actualidad. Varias son las noticias que hacen referencia a sus problemas y posibles soluciones. En relación al tema que ha traído de cabeza, tanto a autoridades como trabajadores en los últimos meses, sobre el sistema de detección de concentraciones de biotoxina PSP y DSP que, a juicio de los segundos, era excesivamente largo, parece que ha encontrado arreglo si finalmente se utiliza un método analítico que es mucho más rápido y más fiable, y que ha sido desarrollado por científicos de Lugo y de Vigo. El tiempo total del ensayo es de treinta minutos para 96 muestras y se pueden procesar varios cientos simultáneamente. Este método podría estar utilizándose en el plazo de tres o cuatro meses.

EL tradicional bioensayo con ratones, que desde hace años se viene empleando para detectar la presencia de toxinas diarreicas en moluscos bivalvos, conocido genéricamente como *marea roja*, podría estar utilizándose en el plazo de tres o cuatro



meses tras el descubrimiento de este nuevo método que han desarrollado un equipo de científicos de la Facultad de Veterinaria de Lugo y el Centro Técnico Nacional de Conservación de Productos de la Pesca, con sede en el Campus de Vigo. Este nuevo



reactivo está en vías de ser patentado en España, en los demás países de la Unión Europea, en Japón y en Estados Unidos.

Esta técnica fue presentada en el centro de investigación con que cuenta la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas (Anfaco) en el Campus vigués y contó con la presencia del rector de la Universidad de Santiago,

Darío Villanueva, al que acompañaban el vicerrector de Investigación, Sergio Casas, y el director de la oficina de Transferencia de Resultados de Investigación, Rogelio Conde-Pompidu. Por parte de Anfaco estuvieron presentes el presidente, Bernardo Alfageme de Riva, y el secretario general, Juan Vieites de Sousa.

El equipo investigador que ha desarrollado este sistema

está formado por Luis Miguel Botana López y Mercedes Rodríguez Vieites, por parte de la Facultad de Veterinaria de Lugo, y por Juan Manuel Vieites y Francisco Leira Sanmartín, por el Centro Técnico Nacional de Conservación de Productos de la Pesca, dependiente de Anfaco.

Las autoridades asistentes al acto indicaron que el nuevo sistema es un contraste que ofrece resultados de forma instantánea y cuya fiabilidad está totalmente garantizada, lo que va a permitir que supere todos los controles de las oficinas internacionales de patentes.

Se pondría así fin a las doce horas que había que emplear con la técnica actual del bioensayo y que consiste en la administración intraperitoneal de un extracto a ratones. El método es lento, poco específico y puede inducir aún así a error. El nuevo sistema consiste en cuantificar las toxinas midiendo la inhibición de fosfatasa parcialmente purificadas, que son las enzimas sobre las que actúan las toxinas. La inhibición de las fosfatasa se cuantifica empleando como soporte una fase sólida y revelando la actividad enzimática con un marcador fluorescente, luminescente o de color.

Pólizas de seguros para la marea roja

Los moluscos se encuentran también de actualidad por la posibilidad que ha aportado el conselleiro de Pesca, Juan Caamaño, de que los mejilloneros puedan suscribir pólizas de seguros contra la *marea roja* en las rías gallegas, que el pasado año supuso un descenso en las ventas cifrado en 3.000 millones de pesetas.

El responsable de Pesca aseguró ante el Parlamento gallego que ha mantenido contactos con empresas para lograr un seguro similar al que rige para el pedrisco en materia agrícola, con una cobertura de dos millones de pesetas. En principio las empresas aseguradoras no contemplan esta posibilidad, pero se han comprometido a estudiarla y ofrecer una respuesta en breve plazo.

Asimismo, Juan Caamaño informó que se importan anualmente 6.000 toneladas de mejillón a un precio de 304 pesetas, y que la producción gallega puede buscar nuevos canales de comercialización a mejores precios. Habló también sobre las posibilidades que ofrece la congelación de moluscos todavía no introducidos en el mercado.

El conselleiro también anunció una norma de carácter reglamentario sobre las transmisiones y los cambios de dominio intervivos en materia de concesiones pesqueras y marisqueras.

Fondo económico de garantía

Finalmente, en otra noticia relativa al sector del mejillón, el Grupo parlamentario Socialista ha propuesto crear un fondo económico de garantía para el sector ejillonero. Esta iniciativa postula su fortalecimiento con aportaciones económicas de la Unión Europea, para que se ejerza una política de prioridades, con fondos específicos, para los sectores mejilloneros y marisqueros, en la actualidad desprotegidos. ■

Servicio de Información Pesquera

El Servicio de Información Pesquera (SIP) comenzó a funcionar a finales del pasado año, depende de la Subdirección Xeral de Relaciones, Planificación e Sistemas de Información, y realiza diversas tareas, además del seguimiento estadístico, como es la de procurar que todas las Cofradías se adapten al plan económico-contable que pretende la Consellería de Pesca para regularizar su situación.

En esta red trabajan 25 profesionales, contabilizando el personal de los servicios centrales en la sede de la Xunta, en San Caetano y en las delegaciones provinciales. A éstos hay que añadir los de las 45 Cofradías de Pescadores y otras organizaciones del sector que están conectadas a la red.

Según José Fernández Pérez, subdirector general de Relaciones, Planificación y Sistemas

de Información, Galicia lleva ventaja en este tema, ya que el Gobierno central se encuentra todavía en proceso para montar una red de datos semejante para obtener información de toda España, pero todavía no ha encontrado el mecanismo informático que le permita realizar esta labor para cumplir con el mandato de la Unión Europea.

Sin embargo, la misión del SIP se ve empañada por no poder reflejar las ventas fuera de lonja y las transacciones del furtivismo, ya que es muy difícil hacer cálculos de lo que supone la actividad ilegal. A juicio de Fernández Pérez, la cifra final de la producción pesquera y marisquera podría triplicarse si se tuviesen en cuenta todas las comercializaciones que se efectúan. ■

E. C.

Elena CEBRIAN



El Instituto Español de Oceanografía realizó entre el 11 y el 22 de marzo una nueva campaña de investigación en el golfo de Cádiz, que en esta ocasión tuvo como objetivo el conocer el estado actual de los recursos demersales o de fondo en la plataforma y talud continental susceptible de explotación.

El IEO realizó una nueva campaña de investigación en el golfo de Cádiz

ESTA campaña se enmarcó en un proyecto de investigación que está financiado con fondos de la UE y que se inició en 1992. En ella participan investigadores de los centros de Cádiz y Fuengirola del IEO, bajo la dirección del jefe de campaña, Jorge Baro Domínguez, el IEO de Málaga, e Ignacio de Sobrino, responsable del centro de Cádiz y que actuó como investigador principal.

La campaña se conoce con el nombre de ARSA-0396 y sus objetivos se centraron en obtener los índices de abundancia de especies demersales, la estructura en tallas de las poblaciones explotadas comercialmente, así como la recogida de muestras de crustáceos y peces.

Los resultados que se esperan obtener con este estudio alcanzan la determinación de la distribución geográfica y barimétrica de las distintas especies, así como la distribución por tallas de peces, moluscos y crustáceos de interés para las flotas comerciales de pesca. Además tratarán de obtener datos biológicos de las principales especies comerciales y su estado de madurez, proporción de sexos y edades más abundantes.

También se pretende actualizar el catálogo faunístico de los fondos de arrastre y obtener muestras de cerebros de las diferentes especies de crustáceos decápodos para estudios de crecimiento. Este trabajo se realiza en colaboración con las Universidades de Faro, Dublín y Cádiz.

Las mediciones se efectuaron a partir de las seis millas de la

costa, a una cota de 50 metros de profundidad y hasta los 800 metros.

Los trabajos se realizaron a bordo del buque de la Secretaría de Pesca «Córnicide de Saavedra», que cuenta con 67 metros de eslora y que llegó a faenar hasta una profundidad de 800 metros con arte de pesca *baka*.

Las campañas que se han realizado hasta ahora en el golfo de Cádiz datan de 1979 y tuvo el nombre de «Cigala-79». Después de ésta, y hasta el pasado año, se han llevado a cabo un total de siete expediciones más.

Astilleros de Huelva construirá veinte pesqueros para Rusia

Los Astilleros de Huelva han conseguido un contrato para construir veinte pesqueros que serán destinados al armador ruso Kriti Palm Shipping y que asciende a 57.000 millones de pesetas.

Este contrato garantiza la estabilidad del astillero onubense, que tiene una carga de trabajo hasta finales del año 2000. El contrato consiste en la construcción de veinte pesqueros factoría que tienen un coste por unidad de 2.862 millones de pesetas, cuyo diseño y tecnología son noruegos.

Estos pesqueros tendrán una eslora de 64 metros y estarán especializados en la pesca de arrastre de fondo con destino a la pesca en aguas del Pacífico norte. Entre las novedades de estos barcos destaca contar con una fábrica de harina a bordo para



aprovechar el ciento por ciento de sus capturas.

El trabajo se realizará en su mayor parte en la factoría onubense, aunque parte de la obra será encargada a otros astilleros privados. Astilleros de Huelva es una empresa cuyo accionariado pertenece a empresarios privados locales, y que cuenta con 500 empleados que ya se encuentran ocupados en la construcción de seis embarcaciones para Lituania, en un contrato por valor de 8.000 millones de pesetas.



La pesca desembarcada en Andalucía en 1995 llegó a las 114.000 toneladas

La pesca descargada en los puertos de Andalucía llegó durante el pasado año a las 113.942 toneladas, según datos que ha facilitado la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta.

La provincia que más actividad pesquera obtuvo fue Cádiz, con 49.354 toneladas descarga-

das; seguida de Huelva, con 29.591 toneladas; 19.975 en Almería y 15.021 en Málaga.

De estas cantidades, 78.122 toneladas correspondieron a peces, 10.602 a moluscos y 4.153 a los crustáceos. El congelado alcanzó las 21.063 toneladas. El valor de la pesca descargada supuso 39.572 millones de pesetas, de los que 15.829 fueron a parar a los puertos de la provincia de Cádiz, 14.069 a Huelva, 5.229 a Almería y 4.444 a Málaga.

Andalucía busca nuevos caladeros por pasividad de la UE

El consejero andaluz de Pesca, Paulino Plata, señaló recientemente que la Junta estaba buscando caladeros alternativos para su flota ante la labor de la Unión Europea que fue calificada de «un poco tímida». También resaltó que los responsables en Bruselas habían preferido la reducción del esfuerzo pesquero a buscar esas alternativas.

Plata consideró que el objetivo primordial de su Departamento es que no disminuya más la flota y mantener el actual tonelaje total de registro bruto modernizándola y ajustándola a los caladeros en los que tiene posibilidades de faenar, «sean internos o externos», añadió.

El consejero andaluz dijo que la Junta era más dinámica que la UE y que estaba estudiando nuevos caladeros en aguas internacionales del mar de Alborán, donde podría capturarse la gamba roja. Otras aguas que se están contemplando como alternativa podrían ser las de Angola, así como las de otros países con los que se están estudiando las posibilidades de colaboración.

Plata aseguró que se estaba preparando una reunión entre armadores marroquíes y andaluces para que sirviera de fórmula para propiciar el próximo tratado de pesca entre el Reino alauí y la UE. ■

La Junta requisó ocho embarcaciones ilegales y diversas artes de pesca

En el transcurso de una operación conjunta realizada por efectivos de la Inspección Pesquera de la Delegación de Pesca de la Junta, la Guardia Civil y la Agencia del Medio Ambiente, se procedió a requisar un total de ocho barcos y diversas artes de pesca.

La operación se enmarcó dentro de un convenio suscrito por las Administraciones central y autonómica para la lucha contra la pesca ilegal en la bahía de Cádiz y que alcanza a su parque natural y al río Guadalquivir, así como su litoral suratlántico. En esta actuación intervinieron además miembros del Seprona de la Guardia Civil, dos patrulleras y agentes forestales de la Junta.

En el río San Pedro, dentro del parque natural, se requisaron los ocho barcos, que faenaban sin matrícula y con artes de trasmallo y arrastre prohibidos. Cuando las unidades que intervinieron en esta operación regresaban a sus bases, después de requisar las artes y las embarcaciones, se localizaron varios barcos arrastreros que faenaban dentro de las aguas de la bahía y que emprendieron la huida hacia el río

Guadalete, donde se les interceptó y se les intervinieron sus artes, que, junto a las de los anteriores, quedaron depositadas en poder de la Delegación de Agricultura y Pesca, mientras que los barcos se pusieron a disposición de la Capitanía Marítima.

Autorizada la captura de diversas especies de moluscos

La Delegación de Agricultura y Pesca en Cádiz autorizó la captura y venta de diversas especies en el caladero AND-1-16, en la localidad de La Línea.

Las especies afectadas son la almeja chocha, concha fina, chirla y coquina. Estas dos últimas especies con la salvedad de que se pudieron pescar a partir del 1 de abril, fecha en que comenzó su período de veda, y todos hasta, como máximo, el 30 de este mes.

Otra de las especies liberadas fue la del corruco, siempre que se destinen las capturas exclusivamente a la transformación, conforme a lo establecido en la orden del pasado 5 de febrero y cumpliendo los requisitos exigidos en la misma y además con una tasa máxima de capturas de 500 kilos por embarcación y día. ■

J. L. G.



Los pescadores, armadores y empresarios conserveros se preparan para el comienzo de una nueva costera de la anchoa que supone la recuperación de la actividad de un sector que se encuentra en periodo de descanso debido a la parada biológica de los pasados meses y condicionado por los acuerdos adoptados por los organismos oficiales. En el caso de la flota cántabra, a estos factores hay que añadir la problemática de los puertos y la evolución de un sector que cuenta con un amplio arraigo social, cultural y económico.

Preparados para la costera de la anchoa



CON la incertidumbre puesta en las aguas del mar Cantábrico, el conjunto del sector espera que esta costera, una de las principales junto con la del bonito, reporte los beneficios que se dieron en pasadas campañas. Una vez superados los problemas derivados de las licencias y las cuotas establecidas por la Unión Europea, los barcos ultimán los preparativos para hacerse a la mar con plenas garantías.

Las lonjas también esperan que lleguen las capturas que permitan seguir con el ciclo de manipulación y tratamiento para su conversión en conservas y semiconservas con los métodos tradicionales. La mano de obra femenina regresará a las fábricas para, rápida y hábilmente, conseguir que las capturas conserven su frescura antes de llegar a las latas para su consumo. No hay que olvidar que el 80 por 100 de la producción nacional de anchoa se genera en las fábricas de Cantabria, de acuerdo con los datos de la Asociación Cántabra de Empresarios del sector.

El sector industrial lleva un considerable retraso en la construcción de sus nuevas instalaciones fabriles conforme a las nuevas normativas establecidas por la Unión Europea, pero, con toda probabilidad, los proyectos estarán finalizados este año y quedarán liberados los antiguos almacenes situados junto al puerto, que proporcionaban un carac-

terístico aspecto a estas villas marineras de la región y muy especialmente a Santoña.

Greenpeace

Los científicos de Greenpeace siguen denunciando los problemas que podría generar en el golfo de Vizcaya la utilización de redes pelágicas por parte de la flota francesa, ya que el arrastre de los fondos acaba con todo tipo de animales marinos y no sólo con las especies que interesan para su comercialización. Delfines y otros cetáceos están siendo afectados gravemente por la acción de este tipo de artes. A juicio de Anne Collet, directora del Centro Nacional de Mamíferos Marinos de La Rochelle, los pescadores de su país se niegan a llevar observadores a bordo, mientras que en sus redes siguen cayendo familias enteras de delfines.

La organización ecologista considera que, antes de permitir la utilización de artes en el mar, se tienen que tomar medidas para evaluar los impactos que podrían generar mediante una serie de estudios científicos previos.

Obras de dragado

Un amplio conjunto de los proyectos de dragado de los puertos pesqueros de la región para aumentar el calado de las canales de acceso a las instalaciones portuarias, como las de Santoña,

Colindres, San Vicente de la Barquera o Comillas. Las cofradías evalúan positivamente la decisión adoptada por la Consejería de Ganaderías de la Diputación Regional de Cantabria tras las visitas realizadas por los técnicos y responsables de este área de gestión.

Hielo

Todo está listo para que comiencen las obras de construcción de las nuevas instalaciones de la fábrica de hielo reivindicada por los miembros de la Cofradía local, puesto que existía problema de desabastecimiento para la perfecta conservación de los pescados.

Récord del puerto

Un nuevo récord se produjo en el puerto de Santander con la llegada del «United V» con 66.307 toneladas de carbón, superando la anterior marca que ostentaba el griego «Jonkar Star» desde marzo de 1995, cuando arribó con 64.609 toneladas de hulla para la empresa Solvay, de Torrelavega. El «United V» traía el carbón de Virgina (Estados Unidos), tiene 40.967 toneladas de registro bruto, 244 metros de eslora, 32,24 metros de manga y 13,51 de calado. La carga se destina a la central térmica de Iberdrola situada en la localidad de Guardo (Palencia). ■

VISORES NOCTURNOS PARA FACILITAR LA NAVEGACION

Se comercializan por primera vez en España

Estos visores amplían la luz en la oscuridad y así identifican por la noche las costas, los barcos y objetos flotantes, facilitando la navegación.

La empresa VideoAcustic va a importar en exclusiva los revolucionarios visores nocturnos Night Mariner 150 monocular, Night Mariner 2450 binocular y Night Quest 100 monocular. Estos visores aprovechan la luz residual en condiciones de oscuridad para ampliarla y a través de ellos observar con increíble nitidez y claridad las imágenes en esas condiciones, permitiendo observar de noche, con sólo la luz de la Luna, un objeto de metro ochenta a una distancia de hasta 200 metros claramente. Los Night Mariner permiten identificar de noche barcos, objetos flotantes, reconocer costas, facilitando la navegación nocturna por la falta de visibilidad. Sus controles de ampliación de luz y focus permitirán observar con plena nitidez cualquier objeto, estando preparados para el uso náutico al ser completamente estancos, incluso flotan. Como accesorios existen lentes de aumento para ampliación de imágenes y linterna de infrarrojos para condiciones de oscuridad total.

Estos visores tan sólo se vendían en Estados Unidos para uso civil, pero desde el pasado mes de septiembre se pueden exportar con ciertas limitaciones. «Estos equipos representan una importante novedad dentro del sector y nosotros somos importadores exclusivos», asegura Salvador Alcober, de VideoAcustic. Los especialistas afirman que en Estados Unidos todos los barcos utilizan estos visores. «Para los pescadores es muy útil. También para buques mercantes, pues facilitan mucho la navegación nocturna», continúa Alcober. «Donde va a ser más complicado introducirlos es en la náutica deportiva.»

En opinión de Salvador Alcober, donde se va a obtener un mayor éxito es principalmente en la pesca, pues considera que un pescador tendrá mayor necesidad de utilizar estos visores para ver en la oscuridad que un marino mercante. Otro colectivo al que creen

que puede ser muy útil es a las Fuerzas de Seguridad del Estado.

La empresa VideoAcustic firmó el pasado mes de septiembre el contrato de distribución, y poco después obtuvieron la licencia de exportación. Ya en el Salón Náutico celebrado a finales de noviembre presentaron el equipo, facilitando así un mayor conocimiento del producto para su comercialización.

Tres modelos

Estos equipos son portátiles y de luz residual, es decir, que tiene que haber algo de luz para aumentarla. La empresa VideoAcustic comercializa tres modelos:

- El primero, NC-100, que es monocular, con un único visor, y tiene un precio aproximado de 128.900 pesetas, siendo el más económico.
- En segundo lugar, el Night Mariner 150, monocular. Es más grande, tiene mejores lentes y se pueden adaptar accesorios, como una linterna de infrarrojos y más lentes. Tiene un precio aproximado de 161.500 pesetas.
- En tercer lugar, el Night Mariner 250, binocular. Tiene dos ojos, controles automáticos de enfoque y su precio aproximado es de 323.000 pesetas.

Estos visores sirven para todo tipo de barcos, y si se navega por la noche permite a aquellos barcos que sólo tienen una luz como, por ejemplo, deportivos, ver mucho mejor con el visor nocturno. También facilita la aproximación al puerto, entre otras cosas.

En un barco de nueve metros con luna llena: el ojo alcanza 2.000 metros. Night Mariner, 9.000 metros.

En cuarto creciente se divisa una boya: con el ojo, a 60 metros. Night Mariner, a 600 metros.

Con luna nueva: con el ojo no se ve ni la boya ni el barco. Con Night Mariner se ve la boya a 200 metros y el barco a 2.000 metros. ■

I. O.

SISTEMAS DE CALIDAD EN LA GESTIÓN

LA COMPETENCIA PROFESIONAL DE LOS TRIPULANTES, FACTOR CLAVE

En un nuevo mundo en evolución, los conceptos empresariales y los marcos y modelos de gestión de dirección de negocio deben estar también necesariamente en evolución. Para alcanzar el éxito es necesario adaptar casi de forma continua todos los parámetros de nuestras actuaciones a los nuevos enfoques que la realidad permanentemente cambiante nos ofrece. Incluso conceptos tan sólidos y arraigados en las empresas como es el de la calidad, también se ven sometidos a estos procesos de transformación y de cambio. Este proceso de desarrollo ha ido cristalizando en el concepto de Gestión de Calidad Total. El gran reto de los próximos años va a estar centrado en este concepto de calidad. La calidad entendida como un todo, cada vez más exigida por una sociedad en cambio y proyectada interior y exteriormente con todas sus consecuencias. Este concepto de Gestión de Calidad también afecta a las empresas relacionadas con el mar y a la competencia profesional de sus trabajadores. De ahí la oportunidad de este artículo de Juan Viñas, director del Centro de Formación Ocupacional Marítima que el Instituto Social de la Marina tiene en Bamio, y cuyo objetivo es la formación permanente de las gentes del mar.

EN el sistema económico actual, caracterizado por un elevado grado de competitividad, el concepto de gestión empresarial ha ido evolucionando hacia lo que los expertos denominan Calidad Total, no siendo suficiente que el producto o servicio final tenga calidad—concepto tradicional— sino que todo el sistema de gestión está orientado hacia ella y ésta es inspeccionada, controlada, asegurada y

gestionada a lo largo de todas y cada una de las fases del proceso, buscando la satisfacción plena y constante de todos cuantos estén implicados en el mismo: personal, clientes, etc.

La consecución de esta meta pasa, entre otros aspectos, por la definición de una dirección estratégica que ha de tener en cuenta tanto los factores externos como los internos.

Entre el conjunto de los factores internos, la planificación de los

recursos humanos (PRH) ha de ser uno de los aspectos a considerar.

Aunque son diversos los métodos PRH utilizados actualmente, todos pretenden alcanzar un objetivo común: asegurar el *número* suficiente de trabajadores con la *competencia* necesaria, en los *puestos* adecuados y en el *tiempo* oportuno para hacer las cosas más útiles económicamente (1).

En el mundo marítimo, la necesidad de disponer de unos recursos humanos—gestores y tripulantes—competentes, adquiere además especial relevancia por su incidencia en la denominada «Seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación», como así lo recogen las directrices de la OMI sobre gestión naviera en su Resolución A. 647 (16).

Hasta la fecha, el sistema más empleado por las empresas marítimas para componer la tripulación de un buque se ha caracterizado por los parámetros siguientes:

a) Número de tripulantes: negociando ante la Dirección General de la Marina Mercante la reducción en base a innovaciones tecnológicas: automatismos en las máquinas, nuevas ayudas a la navegación, etc., del «Cuadro indicador de tripulaciones mínimas para buques mercantes y de pesca», establecido por una Orden Ministerial de 1964 bajo criterios exclusivamente de seguridad.

En este aspecto numérico, cuando existe negociación colectiva también suele ser tenida en consideración la norma reguladora de la jornada especial para el trabajo en la mar.

b) Desempeño de los puestos de trabajo en función de las atribuciones asignadas a las titulaciones o certificaciones por las normas nacionales que las establecen, emitidas, generalmente, en aplicación de otras internacionales.

c) Antigüedad en la empresa; como mérito preponderante para la promoción interna.

Este sistema permite asegurar «el *número suficiente* de trabajadores con la *titulación necesaria* en los *puestos determinados normativamente* y para hacer el servicio *más económico*».



Existen, por tanto, objetivos perseguidos con la planificación de recursos humanos que no son alcanzados o lo son de forma incompleta:

1. Asegurar la competencia profesional de todos y cada uno de los tripulantes, extensivo a los trabajadores en tierra, y adscribirlos en los puestos adecuados.

2. Asegurar su número y competencia en *cada momento* para hacer las cosas más *útiles* económicamente.

A la vista de estas conclusiones, parece aconsejable que el sector vaya adoptando nuevas estrategias en sus políticas de personal tendentes a obtener gestores y tripulaciones competentes, como elemento de un sistema de gestión de calidad –en el que la seguridad operacional del buque y la protección del medio ambiente son objetivos intrínsecos de este sistema– y mantenerla constantemente actualizada. En esta línea hay que incluir las «directrices para la confección de un manual sobre la buena gestión naviera», editadas por la patronal de los navieros: ANAVE, que han tenido en consideración las condiciones generales establecidas

En el mundo marítimo, cuanto mayor sea la competencia profesional de los tripulantes más repercutirá en la seguridad de los buques y en la prevención de la contaminación de los mares.

en las normas ISO serie 9000, además de recoger las orientaciones de la resolución de OMI anteriormente citada.

Dentro de esta reorientación propuesta para la planificación de una plantilla, el término «Competencia profesional» adquiere especial protagonismo. Por ello, conviene conocer su significado para poder avanzar en el estudio de alternativas para esa planificación.

Competencia profesional

De la determinación del objetivo a alcanzar con la planificación de los recursos humanos, se deduce que los parámetros utilizados tradicionalmente para componer una tripulación: número, categoría profesional y antigüedad, han sido superados por la aparición del concepto de «competencia profesional».

Por competencia profesional deben entenderse «el conjunto de conocimientos, habilidades, destrezas y aptitudes adquiridas a través de procesos formativos o de la experiencia laboral que permiten

desempeñar y realizar roles y situaciones de trabajo requeridos en el empleo» (2).

A partir de este concepto, podemos considerar que la competencia profesional se apoyaría en cuatro pilares básicos:

- *Formación académica*: que acreditará, mediante un título o certificado, *el conocimiento de teorías generales y habilidades comunes a varias técnicas* del campo profesional al que se incorporará el titulado.

- *Experiencia*: adquirida a través de la práctica profesional desarrollada durante la vida laboral activa.

- *Formación complementaria*: que permitirá la *actualización continua* de la formación y cualificación adquiridas durante las etapas académica y laboral.

- *Actitud personal*: que ha de permitir reaccionar de forma *positiva* ante modificaciones en el entorno profesional.

Mantenimiento de la competencia profesional de los tripulantes

Debido a la constante dependencia normativa que ha venido caracterizando al modelo de planificación de tripulaciones, la formación complementaria –uno de los pilares básicos de la competencia profesional– generalmente sólo es contemplado por los empresarios del sector para cumplir las exigencias impuestas con el fin de incrementar la seguridad por la Administración.

Hasta la fecha, estas normas afectan a las áreas siguientes:

- Supervivencia en la mar.
- Lucha contra incendios a bordo.
- Embarcaciones de salvamento.
- Asistencia médica a bordo.
- Transporte de productos especiales: petrolíferos, químicos y gases licuados.
- Ayudas a la navegación: RADAR y ARPA.
- Servicio de radiocomunicaciones a bordo.

Esta situación pone en evidencia la necesidad de que las empresas

tomen la iniciativa en materia de formación complementaria para sus tripulaciones.

Proyecto formativo de empresa

Existiendo un amplio consenso al estimar que la eficacia de una buena gestión radica en la aplicación de proyectos sólidos, *integrados en la estrategia empresarial propia*, esta iniciativa debe abordarse de forma decidida por la compañía al amparo de una justificación económica y siguiendo unas pautas y unos objetivos generales recomendados.

Justificación económica

Un sistema de gestión de calidad exige reducir al mínimo los costes de no-calidad; es decir, los que se destinan a solucionar las cosas que no están bien hechas (por ejemplo, reparación de averías en las instalaciones por un uso inadecuado) o los que llevan a perder clientes por un servicio deficiente (por ejemplo, incumplimiento de algunas condiciones contractuales).

Por contra, los costes de calidad (por ejemplo, los destinados al mantenimiento de la competencia profesional) habrán de considerarse como «útiles económicamente», al contribuir a la reducción de los anteriores.

Pautas generales

1.ª Partir de la realidad de las *necesidades* múltiples de la empresa.

Siguiendo la clasificación que realiza el profesor Fernández Arenaz (3), estas necesidades pueden ser:

Reales: Son aquellas que se traslucen desde el sistema de *carencias* o desde la *percepción* de ellas por los miembros del colectivo (por ejemplo, material obsoleto que impide la competitividad).

Percibidas: Estas necesidades se *perciben*, pero no se saben definir bien y, por tanto, se ignora cómo se estructuran los componentes que la



conforman como tal necesidad (por ejemplo, bajo rendimiento).

Potenciales: Son las que sólo son detectables si *se comparan* las realidades de la empresa con otras de una empresa similar y que tienen un funcionamiento mejor en la prestación de servicios.

2.ª El diseño de las acciones formativas debe estar adaptado al «perfil» de sus *destinatarios* y enmarcadas dentro de la realidad laboral y de sus funciones desempeñadas por ellos en el ámbito más concreto de la empresa.

3.ª Toda acción formativa deberá orientarse por la vía del *diálogo*, del *consenso* y del *compromiso* entre empresarios y trabajadores, para lograr unos proyectos que sean eficaces y realizables.

Objetivos generales

A) Conseguir una fuerza de trabajo que se adecue a las *necesidades de sus sistema de gestión o de producción*, mitigando el posible desequilibrio entre las cualificaciones de sus trabajadores.

B) Contribuir al progreso económico y al bienestar social al que tienen derecho los trabajadores para su *desarrollo profesional*, a través de

Formación académica, experiencia, formación complementaria y actitud personal son los pilares básicos en los que deberá apoyarse la competencia profesional.

una cualificación acorde con sus intereses, necesidades y capacidades que les permita desempeñar una vida laboral activa.

La unanimidad en considerar la formación de los trabajadores como valor estratégico en el sistema productivo ha servido para que las organizaciones empresariales y sindicales alcanzasen en 1992 un importante acuerdo en esta materia.

El Acuerdo Nacional de Formación Continua (ANFC)

Objetivos

- Mejorar la competitividad de las empresas para contribuir a la eficacia económica.
- Promover el desarrollo personal y profesional de empresas y trabajadores.
- Adaptarse a los cambios tecnológicos y a nuevas formas de organización de trabajo.
- Desarrollar nuevas actividades económicas.

Concepto

Se considera formación continua al conjunto de acciones formativas



que desarrollen las empresas a través de las modalidades previstas, dirigidas tanto a la mejora de las competencias y cualificaciones como a la recualificación de los trabajadores ocupados, que permitan compatibilizar la mayor competitividad de las empresas con la formación individual del trabajador.

El ANFC establece dos modalidades a través de las que se han de llevar a cabo estas acciones formativas: planes de formación o permisos individuales.

A) Planes de Formación

Bajo esta modalidad se agruparán las acciones formativas que tengan por destinatarios a un conjunto de trabajadores ocupados.

Clasificación: Estos planes se clasifican en dos tipos, según el número de sectores productivos al que vayan dirigidos: sectoriales y plurisectoriales.

Se consideran *planes formativos sectoriales* los que tienen por destinatarios a los trabajadores ocupados de un mismo sector.

Este tipo de planes se subdividen a su vez en: «de empresa» y «agrupados».

Ha llegado el momento de que tanto Administración como empresarios y trabajadores se conciencien de que hay que impulsar la cultura formativa en las empresas de manera efectiva.

● Podrá establecerse un Plan Formativo de Empresa en aquellas que tengan más de 200 trabajadores propios como beneficiarios de las acciones formativas previstas.

● Para empresas con menos de 200 trabajadores, las acciones deberán quedar recogidas en un Plan Formativo Agrupado.

Se consideran *planes formativos plurisectoriales* las actividades formativas que tienen algún componente común a varias ramas.

B) Permisos individuales

Para poder llevar a cabo acciones de formación continua mediante la concesión de permisos individuales a un trabajador ocupado deberán cumplirse las siguientes condiciones:

● Las acciones **no** estarán incluidas en un Plan de Formación.

● Su desarrollo contribuirá a su adaptación y/o cualificación técnico-profesional.

● La formación permitirá la obtención de un título oficial.

● El trabajador tendrá una antigüedad mínima de un año dentro del mismo sector productivo, o de seis meses en la empresa.

● Se presentará la solicitud con una antelación, sobre la fecha de inicio de la acción, de al menos tres meses.

La concesión de un permiso individual tendrá las características siguientes:

● La duración tendrá el límite de 150 horas de jornada laboral.

● Durante el disfrute de ese permiso, el trabajador recibirá una retribución equivalente al salario medio establecido en el correspondiente convenio colectivo para su categoría.

Una vez firmado tal acuerdo, el Gobierno y los firmantes del mismo establecen el denominado «Acuerdo tripartito en materia de formación continua de los trabajadores ocupados», por el que, entre otras cuestiones, el Gobierno se compromete a colaborar mediante la utilización de centros públicos de formación, medios didácticos, etc.

De todo lo expuesto hasta aquí se puede deducir que estamos en un momento idóneo para poder impulsar una cultura formativa en las empresas y pasar definitivamente de las declaraciones de intención a la acción: existen marcos normativos, existen recursos (personal especializado, instalaciones con equipamientos tecnológicamente avanzados y financieros, y lo que es esencial, una alta concienciación entre todos los implicados: Administración, empresarios y trabajadores. ■

Juan M. VIÑA LOPEZ
*Director del Centro
de Formación Ocupacional
Marítima*

(1) Según el concepto de Planificación de Recursos Humanos definido por E. W. Vetter: «Estrategia de Empresa y Recursos Humanos»; Juan Ignacio Elorduy. McGraw-Hill/Instituto de Empresa. Madrid, 1993.

(2) Según define el Real Decreto 676/1993, de 7 de mayo.

(3) «El papel del pedagogo y del formador en la empresa»: La formación inicial y permanente». Rev. Herramientas, núm. 26; Ed. Fondo de Formación. Barcelona, 1993.

La entrada en vigor de la Ley 11/94, que trajo una reforma de cierto calado en el ámbito de las relaciones sociales y del mundo laboral, y otras, tanto anteriores como posteriores a ésta, dieron lugar a la publicación del Real Decreto Legislativo 1/95, de 24 de marzo, por el que se aprobaba el texto refundido del Estatuto de los Trabajadores.

REGULACION DE EMPLEO Y TRASLADOS COLECTIVOS

NO obstante la entrada en vigor del Estatuto reformado, y a pesar de que el artículo 51.2 lo preveía, todavía no se había desarrollado reglamentariamente el procedimiento en materia de regulación de empleo y traslados colectivos. Es más, nos encontrábamos con contradicciones importantes en esta materia, al tener una nueva regulación de los expedientes de regulación de empleo y no existir correlativamente otra nueva reglamentación de dicho procedimiento, llegando a chocar esta nueva regulación con la reglamentación antigua.

Esta dicotomía ha sido subsanada con la publicación del Real Decreto 43/96, de 19 de enero, publicado en el «BOE» del día 20 del mismo mes y año y que entró en vigor al día siguiente de su publicación, es decir, el día 21 de enero de 1996.

Por este Real Decreto 43/96 se aprueba el Reglamento de los Procedimientos de Regulación de Empleo y de Actuación Administrativa en materia de Traslados Colectivos.

La entrada en vigor de esta nueva normativa deja sin efecto, deroga expresamente, el Real Decreto 696/80, de 14 de abril, previsto para la aplicación del Estatuto de los Trabajadores a los expedientes de modificaciones sustanciales de las condiciones de trabajo, de suspensión y extinción de las relaciones de trabajo.

En definitiva, con este nuevo Reglamento se lleva a cabo la nueva regulación de los supues-

tos de extinción o suspensión de los contratos de trabajo, así como la intervención administrativa en materia de traslados colectivos y las modificaciones referentes a las relaciones entre los ciudadanos y las Administraciones públicas que nos marcan el cauce formal por medio del cual se procede a la suspensión o extinción de las relaciones laborales.

¿Qué se entiende por despido colectivo?

A estos efectos, se entiende por despido colectivo:

a) «La extinción de contratos de trabajo fundadas en causas económicas, técnicas, organizativas o productivas, siempre que en un período de noventa días la extinción afecte por lo menos:

— A 10 trabajadores, en empresas que ocupen menos de 100.

— A 10 por 100 de los trabajadores, en empresas entre 100 y 300.

— A treinta trabajadores, en empresas que ocupen de 300 en adelante.»

b) «... La extinción de contratos de trabajo que afecten a la totalidad de la plantilla de la empresa siempre que el número de trabajadores afectados sea superior a cinco...», por las mismas causas que las indicadas en la definición a).

En ambos supuestos, la extinción se ha de ajustar al procedimiento que establece este reglamento.

¿Quién puede autorizar para extinguir las relaciones de trabajo?

Dependerá del número de trabajadores en cuestión y del ámbito geográfico en el que estén encuadrados los centros de trabajo de la empresa afectados por la extinción. Así:



— Cuando la medida afecte a un número de trabajadores no superior a 200, dentro del ámbito de una provincia, la competencia la tiene el director provincial de Trabajo, Seguridad Social y Asuntos Sociales.

— Cuando la empresa tuviera varios centros de trabajo afectados por el expediente y ubicados en distintas provincias pertenecientes a una misma Comunidad Autónoma o afecte a centros ubicados en dos o más Comunidades Autónomas, la competencia la tiene la Dirección General de Trabajo y Seguridad Social.

En el supuesto de que se trate de centros afectados pertene-

cientes a más de dos provincias de una misma comunidad que tenga asumida dicha competencia, la autoridad será la designada por dicha Comunidad Autónoma.

No obstante, cuando la medida tenga especial trascendencia o sean más de 200 los trabajadores afectados, la Dirección General de Trabajo podrá recabar para sí dicha competencia.

Procedimiento de extinción basado en causas económicas, técnicas, organizativas o productivas. Se inicia este procedimiento mediante solicitud dirigida a la autoridad laboral competente, según las reglas

anteriormente indicadas. Al mismo tiempo, y por escrito, se le comunica a los representantes de los trabajadores la apertura del período de consultas.

A la solicitud del expediente se acompañará:

— Memoria explicativa de la motivación que ha conducido a presentar el proyecto de despido colectivo, en unión de la documentación contable auditada de los tres ejercicios anteriores si la causa es económica, o los planes e informes técnicos y plan de viabilidad para el supuesto de que se base el expediente en causas técnicas, organizativas o productivas.

— Lista que contenga los datos de los trabajadores de la empresa, con indicación de los que van a ser afectados por la extinción y del período a lo largo del cual van a ser realizadas las extinciones.

— En empresas con una plantilla de 50 o más trabajadores, plan social de acompañamiento que contemple la forma de evitar o al menos reducir los efectos del impacto que la extinción pueda tener en la plantilla objeto del despido.

— Escrito por el que el empresario solicitó a los representantes de los trabajadores que informaran sobre la extinción total o parcial solicitada.

Período de consultas. Tendrá una duración no inferior a treinta días naturales, o de quince en el supuesto de empresas de menos de 50 trabajadores. Durante este período las partes llegarán o no a un acuerdo que se reflejará en un acta final. Terminado este período, el empresario comunicará a la autoridad laboral el resultado del mismo, acompañando al efecto el acta comprensiva del acuerdo, condiciones económicas de la extinción o del des-

Recibida la documentación, la autoridad laboral recabará informe de la Inspección de Trabajo, que deberá dictarlo en un plazo no superior de diez días.

Si el período de consultas finalizara con acuerdo, la autoridad laboral procederá a dictar resolución en el plazo de quince días autorizando la extinción solicitada. Si no existiera acuerdo, dictará resolución estimando o denegando la solicitud de extinción, que deberá ser adoptada en el período de quince días naturales siguientes a la comunicación de la finalización del período de consultas; si dicho plazo transcurriera sin haber obtenido contestación, se entenderá, por silencio, que la respuesta es favorable a la extinción.

Las indemnizaciones a percibir por los trabajadores serán, como mínimo, las correspondientes a veinte días de salario por año de servicio, con un tope de la cantidad correspondiente al salario anual, salvo que se hayan fijado en pacto individual o colectivo indemnizaciones mayores.

La fecha de efecto de estas resoluciones administrativas será la de aquella en la que se haya dictado, si en ellas no se dispusiera lo contrario.

Este es el procedimiento que podríamos llamar general y el que, con ligeras variaciones, se deberá seguir para la extinción y suspensión de las relaciones laborales por fuerza mayor, y para la suspensión por causas económicas, técnicas, organizativas o productivas; para la extinción por desaparición de la personalidad jurídica del contratante y para los procedimientos de actuación administrativa en materia de traslados colectivos. ■

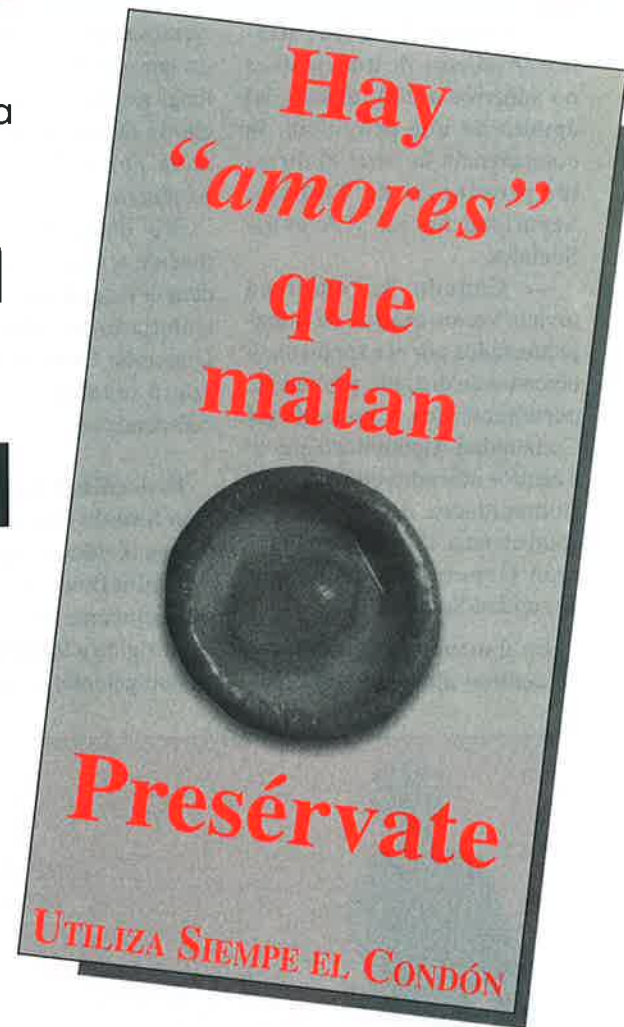
**José Manuel
MARTINEZ GALAN**



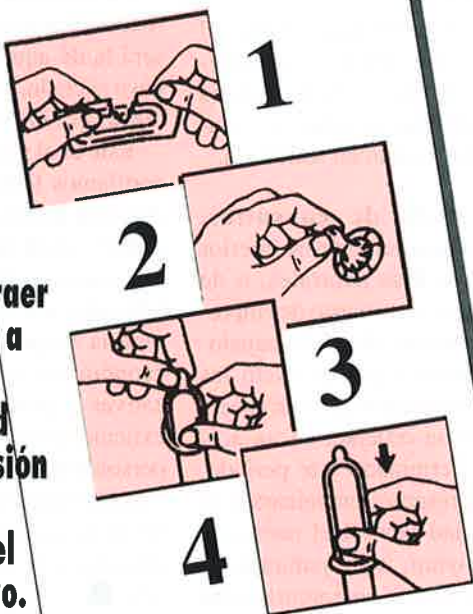
Dentro de las actividades de Medicina Preventiva y de Información que lleva a cabo el ISM

Comienza la campaña sobre enfermedades de transmisión sexual

Bajo el lema «Hay "amores" que matan. Presérvate», el Instituto Social de la Marina ha iniciado una campaña de prevención de las enfermedades de transmisión sexual (ETS) con el fin de informar a todos los trabajadores del mar de las características y tipologías que tienen estas enfermedades, cuáles son las vías de transmisión, qué se debe hacer ante su aparición y, sobre todo, de concienciar a todos de la necesidad de utilizar en toda relación sexual los preservativos o condones, por ser la medida profiláctica más segura de las que se conocen.



INSTRUCCIONES PARA EL USO CORRECTO DEL CONDÓN



Se puede evitar contraer o contagiar a otros una enfermedad de transmisión sexual utilizando el preservativo. Es el salvavidas.

ESTA campaña se enmarca dentro de las actividades que el Instituto Social de la Marina lleva a cabo a través de su Servicio de Sanidad Marítima, cuyo objetivo es mejorar las condiciones de salud de la gente del mar. Una de las vertientes de este Programa de Medicina Marítima es la prevención, a fin de elevar el nivel de salud de la población, reduciendo los riesgos de aparición de las enfermedades e interesándola en la tarea de que asuma protagonismo sobre su propia salud. Este trabajo se lleva a cabo con varios instrumentos. Entre ellos figuran los reconocimientos médicos previos al embarque, la educación sanitaria y las campañas informativas como ésta que ahora se inicia.

Objetivos

Según ha explicado a MAR la doctora, María Teresa de Miguel, jefa del Servicio de Medicina Marítima del ISM, el objetivo de esta campaña es «intentar reducir el índice de enfermedades de transmisión sexual que, lejos de estar reduciéndose va en aumento. Por enfermedades de transmisión sexual no entendemos solamente SIDA, sino que nos referimos también a gonorreas, sífilis, hepatitis, herpes, etc. Queremos que todos los trabajadores del mar se conciencien de la necesidad de utilizar los preservativos en los contactos sexuales, pero muy especialmente aquellos que son más promiscuos, ya que corren más riesgos. También queremos advertir de que, aunque toda relación sexual con alguien desconocido entraña riesgos, hay zonas de especial

peligro, como son las costas africanas».

Otro aspecto importante de la campaña es la de hacer hincapié en que este tipo de enfermedades no sólo es un problema para el que la contrae, sino que tienen alto riesgo de contagio a otras personas y, por tanto, dentro del entorno familiar pueden ser transmitidas. Según la doctora De Miguel, si la enfermedad es transmitida a la esposa y ésta está embarazada, el contagio puede pasar al feto bien a través de la placenta o bien en el momento del parto por el canal natural de éste; es decir, a través de la vagina.

Como ya es tradicional en este tipo de campañas auspiciadas por el ISM, ésta se basa en dos tipos de acción. Uno de los pilares básicos de la misma es la distribución masiva de un tríptico o folleto informativo a través de las Direcciones provinciales y locales del ISM y de sus centros asistenciales en el extranjero. Complementariamente se repartirán también grandes carteles con los conceptos básicos de la campaña para que estén presentes en todos los centros del ISM. Esta campaña se llevará a cabo en toda España a excepción de Galicia, en donde la Xunta ha iniciado una con similares objetivos.

Otro de los pilares básicos de la campaña es la información personal que se dará a los trabajadores del mar por parte de los facultativos de Sanidad Marítima, bien en las consultas puntuales que éstos efectúen, bien en el transcurso de los reconocimientos previos al embarque o en las consultas ambulatorias.

Contenido de la campaña

La campaña, que en lo que se refiere a consultas a los médicos es permanente, por lo que respecta a la distribución de los folletos tendrá sus puntos álgidos desde la última semana de abril hasta finales de mayo. El folleto está dividido en siete partes. Una primera hace una explicación sencilla y clara de lo que es una enfermedad de trans-

misión sexual y cómo se transmite. Según se explica, las ETS, antes llamadas enfermedades venéreas, se transmiten principalmente por contacto sexual, aunque algunas también pueden contagiarse por vía sanguínea (transfusiones, jeringuillas) y por vía placentaria (de madre a hijo). Entre las ETS más frecuentes figuran sífilis, gonorrea, sarna, uretritis, hepatitis, hongos y SIDA, que es la más peligrosa puesto que puede causar la muerte si no se toman precauciones, como practicar el sexo seguro.

Otra parte del tríptico está dedicada a explicar cómo se pueden prevenir las enfermedades de transmisión sexual. Entre estas medidas figuran el uso del preservativo o condón en todas las relaciones sexuales de alto riesgo: prostitutas, drogodependientes, sadomasoquismo, etcétera, y evitar la promiscuidad: cuanto mayor es el número de personas con las que se mantienen relaciones sexuales mayor es el riesgo de contagio.

La tercera parte del folleto informa sobre cuáles pueden ser los síntomas para identificar las

ETS: secreciones por la uretra o vagina, heridas o úlceras, verrugas, bultos en los ganglios, picores, irritaciones, fiebre, etcétera. Se recomienda que a la primera sospecha se acuda al médico sin temor ni vergüenza.

El folleto se refiere a lo que hay que hacer ante una ETS. Además de acudir urgentemente al médico, hay que evitar cualquier contacto sexual para no transmitirla a otros, hay que evitar automedicarse y tratar de ocultar la enfermedad y avisar a la pareja habitual para que ésta tome sus correspondientes precauciones.

Tras estas recomendaciones, el folleto se ocupa de explicar que el sexo se puede practicar cuando y como se quiera. En este sentido, se hacen una serie de recomendaciones sobre cómo utilizarlo correctamente y advierte que se deben comprar condones de buena calidad, colocarlo antes de cualquier contacto sexual y quitarlo una vez acabado éste. Se recuerda que los preservativos son de un solo uso, que nunca deben reutilizarse y que deben tirarse a la basura y no a los retretes.

Los dos últimos apartados del folleto informativo se refieren a las instrucciones para el uso correcto del preservativo y se da información a los trabajadores del mar que estén embarcados de adónde pueden dirigirse para hacer sus consultas ante cualquier duda o síntoma que les pueda preocupar.

Con ésta son ya varias las campañas que viene realizando el ISM en pro de mejorar la salud de los trabajadores del mar. Durante 1988 y 1989 se incidió en la información sobre el SIDA, también se han realizado dos campañas para la prevención del paludismo (en 1992 y 1995), permanentemente se está informando sobre la utilización de los botiquines a bordo y también se han hecho campañas sobre técnicas de consulta radiomédica o la hepatitis B. ■

Concha H. CARATO

¡Si estas embarcado! Puedes consultar con:

- **CENTRO RADIOMEDICO ESPAÑOL (MADRID)**
A través de COSTERA o al Tfno. directo 310 34 75
- **BUQUE SANITARIO "ESPERANZA DEL MAR"**
(BANCO CANARIO SAHARIANO)

CENTROS ASISTENCIALES EN EL EXTRANJERO

- **ABIDJAN (COSTA DE MARFIL)**. Comit Shipping. 16
B.P. 1894 - ABIDJAN (COSTA DE MARFIL)
- **DAKAR (SENEGAL)**. Instituto Social de la Marina.
B.P. 3149 - DAKAR (SENEGAL)
- **LUANDA (ANGOLA)**.
Rua 4 de Fevereiro 94 r/ch.
- **NOUADHIBOU (MAURITANIA)**. Dispensario
Español. B.P. 155 - NOUADHIBOU (MAURITANIA)
- **ST. PIERRE (FRANCIA-ULTRAMAR)**.
Dispensaire Espagnol. B.P. 4253. 97500 SAINT PIERRE
ET MIQUELON
- **MOMBASA (KENIA)**. Wanainchi Marine Products
P.O. BOX 81841. MOMBASA (KENIA)
- **WALVIS-BAY (NAMIBIA)**. Casa del Marino. P.O. Box
1191. 9190 - WALVIS-BAY (NAMIBIA)
- **MAHÉ (SEYCHELLES)**. Victoria Hospital.



INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA



MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
SECRETARIA GENERAL PARA LA SEGURIDAD SOCIAL

Sanidad a bordo

Un capítulo importante de los accidentes a bordo son los producidos por cuerpos extraños, y llamamos cuerpo extraño a algún elemento o partícula que se introduce en el organismo de manera involuntaria.

CUERPOS EXTRAÑOS

Cuerpos extraños oculares

Se producen principalmente por partículas que saltan a los ojos (por ejemplo, al picar la cubierta y hacerlo sin la debida protección).

La primera actuación cuando un tripulante nos refiere que «algo le ha entrado en el ojo» es tratar de explorarlo. Lo más probable es que no pueda abrir el ojo; para conseguirlo le pondremos dos gotas de colirio anestésico y pasados dos minutos podremos explorar el ojo sin problemas.

Deben revisarse sistemáticamente los párpados superior e inferior. Si vemos el cuerpo extraño y no está muy enclavado, trataremos de arrastrarlo con agua hervida dejándola enfriar, o bien con suero fisiológico. Para ello podríamos utilizar una jeringuilla o también la punta de una gasa humedecida. Se debe arrastrar desde la parte interna hacia el exterior. Si la partícula fuera metálica podría intentarse con un imán.

Es muy frecuente el movimiento instintivo de frotar el ojo, algo que no debe permitirse jamás.

Después de extraerlo se debe **tapar el ojo** y mantenerlo un día, por lo menos, en reposo.

En ocasiones no es posible extraerlo, y si es así **no se debe insistir** porque podrían crearse graves problemas. En este caso la actuación a seguir será: **tapar los dos ojos** (porque de esta manera evitaremos el parpadeo), calmar el dolor con un analgésico vía oral y

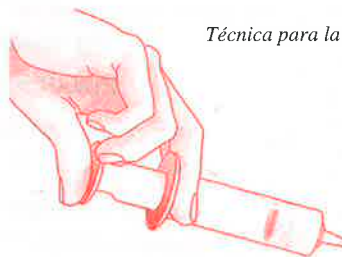
tratar de evacuar al tripulante lo antes posible.

Cuerpos extraños en heridas

Es el caso de cristales, maderas, escamas..., que pueden

quedar dentro de una herida. En estos casos se tratará de extraerlos (siempre si están alcanzables) con unas pinzas y con precauciones y limpieza.

Vamos a hacer hincapié en la **extracción de anzuelos**. Para este caso seguiremos los



Técnica para la irrigación de un ojo



Técnica para la extracción de un anzuelo



pasos que aparecen en el dibujo:

- Limpieza.
- Empujar el anzuelo hasta ver la punta.
- Cortar la punta.
- Sacar el resto del anzuelo invirtiendo el trayecto realizado al clavarse.

Cuerpos extraños en vías respiratorias

ALTOS (boca y faringe)

Abriendo bien la boca del paciente e introduciendo uno o dos dedos en gancho, envueltos en una gasa o pañuelo, procuraremos extraer todos los cuerpos extraños presentes: dentaduras postizas, tierra, alimentos, vómitos, secreciones, algas, etc. **Nunca empujaremos hacia dentro.**

BAJOS (tráquea y bronquios)

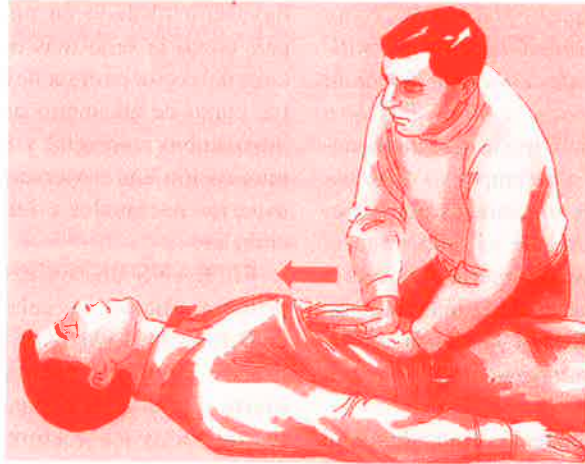
Al atragantarse, el cuerpo extraño en lugar de dirigirse hacia el aparato digestivo lo hace hacia el respiratorio. Normalmente, la tos (contracción brusca del diafragma) lo hace desprenderse y que salga al exterior, pero en caso de obstrucción total de la tráquea no se puede aspirar aire para provocar la tos. En este caso, si el cuerpo extraño es sólido, podemos intentar la **maniobra de Heimlich**. Consiste, como se ve en el dibujo, en situarnos detrás del paciente y colocar el puño a la altura del diafragma («boca del estómago»), comprimiendo con un fuerte golpe hacia nosotros y hacia arriba, con el objeto de aumentar bruscamente la presión dentro de la cavidad torácica y expulsar el cuerpo enclavado.

En el caso de que el accidentado esté inconsciente, puede realizarse la misma maniobra con el paciente tumbado boca arriba (decúbito supino) y presionando en el

Maniobra de compresión en el abdomen en obstrucción de vías respiratorias por un cuerpo extraño en una persona consciente. Maniobra de Heimlich o abrazo del oso



Maniobra de compresión en el abdomen en la obstrucción de vías respiratorias por un cuerpo extraño en una persona inconsciente



Limpieza de la boca antes de iniciar la respiración artificial



diafragma hacia arriba, como se ve en el dibujo.

Si el cuerpo extraño es líquido, colocaremos al paciente boca abajo, con la cabeza ladeada y las caderas levantadas durante ocho o diez segundos, en el caso de agua salada. Si es agua dulce, no hace falta que la drenemos.

Otras localizaciones

FOSAS NASALES

Pueden albergar accidentalmente distintos cuerpos extraños, los cuales pueden originar epistaxis o ser el punto de partida de infecciones. Si hace poco tiempo que está enclavado, presionaremos con el pulgar la fosa nasal libre y expulsaremos fuertemente el aire por la fosa nasal ocupada. Con este método se consigue en ocasiones la expulsión del cuerpo extraño. Si lo vemos, podemos intentar su extracción con unas pinzas finas, pero **jamás las introduciremos a ciegas.**

OIDO

Los cuerpos extraños más frecuentes son: insectos, vegetales (legumbres) y pequeños minerales (arena, etc.). Si se trata de un insecto, se puede introducir unas gotas de aceite de cocina tibio para matarlo. Los vegetales (garbanzos, lentejas) aumentan de volumen con el tiempo. Para conseguir su extracción se puede aplicar unas gotas de alcohol. Realizado todo lo anterior, sólo se extraerá el cuerpo extraño si se visualiza. No debe realizarse la introducción de palillos, alfileres y otros objetos punzantes, ya que podrían perforar el tímpano.

Para otras localizaciones se debe contactar con el **Centro Radio-Médico.** ■

SERVICIO DE SANIDAD MARITIMA

Te interesa
SABER

Presentada FITRANS 96

La Feria Internacional del Transporte y la Logística, FITRANS 96, organizada por la Feria Internacional de Bilbao y el ente público Puertos del Estado, ha sido presentada en Barcelona. El acto, que congregó a más de 150 representantes de empresas operadoras y usuarias del transporte y la logística de Cataluña, contó con la presencia de las autoridades portuarias y del transporte de la Generalitat de Cataluña, así como con la de los presidentes de las dos entidades organizadoras: Fernando Palao, de Puertos del Estado, y de Iñaki Irusta, de la Feria Internacional de Bilbao.

Los ponentes aludieron a la importancia que representa para el sector un acontecimiento que reúna la intermodalidad del transporte y la logística y subraye la figura del usuario como protagonista.

Enric Ticó, en nombre del Gobierno de la Generalitat de Catalunya y de su Dirección General de Transporte, confirmó el apoyo de esta institución y comentó que «las Administraciones deben dar soporte a las iniciativas que como FITRANS 96 surjan de la sociedad civil».

Por su parte, Fernando Palao destacó que «este certamen se crea como foro intermodal del transporte y la logística orientado hacia el usuario» y señaló que «tanto las instituciones públicas como las empresas privadas que prestan servicios al transporte y la logística deben tener presentes las demandas de sus clientes». De la misma manera, Julio Carazo



indicó que «FITRANS 96, como escaparate del sector, permitirá a Renfe conocer la demanda y adaptarse a ella». Por otro lado, Iñaki Irusta hizo un llamamiento a las empresas de transporte de mercancías por carretera para que se adhirieran al centenar de operadores que a ocho meses de la inauguración de FITRANS 96 ya han confirmado su presencia como expositores.

Los ponentes coincidieron en revelar su apoyo a FITRANS 96 y se congratularon de que se

haya consolidado en nuestro país como la feria más importante del sector en el sur de Europa, punto de encuentro para el intercambio comercial y la comunicación entre operadores y usuarios nacionales e internacionales.

FITRANS 96, en esta su primera edición, se celebrará en Bilbao del 15 al 18 de octubre de 1996 y presenta una oferta que abarca a expositores de todos los sectores del transporte de mercancías y servicios logísticos y, a su

vez, acoge como visitantes a profesionales del sector y empresas usuarias, de estos servicios, que podrán además participar en las Jornadas Técnicas que se desarrollarán en FITRANS 96.

FITRANS 96 se vertebrará en dos exposiciones: PORTUARIA 96, que en su segunda edición engloba al transporte marítimo, su logística y los equipamientos, y TRANSPORT 96, que acogerá los transportes por carretera, ferrocarril, aéreo y la logística. ■

Homologado Centro de Formación del ISM

La Dirección General de la Marina Mercante ha homologado el Centro de Formación Marítimo-Pesquero de Las Palmas de Gran Canaria, del Instituto Social de la Marina, para impartir cursos de especialidad marítima de Observador Radar de Punteo Automático (ARPA).

Asimismo también ha sido homologado el

curso de Supervivencia en la mar (primer nivel), que imparte la Unidad Móvil de la empresa Gestores de Protección Internacional, Sociedad Anónima (Grespro). Esta Unidad Móvil está contratada por el Instituto Social de la Marina para impartir sus cursos en aquellas localidades donde no se cuenta con centros propios. ■



Nombre del buque.....APARICIO
 Puerto de baseCudillero (Asturias)
 Arte de pescaPalangrero

CARACTERISTICAS PRINCIPALES

Eslora.....11,30 m.
 Manga3,90 m.
 Arqueo.....9,21 T.R.B
 MotorizaciónVolvo TAMD 71
 Mat. de construcciónP.R.F.V.

DESCRIPCION DE LOS BUQUES:

Buques pesqueros construídos por el sistema ONE-OFF *Sandwich* con núcleo de espuma de P.V.C. y laminado con fibra de vidrio de distintos gramajes, así como tratamiento de la superficie exterior con imprimaciones epoxi. Las ventajas de este sistema son notorias, destacando la construcción, diseño, medidas y arqueo individualizado según las necesidades del Armador, no estando sujetos a la rigidez que supone la construcción por molde. Hemos conseguido por este procedimiento la introducción de la más avanzada tecnología de los *composites* al mundo de la Pesca Profesional.

(CONSTRUCCION Y DISEÑO SEGUN LAS NECESIDADES DEL ARMADOR)

Nombre del buqueABELAN
 Puerto de baseCandas (Asturias)
 Arte de pescaNasero

CARACTERISTICAS PRINCIPALES

Eslora9,25 m.
 Manga3,14 m.
 Arqueo.....5,46 T.R.B.
 MotorizaciónVolvo TAMD 41
 Mat. de construcciónP.R.F.V.



Evitar el riesgo, una responsabilidad mutua.



SEGUROS DE BARCOS Y MERCANCIAS

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

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

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

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

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



Con seguridad, hacia el futuro.

MURIMAR

MUTUA DE RIESGO MARITIMO

Orense, 58 - 6.ª plta. 28020 MADRID Tel.: 597 18 35 - Telex: 46550 - Fax: 597 18 13