

MAR

N.º 344 - NOVIEMBRE 1996

**Astilleros Españoles
modifica el Plan
de Competitividad**

Recta final para la aprobación del IV POP

BRUSELAS REBAJA EL AJUSTE DE LA FLOTA

Ministerio
de Trabajo
y Asuntos
Sociales

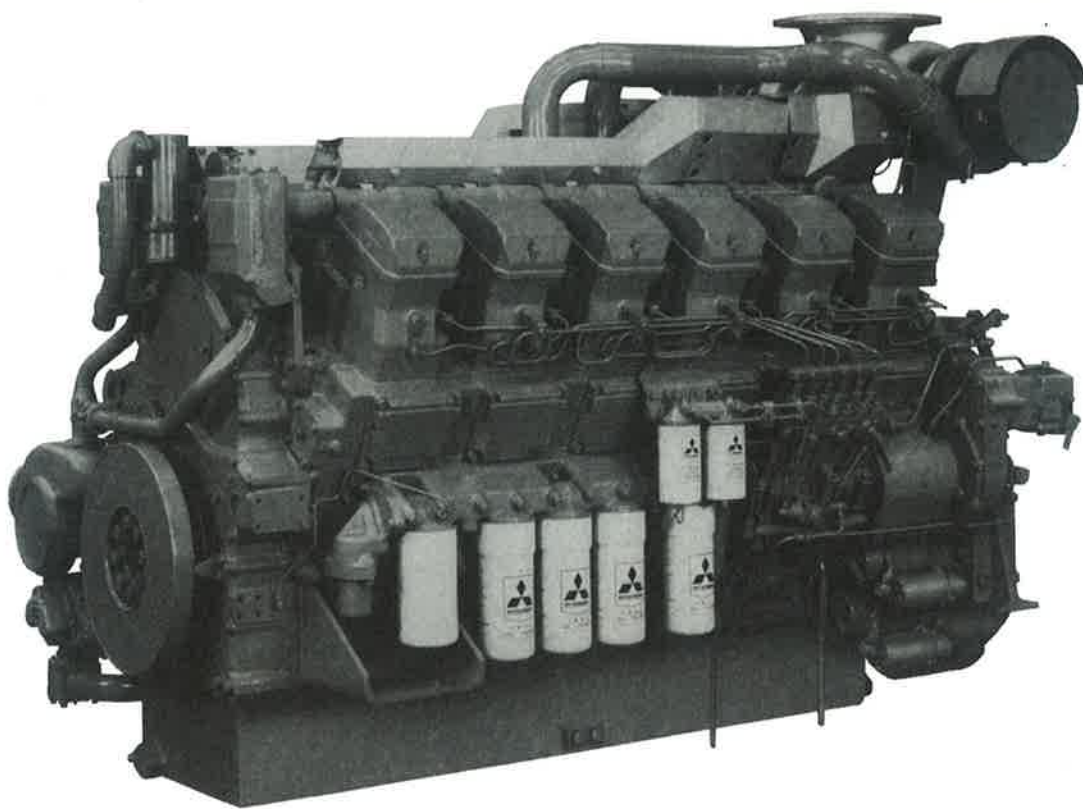
Conferencia de la OIT

**NUEVAS NORMAS
PARA MEJORAR EL
TRABAJO EN EL MAR**

**BALANCE
DEL
DIÁLOGO
SOCIAL**

LA FUERZA DE LA RAZON

Motores propulsores de 9 a 5.000 CV



LA MAS AMPLIA GAMA EN MOTORES DE NUEVA GENERACION

Arrastreros, congeladores de altura, patrulleras de alta velocidad, remolcadores, barcos de pasaje y ferrys... sea cual sea su necesidad, hay un Mitsubishi de última generación esperando sus exigencias .

LA MAS EFICAZ Y ECONOMICA CAPACIDAD DE PROPULSION

Tecnología de vanguardia basada en el concepto de la simplicidad. Allí reside el secreto de la económica potencia de Mitsubishi, cuyos motores ofrecen la mejor relación costo-rendimiento con un consumo promedio de gasóleo de un 12% menos que lo habitual.

FACIL MANTENIMIENTO

El sistema automático de lubricación o la ubicación lateral izquierda de las piezas que requieren mantenimiento diario, son sólo dos de las características técnicas que convierten a los motores Mitsubishi en los más sencillos y fiables del mercado.

ASISTENCIA TECNICA ASEGURADA

Una razón más para confiar en Mitsubishi: más de 100 puntos de asistencia técnica en toda España. Para navegar siempre con la tranquilidad de saber que en cada puerto encontrará usted la atención especializada de nuestros equipos técnicos.

**MITSUBISHI**
DIESEL ENGINES
La Potencia de un Líder

DISTRIBUIDO EN ESPAÑA POR : INNOVACION DIESEL S.A.

Paseo de la Castellana, 130 - 28046 Madrid. Tel. (91) 562 22 07. Fax (91) 564 14 13.

Sucursal : • Gremio Horneros, 15. Polígono Son Castelló. 07009 Palma de Mallorca. Tel. (971) 20 71 30. Fax (971) 76 04 95.

AVANZAMOS hacia un final de año en el sector marítimo pesquero, a diferencia de lo sucedido en 1995, sin sobresaltos, donde solamente se mantienen sobre la mesa los problemas en la construcción naval con probables repercusiones negativas en los próximos meses a nivel de empleo.

La Unión Europea está tratando de cerrar a marchas forzadas el IV Programa de Orientación Plurianual para la flota pesquera para la que la comisaria de Pesca, Emma Bonino, planteó inicialmente una rebaja del 40%. En este momento, tomando en consideración los datos científicos y la realidad de cada una de las flotas en ese mismo marco comunitario, todo parece indicar que la rebaja no llegaría a esos techos y que, además, en el caso de España, el sector podría estar más tranquilo en cuanto ha cumplido sobradamente las exigencias de Bruselas en el III POP. El sector pesquero español y, ello se ha notado también en el empleo, ya ha hecho un importante esfuerzo en la reducción de barcos, aunque también es cierto que una parte muy importante de la eliminación de flota se ha hecho en base a la salida de barcos para las sociedades mixtas.

Para el sector marítimo pesquero ha sido importante la celebración en las últimas semanas de la 84 Conferencia Marítima Internacional en el marco de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) donde se han adoptado importantes medidas para la mejora de la normativa en materia de seguri-

30 DÍAS

HACIA EL FINAL

dad. A esta reunión asistió una importante representación española por parte de las organizaciones sindicales, patronal y del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. Se trata de un paso más en la mejora de la vida para los trabajadores del mar.

A los siete meses escasos de la llegada del nuevo gobierno, los responsables del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales hicieron balance de diálogo social. El pasado mes de mayo se abrieron negociaciones en torno a siete grandes mesas de trabajo. Y, aunque no se han cerrado todas, el balance de la Administración es totalmente positivo, no solamente por el hecho de que se hayan logrado compromisos positivos muy importantes, sino por las propias dificultades que se vislumbraban antes de su apertura para su desarrollo. En este período se han producido acuerdos muy importantes

donde destacan el compromiso sobre las pensiones, negociado en el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales con los sindicatos y firmado en La Moncloa, la reforma del viejo Plan de Empleo Rural y el hecho de tener un presupuesto para 1997 por el que se mantiene la línea de mejoras y de consolidación del sistema de protección social.

Junto a estos datos positivos, en el sector marítimo pesquero destacarían en la parte negativa los problemas que siguen sin resolverse en las empresas de construcción naval. La mejora en los pedidos posiblemente a precios más bajos, no ha sido suficiente para superar la crisis y se podrían poner en marcha a corto plazo medidas de ajuste para evitar un mayor deterioro de la situación. ■

Vidal Maté.



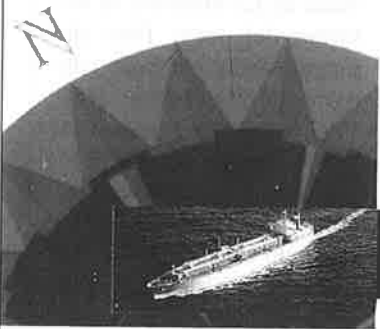
MARITIMA DEL NORTE

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 Cazorla (136.000 P3)
Sierra Grana (127.000 P3)
Sierra Granera (123.000 P3)
Sierra Guadalupe (123.000 P3)
Sierra Gredos (127.000 P3).
Sierra Guadarrama (123.000 P3)



**Transporte de
Gases Licuados**

Laieta GNL 40.000 M3

Agentes en España

Auximar

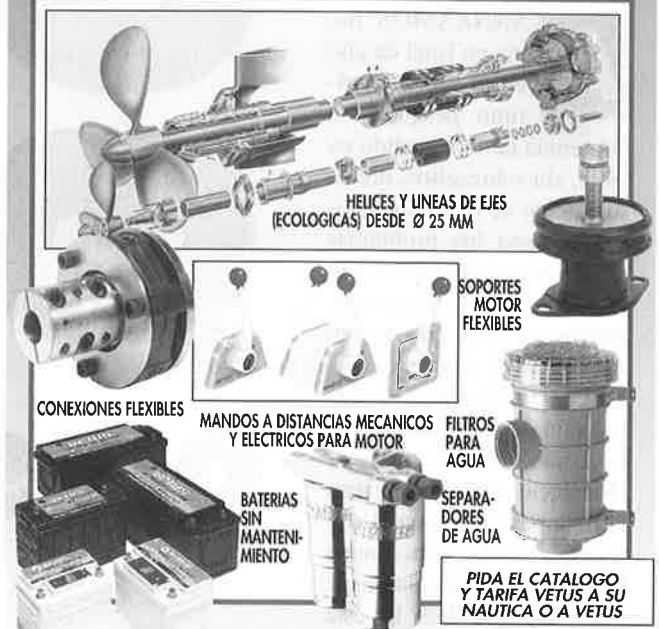
Auxiliar Marítima, S.L.



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

VETUS[®]

ENTORNO AL MOTOR



vetus den oudem s.a.

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

MARINA HISPANICA, S.L.

FABRICA DE REDES, HILADOS, CUERDAS Y MALLETTAS

**ESPECIALIDAD EN REDES PELAGICAS, DE FONDO
Y PARA LA PESCA DE CEFALOPODOS**

**C/ LONGAN, S/N
TFNO.: 986/30 06 00
FAX: 986/30 46 62**

**36940 CANGAS DE MORRAZO
(VIGO)**



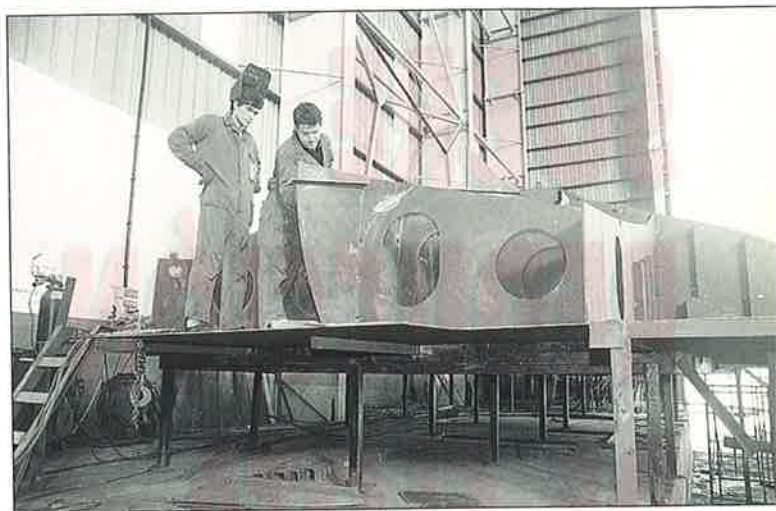
6
PLAN DE FLOTA

Bruselas rebajará sus pretensiones iniciales para la reducción de la flota pesquera.

14

BALANCE DEL DIALOGO SOCIAL

El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales hizo un balance de las negociaciones con patronal y sindicatos.



32 **CAMBIOS EN ASTILLEROS**

Astilleros españoles introduce cambios en el Plan Estratégico de Competitividad.

CEDISMAR
RECEPCION DE PUBLICACIONES PERIODICAS
FECHA 11-12-1996

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

Director general: Rafael Mateos Carrasco.

Director: Vidal Maté.

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

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. Gulpúzcoa: Casa del Mar. Pasaje de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. Huelva: Casa del Mar. Avda. Hispano-América, s/n - Tel. (955) 25 75 65. La Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal - Tel. (981) 28 70 00. Las Palmas: Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58. Lugo: Carril dos Loureiros, s/n - Tels. (982) 22 34 50 ó 22 34 54. Madrid: Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60. Málaga: Puente del Carmen, s/n - Tel. (952) 22 72 75. Melilla: 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. Sotileza, s/n - Tel. (942) 21 46 00. Sevilla: Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. Tarragona: Casa del Mar. Fco. Bastos, s/n - Tel. (977) 22 71 66. Valencia: Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16. Vigo: Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. (966) 29 09 50. 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: ARTEGRAF. Sebastián Gómez, 5. 28026 MADRID. Depósito Legat: M. 16516/1963. NIPD: 205-96-002-3

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

El ajuste será inferior al previsto en el primer documento

BRUSELAS REVISLA LA PROPUESTA SOBRE REDUCCIÓN DE FLOTA

La Comisión de la Unión Europea se mantiene firme en la necesidad de reducir de una manera drástica la flota pesquera comunitaria así como de rebajar igualmente el esfuerzo pesquero en diferentes especies y caladeros. Sin embargo, frente a las reiteradas manifestaciones de la comisaria de Pesca, Emma Bonino en el sentido de que la reducción de la flota deberá ser del 40%, la presidencia de la Comisión llegó a una serie de conclusiones según las cuales deberá haber un fuerte recorte, pero no tan alto como el planteado inicialmente.





LA presidencia está de acuerdo en que es preciso reducir la elevada mortalidad de los peces a la hora de operar en las diferentes pesquerías. Es consciente que es indispensable mejorar en los instrumentos y las técnicas para llevar a cabo unas pesquerías más responsables. Sin embargo, en el mismo documento de reflexión se llega también a la conclusión de que nos hallamos ante una propuesta con niveles de reducción excesivamente altos y se aboga por una mayor relación de equilibrio compaginan-

do la tecnología pesquera con las recomendaciones de los científicos sobre las posibilidades de cada caladero. La presidencia aboga por una mayor flexibilidad y transparencia.

Este posicionamiento por una política de recortes en la actividad de la flota, pero en unos porcentajes inferiores a los planteados por la comisaría, suponen a la postre un dato positivo a la hora de cerrar la aprobación del IV Plan de Orientación Plurianual (POP) para la flota comunitaria y en contra de los planteamientos iniciales de Emma Bonino. De

sobra son conocidas las reiteradas manifestaciones de la comisaría italiana en el sentido de que hay muchos barcos para pocos peces, que existe un desequilibrio entre recursos y esfuerzo pesquero y que la solución a este problema deberá llegar por la drástica reducción de la flota.

Para la Administración española, estas consideraciones de la presidencia constituyen un paso positivo en la línea de lograr poner en marcha el IV POP desde unos planteamientos mucho más cercanos a la realidad. España defiende en

Bruselas que se tenga en cuenta el esfuerzo realizado ya en los últimos años por cada Estado miembro y que, en consecuencia, sean menores las exigencias que se puedan plantear a quienes ya han cumplido sobradamente con las exigencias del III POP. En la reunión de los ministros de Pesca del pasado mes de octubre, España se manifestó en contra del nuevo reglamento sobre medidas técnicas para la pesca que proponía la Comisión Europea. España apoya la implantación de medidas técnicas que supongan una mejor conservación de los recursos pero siempre que las mismas respondan a criterios suficientemente contrastados.

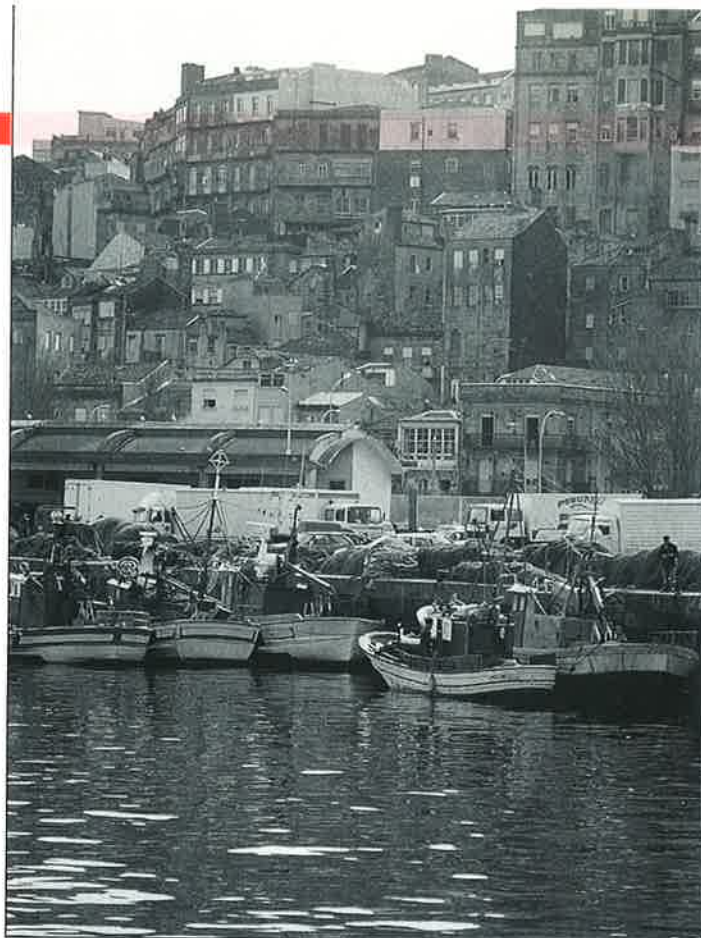
La Propuesta Comunitaria

La propuesta comunitaria para la negociación del IV Programa de Orientación Plurianual de la flota pesquera en la Unión Europea data del pasado mes de junio. El objetivo de la Comisión es que la misma esté aprobada para antes de fin de año con el fin de que entre en vigor el uno de enero de 1997 con una duración de seis años hasta el 31 de diciembre del año 2002.

Existe total coincidencia entre las diferentes Administraciones de los Estados miembros y el propio sector, en la necesidad de proceder a una reordenación de la actividad en los caladeros con el fin de proteger más los recursos y apostar por unas pesquerías de futuro. Sin embargo, existen discrepancias en cuanto a las medidas a adoptar. En primer lugar, desde el sector extractivo, se plantean serias dudas sobre la fiabilidad de los datos técnicos según los cuales el agotamiento de los caladeros se produce desde hace ya algunas décadas. Se considera que los mismos deberían acercarse más a la realidad y se rechaza la política de presión que se trata de impulsar año tras año desde Bruselas acusando a las flotas de esquilmar caladeros.

Ya en el plano de las medidas, las discusiones siguen abiertas en diferentes frentes con posturas que defienden simple y llanamente la reducción de barcos y su capacidad, hasta las referidas a cuestiones técnicas, artes, vedas o política de acceso a los recursos. A estas alturas del año, parece difícil la aprobación en tiempo previsto de este IV POP, aunque no se da por imposible.

A grandes rasgos, un primer informe del grupo de expertos contemplaba la necesidad inmediata de reducir la mortalidad de la pesca en unos porcentajes mínimos del 20% y con el 40% como máximo. Para las poblaciones más sensibles o en estado más crítico, la propuesta planteaba su aplicación inmediata. Para el conjunto de la actividad pesquera, desde la propia Comisión se



planteó y se mantiene la conveniencia de dar un tratamiento diferente a la reestructuración de flotas ligadas a la pesca costera artesanal que genera mucho empleo, al resto de las flotas.

De acuerdo con las condiciones de las flotas y de los caladeros, el plan elaborado por la Comisión para la redacción del IV POP contempla cinco tipos de medidas.

Una primera es la referida a las zonas con urgencia biológica absoluta para las que se propugna una reducción total del 40%. Esta limitación del esfuerzo pesquero se realizaría en seis años de forma escalonada. Un 30% en los tres primeros años y el 10% en los tres años siguientes. La medida se aplicaría en los caladeros al borde del hundimiento biológico entre los que se hallarían la

PORCENTAJES DE REDUCCION DE FLOTA PREVISTOS EN EL PLAN

1. Porcentajes aplicables a los segmentos que emplean artes fijos en todas las regiones marítimas así como a los segmentos que no estén contemplados en los cuadros del punto 2.

Poblaciones	Fase I (1997-1999)	Fase II (2000-2002)	Total período
Todas las poblaciones excepto salmón	6%	6%	12%
Salmón	30%	20%	50%

Kattegat-Skagerrak (IIIa), mar del Norte (IV), Mancha oriental (VIIId) y oeste de Escocia (VI)			
Poblaciones	Fase I (1997-1999)	Fase II (2000-2002)	Total período
Demersales	30%	10%	40%
Peces planos	20%	10%	30%
Gambas	15%	15%	30%
Pelágicas	20%	20%	40%

2. Porcentajes aplicables, por región marítima, a los segmentos que emplean artes de arrastre o redes de cerco y a los segmentos compuestos por buques polivalentes (regiones basadas en la numeración de las divisiones del CIEM y de la NAFO). A los segmentos de flota no ligados a las poblaciones señaladas en los cuadros siguientes pero registrados por región marítima y tipo de pesca (demersal, bentónica, pelágica, industrial y de especies profundas) se les aplicará una reducción general de capacidad del 12% en dos partes iguales del 6% en cada fase.

Plataforma sur (VII, excepto VIIa, d; VIIIa, b)			
Poblaciones	Fase I (1997-1999)	Fase II (2000-2002)	Total período
Demersales	30%	10%	40%
Peces planos	20%	10%	30%
Pelágicas, excepto anchoa y atún	20%	20%	40%

Mar Báltico (III b, c, d)

Poblaciones	Fase I (1997-1999)	Fase II (2000-2002)	Total período
Demersales	30%	10%	40%
Pelágicas	0%	0%	0%

Mar de Irlanda (VIIa)

Poblaciones	Fase I (1997-1999)	Fase II (2000-2002)	Total período
Todas las poblaciones	30%	10%	40%

mayor parte de las pesquerías demersales del Mar del Norte y del Mar Báltico. En el caso del salmón, la reducción sería de hasta el 50%. También se considera como muy urgente la reducción del esfuerzo para la pesquería de la sardina en las aguas costeras de Portugal.

Un segundo escalón es el referido a las pesquerías que presentan una menor urgencia para las que se barajaron en su día varias propuestas que iban desde la reducción del 40% en dos tramos de 20% y 20% y otras para reducir el 30% en tramos del 20% y 10% o del 15% cada tres años. Esta medida se aplicaría también a las zonas con signos evidentes de sobreexplotación pero con demostrada capacidad para recuperarse como son los casos de especies pelágicas o bentónicas. En este caso, la Comi-



Aguas costeras de España y Portugal (VIII y IXa)

Poblaciones	Fase I (1997-1999)	Fase II (2000-2002)	Total período
Pez espada, merluza, rape	30%	10%	40%
Sardina	30%	10%	40%
Especies profundas	0%	0%	0%

Mediterráneo

Poblaciones	Fase I (1997-1999)	Fase II (2000-2002)	Total período
Pequeños pelágicos	0%	0%	0%
Demersales	20%	10%	30%
Pez espada	20%	10%	30%
Atún rojo	20%	10%	30%

NAFO, NEAFC

Poblaciones	Fase I (1997-1999)	Fase II (2000-2002)	Total período
Todas, excepto las pelágicas	30%	10%	40%

ATUN TROPICAL

Poblaciones	Fase I (1997-1999)	Fase II (2000-2002)	Total período
Atún tropical	0%	0%	0%

sión estaba abierta a una mayor negociación en función de los estudios de los expertos.

Un tercer apartado afecta a las zonas para las que se pretende prevenir un aumento del esfuerzo pesquero y donde las reducciones propuestas se sitúan en el 12% en dos tramos iguales. Con esta medida se pretendería fundamentalmente reducir el impacto de los avances técnicos.

Para especies profundas y las pesquerías atuneras tropicales, los datos científicos avalarían la posibilidad de mantener o incluso aumentar en algunos casos el esfuerzo pesquero, según zonas geográficas. La postura dominante se inclina por mantener los mismos objetivos que en los años precedentes.

Finalmente, en un quinto apartado se pondrían en marcha medidas diferentes para cada uno de los caladeros contemplados en los acuerdos bilaterales o multilaterales en base a los dictámenes técnicos como son los casos de NAFO, NEAFC o ICATT, etc...

Para los responsables de la Comisión, este conjunto de medidas, aunque a primera

vista puedan parecer rigurosos y muy drásticas, como se ha demostrado en el III POP, la realidad no ha sido tan dura y menos para la flota costera o la que opera en caladeros poco sensibles.

En esta línea, la Comisión no ve graves impactos económicos negativos en las zonas afectadas por los programas de reestructuración. Lejos de ello, se considera que la situación para estas zonas podría ser mucho peor si se mantiene la política de sobreexplotación que acabaría llevando la pobreza a todas las zonas afectadas.

En el plano económico, las medidas de reducción del esfuerzo pesquero, los estudios de la Comisión contemplan una mejora en los resultados económicos de las empresas pesqueras así como una mayor competitividad de los productos pesqueros. Por otra parte, desde la Comisión se considera que ya se han puesto en marcha y se seguirán aplicando diferentes medidas de acompañamiento de carácter socioeconómico según las características de las flotas, con programas como IFOP o Iniciativa Pesca. ■

V.M.

Entre 1991 y 1995
la flota se redujo
aproximadamente en
263.000 GT

EL III PROGRAMA CUMPLIÓ SUS OBJETIVOS



La Unión Europea cubrió los objetivos de reducción de flota previstos en el III Plan de Orientación Plurianual (POP) según los datos elaborados por la Comisión y en base a las cifras aportadas por cada Estado miembro. Hay países como España y Portugal que cumplieron por encima de las exigencias comunitarias, mientras otros como Irlanda, Italia o Países Bajos, lejos de reducir sus flotas procedieron a un aumento de las mismas.

Durante el período de 1991 a 1995, la flota comunitaria, sin tener en cuenta los datos de Suecia y de Finlandia, experimentó una reducción de 263.000 GT y de 807.333 KW lo que supone una disminución porcentual en el primer caso del 11,5% y del 9,7% en el segundo. Tomando en consideración solamente estas cifras ello supone que ya se habrían cubierto los objetivos previstos para finales de este año, fecha en que termina la aplicación del III POP.

Los programas de reducción de flota impuestos por la Unión

Europea contemplan recortes muy diferentes en función de las especies objeto de pesca así como de los medios utilizados para sus capturas. En general, para las especies demersales, la reducción se sitúa en torno al 20% mientras que para otras como las pelágicas, esa reduc-

ción está prácticamente en el 0%. Año tras año se fijan una serie de objetivos intermedios que son analizados por la propia Comisión de la Unión Europea con el fin de no tener graves desviaciones al final del programa.

A la hora de aplicar y ofre-

cer los resultados del Plan, una de las dificultades ha estado en la medición de la capacidad y del esfuerzo pesquero de cada una de las flotas. Tradicionalmente, los programas se redactaron con unos objetivos reales de reducción de flota en Tonnaje de Registro Bruto (TRB).

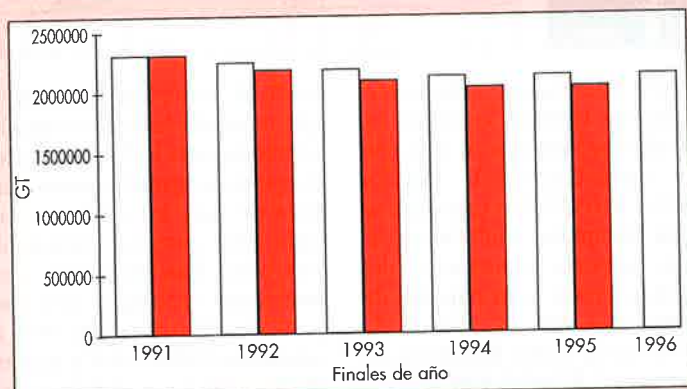
Ello significaba en realidad un ocultamiento de datos por parte de algunos Estados miembros donde se utilizaba una mezcla de mediciones. Mientras unos barcos se medían en TRB, otros lo hacían por el arqueo bruto (GT) y otros en unidades de medición nacional.

GRADO DE CUMPLIMIENTO DEL III POP EN LA UE Y EN ESPAÑA

TOTAL

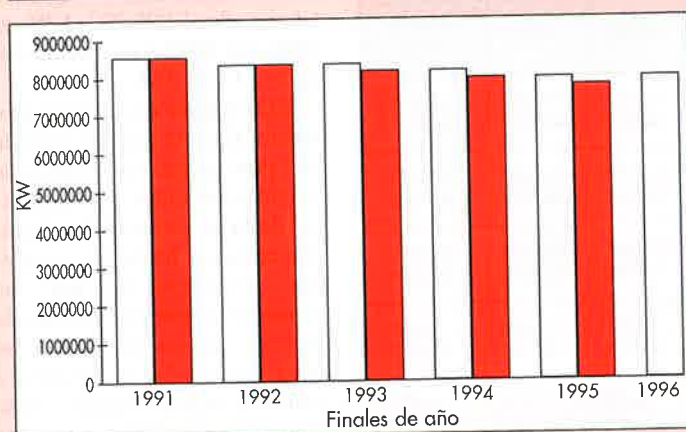
Tonelaje (GT)

Finales de año	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Objetivos	2253957	2208878	2186032	2147573	2109114	2071856
Situación registro de buques*	2250726	2180616	2098581	2045722	1987810	



Potencia del motor (KW)

Finales de año	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Objetivos	8290422	8124614	8023693	7900357	7777020	7653684
Situación registro de buques*	8340950	8169985	7928386	7726553	7533617	

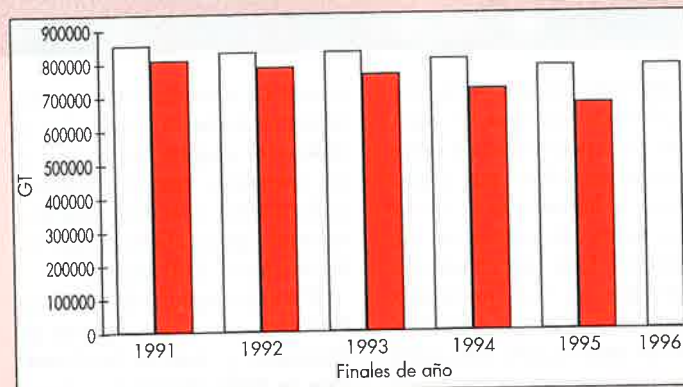


□ Objetivos
■ Situación registro de buques

ESPAÑA

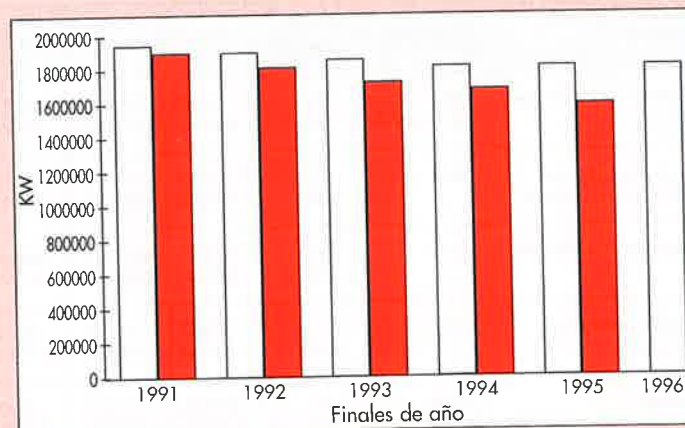
Tonelaje (GT)

Finales de año	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Objetivos	823021	806561	792829	781097	768365	755633
Situación registro de buques*	786584	764254	727679	702461	654561	



Potencia del motor (KW)

Finales de año	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Objetivos	1955372	1916265	1888180	1860096	1832012	1803927
Situación registro de buques*	1915572	1849708	1756492	1711538	1628384	



* Última actualización: 29.2.96 (sobre la base de tratamiento de los datos remitidos por los Estados miembros).

Países como España y Portugal cumplieron sobradamente las exigencias comunitarias, mientras otros como Irlanda o Países Bajos, lejos de reducir, aumentaron sus flotas.



Ante esta circunstancia, desde la Unión Europea se inició un proceso para tratar de unificar criterios sobre este punto de cara a lograr que a medio plazo todos los barcos se midan en GT. Ello supone sin embargo que, por el momento, cuando está en marcha ese proceso de unificación, los datos sobre estos años supongan una mezcla de diferentes mediciones. En el caso de España no

se está de acuerdo con los planteamientos de la Comisión al aplicar el arqueo bruto, GT, y se considera que el esfuerzo realizado ha sido muy superior al que figura oficialmente en los balances de Bruselas.

Para el conjunto de la Unión Europea, con la excepción de Finlandia y Suecia, la Comisión se había planteado rebajar el tonelaje en GT de 2.253.957 a 2.071.856 GT. Tomando

como referencia los datos a finales de 1995 ya se habría logrado ese objetivo al elevarse la capacidad de la flota a 1.987.810 GT. Los objetivos se han cumplido también en lo que respecta a potencia del motor. Frente a un objetivo de 7.653.684 KW, a finales de 1995 ya se había llegado a solamente 7.533.617 KW.

Junto con Portugal, España es uno de los países con mayor

nivel de cumplimiento, datos que ha enarbolado ya la Administración ante la Comisión para que se tengan en cuenta a la hora de fijar los objetivos en cada país para los próximos seis años. Las exigencias comunitarias suponían tener que pasar de 823.021 GT en 1991 a solamente 755.633 GT a finales de este año. La realidad es que al 31 de diciembre de 1995, España ya se había colocado en 654.561 GT. Una situación similar es la producida tomando en consideración la potencia de los motores. Frente a unas existencias de 1.803.927 KW en 1996, en 1995 ya se había llegado a 1.628.384.

Ello supone que en este momento España ya ha logrado los porcentajes de reducción exigidos en todos los segmentos de la pesca desde los grandes atuneros hasta los cerqueros pelágicos lo que ha supuesto el que incluso desde algunos puntos del sector se haya reclamado el derecho a construir nuevos barcos, como atuneros, para seguir estando dentro de los objetivos comunitarios. ■

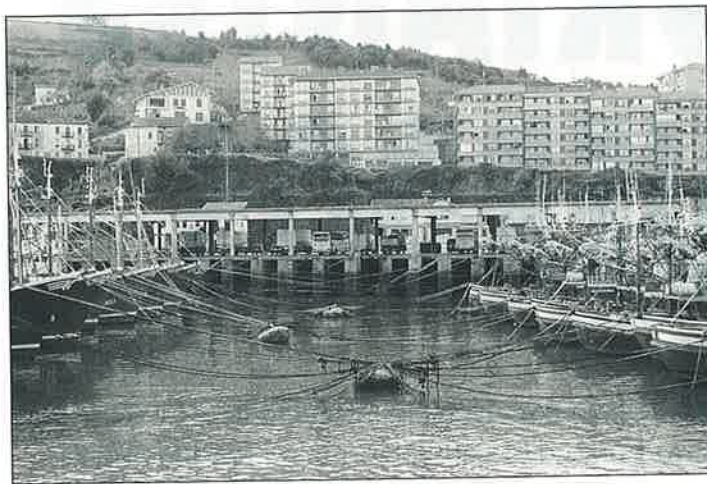
ESTADO MIEMBRO	TONELAJE (GT) POTENCIA (KW)	GRADO DE CUMPLIMIENTO Situación 95 respecto objetivos 96
TOTAL EE.MM	GT KW	104,23% 101,59%
BELGICA	GT KW	90,64% 101,85%
DINAMARCA	GT KW	115,79% 119,95%
ALEMANIA	GT KW	106,58% 112,20%
GRECIA	GT KW	97,46% 100,10%
ESPAÑA	GT KW	115,44% 110,78%
FRANCIA	GT KW	105,29% 95,77%
IRLANDA	GT KW	92,99% 93,04%
ITALIA	GT KW	96,92% 96,76%
PAISES BAJOS	GT KW	59,23% 85,82%
PORTUGAL	GT KW	157,97% 130,68%
REINO UNIDO	GT KW	84,70% 90,57%
FINLANDIA	GT KW	99,39% 98,68%
SUECIA	GT KW	97,70% 96,35%

Cambios de la capacidad por segmentos

Segmentos	Categoría POP	Finales de año	1991	1992	1993	1994	1995	Objetivos 1996
			GT	GT	GT	GT	GT	
Arrastreros y polivalentes Rastreros	D10 y sin clasificar	GT	173843	171833	162310	157542	151480	160460
		KW	496640	485825	459940	449631	430307	442193
Cerqueros pelágicos, rederos, etc. y Canarias	D11	GT	159122	153452	151136	149730	150457	166752
		KW	619644	601374	588612	583247	585523	628246
Arrastreros y polivalentes	G12	GT	335551	312044	288840	270999	238465	296093
		KW	572344	523421	475518	449008	407591	494264
Cerqueros pelágicos, rederos, etc.	G26	GT	37963	45314	46416	45213	36182	39562
		KW	99264	109832	110516	107746	84747	101092
Atuneros	G28	GT	80105	81611	78977	78977	77977	92767
		KW	127680	129256	121906	121906	120216	138133
TOTAL		GT	786584	764254	727679	702461	654561	755633
		KW	1915572	1849708	1756492	1711538	1628384	1803928

A los casi 19.000 millones de pesetas de la Administración española se suman otros 41.000 del IFOP.

MÁS RECURSOS PARA LA POLÍTICA PESQUERA



EL presupuesto total consolidado que la Secretaría General de Pesca (MAPA) gestionará en 1997, de acuerdo con el proyecto de Presupuestos, asciende a casi 60.000 millones de pesetas, que se componen, por un lado, de 18.859 millones de presupuesto nacional y, por otro, de 40.837 millones de pesetas de presupuesto del IFOP, fondo comunitario destinado a la mejora de las estructuras pesqueras, gestionado por el MAPA.

Este presupuesto se ha visto reducido en un 2,5%, pero en realidad se incrementa más de un 50%, ya que en el presupuesto anterior había cerca de 7.000 millones de pesetas que sólo eran un anticipo de tesorería. En la partida de adaptación de capacidades que aparecía en el presupuesto de 1995 (prorrogado en 1996), de 10.900 millones consignados, en realidad sólo 3.300 procedían de las arcas nacionales, siendo el resto un anticipo que luego reembolsaría el presupuesto comunitario, esta circunstancia no se da en los presupuestos de 1997.

Este presupuesto responde a las dos orientaciones fundamentales del Departamento, una de ellas orientada a la política de recursos, consistente en la conservación, mejora de los recursos de explotación y búsqueda de nuevas posibilidades de pesca, y la otra orientada a la política de estructuras y mercados pesqueros, que tiende a consolidar un sector productivo mejorando su eficiencia y productividad a través de la mejora de las estructuras y de los canales de comercialización.

Política de Recursos Pesqueros

En el presupuesto de la Dirección General de Recursos Pesqueros se aprecia un incremento respecto al ejercicio anterior, en concreto un 12,7% más, alcanzando la cifra de 1.878 millones de pesetas.

El capítulo VI se incrementa un 10,8%, llegando a los 1.230 millones de pesetas, para cubrir, entre otras acciones, el reforzamiento de los servicios de inspección

pesquera, con la adquisición de una aeronave capaz de patrullar la totalidad de la Zona Económica Exclusiva española, la contratación externa de la operación de las aeronaves y atender a los compromisos con la Armada respecto a la operación de los patrulleros que realizan servicios para la inspección pesquera, desarrollar un programa piloto de localización de buques por satélite y, por último, potenciar las campañas de investigación pesquera, con el fin de recabar los datos necesarios para el desarrollo de nuevas pesquerías y para la toma de decisiones acerca de la gestión de las existentes. En este sentido, se producirá un aumento de la operatividad del buque oceanográfico "Cornide de Saavedra", que doblará su actividad habitual mediante la contratación externa de su operación durante los períodos de inactividad.

El Instituto Español de Oceanografía contará, para cubrir su actividad, con un total de 3.224 millones de pesetas.

Política de Estructuras y Mercados Pesqueros

Las actuaciones en este campo están presididas por el programa comunitario de IFOP, que aportará un total de 40.837 millones de pesetas en 1997, y requerirá la cofinanciación de los Presupuestos Generales del Estado en diversas acciones, entre otras, las medidas sociales como consecuencia de la reestructuración de la flota pesquera, primas individuales a los pescadores (150 mill. de pts.) y prejubilaciones (75 mill. de pts.). También para las ayudas para actividades de formación de pescadores (70 mill. de pts.) y actividades de fomento de acuicultura (325 mill. de pts.).

Otros elementos a financiar son la reestructuración y renovación de la flota pesquera con una aportación de 7.135 millones de pesetas, así como la reorientación de la actividad de la flota (3.212 mill. de pts.) y la cofinanciación de la iniciativa comunitaria PESCA (150 mill. de pts.).

En lo que se refiere al capítulo VI de la Dirección General de Estructuras y Mercados Pesqueros (esta Dirección cuenta con un total de 12.072 millones de pesetas), que asciende a 430 millones de pesetas, experimenta un incremento del 27,2% respecto al ejercicio anterior, para cubrir, principalmente, el establecimiento de arrecifes artificiales y zonas marinas protegidas, las acciones piloto de pesca experimental y el control e información del censo de la flota y de las explotaciones de acuicultura.

En cuanto al FROM, los recursos puestos a disposición de este organismo ascienden a un total de 814 millones de pesetas, lo que permitirá la apertura de nuevos mercados nacionales e internacionales, la orientación al consumo, la mejora de los canales de comercialización y de la información al consumidor, así como la mejora del tratamiento y de la calidad del pescado en origen.

FIRMADOS YA CUATRO IMPORTANTES ACUERDOS

La recuperación del diálogo social como fórmula permanente de contraste de pareceres ha sido objetivo primordial del Gobierno del Partido Popular desde su constitución. Ya en su discurso de investidura el Presidente del Gobierno, José María Aznar se mostró convencido de que el diálogo entre empresarios y sindicatos tiene que ser fructífero ya que "nadie puede negarse a colaborar para contribuir a la resolución de lo que constituye nuestro gran problema nacional: el desempleo". Pero este diálogo no se ha circunscrito solamente a esta materia sino que está sirviendo de instrumento para favorecer el crecimiento económico, e instaurar un clima social constructivo. Desde su inicio el pasado 13 de mayo este contacto permanente entre el gobierno y los agentes sociales ha dado ya sus frutos: se han cerrado cuatro acuerdos, el de pensiones, el de solución extrajudicial de conflictos laborales, el de la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo y el de Empleo Rural. De estos acuerdos los empresarios no firmaron el de pensiones, en breve, se sumarán al de Empleo Rural.



TAMBIÉN el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Javier Arenas apostó fuertemente por la recuperación del diálogo Social. En su primera comparecencia parlamentaria, en la Comisión de Política Social y Empleo, subrayó que "El Gobierno espera frutos serios y fecundos del diálogo abierto sobre el mercado de trabajo entre empresarios y sindicatos". A través de su Departamento se han ido canalizando durante estos meses las negociaciones con las organizaciones sindicales, Comisiones Obreras y Unión General de Trabajadores y



con las organizaciones empresariales CEOE y CEPYME.

El inicio del diálogo Social tuvo lugar el 13 de mayo con la reunión que mantuvo el Presidente del Gobierno, junto al titular de Trabajo y Asuntos Sociales, con los dirigentes de las citadas organizaciones empresariales. Dos días después los mismos interlocutores gubernamentales se entrevistaban con los responsables de las organizaciones CCOO y UGT.

Al final de ese mismo mes el Ministro de Trabajo se reunió primero con los sindicatos y después con los empresarios, constituyéndose una serie de Comisiones Triparti-

En apenas siete meses el Gobierno, Empresarios y Sindicatos han firmado cuatro acuerdos de marcado carácter social. Tan sólo permanece abierta la mesa de la Formación Profesional, cuyas negociaciones están ya muy avanzadas

tas. El 5 de junio se constituía la Mesa sobre Seguridad y Salud en el Trabajo, presidida por el Secretario General de Empleo, Manuel Pimentel. El 13 de junio nacía la mesa sobre Formación Profesional, también de carácter tripartito, presidida por el Subsecretario de Trabajo y Asuntos Sociales, Marino Díaz Guerra.

Cinco días más tarde se ponía en marcha la mesa sobre el sistema de Protección Social, relativa al desarrollo del Pacto de Toledo, presidida por el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Juan Carlos Aparicio. El Gobierno de manera paralela y simultá-

BALANCE DEL DIÁLOGO SOCIAL

nea abordaba la reforma de pensiones con los grupos parlamentarios y los agentes sociales.

La Mesa trilateral sobre solución Extrajudicial de Conflictos Laborales se constituyó el 24 de junio, presidida por el Secretario General Técnico, Julio Sánchez Fierro, y dos días después, el 26 de junio, se ponía en marcha la Mesa Bilateral sobre el plan de Empleo Rural, presidida por el Secretario General de Empleo, Manuel Pimentel.

Cuatro acuerdos en 41 reuniones

El balance de estas mesas se puede resumir en que se han celebrado 41 reuniones con sindicatos y empresarios y se han cerrado cuatro mesas con resultados favorables en todas ellas. El primero de los acuerdos no se hizo de rogar y se firmó el 18 de julio, era el de Solución Extrajudicial de Conflictos Laborales cuyo objetivo es favorecer la solución ágil de dichos conflictos.

También antes del período de vacaciones estivales se cerró el acuerdo en materia de Seguridad y Salud en el Trabajo. Conectado con este mismo acuerdo figura la aprobación por el Gobierno el pasado 2 de agosto de un Real Decreto, regulando el funcionamiento de la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo, que fue constituida el 5 de septiembre. El día 20 de este mismo mes, Gobierno, Sindicatos y Empresarios alcanzaban un consenso básico en torno al nuevo Reglamento que desarrolla la Ley de Prevención de Resgos Laborales y que fue definitivamente aprobado



por la Comisión Nacional en su reunión del pasado 2 de octubre.

El 23 de septiembre, Gobierno y Sindicatos pactaron un borrador de "Acuerdo sobre consolidación y mejora del Sistema de Seguridad Social", que garantiza el mantenimiento del poder adquisitivo de las pensiones actuales y sienta las bases para que el sistema de protección social vigente sea viable en el futuro. Dicho borrador fue ratificado posteriormente por los órganos representativos de

las dos organizaciones sindicales mayoritarias, UGT y CCOO y por el Consejo de Ministros. Todos los grupos políticos representados en la Ponencia del Pacto de Toledo, excepto Izquierda Unida, dieron también su respaldo al Pacto.

El espaldarazo final al acuerdo sobre pensiones se produjo el pasado día 9 de octubre, en el Palacio de la Moncloa, cuando los secretarios generales de UGT y CCOO, Cándido Méndez y Antonio Gutiérrez estampa-

ron su rúbrica junto a la del Presidente del Gobierno, José María Aznar. Quedaba así sellado el primer gran acuerdo social de los últimos doce años.

Finalmente, el pasado 4 de noviembre el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Javier Arenas, y los Secretarios de FTT-UGT, Juan Aguilar, y el de la Federación Estatal del Campo de CCOO, José Fuentes, firmaron el Acuerdo de Empleo Agrario, que sustituye al hasta ahora vigente Plan de Empleo Agrario (PER).

Compromiso de futuro para la Protección Social

De estos cuatro acuerdos, el de mayor transcendencia social, por el número de personas al que afecta, es el conocido como Acuerdo sobre pensiones, aunque su título es "Acuerdo sobre Consolidación y Racionalización del Sistema de Seguridad Social". También ha sido considerado como un acuerdo histórico ya que es el primero que se firma en 12 años entre el gobierno y los sindicatos.

Según lo calificó el propio presidente Aznar este "acuerdo es un elemento de tranquilidad, modernización y seguridad para la vida española, porque supone un compromiso de futuro". En él se recogen los principales puntos del Pacto de Toledo, suscrito por todas las fuerzas parlamentarias, en abril de 1995, en el que se fijaron las bases para una reforma del Sistema de Seguridad Social para ajustarlo al futuro y que siga siendo viable. El consenso alcanzado afecta a cuestiones de tanta importancia como: la



revalorización automática de las pensiones según el IPC; la separación de las fuentes de financiación de la Seguridad Social; el aumento de 8 a 15 años del período de cálculo de la pensión, el acercamiento de las cotizaciones a los salarios reales y la extensión de la pensión de orfandad de 18 a 21 años.

Asimismo se contempla en el acuerdo la puesta en marcha de un Fondo de Reserva con los excedentes de las cotizaciones sociales que puedan resultar de la liqui-

dación de los presupuestos de la Seguridad Social, con la finalidad de atender a las necesidades futuras del Sistema.

En el Pacto se ha acordado aumentar de ocho a quince el número de años para llevar a cabo el cálculo de la pensión. El incremento progresivo hasta alcanzar los 15 años para calcular la base reguladora se aplicará de año en año hasta el 2001, valorándose, entonces, los efectos de esta medida y se establecerá, según los resultados, el ritmo de

aplicación para los años restantes. A efectos del periodo de carencia en 1997, se exigirá tener cotizados dos años dentro de los diez últimos y, a partir de 1988, dos años dentro de los últimos 15.

Nuevo Acuerdo de Empleo Agrario

El desarrollo de políticas activas para conseguir favorecer la creación de empleo estable, la inserción laboral de los trabajadores eventuales

agrarios, la ampliación de la formación ocupacional no sólo para los que trabajan sino para reciclar a todos aquellos que no lo hacen, la extensión del desempleo contributivo a los jornaleros de toda España y la reforma, en el futuro, del Régimen Especial Agrario para equiparar a los trabajadores del campo con los del Régimen General, son los puntos fundamentales en los que se basa el Acuerdo para el Empleo y la Protección Social Agraria (AEPASA) a que llegaron el Gobierno y

BALANCE DEL DIÁLOGO SOCIAL

los Sindicatos mayoritarios, FTT-UGT y Comisiones Obreras del Campo y fruto de las negociaciones llevadas a cabo en la segunda de las mesas bilaterales que se constituyeron para recuperar el diálogo social.

El nuevo acuerdo para el Empleo y la Protección Social Agrarios, que afectará a unos 700.000 jornaleros de toda España, introduce dos novedades: fomento de la economía productiva, como proyecto generador de empleo estable y los Servicios Integrados para el Empleo (SIPES). Con estas dos incorporaciones se pretende impulsar las políticas activas de fomento del empleo y favorecer la inserción laboral de los eventuales agrarios. La cantidad presupuestada que contempla el acuerdo para estas partidas es de 4.000 millones de pesetas.

La partida dedicada a infraestructura y obra municipal, conocida como el antiguo PER y englobada dentro del convenio del INEM-Ayuntamientos, asciende a 15.500 millones de pesetas. La intención del Ministerio de Trabajo es que esta partida no se utilice únicamente para obras en el municipio sino que se utilice también en infraestructura agraria, tales como caminos, acequias, cortafuegos, etc.

También se da especial importancia en el acuerdo a la Formación Ocupacional y a ella se destinarán 3.282 millones de pesetas, ya que se pretende no sólo formar a aquellos que tienen trabajo, sino a reciclar a aquellos que no lo tengan para que puedan desempeñar otras funciones diferentes a las agrarias pero vinculadas a ellas a fin de que no tengan que abandonar el entorno rural. Asimismo, se



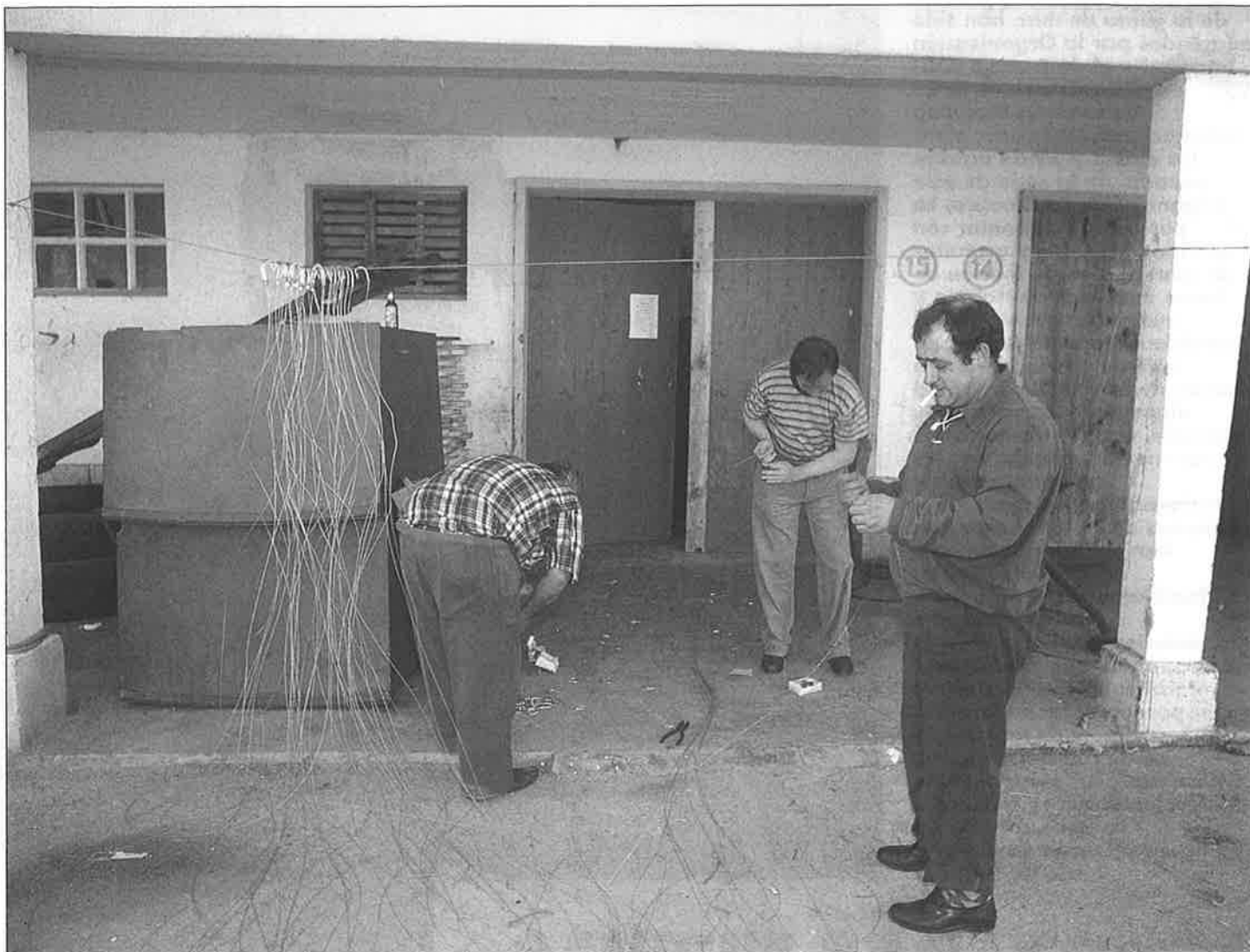
ha contemplado la creación de un Plan Especial de Casas de Oficios. Se realizará una actuación extraordinaria por un importe de 5.545 millones de pesetas, para la creación de 208 casas con 6.240 alumnos.

En total el INEM destinará en 1997 a estas actuaciones 32.327 millones de pesetas a los que se sumarán los más de cien mil millones aproximadamente que será el coste del subsidio agrario en el que a los mayores de 52 años se les equipara con el resto de los trabajadores y se elevan las prestaciones de los jóvenes comprendidos entre los 16 y los 24 años.

Finalmente, el nuevo acuerdo contempla también la creación de un grupo de trabajo que, a partir de 1997, hará los estudios financieros y valorará las repercusiones que tendrá tanto en los Presupuestos Generales del Estado como en el sector agrario la aplicación de la extensión del desempleo contributivo a todos los trabajadores agrarios. Asimismo, existe el compromiso de reformar el Régimen Especial Agrario para equiparlo al Régimen General, ya que todas las partes consideran que las prestaciones sociales de este colectivo está aún muy por debajo de la del resto de los trabajadores de otros sectores productivos.

Acuerdo sobre Seguridad y Salud en el Trabajo

Otro de los acuerdos firmados entre Gobierno, Sindicatos y Empresarios fue el de desarrollo del Reglamento de Servicios de Prevención que se contempla en la Ley de Prevención de Riesgos Labo-



rales, también conocida como ley de Salud Laboral. Este Reglamento va a impulsar y facilitar la citada Ley, mediante la corrección de todas aquellas cuestiones que la ley enuncia de manera amplia y general.

Al mismo tiempo servirá para promover y facilitar la aparición de entidades que proporcionen los medios necesarios para lograr una aplicación eficaz y equilibrada. En esta mesa participaron las organizaciones empresariales CEOE y CEPYME y los sindicatos CCOO y UGT. Por parte del Gobierno estuvo presidida

por el Secretario General de Empleo, Manuel Pimentel, quien expresó su satisfacción y reconocimiento al esfuerzo realizado por ambos agentes sociales.

La mesa acordó también la constitución de la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo, que se constituyó el 5 de septiembre en la que están presentes la Administración, las organizaciones empresariales y sindicales y representantes de todas las Comunidades Autónomas. Esta Comisión es un órgano colegiado asesor de las administraciones públicas en la formulación de políticas

de prevención y seguridad y salud en el trabajo.

Solución extrajudicial de los conflictos

Fue el primero de los acuerdos que se firmó para permitir la solución extrajudicial de los conflictos laborales, mediante la puesta en funcionamiento del Servicio Interconfederal de mediación y arbitraje. Fue firmado por el Gobierno, Empresarios y Sindicatos y tiene su antecedente en servicios parecidos que ya venían funcionando en algunas Comunidades Au-

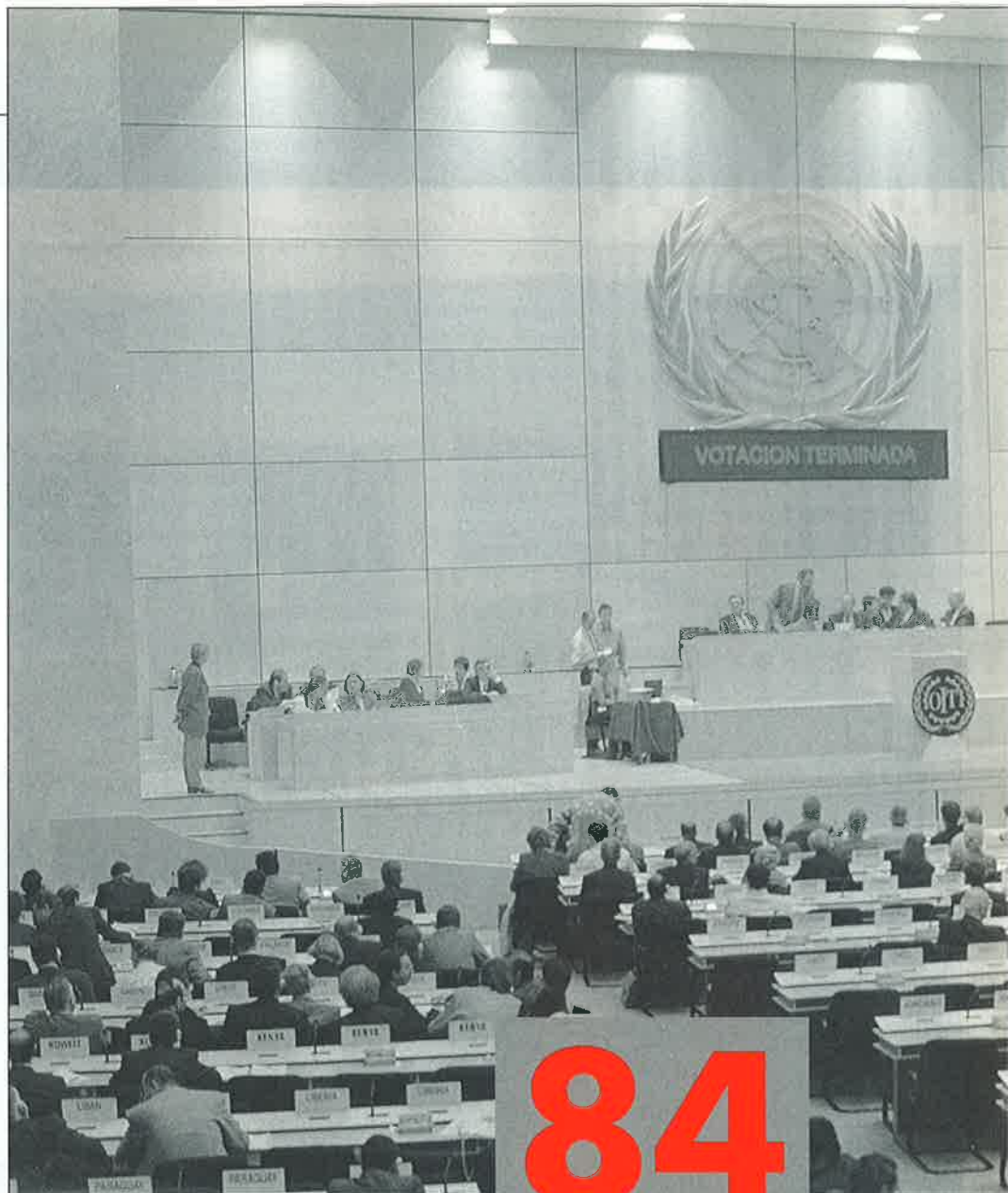
tónomas como Cataluña y Galicia.

El Acuerdo de Solución Extrajudicial de los conflictos (ASEC) trata de establecer mecanismos de solución autónoma de los conflictos laborales en la línea de lo que se había establecido en un pacto previo firmado en enero de este mismo año. La novedad de este acuerdo es que se ha establecido un Reglamento que lo desarrolla y se crea una Fundación y una Comisión Tripartita para seguimiento y control de la misma. ■

Concha Hernández Carazo

Tres convenios, tres Recomendaciones y un Protocolo, relativos a las condiciones de vida y trabajo de la gente de mar, han sido adoptados por la Organización Internacional de Trabajo (OIT) en el transcurso de la 84 Conferencia Marítima Internacional celebrada, entre los días 8 y 22 de octubre pasado, en la sede de esta Organización en Ginebra. La posibilidad de contar con servicios privados y gratuitos de contratación, la fijación de horas máximas de trabajo y mínimas de descanso, el establecimiento de un salario mínimo y la inspección a bordo de los buques han sido algunas de las cuestiones tratadas, en las maratónicas sesiones de trabajo, por los representantes de trabajadores, empresarios y gobiernos de los 83 países que han participado en esta Conferencia.

También hubo tiempo para aprobar otras tres Resoluciones que implican la celebración de una Conferencia Marítima específica para el sector pesquero; la elaboración de directrices y de un modelo uniforme de registro de horas de trabajo y la revisión de las orientaciones que se refieren a la inspección de las condiciones de trabajo a bordo de los buques.



84

CONFERENCIA
MARÍTIMA
INTERNACIONAL
DE LA OIT

APROBADAS NUEVAS NORMAS PARA MEJORAR LAS CONDICIONES DE TRABAJO DE LA GENTE DE MAR



EL objetivo de esta 84 Conferencia Marítima ha sido actualizar y mejorar las normas internacionales que rigen la seguridad y las condiciones de trabajo de la gente de mar. Estas condiciones se han visto modificadas en los últimos años como consecuencia de las transformaciones y modernización que ha experimentado la flota mundial tanto mercante como pesquera. También se han producido cambios en las formas de contratación y en las condiciones de vida en los buques con la variada composición de las tripulaciones que, en ocasiones, están integradas por marineros de diferentes culturas, lenguas y nacionalidades.

Otro factor determinante para la actualización y modificación de esta normativa es su propia antigüedad, ya que algunos Convenios como el de "colocación de la gente de mar" data de 1920 o el de "salarios y horas de trabajo", de 1958.

Todas las Delegaciones presentes en esta conferencia tuvieron carácter tripartito, es decir, que estuvieron integradas por representantes de los trabajadores, de los empleadores y de los Gobiernos, como ya es habitual en la OIT, puesto que así se contempla en su Acta de Constitución. La española, que la formaron 21 personas, estuvo presidida, como Delegados Gubernamentales, por el subsecretario del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Marino Díaz Guerra y por el Embajador representante permanente en Ginebra, Raimundo Pérez Hernández. En la Asamblea Plenaria, que se celebró al final, estuvo presente el Director General del Instituto Social de la Marina, Rafael Mateos Carrasco. (Ver la composición de las Delegaciones españolas en el recuadro).

Los temas que se abordaron en esta Conferencia han sido Revisión de la Recomen-

ción sobre la Inspección de Trabajo (Gente de Mar, 1926; Revisión del Convenio 109 y la Recomendación 109 sobre Salarios, Horas de Trabajo a Bordo y Dotación, 1958; Revisión del Convenio sobre Colocación de la Gente de Mar, 1920 y Revisión parcial del Convenio sobre Marina Mercante (normas mínimas) de 1976.

Todos estos temas se encontraban ya muy elaborados porque habían sido objeto de estudios pormenorizados en la Reunión Tripartita sobre Normas Marítimas del trabajo que

La nueva normativa contempla que la jornada laboral de la gente de mar sea de 8 horas con un día de descanso semanal, reconociéndose también como días de descanso las fiestas oficiales.

tuvo lugar en Ginebra en los últimos días de noviembre y primeros de diciembre de 1994.

De acuerdo con las actas de las reuniones y el informe de la delegación gubernamental, la Delegación española ha desarrollado a lo largo de las reuniones en las diferentes Comisiones una importante actividad con participación muy directa en los distintos debates, así como en las reuniones de coordinación que previamente se celebraban en la representación de la comisión Europea, presidida esta semestre por Irlanda". En opinión de

los Consejeros Técnicos Gubernamentales, el ambiente que se ha respirado a lo largo de estas dos semanas ha sido de amplia colaboración entre las delegaciones de trabajadores y empresarios, que han tratado de coordinarse en todo momento prestándose apoyo, al tiempo que trataban de armonizar sus posiciones con el resto de los países que integran la Unión Europea.

Fruto de estos trabajos ha sido la adopción por la Asamblea Plenaria de los Instrumentos que recogemos en el recuadro y que, una vez estudiados y valorados en su conjunto, España podrá someter a ratificación. En este sentido conviene recordar que nuestro país es uno de los que mayor número de Convenios OIT tiene ratificados.

Inspecciones de trabajo

Según el Convenio y la Recomendación adoptados relativos a la inspección de las condiciones de vida y trabajo de la gente de mar le corresponde su aplicación al estado del pabellón del buque y no al del puerto como se pretendía inicialmente. Estarán sujetos a él todos los buques dedicados a la navegación marítima, de propiedad privada o pública, que estén matriculados en el territorio del país en el que esté en vigor el Convenio. Las inspecciones se realizarán, si es posible, anualmente y si no obligatoriamente cada tres años. Para llevar a cabo esta tarea el Estado del pabellón podría autorizar a Instituciones Públicas u otras organizaciones a las que reconozca esa función, como pueden ser las sociedades de clasificación. Los informes de la Inspección, además de los trámites reglamentarios, se expondrán en los tabloneros de anuncios del buque.

La autoridad central de coordinación se encargará de coordinar las inspecciones competentes sobre las condi-



**NORMATIVA
ADOPTADA POR
LA ASAMBLEA
PLENARIA**

ciones de trabajo y de vida de la gente de mar así como de fijar los principios que habrán de observarse. También fomentará la cooperación eficaz entre instituciones públicas y otras instituciones que se encarguen de estas materias. Se entiende por autoridad central de coordinación los ministros o departamentos gubernamentales u otras autoridades facultadas para dictar, supervisar la aplicación de los reglamentos y ordenanzas de obligado cumplimiento referentes a las condiciones de vida y trabajo en los barcos.

Horas de trabajo a bordo

Otras de las normas adoptadas son el Convenio y la Recomendación relativos a las horas de trabajo a bordo y dotación de los buques. Teniendo en cuenta que todos los Convenios anteriores sobre la ma-

► **Convenio relativo a la Inspección de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar.**

► **Recomendación relativa a la Inspección de las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar.**

► **Convenio relativo a las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques.**

► **Recomendación relativa a los salarios, las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques.**

► **Convenio relativo a la contratación y la colocación de la gente de mar.**

► **Recomendación relativa a la contratación y colocación de la gente de mar.**

► **Protocolo de 1996 relativo al Convenio sobre la Marina Mercante (normas mínimas), 1976 (nº147).**

teria no han entrado en vigor, al no alcanzar la cifra de ratificaciones necesarias, se optó por pasar la parte referida a salarios en el Convenio a la Recomendación, quedando en aquél todo lo relativo a horas de trabajo y dotación de los buques.

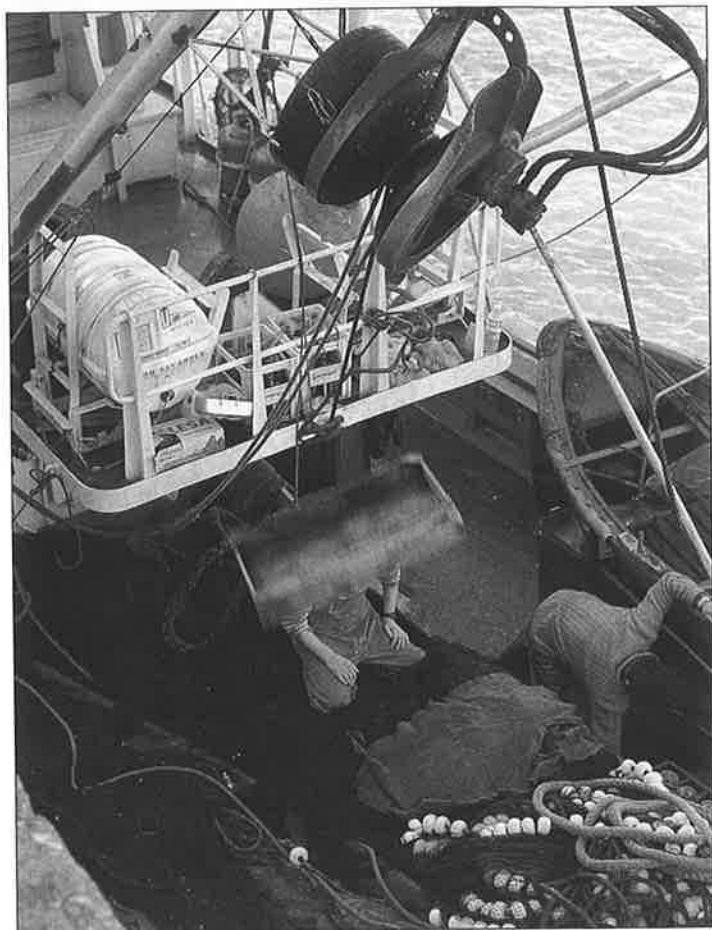
Según el Convenio se ha fijado como pauta en materia de horas normales de trabajo de la gente de mar, al igual que la de los demás trabajadores, la jornada de ocho horas, con un día de descanso semanal y con los días de descanso que correspondan a los días festivos oficiales. No obstante, cada país puede fijar en convenio otras horas siempre que no sean menos favorables que las aquí mencionadas. El número máximo de horas de trabajo no excederá de 14 horas por cada período de 24 horas ni de 72 horas por cada período de siete días. El número mínimo de horas de descanso no será



enero de 1995 que es de 385 dólares USA (unas 50.000 pesetas). Esta paga o salario básico corresponde a un mes civil de servicio para un marino preferente. La Recomendación establece, también, que sin perjuicio del principio de la libre negociación colectiva todo Estado miembro, debería, previa consulta con las organizaciones representativas de los armadores y la gente de mar, establecer procedimientos para fijar los salarios mínimos y su cuantía deberá tener en cuenta las características propias del empleo marítimo, la dotación de los buques y las horas normales de trabajo de la gente de mar. También se recomienda que se tengan en cuenta, a la hora de revisarlos, las variaciones del coste de la vida.

Como ya se ha mencionado, el tema de los salarios se ha incluido en la Recomendación que obliga menos que un Convenio. El tratamiento del tema de los salarios ha sido siempre complejo en el seno de la OIT hasta el punto de que nunca ha llegado a estar en vigor ningún convenio al respecto porque es muy difícil que se cuente con suficientes ratificaciones por parte de los países. En concreto, los más reticentes son algunas naciones que cuentan con pabellones de conveniencia y que, por tanto, tienen mayor tonelaje e influencia. A ninguno de estos países le interesa la fijación de salarios mínimos.

En cuanto a la dotación se especifica que todos los buques deberán contar con una dotación suficiente, segura y eficiente, de manera que el capitán deberá disponer de todos los recursos suficientes y si no adoptar todas las medidas necesarias para que se observen las condiciones en materia de horas de trabajo y descanso de la gente de mar establecidas en el presente convenio. Por su parte, la autoridad competente



inferior a diez horas por cada período de 24 horas ni 77 horas por cada período de siete días.

También se contempla en el Convenio la prohibición de embarcar a marinos menores de 16 años y el trabajo nocturno para menores de 18 años. Se incluye el presente Convenio en el Protocolo aprobado del Convenio 147, sobre normas Mínimas en la Marina Mercante, estableciendo el control sobre el Convenio por el Estado del Puerto, intentando con ello reforzar los controles sobre buques de bandera de conveniencia y el reforzamiento de la aplicación del Memorandum de París y de la Directiva comunitaria 95/21 sobre el control por el estado del Puerto.

Por lo que respecta a los salarios, la Recomendación aprobada establece el importe determinado por la comisión Paritaria Marítima el de 1 de

tendrá en cuenta la necesidad de evitar o de reducir al mínimo, en la medida de lo posible, el exceso de horas de trabajo, de garantizar un descanso suficiente y de limitar la fatiga.

Colocación y contratación de la gente de mar

La novedad de este Convenio es que regula la posibilidad, por primera vez, de establecer servicios privados de contratación y colocación, debidamente autorizados, en convivencia o no con servicios públicos. Se establece la gratuidad de estos servicios para los trabajadores, incluyendo en la gratuidad los costes derivados de los documentos personales necesarios para la contratación. Este ha sido el punto clave de esta norma, puesto que la OIT tenía prohibida la

existencia de estas agencias, pero dicha prohibición ha quedado obsoleta, ya que están legalizadas en la mayoría de los países miembros.

Guiados por el principio de que "el trabajo no es una mercancía" los delegados reunidos en Ginebra han incluido en el Convenio una serie de normas que regulan el funcionamiento de estas agencias de colocación a fin de evitar los abusos y ofrecer garantías a los trabajadores en cuanto al conocimiento de los contratos que firman y conseguir que esta intermediación no sea problemática para el trabajador.

Según este convenio se prohíben las conocidas como "listas negras". El Convenio no perjudicará en ningún caso la facultad de la gente de mar, de ejercer los derechos fundamentales incluidos los derechos sindicales. También se crea un seguro o mecanismo de protección equivalente de



indemnización en caso de incumplimiento por parte del empresario de las relaciones contractuales, cuestión esta que deberá ser objeto de estudio por parte de los países que lo ratifiquen. Como complemento a este convenio se ha aprobado una Resolución por la que se invita a la OIT para que haga extensiva la aplicación del mismo a los pescadores.

Protocolo sobre normas mínimas

Por último se ha aprobado un Protocolo por el que a los Convenios incluidos en el 147, que data de 1976, y sometidos al control por el Estado del Puerto, se añaden dos Convenios de obligado cumplimiento y otros cuatro optativos. Entre los de obligado cumplimiento se encuentra el 109, adoptado en esta 84 Conferencia, sobre horas de trabajo y

dotación y el Convenio 133 sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias) de 1970 y que hasta la fecha no ha sido ratificado por España, pero que es intención activar dicha ratificación. Los cuatro Convenios optativos son: el 108 sobre documentos de identidad de la gente de mar, el 135 sobre representantes de los trabajadores, el 164 sobre asistencia médica y el 166 sobre repatriación, todos ellos ratificados por España. En fin, toda una serie de normas que tienen un solo objetivo que es mejorar las condiciones de vida y trabajo de la gente del mar, de por sí muy difíciles y duras, ya que ambas se desarrollan en un medio cargado de peligros y a muchas millas de la patria y del propio hogar. ■

Concha Hernández Carazo.
(Fotos cedidas por Jaume Abat y OIT)

Delegación Española en la 84 Conferencia Marítima de la OIT

DELEGADOS GUBERNAMENTALES

PEREZ-HERNANDEZ, Raimundo, Sr., Embajador, Representante Permanente en Ginebra.
MARINO DIAZ, D., Sr. Subsecretario, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales

Consejeros técnicos y delegados suplentes

DE SEGOVIA, Luis Fernando, Sr., Representante Permanente Adjunto, Misión Permanente de Ginebra.
ALBALATE, Joaquín, Sr., Consejero Laboral y de Asuntos Sociales, Misión Permanente de Ginebra.

Consejeros Técnicos

SANCHEZ, Julio, Sr., Secretario General Técnico, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.
MATEOS, Rafael, Sr., Director General del Instituto Social de la Marina.
ALVAREZ-BLAZQUEZ, Fernando, Sr., Subdirector General de Acción Social Marítima.
PAREDES, Cándido, Sr., Asesor Técnico Laboral Marítimo.
ABAT, Jaume, Sr., Jefe Adjunto, Inspección Provincial, Barcelona.
ALEMANY, Margarita, Sra., Jefa de Equipo, Inspección Provincial, Barcelona.
GURREA MORENO, Vicente, Sr., Asesor Técnico Laboral Marítimo, Instituto Social de la Marina.

DELEGADOS DE LOS EMPLEADORES

SANCHEZ, Fernando, Sr., Director, Recursos Humanos, C.L.H., S.A.

Consejero técnico y delegado suplente

SANTIAGO, Yon, Sr., Director, Recursos Humanos, Naviera Murueta, S.A.

Consejeros técnicos

FRANCO GARCIA, Luis María, Sr.
SISTIAGA, José María, Sr. Asesor Jurídico, Asociación de Navieros Españoles (ANAVE).

DELEGADOS DE LOS TRABAJADORES

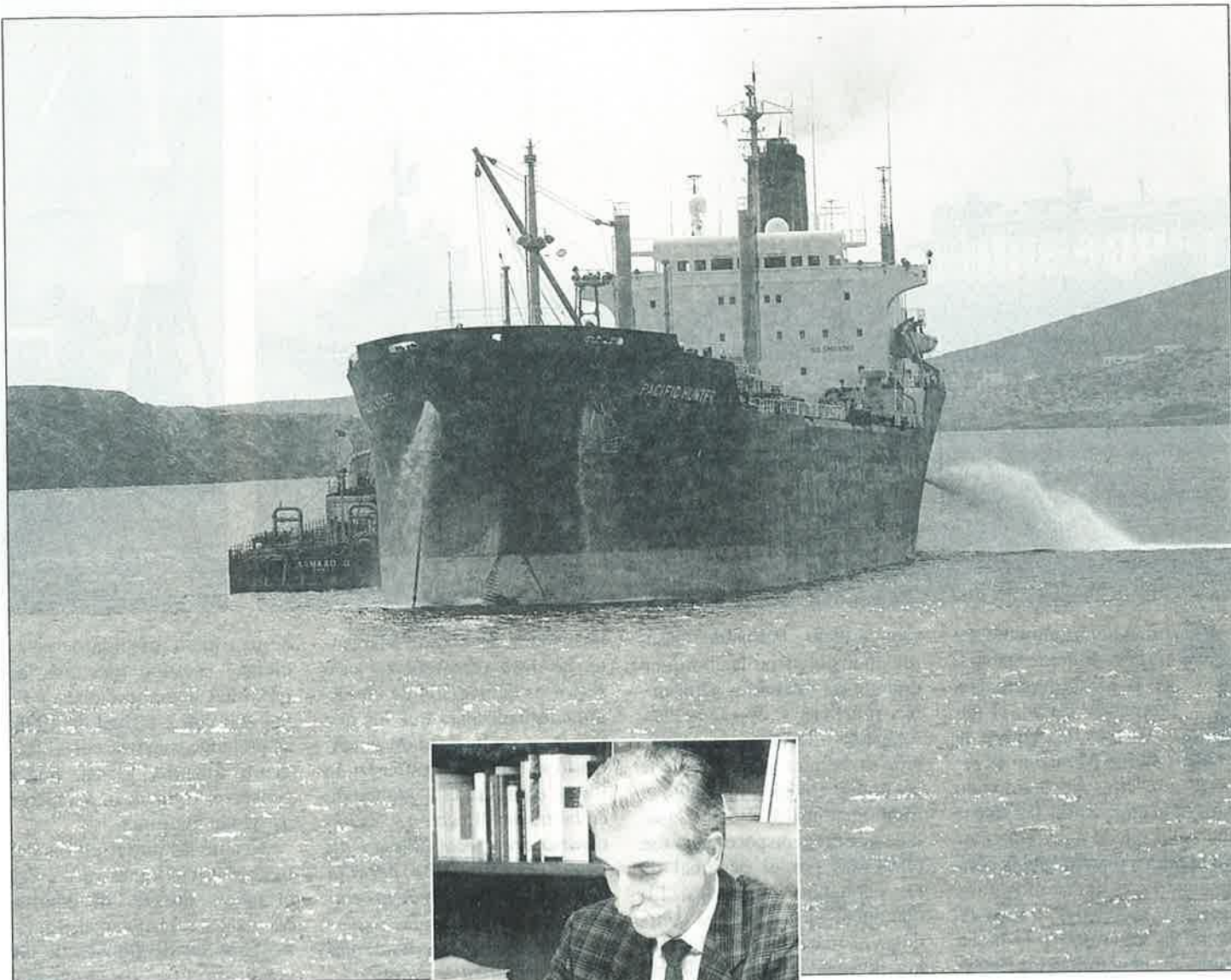
MUÑOZ, Pedro, Sr., Secretario General, Sector del Mar, FETCOMAR-CC.OO.

Consejero técnico y delegado suplente

DOMINGUEZ, Manuel, Sr., Secretario General, Sector del Mar, Federación Estatal de Transportes y Telecomunicaciones, UGT.

Consejeros técnicos

FERNANDEZ, Enrique, Sr., Secretario General Federación del Transporte, ELA/STV.
ABOY, Xavier, Sr., Secretario General, CIG-MAR.
AZKUE, Jon, Sr. FETCOMAR-CC.OO.
GONZALEZ-PRIDA, José Ramón, Sr., FETCOMAR-CC.OO.
CUESTA, Jesús, Sr., FETCOMAR-CC.OO.



**Según el nuevo
director de la Marina
Mercante,
Fernando Casas**



EL SECTOR PRECISA UN NUEVO MARCO PARA SU REACTIVACIÓN

La seguridad y la lucha contra la contaminación y el fomento de la actividad marítima en general son los principales objetivos del nuevo director de la Dirección General de la Marina Mercante, Fernando Casas Blanco. La clave para cumplir esta labor está, según Casas, en la creación de un clima adecuado para que los que tienen en su mano la posibilidad de potenciación se sumen al esfuerzo y apunten todos en la misma dirección, y en la creación de un marco jurídico. Otra pieza fundamental será la creación de ese marco jurídico, en el que el Registro Especial de buques de Canarias tenga las condiciones que hagan atractiva su utilización por la flota española o de terceros países.



Con el nombramiento del nuevo director general de la Marina Mercante, Fernando Casas, el pasado mes de octubre, la Marina Mercante se recarga con aires de optimismo para el sector. Entre las líneas generales que el nuevo director general va a marcar está la continuidad en el desarrollo de los aspectos mercantes, especialmente la seguridad y la lucha contra la contaminación marina, para lo que será necesario un máximo esfuerzo de coordinación de las labores con todos los implicados. El nuevo director de la Dirección General de la Marina Mercante tratará de perfeccionar esa organización y poder progresar en los próximos años en la necesidad básica de la lucha contra la contaminación, aspecto en el que la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo jugará un papel muy importante.

Para Fernando Casas, el segundo interés claro es el fomento de la actividad marítima en general; todo lo que confluje con el transporte marítimo y los servicios auxiliares. *“Mi intención es escuchar a todos para crear un clima adecuado y que sus iniciativas se puedan desarrollar”*, asegura Casas.

La seguridad también va a ocupar un lugar primordial. En

este aspecto, Fernando Casas pretende potenciar la coordinación de las diferentes actuaciones prácticas y operacionales. Respecto a la labor de inspección de buques y la labor de la seguridad aplicada mediante el Memorandum de París, Casas dice que estas inspecciones son realizadas por el personal de las capitanías marítimas; Lo que ahora se pretende es coordinar al máximo estas funciones de manera que la eficacia en ambos redunde en que España tenga una mayor agilidad en la inspección de buques y en un cumplimiento del Memorandum de París, que ya se ha venido realizando en un porcentaje muy adecuado, pero que se pretende extremar más.

En opinión del nuevo direc-

tor general de Marina Mercante, la clave para relanzar este sector es la creación de un clima adecuado para que los que tienen la posibilidad de potenciarlo se sumen al esfuerzo de forma equilibrada y apuntando en la misma dirección. *“Es necesario crear este clima y un marco jurídico que permita que estas iniciativas de las empresas y de los profesionales se traduzcan en un desarrollo de esa actividad económica”*.

Segundo Registro

El principal problema al que se enfrenta la Marina Mercante española es la liberalización de los tráficos; los tráficos ya liberalizados han demostrado que, como consecuencia, se produ-

ce una fuerte pérdida de posiciones, cuestión que con las próximas liberalizaciones, a final de 1996 y a final de 1998, se pretende suavizar con el Registro Canario, y, así, poder conservar o, incluso, recuperar actividad marítima.

Una de las piezas claves del marco jurídico, que va a crear el nuevo director de Marina Mercante, será dotar al Registro Especial de Buques de las condiciones que hagan atractiva la utilización del mismo por la flota española o de terceros. A mediados de noviembre, la Comisión de Economía y Hacienda del Congreso de los diputados aprobó por unanimidad la propuesta de enmienda para modificar las condiciones económicas y sociales del Registro Especial de Buques presentada por el PSOE y defendida por José Segura Clavell. En dicha propuesta se pide la exención del 50% del IRPF, una bonificación del 90% sobre el impuesto sobre sociedades, y el 90% de bonificación de la cuota empresarial a la Seguridad Social. La primera etapa será de recogida de las dificultades competitivas que han hecho retroceder a gran velocidad el primer registro de buques. Por el contrario, el Registro Canario cuenta con más de 70 buques. El esquema temporal que tiene

**Para potenciar la seguridad
y la lucha contra la
contaminación marina es necesario
un máximo esfuerzo de
coordinación en las labores de todos
los implicados.**



pensado poner en marcha el nuevo director general de la Marina Mercante es, en primer lugar, convertirlo, en un elemento que evite la destrucción del tejido empresarial, del empleo de esas flotas que en el Primer Registro han tenido una trayectoria tan negativa.

Ante la apertura de los mercados, y para competir en ese mercado abierto es preciso posicionarse en un marco jurídico que permita abordar ese mercado abierto en un buen nivel competitivo con objeto de que no se pierda una importante fracción de la actividad naviera y del empleo correspondiente. *“Con este marco jurídico que pretendemos elaborar pretendemos que el proceso de reestructuración sea menos exigente y requiera un menor esfuerzo”*, subrayó Casas.

En el supuesto de que el marco del Registro Especial de Buques fuera tan competitivo como el de otros registros europeos sería un paso más, pero el objetivo primero es que sirva de soporte para no perder actividad marítima, y en segundo lugar, que sirva de alternativa equivalente en esos marcos terceros que en la práctica ya se están utilizando en los tráficos plenamente liberalizados. *“En estos momentos —asegura Casas— estamos haciendo la ges-*

ción de que de alguna manera las cargas sociales del Primer Registro se disminuyan de manera que facilite el proceso de reestructuración”. Con estas medidas no se da el paso final para equiparnos con los registros de terceros países, pero se facilitan las condiciones suficientes para que se pierda menos iniciativa empresarial, menos empleo, y se conserve el valor añadido español.

En opinión del nuevo Director de la Dirección General de la Marina Mercante, Fernando Casas, el mayor logro del sector marítimo en los últimos años ha sido la flexibilización del marco jurídico que ha permitido tener una serie de libertades para las empresas y competir en los mercados internacionales; así

como el hecho de poder comprobar que es posible seguir empleando a tripulantes españoles con plena satisfacción de las empresas en su profesionalidad y coste del empleo, dentro de esos marcos abiertos.

Por su parte, apunta en dos direcciones respecto a los mayores fracasos vividos durante estos años en el sector. Por un lado, menciona el hecho de la tardanza excesiva encontrar esa flexibilidad; y en segundo lugar, esos aspectos de flexibilidad que todavía no se han alcanzado y corresponden al marco laboral y el fiscal. En el marco fiscal, Casas afirma que estamos en un proceso de gestión razonable en caso de que se utilicen buques bajo pabellón español a través del Segundo Registro. En cuan-

to al tema laboral, el director general de la Marina Mercante se muestra esperanzado en el sentido de que los sindicatos han demostrado una comprensión y receptividad de que es necesario dar este paso. *“Precisamente hace unos meses, antes de ocupar mi puesto en la Dirección General de la Marina Mercante, he tenido una serie de conversaciones y me han demostrado esa voluntad que está pendiente de articularse en un proceso de realizaciones concretas. Ese espíritu demuestra que hay un nivel de comprensión del problema y en consecuencia todas las partes se pongan a trabajar en la misma dirección para resolverlo”*, dice Fernando Casas.

Otro de los temas que desde hace años preocupa a los responsables del sector es el envejecimiento de la flota. Según Fernando Casas, la cuestión fundamental es que hay que rejuvenecer la calidad de la gestión de la actividad marítima. *“Eso es más importante porque se refiere al capital humano no al buque en sí, ya que eso vendría como consecuencia de lo primero. Lo importante es el rejuvenecimiento del capital humano que soporta el negocio y la actividad marítima”*, subraya Casas. ■

I.O.

A corto plazo se van a mejorar las cargas sociales del Registro Especial de Buques de Canarias para que el proceso de adaptación competitiva se produzca con una menor pérdida de valor añadido español.

Incidencia laboral
de las empresas mixtas

LA ASOCIACIÓN "ROSA DOS VENTOS" RECLAMA PROTECCIÓN SOCIAL PARA LOS MARINEROS

La Asociación de Mujeres de pescadores "Rosa dos Ventos" ha elaborado un informe en el que señala la desprotección social en que se encuentran los trabajadores del mar contratados por empresas mixtas al tiempo que reclama de la Unión Europea y de la Administración la adopción de medidas que garanticen el nivel de cobertura que rigen para los trabajadores españoles.



Del informe elaborado por la Asociación de Mujeres de Pescadores "Rosa dos Ventos", radicada en Galicia, analiza la incidencia de las empresas mixtas en la vida laboral y social de los pescadores y fue dado a conocer el pasado 20 de septiembre en una reunión monográfica a la que asistieron representantes de la Secretaría General de Pesca del MAPA, del Instituto Social de la Marina, de la Xunta de Galicia y de la Comisión de Pesca del Congreso de los Diputados. El documento pone el acento en la merma de las prestaciones sociales de los trabajadores contratados bajo la fórmula de empresas mixtas y propone como posibles soluciones condicionar las ayudas públicas concedidas a empresas al compromiso por parte de éstas de "respetar el puesto de trabajo y los derechos de la Seguridad Social como se contemplan en nuestro país, revisar la legislación que compete a los convenios bilaterales entre países no Comunitarios y exigir a los empresarios el cumplimiento de la legislación española vigente". En caso de que estas propuestas no dieran el resultado perseguido, la Asociación reclama otras soluciones por parte de la Unión Europea "para paliar la restricción de sus política pesquera" y a las Administraciones españolas que "corten el grifo de las subvenciones, que están propiciando esta esclavitud de los pescadores".

La materia se transforma

Partiendo del principio físico de que la materia no desaparece sino que se transforma, y extendiendo este principio a la situación del sector pesquero, el informe recuerda las continuas reestructuraciones que está soportando este sector, "que están empujando a las empresas a actuar

fuera del ámbito comunitaria, incentivando el desguace y el abanderamiento en países terceros". Hace luego una descripción de la situación anterior cuando los muelles se encontraban "lentos de grandes barcos embargados por los bancos y cajas de Ahorros, víctimas de un alocado frenesí inversor de los empresarios" propiciado por las condiciones del negocio "fácil y de nula o muy escasa conflictividad". Por el contrario, ahora "existe un gran movimiento en la flota" que conduce hacia el abanderamiento exterior "motivado por la acuciante necesidad de asegurarse un caladero donde poder pescar en el futuro", movimiento que

faenando en otros países", conduciendo a una nueva situación laboral para los marineros que empeora las condiciones anteriores.

Dentro de la diversidad de soluciones adoptadas por cada empresa, la Asociación de Mujeres de Pescadores identifica la situación legal de los trabajadores tras los abanderamientos en cuatro grupos: la de quienes trabajando en buques abanderados, tienen reconocidos todos sus derechos, la de quienes, en materia de Seguridad Social se acogen a convenios suscritos por España con otros países, los que se acogen a convenios especiales de cotización con la Seguridad Social y

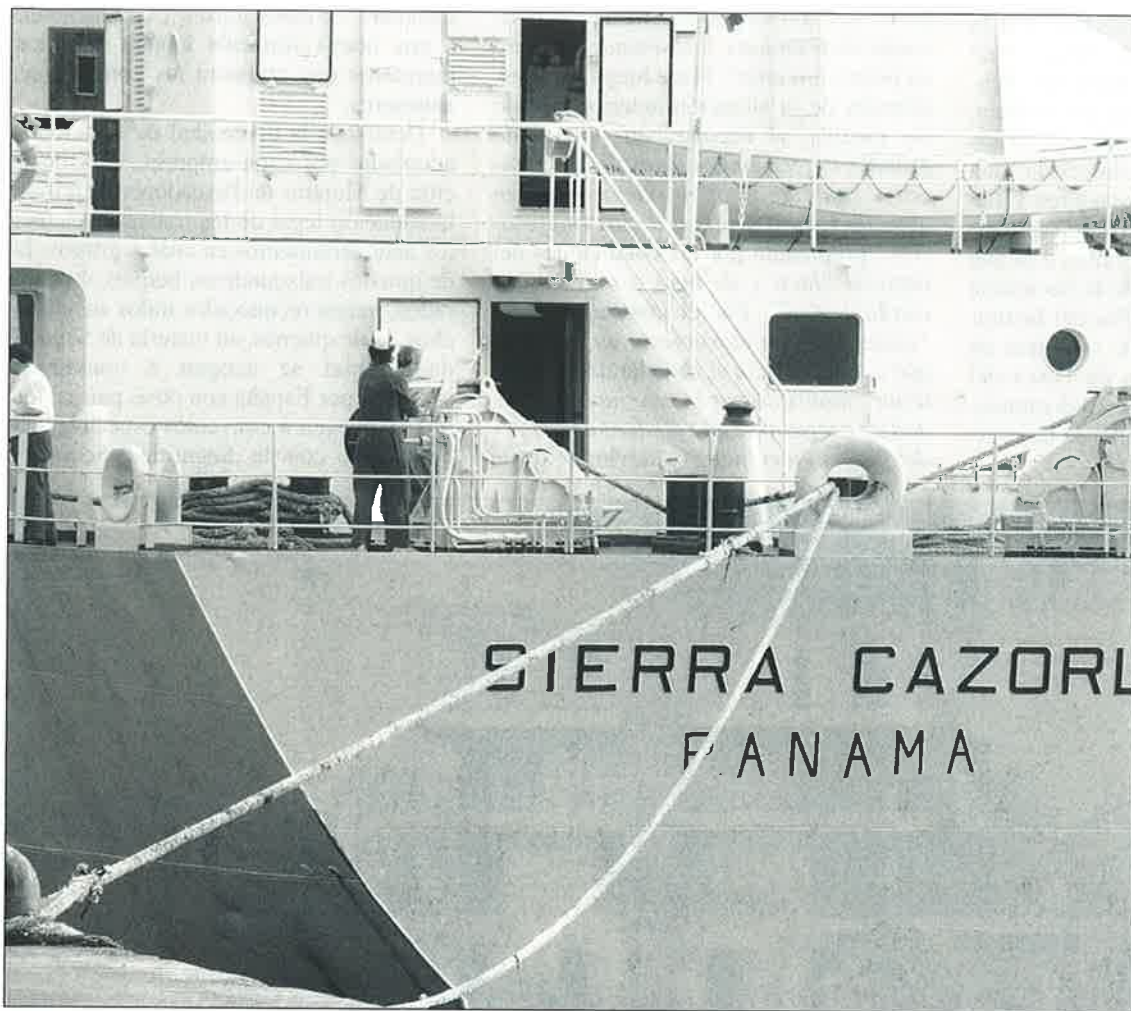


está siendo incentivado con "subvenciones de la UE para exportar sus buques a terceros países".

De acuerdo con la descripción realizada por la asociación "Rosa dos Ventos" las grandes compañías se "han hecho con la mayoría de esas unidades que estaban embargadas, comprándolas a bajo coste a unos acreedores deseosos de deshacerse de ellas; las ha abanderado, recuperando así en gran parte su inversión inicial, con la posibilidad de continuar

quienes cuentan únicamente con un seguro personal privado y no cotizan a ningún régimen.

El primer sistema estaría siendo utilizado, según "Rosa dos Ventos", en casi todos los caladeros, especialmente por parte de las empresas que operan en las aguas jurisdiccionales de Malvinas, en el banco Canario-Sahariano, los barcos marisqueros en Mozambique y algunas de Namibia y Argentina. A los trabajadores se les reconoce las condiciones laborales



anteriores al abanderamiento y perciben su salario en pesetas. No obstante, señala esta Asociación, también esta situación se va deteriorando porque, con el objetivo de abaratar costes, los pescadores españoles van siendo sustituidos paulatinamente por tripulaciones de países terceros, *“cuya falta de profesionalidad tiene que ser suplida por un mayor esfuerzo por parte de los pescadores españoles.”*

El segundo supuesto se da sobre todo en países comunitarios. Los trabajadores cotizan en esos países y tienen cubiertas, en diverso grado y según el país, gran parte de las prestaciones. Perciben la remuneración en la moneda del país en que trabajan. Una modalidad de este grupo la forman quienes son contratados para trabajar en terceros países como emigrantes y pagan allí su seguro social. Estos suelen ser remunerados en pesetas y al tratarse, por lo común, de países con prestaciones inferiores a las españolas, se encuentran en neta desventaja. Corresponden a este grupo al-

gunas empresas que operan en Argentina y, especialmente, en Chile.

En el caso de los trabajadores empleados en empresas que se acogen a convenios especiales de cotización con la Seguridad Social - frecuentes en los caladeros de Namibia, Argentina y Chile - ven mermados considerablemente sus prestaciones sociales ya que no tienen cubiertas la incapacidad temporal, la maternidad, la protección familiar, el desempleo, la formación profesional, la asistencia sanitaria ni los gastos de farmacia. Finalmente, según el análisis realizado por “Rosa dos Ventos”, son los trabajadores embarcados en buques con banderas de conveniencia -Panamá, Cocos, Caimán- quienes forman el último grupo, a quienes se contrata un seguro personal privado pero no cotizan en ningún régimen y, en consecuencia, carecen de la mayor parte de los beneficios de la protección social.

Por encima de esta clasificación de situaciones la Asociación “Rosa dos Ventos” señala que *“todas las empresas*

que abanderan sus buques enmascaran su determinación de ir reduciendo los costes poco a poco, insertando paulatinamente tripulaciones más baratas de mantener, dejando sólo los mandos españoles a bordo de los buques, a medio plazo, y terminando éstos en una situación laboral muy precaria al reducirse sensiblemente sus garantías y prestaciones, tanto económicas, como sociales y laborales”.

Charo Gómez, portavoz de “Rosa dos Ventos”, ponía el acento sobre las consecuencias de esta disminución en la

protección social de los trabajadores del mar *“cientos de marineros que están trabajando en Namibia, Malvinas y Chile, que no tienen derecho a prestaciones sociales españolas y están a la buena de Dios”* declaraba a MAR. *“Para la Administración es un mal menor, para nosotros es un mal mayor”*, concluía Charo Gómez, *“pretendemos que si se tienen que marchar a trabajar a otro país, porque hay que abanderar los buques para sacar los barcos de puertos, que se respeten las prestaciones que los trabajadores tienen en España”.*

Coincidiendo con las pretensiones de “Rosa dos Ventos”, el secretario general de Empleo, Manuel Pimentel, anunciaba en el Congreso de los Diputados la creación de una ponencia técnica para que los marineros españoles en empresas mixtas hispano argentinas queden protegidos por la Seguridad Social española sin que esta circunstancia suponga condicionante disuasorio para su contratación. ■

M.V.

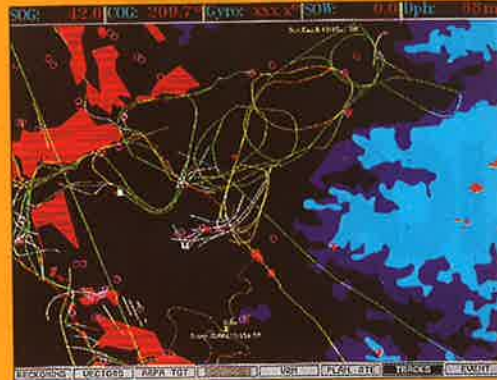
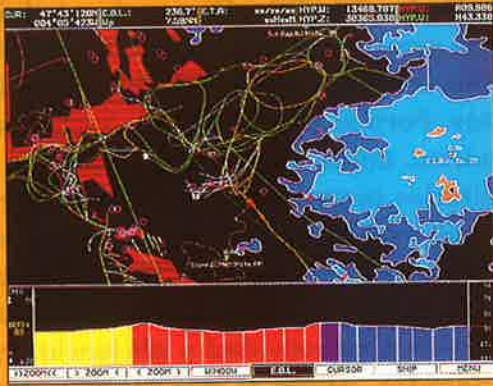


SODENA

TURBO 2000

Un plotter para el futuro

Fácil de usar, flexible y poderoso.



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
MARÍN
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

Rodman 83, una perfecta máquina de pescar



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

CARACTERISTICAS PRINCIPALES

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

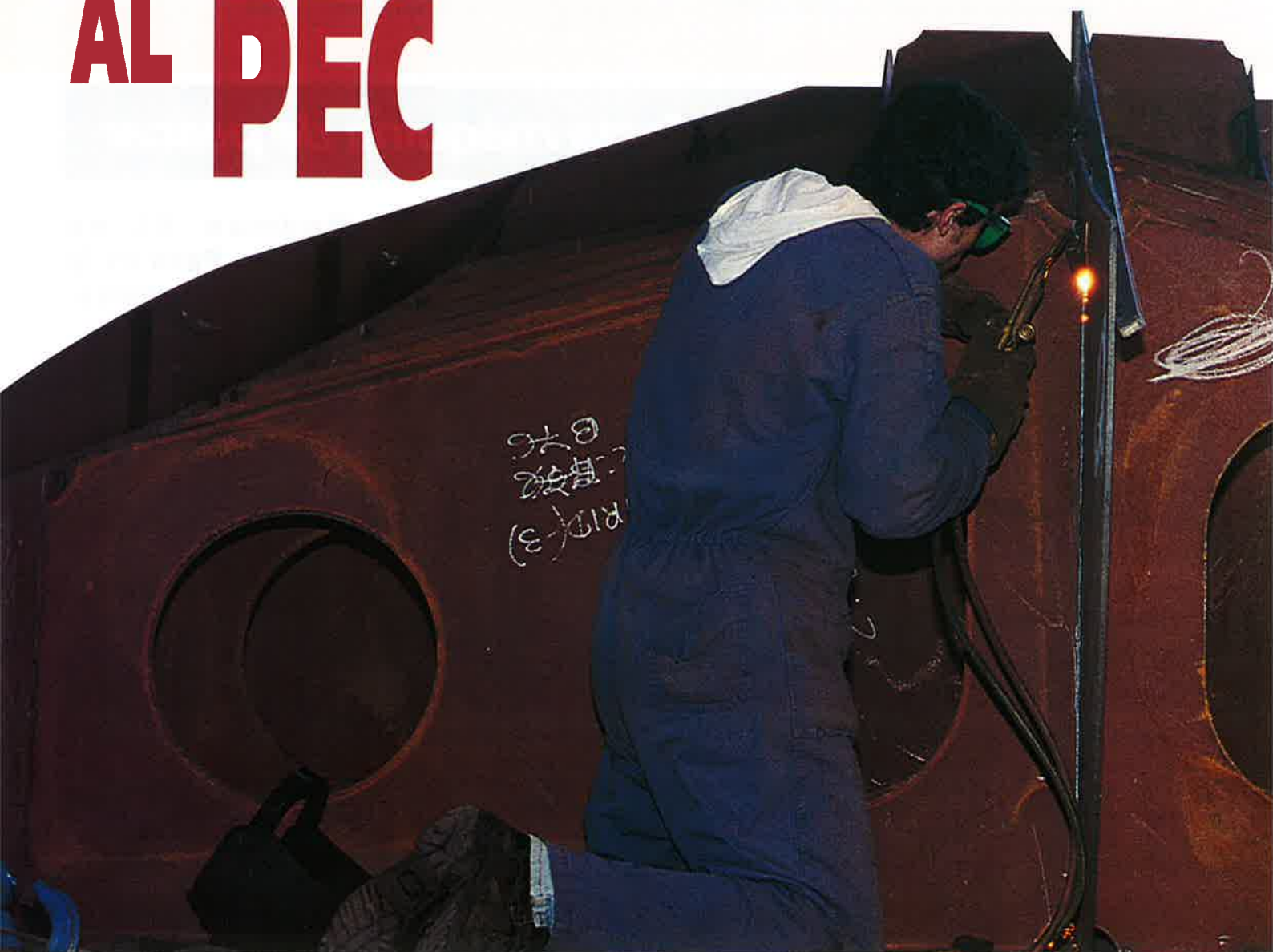
Porque este palangrero ha sido concebido y diseñado para ser una perfecta máquina de pescar. Las suaves líneas de su casco, fabricado en Polyéster Reforzado con Fibra de Vidrio, sin ninguna rugosidad; su resistencia; su dureza; su práctica inalterabilidad al tiempo le hacen similar o superior a cualquier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

Rodman
POLYSHIPS
Construcción y reparación naval

Para ser competitivos y rentables en 1998

ASTILLEROS ESPAÑOLES APLICA MEDIDAS CORRECTORAS AL PEC

Los Astilleros Españoles han puesto en marcha una serie de medidas correctoras del Plan Estratégico de Competitividad con objeto de reajustar las desviaciones producidas durante 1996. De los 20.000 millones de pérdidas que se habían previsto para este año en el PEC, se van a obtener unas pérdidas de 37.000 millones de pesetas. Para el presidente de Astilleros, Antonio Mendoza, entre las principales causas de estos resultados negativos se encuentra un mercado con exceso de oferta y precios y unas desviaciones importantes en los márgenes de las construcciones por no haber alcanzado aún los niveles de productividad y eficiencia en general esperados. Ahora el reto continúa siendo el llegar a 1998 sin pérdidas; para ello, el ministro de Industria, Josep Piqué, está negociando con Bruselas el cierre de las ayudas al naval (la UE todavía debe aprobar otros 90.000 millones).



Los Astilleros Españoles están pendientes de Bruselas. Tras las fuertes desviaciones producidas a lo largo de 1996, el ministro de Industria, Josep Piqué, negocia con la Comisión Europea la introducción de medidas correctoras en el PEC para reconducir la situación y evitar el cierre de factorías. El asunto primordial que el grupo está esperando es la aprobación de las ayudas a "esta reconversión" naval; por el momento sólo se han aprobado los primeros 90.000 millones de pesetas y faltan por ser aprobados los otros 90.000 millones. En la reunión mantenida a principios de noviembre entre el ministro de Industria español y el Comisario Karel van Miert, el comisario europeo se mostró reacio a liberar

los 90.000 millones de pesetas en ayudas públicas que faltan por conceder; mientras que el ministro de Industria, Josep Piqué, defendió una urgente flexibilización laboral en los Astilleros españoles. El ministro español aseguró que la falta de flexibilidad y no el exceso de capacidad de producción es lo que ha provocado las pérdidas en las empresas públicas del sector.

Desviaciones del 50%

El año 96 ha sido dramático en los resultados económicos. Para el presente año se van a producir unas pérdidas de 37.000 millones de pesetas, lo que supone unas desviaciones de casi el 50%, puesto que las estimaciones de pérdidas previstas en el PEC eran de 20.000 millones de pesetas. Los objetivos marcados en el Plan Estratégico de Competitividad, aprobado en octubre del año pasado, que eran de obligado cumplimiento, no se ha logrado alcanzar, colocándo a los Astilleros Españoles en una grave situación. Para el presidente del grupo

po, Antonio Mendoza, "todos somos responsables, en mayor o menor medida, de que se hayan producido estas desviaciones y de haber llegado a esta situación que ya era grave, pero que actualmente se ha agravado más". En su opinión las causas que han provocado estas pérdidas excesivas son de variada índole: una situación de mercado con exceso de oferta y precios bajos, y unas desviaciones importantes en los márgenes de las construcciones por no haber alcanzado aún los niveles de productividad y eficiencia en general esperados. A pesar de la mejoría en los resultados respecto a 1995 (mayor productividad y menos pérdidas), las pérdidas son el 50% superiores a lo esperado y es imprescindible llegar a 1998 sin pérdidas dada la política del gobierno y de la Unión Europea, pues a partir de ese año no se podrá recibir ningún tipo de ayudas ni subvenciones. "Los dos principales problemas a los que nos enfrentamos es por un



Es preciso activar de inmediato una serie de acciones que permitan alcanzar los niveles de ingresos previstos y reducir los costes de manera notable.

lado los constructores de otros países han mejorado, y por otro, que la reducción de pérdidas es claramente insuficiente. Esto hace necesaria una intervención más acusada". subrayó, Antonio Mendoza, presidente de Astilleros Españoles. Para resolver estas dificultades, Mendoza aseguró que es necesario tomar medidas más drásticas y hacer un seguimiento más riguroso, que debe afectar a todos, a los ingresos y a los componentes del coste. La competitividad en el mercado se ha visto dificultada por los países competidores del Sureste asiático y el Este Europeo, ya que la competencia es desigual y muy fuerte.

Para alcanzar en 1998 las condiciones de rentabilidad que garantizan la continuidad del Grupo será preciso hacer un importante esfuerzo para reconducir la situación, aplicando medidas correctoras como el propio PEC establece para el caso de desviaciones. Para lograr tal fin se están activando de inmediato una serie de acciones que permitan alcanzar los niveles de ingresos previstos y reducir los costes de manera notable. *"Tenemos que actuar con energía y eficacia para mejorar nuestros sistemas de gestión, nuestra ingeniería, nuestras compras, nuestros sistemas productivos. Debemos reestructurar nuestros equipos humanos, de acuerdo con las necesidades de cada función y en cada factoría; y hay que ponerse de acuerdo con los representantes sindicales en el nuevo marco de relaciones laborales para adecuarlo al PEC y mejorar nuestra productividad"*.

Medidas correctoras

Como medidas de choque que ya se han puesto en funcionamiento están:

1- Revisar los planes de compra actuales, con el objetivo de reducir todos aquellos costes que aún no estén comprometidos.

El presidente de Astilleros quiere reducir el absentismo y las horas improductivas, que llegan al 19%, mediante la movilidad funcional y geográfica.

2-Activar de inmediato todas las inversiones pendientes para 1996 que cumplan los requisitos de idoneidad y se ajusten a las previsiones presupuestarias.

De hecho, la dirección de los Astilleros españoles acaba de aprobar las inversiones correspondientes a 1996 en sus factorías, previstas ya en el Plan Estratégico de Competitividad (PEC), alcanzando casi los seis mil millones de pesetas(5.590).

Estas inversiones, que ya se han ejecutado en parte a lo largo del ejercicio, van destinadas al desarrollo de actuaciones para lograr la rentabilidad en el 98 y se engloban en seis líneas de actuación: remodelación de

las plantas de las factorías para mejora de flujos (32%); mejora de instalaciones y procesos de producción (16,5%); adecuación a nuevos productos (13,6%); mejora del impacto medioambiental (13,5%); mejora de servicios (12,4%), y mantenimiento y reposición (12%).

3-Impulsar un plan comercial de choque que identifique posibilidades de contratos que puedan concretarse en un plazo mínimo de tiempo para reforzar la cartera.

4-Acrecentar los esfuerzos para poder acordar, antes del 31 de diciembre de 1996, un nuevo Marco de Relaciones Laborales acorde con las necesidades del Plan.



5-Incorporar los recursos humanos previstos en el PEC para la mejora de la gestión.

Pero más importante que este conjunto de medidas correctoras es la necesidad de apelar a la profesionalidad y espíritu de equipo para hacer las cosas juntos, sin perjuicio de la proporción de responsabilidad que a cada uno, en todos los niveles corresponde y en cuya exigencia -asegura el presidente de Astilleros Españoles- vamos a ser tenaces. ***“Sólo así podremos persuadir a las autoridades de la Unión Europea para que aprueben definitivamente el Plan con las aportaciones que son vitales para nuestra supervivencia; y sólo así se podrán evitar cierres de factorías o reducciones de puestos de trabajo que, inevitablemente ocurrirían si no fuéramos capaces de reconducir la marcha de la empresa hacia los objetivos de rentabilidad establecidos en el PEC”.***

Un año de PEC

En los doce meses transcurridos desde la firma del PEC, cuyo objetivo es alcanzar dicha viabilidad, la Dirección ha puesto en marcha la mayor parte de las medidas acordadas, teniendo asimismo voluntad inequívoca de activar de inmediato las que quedan pendientes. Entre las medidas puestas en marcha están el saneamiento financiero, la reducción de costes, el descenso de subactividad y del exceso estructural de plantillas, así como otras correspondientes a los programas marcos para el incremento de la productividad y el nivel competitivo. Estas últimas se refieren a actuaciones sobre aprovisionamientos, política comercial y de producto, sistemas internos de gestión y producción. Entre ellas, los resultados obtenidos son variables y, en algunos casos, ya se están materializando.

Sin embargo, el incumplimiento del PEC en lo que se refiere a la renovación del Con-

venio Colectivo ha hecho imposible adoptar las medidas laborales y organizativas previstas para hace casi un año, imprescindibles para alcanzar los objetivos de productividad y competitividad necesarios. El tiempo transcurrido exige actualizar esas medidas -negociación que comenzó en noviembre- para llegar a 1998 en las condiciones exigidas por la Unión Europea. La Dirección de Astilleros Españoles está convencida de que, si no se cumplen en su integridad los objetivos del PEC y se llevan a cabo las medidas previstas, las condiciones del mercado harán imposible la continuidad de la empresa.

El mercado presenta una cierta atonía en la demanda, un constante y exagerado aumento de la capacidad de oferta y, como consecuencia, un descenso en los precios. La situación de la carga de trabajo en el Grupo Astilleros indica la necesidad de incrementar la cartera de pedidos puesto que sólo tiene un 61% de la capacidad cubierta en el año 97 y un 15% en el año 98.

La Dirección de Astilleros Españoles está convencida de que sin las aportaciones financieras comprometidas, las reformas estructurales necesarias y la modernización de las relaciones laborales, de acuerdo con el espíritu y los contenidos del PEC, será imposible encarar el futuro con esperanza. En este sentido, tanto los representantes sindicales, los empleados y los accionistas deben colaborar y contribuir a alcanzar puntos de consenso que hagan posible actualizar y aplicar en su integridad las medidas previstas en el PEC, para llegar a 1998 con garantía de afrontar las exigencias del mercado en condiciones adecuadas de competitividad y rentabilidad. ***“Si en el 98 no se arregla esta situación, el escenario será dramático y tendría difícil la supervivencia”***, dice el presidente de Astilleros. Otra de las labores que se está realizando es una campaña comercial para

mantener los niveles de capacidad, y una campaña para dar a conocer a Astilleros Españoles. Mendoza señaló también que es primordial reducir el absentismo y el tiempo improductivo de la plantilla que llega al 19%. ***“Es necesario un nuevo marco de relaciones laborales que evite que el***



19% de las horas laborales se an improductivas, en gran parte por absentismo”, recalcó el presidente de Astilleros.

El nuevo marco de relaciones laborales quedó pendiente en el PEC y se acaba de comenzar a negociar en noviembre. El presidente de Astilleros Españoles, Antonio Mendoza, asegura que se están iniciando conversaciones con los sindicatos para contemplar temas como absentismo, movilidad funcional y geográfica, y, una serie de aspectos para mejorar la productividad y reducir los costes laborales. **“La posición que estamos encontrando es positiva y responsable”,** señala Mendoza. Las pretensiones de Astilleros es comenzar este nuevo marco el 1 de enero de 1997, y firmar una mejora importante para poder alcanzar en el 98 los objetivos previstos. Actualmente, la plantilla de Astilleros es de unos 8.100 trabajadores y la previsión es que se sitúe en unos 6.100 en 1998.

Otro de los asuntos que se están estudiando actualmente,

El Gobierno español está pendiente de que Bruselas dé luz verde a las medidas correctoras del PEC y evitar el cierre de factorías o la reducción de empleo.

y que ha sido propulsado por Antonio Mendoza con objeto de fomentar el ánimo de los responsables de los astilleros, y descentralizar el grupo es que cada factoría forme una sociedad independiente. De esta forma, se quiere introducir más flexibilidad en el tratamiento de las factorías y potenciar la especialidad de cada una.

Respecto al cierre de alguna factoría, Antonio Mendoza, subraya que Bruselas podría imponer la reducción de capacidad adicional el presidente de Astilleros dice que se pretende evitar los cierres de factoría en base a establecer un programa de actuaciones que nos lleve a la viabilidad y sea persuasivo ante la Unión Europea para que no reduzca la capacidad.

Con este Plan “corregido” se pretende que la Comisión Europea dé luz verde al Gobierno español para que aporte el segundo plazo financiero de otros 90.000 millones de pesetas. Bruselas ya dio el visto bueno al primer plazo de ayudas de 90.000 millones. El presidente de Astilleros se mostró esperanzado de que las medidas que se van a plantear en Bruselas sean suficientes para que la Comisión dé luz verde y no exija más recortes.

Financiación del Estado

El presidente de Astilleros afirmó que el hecho de que el

Estado no financie la construcción naval es algo grave. En este sentido, señaló que se están teniendo reuniones para ofrecer garantías para créditos a la construcción naval. **“Nos falta un sistema de garantías que no tenemos y sería preciso añadirlo para que los Astilleros puedan recuperarse”,** asegura Mendoza. Respecto a la financiación, Mendoza comentó que el Estado podría garantizar para el crédito hipotecario el 27% del valor del buque. Subrayó que hay bancos privados muy especializados que intentan fomentar la competencia entre ellos con el objetivo de abaratar.

Por último, el presidente de Astilleros aseguró que por el momento no está prevista la privatización de Astilleros, y mostró la dificultad que supone hablar en estos momentos de la privatización de Astilleros. ■

Inés Otero

DEERE POWER SYSTEMS



JOHN DEERE ENGINE DIVISION

Esperamos su visita en las próximas ferias de Sinalval en Bilbao del 5 al 9 de noviembre, y en el Salón Náutico de Barcelona del 16 al 24 de noviembre

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) 238 82 61 19

Fax: (33) 238 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

X 731 ES



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!



IFOP

CONSTRUCCIÓN DE MONOCASCOS Y CATAMARANES PARA PESCA
TRABAJOS ESPECIALES - BATRIMETRÍAS - RECREO Y PASAJE
PESQUEROS HASTA 22 NÚDOS 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





El percebe gallego

Hasta hace 150 años, los naturalistas creían que los percebes eran moluscos. El estudio de sus larvas demostró que en realidad pertenecen al grupo de los crustáceos. Este error resulta revelador del desconocimiento que pesa sobre el percebe. A pesar de ser un alimento ya degustado por nuestros ancestros desde finales de la edad del bronce, y de gozar hoy día de una bien ganada fama, este marisco es uno de los animales marinos comerciales más desconocidos que hay. A mejorar este conocimiento sobre el percebe gallego es el objetivo perseguido por un pequeño libro divulgativo, realizado por el biólogo de la Cofradía de Pescadores de Cedeira Antonio Pérez Cribeiro, Bajo el título *"El percebe en Galicia"*. De él entresacamos algunos de los aspectos tratados en este estudio sobre, para muchos, uno de los más exquisitos manjares.

TAN EXQUISITO COMO DESCONOCIDO



La carne del percebe es más sabrosa que sana, véndese cocida, y conservada en vasijas de madera cubiertas con paños para que guarde el calor, y el modo de comerla es retorciendo y separando la uña de la botarga o calza, y sacando la carne, que es correosa y de mala digestión. Así veía al percebe Joseph Cornide Saavedra en su obra "Ensayo de una historia de los peces y otras producciones marinas de la costa de Galicia" (1778), convirtiéndose en la primera referencia escrita a cómo se preparaba el percebe gallego. Una forma de prepararlo que no ha variado desde entonces. También se desprende de sus apreciaciones, a parte de que a él le provocara algunos trastornos digestivos, de que ya era un marisco muy apetitoso para los paladares de la época.

No sabemos si igual de ex-



Hasta 1839 los naturalistas creían que el percebe era un molusco, y no un crustáceo. Un error que en la normativa española se mantuvo hasta 1970.

quisito les resultaba a los antiguos pobladores de las costas gallegas, pero sí que formaba parte de su dieta alimenticia. Así lo atestiguan los hallazgos efectuados en castros costeros —poblados fortificados compuestos por agrupaciones de casas de piedra de planta circular— tan conocidos como el de Baroña, Porto de Son, en la ría de Muros-Noia, y el de Santa Tecla, en A Guarda, Pontevedra. Los castros se desarrollan desde finales de la edad del bronce hasta la llegada de los romanos, sin embargo, como señala Antonio Pérez Cribeiro, la debilidad de las placas que forman la concha del animal hace que resulte difícil encontrar restos bien conservados de antigüedad superior, lo que no excluye que antes no fuera objeto de explotación humana.

Sobreexplotación

Cien años después de la aportación de Coornide de Sa-



El percebe gallego

avedra, se comienza a legislar sobre la actividad marisquera. Sin embargo, y ante el nulo soporte científico de la normativa pesquera emanada por aquel entonces, se implantaron erróneamente muchas disposiciones, como el establecimiento de una talla mínima de seis centímetros de longitud para poder extraer percebes, cuando la realidad biológica muestra que la longitud del percebe no está directamente relacionada con su edad y, en consecuencia, tampoco lo está con su desarrollo sexual. Tanto el grosor como la longitud del pedúnculo son variables en función del lugar donde vive (más gruesos y cortos donde más bate el mar) y del estado de relajación de los músculos. Antonio Pérez Cribeiro destaca que *lo realmente anacrónico es que en la actualidad, casi en el siglo XXI, este "método" de tallaje sigue en vigor, con la única diferencia de que se ha reducido esa longitud mínima de seis a cuatro centímetros.*

Unos años antes, en 1839, J.V. Thompson identificó las larvas de los cirrípedos (percebe) como larvas de crustáceos, corrigiendo el error mantenido hasta entonces al encuadrarlo en el grupo de los moluscos. Un error que en la normativa española se mantuvo hasta 1970.

Mientras que los estudios realizados sobre el percebe en nuestras costas siguen siendo muy escasos, el consumo ha ido aumentando de forma notable, especialmente en la década de los cincuenta, hasta el punto de que en amplias zonas del litoral gallego las rocas

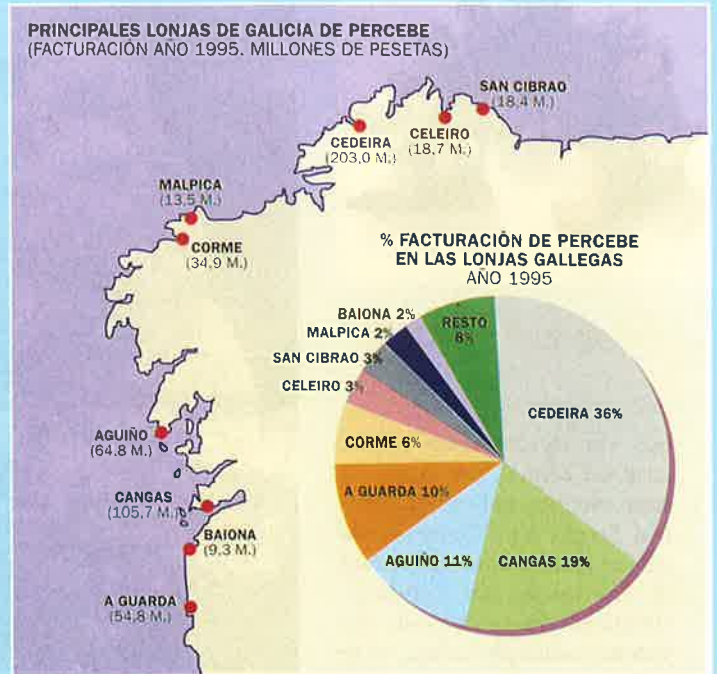


percebeiras fueron totalmente esquilmas. El brusco aumento de su valor comercial, en los setenta, provocó la aparición masiva de buceadores, que capturaron ilegalmente enormes cantidades de percebe. Las posibilidades de gestión que surgen con la transferencia de competencias en materia de marisqueo a la Xunta de Galicia propicia que el sector percebeiro comience a desarrollar la que sería el primer "plan de recuperación del percebe", realizado por la Cofradía de Pescadores de Malpica en las islas Sisargas.

En la actualidad, señala el autor de la publicación, con la ampliación del sistema de "planes de explotación" por zonas desde 1992, la gestión de los bancos percebeiros ha mejorado notablemente. Pérez Cribeiro destaca, por ejemplo, las 200 toneladas alcanzadas en Galicia el pasado año, cuando en 1992 apenas se sobrepasaban las 100 toneladas (ver gráfico sobre evolución de los desembarcos de percebe por lonja en Galicia).

El furtivo

Sin embargo, estas cifras no son del todo exactas. Antonio Pérez Cribeiro afirma que *una*



Con la ampliación de los "planes de explotación por zonas", la gestión de los bancos percebeiros ha mejorado notablemente, duplicándose, en 1995, las 100 toneladas desembarcadas en 1992 en lonjas gallegas.

gran parte del percebe de nuestras costas se comercializa por canales ilegales. Según una encuesta realizada en las diez principales lonjas gallegas de percebe, se confirma que casi un 50 por ciento de kilos de percebe se venden a través de canales de comercialización ilegales. Como el furtivo necesita deshacerse del producto cuanto antes y a como le paguen, en muchas ocasiones lo vende a menos de la mitad del precio que obtendría si subastara el lote en las lonjas. Por ello, a la facturación anual habría que añadirle al menos entre un 40 y un 50 por ciento en pesetas procedentes de las ventas ilegales, lo que arrojaría unas cifras de producción en 1995 de nada menos que alrededor de 300 toneladas

(en vez de las 200 toneladas que se señalaban anteriormente), con unos ingresos superiores a 700 millones de pesetas.

Antonio Pérez Cribeiro insiste en el problema del furtivo y la incidencia que esta actividad llega a tener en muchas zonas de Galicia. La producción furtiva se comercializa a través de canales ilegales que perjudican enormemente la profesionalización del sector. Rehuye la opción de las multas astronómicas y opta, como vía más recomendable para solucionar el problema, la progresiva concienciación del sector a través de una adecuada formación técnica y organizativa y, sobre todo, implicar al sector en la toma de decisiones.

Y si resulta tremendamente dañino el furtivismo, más aún lo es el realizado con equipos

de buceo, la principal lacra del sector: el "raneo" mata los principales reproductores, poniendo en serio peligro la rentabilidad de este recurso, provoca caídas en los precios, y dificulta el desarrollo de organizaciones responsables con el presente y el futuro (...). La actuación de los buceadores incide en la zona infralitoral (franja que no queda al descubierto en las bajamareas, pero que está próxima a la superficie). Esta zona, inaccesible sin equipos auxiliares, asegura una reserva de reproductores, expulsando millones de huevos que serán los futuros percebes que cubrirán año tras año las rocas superiores.

La lucha contra los furtivos no debe limitarse, en palabras de Antonio Pérez Cribeiro, en inspecciones en el mar y en las

lonjas, sino que debe abarcar todo el circuito comercializador, desde el mar hasta el consumidor final. De hecho, es muy posible que un mejor control de la comercialización arroje mejores resultados antifurtivos que la propia inspección en el mar. También señala la necesidad de adoptar medidas políticas en esta lucha contra el furtivismo que pasa por la potenciación de otros sectores, asimismo abandonados y en crisis, para lograr que la falta de trabajo no derive en esta actividad ilegal.

Dentro de los aspectos a considerar para una mejor explotación del percebe, el biólogo de la Cofradía de Pescadores de Cedeira señala la necesidad de modificar el método de determinación de la talla mínima. La talla no tiene



El percebe gallego

que ver directamente con la edad del animal, por lo que no tiene ninguna aplicación práctica. *Lo que sí está relacionado con la edad y madurez sexual es el "ancho del capítulo" (longitud rostro-carenal). El sistema actual de tallaje no es válido.*

También se pronuncia por la supresión de las vedas tradicionales, debido al modo de vida gregario del percebe: en las mismas rocas cohabitan individuos de varias tallas entremezclados, siendo imposible capturar los grandes sin que también se extraigan individuos pequeños. Lo mejor sería la "explotación rotatoria", a fin de garantizar la recuperación de las rocas después de cada extracción estableciendo una veda por un período de varios meses, hasta que vuelvan a tener producción de tamaño comercial. El "entresacado" también parece estar dando óptimos resultados.

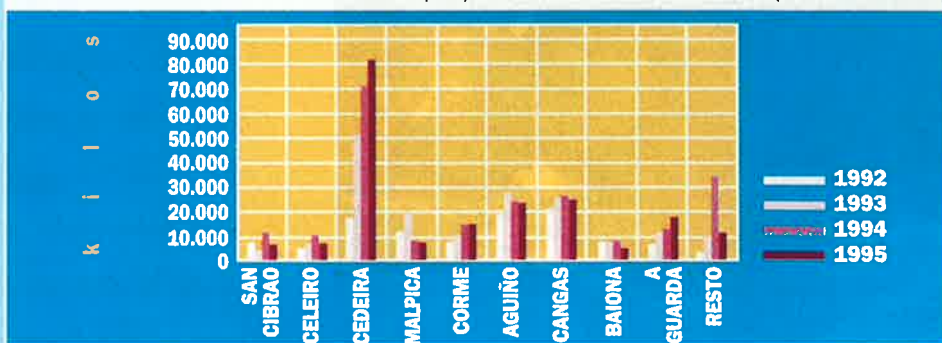
Materia prima

En el presente trabajo, Antonio Pérez Cribeiro pasa revista, además de los puntos anteriormente citados, a la morfología del percebe, su ciclo biológico, alimentación, forma de vida y distribución, el marco legal de su explotación y comercialización, los cultivos marinos del percebe, la identificación del percebe gallego, sin olvidar la gastronomía y las fiestas de exaltación del percebe.

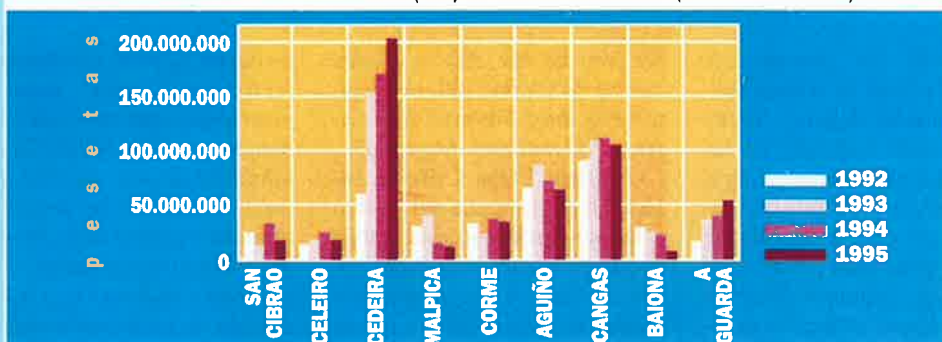
En definitiva, un recorrido sobre todos los aspectos interesantes del "rey del marisco". Un marisco cuya preparación gastronómica no requiere más



EVOLUCION DE LOS DESEMBARCOS (KGS) DE PERCEBE POR LONJA EN GALICIA (Período: 1992-1995)



EVOLUCIÓN DE LA FACTURACIÓN (PTS) DE PERCEBE POR LONJA (Período: 1992-1995)



técnica que el justo punto de sal y de hervor, factores ambos sobre los que no hay ni podrá haber nada escrito. Lo único a tener presente es la "materia prima". Y en cuanto a calidad, el percebe gallego no tiene competidores.

El propio Alvaro Cunqueiro, en su libro "A cocíña galega", después de aclarar que el mejor percebe no es el más largo, sino el grueso y corto, señalaba

como inconveniente, después de una buena "percebellada", las salpicaduras rojizas que quedan en las camisas. Sobre este "inconveniente" se pronunciaba el prestigioso "New York Times" en un reportaje sobre el percebe gallego publicado en julio de 1990: *La única complicación puede ser las manchas en la camisa procedentes de un impredecible chorro de jugo. Pero eso es un pe-*

queño precio a pagar por el placer y el privilegio de saborear esta extraordinaria delicadeza del mar. ■

Raúl GUTIERREZ

La publicación *El percebe en Galicia* ha sido elaborada por el biólogo de la Cofradía de Pescadores de Cedeira Antonio Pérez Cribeiro y editada por la Fundación Caixa Galicia

Los "percebeiros"

Como no podía ser de otra manera, Antonio Pérez Cribeiro dedica una especial mención a los "percebeiros" gallegos que son, en su inmensa mayoría, auténticos profesionales del mar, es decir, "mariñeiros percebeiros", que alternan la captura del percebe con el uso de otras artes de pesca en aquellos días en los que no está permitido el marisqueo de este crustáceo.

Para capturarlo acceden a las rocas percebeiras de dos formas distintas: por tierra o mediante el uso de una embarcación. En cualquiera de los dos casos es preciso que la marea esté baja (...). Los mejores lotes de percebe se obtienen cuando las mareas son "vivas", es decir, cuando el nivel de la bajamar desciende mucho, permitiendo así la captura de las poblaciones asentadas en las franjas inferiores de las rocas...

Estamos ante unos profesionales que deben conocer muy bien el mar y tener un gran dominio de la técnica para extraer el percebe de la roca. El percebeiro debe armarse de sangre fría y conocer hasta dónde puede llegar, el límite de su capacidad. El más mínimo fallo puede ser fatal. A ello, Antonio Pérez Cribeiro añade que al

realizarse esta actividad en zonas muy expuestas gran parte del año el mal estado del mar no permite faenar, creando graves dificultades económicas a las familias que viven de este recurso, dificultades que en muchas ocasiones obligan a salir con mar muy bravo, arriesgando su vida, y en ocasiones con fatales consecuencias.

Por todo ello, y porque cuando compramos percebe el "percebeiro" tan sólo se lleva un pequeño porcentaje de lo que pagamos, más que en ningún otro caso se puede afirmar aquel conocido dicho: "y aún dicen que el pescado es caro". ■

R.G.



La talla del percebe no está directamente relacionada con su edad. Pese a ello, hoy en día se sigue manteniendo el mismo método de tallaje.



ESTUDIO DE UN CASO:

El Golfo de Vizcaya



La sobreexplotación de los caladeros pesqueros y la intervención humana en el litoral son, a juicio de la mayoría de los expertos, los dos principales peligros a los que están siendo sometidos nuestros mares y océanos. Por ello, y cada vez con más insistencia, desde todos los foros internacionales se insiste en la necesidad de dar solución a estos problemas; unos problemas con importantísimas implicaciones económicas y sociales. El abrir un diálogo entre profesionales de la pesca, políticos y científicos sobre la situación derivada de la sobrepesca en el Golfo de Vizcaya y las soluciones a adoptar es el objetivo en el que se enmarca la celebración de los "Primeros encuentros europeos para una pesca responsable", celebrados el pasado mes de octubre en la localidad francesa de Bègles. Una iniciativa que tendrá su continuación en próximos encuentros con el análisis de la situación en el Mediterráneo, La Mancha, Mar del Norte y Báltico.



PESCADORES profesionales de Galicia hasta Bretaña, políticos, parlamentarios europeos franceses y españoles, responsables de asociaciones y científicos y expertos en asuntos pesqueros se reunieron los días 17 y 18 de octubre, en la localidad francesa de Bègles, para tratar el problema de los recursos pesqueros y sus implicaciones. Es decir, el estado de sobreexplotación de los caladeros, el futuro de la pesca y de los pescadores y las posibles medidas a adoptar. Los problemas se conocen pero, a la hora de la verdad, pocos quieren darse por enterados.

La primera pregunta que se plantea, entonces, es si tienen alguna utilidad unos debates como los habidos en estos Encuentros. Orestes Cendrero, director del laboratorio del Instituto Español de Oceanografía, de Santander, fue categórico: *Este tipo de encuentros siempre es útil, aunque haya posiciones distintas. Se salió más mentalizado de que se está utilizando una estrategia equivocada en muchos casos. En el Golfo de Vizcaya, la conciencia de los pescadores es bastante amplia. Fue una buena experiencia que sirvió para acercar toda una serie de puntos de vista y que la gente no se olvide de la existencia del problema al que nos enfrentamos.*

Ese problema lo resumía en pocas palabras el propio Orestes Cendrero al señalar que *estamos ante unos recursos limitados y una capacidad de flota, en muchos casos excesiva. Algo hay que hacer.*

En similares términos se expresaba Esteban Olaizola, presidente de la Federación de Cofradías de Guipúzcoa y participante en estos Encuentros, al afirmar que *los recursos están mal y lo sabemos todos. No querer ver ese problema es triste.*

Sobrepesca

La situación de los recursos pesqueros es más que preocupante. La propia Comisaria de Pesca Emma Bonino, en su intervención en la clausura de estos Encuentros, señalaba que había una sobrepesca mundial y que creía que la corrección a esa situación pasaba, en un plazo de seis años, por la reducción de hasta un 40 por ciento en la extracción de los recursos más amenazados y de un 20 por ciento en los menos amenazados.

Las cifras apuntadas por Emma Bonino no son nuevas, pero quizás no sea esa la única solución. Así lo ve Esteban Olaizola, al afirmar que *estamos ante unas condiciones peores que en el primer Programa de Orientación Pluria-*

nual (POP) de 1983. Ahora, después del 4º POP, se recomienda que hay que reducir en un 40 por ciento determinadas capturas. ¿En qué hemos fracasado? El presidente de la Federación de Cofradías de Guipúzcoa señala que *el TAC (Total Admisible de Capturas) no es real, en realidad en un TAV (Total Admisible de Ventas). Sólo se reflejan las ventas legales, las ilegales no aparecen, ni los descartes, por lo que no es legal ese TAC. Hay que contabilizar el TAC verdadero.*

La falta real de decisión para abordar los problemas que pesan sobre la pesca está llevado a situaciones realmente grotescas. Y si no, cómo se puede calificar el coste de más de mil millones

de los fondos públicos en vigilar a los barcos que están fainando, a fin de garantizar que cumplan la normativa comunitaria, cuando de la pesca se obtienen unos 300 millones. Gran Bretaña, por ejemplo, cifraba en 300 millones los gastos derivados de estas tareas de vigilancia mientras que lo obtenido no superaba los 60 millones.

Ello lleva a Olaizola a afirmar que *estamos dilatando el problema. Los recursos están mal y nadie quiere adoptar una decisión. Si seguimos así, dentro de 15 años muchos barcos de arrastre estarán amarrados a puerto.*

Los recursos son escasos y, de seguir en la situación actual, en un futuro próximo lo serán aún más. Una situación que, además del desastre ecológico de enormes proporciones que se está generando, está afectando a una importante fuente de ingresos -de especial relevancia en el caso de España- y en el incierto futuro que se cierne sobre miles de puestos de trabajo, especialmente en los de la flota de bajura y artesanal, pero también en los de las industrias que dependen de la actividad extractiva. Hoy día, el 53 por ciento del pescado que se consume en Europa es importado. *Pero ello no se debe -como señala Esteban Olaizola- a nuestra forma de pescar*

**"Los Estados miembros no deben esconderse detrás de Europa, sino asumir con responsabilidad sus propias contradicciones"
(Emma Bonino)**

no tenga capacidad para abastecer ese mercado, sino que no hay recursos.

No sólo se está pescando en exceso, sino que las capturas se están centrando en la pesca de alevines, con lo que se añade una rémora más a la mejora de los caladeros. Urge tomar medidas, así se planteó en los Encuentros, pero medidas que se encaminen a una recuperación de los caladeros y, de esta forma, se garantice el suministro de pescado y la permanencia de miles de puestos de trabajo. Y ello pasa por la tan nombrada pesca responsable. Pesca responsable a la que, desgraciadamente, cada uno le da un significado según sus intereses económicos. Orestes Cendrero nos sitúa en la línea de lo que se debe entender de verdad por pesca responsable: *es ver la capacidad de los recursos y adecuar las inversiones y técnicas de explotación a dichos recursos (capacidad extractiva)*. La definición de Esteban Olaizola se basa en la *utilización de un sistema socialmente avanzado, ecológicamente respetuoso y económicamente rentable*. Y añade: *La flota de bajura lo cumple: es socialmente avanzado puesto que mantiene muchos puestos de trabajo; ecológicamente respetuoso, pues utiliza un arte selectivo; económicamente rentable y además garantiza seguir pescando.*

Pesca selectiva

José Luis Cort, del Instituto Español de Oceanografía de Santander, planteó el problema de la pesca del atún rojo como un claro ejemplo de pesca irresponsable, especialmente en el Mediterráneo. Tomando como punto de partida la situación de esta especie en distintos lugares, José Luis Cort vino a ilustrar la diferencia de respetar unos recursos y la situación que se produce con el saqueo indiscriminado. *En el Atlántico Occidental existe un régimen de ordenación de los recursos muy estricto. Las cuotas no exceden de las tres mil toneladas al año y se las reparten Japón EE.UU. y Canadá. Las medidas se llevan a la práctica. Se cumplen las recomendaciones.*



Pescadores desde Galicia a Bretaña, científicos, responsables de asociaciones, parlamentarios franceses y españoles, representantes de la UE... debatieron durante dos días la situación de la pesca en el Golfo de Vizcaya.

En el Atlántico Oriental y el Mediterráneo (en ambas zonas encontramos el mismo atún debido a las migraciones), el ejemplo es el opuesto. *Se capturan 30.000 toneladas al año e intervienen numerosos países que no pertenecen a la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT). Desde hace 20 años hay medidas de ordenación que no cumple casi nadie. A pesar de la congelación de los esfuerzos de pesca desde 1975, éstos han seguido creciendo sin parar. Italia, Francia y España no se escapan a estas violaciones.*

José Luis Cort citó como ejemplo de pesca responsable la realizada en el Golfo de Vizcaya, con la utilización de cebo vivo. *Gracias a ello, se ha mantenido su nivel extractivo en los últimos 20 años. Es una pesquería selectiva y responsable. Se garantiza el poder seguir pescando.* Sin embargo, el representante del IEO de Santander señala que no hay que olvidar la interacción de los otros artes que están capturando atún de cerco. También destacó, como ejemplo de pesquería responsable, las almadra-

bas, que tienen más de tres mil años de antigüedad, y que se están viendo muy afectadas por otras pesquerías que se realizan sin ningún tipo de control.

La interacción entre artes de pesca, y la tensión que ello genera, es un aspecto que preocupa al Vice-consejero de Pesca del Gobierno vasco, Xavier Goirigoltzarri, especialmente de las volantas. Señala su *reclamo a que estas artes, con la dimensión de 2,5 kilómetros, se quieran perpetuar a la vez que se relaja su vigilancia por su elevado coste* (elevado coste al que anteriormente se hacía mención). *La posición del Gobierno vasco ha sido y es firme: llegar a la erradicación definitiva en el período programado por el Parlamento europeo es nuestro objetivo.* Respecto a las redes pelágicas, y basándose en un estudio científico realizado por AZTI (Instituto Tecnológico, Pesquero y Alimentario dependiente del Departamento de Industria, Agricultura y Pesca del Gobierno vasco), Xavier Goirigoltzarri señala que el *Gobierno vasco decidió no autorizar a la flota de bajura este arte,*



ya que su implantación podría dañar las reservas de anchoa y bonito. Sin embargo, puntualiza que esta decisión no es definitiva y dependerá de la finalización del estudio antes mencionado.

No basta pues, para garantizar el mantenimiento de las reservas de una determinada especie, el uso de artes selectivas para dicha especie, sino que ésta puede verse también afectada por la utilización de artes no selectivas en las flotas que capturan otras especies. Como tampoco puede realizarse un análisis lineal a la hora de abordar otros aspectos, como el de la productividad.

Todo arte de pesca es depredador, desde un punto de vista biológico. Hay que atender a la capacidad de pesca y selectividad. *La capacidad de un arte debe tener un equilibrio entre capacidad de pesca y recursos.* Estas son algunas de las ideas expuestas por otro de los participantes, Josu Santiago, miembro de AZTI. También planteó el problema del aumento de los costes de explotación, debido a la disminución de precios y la limitación y descenso de las cap-

turas. Frente a esta situación al pescador le queda el recurso de trabajar la calidad para incrementar el precio medio, una idea asimismo tratada por la Comisaría de Pesca Emma Bonino.

De la intervención de la Comisaría de Pesca, Josu Santiago nos destacaba su visión de la problemática de las volantas, así como la denuncia del alto número de infracciones que se registran. Una intervención en la que Emma Bonino afirmó, una vez más, su voluntad de ver cómo se reduce la sobrepesca y la sobrecapacidad de las pesquerías. Y abordó, de forma directa, el problema de las responsabilidades en la actual situación: *Los Estados miembros de la UE no deben esconderse detrás de Europa, sino asumir con responsabilidad sus propias contradicciones.*

Diálogo

Al margen de la amplia participación lograda en estos Encuentros -unas doscientas personas entre pescadores, políticos, científicos...-, los organizadores destacan la importancia de sentarse a dialogar sobre unos problemas que afectan a todos, y ello, a pesar del boicot de algún sector y del propio gobierno francés.

Christian Merlette, profundo conocedor del sector pesquero, ya que trabajó durante diez años como patrón de pesca, actualmente jefe de Gabinete del diputado en el Parlamento europeo Noël Mamère

-auténtico artífice de estos Encuentros-, resume de esta forma la celebración de los Primeros Encuentros Europeos para una Pesca Responsable: *A pesar del boicot del Comité Nacional de Pesca y de la Secretaría de Estado del Mar, que parecen defender más bien a los industriales de la pesca en detrimento de los pescadores de bajura, Noël Mamère consiguió ganar su apuesta: abrir un diálogo directo entre pescadores franceses y españoles, pequeños y grandes armadores, sobre un asunto tan candente como el de la pesca.*

La importancia de este diálogo era recogido por Esteban Olaizola, al realizar un llamamiento a todas las Cofradías, a todos los pescadores, de que estamos todos en el mismo barco frente a los armadores que ven el mar como un patrimonio empresarial y no cultural y social...

El diálogo es la mejor manera de abordar un problema que ya originó gravísimos enfrentamientos entre pescadores de ambos países. Hay que buscar soluciones y, para ello, nada mejor que el debate entre los que más entienden de este problema. Un debate que, a tenor de los acontecimientos, se ha antojado corto, demasiado corto, por lo que la organización ha decidido continuarlo el próximo año, además de la celebración de los ya anunciados Segundos Encuentros, con el Mediterráneo como protagonista. ■

Raúl GUTIERREZ

Continuará...

Para Rosa María Ramos, una de las personas encargadas de llevar a buen puerto estos Encuentros, cabe destacar, además de lo dicho anteriormente, la gran acogida que han tenido estos debates, tanto por el número de participantes como por el de solicitudes de información y ofrecimientos de colaboración a través de estudios y experiencias en los asuntos tratados. Ello, unido a la opinión de que muchas de las discusiones abiertas deberían ser analizadas con mayor profundidad, ha llevado a los organizadores a continuar estos debates sobre la situación en el Golfo de Vizcaya el próximo año.

Los interesados en recibir más información pueden ponerse en contacto con Christian Merlette llamando al teléfono

07.33.5.56.49.88.11; o bien dirigiéndose por fax al número 07.33.56.85.14.51.

Si prefieren el correo, la dirección del ayuntamiento de Bègles es la siguiente:

Mairie de Bègles
77 rue Calixte
Camelle
33130 BEGLES
(Francia)

El turno de debates previsto, además de la continuación del ahora celebrado, proseguirá el próximo año con el correspondiente al Mediterráneo, cerrando el ciclo el que tendrá lugar sobre la situación en La Mancha, Mar del Norte y Báltico. ■

R.G.

EL "CHILREU" PARTICIPA DESDE HACE CUATRO AÑOS

LA ARMADA SIGUIÓ LA COSTERA DEL BONITO

La campaña del bonito, que se desarrolla en los meses de junio, julio y agosto, en las zonas marítimas del golfo de Vizcaya, Cantábrico, Finisterre, norte de las Azores y oeste del Gran Sol, está protegida por todos los frentes. Junto al "Investigador", buque hospital que fleta el Instituto Social de la Marina para atender sanitariamente a los pescadores; al "Valdivia" y "Serra de Santiago", de la Xunta de Galicia, con asistencias de buceadores, evacuaciones a tierra y remolques; y al "Vir Service", del Gobierno Vasco, para asistencia de evacuaciones y remolques; también están los patrulleros de la Armada que realizan la labor de vigilancia de la normativa y apoyo sanitario a la flota desde marzo de 1992. Estos patrulleros son el "Chilreu", el "Serviola", "Atalaya" y "Mahón".

EL patrullero de altura de la Armada "Chilreu" comenzó a participar en la campaña del bonito en marzo de 1992, tras el Acuerdo sobre inspección y vigilancia de las actividades de pesca marítima entre el Ministerio de Defensa y el de Agricultura, Pesca y Alimentación. Este patrullero era antes un pesquero, que se llamaba "Pescalonso" que fue adquirido, transformado y adecuado por la Secretaría General de Pesca Marítima (SGPM), y posteriormente se lo entregó a la Armada. Después de ser dado de alta en la lista oficial de buques de la Armada como "patrullero de vigilancia pesquera", fue bautizado con el

nombre de "Chilreu", nombre tomado de un pequeño islote situado en la Ría de Pontevedra en las proximidades de Marín. El cometido principal del "Chilreu" es la inspección, vigilancia y apoyo a la flota pesquera en pesquerías internacionales y en el caladero nacional.

La participación del "Chilreu", y de los otros patrulleros de la Armada como "Serviola", "Atalaya" y "Mahón" ha sido asumida por los pescadores como algo positivo. Las asistencias que presta este buque es de asesoramiento e interpretación

de aspectos de legislación pesquera; enlace con la administración central para denuncias o solicitudes; asistencias técnicas con reparaciones mecánicas y eléctricas que evitan que tengan que regresar a puerto o ser remolcados; asistencias médicas que abarcan desde las

típicas de asistencia ambulatoria como las propias de este campo laboral (anzuelos, contusiones, infecciones...).

La dotación del "Chilreu" está formada por un Capitán de corbeta, comandante; cinco oficiales; cinco suboficiales; nueve cabos primeros; y veinte





realiza el resto del año las navegaciones para adiestramiento propio, alterna las comisiones de vigilancia e inspección en el Golfo de Cádiz y el Mediterráneo, realizando una media de doscientos días de mar al año.

Las asistencias prestadas en las costeras del bonito por el patrullero "Chilreu" son:

En 1996:

- Días de mar	85
- Asistencias médicas	23
- Asistencias buceadores	13
- Asistencias técnicas	16
Total de Asistencias	52

En 1995:

- Días de mar	96
- Asistencias médicas	36
- Asistencia buceadores	12
-Asistencias técnicas	12
Total asistencias	70

En 1994:

- Días de mar	93
- Asistencias médicas	17
- Asistencias buceadores	20
- Asistencias técnicas	05
Total de Asistencias	24

En 1993:

- Días de mar	80
- Asistencias médicas	06
- Asistencias buceadores	03
- Asistencias Técnicas	03
Total de Asistencias	12

En 1992:

- Días de mar	36
- Asistencias médicas	02
- Asistencias buceadores	01
Total de asistencias	03

Cumpliendo la ley

El capitán de corbeta, Pablo Zárate, se muestra muy satisfecho de la labor que viene realizando el "Chilreu" desde hace cuatro años. Zárate afirma que las labores de este buque son la de vigilancia de la normativa y apoyo a la flota bonitera. "nunca se han producido incidentes durante la costera del bonito. Lo que hacemos es comprobar las redes, ver que los pesqueros se encuentran en zona autorizada, y en el caso de que surja alguna anomalía se hace la denuncia y Pesca estudia la sanción", asegura el capitán del buque.

Dentro de las asistencias médicas atendidas, las causas más corrientes son catarros, colesterol, depresiones, accidentes laborales como por ejemplo anzuelos en las manos, contusiones y algún corte. Estas consultas son atendidas por un mé-

dico militar y un A.T.S., que cambian cada mes cuando se va a puerto. El procedimiento normal es que el pesquero llama al Investigador, pero en el caso de que ambos barcos estén muy alejados o estén atendiendo otra urgencia, lo atiende el médico del "Chilreu".

"Las asistencias técnicas o mecánicas las hacemos con nuestra propia dotación. Solemos hacer soldaduras, dejamos combustible porque muchas veces la pesca es muy buena y se olvidan de si tienen combustible o no, etc. Y los buceadores suelen intervenir en otras muchas ocasiones, como por ejemplo, cuando se enreda algo en la hélice". La mayoría de las intervenciones de buceadores que se atienden en la costera del bonito las realiza el "Chilreu", y todas las asistencias mecánicas son atendidas por este patrullero de la Armada.

La dotación del "Chilreu", que habitualmente es de cuarenta personas, se refuerza para la campaña del bonito y está formada entre cuarenta y seis y cincuenta personas. ■

I. O.

marineros. Para la campaña de apoyo a la "Costera del bonito" refuerza su personal, en especial con médicos y buceadores. Para realizar con satisfacción las asistencias sanitarias cuenta con una enfermería con cinco camas y una sala de curas para cirugía menor y de emergencia con diverso material sanitario que se va incrementando y mejorando todos los años.

Junto a esta labor de apoyo a la flota bonitera en los meses de junio a septiembre, el buque



HISPANOVA MARINE

¡PROFESIONALES DE LA ELECTRONICA!



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

Cimat

Autolink RT



HISPANOVA MARINE. DISTRIBUIDORES Y SERVICIO TÉCNICO.

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

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

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

EL PUERTO, PIEZA CLAVE DEL TRANSPORTE

La Exposición Portuaria Internacional, PORTUARIA, ha reunido en su segunda edición toda la oferta de servicios de transporte marítimo, su logística y los equipamientos portuarios, y ha servido para mostrar cómo los puertos desempeñan un importante papel en la intermodalidad española.



La primera edición de PORTUARIA se celebró en Sevilla en 1.994. En aquella ocasión, la Exposición Portuaria Internacional fue una muestra independiente. En su segunda edición, PORTUARIA se ha celebrado junto a la primera edición de TRANSPORT, la Exposición Internacional del Transporte. Ambas exposiciones se han agrupado en FITRANS, Feria Internacional del Transporte y la Logística, certamen de carácter bianual que se ha celebrado, en su primera edición, entre el 15 y el 18 de octubre en el recinto ferial bilbaíno bajo la organización de la Feria Internacional de Bilbao y el ente público Puertos del Estado.

Y es que como cada vez es mayor la integración de los servicios del transporte (intermodalidad), el conocimiento y la confluencia de todos los modos del transporte favorece el desarrollo correcto del mismo. Tanto PORTUARIA como TRANSPORT coinciden en los objetivos de impulsar la intermodalidad del transporte y el desarrollo de los servicios logísticos, destacando en ambas exposiciones la figura del usuario como agente de la cadena de distribución de las mercancías.

Zonas de Actividades Logísticas

La actividad desarrollada en los puertos está viviendo un

momento histórico crucial. Debido a la existencia de una demanda cada vez mayor y más especializada de los usuarios del transporte, los servicios ofrecidos por los puertos deben ser lo más eficientes, completos y competitivos posibles.

Los puertos han dejado de ser meros puntos de carga y descarga de mercancías, para pasar a ofrecer una serie de servicios que, en muchos casos, añaden valor a las mercancías. Además, la competencia portuaria depende cada día más de la variedad de servicios ofrecidos y de la rapidez con que pueden hacer llegar las mercancías a su destino.

Precisamente por esto, el establecimiento de Terminales Multimodales y de Zonas de Actividades Logísticas, donde puedan ubicarse servicios de apoyo y proyectos empresariales relacionados con el transporte, resulta imprescindible.

Este tipo de iniciativas, en las que los puertos participan como punto de encuentro entre modos y operadores, son las que posibilitarán que los puertos incrementen su potencial comercial y competitivo.

Marketing portuario

El objetivo del marketing de un puerto, como empresa de servicios, es satisfacer a los propietarios y operadores de las mercancías.

Pero un puerto tiene la peculiaridad de que el conjunto de servicios que ofrece al cliente está realizado por numerosos organismos y empresas. Ese conjunto lo forman la Autoridad Portuaria, las empresas consignatarias, las empresas estibadoras, la sociedad de estiba y desestiba, las empresas transitarias, los agentes de aduanas, el depósito franco, los remolcadores, los amarradores,

los prácticos, la sanidad exterior, la inspección de buques y los talleres de reparación.

El cliente elige un puerto concreto para realizar sus operaciones porque lo considera más competitivo que otros. En la elección del cliente incide la eficacia de todas las empresas y organismos que forman esa empresa integrada de servicios que es el puerto. Todos los elementos que forman el conjunto deben colaborar coordinadamente para mejorar la competitividad del puerto. El fallo de uno de los servicios que forman el conjunto perjudica a todo el sistema: el puerto.

Por tanto, en un puerto, la atomización de los servicios hace que los conceptos que integran el marketing portuario (servicios e instalaciones, precio, canales de distribución y promoción) sean cada uno de ellos responsabilidad de varias de las empresas y organismos citados.

El transitario, figura fundamental

El transitario es el organizador, coordinador y responsable del buen servicio del transporte integral, y figura imprescindible en las relaciones comerciales.

El transitario es una figura fundamental para el comercio exterior. Llega donde ningún otro miembro de la cadena de transporte puede llegar. Su extenso conocimiento del mercado internacional, de las norma-





tivas internacionales y de los distintos sistemas de transporte (marítimo, terrestre y aéreo) le hacen más que necesario.

La consolidación de las mercancías, después de ser recogidas en los puntos de producción, se realiza en los almacenes de las empresas transitarias, bajo el control de personal cualificado, y desde donde, una vez precintadas, se transportan hacia su lugar de destino, lo que facilita al receptor que una sola compañía asuma la responsabilidad de todos los transportes realizados, la cual hace frente directamente a cualquier reclamación por pérdidas o daños.

Como parte fundamental para el desarrollo de su actividad, toda empresa transitaria debe contar con una extensa red de corresponsales, tanto a nivel nacional como internacional, que le permita ser operativa con eficacia y agilidad, así como con almacenes suficientes, agencia de aduanas, transporte nacional y seguros, servicios éstos propios o subcontratados.

El personal transitario debe estar altamente cualificado. Debe conocer idiomas, y, en el caso del tráfico marítimo, debe tener conocimientos de carga y estiba, tanto en buques como en containers, debe saber cuáles son los medios con que dispone el puerto donde opera, qué líneas prestan sus tráficos, y qué consignatario representa a cada una. ■

R.R. de H.

Fernando J. Osorio, presidente del ente público Puertos del Estado

"El mejor modelo de gestión es el que permite una plena autonomía"

La Ley de Puertos que está preparando el Gobierno permitirá a las Comunidades Autónomas intervenir en la gestión de los puertos, que seguirán siendo de titularidad estatal, y posibilitará la liberación de las tarifas portuarias. En esta entrevista, el presidente de Puertos del Estado habla de la futura Ley y de lo que supondrá su aplicación.

—¿Qué pretende la reforma legal que se va a llevar a cabo?

—Primero, el cumplimiento estricto de los pactos suscritos en su día por el PP con CIU, hechos extensivos luego al PNV y a Coalición Canaria, y segundo, y más importante desde el punto de vista de los puertos, otorgar una plena autonomía funcional a las Autonomías Portuarias.

—¿Cuándo prevé que puede estar aprobada la futura Ley de modificación de la actual Ley de Puertos y de la Marina Mercante?

—Dependiendo que se le aplique trámite de urgencia o no, lo cual decidirá el Parlamento en su momento, la nueva Ley debe estar aprobada en un plazo comprendido entre el verano y el otoño de 1997.

—¿La autonomía de gestión mejorará la competitividad de los puertos españoles?

—Yo creo que el mejor modelo de gestión es el que permite una plena autonomía de gestión y funcional, de forma que los puertos ejerzan su actividad con criterios empresariales y faciliten el ejército de su actividad a las empresas en el sector portuario.

—La liberación de tarifas, dentro de unos límites, que contempla la futura Ley contemplará un factor de competitividad.

—Yo creo que sí hay que introducir un cierto factor de competitividad. Por lo tanto, dar una cierta horquilla en la que los puertos puedan establecer sus tarifas, pero siempre manteniendo unos límites que aseguren que no se vaya a situaciones de irracionalidad y que no incidan negativamente en la propia actividad del puerto, puede ser positivo.

—¿Habrá alguna variación en las competencias de los órganos de gobierno de los puertos?

—El poder ejecutivo estará en el presidente del puerto y en el consejo de administración. Lo que la nueva Ley prevé es que los directores de los puertos son los encargados de la gestión ordinaria del puerto, bajo las directrices que marque el presidente de la Autoridad Portuaria.



Fernando J. Osorio,
Presidente del Ente Público
Puertos del Estado

Por lo tanto, es un esquema casi tradicional que ha funcionado históricamente, y que únicamente en los tres últimos años antes de la aprobación de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante en 1.992 había quedado algo desvirtuado, porque había habido un organigrama por debajo del presidente más compartido.

—En los borradores que se manejan de la nueva Ley, creo que hay una variación respecto a la posibilidad de fusión de dos puertos de la misma Comunidad Autónoma en una sola Autoridad Portuaria.

—La novedad que se está manejando es que si se produce una operación de este tipo tiene que ser con informe vinculante de la Comunidad Autónoma, en el sentido de que la Comunidad

Autónoma se pronuncie sobre la viabilidad o conveniencia de esa operación.

—El sistema portuario español es muy pequeño en comparación con otros países. ¿Cómo ve su futuro?

—El futuro de los puertos españoles hay que verlo de forma diversa. Los grandes puertos del Mediterráneo y del Estrecho, los de Algeciras, Valencia y Barcelona, tienen que competir con los puertos del Mediterráneo para unos tráficos determinados. El puerto de Bilbao lo que tiene que buscar es una atracción de tráficos de Centroamérica y Sudamérica fundamentalmente. Evidentemente, su competitividad no va a estar con los puertos europeos. Su objetivo en Europa debe ser el establecimiento de líneas de cabotaje.

—Normalmente las ciudades con puerto viven de espaldas a éste. ¿Cómo cambiar esta situación?

—Yo creo que hay que ir a una gran integración del puerto en la ciudad. Hasta hace unos años, los puertos eran una especie de muralla en el borde marítimo de la ciudad. Principalmente porque hasta hace unos años, la propia idiosincrasia de las ciudades era vivir de espaldas al mar. Hasta las grandes operaciones de recuperación de las grandes ciudades, como Barcelona y Valencia, y las que se van iniciando en otros sitios, la zona portuaria era la más degradada de la ciudad. Yo creo que hay que derribar esa muralla e integrar el puerto en la ciudad. Pero sin que eso suponga que la ciudad a su vez no tenga que atender al puerto en sus necesidades de expansión y atender las necesidades portuarias. Y evidentemente, dentro del puerto tendrá que haber unas zonas acotadas, porque determinados tráficos supondrían peligro. Sentados esos límites, debe haber una gran integración puerto-ciudad. ■

R.R. de H.

NUEVA CASA DEL MAR EN SANTURCE

El pasado 13 de noviembre tuvo lugar el acto de inauguración de la Casa del Mar de Santurce con la presencia de representantes de los sectores marítimo y pesquero de Vizcaya. El acto fue presidido por el delegado del gobierno en el País Vasco, Enrique Villar Montero y, entre otras autoridades, estuvieron presentes el director general del Instituto Social de la Marina, Rafael Mateos y el director provincial del ISM, Manuel Francisco Canosa

La Casa del Mar de Santurce empezó a construirse en el mes de mayo de 1993, dando respuesta así a una vieja demanda de los sectores pesquero, marítimo y portuario de esta localidad vizcaína donde se asientan gran parte de las instalaciones portuarias bilbaínas. Tanto sindicatos y armadores de barcos pesqueros y mercantes, como el Colegio Oficial de la Marina Mercante, cuestionaban el hecho de que el ISM tuviera una larga serie de Casas del Mar en todo el litoral nacional, estando Santurce sin una de ellas a pesar del gran número de marinos (más mercantes que pescadores) que frecuentan la localidad.

En este sentido, Rafael Mateos Carrasco declaró que *"debemos felicitarnos todos de que esa carencia que ha habido durante tantos años se haya solucionado ya. Con esta Casa del Mar se consolida y culmina la actividad del ISM en Vizcaya"*.



La construcción de la Casa del Mar de Santurce da respuesta a una vieja demanda de los sectores pesquero marítimo y portuario de dicha localidad.



Vista de la parte trasera de la Casa del Mar de Santurce.

Servicios

Una vez finalizada la construcción del edificio, en febrero de 1995, se procedió a su equipamiento, el cual se completó en septiembre de ese mismo año. En noviembre de 1995, se produce el traslado de la Dirección Local a su nueva sede, lo que supone la puesta en marcha de la gestión administrativa. El resto de servicios de la Casa del Mar de Santurce se pusieron en funcionamiento de forma progresiva, culminando el proceso en febrero de 1996, mes en el que empezó a funcionar la Hospedería.

Con la Hospedería se completaba la total operatividad de todos los servicios con los que cuenta esta Casa del Mar.



Vista de la fachada de la Casa del Mar de Santurce.



Enrique Villar Montero, delegado del Gobierno en el País Vasco, a la izquierda, y Rafael Mateos Carrasco, director del ISM, a la derecha, estuvieron presentes en el acto de presentación de la Casa del Mar de Santurce.

Éstos son Servicios administrativos, Oficina de empleo, Hospedería, Aula de formación y Hogar del marino.

Los Servicios administrativos de la Dirección Local comprenden espacio libre de oficina, despachos y sala de reuniones, archivo y sus correspondientes aseos para el público y los funcionarios.

En cuanto a la Oficina de empleo, en la Casa del Mar de Santurce se ha concentrado la gestión de todos los expedientes de desempleo que se tramitan en la provincia de Vizcaya a través del ISM, aunque su presentación siga siendo descentralizada en las diferentes Direcciones Locales.

La Hospedería, para alojar a marinos en tránsito, cuenta con 23 habitaciones dobles con baño, espacios complementarios como la recepción, una sala de estar, cuartos de lavado y planchado de ropa, cuarto de útiles de limpieza, y espacios para taquillas. El precio por día de cada habitación es de 400 pesetas si está ocupada por una sola persona y de 500 pesetas si la ocupan dos personas.

Destinadas a la función de

Cuenta con servicios administrativos, oficina de empleo, hospedería, aula de formación y hogar marino.

formación hay dos aulas con capacidad para 50 personas cada una. Existe la posibilidad de unir las para que se puedan utilizar como un espacio único.

El Hogar del marino es un espacio de relación formado por una cafetería y un espacio auxiliar destinado a oficina-cocina.

Inversión rentable

La inversión total de la construcción de la Casa del Mar de Santurce ha sido de 428.700.000 pesetas. Según Enrique Villar Montero, "en un mundo complejo como el que vivimos, entiendo como un éxito muy particular del ISM haber integrado en su oferta no sólo los servicios administrativos, sino también de empleo, la hospedería para marinos en

tránsito, la formación y los servicios sociales para el marino y su familia. Desde este punto de vista, la inversión de casi 429 millones de pesetas en la construcción de la Casa de Santurce es una decisión enormemente rentable".

El edificio que alberga la Casa del Mar de Santurce tiene una superficie construida de 2.040 metros cuadrados. Consta de una planta baja, donde está situada la hospedería, y una torre acristalada de cuatro pisos. El primer piso de la torre está ocupado por la zona asistencial, el segundo piso por los servicios administrativos, el tercer piso por las aulas de formación y el último piso por el hogar del marino.

La de Santurce supone la Cuarta Casa del Mar de Vizca-

ya, la novena de la Comunidad Autónoma Vasca y una más a sumar a una red de las más de 150 Casas del Mar (no todas con hospedería) con que cuenta el ISM distribuidas a lo largo del litoral español. En opinión de Enrique Villar Montero, "los marinos tienen una mujer en cada puerto, pero no tienen una casa. Entonces, cuantas más Casas del Mar con hospedería haya, más marinos van a encontrar su casa".

La Casa del Mar de Santurce ocupa los números 17 y 19 de la Avenida Cristóbal Colón de dicha localidad. Está situada en un alto desde donde se ve perfectamente parte del puerto de Bilbao, y a unos 200 metros del centro de Santurce y a 500 del propio puerto.

En la construcción del edificio, diseñado por los arquitectos Enrique Muga Francisco y Joseba Fernández Baldarrain, se han utilizado materiales de primera calidad, como piedra roja de Baztán, acero, aluminio y cristal. El clima de la zona, altamente deteriorante, y la cercanía del mar así lo han aconsejado. ■

R.R. de H.



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

CARACTERISTICAS PRINCIPALES

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

DESCRIPCION DE LOS BUQUES:

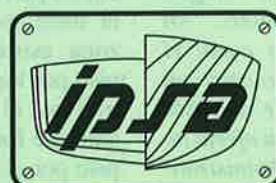
Buques pesqueros construídos por el sistema ONE-OFF *Sandwich* con núcleo de espuma de P.V.C. y laminado con fibra de vidrio de distintos gramajes, así como tratamiento de la superficie exterior con imprimaciones epoxi. Las ventajas de este sistema son notorias, destacando la construcción, diseño, medidas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

(CONSTRUCCION Y DISEÑO SEGUN LAS NECESIDADES DEL ARMADOR)

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

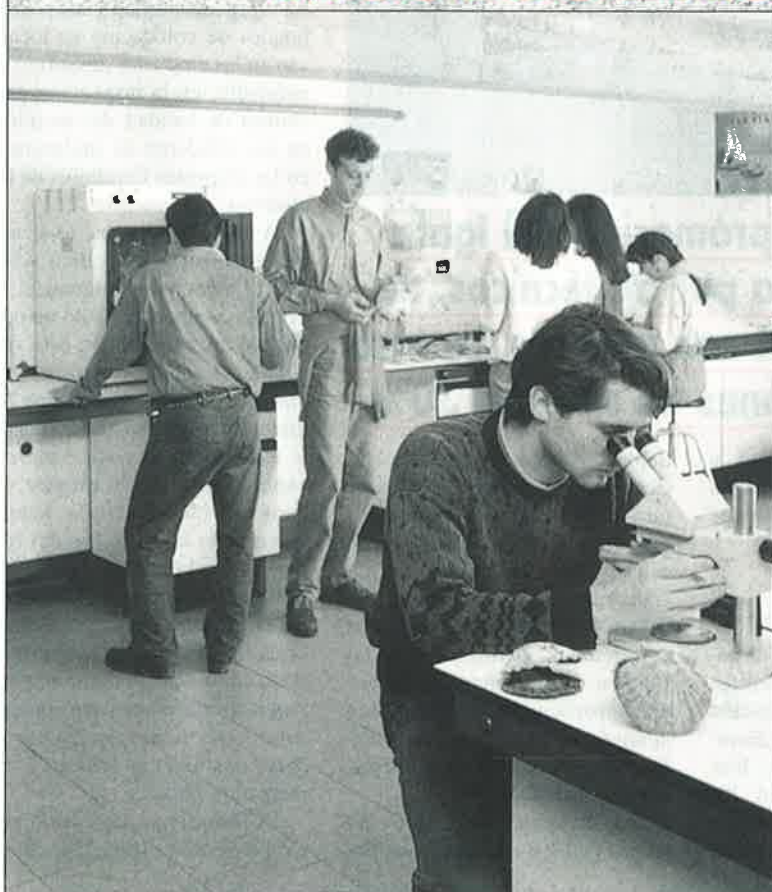
CARACTERISTICAS PRINCIPALES

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



LA PRIMERA PROMOCIÓN

DE TÉCNICOS ACUÍCOLAS SE ABRE PASO

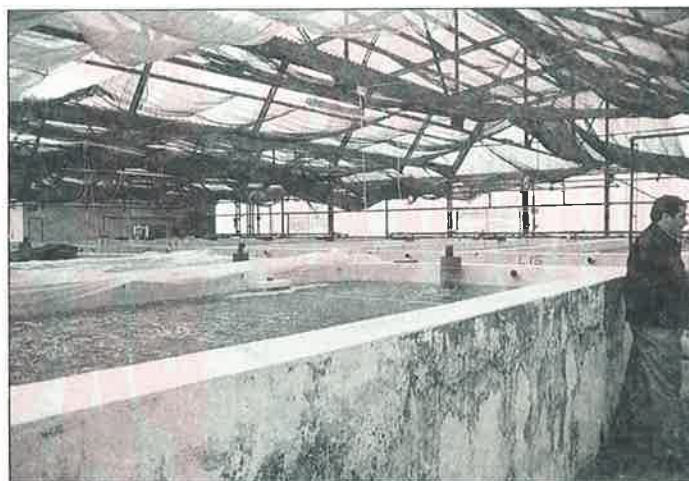


La primera promoción de técnicos en acuicultura acaba de obtener sus titulaciones en institutos de Andalucía y Galicia y están tratando de hacerse un hueco en el mundo laboral. Tienen a su favor una buena preparación académica y práctica. Saben también que se desenvuelven en un sector que está desbrozando su propio camino. En el INEM aún no están homologadas sus nuevas titulaciones y en el ámbito empresarial sólo una minoría de empresas está en disposición de contratarlos. Son las peculiaridades de su condición de pioneros.

La primera promoción de profesionales especializados en cultivos marinos se ha titulado al acabar el curso 95-96. Un centenar largo de técnicos en Operaciones de Cultivo Acuícola o técnicos superiores en Producción Acuícola, dos ciclos formativos introducidos en el desarrollo de la LOGSE. El primero es de nivel II con una duración de 1.700 horas lectivas, el segundo de nivel III y 2.000 horas lectivas. Ambos se estructuran en diversos módulos, que incluyen períodos de prácticas. Cincuenta y ocho de los nuevos profesionales proceden del Instituto Gallego de Formación en Acuicultura (Igafo) de A Illa (Pontevedra) y otros 60 del Instituto de Enseñanza Secundaria Sancti Petri de San Fernando (Cádiz).

Previamente, tanto el Igafo como el I. E. S. Sancti Petri habían impartido enseñanzas de acuicultura pero sólo a partir del curso 94-95 la disciplina alcanzó carácter oficial con arreglo al nuevo diseño académico. Ambos centros docentes están ubicados en comunidades autónomas con competencias educativas. En el ámbito autonómico catalán el I. E. S. Els Alfacs de San Carlos de la Rápita (Tarragona) ha introducido el ciclo de Cultivos Marinos Artificiales. En el territorio competencial del Ministerio de Educación y Ciencia únicamente el Instituto de Enseñanza Secundaria Manuel Tàrraga Escribano de San Pedro de Pinatar (Murcia) imparte la modalidad de Producción Acuícola. En ambos, las enseñanzas se iniciaron en el curso 95-96.

Andalucía, Cataluña y Galicia son las comunidades donde se asientan la mayoría de instalaciones acuícolas. En Galicia, además de las bateas de moluscos, se localiza principalmente la producción de rodaballo y, recientemente, de salmón. En Andalucía prima la producción de dorada, lubina y langostino. La producción acuícola de Cataluña abunda en dorada, lubina y moluscos. A estas Comunidades pioneras en los cultivos marinos, se han incorporado Canarias -dorada- y Murcia -dorada y lubina- Existen también cultivos de



La primera promoción del Igafo está formada por 58 técnicos, de los que el 40% son mujeres. La tasa de colocaciones ha sido del 30%

rodaballo en el País Vasco y Cantabria, de salmón en Asturias y de anguila en Valencia, aunque en porcentajes menores.

IGAF A

El Instituto Galego de Formación en Acuicultura está dedicado íntegramente a la preparación de las dos modalidades de técnicos acuícolas. Su director, José Luis Rodríguez, a quien los alumnos llaman familiarmente "Copi", recuerda que durante un

tiempo se impartió en Sada (La Coruña) un módulo de acuicultura, pero la Administración autonómica gallega decidió concentrar todas las enseñanzas de acuicultura en un solo centro, estimando que el Igafo reunía las condiciones óptimas para tal función. Las enseñanzas que venía impartiendo el Igafo en este apartado concluían con un certificado profesional -no académico- de acuicultor.

La primera promoción del centro gallego está integrada por

32 técnicos superiores en Producción Acuícola y 26 técnicos en Operaciones de Cultivo Acuícola. El 40% de los nuevos titulados son chicas. El director estima que la tasa de colocaciones ha sido del 30%. La mayoría de jóvenes han sido contratados en las mismas empresas donde realizaron el módulo de prácticas. La oferta de empleo y las posibilidades de colocación se localizan en las empresas de cultivo de rodaballo, en la inspección para control de calidad del mejillón, en los criaderos de moluscos y en las empresas familiares de los alumnos.

Aunque no se ha realizado una estadística específica sobre la procedencia del alumnado, en el Igafo estiman que sólo un porcentaje no significativo está vinculado al sector pesquero. "Lo que sí consta es que todos los alumnos proceden de Galicia y la mayoría de la zona costera", explica José Luis Rodríguez. La demanda de matrícula supera con mucho la capacidad del Igafo y, de hecho, han quedado fuera un alto número de solicitudes de la misma Comunidad y de otras limítrofes. "Hemos primado la calidad a la cantidad. Queremos una titulación de calidad, sobre todo para que tengan un buen rendimiento laboral", explica el popular "Copi".

El Instituto Galego de Formación en Acuicultura depende de

la Consellería de Pesca, que impulsa otros tres centros donde se imparten enseñanzas náutico pesqueras.

Asogatec

Los nuevos técnicos acuícolas de Galicia están dando los primeros pasos para agruparse en defensa de sus intereses. Pablo González Fernández, uno de los promotores de la Asociación Galega de Técnicos Superiores en Producción Acuícola y Técnicos en Operaciones de Cultivo Acuícola (Asogatec), en fase de constitución, pone especial cuidado en no hablar en primera persona. "Es un proyecto plural, colectivo", insiste, que pretende, entre otras cosas, establecer unas reglas de juego claras desde el principio.

Una de las primeras cuestiones es conseguir que sus titulaciones sean homologadas en el listado de profesiones del Instituto Nacional de Empleo. "A la hora de buscar empleo lo más parecido que aparece en el INEM es la profesión de cultivador de moluscos y crustáceos, que además de que deja fuera la gama de producción de peces, corresponde a un epígrafe infe-



rior a nuestro nivel profesional", explica Pablo González. Lograr su ubicación profesional no es para ellos una cuestión de vanidad sino la necesidad de que se especifiquen claramente sus capacidades y sus posibilidades, dada su condición de profesionales nuevos en el mercado de trabajo. La experiencia de las prácticas en empresas han sido de todo tipo. "En algunos casos te toman como mano de obra barata y te ponen a fregar. La limpieza es un aspecto muy importante en la acuicultura, pero no somos mano de obra no cualificada". Asogatec se crea, precisamente, "para defenderse de este tipo de malas interpretaciones y del intrusismo, aunque es difícil hablar de intrusismo ya que antes no existía esa titulación", declara Pablo González a MAR. En cualquier caso, entienden que se debería establecer un control más rígido especialmente para aquellas "empresas que reciben subvención, sea de la Xunta o del IFOP, y estén contratando mano de obra barata y no cualificada".

González considera que la preparación que han recibido en el Igafa es buena y que los nuevos técnicos están capacitados para desarrollar eficazmente su trabajo, del que dice que "es un poco sucio, tiene fases laboriosas, de botas puestas, que luego han de ser completadas con los informes de laboratorio. No todo el mundo vale para estar en una batea, en una jaula en el mar, haga frío o calor. Es un trabajo vocacional no adecuado para personas remilgadas".

Aunque, justamente por la novedad de las titulaciones, haya quien tenga dificultad para identificar su cometido, ellos lo tienen claro. "Somos técnicos especialistas, con la palabra especialista delante. El técnico de operaciones es un operario capacitado para utilizar técnicas e instrumentos relativos a Operaciones de Cultivo, los técnicos superiores, asumen trabajos de coordinación y responsabilidades de capataces, son trabajadores cualificados en cuanto a producción, siempre bajo la asesoría de un biólogo. Estamos entre los Biólogos, que hacen la investigación, y los cultivadores

El desarrollo de la LOGSE

La implantación de las nuevas titulaciones es consecuencia del desarrollo de la LOGSE. Las enseñanzas mínimas para la obtención de los títulos de técnico superior en Producción Acuícola y de técnico en Operaciones de Cultivo Acuícola quedaron especificadas en sendos Reales Decretos-723 y 726/1994- en el BOE de 24 de junio de 1994. La formación incluye nociones sobre instalaciones y equipos de cultivos, técnicas de cultivos de moluscos, crustáceos y peces, técnicas en cultivos auxiliares, administración, gestión y comercialización en la pequeña empresa, formación y orientación laboral, y relaciones y formación en el entorno de trabajo y, en el caso de los técnicos superiores, la elaboración del correspondiente proyecto profesional. En ambos casos se trata de titulaciones a impartir en dos cursos, con 1.700 horas lectivas para técnicos en Operaciones y 2.000 horas para los técnicos superiores. En este nivel se requiere, además, haber superado el Curso de Orientación Universitaria, COU.

A partir de estos objetivos generales hay

un margen de maniobra en el caso de las autonomías que tienen competencias en educación para que puedan adaptar estos títulos a las características específicas de cada lugar. No obstante, todos los títulos tienen la misma equivalencia académica y reconocimiento profesional independientemente de donde se hayan realizado los estudios.

En cuanto a la falta de homologación con los epígrafes del INEM, desde la Dirección General de la Formación Profesional del MEC se señala que se trata de "un trabajo que está por realizar todavía porque también el INEM está reformando sus formaciones ocupacionales". Por otra parte el MEC advierte que los nombres profesionales, o de unidades de competencia, que responden a nomenclaturas profesionales no están sacadas de la clasificación nacional de ocupaciones sino que son nombres técnicos que expertos han considerado adecuados para los profesionales y que "se pretende que tengan una polivalencia mayor en los sectores donde operan". ■

M. V.

CICLO FORMATIVO DE GRAO SUPERIOR

ADMISION DE SOLICITUDES

Ordinario: 17 xuño ó 2 xullo
Extraordinario: 2 ó 10 setembro

ACCESO DIRECTO

- * Bacharelato R.E.M. ou LOXSE de Ciencias da Natureza
- * C.O.U.
- * Técnico Superior de FP ou equivalente

ACCESO POR PROBA

- * 20 anos cumpridos no momento da inscrición.

Exentos da parte xeral:
As persoas que acrediten ter superadas totalmente as probas de acceso á univ. >25 anos poderán quedar total o parcialmente exentos en función do grao de afinidade entre as ensinanzas universitarias e o ciclo ó que queira acceder.

Exentos da parte específica:
Quen acredite 1 ano de experiencia laboral en campos profesionais que se correspondan cos estudos que pretende cursar. Solicitude 0.24-6-96 pax.6821

MATRICULA

Por acceso directo: Ordinaria	18 ó 30 setembro
Por proba de acceso	25 ó 30 setembro

BAREMOS CRITERIOS DE ADMISION

Proximidade do domicilio ó centro	Alumnos de Galicia ..4 p. Alumnos fora Gal3 p.
Renda anual da unid. Familiar	= < S.M.I.....2 puntos > S.M.I1 punto
Rendimiento académico	Sobresaliente4 puntos Notable.....3 puntos Ben2 puntos Suficiente.....1 punto
Irmáns matriculados no centro	Cada irmán2 puntos
Outros	Familia numer2 puntos Cond. emigr2 puntos

CRITERIOS PARA DESEMPATE

En caso de empate dirimirá o voto de calidade do presidente da comisión.

que en ocasiones se limitan a seguir una tradición aprendida sin conocer el porqué de su trabajo. Nosotros somos la herramienta para ejecutar adecuadamente ese trabajo".

González está convencido de que "la acuicultura un sector

de futuro. En pesca no siempre se planifica y a la vista está que los caladeros se están agotando. En acuicultura sí puede planificarse la producción, aunque no todas las especies que se pescan puedan cultivarse".

En Galicia, además de los



cultivos tradicionales de moluscos con varias décadas de experiencia, se ha introducido la producción de rodaballo y salmón. "También se hacen pruebas con besugo y, en general, se intentan cultivar especies caras", justifica Pablo González, "aunque quizá en el futuro haya que cambiar el concepto de especie a cultivar para ir a otras más normales pero que son las que demanda el consumo".

La formación que reciben los nuevos técnicos en Producción Acuícola, además de los conocimientos puramente técnicos, incorpora nociones sobre administración y gestión de la pequeña y mediana empresa pero, de momento, entre la primera promoción gallega no han surgido iniciativas empresariales propias. Han elaborado distintos proyectos, bien en grupo o en solitario, como parte también de su aprendizaje académico. Uno de estos proyectos, con visos de prosperar si el Ayuntamiento consigue financiación, es la recuperación de un edificio singular en Villagarcía de Arosa, para su utilización como acuario. Otros tienen que ver con el cultivo de especies poco habituales en la acuicultura: algas o pulpo. No obstante, Pablo González es realista. "Ven juventud y tienes que demostrar que realmente vales".

Cooperativas en el Sur

El escenario laboral que se

JERONIMO PRIETO

"Para los jóvenes es difícil empezar porque en acuicultura el fruto de la inversión no es inmediato".

ofrece a los especialistas en cultivos marinos surgidos de las aulas del Instituto de Enseñanza Secundaria Sancti Petri de San Fernando (Cádiz) difiere poco del que se presenta a los titulados gallegos. "Potencialmente hay campo, pero hay que organizarse y trabajar mucho. Para los jóvenes es difícil empezar porque en acuicultura el fruto de la inversión no es inmediato", explica el director del Instituto, Jerónimo Prieto.

Para ayudar a organizarse y para facilitar los primeros pasos, el Ayuntamiento de San Fernando ha creado una "Escuela de Empresas" que tutela las iniciativas empresariales de los jóvenes. Mantiene, asimismo, reuniones con los sectores potencialmente interesados en los cultivos marinos, a fin de desarrollar el Parque



PABLO GONZALEZ

“No todo el mundo vale para estar en una batea, en una jaula en el mar, haga frío o calor. Es un trabajo vocacional, no adecuado para personas remilgadas”.

Natural de la Bahía de Cádiz, donde hay 1.500 hectáreas disponibles en las que se podrían establecer las nuevas empresas.

Cultisur, Sociedad Cooperativa Andaluza, dedicada al engorde de dorada, está formada por cinco técnicos en acuicultura formados en las aulas del I.E.S. Sancti Petri en la etapa pre-LOGSE. Es un exponente del esfuerzo conjunto de la iniciativa pública y privada. La empresa se constituyó en respuesta a la iniciativa desarrollada conjuntamente por Cultivos Piscícolas Marinos, S.A. (Cupimar)

y el Ayuntamiento de San Fernando según la cual aquella ofrecía en alquiler una parte de los esteros de su propiedad y éste se comprometía a gestionar ayudas económicas para las empresas que aceptaran la propuesta. Cultisur constituyó una *joint venture* por la que Cupimar suministra los alevines de dorada que al alcanzar la madurez son adquiridos por la empresa suministradora que se encarga de su comercialización. La cooperativa ha suscrito también un acuerdo de cooperación con la empresa proveedora de los piensos para el engorde de peces. Dadas las características de la zona donde se ubica Cultisur, la cooperativa desarrolla un policultivo en natural simultaneando la producción intensiva de dorada en los canales de engorde -iniciada en febrero de 1996- con el cultivo extensivo de esta especie, de lubina y de lenguado, desde un año antes. El cultivo extensivo se hace a una menor carga en estero aprovechando la introducción de alevines en el reservorio con las mareas.

El Ayuntamiento de San Fernando y la Junta de Andalucía conceden ayudas a fondo perdido a la inversión. Daniel Acedo, secretario de la Cooperativa, admite que han tenido “*las dificultades propias de montar una empresa y de la dureza del trabajo*”. Los cinco socios cooperativistas forman parte de la junta directiva y son los únicos operarios de la empresa. “*Trabajamos*

CICLO FORMATIVO DE GRAO MEDIO

ADMISION DE SOLICITUDES

17 xuño ó 2 xullo

ACCESO DIRECTO (80%)	ACCESO POR PROBA (20%)
<ul style="list-style-type: none"> * graduado na E.S.O. * 1º ciclo experimental da REM * 2º BUP * Título de Técnico Auxiliar (FP I) ou equivalente * Probas de acceso á Univ. Para >25 * Artes e Oficios: 3º curso plan 63 ou 2º curso experimental 	<ul style="list-style-type: none"> * Un ano de exper. Laboral ou no INEM como demandante de emprego * Superado un programa de Garantía Social (pode convalidar algún dos exam.) * Certificado de escolaridade en FPI * Esgotada a escolaridade na E.S.O. * Ter cursado o 1º ciclo de ensinanza experimental * 18 anos cumpridos no 96 Exención da proba (**)

MATRICULA

Por acceso directo: Ordinaria	15 ó 30 xullo
Por acceso directo: Extraordinaria	1 ó 13 setembro Para os alumnos que en aplicación da normativa non lles fose posible matricularse no prazo ordinario
Por proba de acceso	25 ó 30 setembro

BAREMO CRITERIOS DE ADMISION

Rendimiento académico	Sobresaliente.....4 puntos Notable.....3 puntos Ben.....2 puntos Suficiente.....1 punto
Renda anual da unid. Familiar	= < S.M.I.....2 puntos > S.M.I.....1 puntos
Irmáns matriculados no centro	Por Cada irmán2 puntos
Proximidade do domicilio ó centro	Alumno de Galicia....4 puntos Alumnos fora de Gal 3 puntos
Outros	Familia numer.....2 puntos Cond. emigr.....2 puntos

CRITERIOS PARA DESEMPATE

En caso de empate dirimirá o voto de calidade do presidente da comisión.

(**) Exención da proba de acceso: As persoas que acrediten ter superadas totalmente as probas de acceso á universidade para > de 25 anos poderán quedar total o parcialmente exento da realización da proba. (0.24/6/96, DOG. Nº137)

veinticuatro horas al día en tres turnos de ocho horas, todos los días del año”. Esperan sacar al mercado la primera “cosecha” de doradas a finales de año. La iniciativa está sirviendo de referente para los nuevos profesionales del Instituto. “Si

se constituyeran varias iniciativas de este tipo podrían organizar también servicios comunes, lo que abarataría los costes”, argumenta Jerónimo Prieto. ■

Mery Varona

Los informes científicos aconsejan la protección del stock

ESPAÑA RECHAZA UN TAC PARA LA

La Comisión Europea y la Administración pesquera española coinciden en la necesidad de limitar las capturas de sardina en el litoral atlántico para proteger la pesquería pero difieren sobre el tipo de medidas a adoptar. Mientras la Comisaría de Pesca de la Unión Europea propone fijar un tope de capturas, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación es partidario de reducir el esfuerzo pesquero sobre esta especie y de actuaciones alternativas en el caladero nacional.

LAS capturas de sardinas en aguas de las plataformas atlántica y cantábrica han sufrido una caída brutal en los dos últimos años. Los pescadores consideran que esas oscilaciones son habituales en esta especie y que se trata de ciclos perfectamente conocidos atribuibles a causas climáticas o medioambientales. Los investigadores españoles corroboran el comportamiento cíclico de la especie y la incidencia medioambiental, pero constatan que la crisis afecta especialmente al reclutamiento e insisten en la necesidad de que se baje al máximo nivel la mortalidad para proteger el stock.

La coincidencia entre las partes implicadas se limita al diagnóstico. Las soluciones, en cambio, varían según quienes formulen las propuestas. Las Cofradías de Pescadores de Galicia son partidarias del establecimiento de una parada biológica para la flota de cerco que permitiera la recuperación de la pesquería de sar-

dina así como la de jurel. La Administración autonómica ha descartado esta medida alegando que no dispone de presupuesto para financiar el amarre de los barcos. La Secretaría General de Pesca también se ha manifestado contraria a la subvención a las flotas. La situación afecta a las flotas española y, en mayor medida aún, a la flota portuguesa, cuyo nivel de capturas duplica con creces el de los barcos españoles.

La envergadura del problema ha obligado a la Unión Europea a proponer la adopción de medidas drásticas para proteger el stock. La Comisaría de Pesca defiende la eficacia de un TAC (Total Admisible de Capturas) específico para la sardina en las plataformas cántabra y atlántica, que podría oscilar en torno a las 70.000 toneladas anuales y, previsiblemente, llevará su propuesta a la reunión del mes de diciembre.

España y Portugal se oponen a la iniciativa comunitaria por considerarla desmesurada, inadecuada e inútil teniendo en cuenta el carácter migratorio de la especie y las oscilaciones ya conocidas. Ambos países son

partidarios de mejorar las medidas ya existentes y entienden que el ajuste de la flota de cerco ya fijado (un 40% hasta el año 2002) supone una reducción del esfuerzo que contribuirá a la recuperación del stock de sardina.

España tiene establecidas medidas para proteger la pesquería -talla mínima, capturas máximas por barco y día y limitación de jornadas de pesca. A efectos de estas medidas, que regulan las capturas de especies pelágicas y afectan a las embarcaciones de pabellón español que operan al cerco en el caladero cantábrico y noroeste atlántico- el MAPA ha fijado dos zonas. Por un lado los puertos de la Comunidad de Galicia, cuyas embarcaciones no



SARDINA

podrán capturar más de 7.000 kilos de sardina y 3.000 de parrocha (sardina entre 11 y 15 centímetros) por barco y día. Por otro lado, puertos de las comunidades de Asturias, Cantabria y País Vasco, donde los límites por embarcación y día

son de 10.000 kilos de sardina y 3.000 de parrocha. El Mapa estaría dispuesto a ampliar las medidas ya existentes y a mejorarlas con un control más estricto de las capturas, especialmente en lo que se refiere a juveniles y tallas mínimas.

Flojo reclutamiento

En el sector extractivo el descenso de capturas actual se atribuye al flojo reclutamiento de 1992 y consideran el TAC una medida inútil desde el punto de vista de la protección de la pesquería y perjudicial para el sector toda vez que afectaría no sólo a la flota sino a las conserveras españolas quienes, de prosperar la propuesta, se verían obligadas a proveerse en otros mercados, con lo que España resultaría doblemente perjudicada.

Las capturas en el litoral español-subdividido en área VIII que comprende el Golfo de Vizcaya y Cantábrico y IX que comienza en Finisterre y acaba en Gibraltar- mantienen una disminución constante en los últimos años. A partir de la cota máxima detectada en 1984 cuando se desembarcaron 107.576 toneladas, no ha cesado la caída: 92.398 en 1985, 78.611 en 1987, 46.035 toneladas en 1989 y 35.118 en 1991. En los años 1992 y 93 se produjo un ligero repunte, con 42.739 y 48.391 toneladas, respectivamente, pero en 1995 las capturas registraron el nivel mínimo de la década con 33.466 toneladas.

Los desembarcos de sardi-

El Instituto Español de Oceanografía constata la disminución de un 60 por ciento en la biomasa de sardinas

nas en el litoral atlántico portugués-área IX- son notablemente más elevados y registran oscilaciones menores que en la serie estadística española aunque también con una ligera tendencia el descenso desde la cota máxima de 111.709 toneladas en 1985 a las 87.817 de 1995. (90.214 en 1987, 91.091 toneladas en 1989, 92.638 en 1991 y 90.404 en 1993).

Los científicos llevan tiempo alertando sobre la excesiva presión que soporta el stock de sardina. El Consejo para la Exploración del Mar (ICES) en su reunión del pasado mes de septiembre en Copenhague insistió en la necesidad de adoptar medidas urgentes y eficaces para recuperación de esta especie. Carmela Porteiro, bióloga del Centro de Vigo del Instituto Español de Oceanografía y coordinadora del Grupo de trabajo del ICES que estudia la evolución de la pesquería de sardina, señala que "en esta especie se producen crisis cíclicas que es-

tán muy estudiadas". En esta ocasión, declaraba Porteiro a MAR, "la crisis mayor se detecta en las capturas por reclutamiento" (cosechas de ejemplares nacidos en el año) lo que, añade, "posiblemente corresponde a causas hidrológicas y ambientales, pero no sólo a éstas. Con anterioridad el stock no estaba bien y al no haber nuevas entradas de individuos se reduce cada vez más".

El Instituto Español de Oceanografía señala que las reservas de sardinas en aguas españolas han disminuido un 60 por ciento en la última década hasta situarse por debajo de la mitad de lo que se consideraría normal. De acuerdo con las evaluaciones realizadas por el IEO, la biomasa de esta especie ha caído entre los años 1985 a 1995 de 700.000 a 265.000 toneladas. Los informes científicos constatan que, junto a la baja población de reclutamiento, las capturas están presionando también sobre la población de reproductores. En consecuencia, advierten sobre la necesidad de reducir la mortalidad pesquera al menor nivel posible y proteger también al máximo el reclutamiento. La forma en que ha de formularse esta protección eficaz y las medidas a desarrollar es tarea de las Administraciones pesqueras correspondientes, insisten, "no de los investigadores". ■

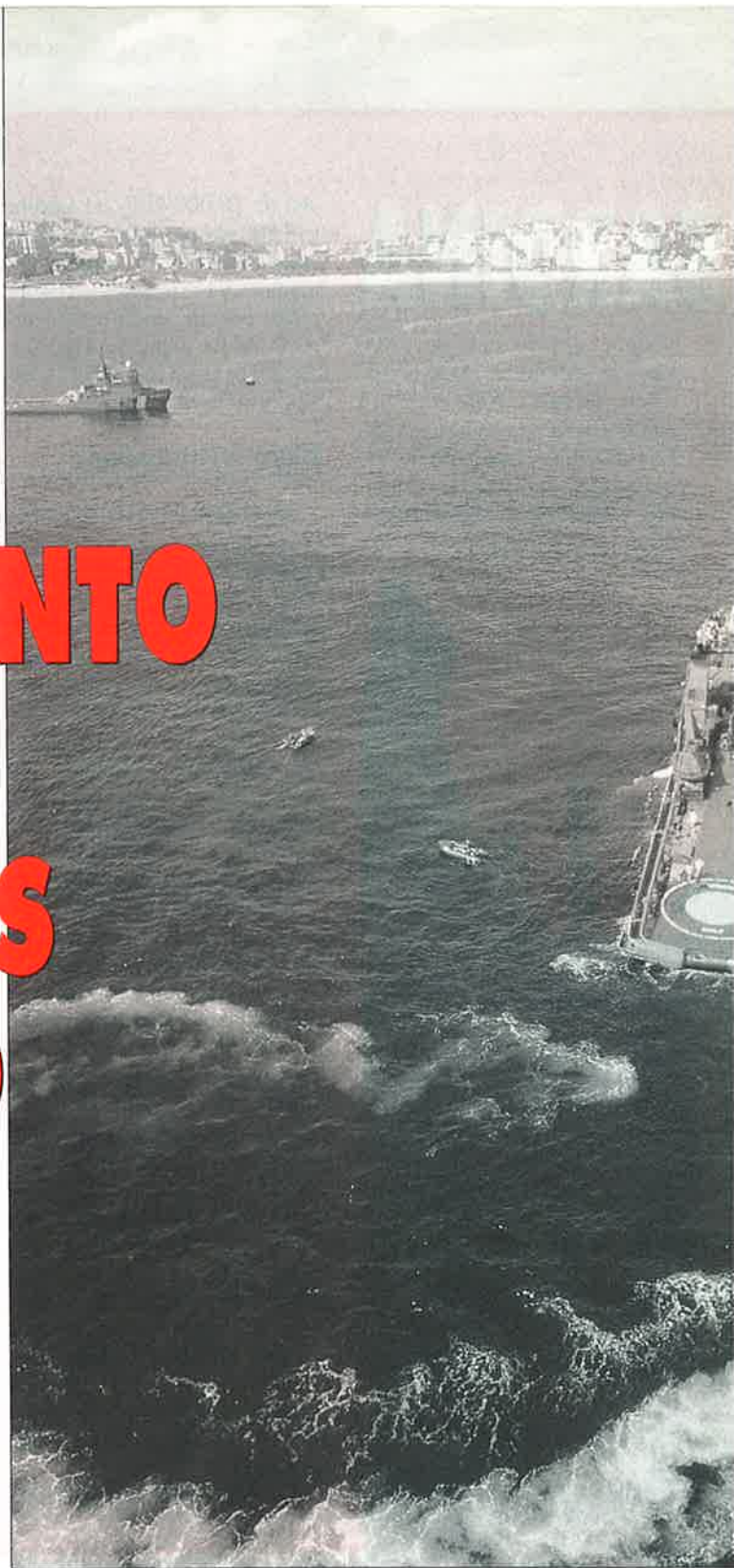
M.V.



La nueva medida contempla tarifas especiales para los pesqueros

LA REBAJA DE TARIFAS DE SALVAMENTO ESTARÁ EN VIGOR ANTES DEL VERANO

El director de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, Emilio Martín, va a proponer al Ministerio de Fomento la reducción de las tarifas de los servicios de salvamento y seguridad marítima. Esta decisión, reivindicada por el sector desde hace mucho tiempo, se acordó tras la reunión celebrada entre SASEMAR, AETINAPE y representantes de varias cofradías de Galicia, en donde todos se mostraron satisfechos de la propuesta. La nueva medida pretende que las tarifas para el remolque de los barcos se establezcan en función del tamaño de buques y el tiempo que se invierta en la operación; también se contempla que la flota pesquera pueda sujetarse a una tarifa especial.



La reducción de las tarifas de salvamento marítimo es una antigua reivindicación de AETINAPE y de diversas cofradías de pescadores de Galicia, que las consideraban muy elevadas. En la reunión mantenida entre SASEMAR Y los representantes del sector, donde se presentó un estudio de merca-

do elaborado por la Sociedad Estatal de Salvamento, se llegó al acuerdo de presentar una propuesta al Ministerio de Fomento y, así, adaptar las tarifas a la realidad del sector pesquero gallego. Lo que se pretende es conseguir una forma de pago que convierta al sistema de salvamento marítimo en un servicio coordinado, eficaz, eficien-

te, moderno y con unos precios adecuados. Otro de los logros, acordado entre los responsables del sector, es el conocimiento previo del coste del servicio.

Con esta propuesta que se presentará a Fomento, se busca cambiar el actual sistema de pago según el precio de la embarcación auxiliada por otro en el que los usuarios abonarán

los costes en función de la distancia desplazada y el tiempo empleado en el salvamento. Las nuevas tarifas no estarán aprobadas hasta el mes de junio de 1997, ya que el proceso que conlleva es un poco largo. En los próximos tres meses se tiene que elaborar un estudio jurídico, en el que se incluirá legislación comparada para ver



Las tarifas que se aplicarán a los barcos remolcados estarán en función del tamaño del buque y el tiempo que dure la operación.



cómo se hace en el resto de los países marítimos. Una vez finalizado el estudio, se enviará la Orden al Ministerio de fomento, donde se calcula que tardará dos meses en ser aprobada, y finalmente saldrá su publicación. *“Actualmente, estamos en una fase de información pública y continuaremos manteniendo los contac-*

tos con todas las partes implicadas en el sector para llegar a un consenso”, dice Emilio Martín, director de la Sociedad Estatal de Salvamento.

Las tarifas que se van a proponer distinguirán entre buques mercantes y yates, y por otro lado, un apartado especial para los pesqueros. En el caso de los pesqueros también se tendrá en

cuenta no sólo el tamaño, sino la misma fórmula que utilizan las compañías de seguros en las que se tiene en cuenta la distancia recorrida y el tamaño del barco.

Potenciar la seguridad

Todos estos problemas que se han ido plateando en rela-

ción a los salvamentos marítimos han hecho que la sociedad Estatal de Salvamento Marítimo se haya sensibilizado mucho ante la situación. *“A SASEMAR nos preocupa mucho la seguridad en el mar, y hay algunos pesqueros que se colocan en situaciones extremas y muy peligrosas. Cosas como estas son las que pretendemos evitar al proponer la reducción de las tarifas de salvamento y, de esta forma, potenciar la seguridad marítima”*, comenta Emilio Martín, director de SASEMAR.

Por otra parte, SASEMAR está manteniendo reuniones con UNESPA, patronal de las compañías de seguros, con la finalidad de potenciar que las pólizas de seguros de las embarcaciones incluyan los remolques de los barcos en caso de necesitar esta cobertura. Según Emilio Martín, *“Unespa ha llegado a confirmar que el aumento de primas que se produjo hace meses no ha conducido a una reducción de siniestros, y por tanto, van a abaratar la prima”*.

Emilio Martín reconoció la especial sensibilidad que hay en la sociedad gallega hacia los temas relacionados con el mar, y recordó que fue en Galicia donde se puso en marcha el primer servicio de salvamento y seguridad marítima, modelo que se trasladó al resto de España posteriormente. El director general de SASEMAR dijo que lo que se busca es establecer un precio razonable y homogéneo en todo el país.

Por su parte, el presidente de la Asociación española de Titulados Náutico Pesquera, José Manuel Muñiz, calificó la propuesta de “atractiva” ya que lo que se pide son unos precios razonables, porque en algunos casos eran inasumibles por los pescadores. Para Muñiz, el nuevo enfoque que se ha dado a esta cuestión desde la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima supone una respuesta positiva para la adaptación de sus tarifas en función de la realidad de la flota gallega. ■

I. Otero

La FNCP sondea las posibilidades pesqueras en Argelia y Marruecos

LAS COFRADÍAS DEL MEDITERRÁNEO RESPALDAN LAS MEDIDAS DE PESCA RESPONSABLE

LA Federación Nacional de Cofradías representó a los pescadores de baja española en la ciudad italiana de Nápoles, que el pasado 28 de septiembre acogía la reunión de profesionales del sector pesquero de los países ribereños del Mediterráneo miembros o no de la Unión Europea. Asistieron representantes de Albania, Argelia, Chipre, Croacia, Francia, Grecia, Israel, Italia, Malta, Marruecos, Túnez y Turquía, además de los españoles. La FNCP presentó una comunicación que resultó coincidente en muchos puntos con la presentada por la organización italiana Federpesca.

El encuentro de organizaciones profesionales ofreció la oportunidad de establecer contactos con representantes de otros países mediterráneos de especial interés por el sector pesquero español, caso de Argelia y Marruecos. El caladero argelino ofrece buenas posibilidades de pesca que podrían ser aprovechadas por los pescadores españoles si se resolviera la presión que los radicales integristas ejercen para desalentar la presencia de extranjeros en aquel país. Con Marruecos se mantuvieron contactos con vistas a un próximo acuerdo pesquero.

En este ámbito mediterráneo la FNCP presentó una comunicación en la que llamaba la atención sobre la necesidad de *“aunar todos los esfuerzos en temas estructurales, de recursos y especialmente en el de*

La Federación Nacional de Cofradías de Pescadores respaldó en la reunión de profesionales del sector pesquero de los países ribereños del Mediterráneo las medidas de pesca responsable en este mar y el establecimiento de unas reglas que impidan los agravios comparativos con las producciones de otros colectivos.



mercados”, y en la que reclamaba que los modelos de gestión tengan en cuenta su proyección en la comercialización del pescado, “entendiendo el derecho de los pescadores a que no se produzcan agravios comparativos con las producciones de otros colectivos, bien sean éstos nacionales, comunitarios o de terceros países”.

De acuerdo con el último censo realizado, la FNCP agrupa a 225 cofradías, de las que 88 corresponden al área mediterránea. La flota que desarrolla su actividad en el Mediterráneo suma 4.797 barcos de los que más de la mitad -2.973- opera con artes menores, 1.107 son de arrastre de fondo, 451 de cerco, 228 de palangre de fondo y 38 de palangre de superficie. Dentro de la Cofradías del Mediterráneo existen 40 agrupaciones de arrastre, otras tantas de trasmallo, 29 de cerco, 15 de palangre y 24 de marisqueo. En conjunto unos 27.000 pescadores afiliados.

Cotizaciones a la Seguridad Social

Además de la representación en los foros internacionales, en el interior la FNCP mantiene abierto otro frente reivindicativo en defensa de los intereses de sus asociados para conseguir la armonización del impuesto de sociedades y la depuración de fórmulas de cotización a la Seguridad Social. Las gestiones en este caso se realizan en el ámbito legislati-

vo a través de contactos con los grupos parlamentarios para conseguir que éstos conviertan en iniciativas específicas las medidas que reclaman los pescadores afiliados a las Cofradías.

OCM DE PRODUCTOS DE LA PESCA

A finales de octubre la FNCP participaba en otro foro internacional en La Haya, en esta oportunidad para discutir los problemas de comercialización y la organización común del mercado de los productos de la pesca, cuestiones que centraron el debate de la mesa redonda de la Comisión Europea con los profesionales del sector pesquero convocada en la ciudad holandesa.

La adaptación de la oferta a la demanda, desde un planteamiento profesional y en función de las necesidades del mercado: calidad, cantidad, regularidad y precios fue una de las principales cuestiones abordada en este encuentro. Otro



aspecto de interés también tratado fue la mejora de la compenetración entre la producción comunitaria y el sector de la transformación y la comercialización teniendo en cuenta el déficit y la progresiva liberalización del mercado comunitario y las características del mercado de productos frescos y transformados, así como el perfeccionamiento de las funciones de las organizaciones de productores y el significado del precio de referencia en la OCM.

Desde el punto de vista de las Cofradías de Pescadores resultaron especialmente críticas las intervenciones referidas a los problemas entre tallas biológicas y tallas comerciales. El tamaño biológico es una medida técnica de la política de conservación y viene expresado en longitud. El tamaño comercial es una clasificación que responde a necesidades y prácticas de mercado y se expresa en peso. En la práctica ocurre con frecuencia que el peso mínimo admitido no corresponda con la longitud autorizada para cada individuo, ya que dos individuos de tamaño idéntico pueden tener peso distinto.

Otra cuestión de interés para la FNCP es la referida a las intervenciones relacionadas con las importaciones que realizan los países comunitarios. De acuerdo con los datos oficiales sobre abastecimiento de productos pesqueros en la Europa comunitaria (EUR-12) en 1983 se capturaron 6.722.885 toneladas, se importaron 3.637.369 y se exportaron 1.358.821 toneladas. En total 9.001.433 toneladas disponibles. Esta cantidad supone un incremento de casi un millón de toneladas sobre 1984, con 8.092.907 toneladas disponibles como consecuencia de unas capturas de 7.121.149 toneladas, 2.074.580 toneladas importadas y 1.102.822 exportadas.

Dinamarca (696.028 toneladas), Alemania (594.592), Reino Unido (568.160) y España (519.540) encabezaron la relación de países con mayor volumen de importaciones pesqueras en 1993.

M.V.



PAIS VASCO

El puerto de Bilbao sigue perdiendo tráfico total e ingresos

Por tercer año consecutivo, el puerto bilbaíno cerrará un ejercicio, en este caso el de 1996, perdiendo tráfico total. El dato positivo es que el tráfico de mercancía general, el de mayor valor añadido, sigue aumentando, pero no lo suficiente como para impedir que los ingresos del puerto de Bilbao sean, por segundo año consecutivo, más bajos.

EN los nueve primeros meses de 1996, el puerto de Bilbao ha registrado un descenso del 8,56 por ciento de su tráfico total de mercancías respecto al mismo período de 1995. Analizando los diversos tipos de tráfico, la conclusión es que el puerto bilbaíno ha perdido tráficos cautivos generados hasta ahora por la industria básica situada en el entorno portuario (Petronor y Altos Hornos), pero ha incrementado las operaciones con mercancía general. La mercancía general se incrementó en un 3,3 por ciento desde enero hasta septiembre de 1996, situándose en 4,44 millones de toneladas.

Traducido al aspecto económico, la Autoridad Portuaria de Bilbao prevé completar el ejercicio de 1996 con unos ingresos de 7.215 millones de pesetas, lo que supone una reducción de 1.200 millones de pesetas en relación a 1995, año que se cerró con unos ingresos de 8.415 millones de pesetas. La previsión para el cash-flow de todo 1996 también indica una reducción. Se alcanzarán los 4.625 millo-



nes de pesetas, frente a los 5.800 millones de pesetas de 1995.

Con el fin de compensar la pérdida de demanda cautiva, el objetivo básico de la Autoridad Portuaria de Bilbao se centra en estos momentos en la captación de nuevos tráficos, especialmente de mercancía general y en dos ámbitos fundamentales, el tráfico transoceánico con Centroamérica y Sudamérica y el tráfico de cabotaje europeo.

Para la captación de estos tráficos, el puerto bilbaíno dispone de dos herramientas básicas. La primera es su política tarifaria, que consiste en rebajar las tarifas al buque y a la mercancía para líneas regulares con Centroamérica y Sudamérica, reducir las tarifas en las operaciones de cabotaje con puertos europeos realizadas en el Canal de Deusto, y la posibilidad de establecer acuerdos para abaratar los tráficos feeder con puertos de la Unión Europea. La segunda herramienta del puerto de Bilbao es su política comer-

cial, que consiste en un plan diseñado por Uniport Bilbao para desarrollar acciones comerciales en aquellos mercados de interés para el puerto.

Situación de las obras de ampliación

La Autoridad Portuaria de Bilbao prevé realizar en el ejercicio de 1996 inversiones por valor de 6.941 millones de pesetas, en su mayoría destinadas a las obras de ampliación en el Abra exterior.

La obra de ampliación certificada en los nueve primeros meses de 1996 es de 4.097 millones de pesetas, siendo la previsión para el total del ejercicio de 5.500 millones de pesetas. La certificación a origen alcanza los 20.772 millones de pesetas. Teniendo en cuenta que el presupuesto vigente de la primera fase de las obras de ampliación es de 31.567 millones de pesetas, la certificación de obra a 30 de septiembre de 1996 supone el 62 por ciento del total de dicha primera fase de ampliación.

La marcha de los trabajos acumula en la actualidad un cierto retraso, debido fundamentalmente a la climatología adversa y al cumplimiento que se está haciendo de las medidas de corrección del impacto ambiental de la ampliación.

Actualmente, está terminado el relleno, a cota +7, hasta la zona de El Calero, siendo la superficie ganada al mar de 300.000 metros cuadrados. El cimientado del espaldón del dique de Zierbena está en el perfil 2.770 y el dique se encuentra protegido con el manto principal hasta el perfil 2.300. ■

R. R. de H.

No habrá campaña de túnidos en las islas Azores

Las quince embarcaciones que, tras la finalización de la costera del bonito en el Cantábrico, acudían otros años al rico caladero azoriano no lo harán este año. Las condiciones ofrecidas por la conservera de Azores Cofaco no ha convencido a los representantes de la flota de bajura vasca.

La conservera Cofaco ofrecía a los pescadores vascos 180 pesetas por el kilogramo de bonito. Para los representantes de la bajura vasca esta cantidad es muy baja, dado que el mínimo establecido en los puertos vascos para dicha especie es de 225 pesetas el kilogramo. Por esta razón, los representantes de los pescadores vascos realizaron una contraoferta, en la que solicitaban a Cofaco el pago de 225 pesetas por kilogramo de bonito y una serie de garantías de cobro, ya que en otras campañas éste se retrasaba. Pero la conservera azoriana no varió su postura.

"El año pasado nos pagaron el kilo de bonito a 212 pesetas y este año nos ofrecen 180 bajo el argumento de que se trata de la cantidad que pagan a los buques de las islas. Ante esta situación, hemos decidido no acudir a Azores ya

que consideramos exigua la cantidad ofrecida por kilo", aseguró Antón Pérez, secretario de la Federación de Cofradías de Pescadores de Bajura de Vizcaya.

El no acudir al caladero azoriano supone un revés para los pesqueros que les habría tocado faenar en él, ya que éste es muy rico en túnidos. Por esta razón, tanto los representantes de la flota vasca de bajura como el departamento de Industria, Agricultura y Pesca del Gobierno vasco han mantenido contacto con representantes azorianos hasta el último momento para que se pudiese llegar a un acuerdo.

Antecedentes históricos

Los arrantzales vascos faenaban con libertad en las aguas de las Azores hasta 1977, año en el

que la entrada en vigor de las 200 millas privó a los pescadores vascos de faenar en el archipiélago azoriano. Esta situación duró hasta 1990, cuando representantes de las cofradías vascas y la conservera azoriana Cofaco llegaron a un acuerdo, por mediación de las Administraciones del País Vasco y Azores, para que 15 pesqueros vascos pudiesen faenar en dicho archipiélago durante el último trimestre del año.

En 1993, la campaña desarrollada en las Azores reportó a la quincena de pesqueros vascos que la realizaron unas capturas de 1.600 toneladas de bonito. El resultado de esta campaña de 1994 fue peor, ya que el fruto de la misma fue de 700 toneladas de bonito. La última campaña de las Azores fue, sin embargo, excelente, ya que reportó unas capturas de 2.000 toneladas de bonito.

Las quince embarcaciones vascas que tendrían que haberse trasladado al archipiélago portugués tendrán que conformarse con concluir la campaña del bonito de este año faenando en otras aguas, como las del Mediterráneo, sudoeste de la Península o Canarias. ■

R.R. de H.

El puerto deportivo de San Sebastián costará 8.600 millones de pesetas

Según un estudio económico-financiero elaborado por la empresa Europrincipia, concesionaria del desarrollo del proyecto de puerto deportivo elegido para San Sebastián, la inversión que requerirá la construcción de las instalaciones náuticas deportivas de la capital guipuzcoana alcanzará los 8.602 millones de pesetas más el IVA correspondiente.



SEGUN el estudio, el Gobierno vasco aportaría 3.000 millones de pesetas y el resto de la inversión recaería en la iniciativa privada. El informe establece que "con los costes supuestos de inversión y la subvención de 3.000 millones de pesetas, la explotación del puerto deportivo de San Sebastián es atractiva desde el punto de vista estrictamente financiero".

El estudio destaca que la posible incertidumbre del proyecto reside "en el precio de comercialización final de las grandes superficies dispo-

nibles que constituyen la oferta del puerto".

El estudio menciona los "posibles beneficios sociales inducidos y el impacto favorable que su construcción puede tener para el turismo y la náutica en el País Vasco y para su imagen exterior".

El informe contempla además "los ingresos fiscales adicionales que genera el proyecto, que son muy importantes y compensan sobradamente el esfuerzo económico inicial de las instituciones vascas para subvencionar el proyecto".

Características

El proyecto de puerto deportivo elegido para San Sebastián está basado en un diseño de Juan Ramón Clascá. El puerto estaría ubicado en Mompás y tendría una superficie de 312.000 metros cuadrados. Tendría dos espigones, uno de 1.600 metros y otro de 150 metros.

El proyecto contempla la construcción de 750 amarres. El precio de un amarre para un barco de ocho metros de eslora por un período de cesión de 30 años sería de 2.760.000 pesetas.

Este proyecto de puerto deportivo forma parte del Plan de Puertos Deportivos e Instalaciones Náutico-Deportivas que el Gobierno vasco está aplicando para solucionar la falta de amarres deportivos en la Comunidad Autónoma Vasca.

Además del de la capital guipuzcoana, se construirán otros dos grandes puertos deportivos en Euskadi. Uno, cuya construcción se inició en el mes de mayo del año pasado, estará ubicado en la localidad vizcaína de Getxo, y otro, aún en la fase de elaboración del proyecto, estará situado en la localidad guipuzcoana de Zumaia. ■

R.R. de H.



La flota de pesca de Andalucía volvió al caladero mauritano después de dos meses de inactividad debido al paro biológico impuesto por el vigente acuerdo de pesca firmado entre la Unión Europea y ese país de la costa occidental africana. Septiembre y octubre han sido dos meses malos para el sector pesquero, porque, además parte de la flota que faena en Marruecos también se vio afectada por idéntico amarre. Se trató de la flota cefalopodera, que, aunque tiene menos importancia que las de arrastre norte, cerco, etc., También llevó a la inactividad a una buena parte de los barcos de esta comunidad.

Los barcos andaluces volvieron al caladero mauritano

LOS que menos han aceptado la necesidad de realizar este paro biológico fueron las 16 embarcaciones gaditanas dedicadas a la captura de la merluza negra. Sus armadores apuraron hasta el último momento para que Mauritania diese marcha atrás y suprimiese la parada para esta modalidad. Sin embargo, sus esfuerzos fueron en vano y la flota se vio forzada a la inactividad.

La pesca de merluza negra es una actividad que sólo realiza la flota de Cádiz. Una modalidad, por otro lado, que cada vez más está viendo reducida su actividad por muy numerosos problemas. Los armadores mantienen que el caladero mauritano tiene capacidad de producción superior a las 110.000 toneladas anuales, estos datos los han avalado los propios técnicos mauritanos en diversos informes, sin embargo, los pesqueros que aún se mantienen en esta modalidad escasamente superan una capacidad extractiva de 10.000 toneladas al año, según ha declarado el director de la Asociación de Armadores (Asemar), Arturo Castaño, experto conocedor de los asuntos pesqueros en toda la costa occidental africana.

La falta de acuerdo con Senegal, que al cierre de esta edición aún se mantenía, hizo que los barcos no pudieran acceder a esas aguas como una alternativa al paro, a pesar de que se llegase a acordar una prórroga del mismo de un mes, que cogió a la flota poco preparada para salir, ya que muchos de los barcos ya habían iniciado reparaciones y puesta a punto porque desconocían y la información de la prórroga les llegó con poco tiempo de adelanto a fin de preparar una marea.

Arcomar, una crisis hace tiempo anunciada

Los armadores de pesca de Cádiz están agrupados en torno a su asociación y, además, en una cooperativa, Arcomar, que cuenta en su haber el hecho de ser una de las más antiguas de España, con más de 70 años de existencia. Esta cooperativa se encargaba de la vendeduría del pescado capturados por los barcos de Cádiz y Barbate, también llegó a gestionar la lonja de pescado por concesión de la Autoridad Portuaria y se encargaba de facilitar suministros navales así como hielos a los buques de este puerto.

Las cifras de ventas del pescado capturado alcanzó, en su mejor momento, los 10.000 millones de pesetas y llegó a contar con 80 empleados. La pesca siempre ha estado en crisis y sus armadores siempre han pedido algo nuevo con que solucionar el problema del sector. La falta de caladeros, los altos cánones, las tarifas costosas o los excesivos gastos de descarga fueron y siguen siendo algunos de los argumentos empleados como causantes de esa crisis.

Los gestores de Arcomar decidieron hace poco no concurrir al nuevo concurso de explotación de la nueva lonja pesquera de Cádiz. Su precio era excesivo -dijeron- aunque Puertos del Estado se comprometió por la vía de tarifas a reembolsarles con parte de lo que les cobraba por la tarifa T-4.

En los últimos meses, los acontecimientos se han precipitado. Las discrepancias en el seno de Arcomar han llevado a la dimisión al presidente y a que se haya elegido una nueva gestora, que los 46 trabajadores de esta sociedad entienden que se va a encargar de hacerla desaparecer.

Los armadores han manifestado su opinión de no vender con Arcomar sus capturas porque ellos mismos dicen no tener garantías de cobro después. La falta de actividad los dos últimos meses, a causa del paro biológico, ha agravado la situación y el colectivo de empleados teme que cuando vuelvan los barcos de la marea recién iniciada en el mes noviembre ya no comercialicen sus ventas por Arcomar y lo hagan a través de otra vendeduría creada por un antiguo presidente de la cooperativa y que, por medio de una sociedad creada junto con los exportadores, ya han iniciado conversaciones con la Autoridad Portuaria para que se saque de nuevo a concurso la lonja y ellos hacerse con esta instalación.



La suerte de Arcomar está echada y, a pesar de que el puerto les haya devuelto en los últimos meses más de 130 millones de pesetas en cumplimiento de una sentencia que declaró inconstitucional parte de los costes portuarios en la pesca, pocas son las razones que harían pensar un resurgimiento de esta entidad.

Los trabajadores temen que se queden en la calle y sin cobrar un duro de indemnización, mientras que los armadores, al menos algunos de ellos, podrán seguir vendiendo y realizando su actividad sin hacer frente a las responsabilidades con ellos.

Los trabajadores han afirmado que el problema de Arcomar ha sido su mala gestión y las numerosas irregularidades que se han cometido. Sin la explotación de lonja o la venduría del pescado, Arcomar no tiene sentido, al menos no tendrá fondos con los que mantener su infraestructura. ■

J.L.G.

El ISM realiza tres cursos de simulación en pesca y navegación

EL Instituto Social de la Marina organizó en Cádiz tres cursos de Simulación en Pesca y Navegación que se impartieron entre los meses de octubre y noviembre en el Instituto Politécnico del Estrecho.

El objetivo de estos cursos fue el de formar y difundir las técnicas más avanzadas en la materia y tuvieron el carácter de gratuitos. En la realización de los mismos se empleó una unidad móvil compuesta por consola de navegación e integrada por mando máquinas y de hélice reversible, entre otros elementos. También se contó con sónar, sondas de color, vídeo plotter y radar ARPA, todos ellos controlados por ordenador.

Esta unidad móvil ha venido prestando sus servicios a lo largo de todo el litoral español desde el año 1989. Los supuestos que se plantean a los alumnos son múltiples, entre ellos los de composición de rumbos, trabajos con sondas y maniobras con otros buques así como la detección de bancos de pesca.

Dos de los tres cursos impartidos se dedicaron a la detección de pesca con equipos electrónicos. Estuvieron dirigidos a profesionales del sector marítimo-pesquero con titulaciones desde patrón de segunda clase de pesca de litoral a capitanes de pesca que desearan especializarse en estas actuales técnicas de pesca. El primero de los cursos tuvo lugar entre el 21 y el 31 de octubre; el segundo se inició el 18 de noviembre y finalizó el 29 de ese mismo mes.

Esta campaña de formación se completó con un tercer cursillo sobre Ayuda de Punteo Automático de Radar (ARPA), que es exigible a los capitanes y oficiales de puente de la Marina Civil y que, sin embargo, es de gran utilidad a la navegación en general. El curso estuvo homologado por la Dirección General de la Marina Mercante y cumplía con los convenios internacionales vigentes en la materia. Se llevó a cabo entre el 4 de noviembre y el 15 del mismo mes. ■



Marineros abandonados a su suerte

UNA vez más, la historia se repite pues no es la primera vez que hay que informar de que varios marineros han sido abandonados a su suerte en cualquier lugar del mundo.

Esta vez no ocurrió tan lejos; en la Bahía de Cádiz, 23 marineros ucranianos se encontraban a bordo del mercante "Kent Loyalist" con bandera de Panamá abandonados por sus armadores, la naviera griega Ionian Transport & Trading. Además, el buque había sido embargado por la factoría de los Astilleros Españoles de la capital gaditana por falta de pago de la factura correspondiente a los trabajos realizados durante su permanencia en este astillero. Por si fuera poco, sus consignatarios, la empresa Antonio Molina, declinó cualquier nueva intervención en la asistencia al buque, al parecer, tampoco ellos habían visto una sola peseta desde que el barco hiciera su entrada en el puerto de Cádiz.

Los marineros reclamaron por su situación y fue el ISM quien se hizo cargo de socorrerlos y evitar la situación de abandono total que estaban pasando. Esta entidad ha procurado desde que se tuvo noticias del caso y en tres ocasiones tanto alimentos como artículos de aseo a los 23 tripulantes de este mercante panameño. Además de esta necesaria asistencia social, el ISM asumió su responsabilidad en la asistencia sanitaria por lo que un médico de Sanidad Marítima se hizo cargo de verificar en todo momento el estado de los marineros.

De momento parece que no hay solución para estos tripulantes, que no desean ni tienen medios para volver a su país. Lo único que esperan es que mejore la situación económica de la empresa, que les salga algún viaje y que puedan definitivamente cobrar sus salarios y volver a navegar. ■



El sector del mejillón vuelve a ser noticia. Después de que este producto se pusiera a la venta bajo la denominación de "Mexillón de Galicia", y mientras en la televisión aparecían los spots de promoción, las distintas organizaciones se enzarzaron en una disputa que derivó en la no distribución de mejillón de fresco durante una semana, hasta que las tres organizaciones más importantes de Galicia (Opmega, Federación de Arousa y Norte, y Confederación del Sur), llegaron a un principio de acuerdo en el que se sientan las bases de una futura central común de ventas. En el documento también se halla la firma del director xeral de Marisqueo, Amancio Landín, quien medió en la disputa.

Queda por resolver el problema de 300 bateas El sector mejillonero hacia la unidad de acción

La futura central de ventas de las asociaciones mejilloneras, según consta en el documento al que se llegó a finales de octubre, controlará los pedidos, los cobros y las garantías bancarias a través del comocido sistema de avales. Este organismo se sufragará por las aportaciones proporcionales a las ventas de cada organización. Además, se establece que Opmega controlará con carácter general las descargas en los muelles, como ya venía haciendo entre sus socios.

Las organizaciones hasta que la central comience a funcionar, remitirán diariamente la relación de los pedidos recibidos, con expresión de cantidades, calidades, destino, suministrador y cliente.

Por otra parte, se estableció que cada una de las asociaciones venderá, hasta la firma del acuerdo definitivo, a las depuradoras a las que venía despachando mejillón hasta la fecha. Se decidió también, no vender mejillón a las depuradoras que estén comprando a productores no asociados a las tres organizaciones.

El acuerdo alcanzado por las organizaciones mejilloneras no satisfizo totalmente a las partes firmantes, que se vieron forzadas por el apremio de los comercializadores y la presión que se ejerció desde la consellería de Pesca para acabar con las diferencias.

Desde Opmega se puntualizó que no se ha logrado la integración de las asociaciones de la Federación de Arousa y Norte en la organización, y que tan sólo se suscribió un compromiso formal de cara a realizar los

estudios legales para crear una nueva central de ventas, una fórmula de control que ya funciona en Opmega desde el pasado mes de agosto y que cuenta con una infraestructura que no se ha tenido en cuenta.

También queda sin resolver el problema de las 300 bateas que aún no pertenecen a ninguna de las tres organizaciones de mejilloneros y que pueden introducir graves distorsiones en el mercado de precios, como ya había alertado anteriormente el presidente de Opmega, Manuel Angel Padín, quien afirmó que "por culpa de 300 bateas que no se han sumado no se puede acabar con el futuro de 2.500".

Por otra parte se encuentra el sector depurador, muy dividido, con el que los mejilloneros deberán contar para que desarrollen su actividad en torno a una central de ventas, algo que parece difícil de conseguir. No obstante las partes se felicitan por haber llegado a este principio de acuerdo, como manifestó el director xeral de Marisqueo, Amancio Landín, "el sector ha sido suficientemente inteligente para saber lo que tenía entre las manos y las partes negociadoras supieron ceder para llegar a acuerdos que satisfagan a todos".

Desde un primer momento los responsables de Pesca han abogado por la unión de los productores y en concreto el conselleiro de Pesca ha manifestado que es necesario que se adhiera el 100% para la comercialización del producto en la búsqueda de un "sector estable", puesto que el mejillón "es de enorme interés tanto para los productores como para la independencia económica de Galicia".

Ostra autóctona en batea

La Consellería de Pesca está promocionando el cultivo de ostra autóctona *ostrea edulis* tanto en la zona marítimo terrestre como en batea, una especie que desapareció hace décadas de las rías gallegas como consecuencia de las enfermedades parasitarias. Para lograrlo, se repartieron 150.000 unidades de semilla de ostra plana entre seis asociaciones de ostricultores en el Centro de Investigaciones Marinas de Corón, en Vilanova.

Con esta iniciativa, según Antonio Cerviño, coordinador científico de los centros de in-



vestigación de Pesca, se continúa un programa iniciado ya en 1995, cuando se fondeó la primera partida de semilla que alcanza en la actualidad los cuatro centímetros.

La ostra que se distribuyó entre las distintas asociaciones (entre otras, Asociación de Ostricultores de Arousa, Asociación de Ostricultores de Galicia, Opoga y Asociación de Ostricultores de A Toxa y Lanzada), fue producida en el centro de Investigación de Couso, en Ribeira. La semilla, de 5 milímetros de tamaño, fue obtenida por el sistema de puesta inducida a partir de progenitores autóctonos de la zona de Ribeira.

Desde este centro de investigación se hará un seguimiento de control periódico de esta semilla, de forma que la densidad de cultivo sea la más adecuada. Técnicos de Couso y Corón visitarán las bateas para realizar diversos controles. Los

seis parques establecidos hasta ahora se encuentran en Domaio, en la ría de Vigo; en Bueu, en la de Pontevedra; y en cuatro puntos de la ría de Arousa: O Grove, A Toxa, Cambados y A Lanzada.

Debate sobre el sector conservero

Las Asociaciones conserveras Anfaco y Asconser se reunieron en días pasados con el conselleiro de Pesca, Juan Camaño, para debatir sobre el estado actual en el que se encuentra el sector conservero gallego, así como sobre las perspectivas de futuro y los mecanismos para la modernización y competitividad. También se habló sobre la mejora de los abastecimientos y la penetración en los mercados. El encuentro fue auspiciado por la Fundación Alfredo Brañas.

Desde esta fundación se in-



Flota de cerco

El sector de la flota gallega de cerco no podrá disfrutar de una parada biológica para el próximo año, ya que la consellería de Pesca les ha informado que no cuentan con medios económicos para subvencionarla, en la reunión mantenida con los representantes de las cofradías de las tres provincias marítimas que cuentan con este tipo de flota.

Las cofradías habían solicitado la convocatoria de la comisión sectorial de cerco para analizar con la Administración pesquera gallega la crisis por la que atraviesa esta flota, debido a la caída de las capturas de sardina y jurel.

Por parte de los representantes de la Administración pesquera se ha puesto en duda la efectividad de una veda para la recuperación de stocks de especies migratorias, mientras que los portavoces de la flota de cerco sí creen en la eficacia de esta medida pues, según ellos, así lo demuestran los resultados posteriores a los paros realizados en 1991 (del 1 de marzo al 15 de abril), 1992

(del 29 de enero al 31 de marzo) y en 1993 (del 1 al 31 de enero).

Además, se habló sobre la posibilidad de establecer un mayor control sobre las descargas de pesqueros que capturan sardina y jurel por encima de los topes establecidos (4.000 kilos para el jurel y 7.000 kilos de sardinas, por barco y día), o por debajo de las tallas mínimas. Según informó el patrón mayor de Sada, Antonio Rivera, sobre este tema el director general de Pesca les comunicó que trataría de incrementar la vigilancia, sobre todo en los puertos de La Coruña y Vigo, donde los responsables de las cofradías marítimas aseguran que estas irregularidades son frecuentes.

En la reunión se analizó, asimismo, los inconvenientes que provocan a la flota gallega el hecho de que tanto en Asturias, como en Cantabria y en el País Vasco existan topes de capturas diferentes, ya que el límite para los pescadores gallegos es inferior al del resto de las comunidades. ■

formó que en la reunión hubo un debate sobre la necesidad de integrar el sector extractivo con la industria conservera y con la transformadora, y de abordar tácticas financieras para optimizar este tipo de relaciones.

José Manuel Sánchez, director de Anconser, profundizó en uno de los problemas ya clásicos del sector puesto que, según dijo "efectivamente somos un caso único en el mundo por ser excesivamente grande en cuanto al número de empresas, muy desigual en tamaño y con muchos problemas en el mer-

cado". En su opinión, serían necesarias un conjunto de decisiones, adoptadas por la xunta de Galicia, empresarios, y por el sector pesquero gallego.

Según el secretario general de Anfaco, Juan Vieites, cualquier decisión debe pasar por la defensa del sector, y destacó la importancia del mismo ya que supone el "75% de la producción nacional y aproximadamente el 30% de la comunitaria, lo que significa que somos la gran región europea de conservas de productos de la pesca". ■

Elena Cebrián



El Centro de salvamento de Santander se inaugurará el próximo mes de diciembre y dispondrá de un personal integrado por un administrativo y nueve titulados de la Marina Civil. La Dirección General de la Marina Mercante corroboró que se cumplirán los plazos para la puesta en marcha de los planes de salvamento para el Norte de la Península Ibérica conforme a los criterios del Ministerio de Fomento.

Nuevo centro de salvamento local

Este centro estará en servicio las 24 horas del día y dependerá del centro de coordinación de salvamento marítimo de Bilbao y tendrá una relación directa y constante con el Centro Nacional de Coordinación de Madrid. A su vez, tendrá una estrecha colaboración con la Autoridad Portuaria y la Capitanía Marítima. Los objetivos del centro son la prevención de los accidentes marítimos, coordinar los rescates, difundir los avisos a los navegantes y emitir boletines meteorológicos.

La plantilla de este centro estará integrada por un auxiliar administrativo y nueve titulados de la Marina Civil, personal que ha sido contratado hace varios meses y que está en perfectas condiciones para entrar en su misión. El centro dispondrá a su servicio de la lancha de salvamento Salvamar El Puntal. Los empleados dispondrán de una torre de 30 metros para realizar el control del acceso al canal del puerto y en donde se localizarán todos los medios técnicos para su trabajo.

Medios y equipamientos: Dos receptores de radar banda X, un transceptor radar de banda S, un procesador radar, una consola de mantenimiento, un transceptor radiogómetro de VHF banda marina, una consola de integración, una consola de supervisión y reserva, dos transceptores de comunicación VHF, una estación meteorológica, su subsistema integrado sobre PC, un transceptor de comunicaciones VHF de servicio móvil. El presupuesto de estos medios técnicos alcanza los 180 millones de pesetas.

Escuela Náutico Pesquera.

La Diputación ha realizado fuertes inversiones para mejo-

rar las instalaciones de la Escuela Náutico Pesquera de Santander que se encontraba en un estado de abandono desde hace tiempo. Alrededor de 30 millones han costado las obras ejecutadas, y está previsto que sean otros 60 los que se inviertan en estas instalaciones docentes del Gobierno de Cantabria. Julio González destacó la importancia de las obras acometidas tras seis años sin que se hubiera dotado de partida económica para mejorar este centro de enseñanza de formación profesional entre los que se incluye la nueva red eléctrica y el pintado interior y exterior, la sustitución de las ventanas y un amplio conjunto de iniciativas de calidad y adecuación del entorno.

Con estas mejoras se logrará aumentar la matrícula de alumnos que podría alcanzar las 1.200 personas y tendrá las condiciones para poder impartir cursos y seminarios específicos y complementarios de la labor docente. Entre los títulos que podrá otorgar, se encuentran los siguientes: Patrón de Segunda Clase en dos cursos, gestión de empresas marítimo pesqueras en dos cursos, neumática e hidráulica en cuatro cursos, tecnología del frío en 2 cursos. Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima, gestión y fiscalidad de cooperativas en dos cursos, parques de cultivos marinos en dos cursos y lucha contra los incendios en dos cursos. Cada uno de los seminarios tiene un número de horas lectivas diferentes.

Manuel Herrería.

La Fiscalía de Francia pide 10 días de cárcel para el patrón del barco que disparó contra el pesquero cántabro "Manuel Herreras". Los pescadores de la región esperan contar con una sen-



tancia que haga justicia y queden defendidos sus derechos como profesionales del sector.

IFOP.

Los responsables del área de pesca de la Consejería de Ganadería de la Diputación Regional de Cantabria han manifestado que los fondos del IFOP para la región, que alcanzan los 4.338 millones de pesetas para el período 1995-99, no tienen capacidad para renovar el 100 por 100 de la flota de la región. Según dijo Fernando Torrontegui, con esta asignación sólo se podrá beneficiar el 20 por ciento de la flota.

La mayoría de las ayudas ya están comprometidas y se han presentado 57 peticiones de renovación de la flota. De forma semejante, las ayudas para la acuicultura, valoradas en 280 millones, también están comprometidas en la actualidad y lo mismo ocurre con la transformación de los productos pesqueros que disponían de una cantidad de 32 millones o el equipamiento de los puertos estimado en 327 millones.



Oposición al PORN de la Reserva de Santoña y Noja.

Los municipios afectados por el desarrollo del Plan de Ordenación de los Recursos de las Marismas de Santoña y Noja está generando una fuerte oposición al considerar que se está perjudicando la situación de estas entidades. En la actualidad se están tramitando los aspectos relacionados con las alegaciones al PORN para, definitivamente, establecer una ley que establezca los criterios de gestión del entorno de esta zona húmeda que cuenta con unos valores ecológicos reconocidos por la Unión Europea.

Nueva asociación.

Armadores de embarcaciones de altura con base en el sudoeste de Francia y el Norte de España han creado la Asociación Pesquera Profesional Responsable y Competitiva presidida por Miguel Angel Iriondo.

Santoña.

El centro de Iniciativas Turísticas de Santoña entregó a los conserveros de la villa unos recetarios del bonito y de la an-

choa para hacer de elemento propagandístico de los aspectos gastronómicos y culturales de la ciudad. Dichos recetarios cuentan con 85 recetas sobre los filetes de anchoa y 76 sobre el uso del bonito en conserva.

San Vicente de la Barquera.

Comerzaron los trabajos de mejora del puerto de San Vicente de la Barquera para evitar las filtraciones de arena que se producen con cierta frecuencia en estas instalaciones. El coste de este proyecto alcanza los 28 millones de pesetas y ha sido uno de los más solicitados por los pescadores desde hace años.

Nuevo barco.

El Cabildo de Colindres cuenta con un nuevo barco de casco de acero que se dedicará a la pesca de túnidos con cerco o cebo vivo y posee los últimos medios técnicos de seguridad y

navegación. Su nombre es Pilar Torre realizará la campaña en las islas Azores y se construyó en los Astilleros Arpón tiene 32,5 metros de eslora, 7,20 de manga, y 3,60 de puntal y más de 130 toneladas de registro bruto. El puente y otros elementos se han realizado en acero inoxidable. Monta un motor de 400 CVE y dispone de tres auxiliares.

Percebes.

Mientras tanto la Consejería de Ganadería de la Diputación Regional de Cantabria estableció unas zonas de protección de la pesca del percebe en Santa Marina y Cabo Quintres en el futuro. Idénticas medidas se adoptaron ya en la comunidad de Asturias consiguiendo unas buenas perspectivas y propiciando la recuperación de la actividad biológica de una comunidad de moluscos de alto valor. ■

El Puerto: Adiós a los coches

La empresa multinacional del automóvil, Volkswagen acordó no enviar por el puerto de Santander sus vehículos de exportación a Europa correspondientes al modelo Polo que se fabrican en las instalaciones de Pamplona. La importancia de este movimiento portuario de la citada empresa queda en evidencia en los datos estadísticos relacionados con pasados años, y, a modo de ejemplo, en 1995 se trasladaron desde el puerto de Raos 121.292 coches, un 63 por ciento más que en año 1994.

Por este motivo, la Autoridad Portuaria decidió la construcción del Muelle 8 que tiene 300 metros de longitud para facilitar el movimiento de carga y descarga de los vehículos de la citada empresa. Este muelle estará concluido en los próximos meses y la inversión realizada alcanza los 1.390 millones de pesetas.

La retirada de la empresa alemana hará que el puerto enfoque sus actividades hacia otras firmas internacionales como Hyundai, Renault, Toyota y Opel que utilizan el complejo santanderino para sus importaciones y exportaciones. Volkswagen fabricaba en Pamplona 1.100 unidades del modelo Polo que se destinaban a abastecer al mercado alemán donde este modelo tiene un gran prestigio y la empresa ha decidido que dicho coche se fabrique exclusivamente en el país de destino por razones de coste.

La Autoridad Portuaria reitera que la decisión de la firma alemana no se pondrá en marcha hasta el mes de enero de 1997 y que las decisiones de estrategia económica del fabricante no tienen nada que ver ni con la calidad ni con las instalaciones del puerto de Raos santanderino. Por el contrario, los responsables del tráfico portuario siguen apostando por la exportación e importación de vehículos desde Santander.

Por su parte, el Puerto de Santander elabora un nuevo plan de seguridad en sus instalaciones según se está estudiando por parte de los responsables del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria. En la reunión de los responsables del complejo portuario santanderino también se planteó la situación de la empresa exportadora de cemento Intermonite que había solicitado unos terrenos para instalar sus centros de almacenamiento.

Por otro lado, se desguaza en las instalaciones de Recuperaciones Submarinas un Buque de transporte de la marina alemana que tiene 102 metros de eslora, 16 de manga y un registro bruto de 1.600 toneladas. Este buque servía para el transporte de soldados y jamás tuvo motor para su movimiento. ■

X.M.



Denuncian incumplimientos de acuerdos sobre intrusismo

Los estibadores de Baleares contra la autoridad portuaria

La totalidad de estibadores de los puertos de Baleares que dependen del Estado, protagonizaron un "paro técnico" de una hora de duración, con el fin de mostrar su desacuerdo con la Autoridad Portuaria. Denunciaron el incumplimiento de erradicar el intrusismo laboral en los puertos y la modificación de la Ley de Puertos.

El paro fue secundado por los estibadores de los puertos insulares de Palma, Mahón, Ibiza y Alcudia, cuya competencia es del Estado español. En Palma de Mallorca, setenta estibadores interrumpieron su trabajo durante una hora, en un acto sindical promovido por la central Comisiones Obreras (CC.OO.).

El paro no presentó inciden-

cias relevantes y no tuvo repercusión sobre los pasajeros. Sin embargo, sí afectó a las cinco empresas de carga que trabajan en el puerto de Palma, Sociedad Estatal de estibadores, Trasmediterránea, Herederos de J. Pujol, Iscomar y Trاسبalear.

La ofensiva laboral tenía su origen en la modificación que ha hecho el Gobierno central sobre la Ley de Puertos, cuya aplicación afectaría al carácter público de la Sociedad Estatal de Estiba.

En su opinión, esta reforma traería como consecuencia su desaparición, que en el caso de Baleares repercutiría sobre 200 trabajadores. Su pretensión es que no se produzcan expedientes de regulación de empleo, se mantengan las sociedades estatales y la regulación del trabajo.

La organización sindical CC.OO. ha denunciado que la Autoridad Portuaria ha incumplido los acuerdos relativos a la erradicación del intrusismo la-

boral en los puertos españoles. En un acto de solidaridad, los estibadores de Palma manifestaron su desacuerdo y elevaron protestas, en contra del despido de 500 estibadores de Liverpool.

Actitud Ilegal

Por otra parte, Comisiones Obreras ha denunciado la actitud ilegal del grupo de empresas Contenemar en el despido de trabajadores de su filial Iscomar.

Según el sindicato, Iscomar ha realquilado sus buques a sociedades de reciente creación que han entregado sus poderes a la sociedad Tramp, que la administra un hijo de la propiedad del grupo de empresas Contenemar, Seguí Mercadal. Contenemar presentó un expediente de despido colectivo de 80 trabajadores de Iscomar, cuando los buques siguen siendo de su propiedad.

Asimismo, CC.OO. ha denunciado que el actual director general de Transportes, de la Comunidad Autónoma, Alejandro Lecourt, tiene poderes en Iscomar, donde tiempo atrás era director de zona en las Islas. De no regularizarse esta situación, Lecourt está incumpliendo la ley de incompatibilidades. ■

Emilio Morancho Aznar.



Costas abre 54 expedientes por obras ilegales

La Demarcación de Costas en Baleares ha abierto 54 expedientes sancionadores en lo que va de año, por realizar obras ilegales en el litoral. Estas corresponden a la zona costera del Levante balear.

El jefe de Costas, Carlos Garau, ha precisado que el importe de las sanciones se eleva

a diez millones de pesetas y se apoyan, 20 en obras ilegales en dominio público y 34 a la ocupación de la zona pública por instalaciones sin autorización. Los expedientes están repartidos en los municipios de Felanitx, con 28; Campos 13; Ses Salines, 7 y Santanyí, 6. Costas sancionó con tres millones de

Un mercante de ISOMAR aborda y hunde al pesquero "Hermanos Jiménez"

Una intensa cerrazón que se depositó en la costa suroeste de Mallorca, fue la causa de que el mercante de la compañía Isomar, "Don Fernando", abordara al pesquero "Hermanos Jiménez". La fuerte colisión abrió una vía de agua en el pesquero, que se hundió quince minutos después, si bien los tres tripulantes salvaron sus vidas al arriar una balsa. El mercante siguió rumbo a Ibiza y la Capitanía Marítima de Palma abrió una investigación.

El pesquero "Hermanos Jiménez" se hundió a media milla del faro de Cala Figuera, en la bahía de Palma, tras colisionar con un buque mercante que pertenece a la compañía de transportes marítimos Iscomar, nombrado "Don Fernando". La intensa niebla que se cernió sobre la costa de levante y poniente de la isla de Mallorca, fue la causa del siniestro.

El mercante, de 120 metros de eslora se dirigía a Ibiza y a bordo del pesquero, de 18 metros, se hallaban tres tripulantes que, a causa de la reducida visibilidad, no se percataron de la presencia del mercante. La fuerte colisión abrió una vía de agua en el pesquero, que acabó en el fondo de las aguas.

En los quince minutos que duró el hundimiento dio tiempo a los pescadores a poder arriar un bote salvavidas y salir ilesos del percance. Tras dar la alarma, un barco del Centro de Rescate de Coordinación y Salvamento, el "Castillo de Bellver", salió en auxilio de los naufragos, que los condujo al puerto de Portals.

Una vez que los tripulantes estuvieron a salvo, el mercante prosiguió su navegación rumbo al puerto de Ibiza.

Se da la circunstancia que uno de los tripulantes vivió similares hechos el 13 de marzo de 1995, cuando se hundieron los pesqueros "Lolín" y "San Jorge III", de cuyo siniestro y consecuencias judiciales dio cumplida información nuestra revista.

Dos días después del accidente marítimo en Cala Figuera, cuando los tripulantes del pesquero siniestrado y el carguero se encontraba en el puerto de Palma, la Capitanía Marítima de Mallorca abrió una investigación sobre

los hechos. Salvamento Marítimo había alertado a los navegantes del peligro que constituía la densa niebla, pero se trata de averiguar qué embarcación debía maniobrar ante la presencia de otra.

Poco a trascendido sobre el percance, pero según las declaraciones de los tripulantes del pesquero, hundido a cuarenta metros de profundidad, éstos abordaron con su proa al costado de estribor del mercante. Por su parte, fuentes del buque carguero señalan que detectaron en su radar la presencia del pesquero, pero su reacción de maniobra no pudo evitar la colisión.

Capitanía no ha previsto reflotar la embarcación hundida por considerar que no ofrece peligro alguno, además de ocasionar un importante gasto económico. No obstante, se ha indicado que sólo

se llevaría a cabo si la investigación lo requiriera o por iniciativa privada del armador.

Los investigadores examinaron el casco del mercante "Don Fernando" y se observaron pequeños daños materiales, tomando muestras que utilizarán para determinar cómo sucedieron los hechos. Sólo se ha tomado declaración a los tripulantes del pesquero y a los mandos del mercante que tenían responsabilidad en el momento de la colisión.

El instructor, José María Márquez, ha señalado que la investigación no llevará demasiado tiempo y que, una vez instruidas las oportunas diligencias, se traspasarán a la Dirección General de la Marina Mercante, quien adoptará las decisiones que estime convenientes. ■

E. M. A.

Están contempladas en el futuro régimen fiscal y económico Las navieras de Baleares deben tener las mismas ayudas que Canarias

La Comunidad balear viene planteando a los gobiernos del país, que las islas tengan un régimen fiscal diferenciado, cuyo objetivo es combatir el coste que produce la insularidad. Para solventar los problemas que afectan al sector del transporte marítimo en Baleares, el Gobierno autónomo reclama las mismas medidas de ayudas que se están aplicando a Canarias.

Uno de los problemas con que se encontrará Baleares al comienzo del año 1999 será adaptar los costes a los que establezca la competencia, una vez que entre el vigor la liberalización del transporte de cabotaje.

Sobre esta cuestión ha opinado el presidente de la Asociación Provincial Empresarial de Actividades Marítimas (APEAM), Jesús Alvarez, quien sostiene que Baleares debe ayudar a las navieras. Señala, que para adaptarse a este futuro de competencia, las empresas del sector se están preparando para adaptar los costes actuales a los de la competencia que se establezca en el archipiélago.

Alvarez afirma que debe tenderse hacia un segundo registro, como lo hacen los países del entorno europeo que más desarrolla el sector. Este sistema operativo presenta unas diferencias de costes económicos con las navieras españolas importantes.

El presidente de APEAM se muestra partidario de liberalizar la actividad de estibadores portuarios que, tal como está establecida en la actualidad,

encarece mucho el coste de la manipulación portuaria. Afirma que es un reto al que la Administración debe enfrentarse sin recelo.

Jesús Alvarez cree necesario que el Gobierno balear ayude a las navieras, en el sentido de que el transporte marítimo tenga las mismas ayudas económicas que la Comunidad canaria. Esta circunstancia la tiene asumida el Ejecutivo de las Islas, a través del Estatuto de Régimen Fiscal y Económico que ha planteado a los gobiernos de nuestro país, antes al socialista y ahora al conservador. Otra preocupación latente en el seno del sector es que, a partir de la liberación, la Administración central no tenga las garantías suficientes para que las empresas navieras que se establezcan sean responsables. A su juicio, la liberalización del transporte marítimo de cabotaje debe estar sujeto a determinadas condiciones.

En esta misma línea, Alvarez cree que deberá exigirse una continuidad en el servicio y vigilar el grado de cumplimiento de seguridad y legislación laboral. El temor es que haya compañías que operen en temporada alta y permanezcan inactivas en la baja.

Alvarez subraya la necesidad de que las navieras apliquen una política comercial similar, no sólo para mantener los precios, sino de mantener y garantizar un buen servicio en el archipiélago. ■

E. MORANCHO

pesetas a dos hoteles en la Colonia de San Jordi, por obras en zona pública del litoral, y revisó la obra de cerrar el pinar de Es Coto, para sancionar al particular que la llebó a cabo.

Garau señala que el total de expedientes incoados en todo el litoral de Baleares al 31 de octubre asciende a 360, lo que representa 1,2 expedientes por día. ■

E. M. A.

EDITADO POR EL ISM Y LA OIT

El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, a través del Instituto Social de la Marina, y la Organización Internacional de Trabajo (OIT), ha editado el módulo formativo "OIT y la Gente del Mar" con el objetivo de facilitar a las tripulaciones el conocimiento de la normativa social aplicable a la gente del mar, a fin de conseguir una mejora de sus condiciones de vida y trabajo. El módulo se ha realizado en el marco del Acuerdo de Colaboración suscrito entre el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y la OIT en el que se contemplan varias acciones: la formación de inspectores en condiciones de vida y trabajo de la gente del mar, la elaboración e implementación de módulos formativos y el intercambio de experiencias con los países de América Latina.

Curso básico "OIT Y LA GENTE DE MAR"



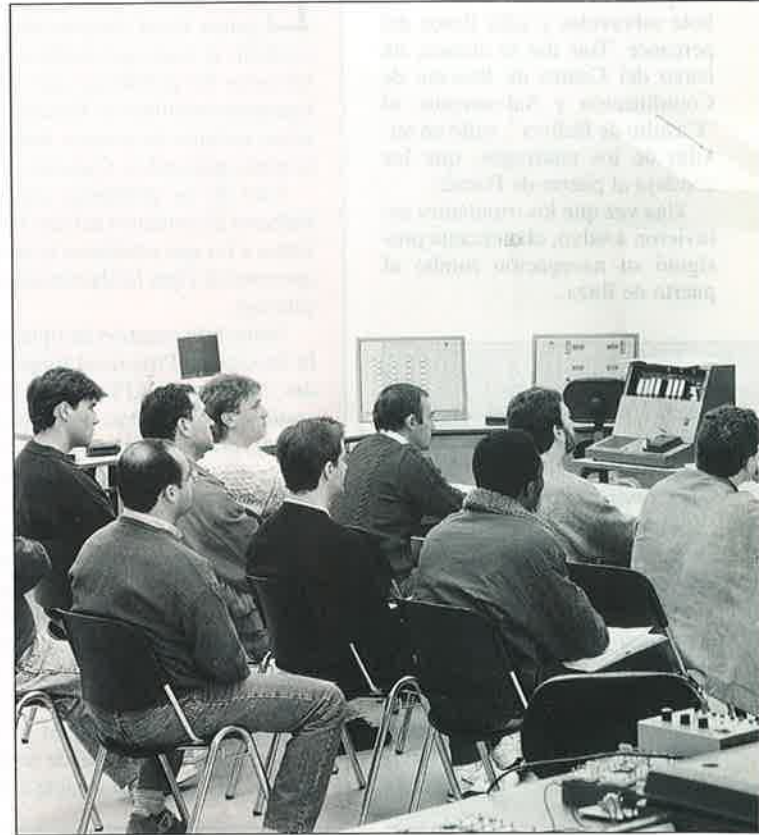
La publicación del Módulo se enmarca también dentro de las diversas actividades que lleva a cabo el ISM en sus 75 años de trabajo dedicado a mejorar la calidad de vida y de trabajo de la Gente del mar. Precisamente uno de los objetivos del Instituto Social de la Marina, que figura en el decreto de su creación, es el de facilitar a la gente del mar y sus familias los medios idóneos para lograr el bienestar social en el sentido más amplio: tanto en los que se refiere a sanidad, medicina preventiva, promoción social y profesional y asistencia en caso de abandono, entre otras.

Por ello, el ISM pretende incluir el Módulo Formativo en un programa más amplio, como son los cursos de formación Profesional y de Formación Ocupacional, y conseguir que forme parte de la base de conocimientos de un marino, tanto de los que ya están formados

como de los que están en formación. La forma de hacer llegar estos instrumentos a toda la gente del mar es, en principio, formando formadores que, a través de acciones formativas breves, enseñen el uso de los convenios que a través de sus años de existencia ha ido elaborando la Organización Internacional de Trabajo.

Objetivos

Como ya se ha mencionado anteriormente, el objetivo de este Módulo es mejorar el conocimiento y la aplicación de los Convenios de la OIT entre la gente del mar, así como entre los profesionales involucrados en la consecución del bienestar de aquéllos. A tal fin se han distinguido dos niveles de formación: Nivel I, que es el del manual que ahora se ha presentado y cuyos objetivos específicos se concretan en conocer los Convenios y Recomendaciones OIT a efectos de mejorar los dere-



chos y condiciones de vida de las tripulaciones y que se impartirán a gentes del mar con una cultura básica como son los alumnos de las escuelas náutico-pesqueras y de cursos básicos de Formación Ocupacional Marítima.

El Nivel II, cuyo manual está en fase de elaboración, está dirigido a los alumnos de los cursos de Formación Ocupacional Marítima especializada, Escuelas Náuticas, Escuelas Superiores de Marina Civil, y profesionales directamente relacionados con el sector marítimo pertenecientes tanto a la esfera pública como a los agentes sociales que lo demanden y cuya finalidad será, además de las mencionadas para el Nivel I, la de divulgar, asesorar a otras personas desde su puesto de trabajo y vigilar que la normativa establecida se aplique correctamente.

Contenidos del módulo

El Módulo Formativo está integrado por el Manual del Alumno y por la Guía del Profesor. El primero consta de cuatro unidades didácticas y un Anexo en el que se recogen los Conve-



nios Marítimos. El tema central del programa es la unidad dedicada a la OIT y los Trabajadores del Mar, donde se reflejan los Convenios en toda su amplitud, relacionados con el mundo laboral marítimo. Dichas unidades didácticas están destinadas a enseñar a los alumnos la Historia de Organización Internacional del Trabajo, su estructura organizativa, las actividades que lleva a cabo y en general y las que son específicas para los trabajadores del Mar.

Este Manual del Alumno está pensado como instrumento de consulta por lo que se indica al profesorado que realicen ejercicios prácticos con los alumnos buscando casos reales donde aplicar lo expuesto en los Convenios.

En la Guía del Profesor se ha incluido una primera parte en la que se dan pautas sobre objetivos, metodología, temporalización de las unidades, evaluación y bibliografía. En una segunda parte se incluye el texto del Manual del Alumno y el Anexo con los Convenios. Por último, en la tercera parte se incluye el material de apoyo que consta de 40 transparencias y un video así como fichas y ejercicios prácticos que sirven de ayuda para centrar cada tema y ayudan a la

LA OIT

Creada hace 76 años, la Organización Internacional del Trabajo trata de promover el progreso social y económico de los pueblos para asegurar la paz universal mediante la justicia social. Forman parte de ella 173 países, estando configurada con carácter tripartito para que estén representados los empleados, los empresarios y los gobiernos.

Para la OIT siempre ha sido muy importante el sector marítimo siendo este sector el único que tiene Conferencias Marítimas Específicas dentro del mundo laboral.

La actividad normativa es la función principal de la OIT y esta se concreta en Convenios y Recomendaciones. Los primeros crean obligaciones jurídicas al país firmante y está sujeto a un control internacional regular. Las recomendaciones no originan obligaciones de forzoso cumplimiento sino que dan pautas para la adopción de medidas nacionales. España tiene ratificados 122 Convenios.

mejor aplicación de los Convenios por parte de los alumnos.

En el Anexo se recogen los Convenios dedicados al trabajo en el mar ratificados por España, que es, precisamente uno de los países que mayor número de ellos tiene asumidos. Los convenios se presentan organizados según la materia que regulan e indizados por temas y por números para facilitar su manejo con rapidez.

Duración

La duración del curso y su dinámica varía en función del grupo de alumnos, pero se estima que con seis o siete horas es suficiente para impartirlo. Su objetivo no es la memorización de los Convenios sino informar y sensibilizar acerca de la legislación social. Lo que se desea transmitir es un itinerario formativo que consta de los siguientes pasos: Conocer la OIT y sus actividades, conocer las normas, concienciar sobre la conveniencia de su utilización y conocer los mecanismos para exigir el cumplimiento de los derechos (ver recuadro). Todo ello con un lenguaje sencillo y dinámico para conseguir la máxima practicidad en la utilización de la normativa.

El Manual, que cuenta con una atractiva presentación y una gran comodidad de manejo, es el resultado de una meticulosa labor de recopilación de normativa, de un profundo estudio desde el punto de vista pedagógico y de una amplia experiencia obtenida del análisis de los resultados de ensayos realizados con grupos de alumnos de Náutica, profesores y expertos de la Administración de los países iberoamericanos incluidos en el Acuerdo de Colaboración ya mencionado.

Sus autoras son las sociólogas Begoña Marugán y María Luisa Ferreras, la pedagoga María Luisa Ortega Moreno en colaboración con Paloma Hierro, todos ellos del Instituto Social de la Marina y con César Pozas del Centro de formación Ocupacional de Bamio, también del ISM. ■

Concha Hernández Carazo.

ITINERARIO FORMATIVO

CONOCER LAS NORMAS



CONOCER LA OIT Y SUS ACTIVIDADES



CONCIENCIAR SOBRE LA CONVENIENCIA DE SU UTILIZACIÓN



SENSIBILIZARSE EN LA APLICACIÓN DE LOS CONVENIOS



CONOCER LOS MECANISMOS PARA EXIGIR EL CUMPLIMIENTO DE LOS DERECHOS

INFORMACION

JURIDICO

LABORAL

La siniestralidad en el entorno de nuestro mundo laboral, sobre todo en el ámbito de la construcción es una preocupación constante, no sólo de la parte social, sino también de la patronal. Unos y otros, deben contribuir a poner en práctica de forma inmediata y eficaz toda la infraestructura preventiva necesaria, con el fin de que se eviten las exposiciones al riesgo que no cumplan con los estrictos controles y medidas de seguridad que cada caso requiera. De la observancia de estas normas depende en gran medida el que el termómetro que mide la siniestralidad sobrepase o no el grado cero, objetivo éste que se convierte en el "desideratum" de todas las partes intervinientes. Deseo al que no es ajeno la propia Administración.

LA SINIESTRALIDAD EN EL TRABAJO

Con este objetivo, y como ya adelantamos en nuestro número anterior, se publica la Ley de Prevención de riesgos laborales. Ley 31/95, de 8 de noviembre.

En efecto, esta norma es publicada en cumplimiento del mandato constitucional del art. 40.2 de la constitución, que insta a los poderes públicos el velar por la seguridad e higiene en el trabajo. Recomendación que representa, a su vez, uno de los principios que deben regir la política social y económica.

La puesta en marcha, la ejecución de este mandato requiere necesariamente del desarrollo de una política de protección de la salud de los trabajadores, abundando, sobre todo, en su prevención. A mi entender, en el concepto "prevención" está la clave de esta norma. Trata, ante todo, de no tener que echar mano de la medicina curativa, antídoto que en este tipo de riesgos y problemas suele ser ineficaz por tardía, ya que desgraciadamente las faltas en la mayoría de los casos, de medidas de prevención de riesgos laborales conducen, en muchos casos, a consecuencias irreparables, que no se hubieran producido de haberse observado escrupulosamente las medidas preventivas.

Esta norma trata de armonizar las distintas acciones preventivas, en coherencia o consonancia con las decisiones del entorno europeo en este campo. Entorno preocupado cada vez más,

por el estudio y tratamiento de la prevención de los riesgos derivados del trabajo.

Este objetivo se ha visto reforzado en el Tratado de la Unión Europea creando el cauce adecuado a través de Directivas con el objetivo de que los Estados miembros vayan adoptando progresivamente en sus respectivos ordenamientos, disposiciones que contengan medidas de aplicación paulatina en materia de prevención de riesgos en el mundo laboral.

En este sentido, y con el objetivo de crear un marco común de referencias para los estados miembros, la Comunidad Europea ha procedido a publicar algunas Directivas, como la 89/391/CEE, relativa a la aplicación de las medidas para promover la mejora de la salud y de la seguridad de los trabajadores, y es, a la vez, la norma que contiene la política de prevención comunitaria.

Como normas complementarias fueron publicadas las Directivas 92/85/CEE; 94/33/CEE, y 91/383/CEE, sobre protección de la maternidad y de los jóvenes, el tratamiento de las relaciones de trabajo temporales, de duración determinada desarrolladas en Empresas de Trabajo Temporal.

Tampoco hay que olvidar que España forma parte de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), y que ratificó el Convenio 155, sobre seguridad y salud de los trabajadores y medio ambiente de trabajo, y estos compromisos vinculan a nuestros poderes.

Con estos precedentes, la presente Ley de Prevención de Riesgos Laborales, representa una trasposición a nuestro or-

denamiento de esta normativa internacional. Normativa que representa al mismo tiempo el soporte principal de esta importante Ley, al incorporar sus prescripciones y darles el rango legal adecuado dentro de nuestro sistema jurídico, poniendo fin a la dispersión normativa interna en materia de prevención de riesgos laborales, normas, muchas de ellas, anteriores, incluso, a la propia Constitución, al la vez que ha servido para actualizar regulaciones ya desfasadas y regular otras nuevas



que no estaban contempladas en las leyes anteriores.

Esta norma se aplicará también en el ámbito de las Administraciones Públicas, novedad ésta muy importante, de ahí que esta ley no sólo posea el carácter de legislación laboral, sino que también se convierta en norma básica del régimen estatutario de los funcionarios públicos abarcando de esta forma cualquier ámbito en el que se desarrolle la prestación del trabajo. Es una norma mínima a partir de la cual la negociación colectiva podrá desarrollar su cometido.

Pero además de al ámbito de las relaciones reguladas por el Estatuto de los Trabajadores y al de la Función pública, esta Ley deberá ser observada por fabricantes, suministradores e

importadores, al igual que por las Sociedades cooperativas en las que existen socios cuya actividad consista en la prestación de su trabajo personal, con independencia de las particularidades que puedan derivarse de su normativa específica.

Igualmente para los trabajadores autónomos derechos y obligaciones que deberán ser observados.

Partiendo de estas consideraciones previas, y desgranando desde la perspectiva hermenéutica los conceptos principales de esta Ley, a estos efectos se entenderá por:

• **Prevención:** el conjunto de actividades o medidas previstas en todas las fases de la actividad de la empresa con el fin de evitar o disminuir los

riesgos derivados de la prestación del trabajo.

• **Riesgo laboral,** se refiere a la posibilidad de que un trabajador sufra un daño determinado en el trabajo.

• **Daños derivados del trabajo,** se consideran a las enfermedades, patologías o lesiones sufridas como consecuencia de la realización del trabajo.

• **Riesgo laboral grave e inminente,** aquél cuya probabilidad de que pueda materializarse y causar un grave daño para la salud de los trabajadores, es alta.

• **Procesos, actividades, operaciones, equipos o productos potencialmente peligrosos** aquellos que, debido a la falta de medidas preventivas, originen riesgos para la seguridad y la salud de los trabajadores.

• **Equipo de Trabajo,** cualquier máquina, aparato, instrumento o instalación utilizada en el trabajo.

• **Condición de trabajo,** característica o medio en el que se está desarrollando una actividad proclive a la generación de riesgos para la seguridad y la salud de los trabajadores.

• **Equipo de protección individual,** cualquier equipo portado o destinado a ser llevado por el trabajador con el fin de proteger los riesgos que pudieran amenazar su salud en el trabajo.

Dos instituciones previstas en esta ley cobran relevancia por su participación activa en la política de prevención de riesgos y sancionadora, cuales son:

• **El Instituto de Seguridad e Higiene,** que es el órgano científico técnico especializado de la Administración que tiene como función o cometido, el efectuar análisis y estu-

dios de las condiciones de seguridad y salud en el trabajo, así como promoción y apoyo a la mejora de estas medidas. De esta forma es competencia de este organismo:

Asesorar desde la perspectiva técnica en la elaboración de la normativa legal y en el desarrollo de su implementación.

Promoción y realización de actividades de formación, investigación, estudio y divulgación, en materia de prevención de riesgos laborales; así como prestar apoyo técnico y colaboración a la Inspección de Trabajo.

Es el centro de referencia nacional, mediador y coordinador en la transmisión de información a cualquier organismo, nacional, autonómico o internacional. En especial respecto de la Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo y su Red.

• **La Inspección de Trabajo y Seguridad Social,** es la otra institución básica en esta Ley, a la que se atribuye la función de vigilancia y control de la normativa sobre prevención de riesgos laborales. Además de las indicadas, asesora e informa a las empresas y trabajadores sobre la forma de cómo cumplir las disposiciones en materia de prevención de riesgos. Elabora informes a solicitud de los Juzgados de lo Social; informar a la Autoridad laboral sobre los accidentes de trabajo graves, muy graves y mortales. Ordenar la paralización inmediata de trabajos, cuando a su juicio, se advierta riesgo grave e inminente para la seguridad y salud de los trabajadores... ■

JOSÉ MANUEL
MARTINEZ GALÁN



Sanidad a bordo

Hablar de la muerte es algo que todo el mundo evita. De todos es sabido, que algún día nos llegará, si bien esperamos que ese día sea lo más lejano posible. La muerte de una persona puede ocurrir en el instante más inesperado: tras un accidente de tráfico, al caernos una teja encima,... o incluso en nuestro puesto de trabajo como consecuencia de un accidente de trabajo. Pero, aunque esta circunstancia la mantengamos siempre alejada de nuestra mente es preciso enfrentarse a ella en determinados momentos, como cuando hacemos testamento. En este artículo hablaremos de la muerte desde otro punto de vista que nos interesa: saber qué hacer cuando se presente en nuestro centro de trabajo, la mar.

MUERTE EN LA MAR

Antes de dar por muerta a una persona hay que cerciorarse de que está realmente muerta y no inconsciente o desvanecida.

Signos iniciales

1.- Cese de la respiración: no hay movimientos de tórax y abdomen. Si respira aunque sea muy débilmente, se puede comprobar acercando a la nariz y a la boca un espejo, que quedará empañado.

2.- Cese de los latidos cardíacos: pueden ser muy débiles y el pulso imperceptible, por lo que hay que aplicar directamente el oído sobre el corazón.

3.- La piel está pálida.

4.- Las pupilas están muy dilatadas y no reaccionan a una luz potente que incida directamente sobre ellas.

5.- Los ojos están hundidos y vidriosos, los párpados están medio cerrados y el globo ocular es insensible al tocarlo.

6.- Los músculos pierden tono. Al levantar un miembro y soltarlo, cae.

7.- No reacciona ante estímulos dolorosos.

Todos estos signos pueden presentarse en la persona que haya sufrido descargas eléctricas, intoxicaciones, inmersión prolongada, etc., sin que todavía puedan considerarse realmente muertos, por lo que es conveniente continuar con la reanimación hasta la aparición de los signos tardíos de muerte.

Signos tardíos

1.- Enfriamiento del cuerpo.

2.- Rigidez cadavérica: aparece a las pocas horas del fallecimiento y no desaparece hasta pasadas 24 horas o más. Comienza por los músculos de la cara. Tener en cuenta que la rigidez puede adquirirse ense-

guida en caso de descargas eléctricas, por lo que en este caso deben continuarse las maniobras de reanimación.

3.- Livideces cadavéricas: Son unas manchas amoratadas que aparecen en la piel, en las zonas declives del cuerpo. Así si el cadáver está acostado sobre su espalda, aparecen en la región posterior del cuello, espalda y glúteos.

4.- Mancha verde: aparece en el abdomen, después de 24-48 horas.

5.- Putrefacción: comienza cuando desaparece la rigidez cadavérica, dependiendo del momento de iniciación de la temperatura ambiental.

Ante la evidencia de muerte hay que pensar si darle sepultura en la mar o conservarlo a bordo (en el frigorífico) hasta arribada a puerto.

Antes conviene hacer un registro sobre el mismo lo más detallado posible, tanto si ha muerto a bordo como si se tratase de un cadáver rescatado de la mar, anotando los siguientes datos que servirán a modo de **identificación del cadáver.**

- 1.- Nombre y apellidos.
- 2.- Domicilio.
- 3.- Nacionalidad.
- 4.- Edad. Si no se sabe, la aproximada.
- 5.- Estatura. Se mide tomando referencia la cabeza y el talón.
- 6.- Color de la piel.
- 7.- Color del cabello.
- 8.- Deformidades.
- 9.- Tatuajes.
10. Cicatrices.
11. Heridas, contusiones y fracturas.
12. Abrir la boca del cadáver y anotar las piezas dentarias que faltan, así como si hay prótesis.
13. Si es posible, una impresión personal sobre las causas que motivaron el fallecimiento.
14. Tomas de huellas, para lo cual se deberán seguir estos pasos:
 - a) Amasamiento previo de los dedos para atenuar la rigidez cadavérica.
 - b) Si los pulpejos de los dedos están muy arrugados, inyectar debajo de la piel vaselina líquida o aceite.

c) Sumergir la mano en agua caliente unos minutos.

d) Entintar los dedos tras haberlos secado previamente.

e) Tomar la impresión haciendo rodar los dedos sobre la superficie e imprimir la huella.

Hay que hacer un inventario de todos los efectos personales y pertenencias del difunto, que debidamente empaquetados y sellados se entregarán a las autoridades del puerto al tiempo que se declara la defunción. Estas comprobarán su contenido en presencia de la persona que los entrega, a quien darán después un recibo.

Normas a seguir ante un cadáver

Conservación del cadáver

En caso de que se decida mantener el cadáver a bordo se seguirán los siguientes pasos hasta la llegada a puerto. Tras haber extendido el certificado de defunción y haber transcurrido 24 horas desde la misma.



ACTA DE DEFUNCIÓN OCURRIDA A BORDO DE UN BUQUE

En la mar, a bordo del buque de la matrícula deyo, D. Capitán o Patrón del mencionado buque, procedo a levantar acta de defunción del tripulante D. (añadir cuantos datos sean posibles: lugar de nacimiento, fecha, domicilio, estado civil, D.N.I., etc.), según consta en la documentación de a bordo y en la hallada en poder del finado.

La defunción sobrevino a las horas, del día a consecuencia de (accidente, etc.) (o ignorando las causas) conservándose el cadáver para su desembarque a la llegada al puerto de (o haciendo constar que se le ha dado sepultura en la mar por ser imposible su conservación a bordo sin peligro para la salud de los demás -ésto sólo puede hacerse después de transcurridas 24 horas y de presentar el cadáver señales inequívocas de muerte-), transcribiéndose en el Libro Diario de Navegación.

Y para que conste y remitir a la Autoridad Competente, expido la presente a bordo a las horas, del día de de 199.....

Fdo.:

NOTA: Este acta de defunción se escribe en un folio para entregarlo a la llegada a puerto y se escribe exactamente lo mismo en el Diario de Navegación.

1.- Se levantará y secará muy bien el cadáver excepto en el caso de que se sospeche que el fallecimiento halla sido debido a enfermedad cuarentenable o puedan concurrir motivos médico-legales.

2.- Se le cerrarán los ojos.

3.- Se le cerrará la boca, sujetándole con una venda ancha que irá por debajo de la barbilla y se atará en la cabeza.

4.- Se introducirá un tapón de algodón en cada orificio nasal.

5.- Con unas pinzas se introducirá un tapón de algodón en el recto.

6.- Proceder a sujetar con una venda o esparadrapo la base del pene.

7.- Poner las manos cruzadas sobre el pecho, atando las muñecas para evitar que se separen.

8.- Extender las piernas y, a la altura de los tobillos y las rodillas, sujetarlas mediante una atadura; así mantendrán la posición.

9.- Envolver el cadáver en una sábana y a continuación en un plástico o lona impermeable y depositarlo en una cámara frigorífica.

Sepultamiento en la mar

En el caso de que se haya decidido no transportar el cadáver a puerto, se realizarán los mismos preparativos que en el caso anterior, y se procederá a que la tripulación presente sus últimos respetos al compañero fallecido.

Para realizar el sepultamiento se seguirán los siguientes pasos:

1.- Envolver el cadáver con una lona y colocarle unos pesos atados a los tobillos.

2.- Poner unos bastidores junto a la borda del barco sobre los que se colocará el cadáver situado sobre una superficie plana, cubierta con la bandera del barco y con los pies orientados hacia el mar.

3.- Se procederá al sepultamiento una vez realizada la ceremonia que se estime oportuna, parando los motores si las condiciones de la mar lo permiten

Elena ARREGUI CALVO
(Médico de Sanidad Marítima)

Los pensionistas satisfechos con la atención recibida en la Seguridad Social

La mayoría de los pensionistas, un 80%, opina que los funcionarios que tramitan sus prestaciones son bastante o muy competentes y que la ayuda que recibieron para tramitarlas fue buena o muy buena, según se desprende del Informe de Evaluación de la Atención Recibida elaborado por el INSS, relativo al período comprendido entre el 1 de julio y el 30 de septiembre de 1996.

Los cuestionarios de evaluación de la atención recibida se distribuyen entre los perceptores de pensiones del INSS desde 1990. En cambio, éste ha sido el primer año que han sido consultados los beneficiarios de subsidios. La evaluación se efectúa entre aquellos que perciben por primera vez estas ayudas, mediante un sistema de franqueo concertado y sin coste alguno para los interesados. Así, el universo de esta encuesta durante el período analizado es de 16.737 personas.

Este informe destaca por otra parte, que más de la mitad de los pensionistas, un 54%, opina que el tiempo de trámite de su pensión es corto o muy corto. Al igual, un 88%, afirma que en la tramitación de sus pensiones no existe error, frente a sólo un 1,38% que declara que hay errores importantes. En cuanto a la dificultad que encuentran al tramitar sus prestaciones, el 55,8% de los entrevistados opina que ha sido bastante o muy fácil.

En lo relativo a la atención individualizada, la opinión de los encuestados es muy positiva. Preguntados por el trato recibido, un 51% declara que ha sido muy amable y un 80% subraya que la competencia de los funcionarios que tramitan estas ayudas es bastante o muy alta. Igualmente, un 89% opina que la ayuda en la tramitación



recibida fue muy buena o buena.

En cuanto a la gestión de subsidios cabe destacar también el grado de satisfacción que muestran los entrevistados en cuanto a la atención recibida. Según esta encuesta, un 73,5% opina que ha recibido un trato amable o muy amable. Asimismo un 88,6% declara que el nivel de comprensión cuando ha formulado una consulta en los servicios de tramitación de sus prestaciones ha sido bueno o muy bueno.

En lo referido a la tramitación y los errores derivados de la misma, un 36,7 opina que el tiempo de tramitación de su ayuda ha sido corto o muy corto y la mayoría, un 89,14%, que no ha habido errores en la tramitación de su solicitud. ■

Constituida la Comisión Permanente del Acuerdo sobre Pensiones

El Gobierno y los sindicatos han constituido la Comisión Permanente encargada del desarrollo y seguimiento del acuerdo sobre pensiones. El acto ha estado presidido por el Secretario de Estado de Seguridad Social, Juan Carlos Aparicio.

La Comisión, cuya creación se contempla en el pacto sobre pensiones, estará formada por representantes de los firmantes del mismo y tendrá vigencia hasta el año 2.000. Corresponderá a sus integrantes aprobar sus normas de funcionamiento y el calendario de trabajo.

Entre sus principales cometidos se encuentra el de estudiar, en el plazo de un año, normativas que eliminen la discriminación de quienes acceden al mercado de trabajo a través de modalidades no ordinarias de contratación. Para ello, esta Comisión prestará una especial atención a los criterios de contributividad que se contemplan en el acuerdo sobre pensiones.

Asimismo, la Comisión se encargará de proponer fórmulas legislativas para establecer, de la forma más adecuada, criterios de incompatibilidad entre las pensiones por incapacidad

permanente y el cobro por actividades laborales o profesionales. Estas medidas se llevarán a cabo teniendo en cuenta la lista de graduación de incapacidad que elaborará el Consejo General del INSS, tal y como prevee el acuerdo.

Abordar las medidas necesarias para desincentivar las jubilaciones anticipadas voluntarias es otra de las funciones que el acuerdo sobre pensiones atribuye a esta Comisión Permanente.

La Comisión se encargará, en el horizonte de la presente legislatura, de evaluar y proponer iniciativas para integrar, de forma gradual, las cotizaciones de los trabajadores acogidos a regímenes especiales en los dos grandes regímenes generales: el de los trabajadores por cuenta ajena y el de los trabajadores por cuenta propia.

La Comisión Permanente tendrá, además, potestad para impulsar las iniciativas necesarias para adecuar el sistema de la Seguridad Social a la realidad socio-económica del momento. Igualmente, será puntualmente informada de los proyectos legislativos que, referidos a la Seguridad Social, el Gobierno tenga previsto remitir a las Cortes Generales. ■

Evitar el riesgo, una responsabilidad mutua.



SEGUROS DE BARCOS Y MERCANCIAS

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

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

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

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

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



Con seguridad, hacia el futuro.

MURIMAR

MUTUA DE RIESGO MARITIMO

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



Sea un capricho o una necesidad.

En Astilleros Armón

realizamos todos sus deseos

en la construcción de su barco.

Para que todo esté a su gusto.

Convencional o inverosímil.

Una garantía que navega

por el mundo desde hace

muchos años.

La experiencia.



astilleros
ARMÓN S.A.

Teléfonos (98) 5631464 - 5630001 - 5631869 - 5631870

Fax. (98) 5631701 - Télex 87393 ARMA E

Avenida del Pardo s/n. - 33710 NAVIA - ASTURIAS - ESPAÑA

A SU GUSTO