

# MAR

N.º 341 - JULIO-AGOSTO 1996

Javier Arenas presentó el programa para Trabajo y Asuntos Sociales

## COMENZO EL DIALOGO SOCIAL

- ▶ El gobierno garantiza el poder adquisitivo de las pensiones
- ▶ A partir de 1997, comenzará la aplicación del Pacto de Toledo

## ACUERDO PESQUERO CON MAURITANIA

**MARINA MERCANTE, SE RECUPERA LA FLOTA**

Las últimas almadrabas







## ASTILLEROS DE PESCA, S.L.



**ASTIPESCA**

*Construcción de  
embarcaciones  
en fibra de vidrio*

MUELLE SERRANO LLOVERAS, S/N  
TEL y FAX (964) 28 32 57  
12100 PUERTO DE CASTELLON



**H**EMOS pasado un período tranquilo en el sector marítimo pesquero. La costera del bonito, tradicionalmente conflictiva por estas fechas, se está desarrollando con tranquilidad; se han conocido datos positivos sobre el comportamiento de la flota de la marina mercante y la actividad de los astilleros; en contra de lo que cabía esperarse, se firmó en un tiempo récord el acuerdo pesquero para cinco años con Mauritania y, en materia política, ya se han comenzado a desarrollar los programas de los diferentes departamentos ministeriales.

El ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Javier Arenas, presentó las grandes líneas de lo que va a ser la política en estas materias durante la actual legislatura, con una serie de objetivos que se concretarían en lograr un empleo estable y el mantenimiento y mejora del bienestar social en el marco de una sociedad solidaria. La Administración pretende una consolidación del sistema de la Seguridad Social mediante el desarrollo de los Pactos de Toledo, poniendo como compromiso irrenunciable el mantenimiento del poder adquisitivo de las pensiones. Todo ello, como ya se han producido en las últimas semanas, en el contexto del diálogo social y un consenso permanente.

En materia de pesca, Loyola de Palacio expuso también las líneas básicas del departamento en relación con el sector. No hay salto en relación con la línea seguida en los años precedentes, aunque se anuncia como principal compromiso lograr una mayor eficacia. La Administración pretende seguir con la renovación y modernización de la flota, al hilo de la políti-

# 5 DÍAS

## Programas y buenas noticias

ca comunitaria para el sector, la recuperación y la consolidación de los caladeros nacionales y la diversificación de las posibilidades de pesca en caladeros exteriores. Para la ordenación de la actividad nacional, Loyola de Palacio ha prometido la elaboración de la Ley de Pesca, compromiso que también figuraba y que no se llevó a cabo bajo la Administración anterior.

En la actualidad, más directa con el sector marítimo pesquero, ha sido éste un período apacible.

Como señalábamos anteriormente, paz en la costera del bonito. No se trata, sin embargo, de una paz casual. Tanto Bruselas como España y otros países miembros que faenan en ese caladero han tomado las debidas precauciones para evitar incidentes ante la situación tan irregular e insostenible de que las flotas utilicen artes diferentes.

Paz en el norte y también paz en el sur ante el rápido compromiso logrado entre

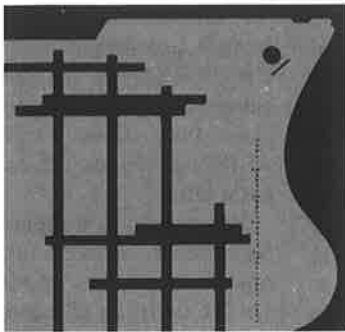
Mauritania y la Unión Europea para un nuevo acuerdo pesquero para cinco años. El país africano necesitaba dinero más urgentemente que la Unión Europea utilizar su caladero, y eso ha facilitado las cosas. Cinco años y 45.000 millones no es una mala cifra.

Paz y buenas noticias son finalmente también las dos notas que han caracterizado en las últimas semanas la actualidad en el mundo de la Marina Mercante y la construcción naval, ambas favorables también para el empleo. Los astilleros siguen mejorando sus posiciones de competitividad en el mundo y tienen asegurados pedidos para los próximos dos años. En Marina Mercante se ha parado la caída de la flota e incluso hay síntomas de ligera recuperación bajo pabellón español. Muchos compromisos en los programas y otros datos positivos que ya son una realidad. ■

Vidal MATÉ



# Le esperamos en Bilbao CON TODA LA INDUSTRIA CON TODA LA PESCA



**SINAVAL '96**



**Feria Internacional  
de la Industria Pesquera**

**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 JAURLARITZA GOBIERNO VASCO

IBERIA

**BILBAO 5 / 9 Noviembre 1996**

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**

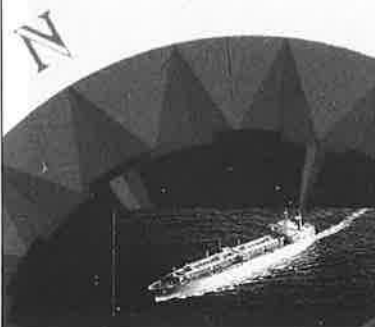
## MARITIMA DEL NORTE

*Calidad en el servicio a la flota pesquera*



**Líneas Regulares  
y Tramp de  
Mercancías  
Frigoríficas**

- Sierra Aracena (135.000 P3)
- Sierra Aralar (135.000 P3)
- Sierra Cazorta (136.000 P3)
- Sierra Grana (127.000 P3)
- Sierra Granera (123.000 P3)
- Sierra Guadalupe (123.000 P3)
- Sierra Gredos (127.000 P3)
- Sierra Guadarama (123.000 P3)



**Transporte de  
Gases Licuados**

Linieta GNL 40.000 M3

Agentes en España

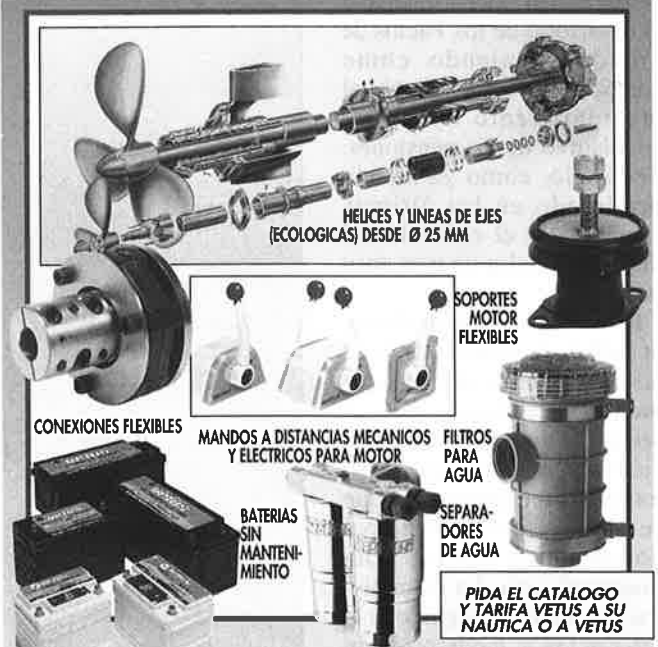
**Auximar**

Auxiliar Marítima, S.L.



Miño, 4. 28002 Madrid. Tel. 563 46 44. Fax 561 89 62. Télex 27718 y 27295

## vetus® ENTORNO AL MOTOR



HELICES Y LINEAS DE EJES  
(ECOLOGICAS) DESDE Ø 25 MM

SOPORTES  
MOTOR  
FLEXIBLES

CONEXIONES FLEXIBLES

MANDOS A DISTANCIAS MECANICOS  
Y ELECTRICOS PARA MOTOR

FILTROS  
PARA  
AGUA

BATERIAS  
SIN  
MANTIENI-  
MIENTO

SEPARA-  
DORES  
DE AGUA

PIDA EL CATALOGO  
Y TARIFA VETUS A SU  
NAUTICA O A VETUS

**vetus den oudem s.a.**

M. CRUSAFONT PAIRO, 14 - 08192 SANT QUIRZE DEL VALLES (BARCELONA)  
TEL. (93) 711 64 61 FAX 711 92 04





**6**

**PROGRAMA PARA UNA LEGISLATURA**

El ministro de Trabajo y Asuntos Sociales presentó el programa del Departamento para esta legislatura.

**16**

**ACUERDO PESQUERO CON MAURITANIA**

Mauritania y la Unión Europea lograron un acuerdo de pesca en un tiempo récord con una duración de cinco años.



**26 MEJORA LA MARINA MERCANTE**

La flota de Marina Mercante ha visto los primeros síntomas de recuperación.

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

**Director general:** Rafael Mateos.

**Director:** Vidal Maté.

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

**Secretaria de Redacción:** María Victoria Ugarte.

Para entrar en contacto con el ISM: **Alicante:** Casa del Mar. Muelle del Poniente - Tel. (965) 22 34 53. **Almería:** Casa del Mar - Tel. (951) 23 82 22. **Baleares:** Casa del Mar. Muelle Viejo, s/n - Tel. (971) 72 56 06. **Barcelona:** Puigxurriquer, s/n - Tel. (93) 441 05 15. **Bilbao:** Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 62 22. **Cádiz:** Casa del Mar - Tel. (956) 25 17 04. **Cartagena:** Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. (968) 50 20 50. **Castellón:** Casa del Mar. Plaza Monturiol, s/n. - Tel. (964) 22 14 08. **Ceuta:** Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. (965) 51 11 24. **Gijón:** Casa del Mar. Eduardo Castro, s/n. - Tel. (985) 32 51 03. **Gulpízcua:** 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. **Mejilla:** 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. Solileza, s/n - Tel. (942) 21 46 00. **Sevilla:** Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. **Tarragona:** Casa del Mar. Fco. Baslos, 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. **Villagarcía de Arosa:** Casa del Mar. Avda. de la Marina, s/n. - Tel. (966) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

**Redacción y Administración:** Génova, 20, 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.

**Imprime:** EGRAF. S. A. Polígono Industrial de Valdecasas. Calle Luis I, 5-7. 28031 MADRID. Depósito legal: M. 16516/1963. N.I.P.O.: 205-95-002-9

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.



**Javier Arenas, ministro de Trabajo y Asuntos Sociales**

# «NUESTRO OBJETIVO ES CREAR EMPLEO ESTABLE»

**«Conseguir un modelo de crecimiento económico que sea capaz de generar empleo estable, garantizar el bienestar social y profundizar en una sociedad solidaria constituye la prioridad fundamental del Gobierno». En estos términos se ha expresado el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Javier Arenas, en su primera comparecencia ante la Comisión de Política Social y Empleo del Congreso de los Diputados para exponer lo que serán las líneas generales de su política para la presente Legislatura. Javier Arenas se mostró firmemente partidario del diálogo social como fórmula permanente de consenso, y reafirmó su deseo de consolidar el actual sistema de la Seguridad Social, desarrollar el Pacto de Toledo y mantener el nivel adquisitivo de las pensiones.**

**E**N lo que fue su primera comparecencia parlamentaria desde que es titular de Trabajo y Asuntos Sociales, Javier Arenas quiso referirse, en primer lugar, al principal problema que tiene planteada hoy la sociedad española, que es el paro. Según el ministro no es un problema específicamente español, y la Unión Europea y todo el planeta en su conjunto sufre sus consecuencias, pero si es cierto que «España vive más dramáticamente que la mayoría de los países europeos, la persistencia de un elevado índice de desempleo que manifiesta una particular resistencia a reducirse significativamente, incluso en épocas de crecimiento económico».

Según datos aportados por el ministro, España sigue manteniendo el índice de paro más elevado de la Unión Europea, con una tasa de ocupación que no alcanza el 40 por 100, lo cual significa que duplicamos la de la UE y casi triplicamos a la media de los países de la OCDE. La temporalidad en el empleo afecta a uno de cada tres ocupados; uno de cada dos parados lo es de larga duración; el paro



femenino está por encima del 30 por 100, y el paro juvenil rebasa el límite del 40 por 100. En un millón de hogares españoles todos sus miembros están desempleados. Ante todo esto, el titular de Trabajo señaló que «la creación de empleo estable no es sólo un objetivo del Gobierno, sino que me atrevo a decir que es su obsesión. Conseguir un modelo de crecimiento económico que sea capaz de generar empleo estable, garantizar el bienestar social y profundizar en una sociedad solidaria es la prioridad fundamental del Gobierno y, especialmente, la del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales».

## **Líneas básicas para crear empleo**

El ministro, tras analizar la situación del empleo en España y Europa, afirmó que el Gobierno seguirá desarrollando los cinco puntos estratégicos establecidos en la cumbre de Essen hace más de un año, y que recordó que son: el fomento de las inversiones en formación profesional; el aumento de la intensidad de creación de empleo a partir del crecimiento mediante una organización flexible del trabajo, una política salarial que propicie inversiones generadoras de empleo e iniciativas de empleo en nuevas áreas como medio ambiente y servicios sociales; la reducción de costes salariales accesorios de modo que se favorezca la contratación y, en especial, la de los trabajadores no cualificados; el mayor incremento de las medidas de políticas activas de creación de empleo y el refor-





zamiento de las medidas en favor de los grupos particularmente afectados por el desempleo constituyen la columna vertebral de la estrategia común en la lucha contra el desempleo.

También afirmó Javier Arenas que cree firmemente que el modelo social español tiene que conseguir que el progreso económico y el progreso social sean dos caras del mismo modelo de desarrollo, y que por ello se consiga integrar la realidad de la competitividad con la exigencia de solidaridad. «En este sentido —afirmó el ministro—, la estrategia general del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales irá encaminada a la unificación de esos dos grandes criterios».

### **Diálogo social**

Javier Arenas se mostró firmemente partidario del diálogo social como fórmula permanente de consenso, y en este sentido subrayó que «el Gobier-

## **Consolidar el actual sistema de la Seguridad Social, desarrollar el Pacto de Toledo y mantener el poder adquisitivo de las pensiones son objetivos fundamentales del Gobierno.**

no espera frutos serios y fecundos del diálogo abierto sobre el mercado de trabajo entre empresarios y sindicatos. Seremos muy receptivos a los posibles pactos que se puedan alcanzar y no tomaremos la iniciativa sobre la reforma del mercado laboral sin contar con el resultado de este diálogo social». Además, informó a los grupos parlamentarios sobre las mesas tripartitas

y bipartitas que ya están funcionando en el marco de este diálogo social y a las que hacemos referencia en otro apartado de este mismo número de MAR.

### **División de la población trabajadora**

El titular del Departamento de Trabajo apuntó que las orien-

taciones y medidas que se propone poner en marcha quieren hacer frente a dos divisiones objetivas que se dan en la población española. Según el ministro, hasta hace pocos años, la división esencial en la población española se daba entre los que trabajaban y los que no trabajaban. Ahora esta división se ha trasladado a la frontera de los que tienen empleo estable y los que disponen de un empleo precario. Para paliar esta división enumeró el ministro las reformas estructurales que el Gobierno tiene el propósito de llevar a delante, siempre contando con el diálogo social permanente, y cuyos objetivos son:

- Favorecer la acción de las empresas creando un marco en el que puedan cumplir su papel esencial en una economía productiva, maximizando su potencial de creación de empleo.

- Estimular la inversión e incrementar los recursos destinados a la investigación y el desarrollo, y potenciar decididamente la formación profesional.

- Desarrollar un marco jurídico estable que elimine la falta de confianza que penaliza de hecho la creación de empleo.

- Apoyar firmemente a las pequeñas y medianas empresas, de las que depende la creación de la mayor parte del empleo en nuestra economía, mediante la mejora de su tratamiento administrativo, financiero y fiscal.

- Actualizar el Programa Nacional de Formación Profesional y acercar la Universidad y centros de formación al sistema productivo.

- Modificar los Programas Anuales de Fomento del Empleo, orientándolos claramente hacia la creación de empleo estable.

### **Modificación de la contratación**

Para mejorar las condiciones de creación de empleo, el ministro anunció el desarrollo de una serie de líneas específicas de trabajo, entre las que destacó la transformación de los contratos de aprendizaje y prácticas, la



agilización de las relaciones laborales, aplicando el acuerdo de solución extrajudicial de los conflictos; reducir el excesivo número de modalidades de contratación existentes; la renovación de las políticas activas de formación continua; el fomento de la contratación estable, especialmente de parados de larga duración y mayores de cuarenta y cinco años, jóvenes y mujeres; propiciar una política salarial que relacione incrementos salariales con productividad; reducción de los costes no salariales del trabajo, priorizando los empleos de baja cualificación; reforzar la conexión empresa-formación e incentivar la formación permanente en las empresas.

## Protección social

La segunda gran cuestión que trató el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales en su primera intervención parlamentaria fue la de la Protección Social. Tras referirse a que el Gobierno al que él pertenece será fiel cumplidor de lo establecido en la Constitución de esta materia, es decir, la consagración de un sistema de protección social, educación y sanidad gratuitas y universales, pasó a exponer los frentes en los que se propone actuar y que son tres bien definidos:

— Consolidación del actual sistema de Seguridad Social, según las directrices aprobadas en el Parlamento.

— Desarrollo íntegro de las recomendaciones del Pacto de Toledo, con el apoyo parlamentario necesario y la colaboración de los agentes sociales.

— Garantía, ya expresada por el presidente del Gobierno en su discurso de investidura, de mantener el poder adquisitivo de las pensiones.

Hizo el ministro, a continuación, una reflexión sobre la actual situación de la Seguridad Social, que «es de serena preocupación debido, sobre todo, a sus actuales mecanismos de financiación. No obstante, creo que sus actuales problemas pueden ser superados si las fuerzas políticas y sociales mantienen el consenso necesari-



## El INEM será un organismo centrado en prácticas activas de formación y empleo.

rio para articular el contenido de las reformas diseñadas en el Pacto de Toledo».

Anunció, en este sentido, que propiciará la separación y clarificación de las fuentes de financiación de la Seguridad Social, de forma que las cotizaciones sufraguen las prestaciones contributivas y sean financiadas con cargo a los Presupuestos Generales del Estado las prestaciones no contributivas y universales (sanidad).

También anunció que pretende flexibilizar la edad de jubilación, con carácter volun-

tario; mejorar las bases de cotización; desarrollar técnicas de cálculo de las pensiones contributivas que permitan en el futuro que similares esfuerzos de cotización alcancen prestaciones equivalentes en orden a la equidad del sistema; incentivar los sistemas complementarios de pensiones que figuran expresamente mencionados en la Constitución; la formación de reservas que permitan mantener el equilibrio del sistema contributivo; la lucha contra el fraude y la morosidad, y la mejora de los mecanismos de gestión del Sistema en su conjunto.

También anunció Javier Arenas que se hará un esfuerzo por simplificar e integrar los regímenes especiales, así como por modificar su financiación.

## Contra el fraude y la morosidad

Otra de las cuestiones en las que hizo especial hincapié el titular de Trabajo fue en el tema de la morosidad y el fraude. «Tenemos en estudio —dijo Arenas— medidas inmediatas contra la morosidad pública y privada. No parece sensato ni conveniente que la deuda que

mantienen las Administraciones Públicas y las entidades privadas con la Seguridad Social superen los presupuestos de la mayoría de las Comunidades Autónomas españolas. Entre todas las Administraciones Públicas deben a la Tesorería de la Seguridad Social una cantidad superior al cuarto de billón de pesetas. Las entidades privadas, por su parte, adeudan a la misma más de un billón de pesetas».

Una situación así fue calificada por el ministro de Trabajo como de «sencillamente inadmisible, y este ministerio va a acometer, en un plazo corto de tiempo, medidas que concluyan con la irresponsabilidad que ha dado origen a este endeudamiento que debilita el sistema de protección social».

## Mejora de la gestión

También se comprometió el ministro a seguir avanzando en la mejora de la gestión de la Seguridad Social, y para ello recordó las herramientas con las que cuenta: el programa ICARO, con el que se logrará una mayor inmediatez y seguridad en el reconocimiento de las pensiones. El programa de Gestión Telefónica, mediante el cual se aproxi-





mará la gestión y los servicios que presta el Instituto Nacional de la Seguridad Social, que permitirá a todos los ciudadanos a tener acceso a la información del sistema de Seguridad Social y el control informatizado de los partes de altas y bajas.

Por último, en este campo de la protección social, el ministro anunció que desde el punto de vista legislativo, entre las medidas que de manera más inmediata van a ser adoptadas por su departamento figura el desarrollo del Real Decreto, por el que se regula el Registro de Prestaciones Sociales Públicas, que permitirá la interrelación y el tratamiento automatizado de toda la información relacionada con las prestaciones sociales públicas.

### **Transformación del INEM**

Respecto del Instituto Nacional de Empleo, Javier Arenas expuso su pretensión de que se transforme en un organismo centrado en las políticas activas de formación y empleo, estableciendo convenios de cooperación con el sector privado y los sindicatos. «Queremos extender —anunció— un sistema de infor-

## **Se van a tomar medidas urgentes contra la morosidad de las Administraciones Públicas y de las empresas privadas en sus pagos a la Seguridad Social. La deuda que acumulan entre unas y otras supera el billón de pesetas.**

mación y orientación profesional a todos los parados registrados en las oficinas de empleo dando prioridad a los mayores de cuarenta y cinco años, y es nuestro propósito también vincular el cobro de las prestaciones a la realización de cursos de formación, a la disponibilidad de paro para aceptar un empleo adecuado a sus características profesionales y a su propia situación económica, con el fin de promover e impulsar su reinserción en el mercado laboral».

En virtud de los pactos de gobierno alcanzados con los nacionalistas, el titular de Trabajo adelantó el traspaso de los servicios de colocación del INEM y las políticas activas de empleo a la Generalitat de Cataluña, la cofinanciación, con el Gobierno de Canarias, del Plan Integral de Empleo para esa Comunidad Autónoma, la presencia de la Generalitat en el Consejo General de la Formación Profesional, el traspaso de los centros nacionales del

INEM en Cataluña, la financiación del Acuerdo Interprofesional Vasco para la Formación Continua y el estudio del traspaso de estas mismas competencias a otras Comunidades Autónomas.

### **Medidas legislativas**

Entre las iniciativas legislativas que abordará el Departamento de manera inmediata, el titular de Trabajo y Asuntos Sociales destacó el desarrollo reglamentario de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, un anteproyecto de Ley de Ordenación de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, un Real Decreto sobre Asistencia Sanitaria a emigrantes españoles y trabajadores por cuenta propia y sus familiares; un anteproyecto de Ley de disolución de los Fondos de Promoción de Empleo, el anteproyecto de la Ley General de Cooperativas; la regulación de la composición de la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo, la derogación de las ordenanzas laborales y un proyecto de ley sobre el Derecho de Información y Consulta de los Trabajadores en las Empresas de Dimensión Comunitaria.

Todo un paquete de medidas encaminado a imprimir en las actuaciones del Ministerio, lo que ha definido el ministro como un «sentido activo de la solidaridad. Ser solidario no consiste en mantener al otro en una situación de dependencia, sino procurar que salga de ella y adquiera la autonomía precisa para afrontar la vida con dignidad». Para Javier Arenas «el paro no es simplemente un problema económico y social, no es una cifra inscrita en una relación estadística. El paro significa, de hecho, un sufrimiento personal y familiar para muchos españoles. Por ello, la mejor salida para una situación de paro no será nunca una prestación, por necesaria que ésta sea, sino un puesto de trabajo digno y estable». ■

**Concha HERNANDEZ CARAZO**



Una de las mesas tratará el futuro de las pensiones

# EL DIALOGO SOCIAL EN MARCHA

**«El diálogo y la negociación son requisitos indispensables para solucionar el problema del paro.» Así se ha expresado en varias ocasiones el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Javier Arenas, decidido partidario de que cualquier reforma laboral o del sistema de protección social sea fruto del pacto y del acuerdo entre los agentes sociales. Para el titular de Trabajo hay que hacer un esfuerzo de imaginación «para idear nuevas ordenanzas de las relaciones sociales donde más que la confrontación y la continua intervención de los poderes públicos se acentúe la colaboración, el diálogo y la autonomía real de los agentes sociales».**

**P**ARA plasmar estas declaraciones de buenas intenciones en algo más concreto el ministro de Trabajo se ha reunido con los representantes de los empresarios y de los sindicatos. Fue con los máximos líderes de estos últimos, Antonio Gutiérrez (CC OO) y Cándido Méndez (UGT), con los que Javier Arenas fijó la metodología del diálogo social, decidiéndose de común acuerdo abrir siete mesas negociadoras sobre distintos temas y que han empezado a trabajar ya.

## Calendario para un diálogo

Las mesas que se acordó abrir tienen varios niveles. Hay tres mesas trilaterales –entre patronal, Gobierno y sindicatos– sobre el desarrollo reglamentario de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, que entró en vigor en febrero pasado; otra para la solución extrajudicial de conflictos laborales, que preparará la puesta en



*Juan Carlos Aparicio, secretario de Estado de la Seguridad Social.*

funcionamiento del Servicio Interconfederal de Mediación y Arbitraje y una tercera para la Formación Profesional, que actualizará e impulsará el Programa Nacional de Formación Profesional y Renovación del Acuerdo Tripartito sobre Formación Continua para instrumentar y dar operatividad

al nuevo Acuerdo Nacional de Formación Continua.

También se han abierto tres mesas bilaterales –entre Gobierno y sindicatos y entre Gobierno y CEOE– sobre el Plan de Empleo Rural, Sector Público Empresarial y de Empleados Públicos. En la primera de ellas se recabarán propuestas para

cambiar el PER y vincularlo a políticas activas de empleo y formación, y evitar el fraude y en los otros dos se mantendrán las negociaciones que ya se venían haciendo en años anteriores.

## Pacto de Toledo

Además se ha creado una séptima área de diálogo para desarrollar el Pacto de Toledo y las 15 recomendaciones consensuadas por todos los partidos políticos presentes en el Parlamento para introducir una serie de modificaciones necesarias en el actual sistema de la Seguridad Social para garantizar la supervivencia del mismo. Las negociaciones de esta mesa, que será tripartita, se realizarán simultáneamente con los trabajos que llevará a cabo la ponencia creada en el Parlamento sobre esta misma materia.

Esta mesa ha celebrado ya sus primeras reuniones y en ella participan la Administración, encabezada por Juan Carlos Aparicio, secretario de Estado de la Seguridad Social, la patronal CEOE y los sindicatos UGT y CC OO, y los nacionalistas vascos ELA-STV y gallegos





CIGA. En estos primeros contactos se ha llegado al acuerdo de no hacer negociaciones parciales, sino una discusión global sobre las 15 recomendaciones del Pacto de Toledo.

El Gobierno tiene la intención de incluir en los Presupuestos de 1997, que deberán estar en el Parlamento antes del 1 de octubre, la totalidad o gran parte de las 15 recomendaciones. Es probable que todas no sea posible llevarlas adelante, pero los responsables del ministerio si han apuntado cuáles serán las prioritarias. Para el secretario de Estado de la Seguridad Social, Juan Carlos Aparicio, la más urgente es la de separar la financiación de las prestaciones contributivas de las no contributivas y universales, como la Sanidad, ya que ésta es la causa de la carencia financiera de casi medio billón de pesetas que ha detectado la Administración Popular en las finanzas de la Seguridad Social.

Otra de las medidas que son prioritarias del Pacto de Toledo es la posibilidad de retrasar la jubilación más allá de los sesenta y cinco años (hasta los setenta

## **Las primeras medidas que se llevarán adelante del Pacto de Toledo serán el mantenimiento del poder adquisitivo de las pensiones y la separación financiera y contable de las prestaciones contributivas de las no contributivas y universales, como es la de Sanidad.**

se considera razonable). Este retraso se proponen los responsables del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, que sea voluntario y flexible, mediante fórmulas como la jubilación parcial —compatible con seguir trabajando en jornada reducida— e incentivarla con la reducción considerable de las cotizaciones.

También se considera como urgente la modificación del cómputo para calcular la pensión que ahora se hace sobre los salarios cotizados en ocho años y que podría ser aumentado. Sobre esta cuestión los responsables de Trabajo aún no se han pronunciado y el titular del departamento se ha remitido a que «deberá

ser concretado en el seno del diálogo social», aunque las previsiones sitúan este nuevo período en quince años. De llevarse adelante no se haría de una manera rotunda, sino gradual, avanzando un año por cada ejercicio presupuestario.

La medida que ya se ha confirmado, tanto por el ministro como por el secretario de Estado de la Seguridad Social, que será aplicada en el próximo año, es la revalorización de las pensiones por el sistema actual para mantener el poder adquisitivo de las mismas.

Frente a estas medidas hay otras que, con toda seguridad, no podrán ser llevadas adelante por

el momento. Se trata del establecimiento de un fondo de compensación toda vez que las finanzas de la Seguridad Social son preocupantes y la rebaja en las cuotas sociales. Estas medidas tendrán que esperar varios años mientras persistan las estrecheces presupuestarias impuestas por el Pacto de Convergencia con la Unión Europea, o lo que se conoce también como el Acuerdo de Maastricht. Otra de las medidas contenidas en el Pacto de Toledo, que es la progresiva integración de los Regímenes Especiales en el Régimen General para que sólo existan éste y el de autónomos parece que tampoco podrá ser llevado de inmediato adelante, dadas las dificultades que plantea en algunos sectores como es el del mar.

### **Sistemas complementarios**

La existencia de fondos de pensiones complementarios, pero no alternativos en el Pacto de Toledo, será también desarrollada en el diálogo social y en la ponencia parlamentaria. Según el ministro de Trabajo se va a intentar incentivarlos con medidas fiscales para que aquellas familias que tengan menos capacidad de ahorro puedan acceder a ellas y no sean exclusivos de las rentas más altas.

En definitiva, lo que se busca con este diálogo y con el desarrollo del Pacto de Toledo es consolidar el sistema. Según Juan Carlos Aparicio, «si alguien espera que haya grandes cambios o convulsiones en el sistema de protección social español va a sentirse decepcionado. Lo que se busca con el Pacto de Toledo es el cambio hacia tendencias positivas que permitan que el sistema español de protección social pueda seguir creciendo, pero de una forma ordenada. Crecer ordenadamente, para no llegar a situaciones de "crack" o "quebra", es la mayor garantía de estabilidad y de buen funcionamiento». ■

**Concha HERNANDEZ  
CARAZO**



**Loyola de Palacio  
compareció en el  
Congreso y en el  
Senado**



# **EL PROGRAMA EN POLITICA PESQUERA**

**La ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Loyola de Palacio, compareció ante la Comisión correspondiente del Congreso, el Senado y la conferencia sectorial con las comunidades autónomas para exponer las grandes líneas de lo que se pretende sea la política pesquera del departamento para los próximos cuatro años. Loyola de Palacio, al igual que lo hiciera con el conjunto del sector agrario y el agroalimentario, prometió llevar adelante sus planes en el marco de una línea de diálogo y concertación con todo el sector. La política planteada por la nueva ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación tiene entre sus objetivos más importantes la recuperación y ordenación de los caladeros nacionales, acelerar al máximo la ordenación y modernización de las flotas e intentar consolidar y buscar nuevos caladeros para mantener la actividad del sector.**

**A** grandes rasgos se podría decir que, en todos los casos, se trata de una política de continuidad frente a las acciones seguidas en los últimos años y de acuerdo con las reglas de juego que ha marcado y trata de mantener

la propia Unión Europea para este sector.

Para la ministra de Agricultura, Loyola de Palacio, cualquier política pesquera tiene que partir de la aplicación de una filosofía de conservación y recuperación de los recursos pesqueros, ya que sin estas bases resulta

**RENOVAR Y  
MODERNIZAR LA FLOTA**

**RECUPERAR Y ORDENAR  
CALADEROS NACIONALES**

**BUSQUEDA Y  
CONSOLIDACION DE  
NUEVAS PESQUERIAS**





imposible llevar adelante ningún programa en política ni en economía.

Desde esta perspectiva, el programa presentado por Loyola de Palacio se plantea como primer objetivo la recuperación y ordenación de los recursos pesqueros en el litoral español. En esta línea, la Administración pretende revisar todo el cuerpo de medidas técnicas relacionadas con la pesca marítima. El Ministerio de Agricultura pretende llevar a cabo un esfuerzo para armonizar y racionalizar el sector para lograr una mayor selectividad, unos daños menores a los recursos y lograr también que esa política sea entendida por el pescador.

Dentro de esta política se va a continuar con las acciones encaminadas a la delimitación y fijación de áreas de

veda, la protección de las zonas de cría, el establecimiento de arrecifes artificiales, así como a las reservas marinas.

Loyola de Palacio insistió en la aplicación de una lucha decidida contra la captura y la comercialización de inmaduros. Estas acciones se pretenden realizar en colaboración con las comunidades autónomas, los ayuntamientos, así como con los servicios del Estado entre los que se halla la tarea de la Guardia Civil. En los últimos meses, la propia Administración central ya había dado algunos pasos en esta línea con la formación de expertos en la Guardia Civil en cuestión de legislación sobre inmaduros. La Administración quiere, además, poner orden en lo que se refiere a la armonización de las tallas mínimas

para todo el territorio nacional, y que las mismas tengan la consideración de tallas mínimas comerciales. Al margen de medidas técnicas y de control, va a seguir la política de concienciación en todos los eslabones de la cadena para que los inmaduros tengan el rechazo de toda la población desde el pescador hasta el consumidor.

Finalmente, en esta misma línea de mantener y ordenar los recursos pesqueros en los caladeros nacionales, el programa contempla la reestructuración, reorganización y potenciación del Servicio de Inspección Pesquera en colaboración con las comunidades autónomas.

### **Estructuras pesqueras**

En lo que se refiere a la política de estructuras para el

sector, el programa planteado se centra en las actuaciones siguientes:

- a) Impulsar la renovación de la flota pesquera.
- b) Adaptar la capacidad de la misma a las posibilidades de las pesquerías.
- c) Fomentar, modernizar y mejorar la competitividad de las empresas de la acuicultura.
- d) Fomentar y mejorar la competitividad de las industrias de comercialización y transformación de la pesca.

Prácticamente todas estas son acciones que se contemplan en el Plan Sectorial de Pesca actualmente en vigor hasta 1999, y que se aplica a través del Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca (IFOP). Para los responsables del Ministerio de Agricultura estas actuaciones cuya gestión corresponde



en su mayor parte a las comunidades autónomas, ha marchado hasta el momento a un ritmo excesivamente lento, circunstancias que se quiere corregir para llevar a buen puerto este importante paquete de medidas estructurales.

El programa en materia de pesca de Loyola de Palacio presta especial importancia, tanto a la aplicación de la Política Común de Pesca como a las actuaciones en materia de aguas internacionales.

Frente a la situación actual en el sector de la pesca, Loyola de Palacio considera que hay una serie de cuestiones por corregir. Se entiende que se mantiene una situación discriminatoria en el llamado principio de estabilidad relativa. Para la Administración española, la Organización Común de Mercados de la Pesca es muy laxa en materia de protección para los mercados y las producciones propias. No se ve clara la normativa comunitaria en materia de medidas técnicas de conservación. España, siguiendo en este punto las posiciones de la Administración anterior rechaza totalmente la utilización de las redes de enmalle a la deriva y se compromete a un trabajo constante y firme, tanto ante la Comisión como ante los restantes Estados miembro para lograr avances en esta dirección.

En materia de aguas internacionales, el programa de Loyola de Palacio supone igualmente una línea de continuidad respecto a las posiciones defendidas en el pasado. En realidad es que se trata de una filosofía en la que estuvieron siempre de acuerdo Gobierno y oposición en la última década y sucede igual en este momento, aunque a la inversa. España luchará por



mantener la flota de altura que ya se ha reducido de forma considerable en los últimos años. En aguas de terceros países se propugna por una política de colaboración y por una globalización de las negociaciones donde la pesca sea una parte más desde la producción hasta la comercialización y el acceso a los mercados.

España pretende tener un papel muy activo en toda la política referida a las aguas internacionales, a raíz de la Conferencia de Nueva York sobre *stocks* transzonales y peces migratorios. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación fomentará finalmente la investigación

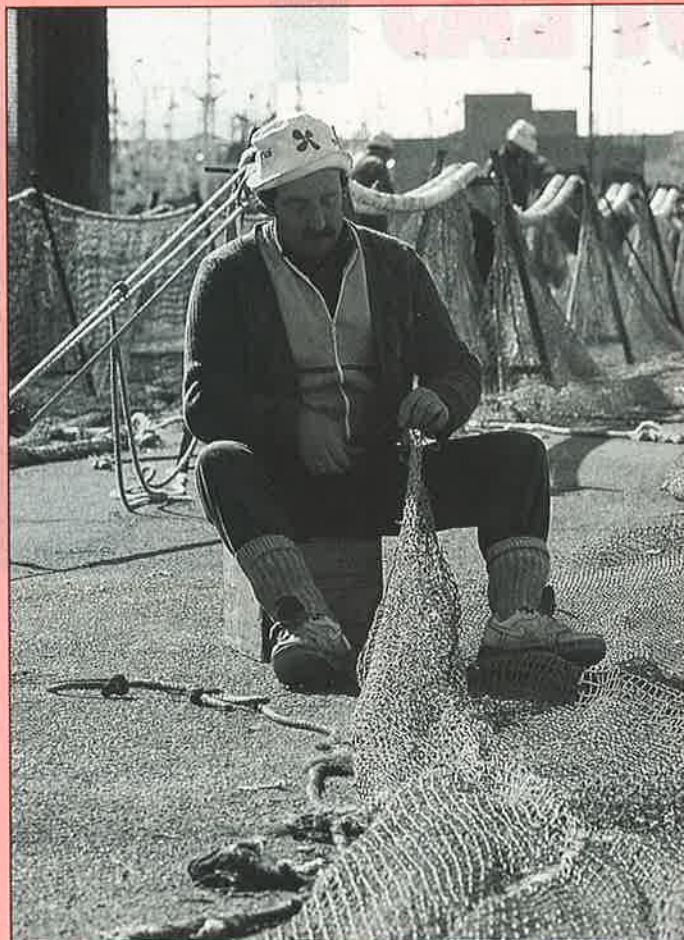
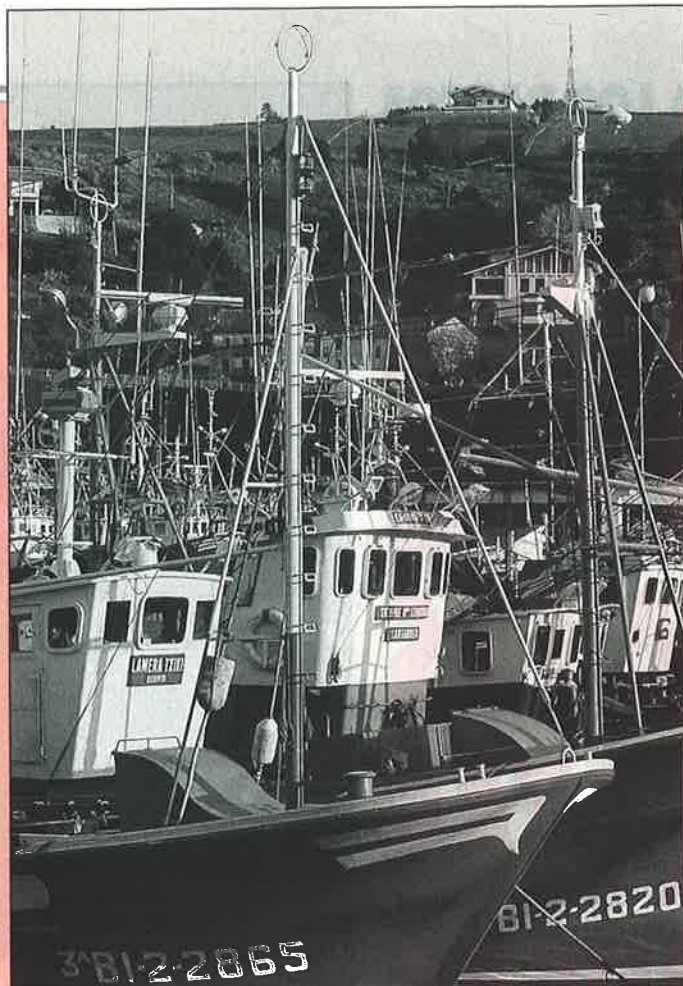
pesquera y oceánica, y potenciará el Instituto Español de Oceanografía. Para el From se pretende una reorientación para la mejora de los canales comerciales en origen.

Para la nueva ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación es muy importante llevar a cabo el programa en coordinación con todas las comunidades autónomas, cuestión que en su opinión no ha funcionado todo lo que debiera en los años precedentes. De hecho, algunos responsables de la Administración anterior se lamentaban de la dificultad para llevar a cabo acciones coordinadas y, sobre todo, de que

las mismas se hiciera con agilidad.

De cara al futuro se plantea una revisión de todo el marco de gestión del programa operativo del IFOP para los años 1994 y 1999, con unos recursos de 1.200 millones de ecus. Hay críticas hechas a su bajo nivel de ejecución, consecuencia de los problemas existentes entre la Administración General del Estado y las comunidades autónomas. Ante esta situación, la Administración central propugna, entre otras medidas, una revisión y actualización del programa operativo para su adaptación a las demandas de las comunidades





autónomas, una agilización de las transferencias de fondos y una redistribución de los remanentes no utilizados en poder de la Administración General del Estado.

Loyola de Palacio pretende institucionalizar un marco de colaboración estable entre la Administración General del Estado y las comunidades autónomas en materia de pesca. En esta línea, siguiendo las demandas en especial de Galicia y País Vasco, se pretende el funcionamiento de una conferencia sectorial en pesca, como se hace en materia de agricultura. En esta misma dirección, la Administración central está

dispuesta a dar más cancha a las comunidades autónomas en los foros europeos por estimar se trata de contactos que pueden ser positivos tanto para cada comunidad autónoma como para el sector de la pesca en general. El Ministerio articulará este tipo de relaciones.

La nueva Administración pesquera, como hiciera la anterior, ha puesto sobre la mesa su compromiso de sacar adelante una Ley de Pesca por la que se fijen las orientaciones del sector y clarifique definitivamente toda la batalla de las competencias. Para la elaboración de esta nueva Ley se pretende tener en cuenta las posiciones de todas las comunidades autónomas.

Para el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, el Instituto Nacional de Oceanografía es un instrumento básico a la hora de diseñar cualquier política de pesca. Por este motivo, la Administración pesquera pretende dar al Instituto la máxima participación en la gestión y diseño de esa política. Finalmente, Loyola de Palacio pretende impulsar una política coordinada de inspección en la actividad de la pesca en base a unos criterios de racionalidad.

En conjunto, un programa donde domina la continuidad en relación con la Administración anterior en cuanto a su filosofía. La novedad más significativa es que se quieren agilizar esas actuaciones. Ordenar las flotas. Menos barcos y más modernos y competitivos, embarcaciones polivalentes. Conservación y ordenación de los recursos propios y búsqueda de caladeros alternativos y estables. ■

Vidal MATE



## ALTERNATIVA PARA LOS BARCOS DESALOJADOS DE MARRUECOS

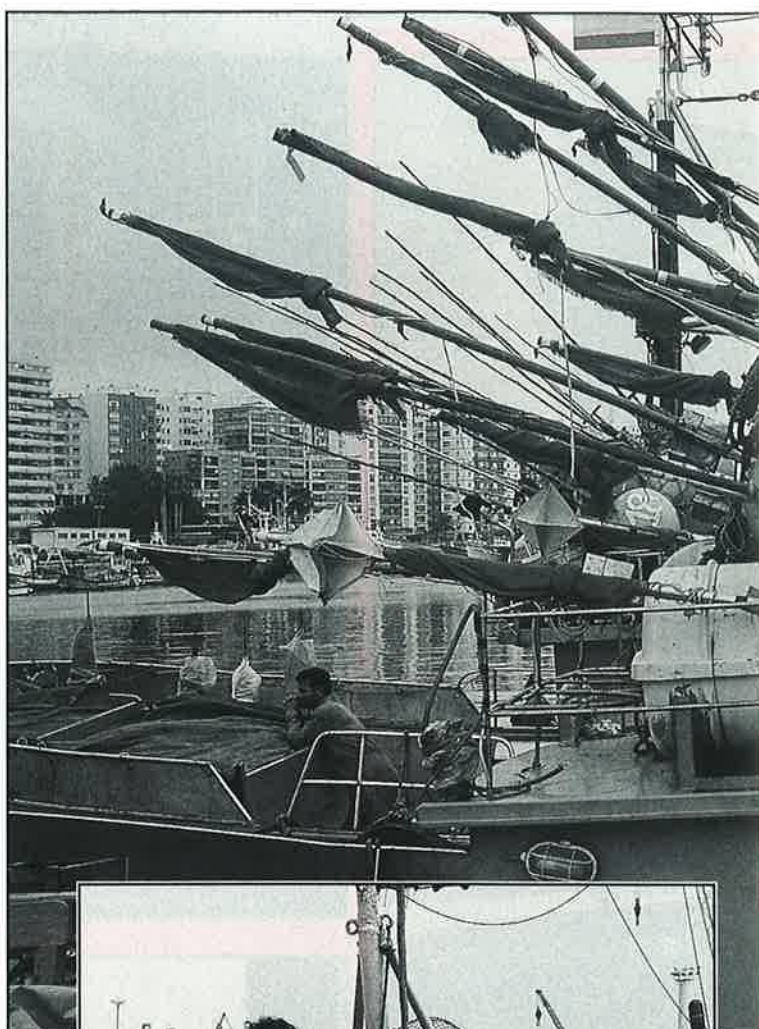
# MAURITANIA OFRECE SU PESCA A LAS FLOTAS EUROPEAS

**El convenio de pesca suscrito entre la Unión Europea y Mauritania amplía las posibilidades de pesca de la flota comunitaria y, en lo que atañe a los intereses españoles, representa una alternativa satisfactoria para algunos de los barcos desalojados del caladero marroquí.**

**E**L acuerdo, que entra en vigor el 1 de agosto, aumenta el período de vigencia de tres a cinco años e incrementa las posibilidades de pesca de la flota comunitaria en un 85 por 100 sobre los niveles del convenio que expira el 31 de julio, por un volumen total por encima de las 180.000 toneladas, unas 36.000 toneladas por año, frente a las 25.000 toneladas anuales que contemplaba el acuerdo concluido. España resulta beneficiada en cuanto al período de vigencia, que garantiza la permanencia de la flota frente a la eventualidad de un desalojo del caladero

marroquí, y en cuanto a las posibilidades de pesca, si bien en este aspecto, en un porcentaje discreto, del 83 al 85 por 100.

Dos son las flotas que obtendrán ventajas del convenio, la cefalopodera, que consigue un aumento notable en licencias y en capturas, y la atunera que no sólo consolida este caladero en los niveles alcanzados en los últimos meses de vigencia del acuerdo con 45 barcos, sino que consigue ampliarlos a 57 buques. 17 de estas licencias se reservan para cañeros y palanqueros de superficie. Los cefalopoderos pasarán de los 18 barcos y 5.250 TRB actuales a 25 buques y 7.500 TRB en el primer



año de vigencia, 40 buques y 12.000 toneladas en el segundo, 45 y 13.500, respectivamente en el tercero, y podrán llegar a 50 barcos y 15.000 TRB en los dos últimos años. Para especies demersales, distintas de la merluza negra, se asigna una cuota anual constante de 9.700 toneladas, de 8.500 para merluza negra y de 5.500 para crustáceos, exceptuada la langosta, que mantiene el nivel actual de

capturas, 300 toneladas. También se ha mantenido el número de licencias reservadas para congeladores de especies pelágicas, que es y seguirá siendo de 22. Con este aumento de licencias, las aguas mauritanas se convierten en un posible alivadero para los cefalopoderos que se vean obligados a abandonar las aguas de Marruecos.

Aunque el número total de licencias se ha incrementado





considerablemente, el nuevo convenio da entrada a barcos italianos, holandeses, británicos e irlandeses, que se unirán a las flotas española, francesa y portuguesa que operaban hasta ahora. El reparto final se fijará en las negociaciones entre los países comunitarios interesados en las pesquerías mauritanas.

Las negociaciones que concluyeron con la firma del acuerdo se resolvieron con inusitada rapidez, entendimiento al que probablemente ha contribuido la precaria situación económica de Mauritania y la sustanciosa compensación financiera comprometida por la Unión Europea, 266,8 millones de ecus, unos 45.000 millones de pesetas durante los cinco años de vigencia, un aumento considerable si se tiene en cuenta que la UE abonó 5.200 millones de pesetas en los tres años de duración del convenio prescrito. El cómputo anual supone pasar de 1.700 millones a 9.000 millo-

nes de pesetas. Además de esta cifra global, la UE subvencionará a Mauritania anualmente con 600.000 ecus para mejora de las medidas sanitarias de investigación marina, con 250.000 ecus para formación y con 200.000 ecus para formación en el exterior del país. El canon fijado para los armadores, variable según la especie objeto de las operaciones, se incrementa en un 5 por 100.

El reposo biológico será de dos meses, marzo y abril para crustáceos, y septiembre y octubre para langostas, especies demersales, cefalópodos y merluza, si bien se contempla la posibilidad de ajustar este período en función de los intereses de ambas partes. Por parte comunitaria existe especial interés en que el paro biológico en aguas mauritanas no coincida con el que se establezca en el caladero marroquí. ■

Mery VARONA

# ESPAÑA AUMENTA SU CUOTA DE GALLINETA

**España ha logrado, tras negociaciones directas con Alemania, aumentar en 1.000 toneladas la cuota de gallineta que le había sido asignada inicialmente en el Consejo de Ministros de Pesca del mes de junio.**

**L**AS negociaciones mantenidas por la ministra de Agricultura, Ganadería y Pesca, Loyola de Palacio, con el gobierno alemán permiten a España mantener las capturas de gallineta nórdica en el nivel del año anterior, 4.503 toneladas.

El Consejo de Ministros de Pesca había asignado inicialmente a España 3.503 toneladas de gallineta nórdica entre los caladeros del Atlántico Nororiental y Noroccidental (área NAFO). El reparto se había realizado teniendo en cuenta, entre otros, criterios de antigüedad y había sido aprobado por mayoría cualificada con los votos en contra de Irlanda y Gran Bretaña. Para la flota española, que llevaba faenando en esta pesquería, suponía un recorte respecto a las capturas del año anterior en 1.000 toneladas.

El Consejo de Pesca asignó a Alemania una cuota de más de 18.000 toneladas. Este reparto atendía los derechos adquiridos por la flota de la antigua Alemania Democrática que, tras la reunificación, fue reestructurada reduciendo a la mitad su capacidad extractiva. Ese

margen de capturas asignado y, previsiblemente, no utilizado ha posibilitado la negociación entre España y Alemania.

El acuerdo alcanzado por la ministra de Agricultura por el que Alemania cede a España una parte de sus derechos en esta pesquería permite a la flota española recuperar el volumen de capturas de esta especie y supone cierto alivio, a pesar de lo prudente de las cifras. No obstante, la cuota de gallineta asignada dista mucho de poder compensar el porcentaje de capturas que se ha perdido en el fletán negro. Los armadores reprochan al anterior Gobierno que no permitiera a la flota española desplazada del fletán faenar en esta pesquería cuando todavía no estaba contingentada, lo que habría permitido hacerse con unos derechos en los que apoyar sus reclamaciones en el momento del reparto de cuotas. Con este precedente, reclaman del Ejecutivo los permisos preceptivos para capturar otras especies no contingentadas, para poder acreditar sus derechos en futuras negociaciones. ■

M.V.



**Defienden la armonización de normas técnicas en el Mediterráneo**

# **LAS COFRADIAS PROPONEN UN SISTEMA OPTATIVO DE COTIZACION POR BASE FIJA**

**La Federación Nacional de Cofradías ha vuelto a proponer a la Administración la modificación del sistema de cotización de los miembros de las Cofradías trabajadores del mar y el incremento de los coeficientes reductores de la edad de jubilación para la flota de bajura. En el ámbito comunitario, las Cofradías han levantado la voz en el Grupo de Trabajo de Pesca para reclamar la armonización legislativa, oponiéndose al establecimiento de nuevas excepciones en el Reglamento de conservación de los recursos pesqueros en el Mediterráneo.**

**L**A Federación Nacional de Cofradías ha vuelto a plantear la necesidad de establecer bases fijas de cotización para los trabajadores del mar y el incremento de coeficientes reductores de la edad de jubilación para la flota de bajura. La

propuesta ha sido formulada en esta oportunidad ante el Consejo General del Instituto Social de la Marina del pasado 26 de junio, al que asistió el secretario de Estado para la Seguridad Social, Juan Carlos Aparicio. Una proposición en el mismo sentido había sido presentada al director general

del ISM, Rafael Mateos Carraseo, con quien la FNCP analizó la peculiaridad de las cotizaciones de los trabajadores del mar y su repercusión en las economías familiares, ya afectadas por la crisis en el sector de bajura. La FNCP trasladará una solicitud formal en tal sentido al ISM para que

se modifique la legislación laboral en este punto.

Las cofradías han mantenido contactos también con los responsables de la Administración central en materia pesquera, el secretario general





de Pesca Marítima, Samuel Juárez; el director general de Estructuras y Mercados Pesqueros, Abelardo Almécija, y el director general de Recursos Pesqueros, José Ramón Barañano Fernández,

a quienes han expresado algunas objeciones acerca de la forma en que se ha elaborado el informe «Lassen» sobre regulación de recursos pesqueros comunitarios. Las cofradías mostraron la preocupación del sector pesquero «pues conoce que se han cumplido los Programas de

*Orientación Pesquera anteriores, pero desconoce el sobrante del último, así como su segmentación»* y considera «que la Comisión no se atreve a adoptar medidas de sanción con aquellos no han cumplido los POP». Advierte la Federación de Cofradías sobre las prioridades en la pesca de bajura, teniendo en cuenta la importancia del componente social y las «consecuencias nefastas» para el sector «si en algún momento se adopta el criterio de fijar número de barcos», considerando como «criterios válidos y más acertados únicamente el del arqueo y el del TRB».

La Federación recuerda que la mayoría de la flota española es polivalente. «por lo que los criterios más duros a la hora de fijar reducciones deberían aplicarse a las flotas de otros países que disponen de ventajas que no tiene la nuestra», apuntando la conveniencia de que la reducción se haga con preferencia sobre la flota que utiliza artes de enmalle a la deriva. «El sector de bajura no entendería que la flota artesanal dedicada a la pesca de pescado azul (especialmente sardina), tenga que sufrir reducciones de capacidad y se le pretenda implantar TACs de precaución», advierte la Federación de Cofradías.

Los problemas del Mediterráneo han de mirarse con precaución. «al no poderse evitar una competencia en algunos casos desleal de flota de terceros países no ribereños», teniendo en cuenta que la flota dedicada a la pesca de especies demersales, cuantificada en buques arrastreros, está formada por 1.200 barcos «que hasta la fecha han demostrado su posibilidad de supervivencia». Las Cofradías piden que no se reduzca la flota dedicada a la pesca de atún rojo. «pues ello favorecería a la flota de terceros países que ejercen su actividad fuera de las 12 millas».

## Armonización mediterránea

Los problemas derivados de la competencia en el Mediterráneo y la necesidad de establecer criterios de igualdad y homologación viene siendo una de las batallas de la FNCP en los foros comunitarios.

En esta estrategia general, en la unión del Grupo de Trabajo «Mediterráneo» del



Comité Consultivo de Pesca, donde se presentó la propuesta de modificación del Reglamento (CE) del Consejo N.º 1626/94 sobre medidas técnicas de conservación de los recursos pesqueros en el Mediterráneo el vicepresidente de la FNCP, Joaquín Fontdecaba Vidal, se opuso tajantemente a tal modificación que permitiría la captura en el Adriático con red de arrastre de fondo, de merluza y salmónete de tamaños inferiores a los indicados en el propio Reglamento. En el caso de la merluza se admitiría a bordo un porcentaje de capturas no superior al 30 por 100 de un tamaño comprendido entre 14 y 20 centímetros hasta el 31 de



diciembre de este año, longitud mínima que se aumentará a 17 centímetros durante el período de 1 de enero de 1997 a 31 de diciembre de 1998. Para el salmónete los tamaños fijados son entre 7 y 11 centímetros en el primer período y de 9 centímetros mínimo en el segundo.

La propuesta atiende a *«la existencia en el Adriático de flotillas con poblaciones de peces y los mismos mercados y que no tienen la obligación de cumplir las mismas normas técnicas que se aplican a los pescadores comunitarios»* y tendría como objetivo ofrecer a los pescadores de esta región *«la posibilidad de adaptarse progresivamente a la aplicación de medidas más selectivas»*.

Fontdecaba resaltó la incongruencia de que *«en el Mediterráneo unos puedan vender pescado de unas tallas y otros no»* y añadió que el sector de bajura no tolerará *«como en años pasados que en los mercados españoles se nos decomise el pescado por no hacer la medida, y el resto de la Comunidad pueda venderlo porque en su país tiene otra medida»*.

La modificación del Reglamento debe ser informada por el Consejo Económico y Social comunitario, donde es ponente el presidente de la Federación Nacional de Cofradías, Clemente Muñiz. Posteriormente, deberá ser discutida en el Parlamento Europeo. En caso de que finalmente fuera aceptada la reducción de tamaño de capturas en ambas especies, se daría la paradoja de que los mercados españoles podrían vender legalmente el pescado de menor tamaño capturado por barcos italianos pero no podría hacerlo en el caso de que la pescadilla de igual medida hubiera sido capturada

por pescadores españoles, quienes, de hacerlo, serían sancionados.

Las cofradías advierten de la injusticia de una medida que *«favorece sólo a unos pocos»*, los pescadores italianos, y señalan que de prosperar la modificación del Reglamento *«sólo servirá para conflictos»*.

### Conferencia de Venecia

La reunión del Grupo de Trabajo Mediterráneo de Pesca del pasado mes de junio permitió una aproximación de criterios sobre la II Conferencia Intergubernamental sobre la Gestión de los Recursos Pesqueros en el Mediterráneo,

convocada en Venecia para los días 27 al 29 de noviembre. La Conferencia considera que los organismos más adecuados para reunir a los profesionales comunitarios del sector pesquero y a sus homólogos de terceros países que faenan en el Mediterráneo son las organizaciones profesionales





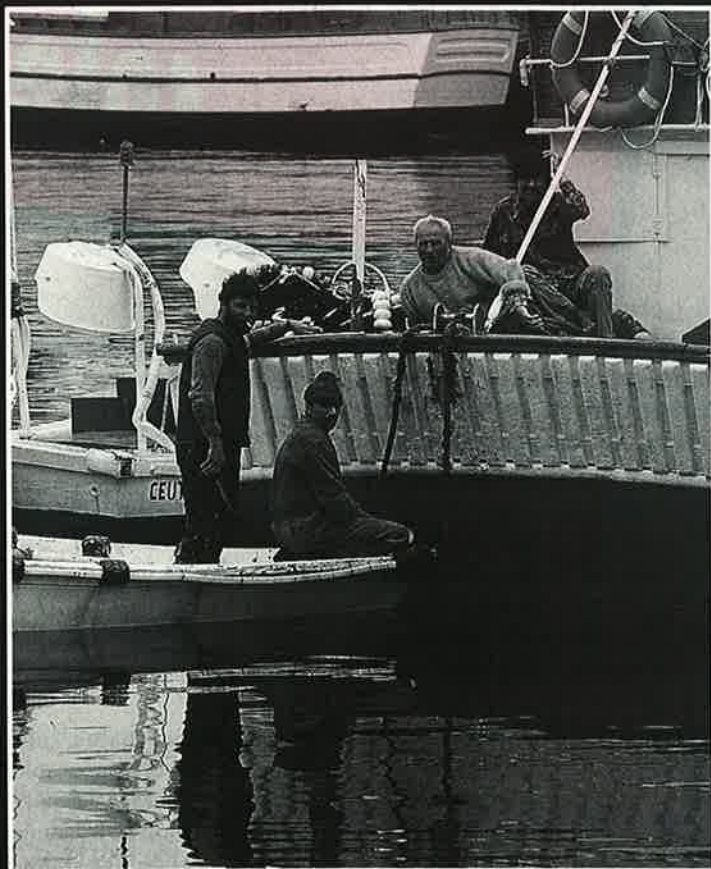
# GARRUCHA CONTRA LA AMPLIACION DEL MUELLE COMERCIAL



**L**OS pescadores de Garrucha se oponen a la ampliación del muelle comercial aprobada por la Empresa de Puertos Públicos de Andalucía (EPPA) por considerar que con las obras se reduciría el espacio de maniobra de acceso al puerto, lo que supondría un grave riesgo en días de mar picada o temporal.

Para protestar contra las obras anunciadas, los pescadores bloquearon el puerto el pasado 12 de junio, en una acción que contó con el apoyo del alcalde de Garrucha, el popular Adolfo Pérez; la parlamentaria del PP, María del Mar Agüero, y la Cofradía de Pescadores, cuyo patrón mayor, Juan Cervantes, estuvo respaldado por el secretario de la FNCP, José Manuel González Gil de Bernabé. Los pescadores de Garrucha atribuyen a la EPPA la intención de concentrar en este puerto la exportación del yeso que se produce en toda la provincia de Almería, por lo que consideran que la ampliación del muelle responde a los intereses de la empresa productora de yeso, pero se oponen a los intereses pesqueros y turísticos de la zona. No obstante, el patrón mayor de la Cofradía ponía el acento en que la ampliación hará realmente difícil y peligrosa la entrada al puerto en días de temporal y mar picada. «*Es necesario poner el remedio antes de que tengamos que lamentar las desgracias*», declaraba Juan Cervantes a MAR.

Garrucha es uno de los puertos de ámbito autonómico con



mayor movimiento. La Cofradía de Pescadores cuenta con 23 barcos dedicados a la pesca de arrastre, con una media de 45 TRB y ocho tripulantes, y con unas cuarenta embarcaciones entre 2 y 10 TRB. La gamba roja constituye la mayoría (70 por 100) de las capturas al arrastre.

Quince de esos barcos están siguiendo un proyecto piloto de instalación voluntaria de la caja azul, a cargo de la Secretaría General de Pesca. Se trata de un sistema de informatización que indica la ubicación, el recorrido, seguimiento a través de satélite, una especie de radio baliza permanente. Un sistema

de localización semejante ha sido instalado en los tanques de Bosnia de Naciones Unidas.

La Cofradía de Pescadores pasa por ser una organización modélica. Ha modernizado su lonja, dotándola de suelos de mármol, y recientemente ha adquirido un camión para la mecanización de la recogida de las artes de pesca que precisan reparación desde los barcos, cuyo peso puede llegar a alcanzar entre 400 y 500 kilos. En los locales de la Cofradía se imparten cursos de mecánicos de litoral y patronos de pesca local impartidos a través del ISM. ■

M. V.

europas como COGECA y EUROPECHE. La FNCP reclama un puesto como observador dentro de la delegación española que acuda a Venecia, se opone a la creación de nuevos organismos o grupos técnicos, por entender que «*deberían potenciarse lo que ya existen*». ■

Mery VARONA



UGT reclama cambios en la normativa de las elecciones sindicales

# PESCA: Reivindicación sindical de negociación colectiva

**La Unión General de Trabajadores impulsará la negociación colectiva de ámbito estatal o autonómica en el sector de la pesca para evitar la desprotección de los trabajadores, según acuerdo aprobado en las II Jornadas Estatales de Pesca desarrolladas en Riveira a finales de junio. Asimismo, reclamará a la Administración la modificación de la normativa de elecciones sindicales en el sector, de manera que éstas se realicen en base a comités de puerto y flotas.**

**E**N las II Jornadas de Pesca organizadas por UGT el sindicato acordó instar a la Administración española que exija a la Unión Europea que entre los acuerdos de pesca con terceros países se recoja la obligatoriedad de los reconocimientos médicos a las tripulaciones no comunitarias, con las mismas garantías que los efectuados a las tripulaciones europeas. UGT reclama también a la Unión Europea que los trabajadores con domicilio en país de la Comunidad Europea que presen sus trabajos en empresas mixtas, en buques abanderados en un tercer país, se consideren pertenecientes a la empresa comunitaria y, como tales, queden sujetos a la legislación de Seguridad Social del país comunitario. Una propuesta en

el mismo sentido había sido presentada ya por el responsable de pesca en UGT-Mar, Manuel Souto, en la reunión de la Comisión Europea de Pesca en Quimper (Bretaña francesa).

En el documento presentado en Quimper, Souto señalaba que los acuerdos de pesca firmados por la UE con terceros países hasta el momento «*adolecen en su práctica totalidad de un marco adecuado de Seguridad Social para cubrir la situación de los trabajadores afectados por el mismo*», y añadía que en los apartados relativos a la formación de empresas mixtas, previstas en estos acuerdos, «*la norma habitual es remitir en cuestión de Seguridad Social a lo dispuesto en la legislación de la nacionalidad que adopte la empresa o de la bandera del buque*». Así sucede que, en

casos como el del acuerdo con Argentina, «*los trabajadores y la empresa se ven obligados de forma inexorable a cotizar a la Seguridad Social del país de la empresa, con el consiguiente perjuicio*». Por otra parte, dada la existencia de un acuerdo entre las partes, «*los trabajadores se ven imposibilitados de suscribir en la medida de lo posible sus deficiencias*». Ello conduce a la paradoja de que «*los trabajadores que desarrollan su prestación laboral en países con los que se ha suscrito un acuerdo viven una situación más desfavorable que aquéllos que faenan en países con los que no se ha negociado nada*», concluía Manuel Souto.

En otra de las resoluciones aprobadas en las Jornadas de Pesca de Riveira se pedía al Comité Regional de la ITF que atiende a las consecuencias de la proliferación de empresas mixtas abanderadas en pabellones de conveniencia, para suscribir convenios para pesca de la manera que se ha hecho en marina mercante, para «*garantizar unas condiciones dignas a los trabajadores de la pesca afectados por los cambios de bandera de sus buques, fijando condiciones mínimas para éstos y llevando a cabo las necesarias inspecciones*».

## Ayuda para los trabajadores

UGT-Mar acordó pedir la modificación del Real Decreto de ayudas económicas para la reestructuración de flota con la presencia de los sindicatos,





demandar de la UE la introducción de ayudas para los trabajadores del sector durante el paro biológico con cargo del IFOP, la dotación de ayudas a los trabajadores iguales a las concedidas a los armadores en caso de paralización de la flota por falta de licencias de pesca, y la incentivación de cooperativas y sociedades anónimas laborales. Otras resoluciones también aprobadas en el II Congreso del Mar de UGT se refieren a la puesta en marcha de mesas sectoriales a nivel estatal y autonómico, la aplicación de medidas fiscales de la zona de Canarias para los tripulantes de las embarcaciones pesqueras que faenan en caladeros internacionales, la continuación de la actuación de Inspeccmar y el desarrollo de la normativa europea en materia de seguridad e higiene para el sector.

Los responsables de UGT contaban con la asistencia a las II Jornadas del Mar de los responsables de pesca de la Administración central y de la gallega, quienes excusaron su incomparecencia alegando otros compromisos.



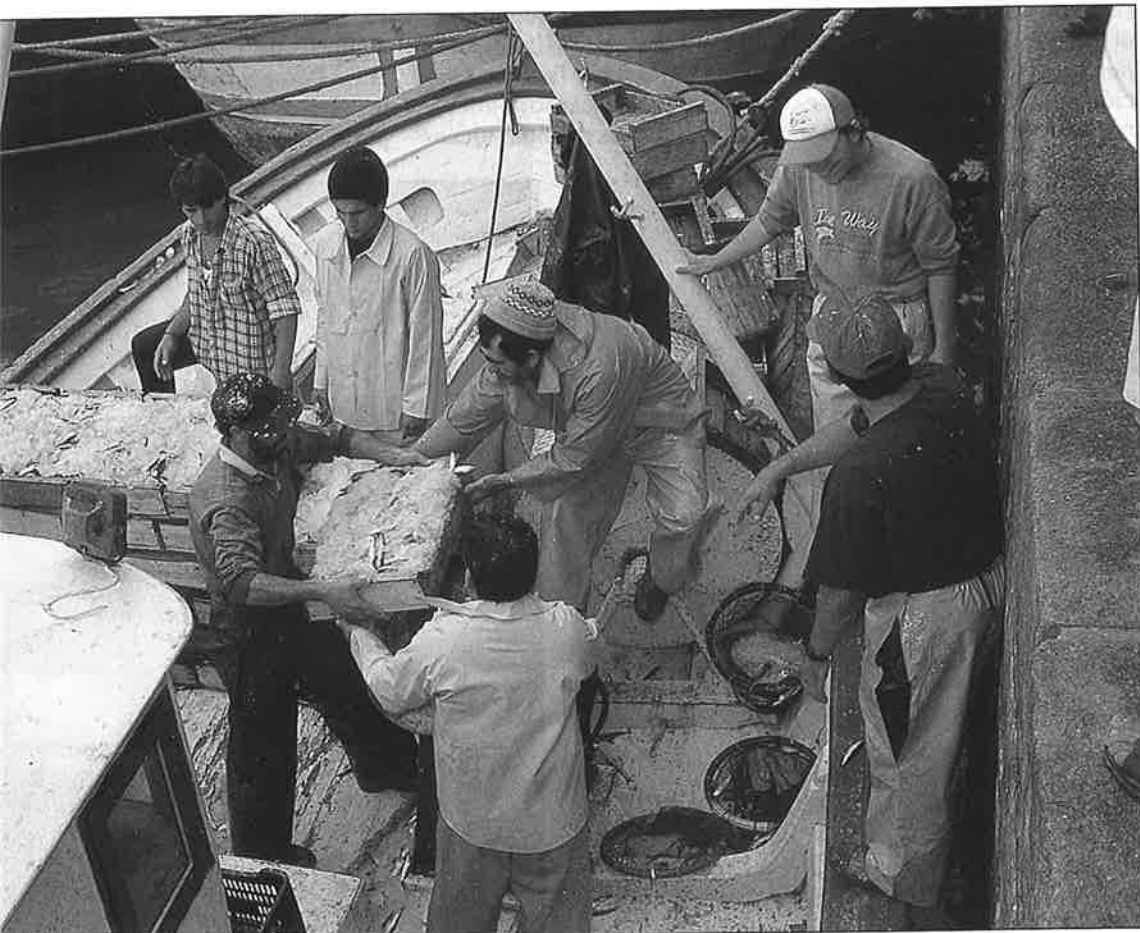
En opinión de Manuel Souto, aunque la valoración de las Jornadas fue muy positiva, la ausencia de interlocutores de la Administración «privó al encuentro de debate y de una respuesta política. Nos hemos quedado sin saber qué tiene pensando la Administración en un sector que sigue teniendo que resolver muchos problemas».

## Negociación colectiva

La reivindicación de UGT sobre negociación coincide con una iniciativa similar de CC OO, aprobada en su II Congreso Estatal el pasado mes de mayo. La propuesta de ambos sindicatos intenta combatir la desprotección de los trabajadores del mar después de la derogación de las ordenanzas laborales, consideradas por UGT como «el único refugio normativo de los pescadores españoles en los últimos cincuenta años» y, a pesar de sus numerosas insuficiencias y obsolescencias, «el único soporte de tipo legal en el marco estrictamente laboral para los trabajadores de la pesca».

Según datos de este sindicato, en el sector pesquero únicamente hay registrado 21 convenios, que dan cobertura a 11.145 trabajadores en un censo de 84.000, apenas el 13 por 100 del total. El ámbito de estos convenios suele ser local, en ocasiones provincial, sin superar nunca el ámbito autonómico.

La principal dificultad para la negociación colectiva deriva de la dispersión de la patronal, en el caso de las flotas pequeñas. No así en el caso de la flota bacaladera, donde la patronal representa al 96 por 100 del sector, o en la flota congeladora, donde también se agrupa un porcentaje considerable de trabajadores. En opinión de Manuel Souto, coordinador de UGT-Mar, la Comisión Consultiva de Convenios deberá determinar la representación de la patronal y, en los casos en que ésta no acepte la negociación, dictar el correspondiente arbitraje o laudo. ■



M. VARONA



**Incluye una nueva Ley de Pesca y de sanciones, y la aplicación de la reforma de enseñanzas**

# **AETINAPE PIDE UN PLAN ESTRATEGICO PARA EL SECTOR PESQUERO**

**La Asociación Española de Titulados Náutico-Pesqueros, AETINAPE, solicita de la Administración la creación de un Plan Estratégico para el Sector Pesquero que incluya la dotación de medios humanos y materiales necesarios para llevar a cabo el estudio y seguimiento dinámico de la producción de las pesquerías y su explotación. Asimismo reclama la aprobación de una nueva Ley de Pesca y de Sanciones y el desbloqueo de la reforma de las enseñanzas profesionales.**

**E**L Plan Estratégico para el Sector Pesquero, presentado por el presidente de AETINAPE, José Manuel Muñiz, al secretario general de Pesca, Samuel Juárez, supone la creación de «un nuevo modelo pesquero para el siglo XXI» que «incluye a la Administración, la formación de los profesionales y el aprovechamiento de los recursos». Dicho Plan debería contemplar un estudio y ordenación de caladeros propios, un estudio de caladeros históricos con el fin de asesorar a la Administración comunitaria en la negociación de los acuerdos pesqueros con terceros países, potenciar las prospecciones pesqueras comerciales en nuevas zonas de pesca, buscando caladeros alternativos, y la creación de un Servicio de Observación Pesquera, suficientemente dotado como para hacer un seguimiento de la producción y explotación de las pesquerías.

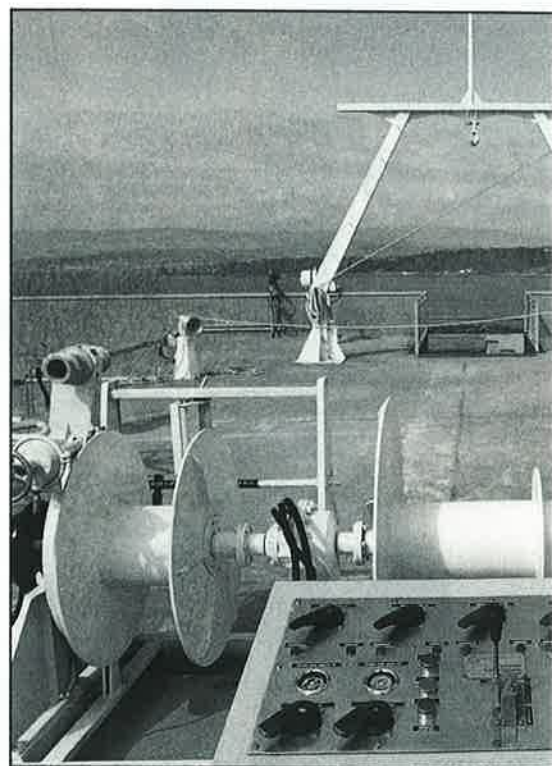
AETINAPE recuerda que en los últimos años se han perdido 50.000 puestos de

trabajo entre pesca y marina mercante, lo que se traduce en un 80 por 100 de paro en el segundo subsector, y al menos el 30 por 100 en el primero, por lo que reclama la utilización de instrumentos financieros comunitarios en favor de

una industria dependiente de la pesca. Solicita, igualmente, la adopción de medidas sociales para las tripulaciones afectadas por paralizaciones forzosas, sea por falta de caladeros o por descansos biológicos, y que esas medidas alcan-

cen a todos los afectados, independientemente del tipo de pesca a que se dediquen o el tamaño de los barcos en que operen.

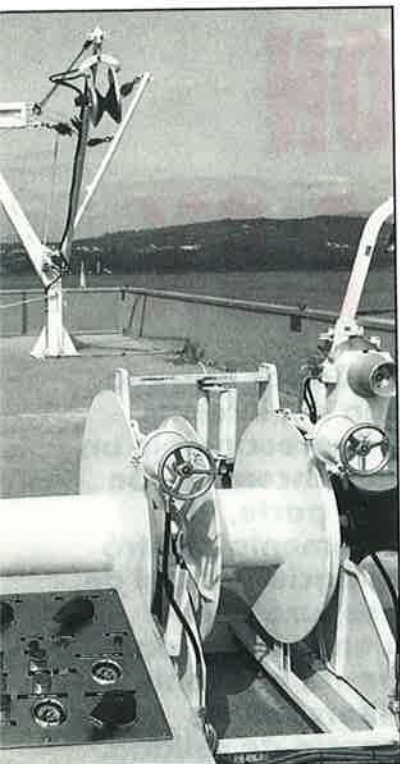
Otra de las propuestas presentadas por AETINAPE es el desarrollo de una «Ley de Pesca que clarifique las competencias ante la nueva Administración Marítima Periférica en todo lo que compete a gestión pesquera». En este apartado se refirió al acuerdo de carácter interno entre Pesca y Marina Mercante, por el que aquella cedía parte de sus competencias a





ésta en la constitución de las capitanías marítimas, en tanto no cree su propia administración periférica. Esta circunstancia abonaría la posición de la Asociación de Titulados al reclamar un sólo órgano administrativo que aglutine la totalidad de competencias pesqueras. Entretanto, pide a la Secretaría General de Pesca que *«asuma de nuevo sus competencias y que negocie el papel de los profesionales de la pesca—los titulados náutico pesqueros— en Marina Mercante, de igual manera que Pesca se ha abierto a los profesionales de marina mercante»*.

AETINAPE considera de «urgencia extrema» que se apruebe una Ley de Sanciones que modifique la actual, que es, a juicio de José Manuel Muñiz, *«gravosa para los capitanes y deja indemnes a los armadores»*. La Asociación de Titulados Náutico-Pesqueros ha venido oponiéndose a las sanciones administrativas recaídas contra varios capitanes por haber operado en la zona de NAFO sin permiso temporal de pesca y entiende que es a los armadores y no a los capitanes a quienes ha de exigirse responsabilidad en estas actuaciones.



## Reforma de las enseñanzas

En las reivindicaciones históricas de AETINAPE ocupa un capítulo especial la puesta en marcha de la reforma de enseñanzas náutico-pesqueras. De ahí que José Manuel Muñiz reclame de la nueva Administración del Partido Popular la *«urgente aprobación de las capacidades profesionales de los nuevos títulos marítimo-pesqueros aprobadas en el marco de la LOGSE»*.

En opinión de AETINAPE *«es fundamental adoptar medidas correctoras para que, ante la creación de nuevas capacidades en el nuevo marco profesional marítimo-pesquero, en el futuro no se produzcan situaciones que se pretenden evitar, tal y como es previsible que dos titulados equivalentes en el ámbito profesional se encuentran en el campo laboral con dos competencias diferentes, lo que puede provocar importantes tensiones»*. La Asociación de Titulados propone la adopción del modelo aplicado en su día en Marina Mercante, cuando sus enseñanzas fueron integradas también en la Universidad, *«que no produjo diferencias en el marco competencial y sí en el académico, aunque paliado en gran medida con la consecución de la equivalencia homologada a extinguir»*. En consecuencia, los titulados náutico-pesqueros exigen *«que se articulen las normativas necesarias que permitan la presencia de titulados náutico-pesqueros en los distintos organismos de la Administración Marítima Periférica, como son torres de control, capitanías marítimas, etc., para que ésta sea cada vez más experta y profesionalizada»*.

José Manuel Muñiz recuerda que la parte programática de la reforma docente ya fue aprobada en Consejo de Ministros. *«Esperamos que se deje de poner palos en las ruedas de Pesca como hasta ahora*

## JOSE MANUEL MUÑIZ

**«Esperamos que se deje de poner palos en las ruedas de Pesca como hasta ahora, porque es imprescindible que Pesca y Marina Mercante lleguen a un consenso en la reforma de las enseñanzas.»**



**«El PP ha perdido la ocasión de crear un Ministerio del Mar, o al menos una Secretaría de Estado que acabara con la actual dispersión de competencias.»**

*porque es imprescindible que en esta cuestión Pesca y Marina Mercante lleguen a un consenso.»*

## Prestaciones a los pescadores españoles

Al director del Instituto Social de la Marina, Rafael Mateos, AETINAPE le solicitó la adopción de *«las medidas legislativas necesarias para que los tripulantes españoles enrolados en buques pertenecientes a empresas mixtas como tripulantes comunitarios, tengan las prestaciones sociales equivalentes a cualquier tripulante que esté enrolado en buque comunitario»*. Muñiz defendió la legitimidad de que *«los tripulantes extranjeros enrolados en buques comunitarios tienen los mismos derechos sociales que cualquier tripulante comunitario»*. AETINAPE reclamó también *«una mayor coordinación entre las Escuelas Náutico-Pesqueras del ISM con la Inspección General de Enseñanzas Náutico-Pesqueras»*.

AETINAPE ha mantenido diversas entrevistas con el director general de Estructuras Pesqueras, Abelardo Almecijar; con el subdirector general de Asuntos Consulares, Antonio Segura, y con los presidentes de las Comisiones de Pesca del Congreso y del Senado, Carlos Mantilla y Ricardo Gatzagaetxebarría, respectivamente.

José Manuel Muñiz admite que *«no partimos de la mejor situación»* y señala que el PP *«ha perdido la ocasión de crear un Ministerio del Mar o al menos una Secretaría de Estado que acabara con la actual dispersión de competencias»*, si bien, tras sus entrevistas con los representantes parlamentarios, cree percibir *«una buena disposición por parte de los partidos políticos PP, PSOE y PNV para resolver los problemas pendientes en el sector pesquero»*.

M. VARONA



Balance  
de 1995

MARINA MERCANTE



## LA FLOTA DE PABELLON ESPAÑOL AUMENTO UN 2,5%

Durante los últimos quince años, la flota de pabellón español ha retrocedido del puesto 12 al 46 en el *ranking* mundial. Para no seguir deteriorando esas cifras hay que ampliar la flota a un ritmo del 20 por 100 anual y adicionalmente renovar la flota más antigua en un 15 por 100. Para ello, es preciso continuar la reestructuración competitiva, fomentar la renovación de la flota y consolidar los servicios regulares de cabotaje que terminan su apertura a finales de 1998.

El presidente de Anave, Carlos Barreda, señaló en la presentación del informe anual de Anave que es imprescindible un Fondo de Garantías y una incentivación fiscal para la flota. Por su parte, el secretario de Estado de Fomento mostró su perplejidad ante la situación actual de la Marina Mercante y aseguró que —a pesar de que estudiará en profundidad las propuestas de Anave— el horizonte obligado de la Marina Mercante es dirigirla hacia una exigencia de calidad.





aumento de la demanda, los fletes de petróleo registraron una cierta mejoría, por lo que el futuro para el sector se presenta más optimista.

La flota española mercante tiene bajo pabellón español un 40 por 100 y el resto, aunque de propiedad española, se encuentra bajo otros pabellones. La flota de buques mercantes de transporte bajo pabellón estaba compuesta a finales de 1995 por 229 buques, sumando 1.213.639 GT y 1.462.454 TPM. En el transcurso de un año, de finales de 1994 a finales de 1995, se había reducido en cinco unidades, a pesar de que el tonelaje de registro había aumentado un 30 por 100, incremento que se produjo al cambio de unidades de arqueo. (Comparando las TPM, el incremento es de sólo un 2,5 por 100.)

Este incremento se debe principalmente al aumento de la flota de buques de pasaje y ferries, que fue de ocho unidades y supuso un 52 por 100 en las TPM. El tonelaje de la flota de contenedores aumentó un 20,3 por 100 de sus GT, después de la importante caída del año anterior (-37 por 100 de sus TRB). El tonelaje de graneleros se redujo en un 100 por 100, por lo que ya no quedan graneleros bajo pabellón español, y el de buques de carga general cayó un 19 por 100.

El 15 de mayo de 1996, la flota de pabellón nacional había aumentado ligeramente su tonelaje hasta 1.235.318 GT y 1.468.404 TPM, manteniendo el mismo número de unidades que a comienzos de año, 229 buques.

Respecto al Registro Especial de Canarias, mientras a principios del 1996 integraba a 36 buques mercantes de transporte, a mediados de mayo había aumentado hasta 51 buques, con 389.633 GT y 647.200 TPM, por efecto del Real Decreto 392/1996, de 1 de marzo, que autorizó la inscripción en dicho registro de los buques de-

dicados al transporte de productos estratégicos en tráficos de cabotaje, por lo que en abril y mayo se inscribieron la mayoría de los petroleros de productos y quimiqueros. El registro de Canarias engloba casi la cuarta parte de los buques y un tercio de las GT.

En cuanto a la estructura de la flota por edades, a 1 de enero de 1996, sólo 45 buques; es decir, el 19,7 de las unidades de la flota, tenían menos de diez años, mientras que los 69 buques que contaban más de veinte años suponían el 30,1 por 100. El 50,2 por 100 tenía entre diez y veinte años.

Según un informe elaborado anualmente por la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) esto supone una leve mejoría

**El tonelaje de peso muerto de la flota de buques mercantes de transporte bajo pabellón español aumentó en un 25 por 100, principalmente gracias al incremento de la flota de buques ferry y portacontenedores utilizado en servicios regulares de cabotaje.**

La cartera de pedidos para pabellón español estaba integrada a 31 de diciembre del 1995 por nueve buques (cinco barcasas, un ferry, un ro-ro, un carguero y un quimiquero), totalizando 25.364 GT y 36.795 TPM.

Durante el 1995 se entregaron a empresas navieras españolas para su explotación bajo pabellón español, tres ferries, un asfaltero y una gabarra, con un total de 36.057 GT y 27.105 TPM. Ningún buque nuevo fue entregado a armadores españoles para su explotación bajo pabellón extranjero. El año pasado, las navieras españolas firmaron seis contratos de nuevas construcciones de buques mercantes para explotación bajo nuestro pabellón: cuatro barcasas petroleras, un carguero y un quimiquero.

### Plan de consolidación

El presidente de Anave, Carlos Barreda, aseguró que asistimos a una cierta estabilidad y que es preciso pensar seriamente en qué queremos hacer con nuestra Marina Mercante. Apuntó la carencia de un marco flexible de operación que permita costes de operación competitivos mundialmente, y un conjunto de estímulos a la inversión

naviera para renovar la flota.

En este sentido, presentó recientemente un plan de consolidación y relanzamiento de la Marina Mercante al Ministerio de Fomento. Entre estas medidas cabe destacar: La mejora de las condiciones del Registro Especial de Canarias con el fin de que haga competitivos a los buques que se registren en él; la consolidación de nuestras líneas regulares de cabotaje garantizando una competencia leal, estabilidad en los servicios y seguridad en la navegación; el establecimiento de un fondo de garantías y de mecanismos para incentivar la inversión en equipamiento naviero y lograr así la tan necesaria renovación de la flota; consulta y participación

**E**l sector marítimo español registró una evolución ligeramente positiva por primera vez en muchos años, que según un informe elaborado por Anave permite mirar el futuro con mayor esperanza. El tonelaje de peso muerto de la flota de buques mercantes de transporte bajo pabellón español aumentó un 2,5 por 100 gracias a los buques ferry y portacontenedores utilizados en servicios regulares de cabotaje. El Registro Especial de Canarias integraba a mediados de mayo del 1996 a 51 buques mercantes de transporte, casi la cuarta parte de los buques y un tercio de GT totales bajo pabellón español. La demanda mundial de transporte marítimo aumentó un 3,0 por 100 en Tm. por milla. Pese a este moderado

frente al pasado año, ya que se redujo en cinco puntos el porcentaje de buques de más de veinte años y aumento 3,5 el de buques menores de diez años. Para ANAVE esto es consecuencia de que las empresas están exportando o desguazando los buques de más edad, mientras que se producen altas de buques nuevos o de construcción reciente.

En la estructura por tamaños se aprecia que 119 buques (el 52 por 100 de la flota) tenían menos de 3.000 GT, mientras sólo quedaban 10 buques con más de 15.000 GT bajo pabellón español. Los que superaban las 10.000 GT eran sólo 26 buques. Esta mejoría aparente se debe al cambio de unidades de TRB a GT.



# Balance de 1995

de Anave a la hora de tomar decisiones sobre el proceso de transformación en la organización de los puertos; mantener las navieras públicas bajo control español cuando llegue el momento de la privatización en el sector.

A estas propuestas, el secretario de Estado de Fomento, respondió que las acciones no corresponden a la Administración sino que las que tienen que ejecutar esas acciones son las empresas. Resaltó que el problema naviero no es sólo naviero sino también de control de calidad e inspección y, en este sentido, el papel de la Administración es poner énfasis en el rigor. En definitiva, dijo que en términos económicos se haría lo posible, que las propuestas de solución dadas por Anave se estudiarían en profundidad, pero que «tenemos que dirigir la Marina Mercante a una exigencia de calidad; éste tiene que ser el horizonte obligado».

## Otros pabellones

El tonelaje controlado por empresas navieras bajo otros pabellones suponía al 1 de enero de 1996 el 56 por 100 del total de la flota controlada, aunque bajo bandera nacional se concentraban el 68,5 por 100 de los buques.



ques. En un año, el total de la flota controlada por navieras españolas aumentó en seis unidades y en el 1 por 100 de sus TPM, manteniéndose prácticamente estable. Mientras en 1994 tenían 330 buques, un año después aumentaron en seis buques, aunque la gran diferencia (+13,6 por 100) en el tonelaje de arqueo se debe al paso de TRB a GT, por lo que hay determinados tipos de buques—sobre todo los de cargas rodadas: *ro-ro*, *car carries* y *ferries*—en los que ha tenido lugar un fuerte incremento del tonelaje debido a las nuevas reglas.

Es de destacar, que ya no existen graneleros bajo pabellón español, y las TPM de los buques de carga general se han reducido en casi un 20 por 100. Sin embargo, en buques *ferry* se han producido ocho altas, lo que ha hecho posible que por primera vez en muchos años la flota de pabellón español no se haya reducido.

La flota de buques controlados por navieros españoles bajo pabellón extranjero está formada por buques que operan en mercados abiertos a la libre competencia internacional, como graneleros, buques de carga

general, petroleros y cargueros frigoríficos, éstos últimos dedicados principalmente al transporte de pescado congelado. Por su parte, la flota de pabellón español consiste fundamentalmente en buques dedicados casi exclusivamente al cabotaje, en tráficos aún restringidos a buques de otros pabellones.

Los buques controlados en el exterior tenían a 1 de enero de 1996 una media de 14.480 TRB y 24.837 TPM muy superior a la de los registrados en España.

## Aumento de la flota mundial

Según el Lloyd's Register, la flota mercante mundial comprendía a 1 de enero del 1996, 82.890 buques, con unos 491 millones de GT. Desde enero del 1995 a enero del 1996, su tonelaje había registrado un aumento del 7,2 por 100. De esta flota, 43.808 unidades, con 465 millones de GT y 718 millones de TPM, eran buques de transporte.

Por séptimo año consecutivo, este crecimiento del tonelaje se debe al muy elevado nivel de entregas de nuevas construcciones que totalizaron unos 22,5 millones GT (32,8 millones de TPM), lo que supone un incremento cercano al 15 por 100 y la cifra más alta desde 1974. A esto hay que unir el hecho de que las bajas por desguaces y pérdidas registraron un considerable descenso.

Todos los tipos de buques—excepto los obos y petroleros—registraron incrementos positivos en su tonelaje: gaseros (6,4 por 100) y portacontenedores (10,3 por 100), con aumentos importantes pero más moderados que en 1994. El tonelaje de bulkcarriers creció un 6,1 por 100, lo que tuvo su reflejo en el mercado de fletes.

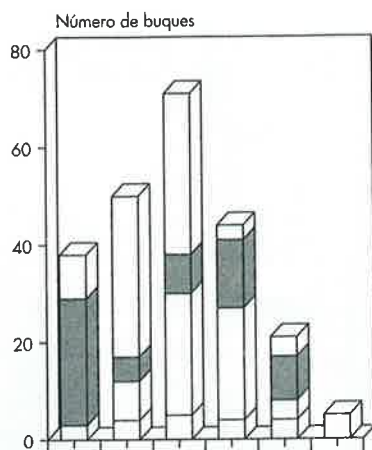
Fearnleys prevé un crecimiento de la flota mundial del 5 por 100 en TPM en el conjunto de los próximos tres años, cifra que parece algo corta según indica Anave en su informe. Pronostica que la flota de graneleros aumentará un 9,5 por 100 y la de buques especiales un 6,6 por 100, mientras la flota de pe-

### EVOLUCION DE LA FLOTA DE BUQUES MERCANTES DE TRANSPORTE BAJO PABELLON ESPAÑOL

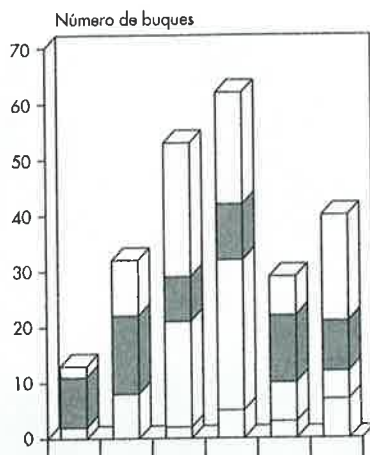
Datos al final de cada año, salvo 1996 (datos al 15 de mayo). Bqs: Número de buques. TRB: Miles de TRB GT: Miles de GT

Tipos de buques	1981		1985		1990		1994		1995		1996	
	Bqs	TRB	Bqs	TRB	Bqs	TRB	Bqs	TRB	Bqs	TRB	Bqs	GT
Petroleros y Obos	104	4.674	74	2.668	57	1.619	24	414	25	458	24	458
Graneleros	77	1.064	76	1.275	43	797	4	38	0	0	0	0
Carga general	263	741	182	540	92	176	25	30	20	31	19	30
Portacontenedores	58	145	61	167	43	114	24	71	23	90	21	87
Roll-on/Roll-off	40	70	51	94	48	81	39	81	37	209	38	218
Frigoríficos	49	77	45	85	21	33	15	23	13	22	13	22
Gaseros	15	58	16	69	9	25	5	16	5	17	5	17
Pasaje y Ferries	43	170	41	128	48	115	54	139	62	250	64	263
Otros	50	119	55	178	55	150	44	123	44	136	45	141
<b>TOTAL</b>	<b>699</b>	<b>7.118</b>	<b>601</b>	<b>5.204</b>	<b>416</b>	<b>3.111</b>	<b>234</b>	<b>934</b>	<b>229</b>	<b>1.214</b>	<b>229</b>	<b>1.235</b>





Miles de TRB	0-0,5	0,5-1,6	1,6-5	5-10	10-20	+20
<b>TOTAL</b>	<b>38</b>	<b>50</b>	<b>71</b>	<b>44</b>	<b>21</b>	<b>5</b>
Otros	9	33	33	3	4	0
Pasaje	26	5	8	14	9	
Conten-Ro-ros		8	25	23	4	
Petroleros	3	4	5	4	4	5



Miles de TRB	0-5	5-10	10-15	15-20	20-25	+25
<b>TOTAL</b>	<b>13</b>	<b>32</b>	<b>53</b>	<b>62</b>	<b>29</b>	<b>40</b>
Otros	2	10	24	20	7	19
Pasaje	9	14	8	10	12	9
Conten-Ro-ros	2	0	19	27	7	5
Petroleros	0	8	2	5	3	7

troleros disminuirá alrededor de un 0,4 por 100.

La contratación de nuevos buques supuso un total de 36,9 millones TPM, frente a los 41,3 millones de 1994, que fue la cifra más alta desde 1974. La cartera de pedidos mundial aumentó un 6 por 100, totalizando 1.902 buques, y aproximadamente 72,6 millones de TPM, lo que supone un 10,6 por 100 de la flota actual.

Panamá consolidó su liderazgo aumentando su tonelaje un 12,1 por 100. Malta, Singapur y Hong-Kong consiguieron un aumento notable superior al 14 por 100 en tonelaje, mientras que la flota registrada en Japón sigue descendiendo, este año lo hizo un 9,9 por 100.

Analizando la flota según el país de nacionalidad del armador, Grecia continuó encabezando la lista, controlando el 17,3 por 100 de la flota mundial, seguida de Japón, un 12,6 por 100; Estados Unidos, un 7,0 por 100; Noruega, un 6,7 por 100; China, un 5,1 por 100; Hong-Kong, un 4,6 por 100, y el Reino Unido, un 1,4 por 100. Los armadores españoles controlan un 0,5 de la flota mundial, lo que sitúa a España en la posición número 29.

Respecto a la edad media de la flota mercante se redujo de 18,2 a 18,0 años, frente a los 12,8 que tenía en 1980. Mien-

tras los petroleros tienen una edad media de diecisiete años y los buques de carga general veintiuno, los portacontenedores sólo de once.

A pesar de que la flota mundial aumentó un 7,2 por 100, la flota de la UE se redujo en un 0,3 por 100, frente al aumento del 4,4 por 100 del pasado año. Según el informe de Anave esto se puede deber, entre otros factores, a la inclusión como Estado miembro de Austria, cuya flota cayó un 31,3 por 100. Según el Lloyd's, la flota española consiguió un moderado ascenso del 3,8 por 100.

Las flotas de varios países de la OCDE tienen edades realmente muy avanzadas: Suecia (veintiocho años), el Registro tradicional de Noruega NOR (veintisiete años), Finlandia (veintiseis años), Canadá (veinticinco años), Estados Unidos (veintidós años), Reino Unido (veinte). Sin embargo, son muy jóvenes las flotas de Luxem-

burgo (ocho años), Japón diez años) y el DIS (doce años).

### Comercio marítimo

El tonelaje total transportado en el comercio español por vía marítima supuso en 1995 un total de 240,7 millones de Tm., con un 10,7 por 100 de aumento respecto del 94. Mientras las exportaciones prácticamente no sufrieron variación (+0,64 por 100), las importaciones aumentaron un 12,05 por 100, debido fundamentalmente a los granelles sólidos del suministro de agua potable a Ceuta y Baleares, desde Huelva y Tarragona. Se observa una disminución del tráfico de productos petrolíferos, especialmente en los puertos de Bilbao y bahía de Algeciras.

El tráfico de contenedores experimentó un aumento muy notable (15,8 por 100), que fue especialmente acusado en los puertos de Valencia (37 por 100), Bahía de Algeciras

(14,6 por 100) y Santa Cruz de Tenerife (11,6 por 100), frente a los descensos registrados en Baleares (-30,1 por 100) y Bahía de Cádiz (-16,4 por 100). Ello confirma la tendencia a la concentración de estos tráficos en un número reducido de grandes puertos muy especializados.

Según el informe de Anave, los datos del Ministerio de Industria y Energía indican que las importaciones de crudo sumaron 55,6 millones de Tm. (+1,1 por 100), mientras se produjo una caída espectacular en las exportaciones de productos (-39,2 por 100) y las importaciones sufrieron un considerable aumento (7,4 por 100). Los principales proveedores de crudo de petróleo a España fueron Nigeria (15,5 por 100) y Arabia Saudí (15,44 por 100).

### La Unión Europea

Dentro de la política marítima de la Unión Europea, el año 1995 fue de transición y prácticamente no produjo novedades de gran interés en materia normativa. Bajo la dirección del comisario de Transportes, el británico Neil Kinnock, la Comisión (DG VII) dedicó buena parte de su atención a preparar unas Comunicaciones al Consejo que salieron a la luz en marzo de este año. «Hacia una nueva estrategia marítima» pretende ser un documento de discusión.

Para el sector naviero este informe ha sido un acierto el hecho de partir del reconocimiento de la gran importancia para la UE de la Marina Mercante y de las que se relacionan con ella, ya sean sus usuarios o sus proveedores. Como consecuencia, se reconoce la necesidad de mantener unos niveles de competitividad internacional de la flota mercante operada bajo pabellones comunitarios, pero también de terceros países. La Comisión propone también el abandono del proyecto EUROS, lo que supone una visión realista y práctica. Se da mucha importancia a la formación de las tripulaciones.

Posteriormente, el 10 de julio de 1995 la Comisión presentó un informe sobre los primeros efectos de la aplicación del Reglamento 3577/1992, que estable-

**La edad media de la flota disminuyó ligeramente, pero todavía más del 80 por 100 de las unidades tienen más de diez años.**



# Balance de 1995

ció los plazos y condiciones para la liberalización del cabotaje comunitario.

Este informe reconoce que España ha sido el país que ha sufrido más serios efectos en esta primera fase. Según Anave, minimiza dicho impacto, ya que ofrece una imagen poco fiel de los efectos reales de dicho Reglamento sobre la flota y tráfico de cabotaje. Una de las causas es que los datos con los que se elaboró procedían fundamentalmente del año 93, mientras que la liberalización no fue realmente efectiva para España hasta febrero de 1994.

Por lo que respecta a la política sectorial internacional, en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación:

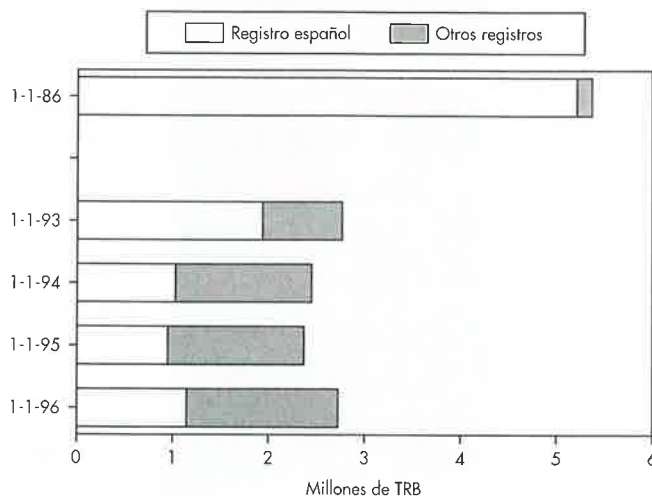
— La Seguridad de los buques *ferrys* de pasaje: la Conferencia SOLAS de noviembre de 1995 aprobó un importante conjunto de medidas de refuerzo de la seguridad en muy diversas áreas y, en particular estableció un calendario para la aplicación a los buques existentes de las exigencias de estabilidad SOLAS-90.

No obstante, una serie de países del norte de Europa no consideraron suficientes estas nuevas normas y obtuvieron de la OMI la posibilidad de imponer reglas de estabilidad más estrictas a nivel regional, en el noroeste de Europa, que fueron acordadas en una Conferencia celebrada en Estocolmo en febrero de 1996.

Este doble estándar puede producir una segmentación del mercado cuyos efectos pueden ser muy desfavorables sobre los operadores de este tipo de buques en el sur de Europa. En este sentido, la Comisión Europea ha iniciado un estudio sobre las condiciones meteorológicas, densidad de tráfico, etcétera, en el área del Mediterráneo y sur del Atlántico, con el fin de determinar si la diferencia en dichas condiciones con el norte de



FLOTA MERCANTE CONTROLADA POR NAVIERAS ESPAÑOLAS						
Datos al 1-1-96						
Tipos de buques	Pab. español		Pab. extranjero		Total	
	Bqs	GT	Bqs	GT	Bqs	GT
Petroleros	25	458,4	12	777,4	37	1.235,8
Graneleros	0	0	16	512,2	16	512,2
Carga general	20	31,3	39	85,2	59	116,5
Portacontenedores	23	89,9	4	39,6	27	129,5
Roll-on/Roll-off	37	209,0	4	12,3	41	221,3
Frigoríficos	13	22,2	19	42,1	32	64,3
Gaseros	5	16,9	3	33,4	8	50,3
Pasaje y Ferries	62	249,6	3	26,3	65	275,9
Otros	44	137,3	6	6,4	50	143,7
<b>TOTAL</b>	<b>229</b>	<b>1.214,6</b>	<b>106</b>	<b>1.534,9</b>	<b>336</b>	<b>2.749,5</b>



Europa justifica o no la existencia de dos estándares de estabilidad diferentes.

Otro código que se implantó fue el Código de Gestión de Seguridad (ISM): El Reglamento (CEE) 3051/1995, de 8 de diciembre, obliga a los buques trasbordadores de pasajeros, de carga rodada, a implantar el Código ISM antes del 1 de julio de 1996. En opinión de Anave esta medida implica un gesto político con un gran interés por la seguridad en este tipo de buques. Pese a ello, se han establecido unos plazos extremadamente cortos para la puesta en práctica de unas nuevas técnicas de gestión que resultan muy laboriosas y costosas de definir y mucho más aún de implantar efectivamente.

Anave se lamenta en el informe de que no hayan sido atendidas todavía sus peticiones para establecer unas ayudas para compensar, al menos parcialmente, los gastos que la implantación del Código va a exigir en las empresas navieras, de forma análoga a las que sí disfrutaban las empresas industriales para la implantación de sistemas de gestión de calidad ISO-9000. ■

Ines OTERO





Si estás interesado  
solicítanos una demostración  
desde tu propio barco



TRAZA SENSORES

**DISTRIBUIDORES Y SERVICIO OFICIAL**

HISPANOVA MARINE CANTABRIA: Argentina 7 bajo Tel.: (942) 23 61 83 - Fax: (942) 23 76 15  
E-Mail: Hispanova@BitMailer.Net - 39008 SANTANDER  
HISPANOVA MARINE VIGO: Cánovas del Castillo bajo. Tel.: (986) 43 51 55 - Fax (986) 22 40 44  
Télex: 83473 HMVE E. 36202 VIGO

**¡Los ojos bajo el mar!**



**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 .....

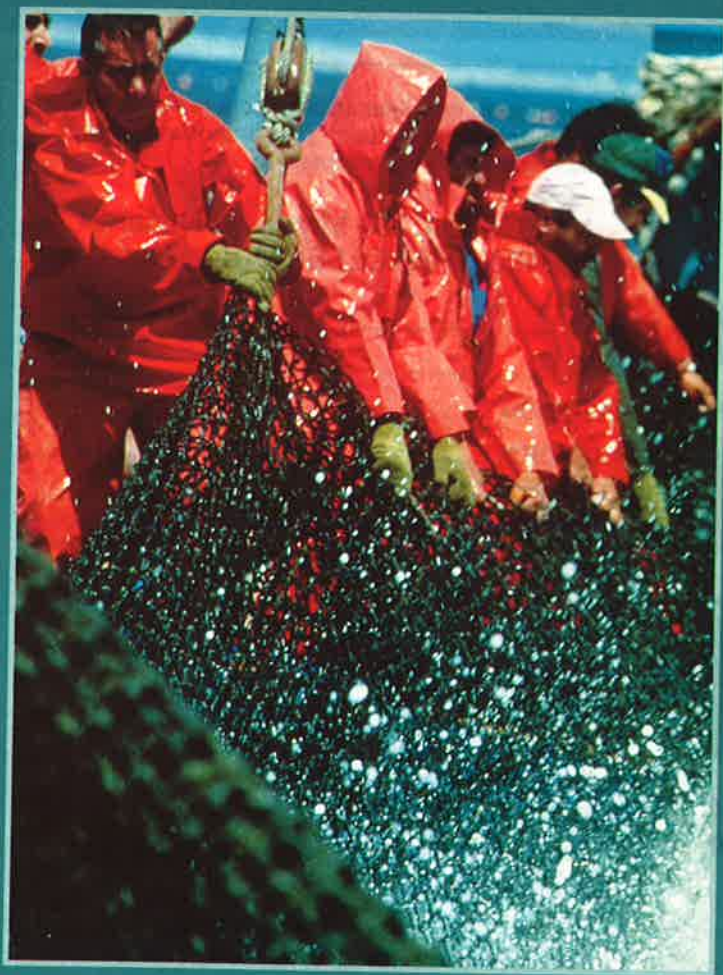
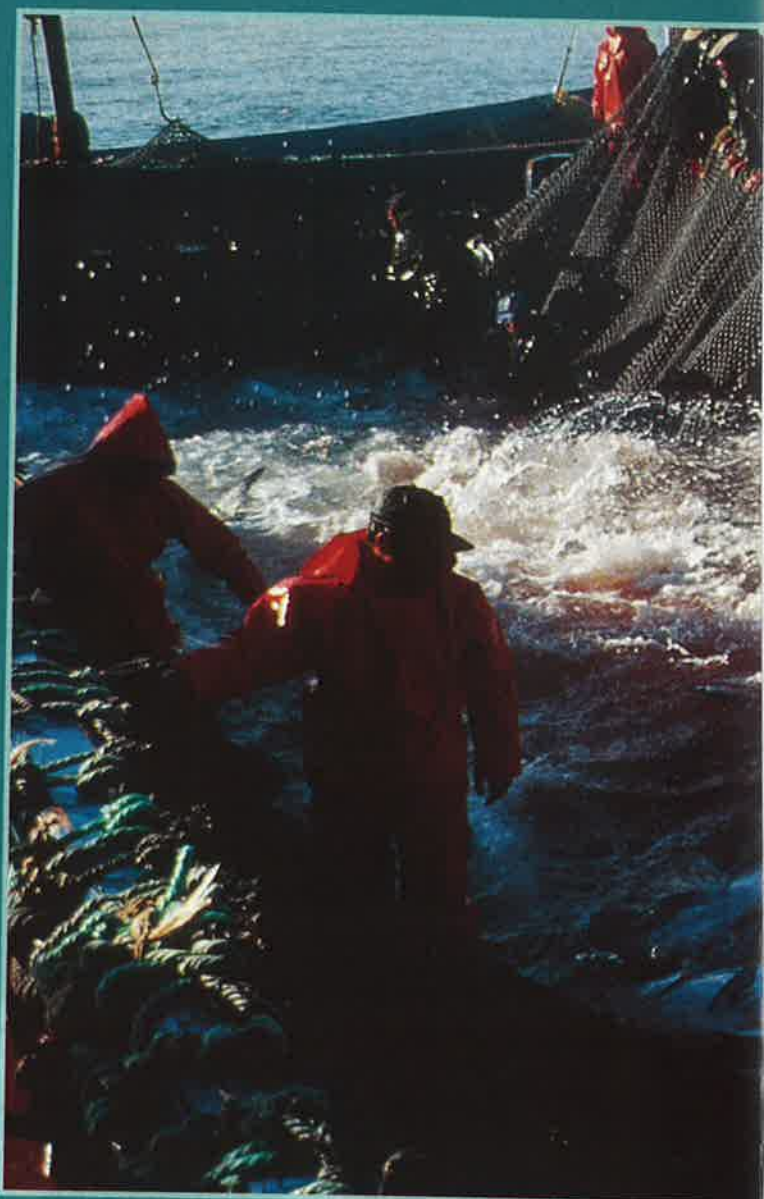
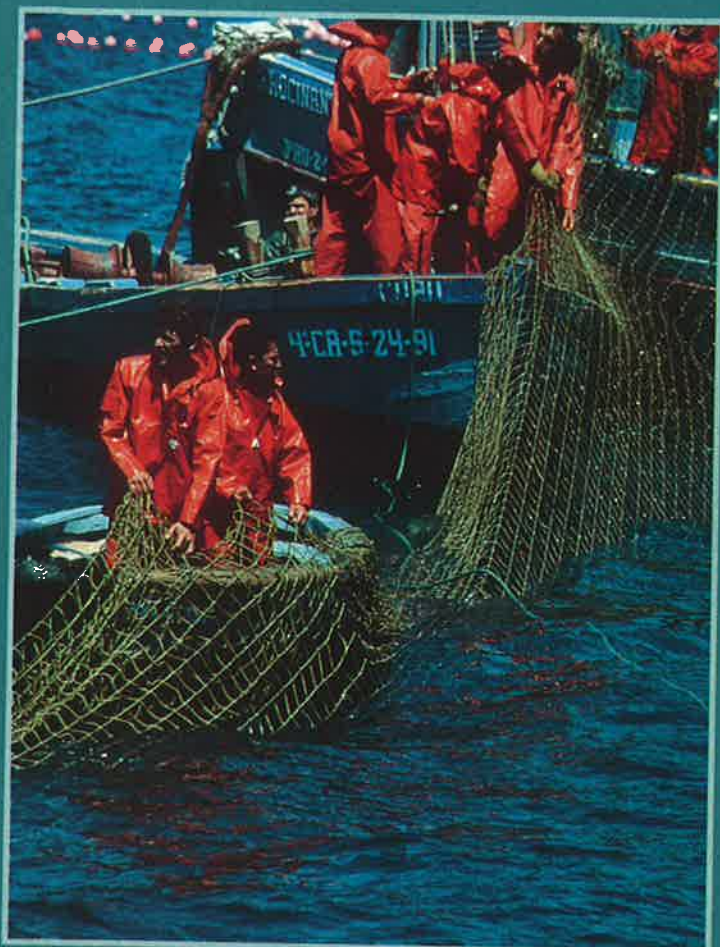
POBLACION .....

PROVINCIA .....

Envíeme información sobre .....

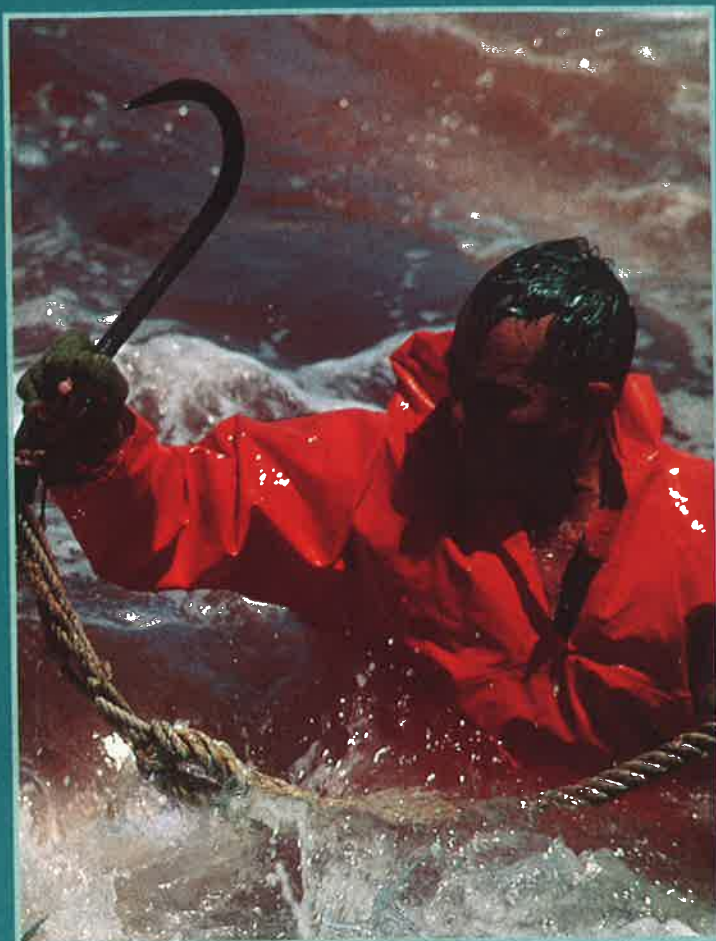
- Ganchos, giratorios
- Puertas hidrodinámicas
- Máquinas para cable
- Máquinas paraalleta y arte
- Máquina compacta
- Máquina para mariscar
- Máquina para cerco
- Bombas hidráulicas, embragues
- Servo-timones
- Grúas
- Tomas de fuerza. Multiplicadoras, reductoras
- Otros .....





# ALMADRABA: LEVANTADA AL ALBA





Texto y fotografías: **Alejandro CARRA BIOSCA**

**El motor del falucho ya ruge cuando el sol aún no despunta la sierra. El suave viento de poniente y la aparente calma del mar presagian un buen día para la levantada. Los almadraberos comienzan a embarcar mientras el segundo dirige la maniobra: se aseguran las barcasas, se sueltan las amarras y el patrón pone rumbo a la almadraba.**

**E**l trayecto es corto: no llega a una hora. Los marineros se diseminan por la cubierta, comentan las jugadas más importantes de la noche anterior, se especula con el número de atunes que pueden haber caído, se encienden sus pitillos y alguno mastica ya el primer bocado. Acostumbrarse al vaivén del barco

—para un neófito— es cosa de unos minutos y un par de vuelcos al corazón. Rápido te haces con el truco: evita la tendencia natural de mirar tus pies al desplazarte de un sitio a otro y conseguirás evitar semejanzas con los bebés: de apoyo en apoyo y trastabilleo porque me toca. Hay quienes aseguran que mirando el horizonte evitas desagradables consecuen-



# ALMADRABA: LEVANTADA AL ALBA

cias, pero la realidad es que al que le toca le tocó y poco horizonte se observará. ¡En fin, gajes del oficio!

Una luz intermitente procedente de la barcaza de señalización indica la situación de las redes. Un rodeo por el costado de barlovento y los ranas comienzan a enfundarse los trajes de neopreno. El resto continúa a lo suyo: alguno prepara sedal y anzuelo, otros comen —hay que ver el apetito que despierta la mar— y la mayoría continúan sentados. Diez minutos después regresan los buzos; no dicen nada, pero tampoco son capaces de disimular la sonrisa. Nadie necesita aclaración. Dos semanas de espera y la trampa está llena. La almadraba rebosa túnidos. Los buzos y el capitán de la almadraba discuten a popa; la corriente en el fondo es demasiado fuerte y la marea está a punto de cambiar. Se toma una decisión: la levantada se hará el próximo día; después de tantos días de espera uno más no importa. Por lo menos entre las redes quedó un marrajo —escualo— de poco más de metro y medio; adobado hará las delicias de más de un paladar. Los almadraberos están también de suerte; en una de las pequeñas trampas que dejaron de noche han caído un pulpo, media docena de sargos, unos cuantos peces escopeta y un par de congrios. No se pierde el tiempo; en un par de minutos todo el pescado se limpia y se deja en un cubo con agua de mar. El regateo entre los que pusieron las nasas —trampas con un orificio de entrada en forma de embudo con cebo vivo en su interior— y los que pretenden revenderlo al llegar a puerto tarda un poco más; se gritan y se empujan hasta que



un anzuelo se clava en el pulgar de uno de ellos. No pasa nada; una incisión rápida con la navaja, un salivazo, agua de mar y se cierra la venta. Cosas de almadraberos.

En puerto el desembarco es cosa de un instante. Se pasa la voz: mañana a las seis en punto; todos enterados. El resto de la tarde se invierte en devorar viandas en tierra: espinacas con garbanzos —de los que dice un paisano se les da dos aguas, una al nacer y otra al cocer— aderezados con comino y un poquito de choco —calamar— rebozado. El café y con Pedro de compras. Hay que reponer las gusanas vivas; mañana toca pescar con *El Alemán*. Como la mayoría de la gente de la zona, su habilidad con la caña le permite obtener unos ingresos extra. Por unos mil durillos —que no se entere la

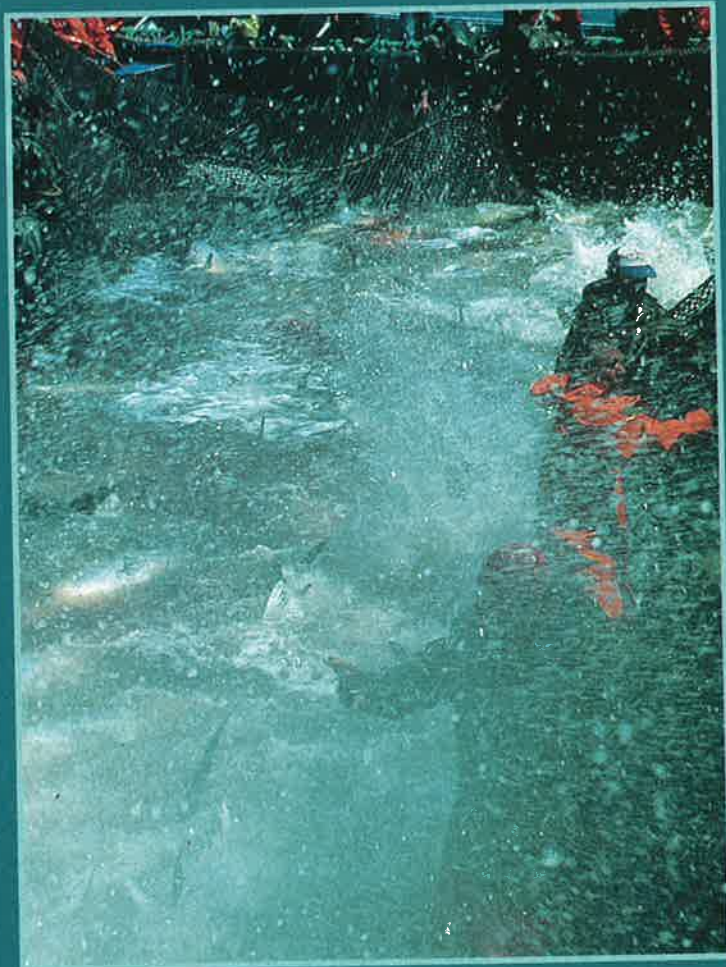
Agencia Tributaria, por favor— puede uno pasarse un par de días pescando entre las rocas, acompañado por alguien a quien le salieron los dientes jugando con sedales. Doradas entre las rocas o, si se prefiere, carpas en el embalse de Arcos de la Frontera. Todo es posible.

De camino al puesto de venta se ve gente en los cenagales del río Barbate. Doblados sobre su espinazo parecen recoger algo. La explicación es sencilla: recogen almejas que luego venderán a los bares de la zona. No es un trabajo agradable; en verano el calor y el olor aturden. Calculando unas quinientas pesetas por kilo recogido, teniendo en cuenta el tamaño y la dificultad de localizarlas, juzguen ustedes si merece la pena dejarse la espalda en ello. No, ¿verdad? Pues

mentira; no hay más remedio. Para alguien que antaño se ganó la vida faenando en un barco, se hace muy duro, pero la drástica reducción de la flota no deja otra salida. Los más afortunados, los que consiguieron comprar una barquita, sin papeles muchas veces, se dedican a salir de madrugada a pescar paquetes —no siempre de tabaco— que luego guardarán en sus casas. Unas cinco mil por fardo. El contrabando se convierte en la única fuente de ingresos para muchas familias, una vez acabados el subsidio y las prestaciones por desempleo, tan amplias en nuestro país.

Esquilmar los caladeros propios —nadie en la zona rehuye su parte de culpa— se convierte en otra opción de subsistencia. Mientras los legales respetan las necesarias





paradas biológicas autoimpuestas, por la noche los furtivos las arruinan. Es la eterna disputa.

Por ahora se hace imposible conseguir las gusanas; quizás mañana. En el puerto la gente pasea viendo los barcos. Los tonos verdes y azules de las embarcaciones rivalizan con los reflejos del mar. Los buques artesanales, con sus redes de enmalle y una faena que no dura más de un día, se apilan junto a los de bajura, con sus artes de cerco y palangre y siete días en la mar. Los de altura permanecen hasta cincuenta días fuera de puerto; poco comparado con los de gran altura, que lo hacen en los bancos de Mauritania, Angola, Malvinas, golfo de Guinea y Seychelles, permaneciendo meses enteros alejados de sus hogares y familias.

Junto a los muelles, hablando con los más ancianos, descubres que la verdadera especie a extinguir son ellos, los pescadores. Los jóvenes, desanimados por la actual situación, cada vez se sienten menos atraídos por el oficio en el que se curtieron sus padres; incluso el arte de confeccionar redes de pesca se está perdiendo. Los tiempos cambian... ¿a mejor?

Se hace tarde y hay que regresar. Mañana el amanecer se verá ya desde las barcasas, en la mar, si las legañas lo permiten. A las cinco de la mañana en pie, y van unos cuantos madrugones en los últimos días. Mejor no pensarlo.

«¡Buenos días, Ramón!». Como en cualquier parte del mundo, lo primero saludar al jefe, en este caso el arráez, el capitán de almadraba. Dos bríncos y al falucho. Se repiten las mismas maniobras de días anteriores y en diez minutos la protección del espigón queda atrás. Hoy sopla viento de levante, mejor para nosotros; cielo despejado, luna a reventar y la marea ha terminado su flujo. Los almadraberos están especialmente nerviosos; hablan más que de costumbre y de vez en cuando alguien no puede evitar tararear atún... atún..., mientras los demás continúan sus discusiones. Esta vez todos forman piña: se quejan de la bajada de pantalones del Gobierno en favor del reino alauita; consideran las exigencias de Marruecos muy desfavorables para la actividad que les ha dado de comer durante toda su vida. Nadie en el barco lo duda: el futuro es incierto y gris. A la Comunidad le sale más rentable pagar las indemnizaciones que negociar con los hachemitas nuestros cupos. En cualquier caso, siempre se podrá construir una urbanización de lujo en la zona —¿recuerdan Puerto Plata y a un tipo llamado Juan Guerra?— y reconvertir a los pescadores al sector de servicios, para mayor gloria del europeo biempudiente. Ventajas de ser la cola del león.

Ya en la costa los buzos se sumergen, inspeccionan la



# ALMADRABA: LEVANTADA AL ALBA

trampa y regresan a bordo. La discusión dura unos segundos: se decide levantar el copo. Una almadraba no es, ni más ni menos, que una red calada a unas millas de la costa, desde el fondo a la superficie, cortando el paso de las voraces migratorias y conduciéndolas, a través de una especie de línea quebrada, hasta un recinto cerrado, en forma de cuadro, con una entrada llamada boca —de nuevo en embudo— que da paso a tres compartimentos, el último de los cuales —el copo— tiene forma de saco. Dada la complejidad de la misma, se tardan varios meses en llegar a calar correctamente la almadraba, y los arráez que de verdad saben hacerlo en todo el mundo se cuentan con los dedos de una mano.

Los atunes, procedentes de las frías aguas del Artico, pasan el invierno alimentándose de peces más pequeños, sobre todo arenques, y engordando. Cercana la primavera, comienzan su migración en busca de las cálidas aguas del Mediterráneo, donde las hembras desovarán. Cargados de reservas en su cuerpo, realizan el viaje sin probar bocado, razón por la cual la única manera de apresarlos es mediante engaño. Durante el mismo, acosados por los grandes predadores marinos, tiburones y sobre todo los espartes (orcas), estos últimos auténticos *gourmet* del océano —sólo devoran las huevas de las hembras—, intentarán buscar la seguridad en aguas menos profundas, para acabar encontrando una trampa mortal.

Suena el primer toque de silbato. Comienza la almadraba. Lo primero es colocar las barcazas en forma de «U», con la base orientada hacia el estre-

cho. La barcaza que se coloca en la misma recibe el nombre de *testa*. A los lados se sitúan los lanchones de copejador; se eleva parte de la red hasta los bordes de las embarcaciones —formando la faja—, mientras que en el otro extremo los hombres, al oír el segundo toque, empiezan a formar gran algarabía, gritando, golpeando el agua y arrojando pesos y mantas blancas al agua, simulando la barriga de los espartes. Los ranas controlan que los atunes vayan pasando de un compartimento a otro, hasta que todos se introducen en el

copo. Se levanta la puerta de sotana y la trampa está cerrada. Tercer golpe de silbato. Comienza la espectacular levantada. Los almadraberos, desde los *botes de copejadores* y la *sacada* —situada encima de la puerta de sotana— comienzan, animándose unos a otros, a jalar las redes, cerrando aún más el copo. El capitán grita; los hombres, aún más. «¡Queremos atún!, ¡queremos atún!». El arráez permanece impassible; niega con la cabeza. Continúan gritando... Nada. La algarada va en crescendo, «¡Ja-la!, ¡Ja-la!», se animan.

Por fin cede el capitán: ofrece tres mil pesetas a cada nombre. Se redoblan los esfuerzos, pero no cae el atún. En un día cualquiera se regala un par de túnidos a los almadraberos si la levantada es buena. Teniendo en cuenta que el promedio de los mismos, normalmente, supera con mucho los doscientos kilos, a dos mil pesetas el kilo y menos de sesenta hombres a repartir, ¡no está mal! Claro que esta gente trabaja en la almadraba seis meses al año. El resto...

El fondo de la red se acerca cada vez más a la superficie.







Ya se distinguen las sombras hidrodinámicas de los atunes —uno de los nadadores más rápidos del océano— y de algún que otro pez espada. Conforme son empujados a la superficie, el pescado chico —melvas y peces voladores— comienza a saltar en todas las direcciones. Acorralados, los atunes nadan frenéticamente en círculos, buscando una salida que ya no existe; cada vez les queda menos agua en la que moverse. La espuma provocada por los fuertes coletazos de los animales —capaces de romper el pecho a un hom-

bre— y los saltos rasantes de los peces voladores anima a los hombres. Pero más les anima las cinco mil pesetas ofrecidas por el capitán, que por primera vez en diez días parece sonreír. Mantener la disciplina en un barco permite poco margen al colegueo entre capitán y marineros.

Las barcas se juntan finalmente. El copo está cerrado; la almadraba alcanza su cénit. Los copejadores se arrojan dentro de la red. Un espectáculo de sangre y salitre estalla ante los ojos. Armados de un bichero —especie de garfio— y

## Bosquejo histórico del arte de la almadraba

De filiación árabe, la palabra hace referencia a «lugar donde se golpea». Su origen como método de pesca es, sin embargo, mucho más antiguo. Remontándose a la época tartésica, alcanza gran importancia durante el período de colonización romana, como atestiguan las ruinas de Baelo Claudia —hoy Bolonia—, para decaer durante la ocupación musulmana y resurgir de nuevo con fuerza en la cristiandad. Con la toma de Tarifa en septiembre de 1292, el rey Sancho IV concede los derechos de explotación de las almadrabas a Guzmán el Bueno en 1294, como recompensa de la fortaleza tarifeña frente a los musulmanes. Este privilegio le fue confirmado en 1295 por Fernando IV, para él y sus sucesores: «*Que vos doy y hago merced de las almadrabas que ahora son o serán de aquí adelante, desde donde el río Guadiana entra en el mar hasta la costa del reino de Granada*» (Santos y Velázquez-Gartelu, 1988).

Las pesquerías pasarían más adelante a los duques de Medina Sidonia, rama principal de la casa de los Guzmanes, que las mantendrían —no sin grandes luchas judiciales— hasta el 20 de febrero de 1817, fecha en que se abolió el real privilegio de concesión, pasando la explotación a los gremios de los hombres de la mar. En el Real Decreto de 4 de julio de 1924 se adjudica al Estado, y en su representación al Ministerio de Marina, la facultad de conceder la exclusiva ocupación temporal de parte de los mares territoriales para el ejercicio de la pesca con el arte denominado «almadraba». Con esta tónica se crea el 20 de marzo de 1928 un consorcio entre el Estado y los almadraberos, conocido como el Consorcio Nacional Almadrabero, finalmente abolido. Actualmente se encuentran bajo el estado de concesión estatal.

### Si deseas saber más, lecturas relacionadas

- «Túnicos y tunantes en las almadrabas». José y Esther Regueira.
- «Las artes de pesca en el litoral gaditano». Diputación de Cádiz.
- «El sector pesquero en la provincia de Cádiz». Diputación de Cádiz.
- «Veinticinco estampas de la España antigua». A. García Bellido.
- «Cuadernos de la Prehistoria y Arqueología de la Universidad Autónoma de Madrid», número 19.
- «Historia de España». Menéndez Pidal.
- «La ilustre fregona». Miguel de Cervantes Saavedra. ■



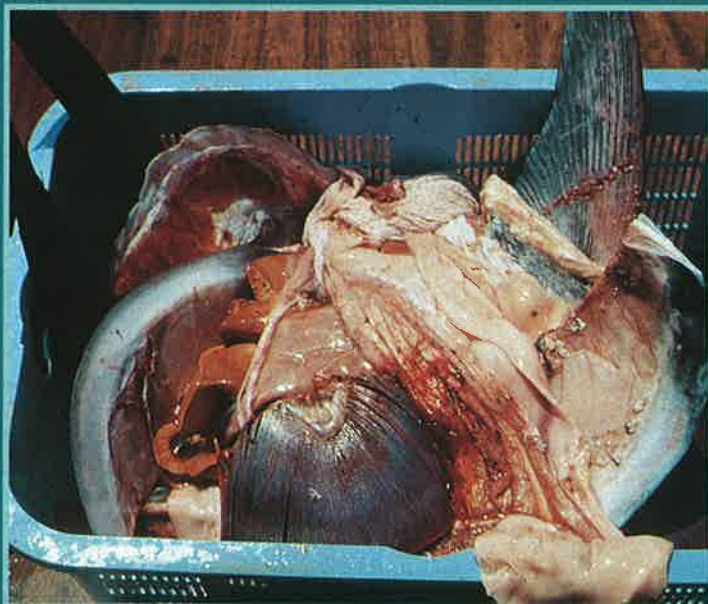
# ALMADRABA: LEVANTADA AL ALBA

con el agua por el pecho, esquivan los fuertes coletazos de los atunes mientras realizan su trabajo con precisión asombrosa. Clavan el gancho —mejor no detallar dónde— a la vez que dan la voz para izarlo. Trescientos kilos de pez son subidos a bordo, bien sea a la *testa* o a la *sacada*, donde los mismos continúan golpeando con fuerza la cubierta hasta morir.

El agua se tiñe de rojo salpicándolo todo. El olor penetrante de la sangre fresca mezclada con la sal satura el ambiente. De vez en cuando un copejador desaparece bajo la espuma para reaparecer rápidamente. Poco a poco los atunes son izados y los hombres comienzan a buscarse la vida. Es la hora de la picaresca. Ahora los hombres prestan más atención a las melvas y peces voladores que a los pocos atunes que quedan. El arráez aúlla y se enzarza con algunos marineros, mientras los demás esconden el pescado donde pueden, en la boca, entre la ropa, arrojándolo a los botes. Más tarde, en tierra, sacarán por él un buen precio. Antiguamente, en tiempos del consorcio, se les regalaba; ahora ni eso. Los tiempos continúan cambiando.

Cuando se retiran los barcos no queda más que una gran mancha rosada que se diluye rápidamente; además de la alta dorsal, delatando su presencia, de algún que otro escualo atraído por el olor a muerte.

De vuelta al puerto se procede al conteo de la captura: no llega al centenar de atunes. Lejos quedan los tiempos de levantadas de casi tres mil túnidos. Los propios almadraberos lo reconocen: cada año son menos las piezas cobradas. Se



quejan; saben que deberían darlos más margen. Se les pesca a la ida (almadraba de derecho) y a la vuelta (almadraba de revés), cuando son flacos y jóvenes, para engordarlos más tarde en viveros. Están convencidos de que debería hacerse un gran acuerdo y por lo menos dejar de pescarlos a la vuelta del desove, pero se quejan de lo futil de esta solución si no es un acuerdo a nivel global. Mientras, el círculo vicioso continúa.

Ya en el muelle se descarga el atún directamente en los bar-

cos japoneses, bajo bandera panameña y con tripulación coreana, por supuesto. Ni siquiera rozan la lonja. Los cuchillos eléctricos están ansiosos por trabajar. Se despiezan en un instante y se preparan para su consumo en el voraz mercado nipón, capaz de pagar la exorbitante cantidad de veinticinco mil pesetas por kilo de atún de almadraba. No confundir con el enlatado bonito del norte que nos merendamos normalmente. Como en los tiempos de la República romana, cuando las tripas y demás

desperdicios se dejaban macerar al sol, sumergidos en salmuera, confeccionando la exquisita salsa *garum*, capricho de los dioses.

La maniobra de atraque se hace, como siempre, rápido y con precisión. De camino al hotel, en el muelle viejo, aún se pueden distinguir las antiguas fábricas de salazón y salpresa, cerradas desde la llegada de los barcos orientales. En sus paredes desconchadas aún se puede ver la silueta dibujada del atún rojo (*Thunnus thynnus*). Hace unos años esta actividad empleaba gran número de personas; hoy en día es más cómodo vender directamente a los japoneses y dejarse de problemas con los sindicatos. Cosas del todopoderoso libremercado. ¿Alguien dijo que los tiempos cambian?

Antes de que se ponga el sol todavía hay tiempo para el último folclore almadrabero. Junto al quiosco de helados, un hombre vocea su mercancía. En la balanza de plástico que cae continuamente al suelo se ven trozos de atún; despojos de la cola del atún, se queja la dueña del quiosco. «¡Atún de almadraba fresco a quinientas el kilo! "Pisha", cozi-ta fina para encebollar. ¡Atún fresco!» ■



CONSTRUCCIÓN DE MONOCASCOS Y CATAMARANES PARA PESCA  
 TRABAJOS ESPECIALES - BATIMETRÍAS - 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



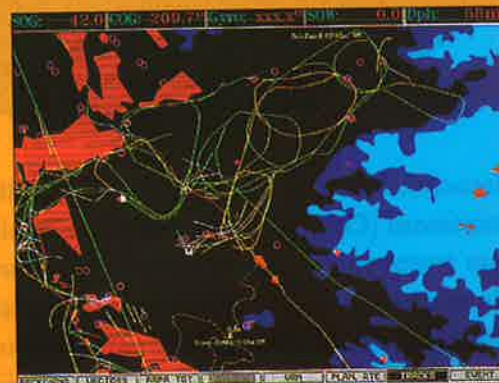
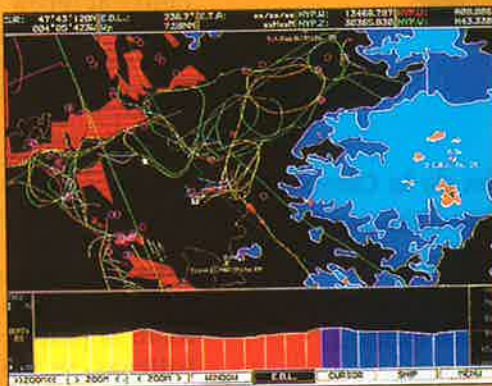
SODENA

# TURBO 2000

*Un plotter para el futuro*

*Fácil de usar, flexible y poderoso.*

¡SU PRECIO  
 LES SORPRENDERÁ!



**La captura es la prueba...**

**DISTRIBUIDORES:**

HISPANOVA MARINE CANTABRIA, S.A.L.  
 Argentina, 7 ● 39008 SANTANDER  
 Tfno: (942) 23 61 83 Fax: (942) 23 76 15  
 Internet E-Mail: Hispanova@Bitmailer.Net

HIDRONAV  
 E.S.M.  
 RADIOPESCA  
 H.R.E.  
 E.R.N.  
 H. M. CORUÑA  
 RADIOPESCA

VIGO  
 VIGO  
 VIGO  
 MARIN  
 RIVEIRA  
 LA CORUÑA  
 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

986.22.39.10  
 986.23.72.63  
 986.20.13.11  
 986.89.00.77  
 981.87.27.08  
 981.23.11.22  
 928.22.10.00



**A pesar de que la CBI prorrogó la moratoria**

# **NORUEGA Y JAPON SEGUIRAN MATANDO BALLENAS**



**En Aberdeen (Escocia), lugar donde se celebró la última reunión de la Comisión Ballenera Internacional (CBI), volvió a repetirse la historia de los últimos años: Japón y Noruega trataron de lograr que se levantara la moratoria que pesa sobre la caza de rorcuales aliblancos pero, salvo aislados y en la mayoría de los casos interesados apoyos, la CBI acordó, con el voto favorable de España, prorrogar la moratoria adoptada en 1986. Noruega, que había trabajado para «dulcificar» dicha moratoria, no pudo ocultar su enfado y abandonó la asamblea tras perder una votación en que se criticaba a este país y a Japón por matar rorcuales aliblancos. Y, para que la historia se repita en su totalidad, ambos países ignorarán una vez más las decisiones de la CBI y seguirán cazando. Este año unas ochocientas ballenas entre los dos.**

**N**ORUEGA acudió a la 48.<sup>a</sup> reunión anual de la Comisión Ballenera Internacional con un estudio científico en el que, y según sus cálculos, hay unos 118.000 rorcuales aliblancos en el Atlántico noroeste. El hecho de que esta nueva cifra —en 1995 sus cálculos oscilaban entre los 69.900 y los 120.000 ejemplares— hubiera pasado la criba del comité científico de la CBI, y unido a que Estados Unidos solicitó que los indios makah pudieran cazar cinco ballenas grises en el Pacífico, debió hacerles concebir esperanzas de que esta vez sí conseguirían abrir un resquicio a la moratoria. Las cifras presentadas, sin embargo, no convencieron a muchos, mientras que otros las ponían claramente en duda, como el portavoz de Greenpeace, Jerry Leape, al afirmar que *«no hay que descartar que se hayan inflado los datos, puesto que hay incentivos para ello»*.

El Gobierno noruego, que no firmó en 1986 la moratoria sobre la pesca comercial de ballenas, se vio obligado a abandonarla debido a la presión internacional. A partir de 1993 retornaron a su cacería, autoconcediéndose los cupos que estimaban más convenientes. Así, el año pasado cazaron 217 rorcuales aliblan-





cos, mientras que para el presente año elevaron el número hasta los 425 ejemplares (esta medida ha sido muy criticada por los grupos conservacionistas, no sólo por el mayor número de ballenas que se van a cazar, sino por el adelanto en la fecha de inicio de la campaña, ya que supondrá un aumento en las capturas del número de hembras, muchas de las cuales estarán en período de gestación o amamantando

**La CBI prorroga la moratoria sobre la caza comercial, así como la prohibición de exportar productos balleneros. También se aprobó una resolución contra la caza de ballenas que realiza Noruega.**

a su ballenato). La moratoria, sin embargo, tiene otro efecto sobre la industria ballenera de este país, y es que queda prohibida la venta a otros países de los productos derivados de esta cacería, con lo que se mantiene el veto a un comercio que le proporcionaría importantes beneficios.

### Venta ilegal

Los representantes noruegos han afirmado en reiteradas ocasiones que el producto de la cacería es para abastecer la demanda interna. A pesar de ello, lo cierto es que el año pasado tuvo que congelar el 15 por 100 de la carne obtenida en la campaña de 1995, equivalente a treinta rorcuales aliblancos. Esta situación es la que llevó a Eva Hernández, portavoz de Greenpeace, a afirmar que el aumento del número de capturas realizadas por los balleneros noruegos no tiene sentido porque *«no existe en su mercado una demanda de carne y grasa de las ballenas cazadas; aún quedan almacenadas toneladas de estos productos desde el año pasado»*. Ese interés no es otro que el de comercializar ilegalmente con la carne resultante de esas capturas, algo que se puso de manifiesto el pasado mes de abril, al ser confiscadas seis toneladas de carne de ballena, etiquetada como «caballa», cuyo destino era el mercado japonés, y que formaba parte de un envío próximo a las 60 toneladas, según denuncia realizada por la organización ecologista Greenpeace. La versión del país nórdico es que se consume la carne pero no la grasa, y que ésta no se va a exportar para respetar la moratoria.

Las sospechas de este tráfico ilegal de carne ya se puso de manifiesto en 1993, cuando Greenpeace denunció que el volumen de carne de ballena vendida en Tokio ese año era cinco veces superior al que sería normal según las cuotas que tiene Japón por





«caza científica». Para «legalizar» ese comercio es para lo que presiona el sector ballenero noruego y lo que la prórroga de la moratoria vuelve a vetarles.

Japón, por su parte, país que sí apoyó hace una década la prohibición, pero prosigue con su «caza científica», no parece dispuesto a abandonar su actividad. Esta actitud, junto a la de Noruega, es la que llevó a Cassandra Phillips, portavoz del Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF) a realizar una llamada de atención sobre el peligro de estas «brechas» en la moratoria, ya que *«cada país puede acabar aplicando sus propias normas, en lugar de acudir al foro internacional»*.

La CBI, como se señaló anteriormente, volvió a prorrogar la moratoria sobre la caza comercial y sobre la prohibición de la exportación de los productos balleneros. También se votó una resolución contra la caza de ballenas que practica Noruega. En dicha resolución, en la que se recuerda que aún sigue vigente



la moratoria, se afirma que no hay lugar en estos momentos para la caza comercial. Igualmente se condena la adjudicación de cuotas de forma unilateral. Estas decisiones contaron con el voto de dieciocho países, entre los que se encuentra España. En contra votaron —además de Noruega y Japón— Dinamarca, Rusia, Santa Lucía, San Vicente e Islas Salomón.

### La propuesta de Japón, rechazada

La Comisión Ballenera Internacional acordó también rechazar una petición realizada por la delegación de Japón, consistente en autorizar la caza costera a pequeña escala de cincuenta ballenas, al sospecharse que existieran intereses comerciales en dicha solicitud. Estados Unidos, ante el rechazo manifestado por diversas delegaciones —entre ellas la española—, decidió retirar su petición de conceder la caza de cinco ballenas grises a la tribu makah. Como ya se ha realizado en otras oca-

**Países conservacionistas y grupos ecologistas destacan lo vulnerables que resultan las ballenas a otros problemas, como la creciente contaminación de los océanos.**





siones, la CBI autoriza cierto número de capturas a determinados colectivos y poblaciones indígenas, en los que esta cacería se realiza como medio de supervivencia y forma parte de su cultura, como es el caso de las comunidades aborígenes de Alaska y Groenlandia. En el caso de la tribu makah, no se consideró que concurrieran estas premisas, ya que llevan setenta años sin cazar ballenas grises en el Pacífico.

A pesar de los satisfactorios resultados de la 48.ª reunión de la CBI, los peligros que siguen acechando al futuro de estos mamíferos son múltiples y lo suficientemente preocupantes como para temer por su futuro. Por ello, frente a cualquier intento de ablandar la prohibición de cazar ballenas, los países que optan por continuar con la moratoria y las organizaciones ecologistas expresan su preocupación por lo vulnerables que resultan las ballenas a otros problemas, como la creciente contaminación de los océanos. Cassandra

Phillips, del WWF, señala que «los arpones no son las únicas amenazas para las ballenas». Ahí están, para corroborar este temor, las misteriosas muertes de mamíferos marinos que comenzaron en los años ochenta, y cuya causa puede hallarse en los altos niveles químicos, como bifenilos policlorados, que se han encontrado en algunas de las ballenas muertas.

En la misma preocupación ahonda Eva Hernández, de Greenpeace, al afirmar que «las poblaciones de cetáceos están acosadas debido a las actividades humanas que determinan, entre otros factores, la contaminación de los mares y la menor producción de krill por el agujero de la capa de ozono. La petición de algunos países de poder cazar a estos animales es una muestra de insensatez. Las decisiones aprobadas por la mayoría de los países de la CBI constituyen herramientas fundamentales para proteger a las ballenas de la extinción». ■

Raúl GUTIERREZ

El pasado mes de abril se confiscaron seis toneladas de carne de ballena etiquetada como «caballa» con destino a Japón y procedentes de Noruega, lo que vino a confirmar las sospechas de tráfico ilegal de carne de ballena realizadas por el país nórdico.

## España y la protección de las ballenas

El cambio registrado al frente del Gobierno español a raíz de las últimas elecciones generales no ha supuesto ninguna modificación respecto a la filosofía mantenida por nuestro país durante los últimos años sobre la protección de las ballenas. La postura de la delegación española en la reunión de la CBI no sólo no ha dejado lugar a dudas, sino que, además, ha motivado la felicitación de diversas Organizaciones No Gubernamentales (ONG's) presentes en Aberdeen por su postura en pos de la conservación de la ballenas.

España votó a favor de todas las iniciativas dirigidas a mejorar la conservación de estos mamíferos marinos, al tiempo que valoraba la reunión como un «éxito en la estrategia de la conservación de las ballenas».

A parte de los debates habituales para frenar las pretensiones de noruegos y japoneses, desde el propio Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) se destaca, entre otras, la propuesta de Estados Unidos para autorizar la caza de cinco ballenas grises por la tribu makah y la solicitud de Rusia para cazar cinco ballenas bowhead por tribus árticas. Respecto a la pretensión de Estados Unidos, «la propuesta fue retirada antes de su votación por la oposición de algunos países, entre ellos España, ya que no se daban las condiciones exigidas para el establecimiento de una cuota de caza de ballenas».

Otro de los asuntos de importancia era el estudio del impacto del turismo para ver ballenas sobre las poblaciones de estos cetáceos. La CBI sigue insistiendo en el desarrollo de medidas para garantizar que las actividades de observación de las ballenas se efectúen en condiciones seguras para los cetáceos. Sobre este particular, desde el MAPA se destaca la aprobación de una resolución sobre la necesidad de que la CBI siga efectuando estudios sobre gestión y directrices de esta actividad, de forma que cada país las adapte a sus normas nacionales. ■

R. G.



La contaminación, origen de las muertes  
en aguas canarias

# PREOCUPACION POR LA ALTA MORTANDAD DE CETACEOS





**El alto número de mamíferos marinos muertos en el Atlántico desde comienzos de año volvió a poner en alerta a científicos y grupos ecologistas. Estas muertes, cuyo número aumentó especialmente desde 1987, ha llevado a la comunidad científica mundial a acrecentar el estudio sobre el origen de estos sucesos. Dentro de la gravedad de estos hechos, los resultados de las investigaciones realizadas en Canarias han supuesto un pequeño alivio, al confirmarse que la alta mortandad de mamíferos registrada en esa zona se debe a la contaminación y no a una epidemia vírica como la detectada en el Mediterráneo en 1990.**

**E**n los ejemplares aparecidos muertos en aguas canarias se ha detectado un alto nivel de contaminación con patología en hígado y riñón.

**E**L presente año se inició con un nuevo sobresalto ante la frecuencia y el alto número de cetáceos muertos detectados en ambas costas del Atlántico. En apenas dos meses, más de cien cetáceos muertos en las costas de las islas Canarias y Azores. Estas cifras significaron, sólo en Canarias, que en los dos primeros meses del año se duplicara el número de cetáceos muertos registrados durante todo el año 1995. En las costas de Estados Unidos aparecieron varadas seis ballenas francas, así como cerca de cincuenta manatíes o vacas marinas (ver MAR número 338, abril de 1996). Todo hacía pensar en un nuevo caso como los acaecidos desde 1987, en los que han perecido decenas de miles de mamíferos marinos, siendo el origen de estas muertes un misterio aún no resuelto por los científicos. Los últimos estudios apuntan a una

serie de epidemias víricas provocadas por un mismo agente. Esta posibilidad, sin embargo, ha sido totalmente descartada en el caso de Canarias.

Según Natacha Aguilar, miembro de la Asociación Tinerfeña de Amigos de la Naturaleza (ATAN), «*el brote de muertes detectadas en aguas canarias tuvo su punto más alto en el mes de febrero. En los dos primeros meses del año se produjeron más de la mitad de los varamientos registrados. En marzo empezó a bajar. Los datos oficiales cifran en cincuenta y ocho el número de estos varamientos, aunque en realidad debieron ser muchos más*».

### **Epidemias víricas**

Desde que se iniciaron estos episodios en 1987, hasta el registrado en el Mediterráneo entre julio y noviembre de 1990, en el que se estima murieron varios miles de delfines, los científicos han establecido como causa última





de estas muertes a episodios de una misma epizootia. Según Mariano Domingo, de la Universidad Autónoma de Barcelona, en declaraciones realizadas a «El País», *«los datos que poseemos indican una lenta extensión de este agente, iniciada en 1987 en la costa este estadounidense y continuada por el mar del Norte y el Mediterráneo en los años posteriores. Incluso he tenido noticias de su entrada en el mar Negro, aunque no se ha registrado oficialmente».*

*«De ser correcta esta teoría —afirma Mariano Domingo— en los próximos años aparecerían nuevas epizootias en diversas partes del planeta donde haya alta densidad de mamíferos marinos.»*

Sin embargo, los científicos todavía no tienen muy claro cómo atajar esta situación. La vacunación masiva ha sido descartada por considerarse que produciría un trastorno mayor que el riesgo de la enfermedad. Actualmente sólo

**A**TAN propone la creación de una zona protegida donde, entre otras actuaciones, se regulase la afluencia de visitantes a fin de paliar los daños de la presión turística (Natacha Aguilar).



se vacuna a ejemplares aislados en los centros de acogida y recuperación de animales.

Los científicos tampoco han determinado si estos virus son de reciente aparición, debido a que apenas se había estudiado la virología de los mamíferos marinos. Hay teorías, incluso, que apuntan a que, sean nuevos o no, ahora resultan más dañinos porque los mamíferos marinos se encuentran muy debilitados por factores ambientales. La falta de alimento en el mar, debido a la sobreexplotación pesquera, y la contaminación pueden encontrarse entre los detonantes de la actual situación, al reducir su capacidad de resistencia frente a los virus.

Dada esta situación, no era de extrañar que las muertes detectadas en aguas canarias hicieran pensar en un nuevo episodio de epidemia vírica. Algo que, como se señaló anteriormente, ha quedado descartado. Aunque se trata aún de estudios preliminares realizados





por la Facultad de Veterinaria de la Universidad de Las Palmas, y que los análisis se han realizado en pocos individuos, «se ha detectado un alto nivel de contaminación, con patología en hígado y riñón», según Natacha Aguilar. «Esto no quiere decir —prosigue la portavoz de ATAN— que hayan acumulado estos contaminantes en aguas canarias, ya que se trata en su mayoría de mamíferos que realizan un largo recorrido».

### Situación delicada

La falta de alimento, unido a la alta contaminación que registran los océanos, son el nexo de unión de todas estas muertes, ya sea como detonante o como causa última. Esta delicada situación ya ha sido expuesta por científicos y ecologistas en distintos foros internacionales. La última ocasión en la pasada reunión anual de la Comisión Ballenera Internacional, donde ecolo-

gistas y países conservacionistas advirtieron sobre la vulnerabilidad de los mamíferos marinos a problemas como la creciente contaminación de los océanos, por lo que no resultaba aconsejable añadir el peligro de la caza humana.

Y tampoco hay que olvidar otra causa no menos importante, y es el alto número de cetáceos que perecen en operaciones dirigidas a la pesca de otras especies. Baste como ejemplo señalar la aparición, a finales de junio, de los cuerpos de cinco cachalotes enmarrados cerca de Baleares en el corto espacio de tres días. Según el biólogo López Fernández, las cifras de capturas de mamíferos marinos en acciones pesqueras de otras especies puede llegar hasta el 10 por 100 de la población, siendo éste uno de los más graves motivos de la difícil recuperación de estas especies, prácticamente desaparecidas en algunas localidades costeras, como la del delfín mular en las

## Cifras preocupantes

**S**EGUN los expertos, el agente causante de las mortandades de mamíferos marinos se cobra sus primeras víctimas a partir de 1987 en la costa Este estadounidense. Desde mediados de ese año hasta mayo de 1988 se estiman en más de 2.500 los delfines muertos entre Nueva Jersey y Florida. En el mar del Norte, entre abril y finales de 1988 mueren 17.000 focas comunes y 300 focas grises. Posteriormente se registran brotes de poca intensidad en Noruega y las islas Orkney (Reino Unido). En las costas de Irlanda del Norte se detecta la muerte de seis marsopas. Ese mismo año mueren de 2.000 a 3.000 focas en el lago Baikal (Siberia), aunque el agente causante es distinto al resto de los brotes.

Entre julio y noviembre de 1990 la mortandad de mamíferos marinos llega al Mediterráneo. Tiene su origen en Valencia y Baleares, extendiéndose por Cataluña y Francia y hacia Andalucía y norte de África. Se calculan en varios miles los delfines listados muertos.

El año 1996 se inicia con un importante incremento de cetáceos muertos en Canarias, duplicándose en poco más de dos meses el número de ejemplares encontrados muertos en todo el año anterior. En las Azores se localizan más de una veintena de cetáceos, cuando en todo el año 1995 apenas se llegó a la docena. Mientras en Canarias la mayoría de los ejemplares pertenecen a dos especies —delfín común y delfín moteado—, en la zona de Azores es más diverso, incluyendo grandes ballenas, como el rorcual común y el rorcual aliblanco, y delfines de varias especies, destacando el común. En los primeros meses del año son halladas seis ballenas varadas en las costas de Estados Unidos. En las de Florida son encontrados muertos cerca de cincuenta ejemplares de manatíes o vacas marinas.

Según los expertos que están investigando esta situación, entre los que se encuentra Mariano Domingo, profesor del Departamento de Patología Animal de la Facultad de Veterinaria de la Universidad Autónoma de Barcelona, y de confirmarse las teorías actuales, «en los próximos años aparecerían nuevas epizootias en diversas partes del planeta donde haya alta densidad de mamíferos marinos».

A esta cifra habría que añadir los cetáceos que mueren a causa de capturas accidentales o por ingestión de plásticos, etc. En Galicia, por ejemplo, los varamientos se sitúan en una media de cien por año, según Alfredo López, biólogo y presidente de la Coordinadora para el Estudio de los Mamíferos Marinos.

La situación, pues, es más que preocupante, ya que la consecuencia directa es la regresión de los pequeños cetáceos en los mares de todo el mundo y, especialmente, en las aguas atlánticas europeas. ■

R. G.





costas británicas. La situación, pues, hay que calificarla como delicada, y ello con cierta dosis de benevolencia.

En España, el delfín está mucho peor en el Mediterráneo que en el Atlántico, donde el impacto pesquero es menor. Y dentro del Mediterráneo están en peores condiciones las especies que se alimentan de los mismos pescados que el ser humano, como el delfín mular y el delfín común.

Habrà que redoblar los esfuerzos para atajar los distintos peligros que acechan a las poblaciones de mamíferos marinos. En Canarias se está en ello. El Gobierno canario creó un grupo de seguimiento de la fauna marina, y dentro de él un subgrupo de cetáceos, del que forman parte organizaciones ecologistas (entre los que se encuentra ATAN) y científicos de varias facultades de las universidades de Las Palmas de Gran Canaria y de La Laguna. La coordinación, aunque en un principio

**L**a falta de alimento, la contaminación y las muertes accidentales debido a operaciones pesqueras figuran como los principales peligros que acechan a los mamíferos marinos.

**E**l Gobierno canario creó un grupo de seguimiento de la fauna marina del que forman parte grupos ecologistas y científicos de las Universidades de Las Palmas y La Gomera.

fue deficiente, ha mejorado sustancialmente.

El grupo ecologista ATAN se muestra satisfecho por la forma en que se empieza a trabajar. «Queremos que se cree

una base de datos sobre variaciones a la que todos podamos acudir —comenta Natacha Aguilar—. Solicitamos la colaboración de todos para la recogida de estos datos y nos

los hagan llegar para, posteriormente, ofrecérselos a la Viceconsejería de Medio Ambiente».

Pero el objetivo de esta organización es que se vaya mucho más lejos, que no se limite a estudiar la situación, sino que se empiecen a poner soluciones. Una de estas soluciones sería la declaración de una zona de protección. «De esta forma —prosigue la portavoz de ATAN— se podría realizar un mejor control sobre la situación de estos animales: podría regularse la afluencia de visitantes a las zonas donde se encuentran los cetáceos, de manera que se pudieran paliar los daños de la presión turística; se controlarían los vertidos; la construcción de playas artificiales y puertos deportivos, espigones... estaría sometida a un mayor control (no hay que olvidar la importante alteración sobre el ecosistema marino que tienen este tipo de obras). ■

**Raúl GUTIERREZ**







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!**



**¡CONSERVA Y PROTEGE TUS RECURSOS!**



## DEERE POWER SYSTEMS



**JOHN DEERE ENGINE DIVISION**

Hoy en día la potencia más moderna en el mar es John Deere. No somos principiantes en lo que se refiere a construcción de motores que ofrecen fiabilidad así como eficiencia. Desde el año 1949 hemos venido fabricando más de 3 millones de motores diesel destinados a equipos agrícolas y de la construcción.

Nos dedicamos a construir nuestra reputación fabricando lo mejor – y nuestros nuevos motores marinos de 4 y 6 cilindros reúnen las características que mantienen esta tradición.

DEERE POWER SYSTEMS GROUP  
JOHN DEERE ENGINE DIVISION  
SARAN, FRANCE

Tel.: (33) 38 82 61 19  
Fax.: (33) 38 82 60 00

CASLI, S.A. (DIVISION TRANSDIESEL)  
c/Viguetas Castilla, 26  
28820 Coslada  
Madrid  
Tel.: (91) 673.70.12  
Fax.: (91) 673.74.12

ISO 9000



**DEERE**  
**DIESEL**



**El 1995, año decisivo  
para el sistema  
portuario español**

# PUERTOS DEL ESTADO CONSOLIDADA SU

# MODELO EMPRESARIAL

**El Ente Público Puertos del Estado consolidó durante 1995 el modelo empresarial iniciado en 1993, mejorando los ingresos un 4,7 por 100 a pesar de mantener por segundo año la rebaja tarifaria. En el mismo ejercicio el tráfico aumentó cerca del 11 por 100 y las inversiones el 5 por 100. Algeciras se mantiene como el puerto de mayor tráfico general, con casi 37 millones de toneladas.**

**L**a mejora en un 10,96 por 100 del tráfico total proporcionó el año pasado una cifra de negocios de 94.505 millones de pesetas, de los cuales 83.053 millones corresponden a tarifas por servicios portuarios y 11.451 millones a cánones por concesiones y autorizaciones. El

incremento sobre el año anterior por los mismos conceptos ha sido del 4,3 por 100 y 10,5 por 100, respectivamente. Los ingresos totales de las Autoridades Portuarias fueron de 95.680 millones de pesetas, lo que supone un incremento del 4,7 por 100 sobre el ejercicio anterior. Los resultados de explotación registra-

ron 24.070 millones de pesetas de beneficios. El ejercicio se cerró con un resultado de 25.642 millones de pesetas, frente a los 13.827 millones de 1994, a pesar de que las tarifas habían sufrido un recorte medio del 14 por 100.

La estructura de capital del Sistema Portuario se considera sólido en atención a los

878.000 millones de pesetas de recursos propios, frente a un endeudamiento bancario de 10.730 millones. El endeudamiento a largo plazo, consecuencia de la integración del Montepío de Puertos en la Seguridad Social, se ha reducido a 6.604 millones al 31 de diciembre de 1995, la mitad del registrado en la misma fecha del año anterior. El fondo de maniobra era de 41.900 millones de pesetas, 750 millones más que en 1994.

En conjunto, 1995 fue un año decisivo para Puertos del





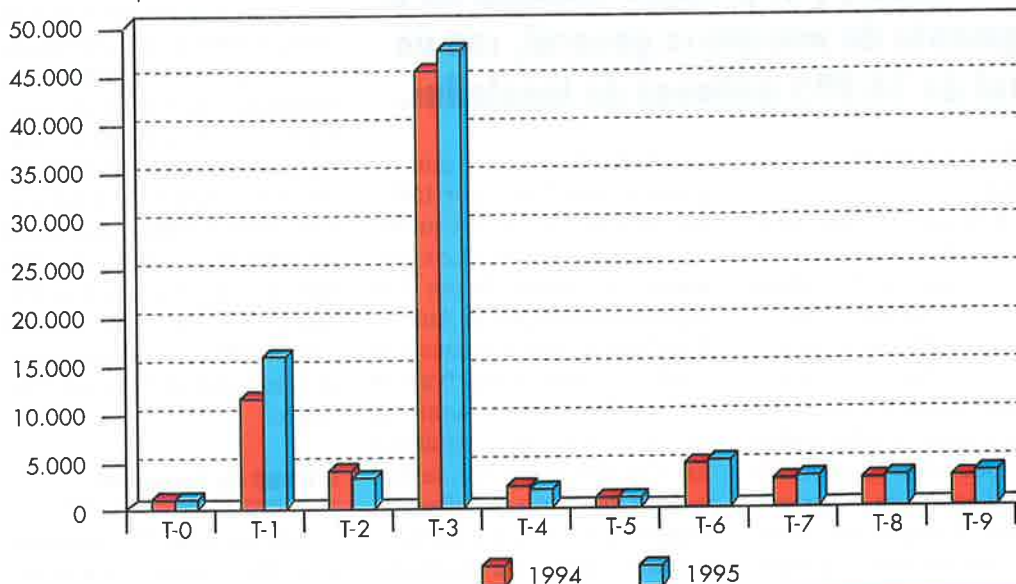
**El Sistema Portuario español registró el paso de 98.454 buques, con un tráfico total de 290.841.963 toneladas y 13.924.639 pasajeros.**

Estado: además de los excelentes resultados de gestión, se aprobó el convenio colectivo de Autoridades Portuarias y se puso en marcha Portel. El convenio contemplaba un plan voluntario de prejubilaciones que afecta a 805 personas, al que se acogieron 359 trabajadores.

Las previsiones para el ejercicio actual son de una reducción tarifaria media del 19 por 100 en pesetas constantes. En este año se desarrollarán también los convenios y los planes de formación, y está prevista la supresión de las manos mínimas en el sector de estiba, además de la reorganización interna de Puertos del Estado.

## EVOLUCION DE INGRESOS POR TARIFAS

Millones de pesetas



## Tráfico portuario

El tráfico portuario resultó la variable más favorable del sistema portuario, continuando la tendencia al alza, observada ya en 1994, hasta alcanzar las 290.481.963 toneladas. A pesar del aumento de tráfico en su conjunto, el segmento de petróleo bajó ligeramente, registrando 98 millones de toneladas frente a 102 millones en 1994. Graneles sólidos sumó 79 millones de toneladas (70 millones en 1994) y mercancía general 71,7 millones (63 millones en 1994). El capítulo de mercancía general viene registrando incrementos por octavo año consecutivo, con un aumento que en esta ocasión fue del





13,8 por 100 sobre el año anterior. El aumento en el apartado de resto del tráfico en un 55,3 por 100 sobre 1994 se debe al suministro de agua potable desde el puerto de Tarragona al de Palma de Mallorca y desde el puerto de Huelva a los de Algeciras, Cádiz y Ceuta.

El tráfico de contenedores aumentó en tonelaje un 20,74 por 100 sobre el volumen del año anterior; el 15,79 por 100 expresado en TEUS. El índice de contenerización fue en 1995 del 55 por 100. Sólo la bahía del Algeciras acaparó 1.154.714 TEUS, si bien el incremento más espectacular fue el del puerto de Valencia, con un aumento de 44,54 por 100 en tonelaje (7.469.814 toneladas) y el 43,90 en TEUS (671.827). La mercancía general creció el 13,79 por 100

## La Autoridad Portuaria de Algeciras ocupa el primer lugar por volumen de tráfico, con 36.987 millones de toneladas, y el primero también en el segmento de mercancía general, con un total de 14.995 millones de toneladas.

y el 12,81 por 100 los graneles sólidos.

La Autoridad Portuaria de Algeciras ocupa el primer lugar por volumen de tráfico, con 36.987 millones de toneladas (+6,37 por 100) y el primero también en el segmento de mercancía general, con un total de 14.995 millones de toneladas. El puerto de Valencia es el que ha experimentado el mayor incremento entre los puertos que superan los diez millones de

toneladas de tráfico, con un aumento del 24,83 por 100 y un volumen de 16.351 millones de toneladas. (Los aumentos en un 68,26 por 100 experimentado por la Autoridad Portuaria de Baleares o el 28,92 por 100 de Huelva son atribuibles esencialmente al suministro de agua potable.) En el extremo opuesto, la Autoridad Portuaria de Bilbao ha experimentado una tendencia a la baja que se ha traducido en la pérdida de 2.500.000 to-

neladas entre los ejercicios de 1994 y 1995.

Tarragona ocupa la segunda posición en cuanto al tráfico total, con un registro de 28.704.000 toneladas (+20,81 por 100) y el primer lugar en el segmento de graneles líquidos, con 19.932 millones de toneladas. Gijón-Avilés ocupa el primer lugar en el apartado de graneles sólidos, con 13.713 millones de toneladas (+11,54 por 100). Los puertos de Algeciras, Tarragona, Bilbao (27.763 Tms.) y Barcelona (23.293 Tms.) absorben el 41 por 100 del tráfico total registrado por el Sistema Portuario.

### Cifras de negocios

En cuanto a cifras de negocios, Barcelona ocupa la primera posición, con 11.904,2

Autoridad Portuaria	Tráfico total (miles de Tm.)	Variación 95-94 (%)
Bahía de Algeciras.....	39.987	6,37
Tarragona.....	28.704	20,81
Bilbao.....	27.763	-5,83
Barcelona.....	23.293	11,68
Gijón-Avilés (*).....	18.113	8,75
Huelva.....	16.364	28,92
Valencia.....	16.351	24,83
Santa Cruz de Tenerife.....	13.952	4,03
La Coruña.....	12.207	3,90
Cartagena.....	10.919	20,97
Baleares.....	10.824	68,26
Las Palmas.....	10.807	4,87
Resto.....	61.558	2,81
<b>TOTAL.....</b>	<b>290.842</b>	<b>10,96</b>

(\*) Las Autoridades Portuarias de Gijón y Avilés se fusionaron a finales de 1994, siendo éste el primer ejercicio en el que se presentan con las cifras agregadas.

Autoridad Portuaria	Cifra de negocio (millones de pts.)	Variación 95-94 (%)
Barcelona.....	11.904,2	7,2
Valencia.....	8.650,6	12,5
Bilbao.....	8.415,3	-2,6
Gijón-Avilés.....	6.479,6	6,9
Tarragona.....	5.629,8	-0,5
Bahía de Algeciras.....	5.531,8	-6,2
Las Palmas.....	4.622,7	-0,4
Huelva.....	4.521,1	18,0
Santa Cruz de Tenerife.....	3.994,9	14,7
La Coruña.....	3.824,5	7,2
Resto.....	30.931,0	5,2
<b>TOTAL.....</b>	<b>94.505,5</b>	<b>5,0</b>





## TRAFICO PORTUARIO TOTAL

	GRANELES LIQUIDOS			Graneles sólidos	MERCANCIA GENERAL			Total mercancías según su presentación
	Productos petrolíferos	Otros líquidos	Total		En contenedores	Convencional	Total	
Alicante.....	79.900	49.363	129.263	1.285.788	540.674	227.637	768.311	2.183.362
Almería-Motril.....	599.751	85.726	685.027	7.508.156	1.818	552.565	554.383	8.747.566
Bahía de Algeciras.....	12.866.502	4.359.787	17.226.289	2.162.254	11.893.554	3.101.538	14.995.092	34.383.635
Bahía de Cádiz.....	124.954	1.192.435	1.317.389	1.363.538	575.009	1.361.468	1.936.477	4.617.404
Baleares.....	1.356.638	3.862.070	5.218.708	1.122.824	1.300.850	3.001.951	4.302.801	10.644.333
Barcelona.....	2.799.927	5.415.164	8.215.091	5.115.090	6.981.092	2.420.228	9.401.380	22.731.561
Bilbao.....	12.535.334	530.690	13.066.024	5.435.133	3.041.289	3.465.041	6.506.330	25.007.487
Cartagena.....	7.946.044	241.650	8.187.694	2.295.212	260.578	85.047	345.625	10.828.531
Castellón.....	6.171.007	135.222	6.306.229	705.881	289.865	391.934	681.799	7.693.909
Ceuta.....	687.246	3.644.012	4.331.258	71.300	75.968	935.541	1.011.509	5.414.067
Ferrol-San Ciprián.....	314.278	180.867	495.145	6.103.812	2.541	271.164	273.705	6.872.662
Gijón-Avilés.....	1.661.327	599.370	2.260.697	13.712.919	83.360	1.817.564	1.900.924	17.874.540
Huelva.....	3.756.392	7.399.803	11.156.195	4.676.346	—	469.811	469.811	16.302.352
La Coruña.....	7.907.262	63.603	7.970.865	3.347.444	—	183.239	183.239	11.501.548
Las Palmas.....	3.458.648	41.609	3.500.257	757.350	2.946.967	2.064.856	5.011.823	9.269.430
Málaga.....	6.830.229	86.709	6.916.938	1.615.045	35.485	558.383	593.868	9.125.851
Marín-Pontevedra.....	7.459	158	7.617	686.015	43.949	508.741	552.690	1.246.322
Melilla.....	79.433	—	79.433	49.265	116.516	448.368	564.884	693.582
Pasajes.....	470.232	—	470.232	2.218.851	467	1.377.731	1.378.198	4.067.281
Santa C. de Tenerife.....	7.482.114	156.407	7.638.521	883.733	2.235.208	2.216.349	4.451.557	12.973.811
Santander.....	323.651	234.895	588.546	3.144.552	14.746	913.615	928.361	4.631.459
Sevilla.....	9.678	148.744	238.422	2.394.516	400.750	515.555	916.305	3.549.243
Tarragona.....	14.063.839	5.868.559	19.932.398	7.794.589	345.378	403.290	748.668	28.475.655
Valencia.....	602.258	684.319	1.286.577	3.824.181	7.469.814	3.510.037	10.979.851	16.090.609
Vigo.....	698.588	5.120	703.708	439.978	816.803	1.285.711	2.102.574	3.246.260
Villagarcía.....	72.266	64.237	136.503	265.396	—	150.334	150.334	552.233
<b>TOTAL.....</b>	<b>92.984.957</b>	<b>35.050.069</b>	<b>128.035.026</b>	<b>78.979.168</b>	<b>39.472.681</b>	<b>32.237.818</b>	<b>71.710.499</b>	<b>278.724.693</b>

Cifras en toneladas.

millones y un aumento del 7,2 por 100 sobre el ejercicio precedente. Valencia, con 8.650,6 millones y un aumento del 12,5 por 100, se coloca en segundo lugar. El aumento global en este capítulo ha sido del 5 por 100. La aportación del Sistema Portuario a la economía nacional se calcula en torno al 1 por 100 del PIB.

Las inversiones realizadas en los puertos de ámbito estatal durante 1995 alcanzaron los 50.230 millones de pesetas, lo que supone un aumento del 5 por 100 sobre 1994. El 38 por 100 del presupuesto en este capítulo se destinó a muelles y embarques; el 20 por 100, a abrigo, señales y accesos marítimos; el 10 por 100, a superficies terrestres y terrenos. Para el año en curso se han presupuestado 55.000 millones de pesetas para inversiones, la mitad de las cuales se destinarán a proyectos elaborados por las Autoridades Portuarias de Bilbao, Valencia, Barcelona, bahía de Algeciras y Tarragona.

### Tráfico exterior y cabotaje

Los puertos de ámbito estatal registraron durante 1995 el paso de 98.454 buques, con un peso bruto de 640.181.225 toneladas y de 13.924.639 pasajeros.

El tráfico exterior fue de 202.701.837 toneladas, de las que 154.579.141 fueron mercancías descargadas y 48.122.696 correspondieron a mercancías cargadas. El cabotaje ocupó 75.968.536 toneladas, repartidas entre las 38.105.957 toneladas cargadas y las 37.862.579 descargadas.

Los transbordos sumaron 54.320 toneladas. La pesca fresca, avituallamiento y tráfico local completan las 12.117.270 toneladas restantes hasta las 290.841.963 toneladas de tráfico total. ■

Mery VARONA



# MURIMAR LE CUBRE SUS RIESGOS



(A valor de reposición de nuevo)

**SEGUROS MULTIRRIESGO.** Ahora MURIMAR, avalada por 60 años al servicio de la navegación, extiende sus redes a tierra para cubrir el terreno de su desarrollo. Su hogar, su comunidad, comercio, oficinas o almacenes quedarán cubiertos mediante los nuevos Seguros de Incendio, Robo y Multirriesgo, ofreciéndole unas garantías básicas y opcionales capaces de satisfacer todas las exigencias. Porque MURIMAR avanza con usted, amplía sus seguros para disminuir sus riesgos.



**MURIMAR**  
MUTUA DE RIESGO MARITIMO



**Antonio Mendoza tomó posesión  
como presidente**

# ASTILLEROS CONTINUA SU EXPANSION EN EL MERCADO INTERNACIONAL

El nuevo presidente del grupo Astilleros Españoles, Antonio Mendoza, afirmó en la toma de posesión de su cargo, a finales de junio, que su compromiso es aumentar la competitividad del grupo en el mercado internacional y lograr los objetivos de rentabilidad y equilibrio financiero.

«España necesita disponer de una importante capacidad de construcción naval y Astilleros Españoles constituye un elemento fundamental en ese proyecto de futuro». En el acto de toma de posesión, el ministro de Industria y Energía, Josep Piqué, coincidió con Francisco Prada, presidente de la AIE, sobre la importancia de conseguir la viabilidad de los astilleros públicos como meta prioritaria.

**E**L presidente de la AIE, Francisco Prada, explicó la compleja tarea de la AIE de hacer viables en el menor tiempo posible las empresas integradas en ella, y especialmente la DCN, que tiene una gran importancia en el Estado español. Sobre este grupo de empresas señaló que se

enfrentan a varias dificultades, como el convenio de la OCDE, la desaparición de las primas a la construcción naval y la imposibilidad de que las aportaciones públicas persistan más allá de 1998.

Para Prada, el hecho de que estas empresas vayan a tener titularidad pública o privada es un factor de segundo término, ya





que según sus propias palabras «lo importante es su viabilidad».

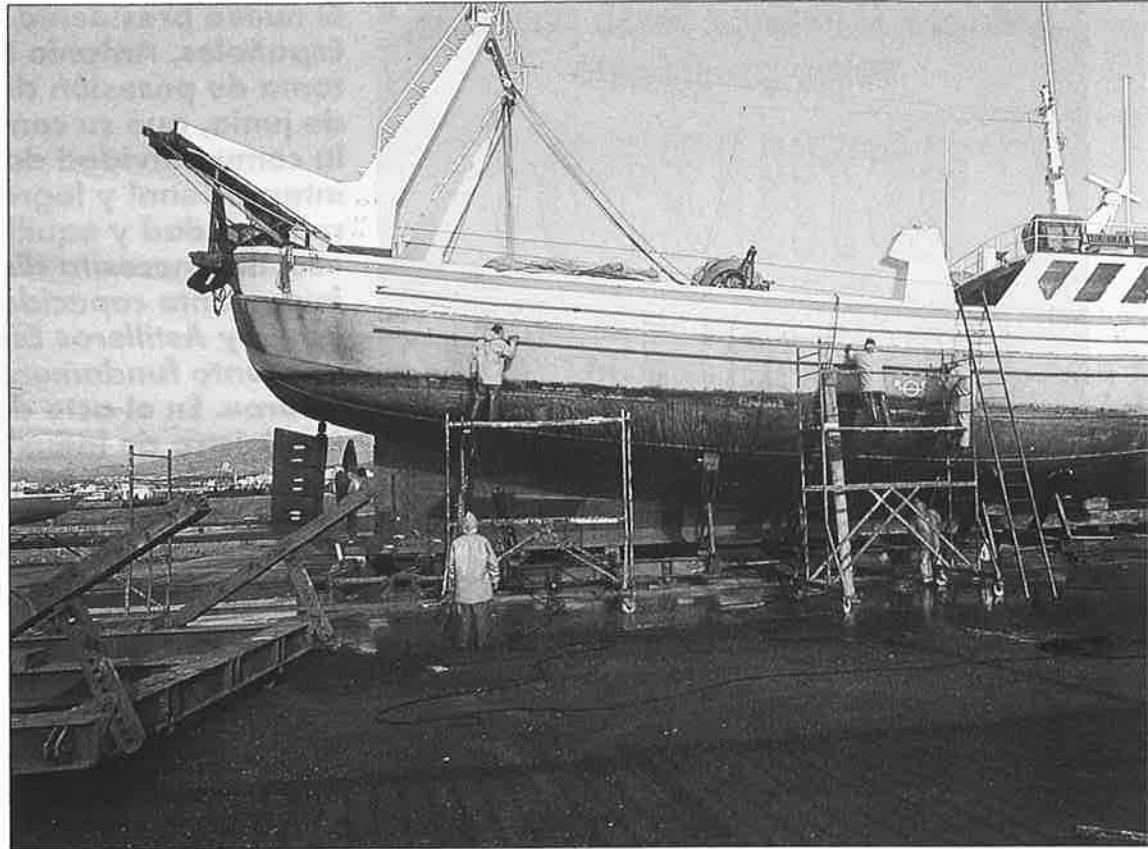
Por su parte, el presidente saliente, Carlos Martínez de Alborno, señaló el gran esfuerzo realizado por el Grupo Astilleros Españoles en los últimos años para adecuarse a las exigencias del mercado y a los acuerdos internacionales.

## Trabajo hasta 1998

Astilleros Españoles reafirma su destacada presencia en el mercado internacional y garantiza su carga de trabajo para las factorías hasta finales de 1998. Los astilleros públicos españoles son pioneros en la construcción de buques de alta tecnología, y ahora líderes debido al número de unidades construidas. Es la segunda vez que se ha alcanzado el más alto nivel de contratación en los últimos años. Cuando AESA ya estaba negociando el Plan Estratégico de Competitividad, el verano de 1995, comenzó a realizar nuevas contrataciones. En opinión de Astilleros, uno de los elementos claves de recuperación ha sido la política comercial que se lleva a cabo desde 1988.

Los Astilleros públicos españoles (AESA) acaban de firmar un nuevo contrato para construir cuatro quimiqueros de última generación con destino a la multinacional nórdica Stolt Nielsen. Esta multinacional es líder mundial de distribución de este tipo de productos y operadora de un centenar de buques. En este nuevo contrato se contempla la opción de construir otros dos buques quimiqueros más. El acuerdo se ha formalizado en París después de ocho meses de negociación, y supondrá para Astilleros Españoles unos ingresos aproximados de 28.000 millones de pesetas y podrá aumentar hasta 42.000 millones de pesetas si se amplía con los dos buques adicionales.

Con este contrato, los Astilleros públicos españoles reafian-



zan su posición en el mercado internacional dentro de los tipos de buques de más alta tecnología con clientes de primera magnitud. Los barcos se construirán en los astilleros de Sestao-Vizcaya (tres más uno) y Gijón-Asturias (uno más uno), lo que asegura carga de trabajo en ambos astilleros hasta finales de 1998.

Estos buques quimiqueros pertenecen a la última generación de *parcel tanker* (barcos con cuarenta compartimentos de almacenaje que posibilitan diferentes tipos de carga) construidos en acero inoxidable tipo dúplex y responden a las exigencias de máxima seguridad y facilidad de limpieza y mantenimiento.

Las características de estos barcos serán:

- Propulsión diésel eléctrica con tres grupos generadores que alimentan un motor eléctrico principal de 6.500 Kw.
- Peso muerto: 22.500 TPM.
- Capacidad: 24.500 m<sup>3</sup>.
- Eslora entre perpendiculares: 154,1 m.
- Manga: 23,72 m.
- Puntal: 13 m.
- Calado: 10,1 m.

La cartera de pedidos de AESA, en la actualidad sometida a un plan de reestructuración, era hasta el momento de unos 200.000 millones de pesetas.

## Alivio en las entregas

Durante 1995, el sector de la construcción naval vivió un cierto alivio en la finalización de los trabajos. Los astilleros nacionales entregaron un total de 42 buques, diez más que el año anterior, lo que representa un notable crecimiento del 31 por 100 con respecto al ejercicio precedente.

Del total de buques entregados, 32 fueron construidos en





**Astilleros  
Españoles no  
podrá  
privatizarse  
hasta 1998, ya  
que no se han  
despejado  
todavía las  
dudas sobre su  
supervivencia.**



**Sestao y Gijón  
tienen carga de  
trabajo hasta  
final de 1998.**



**Los astilleros  
nacionales  
entregaron un  
total de 42  
buques, 10  
más que el año  
pasado, lo que  
representa un  
crecimiento del  
31 por 100,  
respecto al  
ejercicio  
anterior.**

astilleros privados y los otros diez en astilleros de titularidad pública. De este total de barcos, veinte fueron pesqueros, seguidos por ocho auxiliares, tres petroleros y tres contenedores.

Esta evolución alcista no afectó al número de buques contratados, que descendió en una proporción del 6,5 por 100, al pasar de los 49 de 1994 a los 46 del pasado ejercicio. En cualquier caso, el ritmo de caída es muy inferior al comportamiento al alza registrado en el número de buques entregados. Por tipos de buques destaca el peso específico de los pesqueros, que encabezan el ranking con un total de catorce unidades.

La cartera de pedidos de los astilleros españoles era a 1 de enero de 1996 de 76 buques. De estos, 22 corresponden al mercado nacional y los 54 restantes se construyen para la exportación. Ello revela que el 88 por 100 del tonelaje de la cartera de pedidos se comercializa en los mercados exteriores y demuestra la atonía del mercado interior frente a la actividad existente más allá de las fronteras españolas.



Del total de la cartera de pedidos, 23 buques se construirán en los astilleros públicos, mientras que en los astilleros privados se llevarán a cabo 53. También destaca el protagonismo de los buques pesqueros, unos veinte, seguido de los destinados al transporte de productos químicos, que ascienden a 18, y sólo integran la cartera un portacontenedor y un buque de pasaje.

### **Contrataciones desde el PEC**

Esta recuperación de los astilleros públicos españoles se ha debido a las nuevas contrataciones. Se van a construir dos ferrys para la compañía sueca Stena Ferries Limited, por un valor de 20.000 millones de pesetas, que se entregarán a finales de 1997. Estos ferrys se construirán en Puerto Real, que gracias a este nuevo contrato alcanzará una ocupación del 125 por 100 en 1997.

Cuando AESA estaba en plena negociación del PEC también se contrató con la naviera sueca Sweferry la construcción en el astillero de Puer-

to Real de un ferry que cubrirá la línea Suecia-Alemania.

Un tercer contrato que se está llevando a cabo en Puerto Real es el de la construcción de dos bulkcarriers para la empresa Cargil.

También se ha firmado un programa de construcción de cuatro petroleros tipo shuttle con el grupo público petrolero noruego Statoil, que se realizarán en las factorías de Sestao (Vizcaya) y Puerto Real (Cádiz), con entregas escalonadas hasta 1998. De completarse el programa entre Astilleros Españoles y Statoil se habrá conseguido el mayor contrato de su historia, con un valor potencial de 52.000 millones de pesetas. El grupo obtiene así una facturación para dos años superior a los 100.000 millones, con lo que prevé reducir sus pérdidas en un 60 por 100 en este ejercicio.

En la factoría de Cádiz también se va a transformar el petrolero «Cairú» de la empresa brasileña Brasoil en FPSO (unidad flotante de producción, almacenamiento y descarga de crudo). ■

I. O.



**Organizada por ITF  
en el noroeste de Europa**

# «EXITOSA» CAMPAÑA CONTRA LOS BARCOS DE BANDERA DE CONVENIENCIA

**La Federación Internacional de Transporte (ITF), en su constante lucha contra los barcos de bandera de conveniencia, ha realizado entre el 2 y el 9 de junio una campaña contra estos buques en el noroeste de Europa, con objeto de poner fin al incumplimiento de las normas internacionales de seguridad y lograr unas condiciones socio-económicas y laborales dignas para todos los marinos, sin distinción de raza y nacionalidad. Ante el éxito de esta primera experiencia, el coordinador de ITF para España solicitará la preparación de una campaña similar en el Mediterráneo.**

**L**A Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) ha calificado el resultado de la semana de acción de la ITF contra los buques de bandera de conveniencia en el noroeste de Europa de «exitosa». Durante los días de la campaña, del 2 al 9 de junio, se firmaron 43 convenios colectivos de aquellos barcos de bandera de conveniencia que llegaban a los puertos de Alemania, Holanda, Bélgica y norte de Francia.

De los 418 barcos de bandera de conveniencia que llegaron a los principales puertos del noroeste de Europa, 188 no tenían un acuerdo aprobado por la ITF. De éstos, 128 fueron el blanco para inspecciones, y como resultado se obtuvo que 43 de ellos (un 34 por 100) terminaron la semana con un acuerdo de ITF.

Se llevaron a cabo 22 acciones separadas de boicot, involucrando a marinos y portuarios en Amberes, Rotterdam, Bremen y



Hamburgo, la mayoría de los cuales terminaron en acuerdos que se firmaron. En otros casos, los armadores decidieron negociar acuerdos con la ITF sin que se llevara a cabo ninguna acción industrial.

Para la Federación Internacional del Transporte (ITF) esta semana ha sido un punto crucial en la campaña contra los buques de bandera de conveniencia. «Hemos entrado en una nueva era de intervención agresiva y directa por parte de los inspectores de la ITF y de los sindicatos afiliados en el noroeste de Europa», dijo Mark Dickinson, secretario general adjunto de la ITF.

«El mensaje a partir de ahora es bien claro: no venga al noroeste de Europa sin el Certificado Azul de la ITF, que demuestra cumplir con todos los requisitos

exigidos por las centrales sindicales afiliadas», añadió Dickinson.

Varias semanas antes de convocar la semana de acción contra las banderas de conveniencia, ITF avisó a la Federación Internacional Marítima (FIM), que agrupa a armadores de todo el mundo, de que los buques que fueran desviados a otros destinos serían objeto de un seguimiento especial. En este sentido, el secretario general adjunto de la ITF, Mark Dickinson, advirtió que la próxima vez no habrá ningún aviso previo a los armadores. De todas formas, mostró su satisfacción, ya que, según sus propias palabras, «es alentador el que sólo se tuviera que informar a la Capitanía Marítima de uno de los 125 barcos inspeccionados por no cumplir las normas interna-





*cionales de seguridad». Esto indica que los armadores han hecho caso a la Federación Internacional Marítima (FIM) y se han asegurado de que cualquier deficiencia fuera eliminada antes de la llegada a cualquier puerto que fuera objetivo de la ITF.*

*Pese a esto, el secretario general adjunto de la ITF dijo que le causaba pena que «la FIM haya tenido que ser amenazada con acciones de boicot para instar a los armadores a que hicieran lo que cualquier buen armador debería hacer: llevar un barco seguro y tratar a la tripulación con respeto».*

*Por su parte, el coordinador para España de la ITF, Miguel Coronado, aseguró que la participación de los estibadores portuarios de todos los puertos en los que la acción se llevó a cabo fue clave en el éxito de la sema-*

*na, al negarse a trabajar en los buques hasta que firmaran los acuerdos oportunos los armadores. Coronado va a solicitar al Secretariado de la ITF la preparación de una campaña similar en el Mediterráneo. «Tenemos que alejar de nuestras costas los buques subestándar, que a diario ponen en peligro no sólo el medio ambiente, sino la seguridad física de sus tripulaciones. Hay que conseguir condiciones socio-económicas y laborales dignas para todos los marinos, sin distinción de raza o nacionalidad, y acabar con el dumping social que provocan continuamente armadores irresponsables, contratando tripulaciones de países tercermundistas sin la adecuada preparación profesional.»*

#### Unión de sindicatos

La Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF) es una Federación de 470 sindicatos de transportes de más de 120 países, representando alrededor de cinco millones de trabajadores. Es uno de los quince Secretariados internacionales afiliados a la Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres (CIOSL).

Se fundó en 1896 y está organizado en ocho secciones industriales diferentes: Marina Mercante, puertos, ferroviarios, transporte por carretera, aéreos, navegación interior, pesca y servicios turísticos. Representa los intereses de los trabajadores del transporte en todo el mundo a través de la solidaridad internacional. En España están afiliadas a las ITF las federaciones de transportes de ELA-STV, CC OO y UGT. ■

I. OTERO

**De los 128 buques inspeccionados se lograron firmar 43 acuerdos de ITF durante esa semana.**

**El coordinador para España de ITF solicitará una campaña similar en el Mediterráneo para que los buques subestándar no pongan en peligro el medio ambiente y conseguir condiciones socio-económicas laborales dignas.**



Para navegación en aguas restringidas y en la puesta  
en marcha de los simuladores del Centro Jovellanos

# SASEMAR y el CEDEX firman un convenio de colaboración

**L**A Sociedad Estatal de Salvamento (SASEMAR) ha firmado un convenio con el CEDEX para recibir su apoyo en investigación y desarrollo tecnológico en aquellos aspectos en los que por sus medios humanos, instalaciones y experiencia puede prestar su eficaz colaboración a la Sociedad. La finalidad del convenio es la colaboración en materia de navegación en aguas restringidas y la puesta en funcionamiento de los simuladores del Centro Jovellanos. La colaboración se llevará a cabo mediante la asistencia del CEDEX a la puesta en servicio de los simuladores de navegación del Centro Jovellanos, de SASEMAR; la asistencia técnica permanente en navegación en aguas restringidas y la cesión por parte de SASEMAR de personal para el desarrollo de estudios de maniobra y simulación en el CEDEX.

La puesta en servicio de los simuladores de navegación del Centro Jovellanos consiste en la asistencia técnica durante la fase de puesta en marcha de los nuevos sistemas de simulación, basada en la experiencia propia del CEDEX y la adquirida en los últimos años. Esta actividad permitirá acelerar la puesta en marcha de los simuladores a pleno rendimiento y adquirir un conocimiento más detallado de los sistemas, su funcionalidad y limitaciones, con un menor esfuerzo por parte de SASEMAR.

**La Sociedad Estatal de Salvamento (SASEMAR) y el CEDEX han firmado un convenio para recibir apoyo en investigación y desarrollo tecnológico para colaborar en materias de navegación en aguas restringidas y la puesta en funcionamiento de los simuladores del Centro Jovellanos.**



El trabajo está estructurado en cinco puntos. En primer lugar, el estudio de los sistemas; asistencia a la recepción, pruebas y recepción de equipos; asistencia en la puesta en marcha y desarrollo de un trabajo piloto; la redacción de un informe de valoración de los sistemas, analizando sus capacidades, limitaciones, posibilidades de crecimiento, y usos alternativos.

Respecto a la asistencia técnica permanente en materias de navegación en aguas restringidas, tiene por objeto suministrar soporte técnico inmediato a SASEMAR en los siguientes aspectos:

- **Señalización de zonas de navegación restringidas.** Evaluación de sistemas de señalización.
- **Evaluación de capacidad de remolcadores.** Estimación a través de estudios de gabinete o simulación de maniobras de la capacidad de remolque de formaciones de remolcadores existentes, evaluación de alternativas y estimación del nivel de seguridad.
- **Análisis de situaciones de emergencia.** Acceso y salida de terminales en condiciones extremas (meteorología, fallos de sistemas del buque, disponibilidad limitada de remolcadores).
- **Análisis de accidentes marítimos.** Estudio de condiciones meteorológicas y físicas, análisis de características de los buques implicados, simulación





## SASEMAR y CEDEX

La Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) es una entidad de derecho público con personalidad jurídica, patrimonio propio y plena capacidad de obrar. Esta Sociedad, que se creó con la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, tiene por objeto la prestación de servicios de búsqueda, rescate y salvamento marítimo, de control y ayuda del tráfico marítimo, de prevención y lucha contra la contaminación del medio marino, de remolque y embarcaciones auxiliares, así como la de aquellos complementarios de los anteriores.

SASEMAR tiene como objetivos la actuación y formación en materias de seguridad marítima, y un aspecto importante es el de la navegación en aguas restringidas, en cercanías y en el interior de los puertos. El motivo por el que la Sociedad Estatal de Salvamento se dirigiera al CEDEX fue para solicitar su soporte de investigación y desarrollo tecnológico en aquellos aspectos en los que sus medios humanos, instalaciones y experiencia para un mejor cumplimiento de sus objetivos.

Por su parte, el CEDEX trabaja desde su fundación en los problemas de navegación en aguas restringidas, en las cercanías y en el interior de los puertos. Desde 1992 se cuenta en el CEDEX con el primer simulador realista multipropósito de navegación en aguas restringidas instalado en nuestro país, con el que ha sido posible abordar con mayor profundidad estudios para el diseño y cambio de uso de terminales portuarias, análisis de maniobras de emergencia en terminales de mercancías peligrosas y, en colaboración con SASEMAR, efectuar unos primeros cursos de formación de prácticos portuarios. ■

**L. OTERO**

de condiciones y maniobras, acciones alternativas.

En cuanto a la cesión de personal para el desarrollo de estudios de maniobra y simulación para el aprovechamiento integral del simulador de maniobra de buques del CEDEX, SASEMAR cederá personal experimentado en navegación y maniobra valorado en 7,5 días-hombre por semana a lo largo del período de vigencia del convenio.

También se realizarán informes y trabajos concretos a realizar, así como presentación de documentos. El plazo de eje-

cución será de doce meses a partir de la fecha de la firma del convenio.

El presupuesto del convenio se reparte en los siguientes apartados:

- Puesta en servicio de los simuladores de navegación del Centro Jovellanos, que le corresponden ocho millones.

- Asistencia técnica permanente en materias de navegación en aguas restringidas, para lo que se destinan seis millones.

- Cesión de personal para desarrollo de estudios de maniobra y simulación, para lo que se ceden ocho millones.

Los responsables del desarrollo del convenio será el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, quien se hará cargo del desarrollo técnico de los trabajos contenidos en dicho convenio y de la dirección de los estudios y las tareas que abarca. La firma del convenio supone la aceptación por parte de SASEMAR de que el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas pueda disponer libremente de toda la información empleada y obtenida a lo largo de los estudios contenidos en el marco del acuerdo.



# REUNION DEL COMITE DEL MEMORANDUM DE PARIS

**El Comité del Memorándum de París, acuerdo cuya finalidad es eliminar los buques que no cumplan los requisitos mínimos de seguridad, acaba de celebrar en Polonia su 28 reunión, en donde han adoptado una serie de medidas. En primer lugar, se tomó la iniciativa de realizar una Conferencia Ministerial conjunta Memorándum de París/Memorándum de Tokio en septiembre de 1997, en Vancouver, para reforzar la cooperación entre ambas regiones y alcanzar un progreso coordinado. Se acordaron una serie de enmiendas al MOU, que entraron en vigor el 1 de julio; se decidió la adhesión de Islandia, de momento por un periodo de tres años, y se consideró prematura la adhesión de Estonia, pero los inspectores podrán participar en las reuniones técnicas. Por último, se elaborará un programa modular sobre formación avanzada y especializada para inspectores.**

**E**L pasado mes de mayo se celebró en Gdansk (Polonia) la 28 reunión del Comité Ejecutivo del Acuerdo Memorándum de París para el control de los buques por el Estado del Puerto. La directora del departamento marítimo y aguas interiores del Ministerio de Transportes y Economía Marítima de Polonia, María Dragun-Gertner, ratificó la firme decisión de su país de continuar cooperando bajo el esfuerzo común de eliminar la operación de buques que no cumplan con los requisitos mínimos de seguridad, bajo el Memorándum de París.

Entre las decisiones tomadas por el Comité reunido en Gdansk destaca la iniciativa de realizar una Conferencia Ministerial conjunta Memorándum de París/Memorándum de Tokio. Se informó al Comité en esta reunión de la iniciativa tomada por el ministro de Transportes de Canadá para organizar una conferencia Ministerial conjunta sobre Control de los Buques por el Estado del puerto entre los Acuerdos Memorándum de París y Memorándum de Tokio, a celebrarse en Vancouver en septiembre de 1997. El objetivo será reforzar la cooperación entre ambas regiones y tomar medidas para

un progreso coordinado para mantener la compatibilidad entre los esfuerzos realizados en materia de control por el Estado del puerto en ambas zonas. Durante dicha reunión, el Comité acordó comenzar los trabajos preparatorios para esta Conferencia y una primera reunión preparatoria en la



que se espera que participen todos los Estados miembro de ambas regiones y que tendrá lugar en Londres el 11 de julio de 1996.

También se adoptaron una serie de enmiendas al Acuerdo Memorándum de París (MOU) para alinear el acuerdo con la Directiva del Consejo sobre Control de los Buques por el Estado del Puerto. Esta directiva fue adoptada el 19 de junio de 1995 por el Consejo de Ministros de Transportes de la UE y su entrada en vigor el 1 de julio no sólo para los Estados miembros de la UE, que también lo son del MOU, sino también para los Estados no miembros de la UE.

Otro de los puntos estudiados fueron las dos solicitudes de adhesión al Acuerdo MOU, por parte de las autoridades de Islandia y Estonia. Respecto a Islandia se decidió que las Autoridades Marítimas podrían adherirse al Memorándum de París como «Autoridad





Marítima Competente» por un período de tres años, después de los cuales se realizará una evaluación sobre la posibilidad de aceptación como miembro de pleno derecho.

En el caso de Estonia, el Comité consideró que era demasiado pronto para considerar cualquier paso en este momento. Ante esta decisión y con objeto de apoyar a las Autoridades de Estonia para familiarizarse con el funcionamiento del Memorándum de París se invitó a inspectores de Estonia a participar en las reuniones técnicas del Acuerdo MOU de forma regular. También se consideró la posibilidad de proporcionar ayuda técnica a Estonia, incluso mediante los programas de asistencia técnica de la UE.

La tercera medida que se estableció fue la adopción por parte del Comité de un informe interino de un grupo de

trabajo que el Comité estableció en pasadas reuniones con el propósito de elaborar un programa modular detallado sobre formación avanzada y especializada para inspectores Port State Control. Este informe concluye la etapa preliminar de desarrollo de este programa. El Comité encargó al grupo de trabajo la continuación de sus trabajos para poner el programa de formación en práctica.

El Comité aprobó la lista de banderas cuyos Estados deberán ser notificados acerca del hecho de encontrarse entre los pabellones que han excedido la media de detenciones de buques de los últimos años, y que por tanto serán considera-

dos como prioritarios para inspección.

### **En marcha desde de 1982**

El Memorándum de París fue firmado en 1982 por las Autoridades Marítimas de 14 países europeos. Polonia, Canadá y la Federación Rusa se unieron como miembros de pleno derecho en 1992, 1994

y 1996, respectivamente, ampliando el número de miembros a 17. El objetivo del memorándum de París es eliminar la operación de buques que no cumplan con los mínimos de seguridad exigidos por los Convenios internacionales en materia de

## **El 1 de julio entraron en vigor una serie de enmiendas al Memorándum de París.**

seguridad marítima, prevención de la contaminación marina y condiciones mínimas de vida y trabajo a bordo de los buques. A tal fin, desde 1982 se estableció un sistema armonizado de inspecciones por parte del Estado del puerto. Las Autoridades Marítimas de los Estados Unidos, Croacia y Japón, asociadas oficialmente al Acuerdo como «Autoridades Marítimas Cooperantes», también estuvieron presentes en la 28 reunión del Comité del MOU.

En las reuniones del Comité Ejecutivo también participan en calidad de observadores la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT), reuniones en las que la Comisión de la Comunidad Europea participa como miembro de pleno derecho. ■

**I. OTERO**



# ITALIA SE COMPROMETE A ELIMINAR LAS REDES DE DERIVA

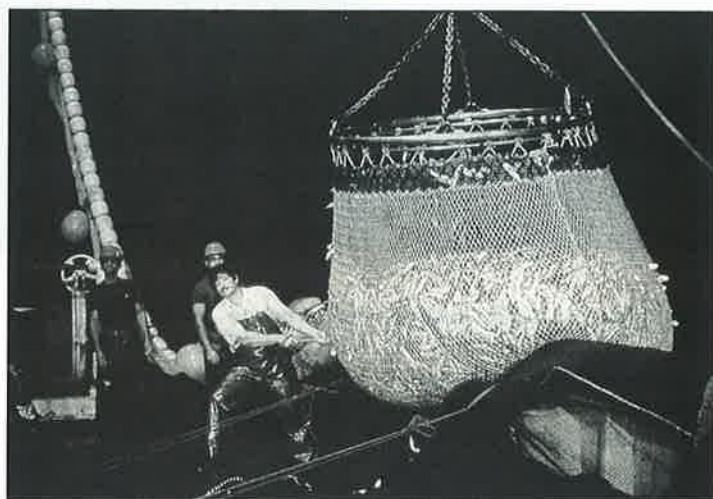
**El ministro de Pesca italiano, Michele Pinto, y la comisaria de Pesca de la Unión Europea, Emma Bonino, hicieron público, el pasado 1 de julio, la elaboración de un plan para eliminar la destructiva flota de redes de deriva que opera en el Mediterráneo. En la decisión italiana han pesado las presiones de la Comisión de Pesca de la UE y de EE.UU., que había amenazado con sanciones comerciales a este país por incumplir la moratoria de la ONU. El plan, que se hará público el 20 de julio, puede suponer que más de 640 embarcaciones sean desmanteladas o reconvertidas a otros sistemas de pesca. Tras esta gran noticia, Emma Bonino ha reiterado que la Comisión desea que el 1 de enero de 1998 ya no queden redes de deriva de la UE.**

**I**TALIA, finalmente, dio su brazo a torcer. Después de años de lucha por eliminar las redes de deriva del Mediterráneo, se logró una importantísima victoria. Y es que la flota de rederos italianos, compuesta por más de 640 embarcaciones, puede tener sus días contados. La forma en que se procederá al desmantelamiento de esta flota se definirá en un plan, acordado entre Italia y la Comisión Europea, que se hará público el 20 de julio.

El Mediterráneo se verá libre de los más de doce kilómetros —que en ocasiones alcanza hasta los veinte kilómetros— de red empleados por estas embarcaciones. Y es que, aunque la normativa comunitaria limitaba su longitud a los 2,5 kilómetros, ésta no es cumplida casi nunca, como se ha denunciado en reiteradas ocasiones desde estas mismas páginas. La propia comisaria de Pesca, Emma Bonino, ha reconocido que esa longitud no es económicamente viable.

### Tres mil toneladas de red

La importancia de esta decisión, saludada por organizaciones ecologistas y países defensores de la eliminación de este



método de pesca —entre los que se encuentra España—, no hace perder de vista la necesidad de seguir atentos a los próximos acontecimientos. Assumpta Gual, portavoz de Greenpeace, ha declarado que *«estamos satisfechos por el compromiso de Italia y la Comisión de la UE. Sin embargo, seguiremos vigilando este asunto, ya que en Italia hay 3.000 toneladas de red por decomisar y no queremos que estas artes se transfieran a otras flotas»*.

También habrá que estar atentos a los puntos contenidos en el plan para la eliminación de esta flota, a la posibilidad de que intenten «reabanderarla», y cómo y con qué criterios se va a proceder a su desmantelamiento...

La amenaza de sanciones y la presión internacional han pesado especialmente a la hora de valorar el abandono del uso de las redes de deriva anunciado por Italia. En este sentido, cabría destacar la imposición de sanciones comerciales por parte de EE.UU. ante el incumplimiento de la moratoria de la ONU. Unas sanciones que estaba previsto se iniciaran a partir del 28 de julio.

La discusión del informe Lassen —del que se ofreció una amplia información en el número anterior, y en el que, entre otros apartados, se hablaba sobre la situación de las pesquerías en el Mediterráneo— ha podido también tener su peso en esta decisión. Assumpta Gual,

además, destaca un cambio de actitud que se venía apreciando desde la Comisión Europea y, en especial, en la actuación de Emma Bonino a favor de la prohibición de estas redes. Este decidido apoyo de la comisaria de Pesca quedó de relieve nuevamente cuando, aprovechando el anuncio del compromiso italiano, reiteró que *«la Comisión desea que el 1 de enero de 1998 ya no queden redes de deriva en la Unión Europea»*. Sin embargo, la última palabra está en manos del Consejo de Ministros de la UE.

Tras el abandono de esta práctica por parte de Italia, la flota francesa que opera en el Golfo de Vizcaya es la siguiente en importancia entre las comunitarias que mantienen la utilización de redes de deriva en la pesquería del bonito. Privado ahora de su «socio» más importante, habrá que estar atentos a la reacción francesa.

### Mucho por hacer

La decisión de Italia es un paso más, aunque muy importante, para lograr la eliminación de las redes de deriva. Un sistema de pesca enormemente destructivo. Más del 80 por 100 de las capturas realizadas en sus redes son desechadas y miles de cetáceos perecen todos los años a causa de este tipo de pesca. En los últimos tres días del pasado mes de junio aparecieron, cerca de Baleares, los cuerpos de cinco cachalotes que perecieron enmallados en esta mortal trampa. Una zona muy frecuentada, por cierto, por rederos ilegales italianos.

Evidentemente queda mucho por hacer. No sólo por lograr que otros países comunitarios como





Francia, Reino Unido e Irlanda renuncien a este sistema de pesca, sino porque otros que actúan en el Mediterráneo abandonen también esta práctica. De todas formas, la actual situación invita a un mayor optimismo, como se desprende de las declaraciones realizadas a esta revista por Esteban Olaizola, presidente de la Cofradía de Fuenterrabía y vicepresidente de «Itsas Geroa», organización creada el pasado año para luchar contra el uso de redes de deriva en el Golfo de Vizcaya, y que agrupa a pescadores españoles y franceses.

Esteban Olaizola dice sentir una inmensa alegría por la decisión italiana. A finales del mes de junio fue recibida por Emma Bonino una representación de pescadores de Galicia, Asturias, Cantábrico, País Vasco, San Juan de Luz y Bretaña, en nombre de «Itsas Geroa», a fin de hacerle llegar sus propuestas para combatir estas destructivas artes. «Hay que buscar alternativas. Con cinco o seis hombres por embarcación, hemos pescado tanto o más que ellos, por lo que no hay ninguna justifica-

ción. Además —prosigue Esteban Olaizola— el coste de la inspección comunitaria en la campaña del bonito resultó mayor que lo pescado por los barcos del Reino Unido, Irlanda y Francia.»

Además de ir a razonar con los pescadores que emplean volantas, demostrándoles la poca rentabilidad y lo destructivas que resultan estas redes, Esteban Olaizola cree que hay que seguir presionando a los gobiernos. «Al igual que pesaba un embargo contra Italia, otros países podrían sufrir la misma amenaza.»

Respecto a la correlación de fuerzas dentro de la UE, el presidente de la Cofradía de Fuenterrabía señala la importancia de la pérdida de la minoría de bloqueo, al no disponer de los 26 votos necesarios tras la decisión italiana, sin contar a los países del Báltico.

La Administración española, por su parte, ha vuelto a dejar clara su postura a favor de la «completa erradicación de este tipo de artes de deriva para la totalidad de las aguas de la Unión Europea y a exigir que los demás Estados miembros actúen en la misma dirección».

La lucha contra la utilización de volantas ha recibido un nuevo e importante impulso. El Mediterráneo, sin lugar a dudas, será el principal beneficiado de esta situación. No sólo se verá libre de las redes italianas, sino que ha ganado a un nuevo opositor a este arte de pesca. Y es que el ministro de Pesca italiano, Michele Pinto, no ha perdido un momento para denunciar que «las flotas de Japón, Corea, Marruecos, Túnez, Turquía, Argelia, Malta y Albania están pescando con redes de deriva ilegales en el Mediterráneo». Sorpresas te da la vida.

Y al hilo de los últimos sucesos, Esteban Olaizola no puede ocultar un deseo compartido por muchos: «Ojalá para la costera del bonito de 1997 estuvieran ya prohibidas las redes de deriva. Es de sentido común.» Esperamos que, al menos por una vez, se imponga el sentido común. ■

Raúl GUTIERREZ

▶ **Emma Bonino ha reiterado el deseo de la Comisión de que el 1 de enero de 1998 ya no queden redes de deriva en la Unión Europea. La solución, en manos del Consejo de Ministros de la UE.**

▶ **La presión internacional y la aplicación de sanciones económicas por parte de EE.UU. a partir del 28 de julio han pesado en la postura italiana. Greenpeace destaca, además, la decidida actitud de Emma Bonino en contra de las redes de deriva.**

▶ **La Administración española ha reiterado su postura a favor de la erradicación de las redes de deriva de las aguas comunitarias y su exigencia a los demás Estados miembros para que actúen con la misma decisión.**





## PAIS VASCO

## II Feria del Pescado de Bermeo

### Exito de público

**El certamen, celebrado desde el 17 hasta el 19 de mayo, reunió a 23 expositores y contó con la visita de miles de personas. Entre los stands de exposición, uno pertenecía a la Escuela Náutico-Pesquera que el ISM tiene en Bermeo.**

**L**A segunda edición de la Feria del Pescado de Bermeo contó como expositores con el Ayuntamiento bermeano, la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno vasco, el Instituto Social de la Marina (ISM), 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.

El ISM estuvo representado en la muestra por el stand de la Escuela Náutico-Pesquera que el

organismo tiene en la localidad vizcaína. En dicho stand se informaba sobre el plan de estudios de la Escuela, se daban folletos divulgativos de las competencias del ISM y se exhibía un vídeo sobre salvamento marítimo.

Además de los stands de exposición, la feria contó con otras actividades. Así, los visitantes tuvieron la oportunidad de 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 junto a piezas relacionadas con el

mundo pesquero se podía contemplar un documental sobre la pesca. Se pudo 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 celebraron diversos concursos en los que los participantes demostraron sus habilidades para cocinar pescado.

Asimismo, durante los tres días anteriores al del certamen, se celebraron, en la biblioteca municipal de Bermeo, tres mesas redondas, en las que personalidades destacadas del mundo pesquero debatieron sobre temas







ARRAIN AZOKA

relacionados con la pesca. El 14 de mayo se habló sobre el tratamiento y la comercialización del pescado. Al día siguiente, y con la asistencia de Xabier Goirigolzarri, viceconsejero de Pesca del Gobierno vasco, y Esteban Olaizola, presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de Bajura de Guipúzcoa, entre otros, se trató el tema de las políticas pesqueras. El 16 de mayo el tema de debate fue el tratamiento del pescado en la cocina.

Tanto los organizadores de la feria (el Ayuntamiento de Bermeo y los expositores) como los expositores mostraron su satisfacción por la gran asistencia de público. Según Begoña Gangoiti, coordinadora del certamen, «ha habido una gran asistencia de público, tanto a la feria como a las jornadas que se celebraron los tres días anteriores a la muestra. Ha sido un éxito de asistencia. En la primera edición, que fue de prueba, vino mucha menos gente. Esta segunda edición nos ha hecho ver que ésta es una iniciativa que interesa. Trabajaremos para que tenga cada vez más fuerza y pueda convertirse en una feria a nivel de todo el Cantábrico».

La primera edición de esta feria se celebró en 1994. Aunque el certamen nació con vocación anual, diversos problemas impidieron que se celebrase en 1995. Pero dado el éxito de público de la edición de este año, Begoña Gangoiti declara que «la feria se celebrará, probablemente, cada año. Hemos visto que interesa, y celebrarla cada dos años supondría dejar un vacío negativo para expositores y visitantes».

R. R. de H.

## Gran Bretaña se compromete a controlar las redes de sus pesqueros

**En una reunión mantenida con el presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de Bajura de Guipúzcoa, Esteban Olaizola, el secretario de Agricultura y Pesca de la embajada británica, Tony Bastian, garantizó que las embarcaciones de pesca de su país serán controladas para que no faenen con volantas de más de 2,5 kilómetros de longitud, no permitidas por la legislación comunitaria, durante la costera del bonito.**



**T**ONNY Bastian se ha trasladado al País Vasco para comunicar a los representantes de los pescadores vascos y al Gobierno vasco, las medidas que el Gobierno del Reino Unido va a adoptar en materia de Pesca para evitar los graves enfrentamientos ocurridos hace dos años entre pesqueros británicos y vascos. Según el secretario de Agricultura y Pesca de la embajada británica (ubicada en Madrid), «el Reino Unido toma muy en serio la necesidad de realizar controles estrictos de las redes para que nuestros pescadores cumplan la ley. Si la incumplen habrá medidas. No pensamos que se arriesguen. Y si la cumplen, tienen derecho a faenar en paz».

Así, inspectores británicos mediarán en puerto la longitud

de las redes de los barcos volanteros británicos. Posteriormente, patrulleras británicas harán lo mismo en alta mar.

En la reunión, Esteban Olaizola comunicó a Tony Bastian su preocupación por el uso de redes de enmalle a la deriva, que, según el presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de Bajura de Guipúzcoa, «perjudican a nuestros pescadores y a nuestra economía. Hay un peligro para la navegación muy grande y el pescado se asusta».

Asimismo, Esteban Olaizola señaló que el sistema tradicional con el que faenan los pescadores vascos «ha demostrado ser tan rentable como el inglés con volantas», y abogó por la convivencia pacífica en el mar.

Por su parte, el Gobierno vasco sigue haciendo gestiones para que el control de las volantas se lleve a cabo en todos los barcos comunitarios que las utilizan. Según el viceconsejero de Pesca del ejecutivo autónomo vasco, Xabier Goirigolzarri, «estamos haciendo gestiones a todos los niveles para que la Unión Europea y los Estados miembros repitamos la necesaria labor de vigilancia y control durante la costera del bonito para que los barcos que empleen artes de enmalle a la deriva utilicen una única red de una longitud máxima de 2,5 kilómetros y unida físicamente a la nave, en cumplimiento de lo establecido por la normativa comunitaria».

A su vez, el consejero de Industria, Agricultura y Pesca del Gobierno vasco, Javier Retege, ha remitido una carta a los ministros de Pesca de Francia y Gran Bretaña, y a la comisaria de Pesca, Emma Bonino, en la que solicita la colaboración de todas las partes implicadas con el objetivo de que se repita el sistema de inspección común puesto en marcha en la campaña del bonito del año pasado.

Además, el viceconsejero de Pesca del Gobierno vasco ha mostrado su optimismo sobre la futura prohibición del empleo de artes de enmalle a la deriva, objetivo desde hace muchos años tanto del ejecutivo autónomo vasco como de los pescadores de Euskadi. En este sentido, Xabier Goirigolzarri cree que la pesca de túnidos con redes de volanta en aguas del Atlántico y Golfo de Vizcaya «podría estar dando sus últimos coletazos», y reiteró la apuesta del Gobierno vasco por la prohibición definitiva de dicho sistema de pesca. ■

Roberto RUIZ  
DE HYDOBRO





**La flota de pesca del puerto de Cádiz ha valorado no con demasiado entusiasmo el acuerdo de pesca con Mauritania firmado recientemente y en un tiempo récord entre las autoridades de ese país y la Unión Europea.**

## La flota de pesca de Cádiz, pendiente de los flecos del acuerdo con Mauritania

**E**l anterior convenio, que expiraba el 31 de julio, fue renovado tras cuatro días de conversaciones en Bruselas y, aunque ha sido muy bien acogido por los responsables pesqueros de la Administración por las ventajas obtenidas en general para las flotas españolas, el sector pesquero gaditano ha reaccionado ante esta nueva norma con ciertas reticencias.

De lo que más se quejan los armadores gaditanos es de la parada biológica impuesta por ese país durante dos meses en agosto y septiembre. Según el sector, la pesquería mauritana tiene capacidad para unas 133.000 toneladas al año mientras que la flota sólo es capaz de capturar unas 12.000 en la modalidad de merluza negra y es la única que se dedica a esta pesquería.

Los armadores consideran innecesario este reposo del cala-

dero porque los propios responsables pesqueros mauritanos han reconocido en algunos informes que existe este exceso de recursos y, por tanto, no hay riesgo de sobreexplotación. No obstante, según explicaron los representantes del sector tras la firma, se había dejado abierta una puerta para que futuros compromisos pudieran eliminar la necesidad del reposo para esta modalidad.

Durante los últimos días de junio, el sector se ha reunido con la Administración pesquera española para tratar acerca de este asunto y tratar de conseguir la presión diplomática suficiente ante el país africano para que éste suprima la obligación de dejar de faenar y que la flota de pesca de Cádiz pueda seguir trabajando durante los meses previstos de paro biológico, sin que hasta el momento haya trascendido ningún resultado positivo.

El sector reclama, por otro lado, la concesión de licencias para la modalidad de cefalópo-

dos, que tras el último compromiso del pasado mes de noviembre entre Mauritania y la UE, se pudo obtener licencias para 18 barcos, las cuales fueron a parar en su totalidad a armadores canarios y ninguna para los de la capital gaditana.

Los pescadores gaditanos consideran que esta falta de concesión de licencias a los barcos de esta ciudad fue una injusticia de la Administración central, que debe ser corregida ahora.

Otro aspecto negativo del convenio es que se mantiene la talla mínima de 30 centímetros, lo que consideran excesivo por tratarse ya de pescados muy adultos. El sector cree que debería establecerse en 20 centímetros, como ocurre con los acuerdos con otros países.

El cierre del caladero mauritano podría llevar a la práctica inactividad de la lonja pesquera del puerto de Cádiz, que hoy día tiene un movimiento valorado en unos 5.000 millones de pesetas anuales. Esta falta de trabajo de los barcos por la suspensión de las faenas de pesca se prolongaría más allá de los dos meses de reposo oficial y algunos armadores han llegado a decir que alcanzaría los tres meses.

El motivo es el necesario escalonamiento que deberán tener los barcos a la hora de volver al caladero, lo que llevaría a que hasta finales de octubre no se pudiera regresar a la normalidad.

La lonja de Cádiz subsiste actualmente gracias a la pesca de merluza negra, a la que se dedican unos 35 barcos en aguas de Mauritania y en los meses de invierno en las de Senegal. Hoy día es casi el exclusivo medio de vida del sector pesquero gaditano. ■

### La autoridad portuaria, obligada a devolver 50 millones a los armadores de pesca

El presidente de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, Agustín Domínguez, informó que esta entidad se verá obligada a devolver a la Sociedad Cooperativa Arcomar -Armadores de Pesca- una cifra cercana a los 50 millones de pesetas, una vez que el Tribunal Económico Administrativo Central falló a favor de éstos sobre un recurso presentado contra la aplicación de la tarifa E-4, adoptada por el puerto de Cádiz para gravar el uso de la lonja pesquera.

La autoridad portuaria creó esta tarifa cuyas bases se establecieron sobre un porcentaje del importe de la venta de la

pesca subastada. Se pensaba que de esta forma se era más equitativo, para no perjudicar a las capturas de menor precio si se hubiera fijado en orden a un coste fijo por caja.

El alto tribunal tributario estima que existe duplicidad con la tarifa T-4 y, por tanto, no a lugar a establecer otra de las mismas características como la E-4. De todos modos, Domínguez señaló que se había recurrido por interés de ley este fallo, ya que estimaba que un aspecto de carácter formal no podía hacer que el puerto dejase de percibir unos importantes ingresos. ■





## Armadores y empresarios pesqueros de Marruecos y Andalucía se reunieron en Algeciras

**E**L consejero de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, Paulino Plata, presidió los actos programados con motivo de la celebración del I Encuentro entre Armadores y Empresarios Marroquíes y Andaluces que se celebró en las instalaciones de la Autoridad Portuaria de Algeciras el pasado jueves 13 de junio.

A esta reunión asistieron unas 50 personas representantes del sector pesquero alauí y andaluz, así como autoridades de ambas comunidades. Los actos programados con motivo de este encuentro estudiaron diversos aspectos de la explotación pesquera y entre las cuestiones debatidas destacan la Pesca Responsable desde la perspectiva del nuevo acuerdo en vigor.

En ella intervinieron Juan Cazorla, secretario de la Asociación Provincial de la Pesca de Almería; Pedro Maza, presidente de la FAAPE; Arturo Castaño, director de Asemar; Cristóbal Cid, presidente de OPP-37; Ismael Galoso, presidente de la Asociación de Armadores de Punta Umbría.

Quiénes hablaron sobre La Actividad de las Flotas Foráneas en el Mediterráneo y sus repercusiones en la conservación de recursos; La Actividad

Pesquera en Caladeros Fronterizos; La Necesidad de Delimitación Geográfica; El Conocimiento de los Recursos Pesqueros en Marruecos y Pesca Responsable; Asociaciones Temporales de Empresas para la Pesca Experimental y El Fomento de la Flora Artesanal frente a las Ventajas de la Pesca Industrial.

También se celebró, en una segunda sesión de trabajo, una mesa redonda en torno al tema genérico de colaboración, en la que hubo una exposición general de Pedro Maza y contó con las intervenciones de los representantes del sector antes mencionados.

Los armadores marroquíes insistieron durante el transcurso de este encuentro en que se debe reducir la flota comunitaria en su caladero y las empresas añadieron que esperaban de sus colegas andaluces inversiones en el sector no extractivo.

También recalcaron su punto de vista de que los caladeros de ese país estaban muy castigados por la sobreexplotación, ya que la propia flota marroquí estaba pasando por dificultades a la hora de entronzar los recursos. ■

J. L. G.

## Suelta de alevines de doradas en la Bahía de Cádiz

La Junta de Andalucía realizó a primeros del pasado mes de junio una suelta de alevines de doradas en las aguas de la Bahía de Cádiz, tal como ha venido haciendo en otras partes del litoral andaluz en los últimos meses, dentro de un programa de repoblación de esta especie.

La suelta de 1.700 alevines de doradas se realizó en la zona conocida como faro de Las Puercas y boya de Los Cochinos, situados en las proximidades del canal de acceso al puerto gaditano. Según la propia Junta de Andalucía, se trata de hacer un llamamiento a la pesca responsable entre los aficionados a este deporte.

El acto fue organizado por las delegaciones de Agricultura y Pesca así como la de Medio Ambiente en colaboración con los clubes de pesca integrantes de la Plataforma de Defensa del Litoral Gaditano.

Estas sueltas son muy habituales aunque en esta ocasión se quiso hacer pública para concienciar a los pescadores aficionados de que este deporte hay que practicarlo de forma responsable, cuidando un patrimonio natural que es de todos, según palabras del delegado de Agricultura y Pesca, José Antonio Gómez Perinián.

La suelta tuvo lugar desde la embarcación «Andalucía» del Instituto Politécnico. Las doradas tenían un peso mínimo de 60 gramos. ■





**Dos mil bateas pondrán en septiembre en el mercado el «Mejillón de Galicia», un producto de calidad con el que el sector pretende estabilizar la imagen del producto y unificar criterios para actuar unidos. A través de esta iniciativa se han abierto grandes expectativas para los mejilloneros que en los últimos años han perdido empleo y facturación pasando de casi 9.000 trabajadores a poco más de 7.000 y de 13.000 millones del importe en primera venta se bajó a unos 10.000 millones.**

Este producto de calidad está avalado por el 60 por 100 de los productores gallegos

## El «Mejillón de Galicia» aparecerá en el mercado en septiembre

**L**A denominación de *Producto Galego de Calidade Mexillón de Galicia* se creó en noviembre del pasado año a través de un decreto de la Xunta, iniciando su andadura el correspondiente Consello Regulador, en el que se integraron 1.300 productores de los 2.200 empresarios que existen en Galicia que gestionan, en total, unas 3.300 bateas. El conselleiro de Pesca, Juan Caamaño, quien asistió al acto de presentación de este proyecto, pidió la integración de todos los productores del país. Anunció también que en noviembre se espera implantar un nuevo método de control de las mareas rojas.

El «Mejillón de Galicia» saldrá a la venta en envases de 2, 3 y 5 kilos, y en tres ofertas diferentes: normal, entre 26 y 35 piezas por kilo; especial, entre 20 y 25 piezas por kilo; y selección, con menos de 20 piezas por kilo. En total, entre el 70 y el 75 por 100 del mejillón fresco comercializado a partir de septiembre tendrá denominación.

Joaquín Riveiro, gerente del Consello Regulador, indicó que se trata de un proyecto del sector y que espera sea muy positivo, a pesar de que seguramente supondrá la desaparición de algunos pequeños productores.

Por otra parte, el Consello Regulador de la denominación *Mexillón de Galicia* dispondrá de 54 millones de pesetas hasta fin de año para organizar actividades formativas con destino a los productores de molusco. Esta cantidad ha sido aportada por Iniciativa Pesca de la Unión Europea, y se ha canalizado, a través de la Consellería de Pesca,

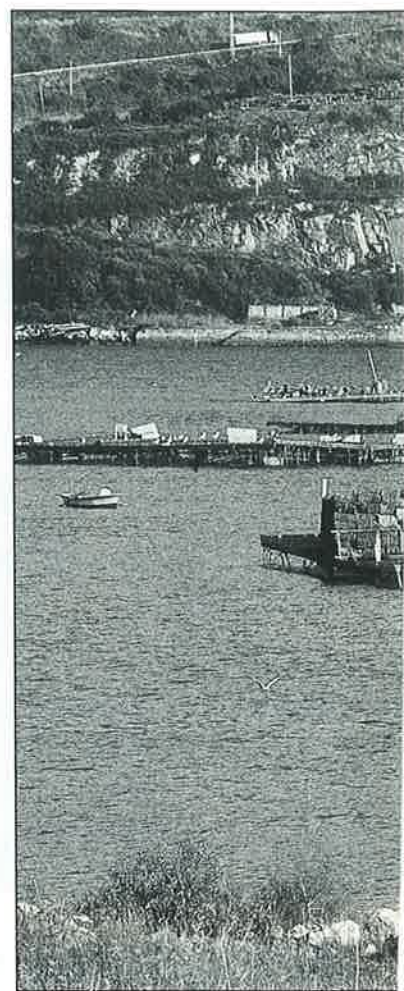
a la mencionada entidad a través de un convenio específico.

Con la realización de diversos cursos, el Consello Regulador cree que el sector debe aumentar la calidad del producto, y a través de ellos, los industriales podrán diagnosticar su empresa y, como consecuencia, serán capaces de actualizar su actividad.

El consello podrá invertir 5,3 millones en la puesta en funcionamiento de su departamento de formación. Los 48,9 restantes deberán tener como fin un plan de formación. De esta cantidad, nueve millones se prevén para un curso destinado a cuadros administrativos de las asociaciones de mejilloneros; 200 millones para cursos de formación-acción; 5,8 para jornadas de presentación-información sobre un plan de reestructuración del sector; otros 5,8 millones para elaboración del diagnóstico estratégico del sector y plan de actuación, y 8,1 millones para apoyo y seguimiento.

### Recursos para la sentencia del «Mar Egeo»

Once de las partes personadas en el juicio por la catástrofe del «Mar Egeo» ocurrida frente a las costas de La Coruña, han decidido ejercitar el derecho de apelación ante la Audiencia Provincial. La Fiscalía y la Xunta de Galicia aceptaron la sentencia dictada por el Juzgado de lo Penal número 2 de La Coruña, en la que delimita tanto las responsabilidades penales como civiles del siniestro. Entre los recurrentes se encuentran el capitán, el práctico, cofradías,



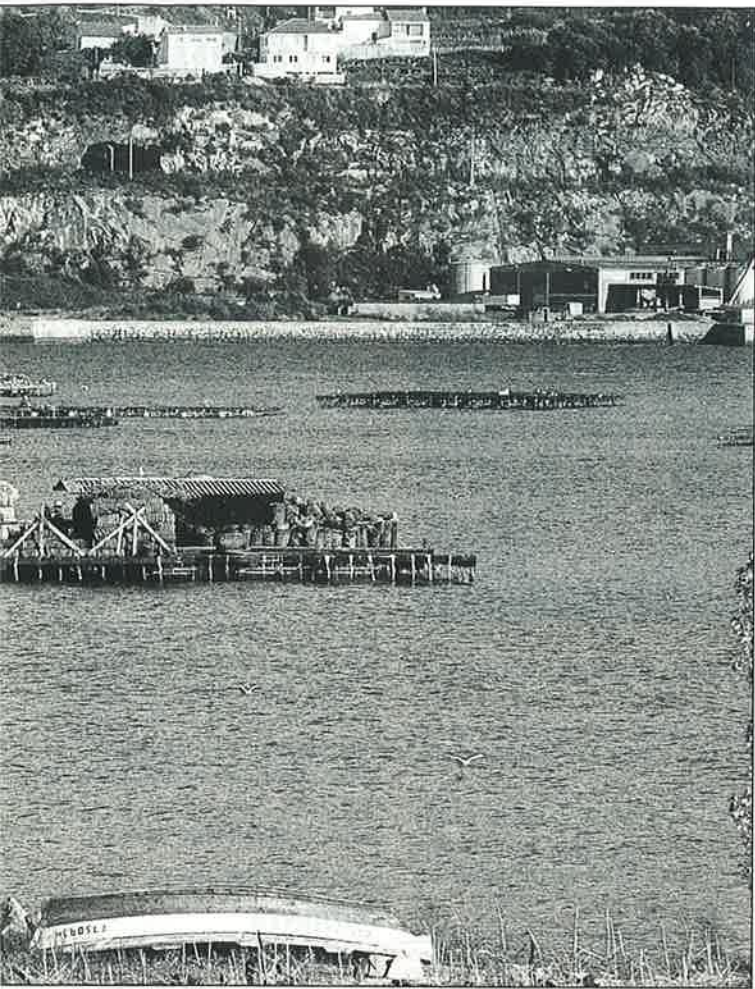
Estado, distintas empresas, y el Fondo Internacional.

Después de transcurrido el plazo de veinte días concedido por el magistrado juez Luis Barrientos para presentar recursos los afectados han hecho valer sus derechos. Ahora, el juez dará traslado de los recursos a todos los que han intervenido en el proceso. Una vez cumplimentado este requisito concederá otro plazo de otros veinte días para que cada uno informe lo que considere conveniente sobre los recursos.

Además, durante ese tiempo se podrán impugnar aquéllos que estimen oportunos, bien en su totalidad o en parte, así como también se tendrá la ocasión de adherirse a todos o a algunos. Una vez tramitado este procedimiento, el juez remitirá a la Audiencia de La Coruña todo lo actuado hasta ahora sobre el «Mar Egeo».

Por otro lado, respecto a este mismo tema, pescadores afecta-





dos por el «Mar Egeo» se desplazaron hasta Londres para tratar de comprometer al Fondo Internacional de Compensación por Daños de Hidrocarburos (Fidac) en la búsqueda de fórmulas de entendimiento para el abono de las liquidaciones pendientes.

Los afectados, aparte de otros factores estructurales relacionados con el descenso de las capturas, afirman que gran parte de las actuales penurias que sufre el sector de bajura y marisqueo han sido provocadas por este siniestro, indicando la capacidad productiva se ha visto rebajada en un 30 por 100.

### Marisqueo a pie

La Comunidad gallega cuenta con 64 millones de metros cuadrados dedicados al marisqueo a pie, según declararon las entidades de mariscadores de 26 puertos de Galicia ante la Consellería de Pesca, el pasado año. En esta superficie se controló en primera venta una producción por importe de 1.602 millones de pesetas, una cifra exigua si se compara con los 12.000 millones anuales que

se espera alcanzar con un plan de desarrollo del marisqueo presentado por la Xunta de Galicia, y para el cual ha solicitado a la Unión Europea poco más de 1.800 millones de pesetas que se invertirían entre 1997 y 1999. Con esta cantidad se lograría obtener la quinta parte del actual mercado español.

La intención de la Consellería de Pesca es lograr que la UE asuma este plan dentro de la programación del Instrumento Financiero Operativo de la Pesca (IFOP). En el caso de ser aceptada esta propuesta este sector se enfrentaría al problema de lograr los 300 millones de unidades de semilla necesarios para extenderlo a todas las localidades costeras con interés en marisqueo a pie.

Una de las soluciones apuntadas por el director general de Marisqueo, Amancio Landín, sería la de aprovechar al máximo la capacidad de producción de los centros de investigación de Couso y Ribadeo, además del Instituto de Illa de Arousa y de entidades privadas como la de O Grove. No obstante, junto con esta medida habría que convocar un concurso público para adquirir semilla de entidades de fuera de Galicia.

En la actualidad, de las 26 entidades que cuentan con autorización para realizar extracciones destaca Noia, con 20 millones de metros cuadrados; O Grove, con 14,5 millones, y la Organización de Productores de Vigo, con 7,2 millones de metros cuadrados.

Los que disponen de menos superficie son las entidades de Aldan-Hio (27.000 metros cuadrados), Cooperativa Ría de Arousa-A Banqueiro (32.896), Ferrol (72.600) y Vicedo (116.800 metros cuadrados). Superan el millón de metros cuadrados los planes de las entidades de Raxo/Pontevedra/Lourizán, Caramiñal, Miño, Rianxo, Espasante, Camariñas, Pontedeume y Cariño. Y están por debajo del millón las de Vilanova, Vilaxoán, Ribeira, Muros, Baldaio, La Coruña, Mugaros, Barallobre, Cedeira y O Barqueiro. ■

E. CEBRIAN

## Doce playas no son aptas para el Baño

Al igual que el pasado año doce playas costeras de Galicia no son aptas para el baño según los datos aportados por el Programa Galego de Vixiancia Sanitaria de las zonas de baño. En total el 95 por 100 de las playas marítimas y el 79 por 100 de las fluviales han sido calificadas positivamente y no presentan problema alguno para la salud, aunque la Dirección General de Saúde Pública de la Consellería de Sanidade e Servicios Sociales no descarta que en la temporada se sumen nuevas zonas no recomendables para el baño.

Según estos datos el deterioro higiénico sanitario se debe sobre todo a vertidos residuales sin depurar, y se especifica que el aumento de población veraneante empeora la situación. En el informe se tienen en cuenta las condiciones del entorno de los arenales para determinar la calificación final.

Del total de playas marítimas controladas (247) se califican a 170 en una situación óptima para el baño, en 61 deducen que su situación es buena, y en 12 constata que están mal y no son recomendables para el baño. En cuanto a las playas de río, de un total de 66 controladas, en condiciones óptimas se encuentran 11, se consideran buenas 41, y un total de 14 resultan en mal estado.

Las playas de la costa no recomendables son tres en la provincia de La Coruña: zona de la desembocadura del río en la de Barrañán (Arteixo), la zona del puerto en la de Santa Cruz (Oleiros) y la del Areal (Poboa do Caramiñal); y nueve en la provincia de Pontevedra: Banda do Río y la Pescadoira (Bueu), Vilariño (Cangas), las de Cabeceira y la de Lourido-Polvorín (Poio), las de Baltar-Porto Novo y la de Nanín (Sanxenoso), y las de Foz-Coruxo y Samil I, en la zona más cercana al río Lagares (Vigo). ■





**Las cofradías de Cantabria se muestran contrarias a cualquier intento de recorte de las capturas por parte de la Unión Europea, y así lo hicieron público durante el pasado mes de junio. Estas nuevas limitaciones en las cuotas no se han hecho oficiales, pero el sector muestra un cierto desasosiego, que viene a unirse a la intranquilidad que se deriva de la puesta en marcha de una nueva costera del bonito, en definitiva, los problemas siguen sin que se vea un punto de salida.**

## Contra los recortes de las capturas

**A**L parecer la Unión Europea apuesta por una reducción del 33 por 100 en las capturas de las especies pelágicas, y del 21 por 100 para las demersales, como es la merluza. Un estudio realizado, que tiene el nombre de Informe Lassen, recoge una serie de condiciones para favorecer el crecimiento de las comunidades de las diferentes especies de pesca. Los pescadores de Cantabria se muestran reacios a aceptar cualquier propuesta que reduzca las capturas que ya se han venido reduciendo progresivamente desde hace años.

Los límites establecidos para este año han sido:

— Jurel. Autorizados a 31.000 toneladas en la zona VIII, más otras 32.270 en las zonas VIII C y IX. La reducción dejaría la cantidad total en 47.081 toneladas.

— Anchoa. Se capturarán 20.000 toneladas en la zona VIII durante 1996.

— Merluza. Se permiten una captura de 15.000 toneladas en total.

— Caballa. En la cornisa cantábrica se pescarían este año 24.730 toneladas.

### La Diputación Regional de Cantabria

Rechaza la reducción de las capturas al considerar que la pérdida de capturas incidirá negativamente sobre el conjunto de las personas que trabajan dentro del sector de la transformación de las pesquerías. Frente a la propuesta del informe de la Unión Europea, los responsables de la región estiman que se deben buscar alternativas viables y que no impliquen un deterioro de un sector que ya está bastante afectado.

En lugar de reducir cuotas, sería más interesante que se llevara un control más estricto por parte de la Policía Comunitaria sobre las tallas y las capturas realizadas en cada una de las costeras.

### PSC-PSOE

El Partido Socialista de Cantabria se reunió durante el mes de junio con los representantes de las

ra manifestada por los barcos de España respecto del mantenimiento de las cuotas actuales, ya que las artes empleadas resultan menos negativas.

### El Investigador

Hasta el día 31 de agosto, el buque «Investigador», del Instituto Social de la Marina, ofrecerá asistencia sanitaria desinteresada a la flota que participa en la costera del bonito, que se compone de 450 barcos y alrededor de 6.700 tripulantes. Junto a la asistencia sanitaria, los miembros del Investigador se encargarán de prestar ayuda logística para la reparación de algunos desperfectos en los barcos.

Este barco tiene 30 días de autonomía, fue en su día buque de contrabando y se desplaza a 13 nudos, tiene un registro bruto de 346 TRB, una eslora de 42,37 metros y una manga de 7,3.

### San Vicente de la Barquera

Los pesqueros de San Vicente de la Barquera tuvieron unas



cofradías de la región en Laredo, y les manifestó su rechazo a cualquier intento de reducción en las cuotas. Tomás Cos, patrón mayor de la región, dijo que se había reducido la flota española desde el 1984 en una tercera parte, mientras que la francesa había incrementado su volumen en un 150 por 100.

Cos considera que la flota gala emplea sistemas de pesca que resultan más dañinas que la postu-

## Récord en el Puerto de Santander en 1995

El tráfico en el puerto de Santander durante el pasado año volvió a registrar un sensible aumento. Se registraron 4.702.365 toneladas como tráfico total, superando las cifras que se remontaban al año 1976, ejercicio en el que se registraron 4.667.955 toneladas. Esta diferencia se debe a que hace 19 años se movieron 1.725.000 toneladas de productos petrolíferos refinados por Campsa, que han desaparecido totalmente en la actualidad. Para conseguir esta cifra ha sido necesario aumentar el movimiento de otros productos que sustituyeran a los tradicionales. En 1995, pasaron por el puerto santanderino graneles sólidos, tales como chatarra de hierro, carbonato sódico, habas de soja, cereales y cemento, junto con los nuevos tráficos emergentes de vehículos, tráfico ro-ro, madera, azúcar, tubería de gaseoducto y productos químicos, entre otros.

De forma paralela se ha llevado una política tarifaria con una rebaja sustancial en el T-3, para determinadas mercancías que se han evaluado en un 10 por 100 de la facturación total, factor que muestra que a pesar de haberse incrementado en un 11 por 100 el tráfico con respecto al pasado año, los ingresos subieron un 2,1 por 100 exclusivamente.



altas capturas durante el pasado mes de junio, si bien se registra una tendencia alcista en lo que va de año. En cerca de seis millones se han incrementado las ventas en la lonja barquereña durante el mes de mayo con respecto a igual período del ejercicio anterior. Por lo que respecta a las capturas, en 1996 se ha conseguido 142 toneladas más que en el pasado ejercicio.

El verdel proporcionó el mayor incremento con respecto a la campaña pasada en 168.000 kilos, con un mayor incremento de 12 millones de pesetas respecto del pasado año fiscal.

La pescadilla fue el pescado que mejores cotizaciones alcanzó, con 1.400.000 pesetas de mayores cantidades que en el pasado año.

El presidente de la cofradía, Rodolfo Iglesias, mostró su satisfacción con la conclusión del dragado de la canal de acceso al puerto, que conllevó la extracción de 70.000 toneladas de arena, pero considera que se debe ejecutar el sellado del muro del Puntal, valorado en 28 millones, junto con la eliminación de la roca situada en La Barra de entrada al puerto. ■

E. M.



Massuttí afirma que la actividad pesquera en las Islas está en crisis

## La producción pesquera al fresco en Baleares está por debajo de las 5.000 toneladas

**El biólogo marino y oceanógrafo, Miguel Massuttí, ha manifestado que la producción pesquera en las Islas atraviesa una situación de crisis, con una producción en torno a las 5.000 toneladas. Massuttí afirma que el mar balear dispone de escasos recursos biológicos y que la infraestructura portuaria es insuficiente para el desarrollo de la actividad pesquera.**

**M**ASSUTTI basa sus afirmaciones de crisis en las condiciones del medio natural y en la sobreexplotación de los caladeros de determinadas especies apreciadas por el consumidor. Señala como hecho clave que el pescado blanco tiene más demanda y mayor valor económico, mientras que el azul es más abundante, poco consumido y genera excedentes.

En un análisis sobre la pesca en Baleares, Massuttí fija en unas

5.000 toneladas la producción total de pescado en las tres islas mayores, de las que el 86 por 100 las aporta la pesca artesanal, el 12,5 la de arrastre y el 1,75 por 100 la de cerco.

Por otra parte, señala que el censo de población activa a bordo de las embarcaciones de pesca alcanzan la cifra de 3.650 tripulantes, distribuidos en 2.400 en Mallorca, 730 en Menorca y 520 en las islas de Ibiza y Formentera. Massuttí subraya

que si se tiene en cuenta la insignificante captura respecto del volumen de la demanda, elevan los costes de producción y crea graves problemas en el proceso comercial del pescado balear.

A juicio de Massuttí, el resultado final de la comercialización es un pescado de alto precio para una calidad media, no cubre las necesidades alimentarias de la población. De otro lado, los consumidores de menor poder adquisitivo se inclinan más por el pescado congelado o refrigerado que procede del exterior de las islas, cuya importación en barco suponen unas 19.500 toneladas y las de avión 865 toneladas.

Considerado en pesetas, el biólogo afirma que la venta de las capturas en Baleares ha generado un volumen de negocio en lonja cifrado en 2.400 millones de pesetas. No obstante, matiza que el total del pescado desembarcado alcanzarían cifras considerables.

Otra consideración de Massuttí es la especialización de la actividad pesquera por islas y destaca que en Ibiza y Formentera es más intensa. Respecto de Menorca, dice que su flota tiene mayor potencia, pero la actividad menos eficaz, y que la de Mallorca, mayoritaria en el conjunto insular, dispone de una potencia media.

Por fin, el análisis concluye indicando que la transformación de la actividad pesquera en renta sólo es posible en mercados normalizados, con una aplicada participación de todo el sector en su política de regulación. ■



**Emilio MORANCHO  
AZNAR**



# NUEVA GUIA LABORAL Y DE ASUNTOS SOCIALES 1996

**El Secretario de Estado de la Seguridad Social, Juan Carlos Aparicio, ha presentado la Guía Laboral y de Asuntos Sociales 1996 y el nuevo logotipo del Ministerio de Trabajo que ha sido reformado como consecuencia de su fusión con el de Asuntos Sociales.**

**P**OR décimo año consecutivo se publica la Guía Laboral y por primera vez ha sido editada por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, creado por el Real Decreto 758/96, de 5 de mayo, y estructurado por el Real Decreto 839/96, de 10 de mayo.

En esta publicación se incluye el detalle de todos los servicios y prestaciones competencia del Departamento y sus organismos dependientes e igualmente la normativa referente a la Seguridad Social, Trabajo, Empleo, Migraciones y Trabajo de Extranjeros en España.

Como innovación, y debido a las nuevas competencias antes aludidas, en esta edición, se incluyen también las actuaciones del renovado Ministerio referentes a las ayudas a la mujer, a la juventud, a la familia, al menor, a los colectivos de discapacitados y, en general, todos los programas relacionados con Asuntos Sociales, así como su tramitación y apoyo legal.

Por otra parte, esta publicación no constituye un hecho aislado, sino que

forma parte de la política de Comunicación Social del Departamento, con la finalidad de dar a conocer a los ciudadanos sus actuaciones, servicios y regulación legal y de la que también forman parte sus 54 oficinas de Información Socio-Laboral que resuelven anualmente más de

un millón de consultas y numerosas publicaciones divulgativas de distribución gratuita.

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

jadores», «La negociación colectiva de las condiciones de trabajo», «Derechos y deberes en relación con la Seguridad Social», «Actuaciones de acción social», «Situación de los servicios centrales y unidades periféricas del ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y de los organismos de él dependientes» y «Supuestos prácticos».

Este último apartado es de especial interés, puesto que es donde se especifica con ejemplos muy simples las numerosas gestiones que ha de hacer el ciudadano con respecto a la vida laboral tales como averiguar la prestación por desempleo, la pensión de jubilación, la invalidez o de incapacidad laboral. Se incluyen, además, en la guía, un índice sistemático, cronológico de normas y alfabético por materias.

En esta primera edición de la Guía Laboral y de Asuntos Sociales, cerrada el pasado 13 de junio, se han editado 50.000 ejemplares. El pasado año se vendieron 35.000, ya que el resto se distribuye a los sindicatos, asociaciones empresariales y a los diferentes organismos de la Administración en general y de la Administración Socio-Laboral en particular, así como a los Ayuntamientos.

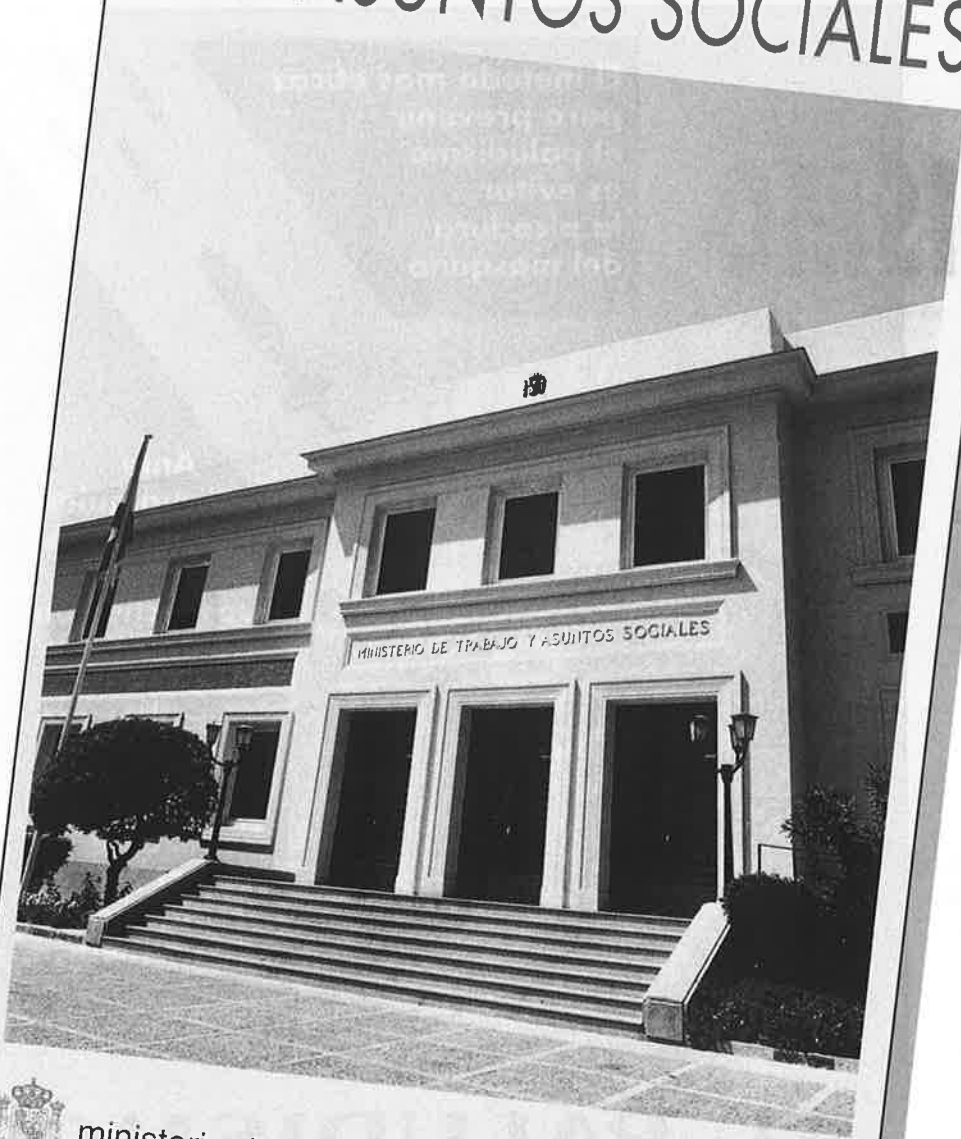
Con la Guía Laboral y de Asuntos Sociales se realiza



**También  
se ha renovado  
el logotipo  
del Ministerio  
de Trabajo**



# GUIA LABORAL 1996 Y DE ASUNTOS SOCIALES



ministerio de TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

una síntesis de la actuación de la Administración Socio-laboral y se da un paso adelante en el conocimiento de su compleja normativa, así como en la transparencia del sector público y se llega a la cifra total de 500.000 ejemplares publicados de esta Guía.

## **Trabajadores del mar**

Los trabajadores del mar también están presentes en esta Guía, que les dedica un apartado bajo el epígrafe Régimen Especial de los Trabajadores del mar. En él se recoge quiénes son los trabajadores de este sector que

tienen derecho a acogerse a este Régimen, cómo deben hacerse la inscripción de empresas, embarcaciones y centro de trabajo, así como las fórmulas de afiliación, altas y bajas, cuáles son las bases de cotización según los distintos grupos. A este efecto se especifica que los traba-

adores y las empresas se dividen en tres grupos según que sean trabajadores por cuenta ajena retribuidos a salario o a la parte y según los distintos tonelajes de las embarcaciones.

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

## **Nuevo logotipo**

Como consecuencia de la refundición de los Ministerios de Trabajo y Seguridad Social y de Asuntos Sociales, los responsables del nuevo Departamento, que ha pasado a llamarse de Trabajo y Asuntos Sociales, han considerado oportuno reformar los logotipos haciendo una unión entre los existentes anteriormente y que simbolizan a los antiguos Departamentos mencionados. Precisamente la Guía Laboral y de Asuntos Sociales 1996 es la primera publicación editada por el Ministerio que lleva la nueva imagen.

**Concha HERNANDEZ  
CARAZO**



Dentro de las actividades de Medicina Preventiva que lleve a cabo el ISM

# NUEVA ETAPA DE LA CAMPAÑA CONTRA EL PALUDISMO

Durante el último cuatrimestre del año el Instituto Social de la Marina pondrá en marcha una nueva fase de la Campaña Antipalúdica, que se inició en 1992 y que ha tenido continuidad hasta la fecha. Esta campaña, que se viene realizando a través del Servicio de Sanidad Marítima, se enmarca dentro del Plan Estratégico para el control del paludismo aprobado por la Organización Mundial de la Salud en 1992 y dentro de las actividades que el ISM lleva a cabo para mejorar las condiciones de salud de la gente del mar. La campaña va dirigida a los tripulantes de buques que frecuentan áreas de riesgo de contraer esta enfermedad e incidirá sobre las medidas que deberán tomar los trabajadores para impedir la picadura del mosquito transmisor, así como en la divulgación del test de diagnóstico de la enfermedad. El lema bajo el que se desarrollará esta nueva etapa es «Stop al paludismo».

El método más eficaz para prevenir el paludismo es evitar la picadura del mosquito

Ante cualquier síntoma que haga sospechar un paludismo se debe consultar con un médico. Nunca debe realizarse el test sin la indicación de un médico.

## AL PALUDISMO

**E**L objetivo prioritario de la campaña es prevenir la mortalidad por paludismo y reducir la morbilidad y las pérdidas económicas, sociales y, sobre todo, de vidas humanas provocadas por esta enfermedad, mediante la mejora progresiva y el fortalecimiento de las capacidades de

conocimiento de las medidas de prevención y diagnóstico. Para ello, y según comenta la doctora María Teresa de Miguel, jefa del Servicio de Sanidad Marítima, «en esta nueva etapa se pretende actuar en dos frentes: por una parte se ha considerado necesario dotar a los botiquines de los barcos de un test de diagnóstico para el paludismo (Para Sight™ F) y un folleto

sobre la enfermedad en el que se incluyen las recomendaciones para evitar la picadura del mosquito y se explica cómo manejar el test diagnóstico. También se incluirá en los cursos de Formación Sanitaria una clase sobre el paludismo y el manejo del test diagnóstico».

Así pues, la campaña se basa en varias acciones: la información personal a los marinos con

riesgo palúdico cuando efectúan el reconocimiento previo al embarque, en los cursos de formación sanitaria, en las consultas radiomédicas y en las consultas ambulatorias. Pero el pilar básico de esta etapa es la distribución de un folleto a través de las Direcciones Provinciales y Locales del ISM y de los Centros Asistenciales en Africa. En dicho folleto infor-



mativo se dan una serie de informaciones en texto apoyadas con ilustraciones en color en las que se explica, paso a paso, cómo se ha de realizar la prueba para detectar el paludismo, ya que si el enfermo tiene fiebre, dolor de cabeza, dolores musculares y malestar general, tiende a confundirlo con la gripe y por ello, como medida preventiva, conviene hacer cuanto antes el test diagnóstico para atajar la enfermedad.

### La colaboración, un factor clave

Especial énfasis pone la doctora de Miguel cuando nos explica que esta campaña no puede tener éxito si no cuenta con el apoyo y la colaboración de todos los sectores que forman el colectivo de la gente del mar. «Para que esta campaña tenga éxito —dice la responsable de Sanidad Marítima—, es imprescindible contar con la colaboración y la participación de armadores, sindicatos y los propios trabajadores, ya que cualquier medida que tomemos será incompleta y su eficacia no será óptima sin ese apoyo. Para disminuir el número de casos de malaria, y especialmente los graves, es necesario atacar en varios frentes, para lo cual necesitamos ese apoyo.»

Según los responsables de Sanidad Marítima las principales medidas en las que pueden colaborar los armadores, empresarios y consignatarios son: hacer que el botiquín de a bordo de sus buques en zona palúdica contenga siempre el test de diagnóstico rápido del paludismo Para Sight™ F, cuyos kits va a distribuir masivamente el ISM en los próximos meses, y llevar en cantidades adecuadas al número de tripulantes embarcados los fármacos antipalúdicos: Halfan, Lariam y Quinimax. También se pide la colaboración para divulgar entre los trabajadores las medi-

## Cuadro 1

El **paludismo** o **malaria** es una enfermedad transmitida por la picadura del mosquito en algunos países. Si va a trabajar en tierra, o el barco atraca en algún puerto de las zonas señaladas en el mapa, RECUERDE:

- Use ropa de color claro (los colores oscuros atraen a los mosquitos) y lleve manga larga y pantalón largo.
- Evite estar al aire libre durante el amanecer y el anochecer, pues en esas horas los mosquitos pican más.
- Use repelentes de insecto en las partes del cuerpo que no estén cubiertas por la ropa.
- Cuando permanezca en interiores (habitación de hotel, camarote...), es conveniente pulverizar la estancia con insecticidas o usar aparatos con repelentes que se enchufan a la corriente eléctrica.
- Las habitaciones y camarotes han de estar debidamente protegidas en sus puertas y ventanas con telas metálicas que impidan el paso de los mosquitos.
- Es aconsejable el uso de mosquiteros sobre las camas.
- En el caso de aparecer fiebre, consulte con un médico en tierra o llame al Centro Radio-Médico.
- **No tome medicamentos sin consultar con un médico.**

das de prevención que evitan la picadura del mosquito (medidas de Barrera) y, por tanto, la transmisión de la enfermedad y mejorar las condiciones higiénico-sanitarias de los buques, encaminadas a evitar la presencia del mosquito a bordo y así impedir su picadura.

Para facilitar estas actuaciones y conseguir que el número de casos de paludismo entre los trabajadores del mar disminuya, el ISM en el marco de esta campaña antipalúdica, va a enviar a los barcos el test de diagnóstico rápido, anteriormente mencionado en cantidades suficientes para dotar adecuadamente los botiquines de los barcos que faenan en zonas de riesgo y el folleto explicativo «Stop al paludismo» con las normas para prevenir la enfermedad, dirigido a los marinos porque el conocimiento de las medidas preventivas por parte de las tripulaciones es de suma importancia, ya que su aplicación evitará una gran parte de los casos de malaria.

Esta es la segunda fase de la campaña que se inició en junio del pasado año y que incidió en las medidas a adoptar por los tripulantes que faenan en zonas palúdicas o denominadas «barrera». Para llevarla a cabo se distribuyó un tríptico informativo del que recogemos en el recuadro número 1 las principales recomendaciones. Complementariamente a la campaña de divulgación se está llevando a cabo una encuesta epidemiológica con el fin de recoger la mayor cantidad de datos posible de cada caso de paludismo en cuya elaboración han intervenido los médicos de los Centros Asistenciales en el Extranjero, el Servicio de Enfermedades Tropicales contactado para la campaña, como asesor y validador, así como otros organismos nacionales, internacionales y de las Comunidades Autónomas.

La presente campaña afecta a una flota de unos 425 barcos con una población estimada de 9.000 trabajadores/año, siendo

el coste de esta etapa de casi siete millones de pesetas que cuentan con cofinanciación del Fondo Social Europeo.

### El paludismo

El paludismo o malaria es una enfermedad tropical grave y muy extendida, sobre todo en Africa. Es una infección transmitida por la picadura de un mosquito, el «anopheles», que al picar introduce en el hombre un parásito llamado «plasmodium» que es el causante de la enfermedad. Hay varios tipos de plasmodium, el más grave es el P. Falciparum, que presenta complicaciones que pueden provocar la muerte del enfermo si no se trata a tiempo. Este mosquito vive en un gran número de países de Africa, Asia y América, en cuyas aguas faena una buena parte de la flota pesquera española.

Las zonas de riesgo palúdico más frecuentadas por buques nacionales son las del Golfo de Guinea, Océano Indico y costas africanas orientales (canal de Mozambique) y occidentales (área subsahariana). En los últimos años los casos detectados de paludismo a nivel mundial han ido en aumento, lo que se ha reflejado también en un mayor número de pacientes palúdicos diagnosticados entre nuestros marinos.

En alta mar no existe riesgo de adquirir esta enfermedad, pues no hay presencia de mosquitos transmisores, imprescindibles para padecerla. Pero a bordo de los barcos el riesgo existe por dos motivos: primero, al atracar en puerto, el mosquito puede entrar en los buques y permanecer en ellos (fundamentalmente en las gambuzas) y, segundo, sus tripulantes pueden sufrir la picadura del mosquito al permanecer en tierra. ■

Concha HERNANDEZ  
CARAZO



En el número anterior tuvimos la oportunidad de acercarnos a analizar, si bien someramente, la significación de las «las cláusulas de descuelgue salarial». Muy ligado conceptualmente al «descuelgue» tenemos las llamadas «modificaciones sustanciales de las condiciones de trabajo», pactadas en convenio colectivo con base en el Estatuto de los Trabajadores.

## Convenios colectivos de origen estatutario

# LA MODIFICACION SUSTANCIAL DE LAS CONDICIONES DE TRABAJO

**E**N el análisis de este nuevo concepto que va a ocupar el presente artículo se hace, en este momento, por la razón de que, comparativamente, entre ambos, existen grandes y numerosas similitudes, pudiendo enumerar, entre otras, las siguientes:

- En los dos casos, lo que se intenta es sustraerse al mandato establecido en el convenio colectivo.

- En ambos casos se delimitan expresamente cuáles son las materias que pueden ser objeto de ese tratamiento singular, por excepcional.

- Los dos tienen al **acuerdo con los representantes** como el mecanismo común que conduce a la obtención del resultado buscado: la modificación de las condiciones pactadas, aunque no sea el único en el caso de «el descuelgue».

La modificación sustancial de las condiciones de trabajo, en su redacción actual, es producto de la ley 11/94, de 19 de mayo, la que le dio lugar a la llamada «reforma laboral» que, en este sentido, modificó la regulación que el Estatuto de los Trabajadores tenía establecida hasta entonces.

Se ocupa el Estatuto de éstas en el art. 41, cuya norma, en principio, nos adentra en las causas que deben concurrir para que la Dirección de la Empresa pueda acordar la

modificación de las condiciones de trabajo.

Las causas por las que puede acudir a estas medidas deben estar basadas en razones: económicas, técnicas, organizativas o productivas. Resultan ser las mismas causas que el art. 51 prevé para el caso de los despidos objetivos.

Según la norma citada, tienen la consideración de modificación sustancial de las condiciones de trabajo aquellas que afecten a materias como:

- Jornada de Trabajo.
- Horario.
- Régimen de trabajo a turnos.
- Sistema de remuneración.
- Sistema de trabajo y rendimiento.
- Funciones, cuando excedan de los límites que para la movilidad funcional prevé el art. 39 del E.T.

A partir de esta explicación, el artículo pasa a referirse, en un primer momento, a las condiciones que pueden ser objeto de modificación, y que son las establecidas en los convenios colectivos de carácter estatutario (E.T.), que ven la luz una vez que han pasado por el filtro de las reglas de legitimación y procedimiento que el E.T. marca.

Más adelante pasa a enumerar las materias que, estando contenidas en el convenio

colectivo, son susceptibles de modificación, explicitando que estas condiciones son las que se refieren a:

- Horario.
- Régimen de trabajo a turnos.





- El sistema de remuneración.

- El sistema de trabajo y rendimiento.

De esta forma, y por omisión, quedan excluidas como condiciones modificables, en relación con lo dicho en el segundo punto precedente, la materia de: Jornada y las funciones, y cualquier otra materia que, no siendo enumerada en el art. 41, tenga naturaleza contractual.

Dando un paso más, dicha norma establece el procedimiento de modificación que la misma previene al efecto. Procedimiento que varía en función de que lo que se trate de modificar sean condiciones

de trabajo de carácter individual o colectivo.

Las condiciones individuales son las que disfrutan los trabajadores a título individual, siendo las de carácter colectivo, como ya he indicado, las que han sido establecidas en los convenios colectivos basados en el E.T. Para que se pueda producir una modificación de estas últimas **deberá mediar acuerdo** al respecto entre los representantes de los trabajadores y la empresa, pero sólo será posible la modificación en relación con cuatro materias ya señaladas.

No obstante, existe una excepción a esta regla general en lo relativo a conceptuar,

como de carácter colectivo, alguna de esas materias, ya que tendrán el carácter **individual** las referidas a modificaciones funcionales y de horario, cuando éstas no sean adoptadas con carácter definitiva, sino que, por el contrario, no vayan en el tiempo más allá de los **tres meses**, y no afecten a un umbral numérico igual al indicado para los despidos colectivos previsto en el art. 51 del E.T.

En este caso, la decisión de modificación deberá ser notificada por el empresario al trabajador afectado, y también a sus representantes legales, mediando una antelación mínima de 30 días a la fecha

en la que dicha decisión vaya a tener efectos. En este caso si el trabajador resulta perjudicado por la decisión empresarial puede optar entre: rescindir su contrato percibiendo una indemnización de 20 días de salario por año de servicio, con el tope de 9 mensualidades, o impugnar la decisión.

No obstante, si no rescindió su contrato, pero no está conforme con la misma, puede impugnarla ante la Jurisdicción Social.

Cuando la modificación tenga el carácter de colectiva, para que ésta pueda darse deberá preceder a su modificación un período de consultas con los representantes de los trabajadores de duración no inferior a 15 días. Un período en el que las partes deberán negociar al objeto de obtener un **acuerdo** que dé luz verde a la modificación pretendida por la empresa. Acuerdo que contendrá o regulará las condiciones en las que la pretendida modificación tendrá lugar.

Si por el contrario el acuerdo no se obtuviera terminado el período de consultas, el empresario notificará a los trabajadores su decisión, y ésta surtirá efectos a partir de los 30 días siguientes al de la notificación.

Si la decisión de la empresa no se estimara ajustada, al igual que en el supuesto de modificación de condiciones individuales, el o los trabajadores podrán optar entre la rescisión de su contrato o la impugnación de la decisión ante la Jurisdicción Social como si de un conflicto colectivo se tratara, dentro de los **20 días** siguientes al de haberle notificado la decisión la empresa. Plazo que es, al igual que el del despido, **de caducidad**. ■

José Manuel  
MARTINEZ GALAN





**El tétanos es una enfermedad infecciosa, autolimitada, transmisible y de extraordinaria gravedad. Pese a los progresos conseguidos en su tratamiento, las cifras de mortalidad en los centros especializados no bajan del 20 al 50 por 100.**

# EL TETANOS

**A** FORTUNADAMENTE, en nuestro medio esta enfermedad es poco frecuente y no suele resultar mortal por sí misma, sino por sus múltiples y graves complicaciones.

Por otra parte, mediante una correcta política sanitaria el tétanos podría quedar definitivamente erradicado, como ha sucedido con la viruela.

El origen de la palabra «tétanos» es griego, fue utilizado por Hipócrates con el significado de rigidez o convulsión.

Esta enfermedad está producida por un microorganismo que se denomina «Clostridium tetani», que penetra a través de las heridas de la piel y mucosas. Este microorganismo permanece en la herida durante el desarrollo de la enfermedad produciendo una toxina que produce espasmos musculares, rigideces y convulsiones.

Normalmente se encuentra en el intestino del hombre (lo albergan hasta el 25 por 100 de las personas y numerosas especies animales (caballo, perro, gato, ovinos, bóvidos, gallinas...)).

Suele almacenarse en forma de esporas, que son muy resistentes a los agentes externos (deseccación, luz solar, desinfectantes, temperatura, hasta el punto de resistir la ebullición, etc.), pudiendo permanecer latentes durante años en el suelo en cultivos, e incluso en el interior de tejidos vivos.

Los casos de tétanos que se dan varían considerablemente según los países, a tenor de las condiciones socioeconómicas y sanitarias de los mismos. También la mortalidad experimenta variaciones geográficas y coyunturales, oscilando entre el 10 y el 50 por 100.

El diagnóstico de esta enfermedad resulta, por lo general, fácil, el tratamiento es difícil, urgente y complejo, exigiendo la hospitalización en un centro adecuado, con material y personal especializado y provisto de unidad de cuidados intensivos.

La vacunación bien realizada cuenta con el 100 por 100 de posibilidades de evitar la enfermedad.

## ¿Cuáles son los síntomas?

El período de incubación, es decir, el intervalo de tiempo transcurrido desde el inicio de la conta-

minación de la herida hasta la aparición de los primeros síntomas, oscila entre 5 y 14 días. Se piensa que cuando este período es muy corto se debe a que se produce mucha cantidad de toxina tetánica, y por lo tanto el pronóstico es peor.

Posterior al período de incubación aparecen los síntomas precoces en 24 a 48 horas normalmente. Estos son: trismus (dificultad para abrir la mandíbula), rigidez de nuca, dolor de cabeza, fiebre no muy alta).

Más tarde aparecen otros síntomas como dificultad para tragar, máscara tetánica o risa sardónica (espasmo de los músculos faciales que produce una expresión característica con la sonrisa fija y las cejas levantadas), contracturas musculares, convulsiones, retención de orina y heces, produciéndose estreñimiento, sudoración y fiebre asociada en general a infecciones sobreañadidas como neumonías, etc.

A veces hay alteraciones tanto en el ritmo cardíaco como en respiratorio, aumento de la tensión arterial y shock.

Aún en las fases de mayor gravedad, el paciente se mantiene consciente.

La curación puede alcanzarse después de una evolución de 15 a 60 días, según la gravedad del proceso y la respuesta al tratamiento.

Pasar esta enfermedad no proporciona inmunidad permanente, es decir, que puede volver a contraerse de nuevo.

## Complicaciones

En el curso de la enfermedad pueden aparecer numerosas complicaciones, entre ellas:

1. Debidas a la propia enfermedad: Alteraciones en el tono muscular, rigidez en las articulaciones, convulsiones, desnutrición y atrofia en los músculos.

2. Debidas al tratamiento: Infecciones, sobre todo del aparato respiratorio, úlceras en la córnea, alteraciones en el hígado, trastornos del riñón, gastritis, shock...

## Tratamiento

El tratamiento es complejo y debe cubrir los siguientes objetivos:

1. **Eliminación del germen responsable**, que suele quedarse en las proximidades de la herida, mediante tratamiento con cirugía y los antibióticos adecuados.

2. **Neutralización de la toxina circulante** con la administración de Gammaglobulina antitetánica.

3. **Normas generales de tratamiento:**

- Sedar al paciente.
- Medidas ambientales: mantener al paciente en una habitación tranquila, ya que pequeñas alteraciones como una corriente de aire, un ruido o una sacudida en la cama, puede desencadenar espasmos musculares.
- Nutrición: se les administra una dieta rica en proteínas y calorías a través de una sonda nasogástrica.

- Control del ritmo intestinal, ya que son muy propensos al estreñimiento.

- Control de la cantidad que orinan.





4. **Prevención de las complicaciones respiratorias:** a veces debe realizarse una traqueostomía; se deben aspirar las secreciones bronquiales y ejercicios de fisioterapia respiratoria.

La gravedad de la enfermedad y la complejidad del tratamiento exigen minuciosos controles.

Con los actuales métodos de tratamiento se acusa una evidente mejoría de los resultados.

Los porcentajes de mortalidad por esta causa han ido disminuyendo progresivamente, siendo los motivos de fallecimiento más frecuentes los ligados a las complicaciones de la enfermedad: respiratorias, infecciosas y neurológicas.

La mortalidad está íntimamente ligada a la edad del paciente, aumentando considerablemente a partir de los 50 años.

### ¿Cómo se previene el tétanos?

Contamos con varios tipos de medidas de prevención que deben adaptarse a la edad y circunstancias de cada individuo. Cabe destacar:



1. Limpieza quirúrgica de las heridas para eliminar los gérmenes contaminantes.

2. Utilizar los antibióticos cuando sea preciso.

3. Programa de vacunación: Está especialmente recomendado en los niños, embarazadas y en la población más expuesta a contraer la enfermedad, entre ellos: agricultores, ganaderos, toreros, deportistas, trabajadores de la industria, ancianos...

La técnica de vacunación es la siguiente:

## CALENDARIO DE VACUNACION INFANTIL

 	2 MESES	4 MESES	6 MESES	12 MESES	18 MESES	6 AÑOS	11 AÑOS
Difteria	●	●	●		●	●	
Tétanos	●	●	●		●	●	
Tos ferina	●	●	●		●		
Poliomielitis	●	●	●		●	●	
Triple vírica				●			
Rubéola							* ●

– **En niños a partir de los 3 meses:** se administra una dosis a los 3, 5 y 7 meses de edad; otra dosis a los 15 ó 18 meses; otra a los 4 ó 6 años y otra de recuerdo a los 12 ó 15 años. Ante cualquier herida sospechosa se da una dosis de recuerdo.

– **En adultos o niños no vacunados:** se da una dosis, a las 6 semanas se repite y otra dosis al año. Después cada 10 años se da una dosis de recuerdo.

4. Administración de Gammaglobulina antitétánica: ésta es diferente a la vacuna antitétánica, su acción es pasajera pues se elimina con rapidez. **Nunca se debe sustituir por la vacuna antitétánica.**

Se suele administrar en los casos de heridas sucias, propicias a la infección, cuando el paciente no sabe o no recuerda si está correctamente vacunado. ■

**Ana MARTIN**

*Médico de Sanidad Marítima*

## Al Dr. José Toscano Novella «in memoriam»



Servicio de Sanidad Marítima, hasta el final de su actividad profesional en el Centro radio-médico, siempre desempeñó su trabajo con un entusiasmo y una energía contagiosa. Era un ser vital, que dejaba huella por cualquier sitio por donde pasara. Conocía bien los entresijos y las dificultades de la asistencia médica a bordo, no en vano se embarcó en numerosas ocasiones en el buque «Esperanza del Mar» y trabajó prestando el apoyo sanitario a la flota bonitera, pero su mayor preocupación fue siempre la Formación Sanitaria de los hombres de la mar, de la que fue importante impulsor y uno de los padres de los «Manuales del Alumno», los cuales estructuró y diseñó minuciosamente, pensándolos en y para la gente del mar. Profesor ingenioso, ágil y ameno, hacía de todas y cada una de sus clases algo diferente, divertido, útil y práctico. Jamás dejaba que los alumnos se aburrieran o decayeran en su atención. Maestro de actuales docentes, enseñó con su aguzado ingenio e incisiva lengua, pequeños y eficaces trucos que siguen siendo utilizados por muchos compañeros en sus cursos.

Querido Pepe, que esto sirva para rendirte un pequeño homenaje y el reconocimiento por tu labor. No queremos decirte adiós, sino hasta luego, porque mientras permanezcas en la memoria no habrás muerto del todo.

*Tus compañeros del Servicio de Sanidad Marítima y del Instituto Social de la Marina.*

El pasado 10 de junio fue un día triste para la Sanidad Marítima y para el ISM, moría en Vigo, tras meses de dura lucha contra la enfermedad, nuestro compañero, nuestro amigo Pepe.

Transcurridas algunas semanas de su definitiva ausencia, el vacío dejado se hace más evidente. Serenados los ánimos tras el duelo y con la mente más despejada, la realidad inevitable de su «no presencia» nos obliga a dedicarle al menos unas líneas que recuerden a todos su trabajo de años en favor de la Sanidad a bordo, y su preocupación por mejorar la asistencia y la formación sanitaria de los trabajadores del mar.

El doctor Toscano procedía de una gran familia de médicos, y pudiendo haber ejercido la Medicina en cualquier campo que se hubiera propuesto, eligió trabajar en pro de la salud de los marinos.

Desde sus comienzos en el Instituto, realizando en la Dirección Provincial de Málaga reconocimientos médicos previos al embarque e impartiendo los primeros cursos de Formación Sanitaria a los pescadores, en un incipiente

## NORMAS PRACTICAS DE PREVENCIÓN

### HERIDA LIMPIA

— **Paciente vacunado correctamente** que se pone su dosis de recuerdo cada 10 años: no precisa más que limpieza y cura de la herida.

— **Paciente no vacunado:** se inicia una correcta vacunación.

### HERIDA SUCIA

— **Paciente vacunado correctamente** con su dosis de recuerdo cada 10 años; se realiza una correcta limpieza quirúrgica de la herida y se administra una dosis de recuerdo de la vacuna.

— **Paciente no vacunado:** se hace la limpieza quirúrgica de la herida, y se administra una inyección de Gammaglobulina antitétánica e inicio de la vacunación correcta.





## Jornadas técnicas FITRANS 96

Una veintena de sesiones de temática diversa conforman el programa de Jornadas Técnicas que se desarrollarán en el marco de la Feria Internacional del Transporte y la Logística FITRANS 96 el próximo mes de octubre en Bilbao. Estas jornadas constituyen la primera ocasión en que se citan en un mismo foro los usuarios y los operadores del sector del transporte de mercancías y los servicios logísticos.

El desarrollo de la intermodalidad del transporte

en entornos de calidad y la eficacia en servicios de transporte por carretera, aéreo y ferroviario serán temáticas de amplio debate en las Jornadas en las que también se hablará sobre cómo obtener un rendimiento óptimo de todos los recursos que los operadores logísticos ponen al alcance de las industrias y la distribución de sus productos.

En las Jornadas Técnicas, organizadas por la Feria Internacional de Bilbao y el ente público Puer-

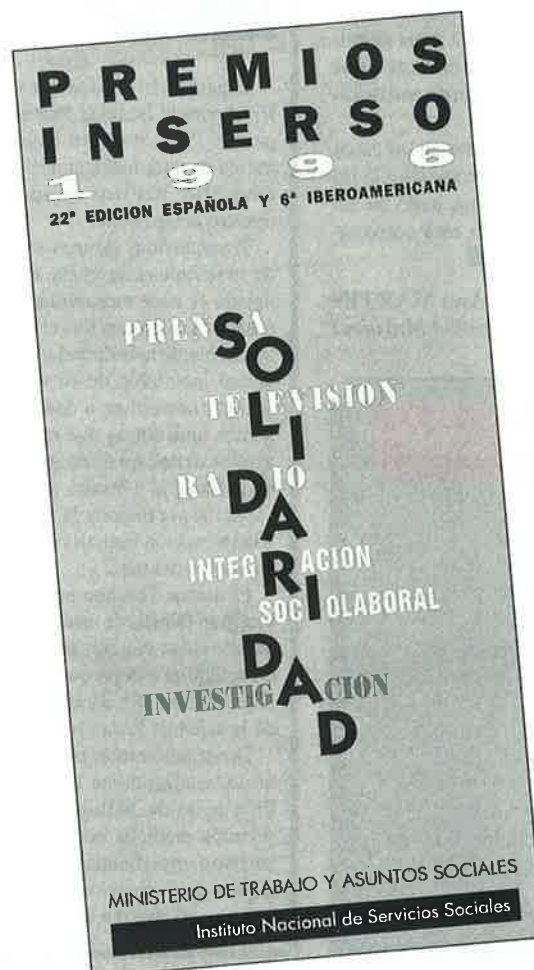
tos del Estado, también se destacará la creciente importancia del transporte marítimo, al cual se dedicarán la mitad de las sesiones programadas. El puerto como centro intermodal y logístico, los procesos de normalización de las infraestructuras y los equipamientos portuarios, las mejoras que ofrecen las telecomunicaciones en el transporte marítimo serán algunos de los temas a tratar durante las Jornadas que se celebrarán los días 15 a 18 de octubre próximo. ■

## Mejoran las afiliaciones a la Seguridad Social

El número de personas afiliadas a la Seguridad Social era, a 30 de junio pasado, de 12.603.602 con un incremento respecto del mes anterior de 95.342 personas, lo que según los responsables del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales se considera como el mayor aumento que se ha producido durante los meses de junio de la última década. Este dato es destacable toda vez que tradicionalmente el comportamiento de las afiliaciones durante los meses de junio de cada año era regresivo con respecto a los de mayo.

La cifra alcanzada de 12.603.602 afiliaciones se acerca a los máximos históricos obtenidos durante los meses de junio a agosto de los años 1990 a 1992. ■

## Premios Insero 1996



El Instituto Nacional de Servicios Sociales ha convocado de nuevo los premios Insero correspondientes a 1996. Esta convocatoria tiene como fin continuar la labor que viene realizando el Insero de sensibilización y conocimiento por los diferentes sectores de la sociedad, de las necesidades y atenciones que precisan los colectivos de personas minusválidas, de la tercera edad y refugiados. A la vista de la buena acogida que tuvo el pasado año la creación de la especialidad de Integración Laboral y Social, dentro de esta convocatoria, ésta se sigue manteniendo para este año, con el fin de continuar con la labor de fomento de empleo e integración social de estos colectivos.

Teniendo en cuenta que este año de 1996 se celebra el Año Internacional de la Erradicación de la Pobreza, se ha incluido un premio extraordinario que se otorgará a aquellas entidades, asociaciones, empresas o personas que se hayan distinguido por promover acciones o medidas a favor de estos colectivos con el fin de conseguir una sociedad más justa y equilibrada en su distribución de la riqueza.

Los premios que se han convocado contemplan las siguientes especialidades: medios de Comunicación Social (prensa, radio, TV), Investigación, Integración Laboral y Social y Premios Extraordinarios. El plazo de admisión de los trabajos finaliza el próximo 30 de septiembre. ■



# FURUNO®

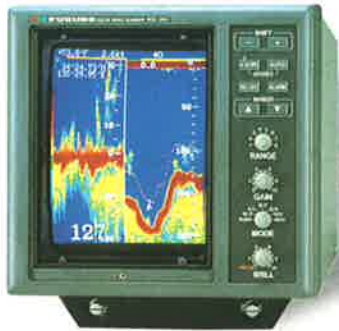
La calidad de  
**SIEMPRE**  
La tecnología del  
**FUTURO**

## 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 monóculo 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.

 **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

**Nº 1**  
en el Mundo

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 \_\_\_\_\_



