

MAR

N.º 333 - NOVIEMBRE 1995

**Cumbre de los Ministros
de Trabajo de la UE
en Córdoba**

**OBJETIVO:
CREAR
EMPLEO**



Desde finales de noviembre

**VOLVIO LA FLOTA AL
CALADERO MARROQUI**

¿Seychelles?

Cuando pienses en ¿dónde?, piensa en Seychelles. Envueltas en un aire romántico y bajo un entorno idílico y exótico, las islas Seychelles te esperan rodeadas de interminables playas de blanca arena. Hoy están a tu alcance.

Air Seychelles te ofrece vuelos directos cada semana al Edén más tranquilo del mundo.

Si quieres disfrutar el último refugio natural del mundo, consulta con Air Seychelles (91) 319 51 89 o en tu Agencia de Viajes.



Si desea más información
sobre las Islas Seychelles, remita sus datos a:
Seychelles - OVER. Apartado de Correos 10434.
28080-Madrid

Nombre y Apellidos

Dirección

Población CP

HAN terminado siete meses de amarre forzoso para la flota que opera habitualmente en el caladero marroquí y en aguas del antiguo Sáhara, que han tenido en vilo a más de siete mil familias desde Galicia al archipiélago canario. Han terminado unas duras y largas negociaciones (en algunos meses inexistentes ante la postura ausente de Marruecos) y también unas movilizaciones que han tenido sus puntos más duros en Galicia y Andalucía. Se ha firmado un nuevo acuerdo por cuatro años a partir del 1 de diciembre, sin cláusulas ni dobles lenguajes que pudieran inducir a una revisión a mitad del período, como sucedió con el anterior, y los barcos ya se hallan faenando desde los últimos días de noviembre.

Las negociaciones para la renovación de acuerdos pesqueros con Marruecos han estado tradicionalmente envueltas en el mismo cúmulo de interrogantes e incertidumbres desde tiempos de la dictadura, pasando por la transición y la democracia. No es la primera vez —posiblemente sí ha sido la más larga— que amarra la flota que opera en el caladero de Marruecos, y los pescadores llevan ya, se puede decir que décadas, sufriendo los mismos problemas. Rabat ha utilizado tradicionalmente la pesca como instrumento de presión, tanto ante España antes de su ingreso en la Unión Europea, y en este momento frente a toda la Unión Europea, siempre con la sana intención de sacar el máximo provecho posible. En esta ocasión no iba a ser menos. Rabat ha vuelto a utilizar sus armas. Hace unos años trataban de presionar por la vía de los apresamientos. En este momento lo han hecho dilatando la negociación en el tiempo. Son dos

70 DÍAS

EL DIA DESPUES

elementos de una misma estrategia que causa sorpresa, valga la redundancia; sorprenden en este momento a algunos expertos en pesca, para quienes el retraso y la solución al acuerdo han sido simplemente consecuencia de la debilidad del Gobierno.

Se ha logrado un acuerdo con Marruecos, no el que planteaba la Administración española, pero tampoco el que planteó en un primer momento el país norteafricano. No es el mejor acuerdo para España, ni tampoco el más negativo. Es, simplemente, el resultado de una negociación equilibrada que posiblemente, desde el peso de Bruselas, se pudo haber forzado meses antes y con resultados más favorables. En cualquier caso, el resultado ya es inamovible y más que hacer un recuento de su articulado, que ya lo hacemos en las páginas siguientes, quizá lo más importante en este momento fuera una reflexión sobre este dichoso caladero.

España tiene una flota excesiva dependiente al cien-

to por ciento de las posibilidades de pesca en aguas de Marruecos, especialmente para comunidades autónomas como Andalucía. Sin ese caladero, a diferencia de lo que sucede con otros tipos de flotas, varios cientos de barcos están condenados al amarre y, con ello, al bloqueo económico de toda una zona costera. Desde esta perspectiva, Marruecos, con su actitud intransigente, ha sido el culpable de este largo conflicto. Pero para evitar que dentro de cuatro años por estas fechas nos podamos encontrar en una situación similar a la pasada, es indispensable que desde el 1 de diciembre se pongan en marcha los trabajos y la política para evitar que en 1999 Marruecos pueda amarrar igual a esta flota.

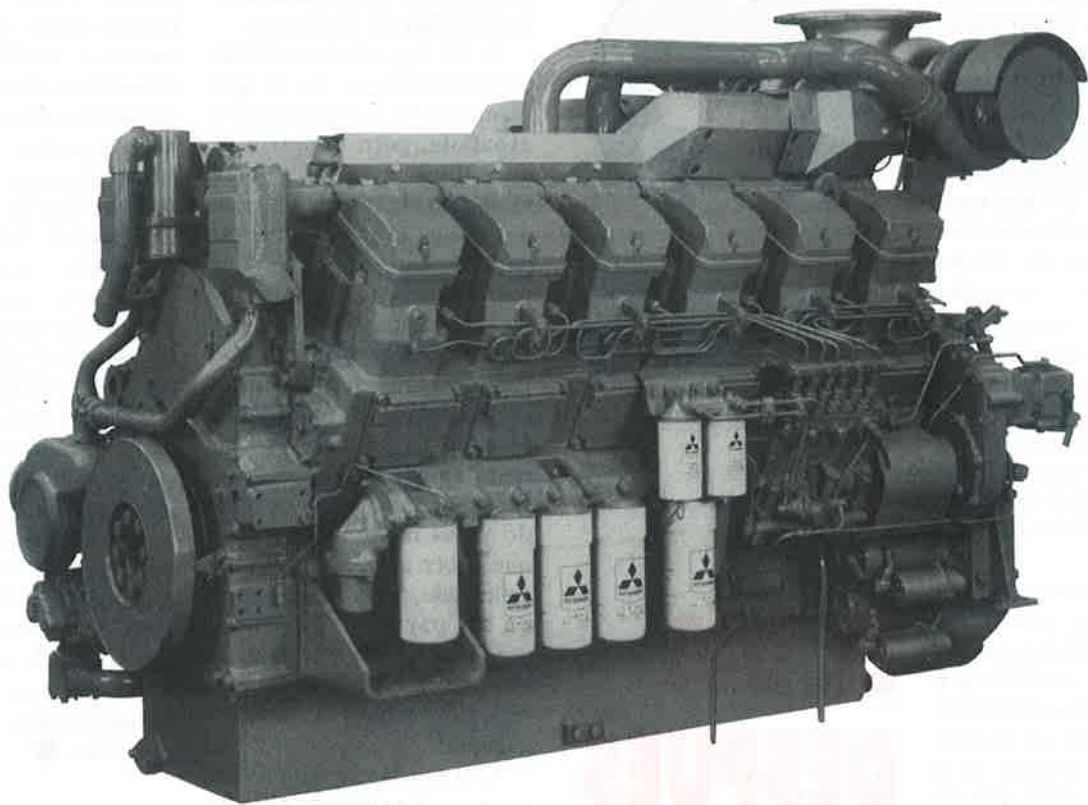
Las negociaciones para el acuerdo de 1999 ya han comenzado. Y España habría ganado la primera baza si para ese año se le puede decir a Rabat que sus aguas no son indispensables para la flota española. ■

Vidal MATÉ



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.



6

VOLVIO LA FLOTA AL CALADERO DE MARRUECOS

Tras siete meses de amarre, a finales de noviembre reanudó su actividad la flota que opera en ese caladero.

25

ANAVE RECLAMA OTRA POLITICA DE ASTILLEROS

Las empresas de la Marina Mercante reclaman una política de futuro para el sector de la construcción naval.



18 CUMBRE DE LOS MINISTROS DE TRABAJO

Los ministros de Trabajo de la Unión Europea se reunieron en Córdoba y estudiaron, sobre todo, la creación de empleo.

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

Director general: Jesús Muela.

Director: Vidal Maté.

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

Secretaría de Redacción: María Victoria Ugarte.

Para entrar en contacto con el ISM: **Alicante:** Casa del Mar, Muelle del Poniente - Tel. (965) 22 34 53. **Almería:** Casa del Mar - Tel. (951) 23 82 22. **Baleares:** Casa del Mar, Muelle Viejo, s/n. - Tel. (971) 72 56 06. **Barcelona:** Puigxurriquer, s/n. - Tel. (93) 441 05 15. **Bilbao:** Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 62 22. **Cádiz:** Casa del Mar - Tel. (956) 25 17 04. **Cartagena:** Casa del Mar, Muelle Alfonso XII - Tel. (968) 50 20 50. **Castellón:** Casa del Mar, Plaza Monturiol, s/n. - Tel. (964) 22 14 08. **Ceuta:** Casa del Mar, Avda. Cañonero Dato, 20. - Tel. (965) 51 11 24. **Gijón:** Casa del Mar, Eduardo Castro, s/n. - Tel. (985) 32 51 03. **Guipúzcoa:** Casa del Mar, Pasaje de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. **Huelva:** Casa del Mar, Avda. Hispano-América, s/n. - Tel. (955) 25 75 65. **La Coruña:** Casa del Mar, Avda. Ramón y Cajal - Tel. (981) 28 70 00. **Las Palmas:** Casa del Mar, León y Castillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58. **Lugo:** Carril dos Loureiros, s/n. - Tels. (982) 22 34 50 ó 22 34 54. **Madrid:** Luisa Fernanda, 16. - Tel. (91) 241 97 60. **Málaga:** Puente del Carmen, s/n. - Tel. (952) 22 72 75. **Melilla:** Inspector Torralba, 9 - Tel. (952) 68 16 64. **Santa Cruz de Tenerife:** Avda. de Anaga - Tel. (922) 27 11 50. **Santander:** Casa del Mar, Avda. Sotileza, s/n. - Tel. (942) 21 45 00. **Sevilla:** Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. **Tarragona:** Casa del Mar, Fco. Bástos, 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, 5.ª planta. 28004 MADRID. Teléfonos 310 04 07 y 310 46 26. Télex 23746-22107. Fax (91) 319 91 34.

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

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

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

DESDE LA ULTIMA SEMANA DE NOVIEMBRE

VOLVIO LA FLOTA AL CA



Volvió la flota al caladero de Marruecos. Tras más de siete meses de amarre forzoso, los aproximadamente seiscientos barcos que operan habitualmente en aquellas aguas, se hicieron de nuevo a la mar, poniendo fin a un largo período donde unas largas negociaciones han estado jalonadas por la incertidumbre y también por la conflictividad en los puertos.

El nuevo acuerdo con Marruecos, como todos los acuerdos del sector, supone un recorte sobre las posibilidades que ofrecía el compromiso anterior. Para el sector pesquero español que tradicionalmente ha dependido de esas aguas, el acuerdo significa el inicio de un período de cuatro años para el que, en unos casos mejorando la situación anterior y en otros con serios recortes, ya se han fijado las reglas del juego. A partir del contenido de este compromiso, Administración y el propio

ADERO DE MARRUECOS

Los barcos españoles pudieron regresar a las aguas de Marruecos unos días antes de que entrase en vigor el acuerdo

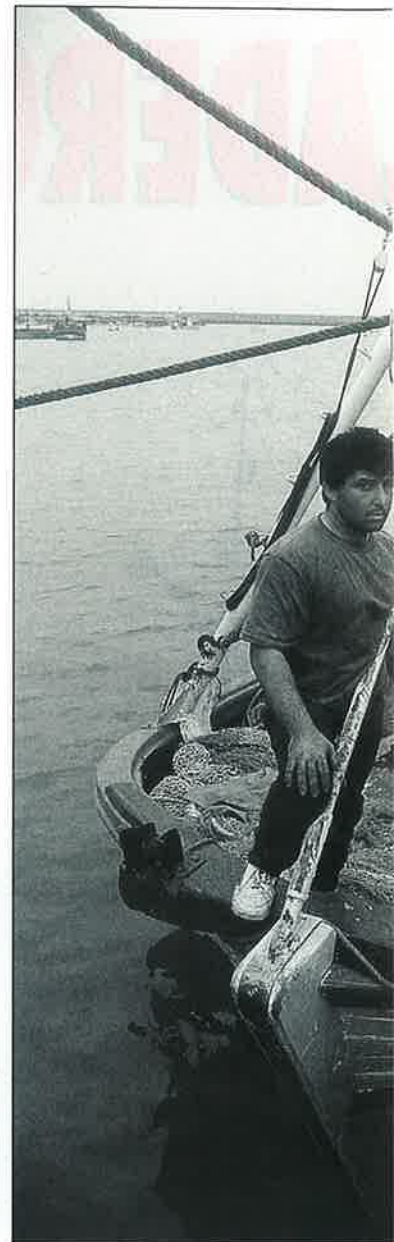
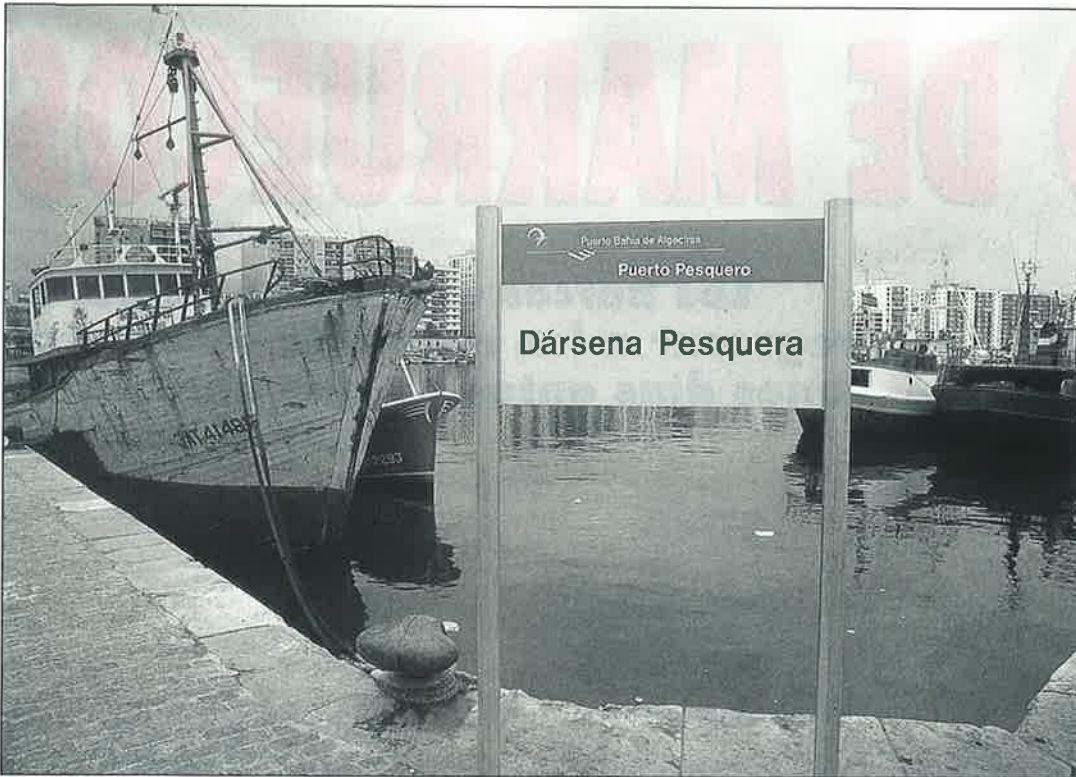


sector se preparan ya para poner en marcha los instrumentos necesarios para lograr una flota menos dependiente de esas aguas en 1999.

Como todos los acuerdos de pesca, su contenido ha sido recibido con división de opiniones. La Administración y una gran mayoría del sector han coincidido en calificar al mismo como positivo teniendo en cuenta las posiciones de partida y la actitud cerrada de Marruecos. Hay coincidencia en que se trata del mejor acuerdo posible, con la parte negativa de que existen recortes en la actividad y se aumentan los cánones de pesca, y la positiva, también, al dar un período de cuatro años de cierta estabilidad a la flota. Los partidos de la oposición lo han calificado de malo.

La flota ya está faenando.

ACUERDO DE PESCA CON MARRUECOS



OFICIALMENTE, desde el pasado 26 de noviembre la flota española, como una más de las comunitarias, se halla ya faenando en aguas de Marruecos y del antiguo Sáhara. Han sido unas negociaciones duras y, sobre todo, largas, que han supuesto un duro quebranto a la economía del sector, así como también a todo el entorno de actividades indirectas que viven de la pesca.

Si tenemos en cuenta lo acontecido en negociaciones anteriores desde tiempos del régimen de Franco, no han sido unas negociaciones diferentes. Marruecos tiene sus caladeros como un instrumento habitual para tratar de lograr las máximas compensaciones, tanto de la Unión Europea en este momento como de la Administración española. En esta ocasión, con la ofensiva de Rabat para lograr avanzar lo más posible en el acuerdo de Asociación con Bruselas, la pesca ha vuelto a ser, con más fuerza aún, esa

Las modificaciones de última hora en el acuerdo de Asociación no cambiaron el compromiso de pesca.

CERCO SUR

- Zona de pesca: zona sur del 28° 44' N.
- Distancia de la costa: 2 millas marinas.
- Tipo de pesca: Cerco.
- Dimensiones máximas autorizadas de 1.000 × 130 m.
- Paro biológico: Meses de febrero y marzo.

	1.º año	2.º año	3.º año	4.º año
Tonelaje autorizado (TRB)	4.800	4.800	4.800	4.800
Barcos autorizados ⁽¹⁾	11 ⁽²⁾	11 ⁽²⁾	11 ⁽³⁾	11 ⁽³⁾

⁽¹⁾ Tasa de variación del 10 por 100.

⁽²⁾ Nueve barcos pescarán en el stock C y dos (400 TRB) en los stocks B y C.

⁽³⁾ Once barcos pescando en el stock C.

moneda de cambio para presionar a los responsables comunitarios. Han sido más de siete meses de amarre de la flota, pero no de negociaciones, ante la total intransigencia de Rabat.

También, como en todos los acuerdos, el compromiso alcanzado supone bajar las posibilidades de capturas en relación con los anteriores. Rabat no ha logrado imponer los recortes que planteó en un primer momento, y tampoco la Administración comunitaria ha sacado adelante los planteamientos hechos por el sector de la pesca



en España. Al final, el compromiso ha significado modificar sensiblemente algunas de las modalidades que figuraban en el acuerdo anterior.

Toneladas de Registro Bruto

El nuevo acuerdo parte el primer año con unas 60.000 TRB, para llegar al cuarto año con poco más de 46.000 TRB, lo que supone un descenso en la capacidad de los barcos del 22,93 por 100. Como estaba

Luis Atienza: «Hay que reordenar la flota»



Administración: No es un acuerdo traumático

Para los responsables de la Administración, con el ministro de Agricultura, Luis Atienza, a la cabeza, se trata del mejor acuerdo posible, que no va a dañar al sector agrario ni al pesquero. Según el titular de Agricultura y Pesca, todo compromiso como éste tiene un punto de equilibrio entre los intereses de ambas partes. El ministro español considera que se ha llegado a ese punto, lo cual ha supuesto renunciencias tanto de la Administración española como de Marruecos. España considera que frente a las posiciones iniciales del país norteafricano, se ha llegado a un compromiso más cercano a las pretensiones comunitarias. Los responsables de pesca del Gobierno ponen de relieve dos datos. El primero, que no se van a producir graves recortes en las posibilidades de pesca de las flotas más artesanales y que, en consecuencia, tienen

menos alternativas para acudir a otras aguas. Tomando como referencia las TRB realmente utilizadas y no las que figuraban como teóricas en el acuerdo anterior, con el nuevo compromiso esas flotas mantienen sus niveles de capturas y, en algunos casos, los incrementan. La flota que ha sufrido el mayor castigo ha sido la cefalopodera. Sin embargo, se trata de unas embarcaciones que fácilmente pueden ir a otras aguas, como ha sucedido ya en las últimas semanas. El segundo dato que pone de manifiesto la Administración es que, en todo caso, el proceso para la reordenación de esta flota tiene un plazo de cuatro años para su ejecución. Luis Atienza insiste que el acuerdo con Marruecos en ningún caso va a suponer un ajuste traumático para la flota y se espera que no haya problemas para reubicar la parte excedentaria de este acuerdo.

CERCO SUR

- Zona de pesca: Atlántico Norte y Mediterráneo. Límite de la zona: Mediterráneo, y en el Atlántico, al norte del 34° 18' N.
- Distancia de la costa: Una milla marina en el Mediterráneo. Una milla marina al norte del 35° 48' N y dos millas marinas entre 34° 18' N y 35° 48' N.
- Tipo de pesca: Cerco. Dimensión máxima autorizada de 500 x 90 m.
- Paro biológico: Meses de febrero y marzo.

	1.º año	2.º año	3.º año	4.º año
Tonelaje autorizado (TRB) ⁽¹⁾	1.300	1.300	1.300	1.300
Barcos autorizados ⁽²⁾	26	26	26	26
Canon en ecus por TRB y por trimestre	52	55	58	61

⁽¹⁾ De las que 100 TRB como máximo se pueden utilizar por trimestre en el Mediterráneo.

⁽²⁾ Posible variación de un 10 por 100.

Está prohibida la pesca de cerco en la zona comprendida entre los paralelos 28° 44' N y 34° 18' N.

previsto, los descensos más importantes han correspondido a los barcos de cefalópodos, cuya caída es de casi el 40 por 100, seguidos de los barcos de arrastre en el norte y los palanqueros.

Las cifras dadas por la Administración, hay que dejarlo también claro, se comparan con el TRB que realmente estaba utilizando el sector en el momento cuando finalizó el acuerdo anterior y no las TRB que figuraban teóricamente en el compromiso de 1992, que superaban las 72.000 TRB.

Este recorte del TRB de las flotas que se van a beneficiar de este acuerdo se ha producido en los tipos de embarcaciones y pesquerías con mayores posibilidades para reubicarse en otras aguas, mientras se han manteni-

ACUERDO DE PESCA CON MARRUECOS

do prácticamente en los mismos niveles e incluso mejoraron sus posiciones los barcos más artesanales. De hecho, en el momento de iniciarse este compromiso los barcos cefalopoderos pasaron a contar, incluso, con mayores posibilidades de pesca, al poder desplazarse 18 unidades a aguas de Mauritania. Esta ampliación supone posibilidades para reubicar más de 5.000 TRB, mientras en el primer año del acuerdo los cefalopoderos pierden 3.000 TRB.

Zonas y paradas

El nuevo acuerdo pesquero supone una continuidad en relación con el anterior en lo que se refiere a las zonas de pesca. Se mantienen las mismas aguas a unas distancias iguales de la costa que en el acuerdo de 1992. Igualmente, no hay cambios en el capítulo de las paradas biológicas. Marruecos no logró un aumento de dos a tres meses como pretendía y se han mantenido las mismas como estaban hasta el 1 de mayo. Marruecos no pudo justificar un aumento de los meses de parada por razones biológicas, como había sugerido la propia Unión Europea. Bruselas señaló su disposición a poner en marcha una política mucho más rigurosa de paradas si expertos internacionales hacían una investigación del caladero y se demostraba que, efectivamente, había un peligro grave de esquilación. Las pretensiones de Marruecos se puso de manifiesto que no tenían una base científica y Bruselas no pasó por aumentar los meses de parada.

Tripulantes

El acuerdo pesquero contempla que los armadores bene-



ESPONJAS

- Zona de pesca: Mediterráneo.
- Tipo de pesca: Material necesario para su pesca.

	1.º año	2.º año	3.º año	4.º año
Barcos autorizados	5	5	5	5
Canon en ecus por TRB y por trimestre	46	48	50	53

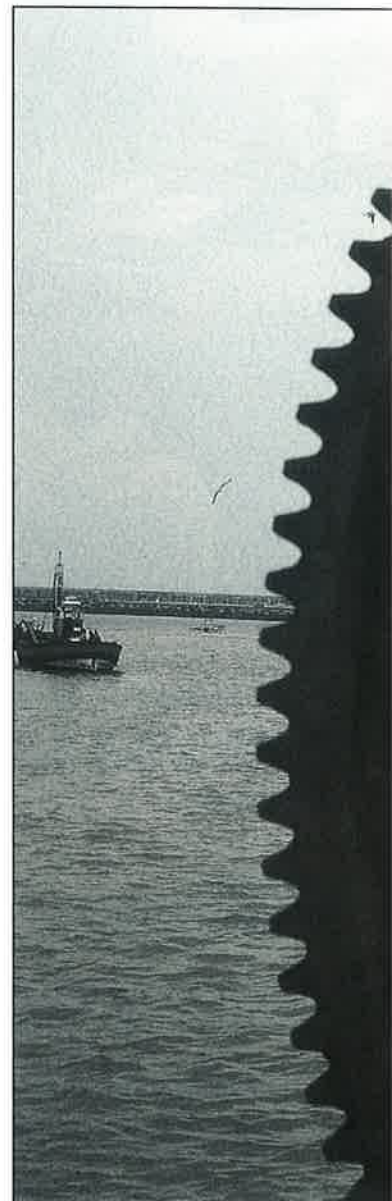
Longitud máxima del barco, seis metros.

CEFALOPODOS

- Zona de pesca: Zona sur.
- Límite de la zona: Atlántico Sur 28° 44' N.
- Distancia de la costa: 12 millas marinas.
- Tipo de pesca: Arrastre y fondo.
- Malla autorizada: 60 mm.
- Paro biológico: Los meses de septiembre y octubre. Las partes, de común acuerdo, podrán ajustar este período.

Periodos	1.º año	2.º año	3.º año	4.º año
Tonelaje (TRB) autoriz...	30.212	26.892	23.572	19.920
Barcos autorizados ⁽¹⁾	128	116	105	86
Canon en ecus por TRB y por trimestre	87	91	96	101

⁽¹⁾ Posibilidad de variación en un 5 por 100.





José Loira, secretario general de Pesca.



Muñiz Guardado: «El mejor acuerdo posible»

Sector pesquero: Opiniones divididas

En el conjunto del sector de la pesca en España, las opiniones han estado divididas hasta el final. Mientras la totalidad de los barcos se preparaban o estaban ya en la mar camino de ese caladero, el conflicto callejero y las protestas se mantenían en puntos de Pontevedra y otros de Andalucía. Las negociaciones para el acuerdo de pesca con Marruecos han estado envueltas en la polémica desde los primeros meses. El amarre de los barcos durante este largo periodo de siete u ocho meses ha desatado un clima de malestar en el sector. Como en ocasiones anteriores, el nuevo acuerdo supone un paso atrás en posibilidades de capturas y en el número de barcos faenando, circunstancia que no constituye ya para nadie un motivo de sorpresa. Desde esta perspectiva, el nuevo acuerdo ha tenido valoraciones opuestas entre los representantes del sector de la pesca, aunque prácticamente todos reconocen que España ha mantenido firmeza en las conversaciones

para lograr el mejor compromiso posible.

El presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, Clemente Jesús Muñiz Guardado, señaló que se trata del mejor acuerdo posible ante la posición cerrada de la Administración de Marruecos. Muñiz reconoce, incluso, que hay pesquerías donde se mejoran las condiciones. El responsable de la Federación de Cofradías reconoció los esfuerzos de la Administración española para llegar a este acuerdo, aunque sus temores se centran en lo que sucederá dentro de cuatro años, cuando se deba producir la nueva negociación. A este respecto, en medios oficiales las cosas están bastante más claras. En ese año, señalan, se negociará un nuevo compromiso. «Alguien dijo también que el de 1992 iba a ser el último. No ha sido así», concluyen.

Frente a las posiciones del presidente de la Federación Nacional o de la flota de cefalópodos, en otros medios pesqueros se han hecho duras acusaciones contra este nuevo compromiso.

Se trata de un acuerdo para cuatro años y el Gobierno no ha firmado ninguna cláusula renunciando a su renovación.

ficiados por las licencias con derecho a pescar en aquellas aguas deben contribuir a la formación práctica de los trabajadores de Marruecos. Las exigencias de Rabat, también en este punto quedaron reducidas, finalmente, al mínimo. En cualquier caso, ningún barco

aumentará el número de tripulantes de Marruecos en más de una persona. Rabat solicitaba que el 35 por 100 fueran de ese país.

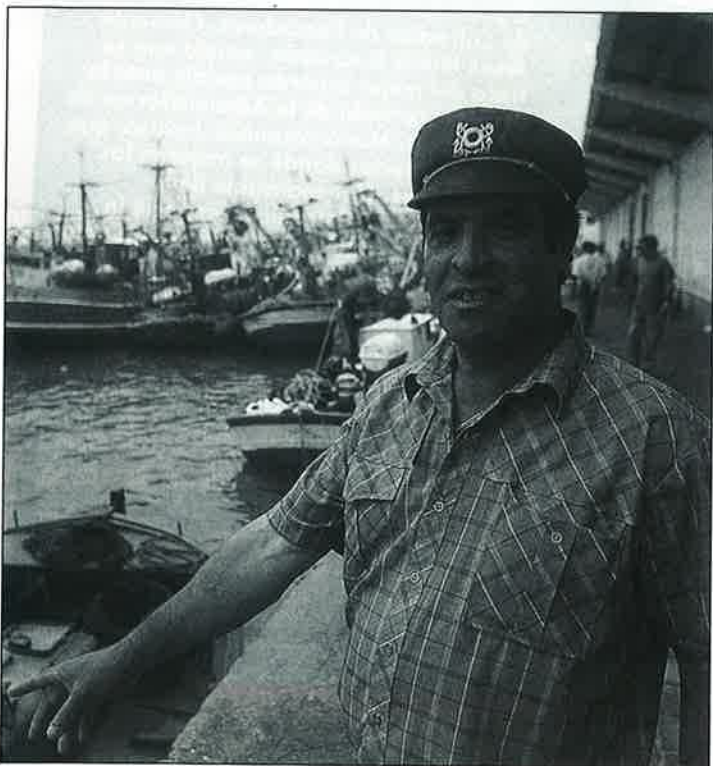
Según el nuevo convenio, el número de tripulantes de Marruecos será el siguiente: un marinero cuando el barco se

halle entre 50 y 80 TRB. Dos marineros cuando la embarcación tenga entre 80 y 100 TRB. Tres pescadores cuando el buque sea superior a 100 TRB e inferior a 130 TRB. Cuatro marineros para barcos con 130 TRB hasta 150 TRB. Cinco marineros para los barcos entre 150 y 250 TRB y, finalmente, seis cuando la embarcación supere las 250 TRB.

Los contratos deben suponer el alta del trabajador en el sistema de la Seguridad Social. Si un marinero no se presenta a la hora fijada en el puerto de embarque, el barco puede iniciar su marea, poniendo el hecho en conocimiento de las autoridades.

ACUERDO DE PESCA CON MARRUECOS

Tendrá una duración de cuatro años, desde el 1 de diciembre de 1995.



Visitas técnicas

Los barcos deben pasar una vez al año una visita técnica en un puerto de Marruecos, a elección del armador para comprobar su potencia, artes de pesca, etc. La inspección se debe realizar en el plazo de veinticuatro horas desde la llegada del barco. El coste de la inspección es a cargo del armador, según baremo de la Administración de Marruecos.

Desembarcos

Los niveles de desembarco de la pesca en los puertos de Marruecos ha sido uno de los

ARRASTRE PELAGICO

- Zona de pesca: Atlántico Sur 28° 44' N.
 - Distancia de la costa: 12 millas marinas.
 - Tipo de pesca: Arrastre pelágico.
 - Malla mínima: 40 mm.
 - Parada biológica: Meses de septiembre y octubre.
 - Capturas accesorias: Máximo del 15 por 100 en especies no pelágicas.
- Prohibida la pesca de cefalópodos, crustáceos y peces planos.

	1.º año	2.º año	3.º año	4.º año
Tonelaje (TRB) autoriz...	1.300	1.300	1.300	1.300
Barcos autorizados	12	12	12	12
Canon en ecus por TRB y por trimestre	64	67	70	74

puntos más polémicos en las negociaciones para el nuevo acuerdo. Rabat, en línea con las exigencias que ya tienen otros países ricos en caladeros, pretendía que la mayor parte de las capturas fueran a sus puertos, con el fin de lograr unos mayores ingresos, a la vez que potenciaban industrias en tierra.

La Unión Europea se negó desde un primer momento a las exigencias de Marruecos, para lograr al final un compromiso que solamente afecta a los barcos de cefalópodos; curiosamente, el sector donde hay una industria más desarrollada ligada a la oligarquía y al tratarse de un producto con fáciles mercados en el mundo.



La oposición, crítica

Por parte del principal grupo de la oposición, el Partido Popular, se ha mantenido una oposición crítica respecto al acuerdo con Marruecos. Desde el PP se entiende que es un mal acuerdo para el sector de la pesca en España y lo achaca a la incompetencia del Gobierno actual y a su poco peso en Bruselas para defender los intereses españoles.

El responsable de Pesca del Partido Popular, Arsenio Fernández de Mesa, fue muy clarificador en sus manifestaciones y sentenció: «Todo lo que suponga reducción de flota, menos pesca, menos barcos, menos empresas trabajando, menos puestos de trabajo, más paro, es malo para España».

Desde Canarias, el portavoz de Coalición Canaria acusó igualmente al partido en el Gobierno de agredir la dignidad del Archipiélago con acuerdos como éste, sobre todo en lo que se refiere a la reducción de barcos y a la obligación de desembarcar una parte de las capturas en puertos de ese país,

lo que repercutirá negativamente en la economía de las islas. En esta línea, los partidos políticos canarios han reclamado compensaciones para el sector afectado por este compromiso.

Frente a estas posiciones críticas, desde la Junta de Andalucía se rechazaban las visiones catastrofistas que se han hecho de este nuevo acuerdo. Paulino Plata, como consejero de Agricultura y Pesca, señaló que la reducción de las posibilidades de pesca de la flota andaluza ha sido inferior a la que se temía (el 13 por 100 en flota y el 1 por 100 en capturas).

En la parte marroquí, las posiciones sobre el nuevo acuerdo también han estado divididas. Oficialmente existe satisfacción por el compromiso con la Unión Europea. En medios pesqueros la opinión es más negativa, al igual que se produce en el sector agrario de ese país. En líneas generales, consideran que podían haber logrado mayores concesiones comunitarias.

El compromiso final se compone de dos partes:

En primer lugar, se habla de unos desembarcos facultativos que puede hacer cualquier barco que lo desee. Únicamente lo debe comunicar a tierra con un adelanto de setenta y dos horas, y la Administración de Rabat se compromete a su descarga en las veinticuatro horas siguientes a su llegada a puerto. En ese tiempo los marinos se benefician de un régimen de libre tránsito con la denominada libreta marítima.

Una segunda parte son los desembarcos obligatorios que afectan a los cefalopoderos. Esta exigencia no es para el primer año. El segundo año

ARTESANALES

- Zona de pesca: Zona sur en el Atlántico 30° 40' N.
- Distancia de la costa: Una milla marina.
- Tipo de pesca: Caña y nasa. Prohibidas otras artes, como palangre, trasmallo, redes fijas o a la deriva.
- Paro biológico: No.

	1.º año	2.º año	3.º año	4.º año
Tonelaje (TRB) autoriz...	1.550	1.550	1.550	1.550
Barcos autorizados ⁽¹⁾ ...	46	46	46	46
Canon en ecus por TRB y por trimestre:				
<50 TRB	35	37	39	41
≥50 TRB	42	44	46	48

⁽¹⁾ Tasa de variación del 10 por 100. Prohibido faenar a barcos con 80 o más TRB.

deberán desembarcar en puertos de Marruecos doce barcos, quince barcos el tercer año y veinticinco barcos el cuarto año. Los barcos cefalopoderos que desembarquen sus capturas voluntaria u obligatoriamente, tendrán una reducción del canon del 15 por 100. Las descargas voluntarias de otros barcos tendrán una reducción del canon del 10 por 100. Marruecos, antes de finalizar el primer semestre desde que se inició el acuerdo, comunicará el número de puertos con posibilidades de descarga, así como el conjunto de condiciones técnicas que hay en los mismos: transporte, cámaras, calado de los puertos, etcétera.

ACUERDO DE PESCA CON MARRUECOS

Costes

El dinero ha sido, igualmente, uno de los ejes de las negociaciones de los últimos meses ante las exigencias desorbitadas de Rabat, que llegó a exigir unas compensaciones superiores a los 150 millones de ecus por año. Al final, frente a los 16.400 millones de pesetas que se pagaban en el acuerdo anterior, más el canon del armador, la Unión Europea abonará un total de 20.000 millones de pesetas, el equivalente a 121 millones de ecus, mientras para los armadores el canon sube el 5 por 100 a partir del segundo año hasta 1999.

La compensación financiera fijada en el acuerdo con Marruecos supone, para cuatro años, un total de 355 millones de ecus, de los que 100 se pagan en el primer año, 90 en el segundo, 85 en el tercero y 80 millones de ecus en el cuarto año.

Como apoyo financiero, Rabat ha logrado otros 121



ARRASTREROS MARISQUEROS

- Zona de pesca: Atlántico Norte y Mediterráneo.
- Límite de la zona: Norte 28° 44' N.
- Distancia de la costa: tres millas en el Mediterráneo y 12 millas en el Atlántico.
- Tipo de pesca: Arrastre de fondo.
- Talla mínima autorizada: 50 mm.
- Paro biológico: Meses de enero y febrero.

	1.º año	2.º año	3.º año	4.º año
Tonelaje aut. (TRB) ⁽¹⁾ ...	12.200	10.000	9.000	8.200
Barcos autorizados ⁽²⁾	150	134	122	113
Canon en ecus por TRB y por trimestre:				
<50 TRB	49	51	54	57
≥5 y <80 TRB	61	64	67	70
≥80 y <100 TRB ..	73	77	81	85
≥100 TRB	104	109	114	120

⁽¹⁾ Como máximo, el 13 por 100 del tonelaje se puede utilizar trimestralmente en el Mediterráneo.

⁽²⁾ Tasa de variación de un 10 por 100.

PALANGREROS

- Zona de pesca: Atlántico y Mediterráneo.
- Distancia de la costa: Tres millas marinas en el Mediterráneo y 12 en el Atlántico.
- Tipo de pesca⁽¹⁾: palangre, redes fijas y trasmallo. Se prohíben redes de arte a la deriva. La longitud máxima de la red fija será de 1.000 m.
- Paro biológico: Del 15 de marzo al 15 de mayo.
- Capturas accesorias: 0 por 100 de crustáceos.

	1.º año	2.º año	3.º año	4.º año
Tonelaje aut. (TRB) ⁽²⁾ ...	11.350	10.830	10.102	9.270
Barcos autorizados ⁽³⁾	174	164	152	140
Canon en ecus por TRB y por trimestre	52	55	58	61

⁽¹⁾ Los artes de pesca a utilizar se deben señalar al pedir la licencia.

⁽²⁾ De esta cantidad, 250 TRB como máximo se pueden utilizar trimestralmente en el Mediterráneo.

⁽³⁾ Posible variación del 10 por 100.



¿Y ahora, qué...?

EL portavoz del PP para la cosa pesquera, Arsenio Fernández de Mesa, señaló hace algunas fechas la necesidad de que desde la Administración se pusieran ya en marcha medidas para paliar los efectos que tendrá este nuevo acuerdo sobre la agricultura y la pesca.

Desde hace unos meses funciona una Comisión interministerial formada por Trabajo (ISM) y Agricultura, junto con las organizaciones sindicales, para tratar de impulsar una mesa donde se analice la problemática a corto plazo de las flotas y se busquen salidas a la misma.

¿Qué hacemos con las flotas ante la falta de caladeros en aguas propias? Es una pregunta que se ha planteado con mayor virulencia en los últimos tiempos desde la «guerra» del fletán hasta el paro en Marruecos. Pero no es una pregunta nueva, sino que debió haberse planteado ya hace algunos años más allá de la Administración socialista. Los problemas de la flota, mercado con una gran demanda y dificultades en aumento, están en las mayores restricciones para utilizar caladeros de otros con un alto número de barcos dependientes de otras aguas.

Marruecos ha devuelto actualidad a la pregunta: ¿Qué hacemos con la flota? Reordenaría y buscar nuevas aguas... No es un proceso de un día ni la solución está en una respuesta parlamentaria. Es un camino que ya ha iniciado la Administración, pero donde los resultados no son de hoy para mañana.

España es el primer país en la demanda de pescado en la Unión Europea, la que posee la flota más

importante y también uno de los países con menos caladeros en aguas propias, lo que ha requerido tradicionalmente salir a realizar las capturas a las aguas de otros Estados. A medida que se ha ido recortando la libertad de los mares, la ampliación de las aguas a las 200 millas en la década de los setenta, el avance de las medidas conservacionistas en el resto de lo que han sido históricamente caladeros libres y, también, todo hay que decirlo, el interés de los países con caladeros ricos en entrar directamente con sus ventas en el mercado comunitario, han multiplicado los problemas para la flota española. A pesar de ello, gracias a una amplia política de acuerdos exteriores, con muchas dificultades negociadoras, la flota mantiene un aceptable nivel de trabajo y capturas en todo el mundo, mientras las dificultades más importantes se manifiestan en las flotas menos polivalentes, con menos posibilidades para cambiar de caladeros, como ocurre con una parte de la que faena en aguas de Marruecos.

Lograr una flota más polivalente, quizá más reducida, pero con posibilidades para lograr las mismas o más capturas que las actuales, adaptarse a las exigencias de las nuevas pesquerías es inaplazable, aunque ello pueda suponer en el camino, en una parte de la flota, menos barcos y menos empleo, cambios a los que habrán de buscarse otras alternativas en tierra. Negar la evidencia sería lo más negativo para el propio sector.

V. M.

millones de ecus también pagaderos en cuatro años, de los que 21 millones se pagan en el primer año, 25 en el segundo, 35 en el tercero y 40 millones de ecus en el cuarto año.

Para apoyar la investigación científica se ha fijado, además, una ayuda de 16 millones de ecus, pagaderos en cuatro años y a partes iguales. Para formación Marruecos ha arañado también de la Unión Europea 7,6 millones de ecus, a los que se suman, así mismo, para fines similares otros 400.000 ecus.

Seguimiento y control

Las medidas de control constituyen una de las carencias más importantes sobre la actividad de las flotas en este caladero.

División de opiniones. La Administración lo valora positivamente, igual que parte del sector. Para otros es negativo.

Con el nuevo compromiso se trata de tener una información lo más fiable posible, para lo cual, además de las medidas de control externas se pretende también la colaboración de la flota.

De un lado, el acuerdo prevé la existencia de observadores científicos de Marruecos en cada uno de los barcos comunitarios iguales o superiores a las 80 TRB y que tengan licencia para la pesca de cefalópodos, arrastre de merluza negra y

ACUERDO DE PESCA CON MARRUECOS

ACUERDOS DE PESCA ENTRE MARRUECOS Y LA UNION EUROPEA

Modalidades de pesca	Acuerdo 1992-95 (abril-94/marzo-95)	Acuerdo 1995-99 (95/96)	Crecimiento o disminución (%)
Cerco norte	1.032	1.300	25,97
Merluza negra	1.836	3.000	63,40
Artesanales	2.312	1.550	-32,96
Cerco sur	3.154	4.800	52,19
Atún	1.450	1.900	31,03
Palangre	6.766	7.412	9,55
Arrastre norte.....	11.285	11.200	-0,75
Cefalopoderos.....	32.778	30.212	-7,83
Total TRB	60.613	61.374	1,26

ACUERDOS DE PESCA ENTRE MARRUECOS Y LA UNION EUROPEA

Modalidades de pesca	Acuerdo 1992-95 (abril-94/marzo-95)	Acuerdo 1995-99 (98/99)	Crecimiento o disminución (%)
Cerco norte	1.032	1.300	25,97
Merluza negra	1.836	3.000	63,40
Artesanales	2.312	1.550	-32,96
Cerco sur	3.154	4.800	52,19
Atún	1.450	1.900	31,03
Palangre	6.766	6.044	-10,67
Arrastre norte.....	11.285	8.200	-27,34
Cefalopoderos.....	32.778	19.920	-39,23
Total TRB	60.613	46.714	-22,93

ACUERDOS DE PESCA ENTRE MARRUECOS Y LA UNION EUROPEA

Modalidades de pesca	Acuerdo 1992-95 (abril-94/marzo-95)	Acuerdo 1995-99 (medias anuales)	Crecimiento o disminución (%)
Cerco norte	1.032	1.300	25,97
Merluza negra	1.836	3.000	63,40
Artesanales	2.312	1.550	-32,96
Cerco sur	3.154	4.800	52,19
Atún	1.450	1.900	31,03
Palangre	6.766	6.780	0,21
Arrastre norte.....	11.285	9.600	-14,93
Cefalopoderos.....	32.778	25.149	-23,27
Total TRB	60.613	54.079	-10,78

arrastreros pelágicos. Sólo puede embarcar una persona en cada barco. El tiempo de permanencia del observador en el barco será de una marea, aunque podrían ser varias en función de la duración de las mismas. En principio, todos los gastos relativos a ese observador corren por cuenta de la Administración de Marruecos. Sin embargo, éste es un dinero que previamente ha sido cobrado al armador, que debe abonar en el canon tres ecus por TRB y trimestre con el fin de que Rabat haga frente a estas tareas de control. El observador embarcado debe tener una cualificación profesional, una experiencia en materia de pesca y conocer el contenido del



ARRASTREROS DE MERLUZA NEGRA

- Zona de pesca: Atlántico Sur 28° 44' N
- Distancia de la costa: 15 millas marinas.
- Tipo de pesca: Arrastre de fondo.
- Malla mínima autorizada: 60 mm.
- Paro biológico: Meses de septiembre y octubre, coincidiendo con la parada en cefalópodos.
- Capturas accesorias: 10 por 100 de cefalópodos y crustáceos, 20 por 100 de otras especies.

	1.º año	2.º año	3.º año	4.º año
Tonelaje autoriz. (TRB).	3.000	3.000	3.000	3.000
Barcos autorizados	11	11	11	11
Canon en ecus por TRB y trimestre	50	50	52	52

ATUNEROS

- Zona de pesca: Toda la zona en el Atlántico y en el Mediterráneo, con la excepción de la zona entre los puntos 33° 30' N/7° 35' O y 35° 48' N/6° 20' O.
- Distancia de la costa: Dos millas marinas.
- Tipo de pesca: Caña y cerco con cebo vivo.
- Malla mínima: 8 mm.
- Paro biológico: No.

	1.º año	2.º año	3.º año	4.º año
Barcos autorizados	27	27	27	27
Canon en ecus por TRB y trimestre	20 ecus por tonelada pescada			

El pago por barco se sitúa en unos 4.000 ecus.



El PP reclama medidas para reordenar la flota. Desde hace varios meses funciona una Comisión interministerial con los sindicatos para buscar salidas futuras al sector.

acuerdo. El observador debe hacer un informe sobre cómo se ha realizado la pesca, informe que remitirá a las autoridades competentes, a quienes corresponde adoptar las medidas oportunas.

Junto a este tipo de control, el acuerdo contempla, igualmente, un sistema de observación desde tierra, así como el uso de satélites para el seguimiento de las flotas. Tanto la Administración comunitaria como la marroquí están de acuerdo en la necesidad de aumentar la inspección para luchar contra la pesca ilegal, razón por la cual también se contempla el funcionamiento de un diario de a bordo, que debe-

rán entregar a las autoridades competentes para que se conozcan trimestralmente los niveles de capturas.

En definitiva, se trata de un nuevo acuerdo en la línea con los anteriormente suscritos con Marruecos y con la filosofía que hoy se está imponiendo en el mundo de la pesca: mayores controles y vigilancia sobre la evolución de los recursos. A largo plazo, dos medidas que deben ser positivas para el sector siempre que sean exigencias que cumplan todas las flotas y no solamente algunos países. ■

Vidal MATÉ

CUMBRE DE MINISTROS DE TRABAJO EUROPEOS EN CORDOBA



OBJETIVO
COMUN

CREAR EMPLEO

Todos estuvieron de acuerdo: el empleo es el objetivo preferente de la Unión Europea. Esta es la principal conclusión de la reunión informal de ministros de Trabajo y Asuntos Sociales celebrada en Córdoba los pasados días 27 y 29 de octubre, en el marco de la Presidencia española de la Comunidad.

En esta reunión se han sentado las bases para que en la Cumbre de Madrid, que se celebrará el 15 de diciembre, se apruebe el primer informe europeo sobre el empleo.

LOS ministros de los quince países miembros de la Unión Europea han identificado el paro de larga duración como el principal problema común en todos sus países. Para combatirlo proponen invertir en formación profesional y sobre todo en modificar las formas de producción. Según el presidente del Consejo Europeo de Ministros de Trabajo y titular español, José Antonio Griñán, «conseguir una forma más correcta de redistribución de las ganancias de la productividad en la sociedad y una reordenación del tiempo de trabajo que sea capaz de conseguir más empleo para más personas, forma parte de las prioridades que hay que alcanzar».

Según Griñán en la Cumbre de Córdoba, «hemos llegado al convencimiento de que el paro de larga duración es el objetivo fundamental. Hemos habla-

do de iniciativas locales de empleo, de reordenación flexible de trabajo, de vincular los salarios y beneficios a la productividad y de que las ganancias de productividad no vayan sólo a los salarios y beneficios sino también al empleo. Igualmente hemos hablado de extender nuestra lucha contra el paro a las mujeres, jóvenes sin cualificación, minusválidos y minorías étnicas».

Todos los ministros se mostraron también de acuerdo en que el verdadero enemigo del empleo son los desequilibrios macroeconómicos, como el déficit y la inflación. De ahí que para el

presidente del Consejo, José Antonio Griñán, y para el comisario de Asuntos Sociales y Empleo de la Comunidad, Padraig Flynn, la creación de empleo no será posible sin tener «unas economías sanas, abiertas y competitivas que cumplan los requisitos de convergencia: reducción del déficit público, control de la inflación y estabilidad económica».

Advirtieron que sin recuperación económica no hay empleo, aunque reconocieron que se está produciendo en la actualidad dicha recuperación y, sin embargo, no se genera ocupación al ritmo deseable. De ahí que uno de

los objetivos que se ha propuesto la Presidencia española para este mandato haya sido que las políticas de empleo tengan el mismo tratamiento a nivel jurídico y legislativo que las económicas. «La unión económica es condición para crear empleo, lo que ocurre es que no es una condición suficiente» ha dicho Griñán.

En este sentido, los esfuerzos españoles se están encaminando a conseguir que cuando se revise el Tratado de la Unión, en 1996, se incorpore el acervo constitucional y jurídico al tipo de empleo que se quiere conseguir, lo cual fortalecería la idea de creación de un Espacio Social



Europeo. Es decir, que al igual que existe la Unión Económica y Monetaria, España pretende que se cree una Unión Europea del Empleo.

Esta tesis se ha visto respaldada por todos los países miembros de la UE y muy significativamente por los interlocutores sociales. El presidente de la Comisión de Asuntos Sociales y Empleo del Parlamento Europeo, Stephen Hughes, así lo planteó, al pedir que el Consejo de Ministros y Asuntos Sociales de la Unión Europea esté «*en pie de igualdad*» con el de los Ministros de Economía y Finanzas (ECOFIN) y dejen de primar las opiniones del segundo sobre el primero.

En esta misma línea se manifestó el presidente de la CES (Confederación Europea de Sindicatos), Emilio Gabaglio: «*Hay que complementar la estrategia monetaria con una estrategia paralela de empleo que tenga en el futuro Tratado el mismo nivel de competencias, de instrumentación de políticas, de recursos, de indicadores y de calendario que tiene el monetario*».

Interlocutores sociales

Precisamente el dar mayor protagonismo a los interlocutores

sociales es otro de los objetivos de la Presidencia española, de la Comunidad, puesto que, a fin de cuentas, son «*los auténticos motores del empleo*». Según el documento presentado por el Gobierno español a las sesiones de Córdoba, «*los interlocutores sociales deben desempeñar un protagonismo básico en el diseño y ejecución de las políticas de empleo*». De ahí que España se proponga modificar el Comité Permanente de Empleo para dar mayor participación a los agentes sociales, que, según el ministro Griñán, son los que toman las decisiones en el mercado de trabajo.

Esta es una de las razones por la que los representantes de empresarios y trabajadores estuvieron presentes en esta reunión de Córdoba y dejaron oír sus voces. Así, el presidente de la Comisión de Asuntos Sociales y Empleo del Parlamento Europeo, Stephen Hughes, abogó porque la Cumbre de Madrid del próximo mes de diciembre suponga un impulso para transformar el mercado laboral y no perder la oportunidad de crear empleo.

Por su parte, el presidente de UNICE, la patronal europea, François Perigot, recordó a los quince ministros europeos «*la incapacidad que ha tenido la sociedad europea para reaccionar frente a la competencia*

internacional por la rigidez existente en el mercado laboral y los altos costes del trabajo» y pidió que se profundizara en las directrices de Essen para crear empleo y acabar con una situación «*inaceptable*».

El presidente de la CES (Confederación de Sindicatos Europeos), Emilio Gabaglio, recordó que el paro sigue siendo «*el problema más grave y dramático de Europa*» y que es

necesario movilizar todas las fuerzas posibles para acabar con él. Por ello, defendió que en la Cumbre de Madrid se precise cómo aprovechar la recuperación económica para crear puestos de trabajo y cómo reactivar la demanda interna para transformarla en un crecimiento económico que propicie la creación de puestos de trabajo.

Por último, intervino ante los ministros el presidente del Centro Europeo de Empresas con Participación Pública (CEEP), Antonio Castellano, quien pidió a los quince que tuvieran especial dedicación hacia los jóvenes, los parados de larga duración y a la real igualdad de oportunidades. Animó también a que existiera una mayor colaboración entre las empresas y las entidades regionales para utilizar todo el potencial existente a fin de crear empleo allí donde se produce el paro.

Directrices de Essen

Otro de los temas que ocuparon las jornadas de Córdoba fue el análisis del grado de cumplimiento de las directrices de Essen, ciudad alemana en la que se celebró el Consejo en el segundo semestre de 1994.

Todos los participantes valoraron positivamente la experiencia de su aplicación, ya que sus líneas de actuación han marcado prioridades en los terrenos de la formación profesional, la flexibilidad laboral, la política salarial vinculada a la productividad, el fomento de las iniciativas regionales generadoras de empleo que respondan a necesidades nuevas, la reducción de los costes salariales indirectos, el predominio de las políticas laborales activas y las medidas en favor de grupos particularmente afectados por el desempleo.

Estas líneas, según los responsables de Trabajo, siguen constituyendo un marco de orientación adecuado y suficiente para las políticas nacionales, por lo que deben continuar aplicándose.

También analizaron los reunidos otros aspectos contenidos en el Documento Base de Trabajo presentado por España,

Sólo se crearán puestos de trabajo en una economía sana y competitiva» (J. A. Griñán)

que aporta algunas novedades con respecto a trabajos anteriores: Libro Blanco sobre Crecimiento, Competitividad y Empleo las directrices Essen; y los acuerdos del Consejo de Cannes. Según el documento, el paro ya no es «una consecuencia de la crisis de una empresa o de un sector, sino de la depresión económica de un territorio. De modo que ya no se puede hablar sólo del binomio empresario-paro sino también de territorio-paro. De ahí que el documento propone la estimulación de iniciativas locales de empleo y abrir un debate sobre el abandono de los modos de producción en masa, los nuevos requerimientos de calidad y las nuevas tecnologías de comunicación que propicien que las pymes puedan crearse en otros territorios. Asimismo, plantea la posibilidad de que los desempleados gestionen el desempleo convirtiéndose en «una fuerza motriz generadora de empleo».

Conclusiones

Según acordaron los quince ministros de Trabajo presentes en Córdoba, las acciones preferentes a desarrollar en base a las orientaciones de Essen deben ser las siguientes:

1. Gestión de la formación profesional orientada a objetivos concretos –inserción de jóvenes, trabajadores de baja productividad, parados de larga duración, aprendizaje a lo largo de la vida– e integrada en el proceso de búsqueda de empleo.

2. Reordenación flexible del trabajo que permita mejorar la productividad para favorecer así la creación de empleo. Esta reordenación deberá ser negociada teniendo en cuenta que no se produzcan pérdidas de experiencia de los trabajadores mayores y se establezcan fórmulas para conciliar el trabajo y la vida familiar.

3. Mayor vinculación de los salarios a la productividad.

4. Reducción de los costes laborales indirectos, sin que ello vaya en detrimento de los sistemas de protección social.

5. Promover sistemas de protección por desempleo que



Si continúa la recuperación económica y se mantiene el nivel de crecimiento del 3,5 por 100 se crearán 11 millones de puestos de trabajo en la UE durante los próximos cinco años.

incentiven la búsqueda activa de empleo, mejorando los servicios de empleo y potenciando las iniciativas locales.

6. Adopción de medidas para grupos particularmente afectados por el desempleo;

entre otros, minusválidos y minorías étnicas.

Para cumplir estos objetivos los ministros europeos proponen asociar estas tareas a los agentes sociales, dado su relevante papel en el desarrollo de las relaciones laborales y su capacidad de aproximación a las diversas situaciones sectoriales y territoriales de los mercados de trabajo. Y quieren apoyarse en los Fondos Estructurales para la consecución de estos objetivos, lo que proporcionaría un positivo valor añadido desde la perspectiva de la UE.

Con todo ello, el Consejo de Ministros se propone reducir el paro en el seno de la UE a la mitad de aquí al año 2000. Según el comisario europeo Pdraig Flynn, si la situación de recuperación económica sigue como hasta ahora y se mantiene un crecimiento económico del 3 al 3,5 por 100 anual, se podrían crear en cinco años once millones de puestos de trabajo.

Informe sobre el empleo

Por último, cabe señalar que en esta reunión informal se marcaron las pautas definitivas para la elaboración del Informe sobre el Empleo que se presentará en la Cumbre de Madrid del 15 de diciembre, y que es la primera vez que se elabora un documento de este tipo.

Para su redacción final el Consejo de Trabajo y un grupo *ad hoc* coordinarán sus trabajos con el ECOFIN y la Comisión

para llegar a un texto único de informe con la aportación de los quince países miembros.

La estructura del informe está basada, de un lado, en la descripción del marco económico general para el empleo, con referencia especial a las políticas macroeconómicas, y en una síntesis de las principales características de los programas plurianuales.

Durante su estancia en Córdoba, los ministros de Trabajo europeos tuvieron oportunidad de recorrer algunos de los monumentos emblemáticos de la ciudad, como la Mezquita, los Reales Alcázares y el barrio de la Judería. También visitaron la exposición de las Escuelas Taller y Casas de Oficios, instalada en el propio Palacio de la Merced, donde tuvieron lugar las reuniones. Durante el transcurso de esta visita los presentes demostraron que no son ministros de Trabajo por casualidad y verificaron, como el titular alemán, su pericia en todo tipo de oficios, como la cantería y la forja.

Los ministros fueron despedidos oficialmente por el presidente de la Junta de Andalucía, Manuel Chaves, quien destacó el papel de España y de Andalucía en la UE y dijo que «aquí, como en otras zonas de Europa, se está creando empleo aprovechando la marcha favorable de la economía».

En esto no estuvieron de acuerdo las fuerzas sociales y sindicales que se agrupan en el Foro Alternativo por el Empleo, que dispensaron a los ministros una fuerte pitada por haberse reunido en una de las ciudades más castigadas por el paro.

A pesar de este incidente, al final, el presidente del Consejo y ministro de Trabajo español, José Antonio Griñán, valoró muy positivamente la reunión y se mostró satisfecho por el grado de coincidencia alcanzado por los quince, y en su opinión el documento de conclusiones de la Presidencia española se verá reflejado en una parte muy importante en el Informe sobre el Empleo que se apruebe en la Cumbre de Madrid. ■

**Concha HERNANDEZ
CARAZO**

Jornadas para la Mejora del Conocimiento de los Convenios de la OIT



MAS CONOCIMIENTO, MAYOR SEGURIDAD

El Centro de Formación Ocupacional Marítima que el Instituto Social de la Marina tiene en Bamio (Villagarcía de Arousa) ha sido la sede, durante dos semanas (del 16 al 31 de octubre), de las Jornadas para la Mejora del Conocimiento y Aplicación de los Convenios Marítimos de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en Iberoamérica, que se enmarcaron dentro del Programa de Colaboración del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y dicho organismo internacional en el campo social marítimo.

El objetivo de las Jornadas era el de mejorar las condiciones de vida y trabajo de la gente del mar mediante el conocimiento de la normativa marítima (convenios y recomendaciones internacionales) de la OIT y su correcta aplicación en el contexto social de los distintos países iberoamericanos, cuyos representantes participaron en las Jornadas.

La organización, coordinación y cofinanciación ha corrido a cargo de la OIT, la Oficina de Relaciones Sociales Internacionales (ORSI) y el ISM. También han colaborado las Direcciones Generales de Inspección de Trabajo y Seguridad Social y de la Marina Mercante.



DURANTE las dos semanas de duración de las Jornadas, los 18 participantes, procedentes de Argentina, Brasil, Costa Rica, Cuba, Chile, Ecuador, Panamá, Perú y Uruguay, recibieron una serie de enseñanzas, tanto teóricas como prácticas, en materias tales como la OIT y su sistema normativo; el convenio número 147 y sus anexos; la recomendación número 28 sobre Inspección de Trabajo; los módulos formativos sobre la normativa OIT; formación en sanidad y seguridad marítimas; la inspección de las condiciones de seguridad e higiene en el trabajo; el programa INSPECMAR; la normativa de la Organización Internacional Marítima (OMI); Convenio SOLAS, Memorándum de París y Port State Control, y el Plan Nacional de Salvamento, así como las funciones del Instituto Social de la Marina.

Todas las conferencias, ponencias y enseñanzas fueron llevadas a cabo por especialistas procedentes de la OIT, de la Inspección de Trabajo y Seguri-

Se advirtió la necesidad de concretar el acercamiento entre los representantes de las autoridades marítima y laboral y de establecer coordinadores permanentes entre ellas a todos los niveles.

dad Social, de la Dirección General de la Marina Mercante, del Instituto Social de la Marina y por los Jefes de Departamento de Seguridad y Sanidad Marítima del propio Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio, que durante todo el año imparten estas especialidades en el Centro dentro de los programas de cursos habituales.

Las Jornadas, que transcurrieron en un ambiente de gran fraternidad y camaradería, pudiendo los participantes inter-

cambiar experiencias sobre la forma de trabajar en los temas de inspección en sus respectivos países, fueron presentadas por el subdirector general de Acción Social del Instituto Social de la Marina, Fernando Alvarez-Blázquez, quien indicó que «el objetivo de las jornadas es mejorar las condiciones de vida y trabajo de la gente del mar mediante el conocimiento de la normativa de la OIT y su correcta aplicación, así como transmitir la experiencia espa-

ñola para lograr que estos convenios se apliquen en Latinoamérica, aunque nosotros todavía tenemos mucho que aprender».

A continuación se explicó a los asistentes, por parte de M. A. Garrido Falla, del ISM, las tareas que este organismo viene desarrollando en favor del sector marítimo-pesquero y sus trabajadores en aras a incrementar la protección social. Así, se explicaron los programas de formación en materia de seguridad a bordo, de formación ocupacional y el de sanidad marítima en sus dos vertientes, asistencial y preventiva, así como los instrumentos de que dispone para llevarlo a cabo: el Centro Radio-Médico, los centros asistenciales en el extranjero y el buque sanitario y de apoyo logístico «Esperanza del Mar».

Normativa OIT

La primera semana estuvo dedicada en su totalidad al estudio del sistema normativo de la OIT y sus convenios y recomendaciones, centrándose especialmente en el convenio 147

y sus anexos. Las enseñanzas corrieron a cargo del que fuera jefe del Servicio de Aplicación de Convenios y Recomendaciones de la OIT, Geraldo Von Potobsky.

Según señaló Von Potobsky a MAR, existe un creciente interés en los países latinoamericanos por ir ratificando los convenios de la OIT, puesto que se está tomando conciencia de lo positivo que resultan para mejorar las condiciones de trabajo de las tripulaciones y sobre todo para protegerse de los llamados pabellones de conveniencia, que contratan a las tripulaciones en condiciones lamentables.

No obstante, el representante de la OIT encuentra que habrá algunas dificultades hasta que todos los países hispanoamericanos suscriban estas normas *«ya que –dice– ratificar significa asumir compromisos, modificar y adaptar las legislaciones, enviar memorias del grado de cumplimiento a la OIT, etc. Y esto es contradictorio con el movimiento liberal en que estamos viviendo, que conduce a situaciones antirregulatorias en materia laboral»*.

También insistió Von Potobsky en que, aunque gracias al Memorándum de París la inspección en los buques ha mejorado mucho, es conveniente que en esta inspección exista coordinación entre los distintos organismos que la llevan a cabo, tal y como especifica la recomendación número 28.

La inspección

Precisamente el tema de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social abrió la segunda semana de las Jornadas. Su funcionamiento fue expuesto por la señora Fuentes, de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, y por el señor Martín de los Ríos, del ISM. Ambos explicaron las peculiaridades del sistema de inspección español, condicionado por la existencia de dos Administraciones: la del Estado y la autonómica, ambas con competencias en el orden social. Definieron la Inspección de Trabajo y Seguridad Social como el órgano



La directora general de la ITSS, Encarnación Cazorla entrega el diploma a la representante de Perú.

competente para velar en todo el territorio nacional por el cumplimiento del ordenamiento jurídico vigente en materia de trabajo, seguridad y salud laboral, Seguridad Social, empleo y trabajo de extranjeros, fiscalizando su cumplimiento por las personas obligadas, que son los inspectores de Trabajo y Seguridad Social y el Cuerpo de Controladores Laborales.

Tras informar del funcionamiento general de la ITSS, se pasó a exponer a los participantes el programa INSPECMAR, en el marco del cual se llevan a cabo las inspecciones de seguridad e higiene del trabajo en el mar. Este programa fue establecido en 1989, lo realizan conjuntamente las Direcciones Generales de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y del Instituto Social de la Marina, y está dirigido especialmente al sector marítimo-pesquero. Su objetivo es elevar progresivamente los niveles de seguridad y salud en el trabajo y mejorar las condiciones de vida y trabajo a bordo de los buques mercantes y pesqueros, así como velar por el cumpli-

miento de la normativa laboral, de Seguridad Social y de seguridad y sanidad en el trabajo de este sector.

Las ponencias de los últimos días corrieron a cargo de los representantes de la Dirección General de la Marina Mercante, que expusieron los convenios, códigos y resoluciones de la OMI; el Convenio SOLAS, y la actual situación del denominado Port State Control (el control por el Estado Rector del Puerto del Memorándum de París, que es el acuerdo entre autoridades marítimas de tipo regional por el cual se pretende erradicar los buques subestándar a través de inspecciones a los buques de bandera extranjera que arriben a sus puertos). Esta explicación fue de especial interés para los asistentes por su posible aplicación en el Acuerdo de Viña del Mar (acuerdo regional latinoamericano sobre inspección de buques), en el que están insertas las autoridades marítimas de los países participantes en estas Jornadas.

Por último, se explicó el Plan Nacional de Salvamento de la

Vida Humana en el Mar y de la Lucha contra la Contaminación del Medio Marino.

Estas docencias teóricas se acompañaron de otras de tipo práctico, como fueron la visita a distintas instalaciones técnicas del Instituto Social de la Marina, tales como una exhaustiva visita al propio Centro de Formación de Bamio y a la Unidad Móvil de Lucha contra Incendios. También se visitaron varias Capitanías de Puerto y, como colofón, se dedicó un día entero a la realización de prácticas de inspección tanto en buques pesqueros como en mercantes, aplicando bien los criterios del programa INSPECMAR, bien los del Memorándum de París.

También se entregó a los participantes abundante material bibliográfico y audiovisual, siendo muy bien acogidos los módulos formativos de la OIT, presentados por las sociólogas del ISM, Begoña Marugán y María Luisa Ortega, en cuya elaboración han participado activamente en colaboración con la OIT.

Manuel Simón, de la OIT, y el representante de Cuba.



Conclusiones y recomendaciones

En el capítulo de conclusiones se detectó que aunque solamente Brasil y Costa Rica han ratificado el Convenio 147 sobre normas mínimas de Marina Mercante, sin embargo, varios países tienen en sus respectivas legislaciones nacionales normativas similares a las que se contemplan en dicho instrumento internacional.

También se vio, a través de las experiencias expuestas por los participantes, que en las inspecciones de carácter laboral se está dando cumplimiento a los convenios de la OIT, incluyendo los referidos al derecho de sindicalización y negociación colectiva, aunque se observó que en algunos países participantes el número de inspecciones resulta insuficiente.

En el curso de las jornadas se alcanzó un mayor conocimiento de la normativa internacional sobre seguridad marítima y laboral y su aplicación, advirtiéndose la necesidad de concretar el acercamiento entre los representan-

tes de la Autoridad Marítima y Laboral, y la conveniencia de establecer coordinadores permanentes en tre ellas a nivel local, regional e internacional.

Asimismo se puso de manifiesto que, a pesar de la importancia de la actividad pesquera en todos los países participantes, existe una limitada normativa de los organismos internacionales referente a la protección de los trabajadores de dicho sector.

Ya en el capítulo de recomendaciones los participantes llegaron a un consenso para, entre otras, adoptar las siguientes: aconsejar que los países de la región estudien la posibilidad de ratificar el Convenio 147 para mejorar las condiciones de

La experiencia de estas Jornadas servirá para obtener un mejor nivel de vida de la gente del mar.

empleo y de seguridad social de la gente del mar. Ello permitirá extender las inspecciones laborales a los buques de bandera extranjera.

También se consideró pertinente que los países participantes efectúen un estudio de sus legislaciones para perfeccionarlas y que en ellas se recoja la posibilidad de centralizar en el sistema inspector laboral las tareas de fiscalizar el cumplimiento de normas de condiciones de trabajo, de higiene y seguridad de contratación de nacionales y extranjeros y normas de empleo a bordo de las naves de bandera nacional.

Por último, los participantes concluyeron que la experiencia obtenida durante estas jornadas

servirá para que en sus países se obtenga mayor nivel de vida de la gente del mar, para lo cual será vital informar a las autoridades tanto marítimas como laborales de su relevancia para desarrollar seminarios, conferencias y programas específicos. También consideraron necesario transmitir esta experiencia de Bamio a las partes involucradas, realizando futuros encuentros de evaluación y de actualización de la materia para lo que solicitaron la continuidad del programa de colaboración España-OIT en el campo social marítimo, dentro de cuyo marco se han celebrado estas Jornadas.

Al término de las mismas, su coordinador y consultor regional de la OIT, Torcuato Vilches, hizo una valoración muy positiva de las mismas e incidió en la última de las recomendaciones: la necesidad de que haya una continuidad de este programa para que, a través de futuros encuentros, se pueda hacer el seguimiento de los resultados de estas jornadas, que se pretende que tengan un efecto «multiplicador» a través de los participantes, «ya que para ello se ha buscado minuciosamente el perfil de los especialistas que han participado en estas jornadas, puesto que a ellos corresponde trasladar a sus respectivos países los conocimientos adquiridos».

Las Jornadas fueron clausuradas por los directores generales de Inspección de Trabajo y Seguridad Social y del Instituto Social de la Marina, Encarnación Cazorla y Jesús Muela, respectivamente, el director de la Oficina de la OIT en España, Manuel Simón, el director del ISM en Villagarcía, Jesús Pérez, y por el alcalde de esta localidad, Javier Gago, quienes repartieron los correspondientes diplomas a los participantes. Estos, a su vez, agradecieron a sus anfitriones el trato recibido con sendas placas conmemorativas. ■

**Concha HERNANDEZ
CARAZO**



ANTE EL ACUERDO DE LOS ASTILLEROS

ANAVE

PIDE UNA POLITICA PARA EL SECTOR MARITIMO

Tras el acuerdo alcanzado por Astilleros Españoles y sindicatos sobre el Plan Estratégico de Competitividad del Sector Naval, la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) no ha tardado en expresar su malestar, ya que consideran que lo único que se consigue con este acuerdo es resolver problemas locales y no se soluciona la crisis global que vive el sector marítimo. El director de ANAVE, Fernando Casas, asegura que no hay una política del sector marítimo y que el sector naviero está marginado, al contrario de lo que ocurre en los países europeos.

▶ El director de ANAVE dice que el acuerdo de los astilleros no se atiene a políticas de largo plazo, sino que sólo detiene el conflicto en algunos sitios.

► **«Es necesario revitalizar y poner condiciones al sector marítimo y que funcione como en otros países comunitarios, para lo que hay que crear un marco fiscal y financiero competitivo», asegura Fernando Casas.**

EL director de la Asociación de Navieros Españoles, Fernando Casas, afirma que el sector naviero español está marginado, a diferencia de lo que sucede en el resto de los países europeos. El director de ANAVE aseguró a la revista MAR que la solución que se ha dado a los astilleros españoles no se atiene a políticas de largo plazo, sino que sólo acalla el conflicto en grandes sitios. En opinión de Fernando Casas, se huye de abordar el desarrollo del sector marítimo y se apaga el conflicto en lugar de cubrir políticas nacionales. *«Hay una crisis que parece ser sectorial, pero realmente se pone una solución para atender un conflicto y se olvida a un sector global»*, dice Casas.

El director de ANAVE ha subrayado la necesidad de revitalizar y poner en condiciones el sector marítimo y que funcione como en otros países comunitarios (Alemania, Gran Bretaña, etc.), para lo que hay que crear un marco competitivo de fiscalidad y financiero idóneo.

Informe de ANAVE

A raíz de este acuerdo, la asociación de navieros ha publicado un informe para aportar algunas puntualizaciones desde el punto de vista de las empresas navieras españolas, especialmente a la Marina Mercante.

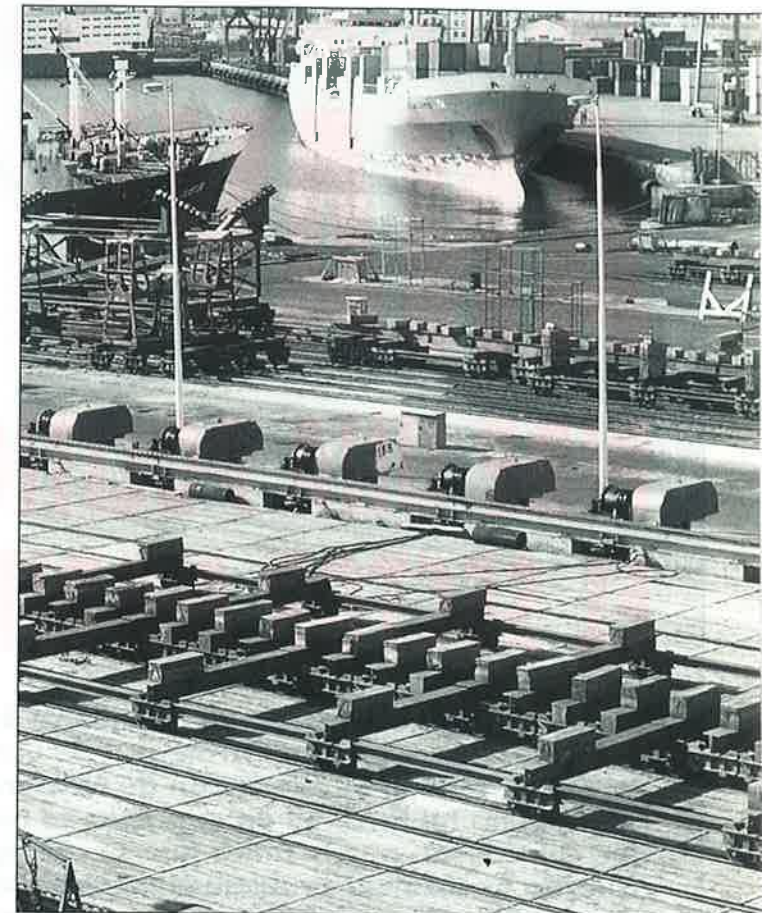
El informe sostiene que los países desarrollados mantie-

nen un control sensiblemente mayoritario de los sectores de Marina Mercante, construcción naval y servicios marítimos, a pesar de que en los últimos veinte años han reducido su cuota en el contexto mundial. Según el informe, en los últimos veinte años se ha producido una reestructuración mundial decisiva, aunque los resultados de estos sectores han sido muy variados.

Los países que han desarrollado su flota mercante lo han hecho de forma independiente de su construcción naval, aunque la hayan favorecido, pues sus Marinas Mercantes nacionales se han mantenido como importantes demandantes de buques a sus astilleros. *«El cincuenta por ciento de los buques contratados en la Unión Europea lo han sido por las navieras nacionales.»*

Para apoyar el desarrollo de sus flotas mercantes estos países han creado un marco legal-fiscal que haga posible a la vez la consecución de la necesaria competitividad de costes y el aprovechamiento de las oportunidades de inversión de su ahorro nacional y de su captación de crédito internacional en el sector marítimo controlado directamente.

En España, como no se ha apoyado a la flota nacional, la construcción naval se ha concentrado en la exportación, lo que sólo es posible —según ANAVE— a largo plazo



contando con una producción y comercialización muy competitiva.

«Por tanto, la reestructuración de la industria de la construcción naval española no es más que una de las reestructuraciones del sector marítimo. Ahora bien, ésta es muy diferente entre los distintos secto-

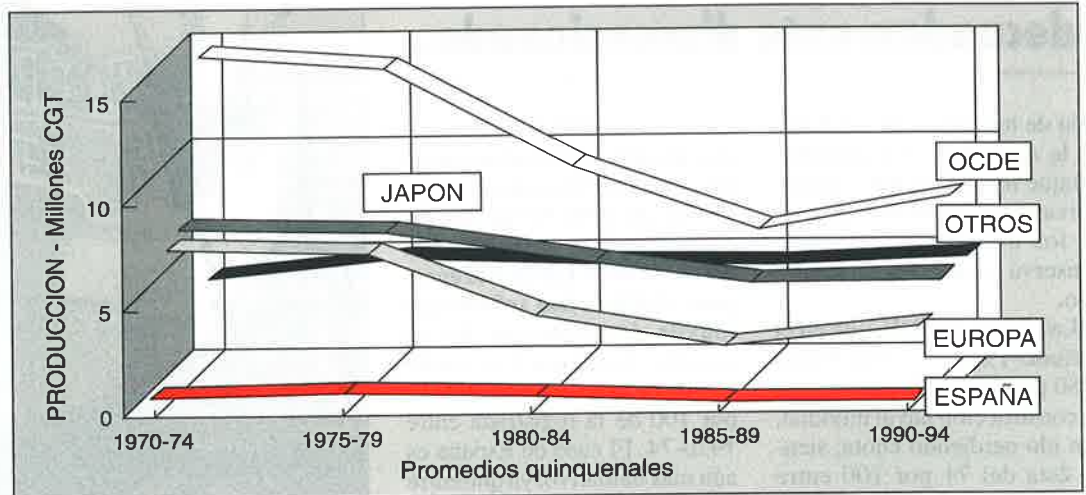
res y entre agentes privados y públicos.»

España puede y debe conseguir y mantener un sector marítimo competitivo y adecuadamente dimensionado. Ello exige contar a medio plazo con un sector naviero que controle una flota, en pabellón español o extranjero, próspera



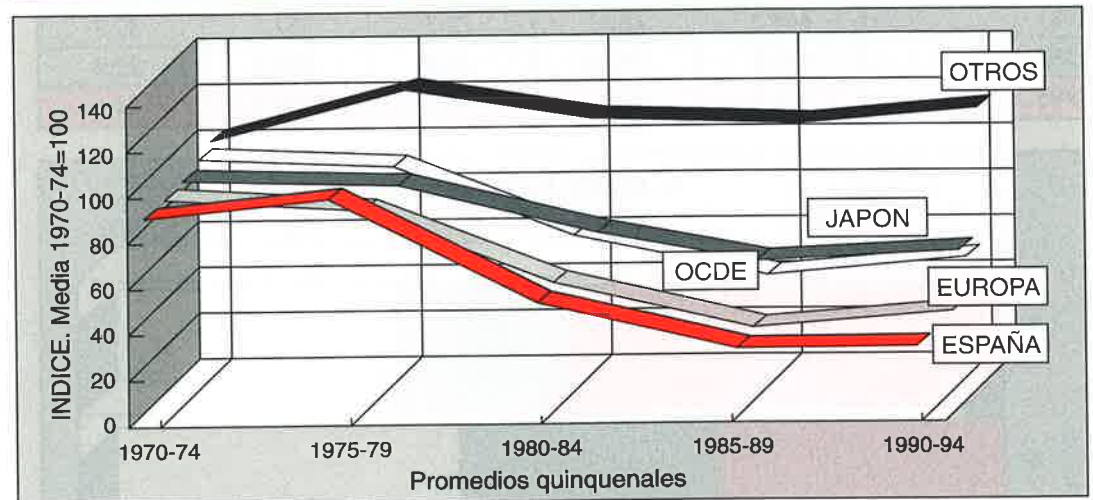
PRODUCCION CONSTRUCCION NAVAL (Millones CGT o TRBC)

AÑOS	España	Europa	Japón	OCDE	Otros	Mundo
1970-74	0,884	7,323	7,508	14,831	3,661	18,492
1975-79	0,918	6,866	7,159	14,025	4,510	18,535
1980-84	0,488	4,119	5,650	9,769	3,967	16,736
1985-89	0,288	2,489	4,532	7,021	3,845	10,866
1990-94	0,345	3,278	4,482	7,760	4,093	11,853



(Indice: Media 1970-74=100)

AÑOS	España	Europa	Japón	OCDE	Otros	Mundo
1970-74	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000
1975-79	103,846	93,759	95,352	94,565	123,190	100,233
1980-84	55,204	56,247	75,253	65,869	108,358	74,281
1985-89	32,579	33,989	60,362	47,340	105,026	58,761
1990-94	39,027	44,763	59,696	52,323	111,800	64,098



y consolidada; que genere una demanda estable, como la media europea o japonesa, de entre el 30 y el 50 por 100 de la capacidad productiva de los astilleros nacionales.

ANAVE asegura en el informe que los países desarrollados han mantenido también un control muy mayoritario sobre la actividad en el subsector de la Marina Mercante, lo que ha sido posible por la disminución de la flota de pabellón nacional en el registro tradicional, apertura de registros especiales bajo los pabellones marítimos tradicionales, transferencias e inversión en flota en registros libres, inversión desde países desarrollados creando empresas en países en desarrollo con economías abiertas.

A lo largo de los ochenta se produjeron los cambios citados en la estructura de la flota mercante por países de abanderamiento, las empresas navieras establecidas en países de la OCDE controlan actualmente una cifra próxima al 60

por 100 de la flota mundial. Sólo el 42 por 100 de esta flota se encuentra abanderada en países de la OCDE, mientras que el 58 por 100 lo está en otros países.

Este porcentaje aumenta sensiblemente, al menos al 70

por 100, si se tienen en cuenta las empresas establecidas en países no de la OCDE pero controladas indirectamente por grupos empresariales de la OCDE. En promedio, casi el 50 por 100 de la demanda a los astilleros de los países de la

OCDE procede de sus propios armadores nacionales.

La construcción naval

En la construcción naval, tanto la actividad en términos absolutos como la participa-

Según ANAVE, España no tiene una política del sector marítimo y es necesario conseguir y mantener un sector competitivo y adecuadamente dimensionado.



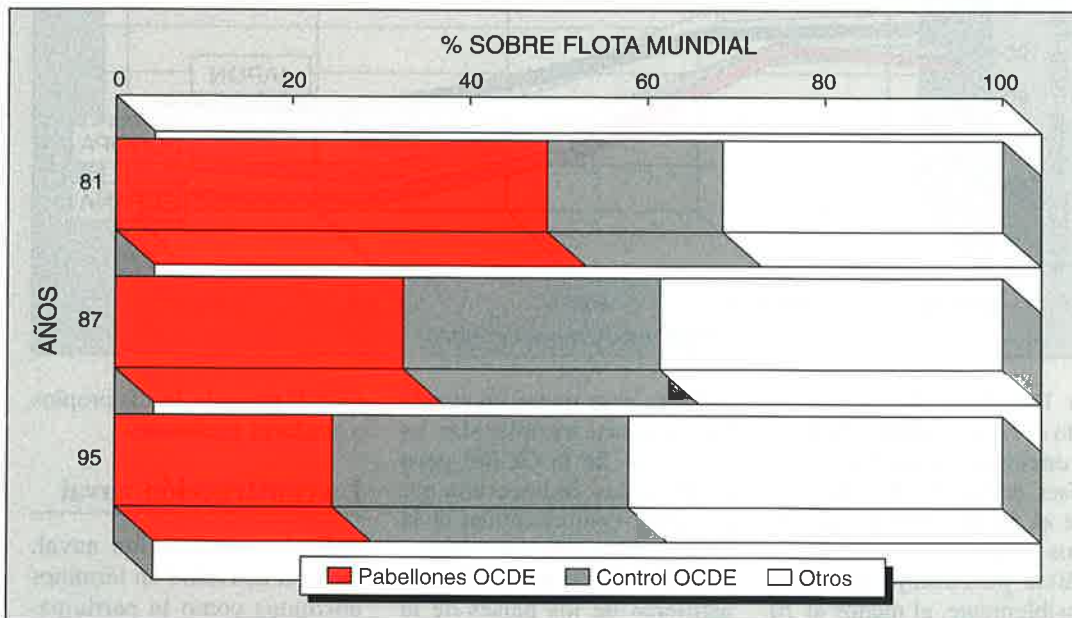
ción de los países de la OCDE en la actividad total mundial, aunque ha descendido comparativamente de forma sensible en los últimos veinte años, conserva su dominio cuantitativo.

Los países OCDE, que en el período 1970-74 controlaban el 80 por 100 de la producción de construcción naval mundial, han ido perdiendo cuota, siendo ésta del 71 por 100 entre 1980-84 y del 65 por 100 en el

quinquenio 1990-94. En términos absolutos, la producción de la construcción naval de la OCDE en 1990-94 fue sólo el 52 por 100 de la registrada entre 1970-74. Los países europeos (AWES) han sufrido una mayor disminución de su producción, que fue entre 1990-94 algo menos del 45 por 100 de la registrada entre 1970-74. El caso de España es aún más llamativo, ya que entre 1990-94 la producción fue sólo

PARTICIPACION DE LOS PAISES DE LA OCDE EN EL TONELAJE (TPM) DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL

AÑO	Total flota mundial (mill. TPM)	Total flota control países OCDE		Flota pabellón países OCDE	
		Millones de TPM	% sobre total mundial	Millones de TPM	% sobre total mundial
1981	668,3	483,1	72,3	352,1	52,7
1987	640,8	392,0	61,2	205,3	32,0
1995	704,0	406,1	57,7	169,5	24,1



del 39 por 100 de la del quinquenio 1970-74.

Aunque todas las previsiones indican un aumento de la demanda mundial de buques para la segunda mitad de los noventa, las perspectivas a corto plazo de este subsector son muy complejas, especialmente en España, al sumarse varios factores:

- Drástico descenso de la demanda de buques pesqueros, que ha generado históricamente una parte sustancial de la demanda de los astilleros españoles pequeños y medianos.

- Escasez de demanda de buques por parte de las empresas navieras nacionales, que sólo se ha reactivado ligeramente en los dos últimos años a consecuencia de la renovación de la flota.

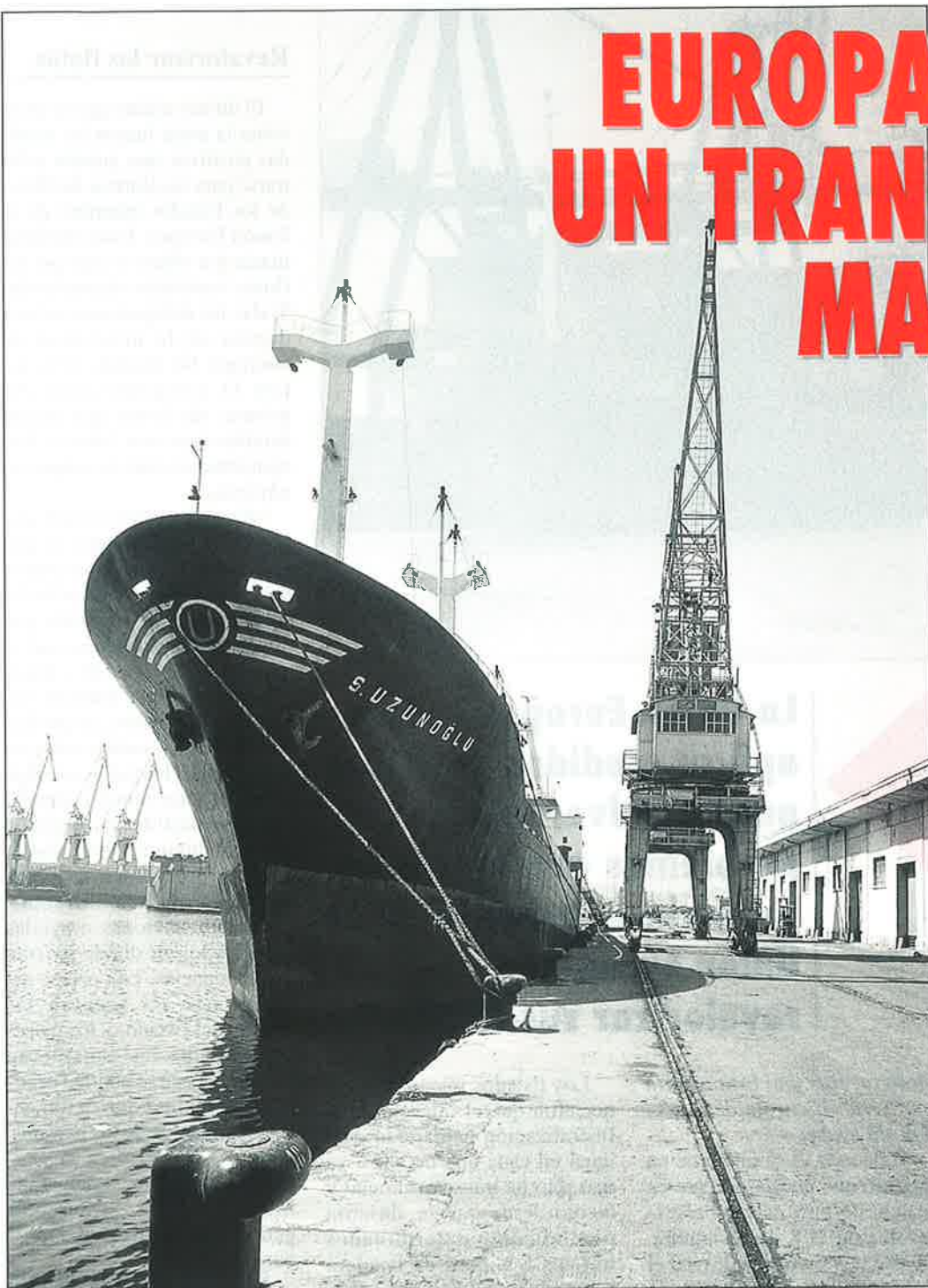
- Los grandes astilleros se encuentran bajo control público y en zonas de declive industrial.

- Desde el 1 de enero de 1996, como consecuencia del acuerdo OCDE, deben desaparecer las ayudas de Estado (primas a la construcción naval). ■

I. OTERO

Reunión en Tenerife de los responsables de Marina Mercante de la Unión Europea

EUROPA BUSCA UN TRANSPORTE MARITIMO VIABLE



En la reunión de ministros europeos de Transportes de 8 de diciembre, en Bruselas, podría aprobarse una resolución sobre transporte marítimo a corta distancia con la finalidad de desviar el transporte por tierra hacia el transporte marítimo y descongestionar las vías terrestres. Así se puso de manifiesto en la reunión informal que mantuvieron los responsables de Marina Mercante de la Unión Europea en Tenerife el 27 y 28 de octubre.

LOS directores generales de Marina Mercante de la Unión Europea y miembros de la Comisión y del Consejo europeo se reunieron el 27 y 28 de octubre en Tenerife para exponer sus puntos de vista sobre tres asuntos fundamentales para la Marina Mercante, como son el transporte marítimo de corta distancia, la aplicación del reglamento comunitario sobre la liberalización del cabotaje marítimo y las medidas positivas que pueden arbitrarse para revalorizar las flotas de los Estados miembro de la Unión Europea.

Un transporte marítimo viable

La primera cuestión debatida fue el transporte marítimo de corta distancia. La Presidencia española dejó claro el interés de todos los Estados miembro en encontrar una solución a la congestión de las vías terrestres y cómo el transporte marítimo a corta distancia puede contribuir eficazmente a ello.

El director general de la Marina Mercante española, Pedro Anatael, que presidió la reunión, señaló que la Presidencia española está preparando un proyecto de resolución sobre transporte marítimo a corta distancia con objeto de



que se apruebe en la reunión de ministros europeos de Transportes el próximo 8 de diciembre en Bruselas.

La Comisión europea ha elaborado un informe sobre el transporte marítimo a corta distancia que esboza un programa proponiendo una serie de acciones a seguir. «En diciembre esperamos que se apruebe una resolución a este respecto, pero tiene que ser por unanimidad», dice Luis Miguel Guérez, subdirector general de Política de Transporte Marítimo.

Guérez asegura que el objetivo de la reunión de Tenerife era que cada uno expusiera lo que más le gusta y lo que menos, y conseguir que la resolución sea aprobada por todos. «Se lanzaron muchas ideas que se han plasmado en una resolución que ya se está estudiando en Bruselas», señala Luis Miguel Guérez. Lo que se pretende es que el transporte marítimo a corta distancia sea una alternativa viable. «Queremos convencer a los cargadores que lleven las mercancías por mar y no por carretera, fomentar la competitividad de los puertos,



La Unión Europea quiere aplicar medidas positivas para resolver los problemas que afectan a la Marina Mercante de la Unión Europea y revalorizar sus flotas.

etcétera. Hay una lista abierta que será objeto de debate el 8 de diciembre.»

Todo esto es el inicio de un proceso que podría ponerse en marcha después de aprobarse la resolución el 8 de diciembre. Lo que se pretende es desviar el transporte terrestre al transporte marítimo, aunque el proceso durará bastante tiempo.

Otro de los temas que se debatieron fue el impacto que la liberalización del cabotaje ha producido en los Estados miembro, y un informe que la Comisión ha elaborado el pasado mes de septiembre sobre este impacto.

Los Estados miembro reconocieron que el impacto de la liberalización había sido desigual en cada uno de ellos, ya que sólo ha transcurrido año y medio desde que se abrieron parcialmente determinados tráficos a buques de bandera comunitaria. En España se aplicó con retraso.

Todas las delegaciones coincidieron en avanzar progresivamente en la liberalización del cabotaje marítimo de acuerdo con el calendario previsto.

Otra cuestión que se debatió es si se debía extender la liberalización del cabotaje a los países del Espacio Económico

Europeo. A este respecto existen dos opiniones contrarias: los países del norte, que quieren que se realice, y los países del sur, que no.

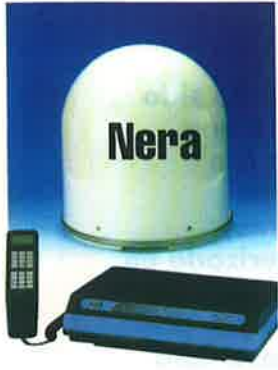
Revalorizar las flotas

El último asunto que se puso sobre la mesa fueron las medidas positivas que pueden arbitrarse para revalorizar las flotas de los Estados miembro de la Unión Europea. Estas medidas tienen por objeto evitar que las flotas continúen decreciendo. Todas las delegaciones coincidieron en la necesidad de conjugar las ayudas al sector con la competitividad del mismo, de forma que pueda establecerse una libre y leal competencia entre las empresas navieras.

«Estas medidas tienen dos objetivos: uno de ellos es que las medidas positivas no entorpezcan la competitividad de las empresas, y la segunda que haya marinos europeos y no se pierda esta profesión.» Estas medidas positivas también son objeto de discusión, ya que hay unas medidas indirectas, con las que todos los países están de acuerdo, tales como controlar la seguridad de los buques; eliminar buques subestándar, pues son un peligro, etc. Pero hay unas medidas directas, como subvenciones o ayudas del Estado, en donde existen dos tendencias. Los países del norte, que no aceptan las ayudas del Estado, y los países del sur, que las consideran buenas, ya que se podrían destinar, entre otras cosas, a fomentar la formación de los marinos. «Este asunto está en permanente discusión», señala Luis Miguel Guérez, subdirector general de Política de Transporte Marítimo.

En este sentido, la Comisión europea está preparando la elaboración de un documento sobre medidas estratégicas del transporte marítimo en donde va a decir qué entienden ellos por medidas positivas. Este documento se espera que esté terminado a finales de este año o principios de 1996. ■

I. O.



CRAME
SIEMPRE
CON LO MEJOR



SUZUKI



Compañía Radio Aérea Marítima
San Severo, 30 "Barajas Park" 28042 MADRID - Tel.: (91) 329 18 62 - Fax: (91) 329 30 45/46 - Telex: 23686

España ha sido siempre una nación con vocación marítima, caracterizada en todo momento no sólo por una poderosa flota de buques mercantes, sino por un capital humano importante. La formación de los marinos mercantes españoles fue una constante histórica en los años en que España dependía del mar para sus propósitos expansionistas. De esta tradición permanecen aún algunas antiguas Escuelas de Náutica, cuyo origen se remonta a la Universidad de Mercantes o al Colegio Vizcaino de Pilotos, con base en Cádiz.

CONDICIONES DE TRABAJO, FORMACIÓN Y SEGURIDAD

EN LA FLOTA MERCANTE





HOY día la Marina Mercante española, como tantos sectores, se encuentra en una crisis que ha afectado seriamente al potencial humano que componen cientos de capitanes y oficiales.

La reducción de tripulantes lleva consigo algo tan vital como que la formación que tradicionalmente se llevaba a cabo en los buques como continuación de la emprendida en tierra pueda peligrar. El agregado o pilotín, denominación tradicional de nuestros alumnos de Náutica desde el

siglo XV, ha sido siempre y será un eslabón fundamental en la cadena de esta formación marítima. En la actualidad los marinos españoles sólo pueden competir, en un mercado de trabajo que es internacional, elevando los niveles de formación profesional, especialmente en materia de Seguridad y Protección del Medio Marino. Por tanto, hoy más que nunca la formación de este alumno en materia de Seguridad Marítima es un factor esencial, que este estudio que hoy presentamos ha pretendido «medir»: ¿hasta qué punto ha influido la reducción de tri-

pulantes, la penuria económica de las navieras españolas..., en la formación que los futuros oficiales desempeñan en los buques mercantes? Al realizarse esta formación en un centro de trabajo tan peculiar como es el barco, hemos aumentado la encuesta con un estudio previo de las condiciones de trabajo.

Con el objeto de facilitar la comprensión de este trabajo para aquellas personas no vinculadas al transporte marítimo, conviene reseñar que en la actualidad los estudios de Marina Mercante están plenamente integrados en el marco universitario a través de tres licenciaturas, con las denominaciones de Náutica y Transporte Marítimo, Máquinas Navales y Radioelectrónica Naval. La duración de estos estudios es de cinco años, completándose esta formación con la realización de prácticas de navegación en buques mercantes durante trescientos días, no necesariamente consecutivos, y a partir del tercer año, en todas las secciones. Estas secciones coinciden con las diferentes especialidades que se desempeñan en el buque.

No tenemos constancia de la existencia de estudios realizados exclusivamente para el personal en formación; tan sólo estudios generales realizados por la Dirección General de Marina Mercante en 1986 y recogidos por el profesor Marí, de la Facultad de Náutica de Barcelona (Marí, 1992).

Aunque bajo la denominación de Náutica se recogen las tres profesiones (licenciaturas) marítimas, a efectos de este trabajo se entenderá por Náutica exclusivamente los alumnos de la sección de Náutica (Puente o Navegación), para diferenciarlos de los que optan por la sección de Máquinas Navales y Radioelectrónica Naval, también de esta misma Facultad.

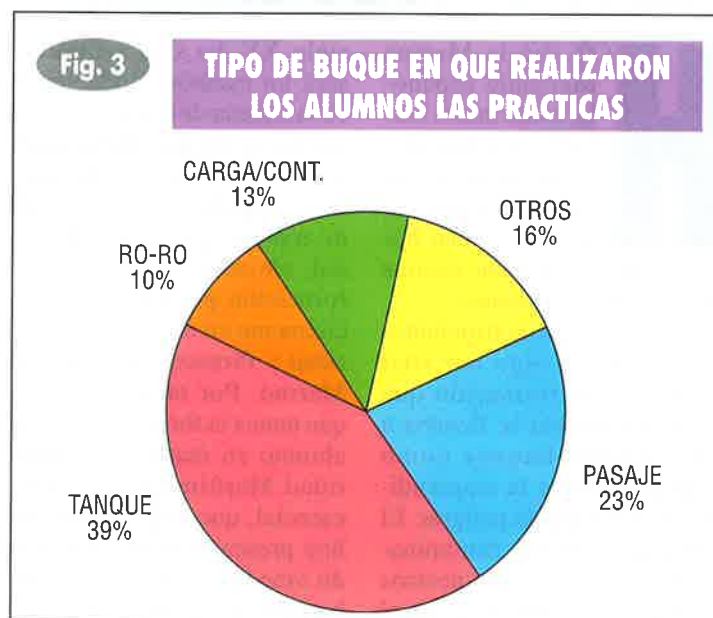
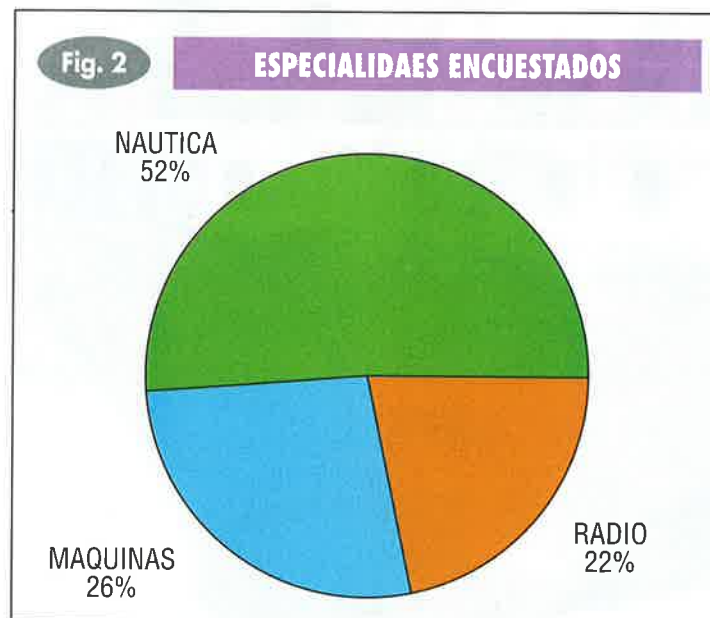
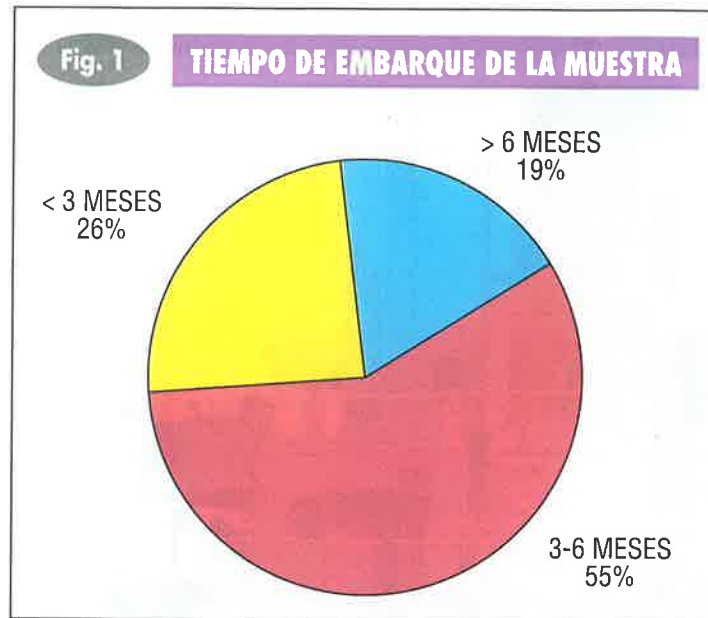
Muestra reducida

La población investigada de alumnos en condiciones de embarque se estima en 250 personas. Con el objeto de realizar el estudio se optó por la realización de una encuesta cerrada entre los alumnos de la Facultad de Ciencias Náuticas de la Universidad de Cádiz, donde los autores de este artículo impartimos docencia. Esta se llevó a cabo el día 2 de marzo de 1994, coincidiendo en el tiempo los seis cursos en los cuales los alumnos ya podían haber adquirido experiencia a bordo (cuarto y quinto de las tres diferentes secciones de Náutica, Máquinas Navales y Radioelectrónica Naval, pues para poder embarcar necesitan haber aprobado tres años de la carrera), haciéndose constar que el cuestionario era de carácter voluntario y que éste tenía por objeto analizar dos aspectos diferentes del trabajo a bordo de los alumnos:

a) Las condiciones de trabajo.

b) La formación en materia de seguridad que los alumnos desarrollaron en el tiempo de embarque.

Debido al número reducido de alumnos que hoy en día cursan los estudios de Marina Civil en nuestra Facultad, y a pesar de ser la única de la Península que desarrolla las tres especialidades, el número de encuestas recogidas sólo fue de 27. En este aspecto hay que matizar que algunos de los alumnos de cuarto curso aún no han embarcado y, por tanto, no han podido llevar a cabo las prácticas académicas. Entre estos encuestados destaca, como puede apreciarse en la Figura 1, un porcentaje considerable de alumnos de Puente, seguido de Máquinas y Radio. En lo referente al tiempo de embarque (Figura 2), hay que tener en cuenta que gran parte del alumnado opta por navegar en el tiempo estival compren-



dido entre los cursos; por ello, y salvo excepciones, el tiempo de embarque medio entre cursos es de tres meses, lo que debería haber posibilitado ese primer contacto del encuestado con su futuro entorno de trabajo. También se incluyó en las primeras preguntas de identificación del encuestado el tipo de buque en el que el alumno había navegado. Los resultados, recogidos en la Figura 3, vienen a reflejar precisamente que los buques en los cuales los estándares de seguridad deben ser más exigentes son los más frecuentados por los alumnos, especialmente en este orden: buques-tanque y buques de pasaje, seguido de los buques de carga general, contenedores y *roll-on/roll-off*, entre otros.

En definitiva, en esta primera fase de modelización del tipo de encuestado podemos considerar que la muestra:

a) Aunque sea escasa en número, es importante en porcentaje del sector que pretendemos estudiar.

b) El alumno medio ha embarcado fundamentalmente entre tres y seis meses, lo que se considera un tiempo suficiente como para el conocimiento de al menos ese primer contacto con su futuro trabajo.

c) Los buques en los cuales ha desarrollado la parte de sus prácticas realizadas hasta ese momento son buque cuyos niveles de seguridad deberían ser más rigurosos.

d) Destaca en el porcentaje de encuestados la sección de Náutica, al ser ésta también la sección donde mayor número de estudiantes cursan sus estudios en la Facultad.

e) Aunque la muestra se haya realizado en una sola de las Facultades de España, es representativa del colectivo, ya que el objeto de estudio no es el centro escolar, sino el lugar de trabajos, es decir, el buque.



RESULTADOS

CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA DE SEGURIDAD

A la pregunta de si el buque en el que habían navegado cumplía con los requisitos mínimos establecidos por la Ordenanza General de Seguridad e Higiene en el Trabajo, se podía contestar con tres supuestos:

- Sí cumple.
- Sólo cumple en parte.
- No cumple.

En este sentido, ninguno de los encuestados optó por pronunciarse en que su buque no cumplía en ninguno de sus aspectos con la Ordenanza General de Seguridad e Higie-

ne en el Trabajo, pero casi un 40 por 100 consideró que su cumplimiento era «sólo en parte» (Figura 4). Relacionado con el cumplimiento de la seguridad a bordo está el uso de equipos protectores personales, en el que la opción «siempre» alcanzó casi el 50 por 100 del total de los encuestados. En la Figura 5 se pueden apreciar los resultados de esta pregunta por secciones.

Merece especial atención el tema de la accidentabilidad (muestra total en la Figura 6), que requeriría en su momento

Fig. 4

CUMPLIMIENTO EN EL LUGAR DE TRABAJO DE LA ORDENANZA GENERAL SEGURIDAD E HIGIENE

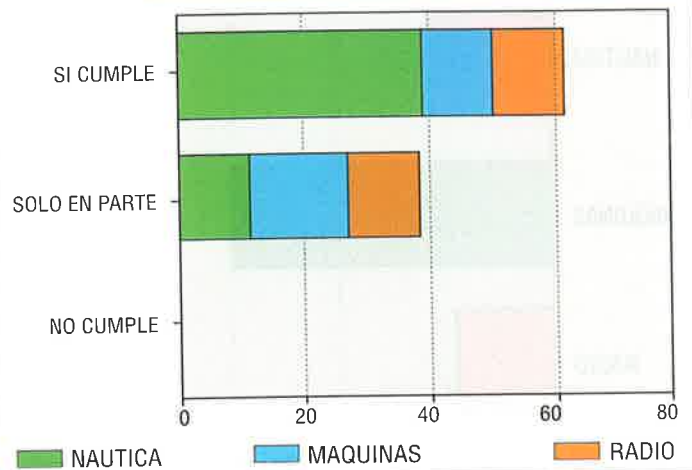


Fig. 5

USO DE EQUIPOS PROTECTORES PERSONALES DE SEGURIDAD

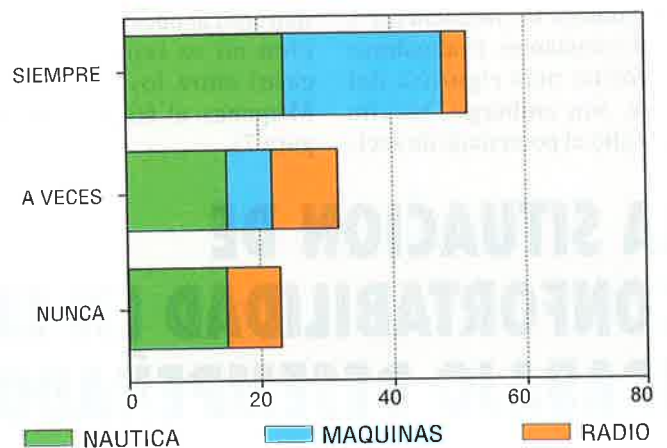
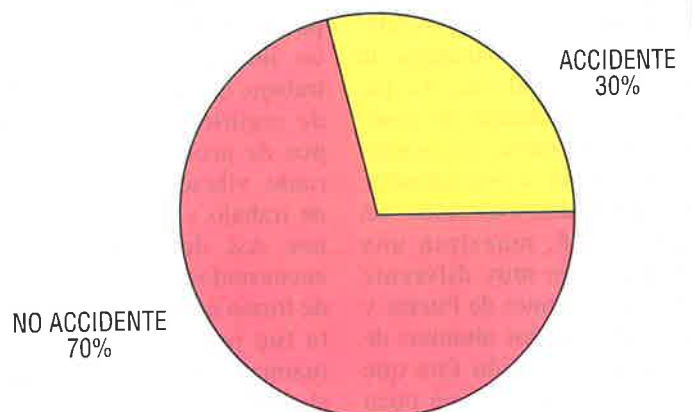
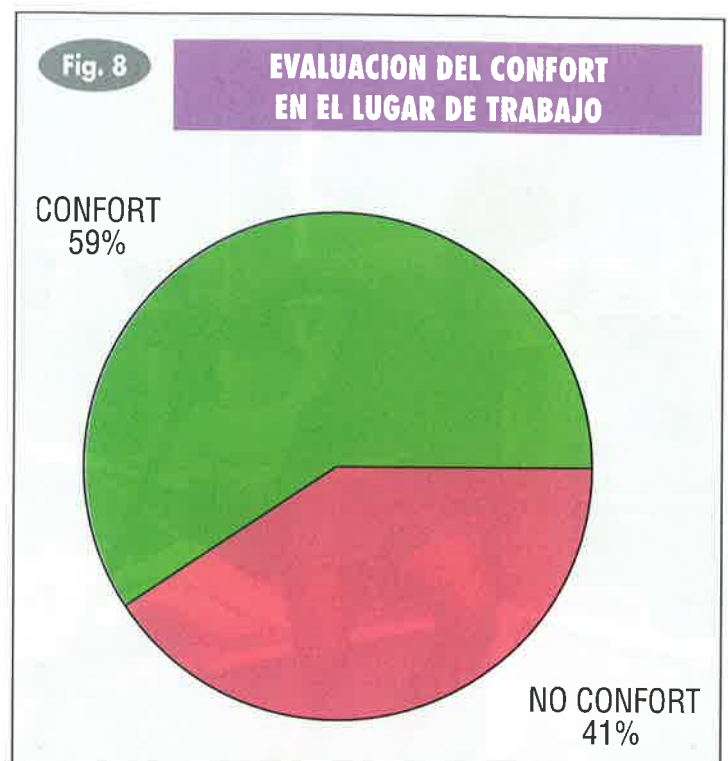
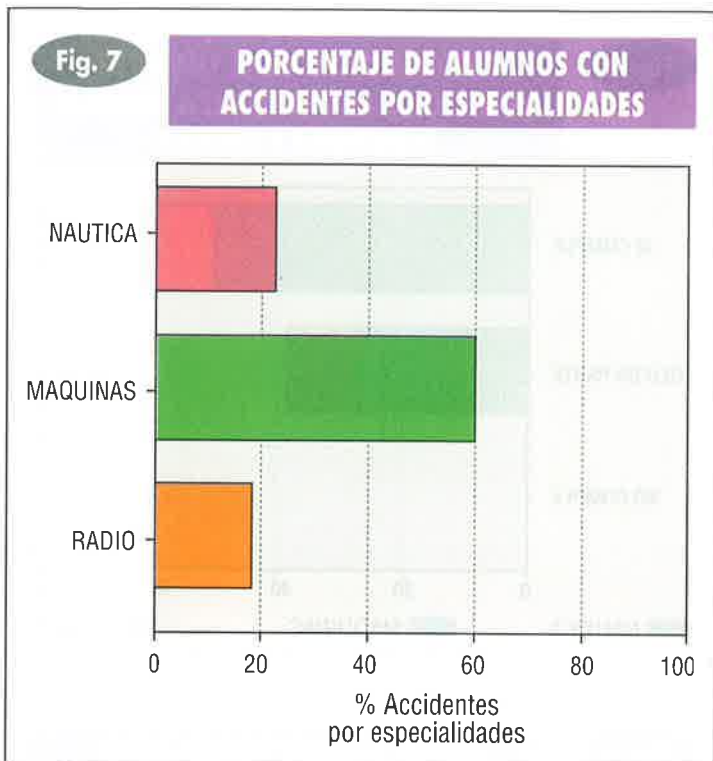


Fig. 6

PORCENTAJE DE ALUMNOS CON ACCIDENTES (Total de la muestra)





un posible estudio más serio, con índices de frecuencias y otras constantes evaluadoras de forma más rigurosa del tema. Sin embargo, resulta muy alto el porcentaje de acci-

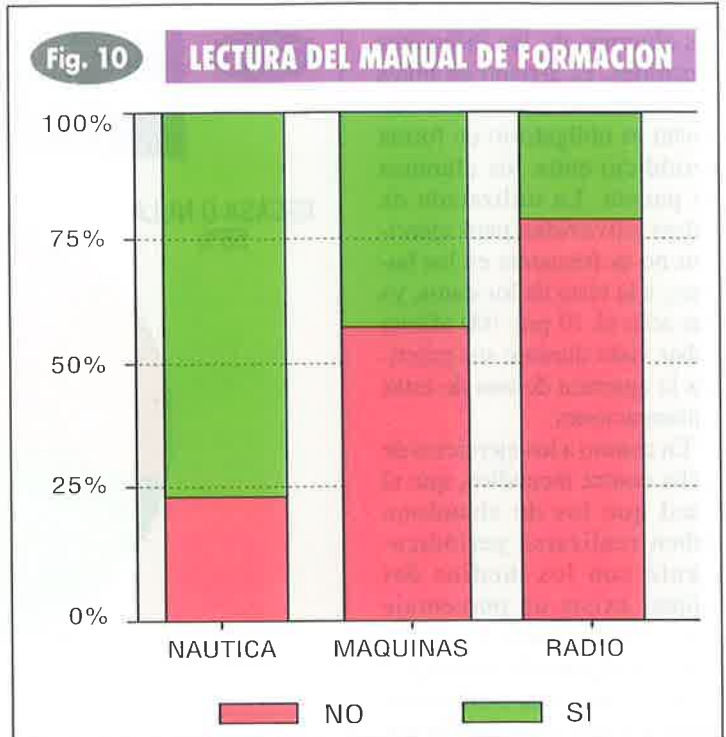
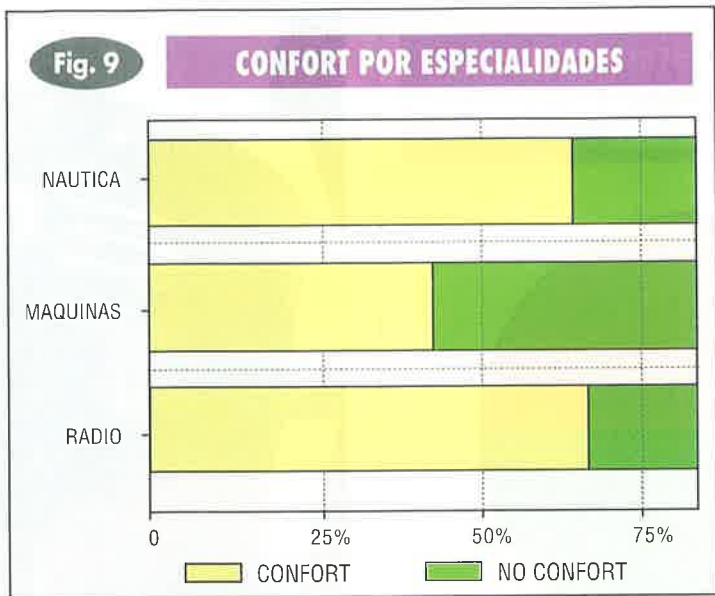
dentos (sin intervención quirúrgica, pues con intervención no se reportó ningún caso) entre los alumnos de Máquinas: el 60 por 100 (Figura 7).

LA SITUACION DE CONFORTABILIDAD EN EL TRABAJO DESEMPEÑADO

SOBRE el concepto del confort a bordo, tema del cual esperamos con impaciencia un futuro trabajo en la Universidad de La Laguna, preguntamos a los alumnos exactamente eso, «si consideraba confortable su trabajo»; la respuesta era unívoca, sí o no, obligando a matizar en aquellos cuya respuesta era negativa las razones de esta decisión. Los resultados, expresados en la Figura 8, muestran una contestación muy diferente entre los alumnos de Puente y de Radio con los alumnos de Máquinas, cuestión ésta que quizá pueda parecer un poco evidente, pero que de esta

forma nos obligábamos a concretar. Entre las razones por las que estos trabajadores en prácticas decidían otorgar la categoría de no confort se encuentran las siguientes posibilidades: ambiente térmico, iluminación del lugar de trabajo, condiciones generales de seguridad, falta de equipos de protección personal, ruido, vibraciones, la jornada de trabajo y «otras» cuestiones. Así, del 40 por 100 de encuestados que contestaron de forma negativa, la respuesta fue justificada entre las razones más numerosas por el ruido, las vibraciones y el estrés térmico.





FORMACION EN MATERIA DE SEGURIDAD A BORDO

SE trataba del aspecto fundamental de la investigación llevada a cabo: evaluar de forma anónima el rendimiento en materia de seguridad que desarrollan los alumnos fuera del centro escolar.

Si bien no es el propósito de este trabajo describir cuáles son los preceptos más importantes en materia de formación de seguridad marítima, conviene destacar en qué puntos hemos basado nosotros el análisis de esta cuestión:

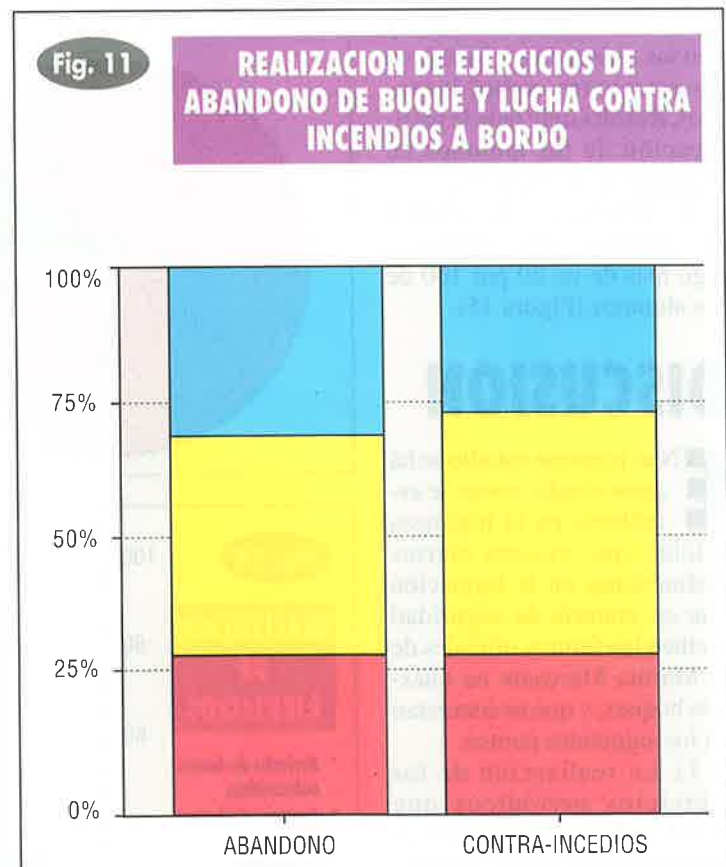
1) La existencia de un «Manual de Formación» a bordo, personalizado para cada buque, es una pieza fundamental que debe ser consultada por los trabajadores con el propósito de recibir las instrucciones precisas sobre los elementos de seguridad y supervivencia con que cuenta su barco. Este «Manual», regulado por normas internacionales (SOLAS, 1974/1978) tiene que ser consultado y utilizado como elemento de trabajo y fuente de información.

2) Los ejercicios periódicos, también regulados por el Convenio Internacional para la

Seguridad de la Vida Humana en la Mar, obligan a la realización de ejercicios periódicos de peligro, abandono de buque, conducción de pasajeros, lucha contra incendios, hombre al agua y arriado de embarcaciones de salvamento (botes, balsas, dispositivos individuales, etc.).

En base a estos dos supuestos, se preguntó a los encuestados si habían leído el «Manual de Formación». Los resultados (Figura 10) nos presentan, como en otras cuestiones, diferentes respuestas en función de la sección; así, mientras que los alumnos de Náutica sí consultaron mayoritariamente esta «Guía de Seguridad», no ocurre lo mismo con las otras secciones, donde no se alcanza el 50 por 100.

El cumplimiento periódico en la realización de ejercicios (Figura 11) presenta un panorama nada halagüeño, en el sentido de que son muchos los alumnos que no realizaron (o al menos con la frecuencia deseada) ejercicios de abandono o de lucha contra incendios. Pero el índice es sólo del 15 por 100 para alumnos que hubie-



ran visto realizar un ejercicio de hombre al agua, suceso desgraciadamente habitual en los buques de pasaje (Figura 13). La apreciación de esta formación es considerada por los interesados como escasa o

nula en un 58 por 100 (Figura 12).

La familiarización del futuro marino con los medios de emergencia queda manifiesta en la Figura 14. En este gráfico puede observarse también

el comportamiento desigual de los alumnos de las diferentes secciones. El arriado de botes es el ejercicio más común (de hecho es obligatorio de forma periódica) entre los alumnos de puente. La utilización de balsas salvavidas para ejercicios no es frecuente en los buques, a la vista de los datos, ya que sólo el 10 por 100 afirma haber visto durante sus prácticas la apertura de una de estas embarcaciones.

En cuanto a los ejercicios de lucha contra incendios, que al igual que los de abandono deben realizarse periódicamente con los medios del buque, existe un porcentaje considerable (Tabla 1) que no realizó ninguno de estos ejercicios. Entre los realizados destaca como el más habitual el que se lleva a cabo con el circuito de contra incendios y con las mangueras y lanzas de las estaciones contra incendios. Resulta muy baja la participación de los alumnos en ejercicios con extintores.

La práctica con señales pirotécnicas sólo alcanza a algo más de un 20 por 100 de los alumnos (Figura 15).

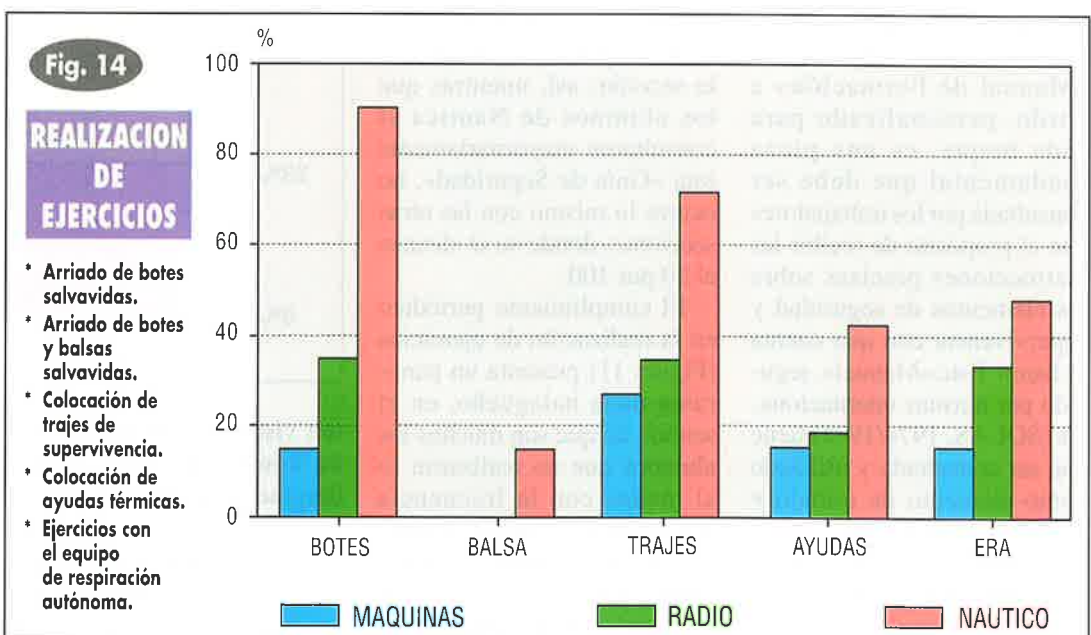
DISCUSION

EN el presente estudio se ha demostrado, como se establecía en la hipótesis inicial, que existen ciertas disfunciones en la formación que en materia de seguridad reciben los futuros oficiales de la Marina Mercante en nuestros buques, y que se concretan en los siguientes puntos:

1) La realización de los ejercicios periódicos que deben realizar los buques en materia de seguridad, supervivencia y lucha contra incendios no alcanzan los niveles que corresponderían. En algunos casos estas irregularidades son, si cabe, más evidentes, como ocurre con el manejo de balsas salvavidas o la realización de ejercicios de hombre al agua.



2) Existe una clara diferencia de actitudes entre los diferentes alumnos según la sección y, por tanto, el departamento en el que se integran en el buque. Así, mientras los alumnos de Náutica, aquéllos que desempeñarán tareas rela-





cionadas con el puente y la navegación, parecen tener asumida la necesidad de esta formación (aunque no en un porcentaje muy elevado); sin embargo, los que desempeñan cargos en el departamento de Máquinas o bien a cargo de las Radiocomunicaciones del buque, adoptan posturas «más relajadas» en este aprendizaje. Esta diferencia se manifiesta también en la propia consideración del lugar de trabajo y en la sensación de confort a bordo.

Como conclusión final podemos establecer que este cuestionario nos puede al menos indicar que la figura del alumno, como la de tantos «trabajadores en prácticas» o aprendices, requiere de planteamientos diferentes a los que tradicionalmente se venían llevando a cabo, en el sentido de que las personas que desempeñan sus obligaciones a bordo, a medida que las tripu-

laciones se reducen, pasan a desempeñar jornadas sobrecargadas que no permiten dedicar al futuro compañero el tiempo necesario para que adquiera unos conocimientos que en materia de seguridad serán vitales para él y para la vida de las personas del buque. La alternativa a esta figura pasa por la dotación de medios técnicos suficientes para que los centros de enseñanza puedan impartir los contenidos prácticos que hasta ahora se venían «dejando» al arbitrio de unas prácticas en buque. El manejo de embarcaciones de salvamento, la utilización de material contra incendios, etc., deben ser conocimientos adquiridos antes de que el alumno pase al buque en prácticas. Incluso la propia formación continua de estos profesionales se hace en estos momentos más necesaria en virtud de los indicadores aquí manifestados y en los datos presentados por

Fig. 15

REALIZACION DE EJERCICIOS CON SEÑALES PIROTECNICAS DE SALVAMENTO

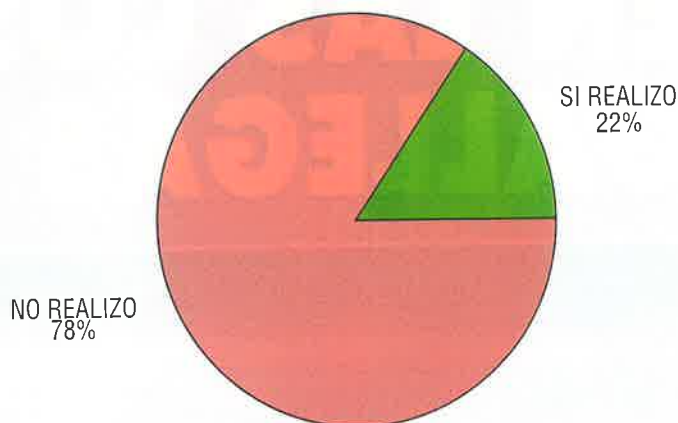


Tabla 1

REALIZACION DE EJERCICIOS CONTRA INCENDIOS CON PARTICIPACION DE LOS ALUMNOS

No realizó ningún ejercicio de lucha contra incendios	33,3 %
Realizó ejercicios con mangueras	37,0 %
Realizó ejercicios con circuito rociadores (<i>sprinklers</i>)	11,1 %
Realizó ejercicios con espuma	14,8 %
Realizó ejercicios con circuito fijo espuma (cañones)	18,5 %
Realizó ejercicios con extintores portátiles	18,5 %
Realizó otro tipo de ejercicios contra incendios	25,9 %

los seguros de protección e indemnización (Clubs P&I), en el sentido de que el 58 por 100 de los accidentes marítimos tienen su origen en el factor humano. ■

Francisco PINIELLA CORBACHO
Juan Carlos RASERO BALON

Departamento de Ciencias y Técnicas de Navegación (Universidad de Cádiz)

Bibliografía

- CASTILLO, J. J.; PRIETO, C.: «Criterios de validez en los métodos de investigación sobre condiciones de trabajo». *Sociología Trabajo*, núm. 6 (1981), págs. 89-106.
- CASTRO RODRÍGUEZ, P.; GARCÍA SÁNCHEZ, M.; ISASI FERNÁNDEZ, C.; MÉNDEZ PAZOS, C.: «Cómo construir un cuestionario». *Rol*,

núm. 185, enero 1994, págs. 26-29.

FRÖBERG, J. E.; CASTENFORS, K.; GÜNTHER, C.; STENSSON, G.; TORSVALL, L.; AKERSTEDT, T.: *The working conditions of engineers officers in the Swedish Merchant Navy*. Stockholm, 1986, Edit. The Swedish Work Environment Fund.

GARCÍA MANZANEDO, H.: *Manual de investigación aplicada en Servicios Sociales y de Salud*. México D.F., 1983. Edit. La Prensa Mexicana.

MARÍ SAGARRA, R.; GONZÁLEZ PINO, E.: *Supervivencia en la mar*. Madrid, 1990. Edit. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

MARÍ SAGARRA, R.; GONZÁLEZ PINO, E.: *Manual de procedimientos de seguridad para operaciones del trabajo a bordo*. Madrid, 1992. Edit. Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

MUNIZ, J.: *Teoría clásica de los tests*. Madrid, 1992. Edit. Pirámide.

CETACEOS EN LAS COSTAS GALLEGAS



ACTUALMENTE la decisión de continuar con la «caza científica» tomada por algunos de los países tradicionalmente balleneros, como Noruega o Japón, y la problemática de la mortalidad de delfines en pesca del atún con redes de deriva en el Atlántico y de cerco sobre delfines en el Pacífico, acaparan la atención sobre los cetáceos, mientras son olvidadas algunas otras actividades humanas que afectan también gravemente a las poblaciones mundiales de delfines.

Muchas de estas poblaciones están amenazadas por la degradación del hábitat (tráfico marítimo, contaminación, destrucción de ecosistemas, etc.), las capturas directas para cebo y las capturas accidentales en los diferentes artes de las pesquerías costeras o tradicionales.

La consecuencia directa es la regresión de las poblaciones de pequeños cetáceos en los mares del mundo y en concreto en las aguas atlánticas europeas. En

los últimos cuarenta años muchas localidades costeras británicas vieron desaparecer al delfín mular (*Tursiops truncatus*), quedando relegada su presencia solamente a dos poblaciones residentes en las bahías de Cardigan y Morary Firth. En toda Europa se ve con preocupación el descenso generalizado de la marsopa (*Phocoena phocoena*), fundamentalmente a causa de la contaminación y las capturas accidentales en faenas pesqueras.

Las magnitudes de las capturas en este tipo de pesquerías parecen oscilar entre el 4 y 10 por 100 de la población, siendo éste el motivo de la difícil recuperación de las especies, ya que el valor del crecimiento anual estimado de las poblaciones está por debajo del 10 por 100.

En los últimos tiempos han aumentado los varamientos de estos animales.

En Galicia se están registrando una media de cien varamientos anuales. La cifra es alta si estimamos que supone más del 70 por 100 de la totalidad de los varamientos registrados en todo el norte peninsular, desde el Miño al Bidasoa. Se observó

un aumento de treinta cetáceos anuales en el período 1982-1988, a 94 en el período 1990-1994, debido a la puesta en marcha de la CEMMA y a la mejora de la cobertura de los más de 1.700 kilómetros de la costa gallega.

A falta de datos que confirmen la repercusión exacta de las capturas accidentales en las poblaciones (ya que muy pocos son los barcos que traen a tierra los cetáceos capturados o que lo declaran), se estima que del 13 al 20 por 100 de los cetáceos mueren por causa de las

capturas accidentales, en base a los estudios de los cetáceos varados. Esta cifra puede ser mayor, ya que el estado de descomposición de los animales oculta la causa de la muerte. Otras causas de los varamientos son: el 13 por 100 por causas naturales y el 5 por 100 por ingestión de plásticos, disparos o accidentes con embarcaciones; en el resto de los casos no pudo ser determinada.

Las especies más afectadas por los varamientos son los delfines comunes (*Delphinus delphis*), seguidos de los delfines mulares (*Tursiops truncatus*) y las marsopas (*Phocoena phocoena*); también con cierta frecuencia se encuentran delfines listados (*Stenella coeruleoalba*) y calderones (*Globicephala melas*), y ya en menor frecuencia se encuentran los grandes cetáceos, como ballenas (rorcuales) y cachalotes. A este respecto hay que decir que se detecta un aumento de los varamientos de estos gigantes debido a la desaparición de la caza comercial, pero más bien

se explica por un mayor allegamiento de las rutas migratorias de los animales a la costa que a un reflejo del aumento de sus efectivos.

Entre los varamientos destaca la aparición de hembras gestantes de marsopas y de delfines pequeños aún en período de lactancia. Entre las rarezas destaca el varamiento de una cría de ballena yubarta (*Megaptera novaeangliae*) y un delfín de flancos blancos (*Lagenorhynchus acutus*), de distribución en las aguas frías al norte de Inglaterra.

La especie que presenta una situación más preocupante es la marsopa, antes tan abundante y hoy en día cada vez es más difícil de observar a pesar de su carácter costero. Las esporádicas observaciones de manadas de esta especie no suelen superar los siete ejemplares; es, quizá, la especie más vulnerable a los agentes contaminantes del medio y las capturas. Seguramente pueda desaparecer de nuestras costas antes de que podamos saber un mínimo



sobre su biología. Desde hace años se está estudiando la alimentación de éste y otros cetáceos de la costa gallega para conocer las especies de presas, peces y cefalópodos, fundamentalmente, de las que se alimentan y así intentar valorar la incidencia de la interrelación de los cetáceos y las pesquerías explotadas por el ser humano.

Por tanto, además de estar atentos a la evolución de la gran problemática mundial de las ballenas y delfines, debemos impulsar y apoyar los estudios pertinentes para desvelar el estado de las poblaciones de cetáceos de nuestras costas y así enfocar los mecanismos necesarios para su conservación, paralelamente al mantenimiento y explotación de los recursos pesqueros necesarios tanto para los seres del mar como para nosotros mismos. ■

Alfredo LOPEZ FERNANDEZ

Biólogo y presidente de la Coordinadora para el Estudio de los Mamíferos Marinos

LA MAR DE VENTAJAS



La gran diferencia

Mapsa S.L.
MAQUINARIA NAVAL

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

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

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

NOMBRE

BARCO

DIRECCION

POBLACION

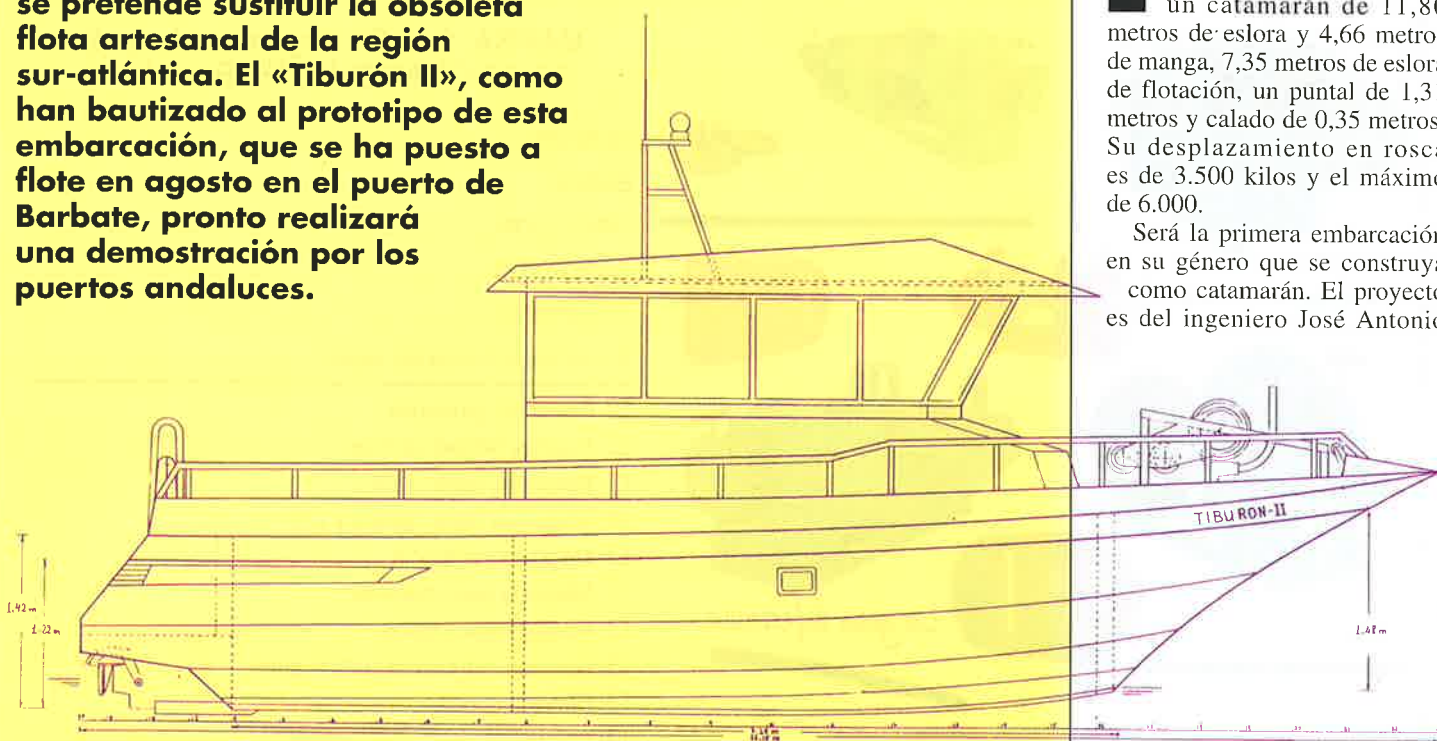
PROVINCIA

Envíenme información sobre

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

PRIMER PESQUERO CATAMARAN PARA BARBATE

Catamaranes del Siglo XXI va a construir un pesquero con casco en forma de catamarán con el que se pretende sustituir la obsoleta flota artesanal de la región sur-atlántica. El «Tiburón II», como han bautizado al prototipo de esta embarcación, que se ha puesto a flote en agosto en el puerto de Barbate, pronto realizará una demostración por los puertos andaluces.



ESTE primer barco, que se construirá en Barbate, es un catamarán de 11,80 metros de eslora y 4,66 metros de manga, 7,35 metros de eslora de flotación, un puntal de 1,31 metros y calado de 0,35 metros. Su desplazamiento en rosca es de 3.500 kilos y el máximo de 6.000.

Será la primera embarcación en su género que se construya como catamarán. El proyecto es del ingeniero José Antonio



Este barco es la primera parte de una molécula naval formada por cinco barcos pequeños.

Barbero Ferrándiz, quien lleva más de diez años investigando en el mismo.

Para los promotores de esta embarcación, la flota de pesca artesanal de la región sur-atlántica se encuentra obsoleta, por lo que este modelo está especialmente diseñado para la renovación y modernización de este sector, con unidades de características modernas y asequibles a cualquier economía.

«El primer catamarán que se va a construir, que será de poliéster como todos los demás y en el que se tardará unos tres meses, costará unos veintidós millones de pesetas», dice José Antonio Barbero.

Para llevar a cabo este proyecto, Catamaranes del Siglo XXI cuenta con una subvención, tanto de la Junta de Andalucía como de la Unión Europea dentro del programa IFOP, de 17 millones de pesetas.

Primera parte

Este barco es la primera parte de lo que se llama molécula naval, que consiste en un grupo de pesqueros pequeños con un barco nodriza que a su vez hace de transporte –recoge el pescado fresco para llevarlo a puerto–. Denominan molécula naval al menor conjunto capaz de realizar de manera autónoma las funciones de producir, manipular, conservar y transportar hasta los puntos de venta. *«La molécula completa consta de cinco barcos pequeños, uno grande y un catamarán en tierra en la zona donde vayas a pescar. El coste total de esta molécula es de trescientos sesenta millones de*



pesetas», asegura José Antonio Barbero.

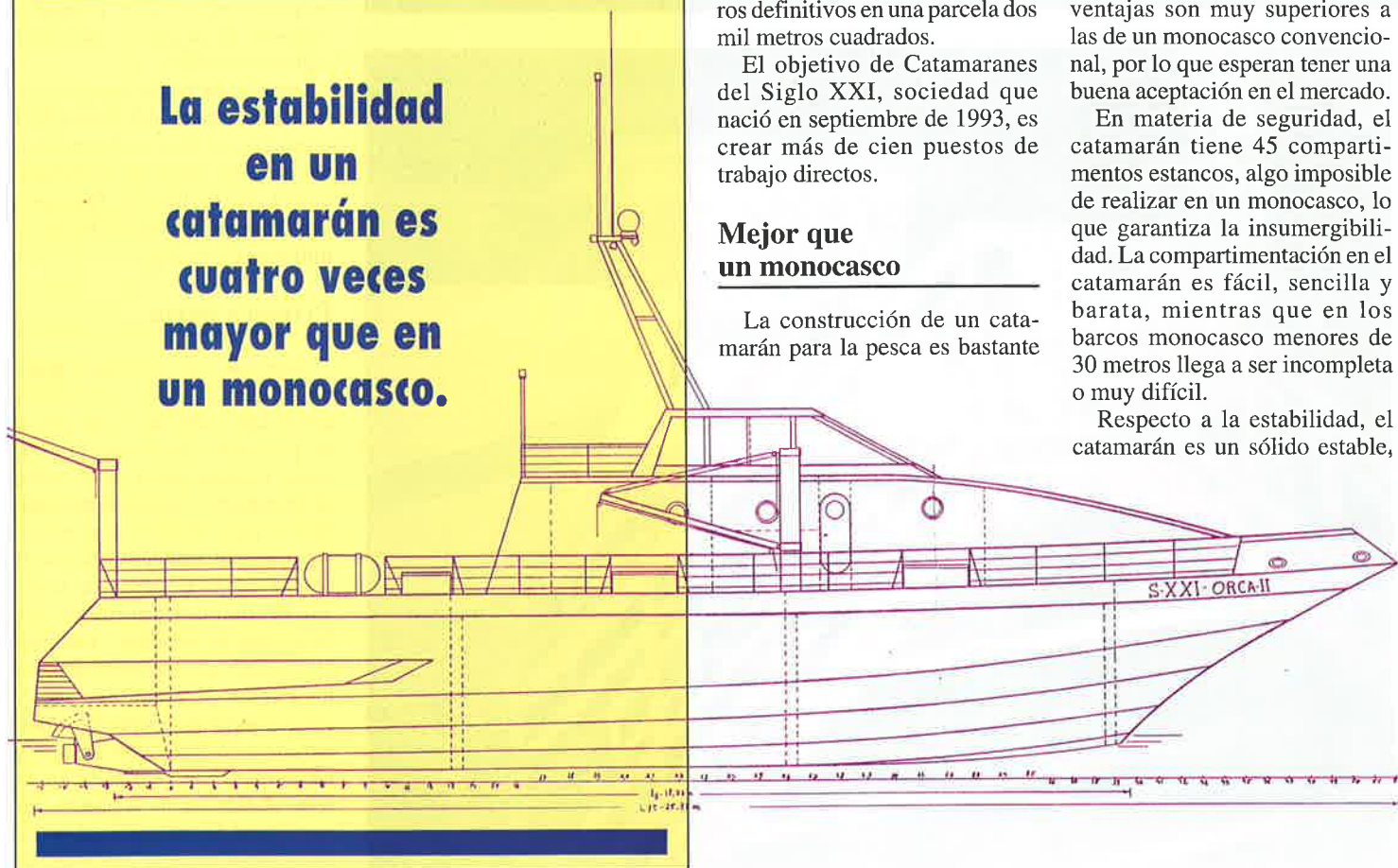
Según los promotores del proyecto, cada barco podría coger cinco toneladas útiles de pescado. Para el ingeniero que ideó este proyecto, José Antonio Barbero, la rentabilidad es de un 200 por 1.000 respecto a un arrastrero normal. «Esto haría que una pesca no rentable lo fuera», asegura Barbero.

Además de este modelo, la empresa está desarrollando uno con dos metros de eslora que podría ser empleado como traíña en la pesca de cerco, y otros mayores de hasta 24 metros de eslora. También tienen contratados en la actualidad tres buques grandes para el Gobierno de Mauritania, financiados por el Estado español, y cuyo importe alcanza los 500 millones de pesetas.

La actividad de la empresa se realiza en unas naves industriales próximas a la playa del Carmen, aunque están pendientes de la obtención de una concesión administrativa de la empresa pública de Puertos de Andalucía



**La estabilidad
en un
catamarán es
cuatro veces
mayor que en
un monocasco.**



en el recinto portuario de Barbate, donde se ubicarán los astilleros definitivos en una parcela dos mil metros cuadrados.

El objetivo de Catamaranes del Siglo XXI, sociedad que nació en septiembre de 1993, es crear más de cien puestos de trabajo directos.

Mejor que un monocasco

La construcción de un catamarán para la pesca es bastante

novedoso. Según la empresa Catamaranes del Siglo XXI, las ventajas son muy superiores a las de un monocasco convencional, por lo que esperan tener una buena aceptación en el mercado.

En materia de seguridad, el catamarán tiene 45 compartimentos estancos, algo imposible de realizar en un monocasco, lo que garantiza la insubmersibilidad. La compartimentación en el catamarán es fácil, sencilla y barata, mientras que en los barcos monocasco menores de 30 metros llega a ser incompleta o muy difícil.

Respecto a la estabilidad, el catamarán es un sólido estable,



ya que su centro de gravedad está dentro de la superficie de apoyo, cosa que no ocurre en el monocasco. Según los promotores de este proyecto, la estabilidad en un catamarán es cuatro veces mayor que en un monocasco.

La velocidad del catamarán, a paridad de potencia, es entre un 30 y un 40 por 100 superior al convencional. En cuanto al espacio, dada la forma de la cubierta del monocasco, afilada en proa y popa, frente a la casi rectangular del catamarán con la misma manga, la superficie es mayor entre un 20 y un 30 por 100, pero además, a paridad de eslora, el catamarán es mucho más ancho. Un monocasco de diez metros tendrá una manga en torno a los tres metros, mientras el catamarán de igual eslora la tendrá en torno a los cinco metros.

El coste del catamarán es —según los promotores del proyecto— aparentemente más caro, pero el puente permite aumentar su capacidad operativa a muy bajo coste, y un barco de 15 metros convencional se

Para el ingeniero que ideó el proyecto, la rentabilidad es del 200 por 1.000 respecto a un arrastrero normal.

puede sustituir con ventajas por uno de diez metros catamarán.

Otra de las ventajas del catamarán es que en caso de avería puede seguir navegando, aunque más lentamente, y el monocasco, no.

Las bodegas del catamarán son más estrechas, lo que permite, en el caso de pesqueros o

transportes, una especialización de las bodegas, imposible en un barco pequeño monocasco.

Pero una de las principales ventajas del catamarán es la del tonelaje, ya que, a paridad de funciones, no llega a un tercio de TRB. La flota de Barbate —compuesta por 50 barcos y 3.500 TRB— no alcanzaría las mil toneladas con barcos de este tipo. Esto es importante, ya que los convenios internacionales, como el de Marruecos, permite pescar a la vez a un máximo de TRB, lo que obliga a faenar por turnos. Con los catamaranes podrían salir todos juntos, lo que haría más rentable la actividad.

Por último, el catamarán puede varar en cualquier playa con un poco de marea, lo que simplifica notablemente la operación donde no hay varaderos. En las operaciones de pesca, dada su mayor velocidad —hasta 25 nudos—, emplean menos tiempo en los desplazamientos a los caladeros, ya que puede reducirse a un tercio de lo habitual. ■

I. OTERO

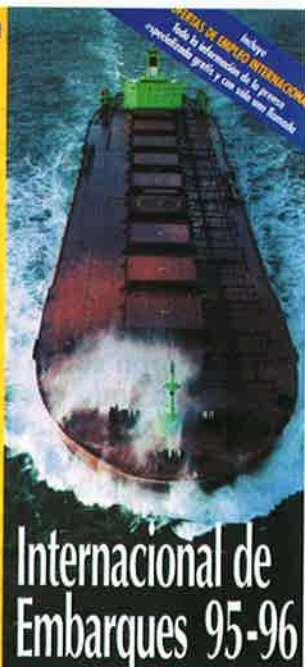
EMBARCAR AHORA SERÁ MÁS FÁCIL USANDO ESTA GUÍA

IBERMAN
Capitán J.L. Chicharri

3.600 DIRECCIONES PARA ENCONTRAR TRABAJO EN LA MAR

- Buques mercantes
- Buques de pasaje
- Remolcadores/supply
- Plataformas offshore
- Yates motor y vela
- Salvamento
- Pesca
- Información: laboral y técnica

GUÍA Internacional de Embarques 95-96



CONTIENE: 5 secciones con 3.600 direcciones de armadores seleccionados y actualizados con su Telf., Fax, N° y tipo de barcos, tonelajes, banderas y Jefes de personal. También 100 páginas de información muy útil para el marino.

- 1º 2.084** armadores de buques mercantes de todo tipo.
- 2º 821** armadores de remolcadores, dragas, plataformas, buques perforadores, supply, salvamento y buceo.
- 3º 55** ship-managers.
- 4º 354** agencias de embarques internacionales.
- 5º 286** armadores y agencias de embarque de buques de pasaje, yates de vela y motor, transporte de yates, patrones de charter, buques escuelas.

25.000 buques de todo tipo son tripulados por estos armadores.

***CADA ARMADOR** ha recibido un fax anunciando que recibirá C.V. de marinos de nuestra base de datos.

***MODELO DE C.V.** actual y standard en agencias de embarque y armadores internacionales. 2 páginas con todos los datos necesarios.

***OFERTAS DE TRABAJO** en el extranjero, embarcado y en tierra. Diariamente recibimos la prensa internacional especializada y seleccionamos las más interesantes.

MODO DE OBTENER LA INFORMACIÓN:

***MENSUALMENTE:** por teléfono y gratuita.

***QUINCENALMENTE:** recibiendo por correo listados detallados, mediante suscripción anual de 6.000 pts.

EDICIÓN LIMITADA, RESERVE SU EJEMPLAR

P.V.P.: 6.000 pts.

PEDIDOS: Tlf.: 981 - 21 31 07 — Fax: 981 - 22 43 57

IBERMAN, S.L. — Cantón Pequeño, 26 — 15003 LA CORUÑA

**ORESTES
CENDRERO,
del IEO, en
Santander:**

«HAY ACTUACIONES MAS DAÑINAS QUE LA CONTAMINACION»



El año que ahora termina ha sido pródigo en reuniones en las que la contaminación y sus efectos constituyeron el denominador común de las discusiones. Responsables de medio ambiente de los países ribereños del Mediterráneo, Mar del Norte y Atlántico noroeste debatieron sobre las medidas a adoptar en cada caso. Medidas en las que se ha vuelto a poner de

manifiesto la distancia que media entre las que serían de desear y las dificultades -económicas y sociales- que entraña su aplicación, así como las presiones de las industrias contaminantes, en especial la del cloro. Sin embargo, Orestes Cendrero, director del laboratorio del Instituto Español de Oceanografía en Santander, señaló a esta revista que, en general, las medidas que

se están adoptando van en la buena dirección, al tiempo que pone el acento en otras actuaciones más dañinas aún que la contaminación.



**«Nuestro papel es plantear alternativas para que realmente acaben los vertidos»
(Josep Borrell)**



«ESTAMOS con los ecologistas, pero habrá que aceptar un texto de consenso.» Esta frase,

pronunciada por el ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Josep Borrell, en el transcurso de los debates del Convenio de Barcelona para la Protección del Mediterráneo, pone de manifiesto las fuertes presiones —especialmente de Francia e Italia— para que no se prohibieran los vertidos tóxicos a partir del año 2005, tal y como se había acordado en la anterior reunión medioambiental, celebrada en 1993.

La posición española de prohibir los vertidos ni siquiera fue debatida, ante la oposición del resto de los países. La resolución finalmente adoptada es la de «reducir» y «eliminar gradualmente» los mismos para

el año 2005 hasta niveles que no sean nocivos para el hombre y la naturaleza. Jacques Verdier, directivo de la Asociación Europea de Industrias del Cloro, calificó de «pragmáticos» los textos finalmente aprobados, al tiempo que calificaba como de «no realista» la pretensión ecologista de erradicar todos los vertidos en el 2005.

Ríos contaminados

El ministro Borrell, por el contrario, declaraba que era consciente de las dificultades de reconversión de los procesos industriales, pero «nuestro papel es plantear alternativas para que realmente acaben los vertidos». Unos vertidos que provienen, fundamentalmente, de los que realizan las industrias químicas y los complejos petroquímicos a los ríos. Y es que la agresión ambiental más importante que sufre el Mediterráneo viene de tierra adentro.

A pesar de que por sus aguas es transportado el 35 por 100 del total mundial de petróleo, según datos elaborados por el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), el 80 por 100 de las agresiones ambientales que sufre el Mediterráneo se producen a través de los ríos. Además, la contaminación producida desde buques, gracias a la aplicación de acuerdos internacionales, como la Convención MARPOL, se ha visto considerablemente reducida. Si a todo ello se añade que la contaminación de origen terrestre suele causar mayores daños que los vertidos desde buques, se podrá apreciar mejor el alcance de la decisión que finalmente no se adoptó en la Convención de Barcelona.

A pesar del mal sabor de boca dejado por las resoluciones de la Cumbre del Mediterráneo, Orestes Cendrero señala que, en líneas generales, «las medidas que se vienen adoptando están en la buena dirección», al tiempo que resalta las decisiones adoptadas en la Conferencia de países del Mar del Norte, en la que se acordó la reducción continua de los vertidos y emisiones de sustancias peligro-



Según un informe elaborado por el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), el 80 por 100 de la contaminación que llega al Mediterráneo tiene su origen en fuentes terrestres.

sas, tendiendo hacia su eliminación en el plazo de una generación (veinticinco años), con la oposición del Reino Unido. También acordaron prohibir el hundimiento de plataformas petroleras obsoletas en el mar, una prohibición que, días más tarde, adoptaron los países firmantes de la Convención OSPAR, con el voto en contra del Reino Unido y Noruega (ver recuadro «¿Quién es quién?»).

Orestes Cendrero es director del laboratorio del Instituto Español de Oceanografía en Santander y delegado español en el Consejo Internacional para la Exploración del Mar (conocido por sus siglas inglesas ICES). De los debates de este organismo internacional parten las bases científicas para la adopción de las medidas políticas referentes a la conservación del medio ambiente. Respecto a la divergencia entre las recomendaciones de los científicos y las decisiones políticas, Orestes Cendrero piensa que «el político tiene que tomar decisiones teniendo en cuenta las recomendaciones de los científicos, pero sin olvidar las consecuencias económicas y sociales de estas decisiones». Sin embargo, cree que los Estados no deben caer en el chantaje económico que a veces plantean las empresas contaminantes. «Hay que evitar que sigan contaminando, pues a la larga sale más caro descon-

taminar y, además, lo pagamos todos».

El moderado optimismo expresado por Orestes Cendrero se centra, por un lado, en que el mar tiene un alto poder de regeneración. «A medida que se reduce el impacto, se recupera y regenera el sistema. Por tanto, salvo que se llegue a una situación irreversible debido al daño causado, la eliminación de la contaminación significará el inicio de la regeneración.» Por otra parte, destaca la conciencia

**«Hay actuaciones más dañinas que la contaminación. Prefiero una marea negra que el que se rellene una bahía y encima se ponga un muelle o un puerto deportivo»
(Orestes Cendrero)**

generalizada de que hay que adoptar medidas, «aunque sea por puro egoísmo, por el peligro que entraña para la especie humana. Esta conciencia es de anteaer. Hace cuarenta años no hablaba nadie de estos problemas. Se estaba en la idea de que al mar se podía echar lo que hiciera falta; no había control sobre las pesquerías. De repente, nos empezamos a preguntar qué pasa con nuestros buques, con la capa de ozono... Existe la necesidad y la voluntad de acabar con la actual situación de deterioro».

¿Quién va a recuperar Portman?

Orestes Cendrero se muestra más preocupado por otras formas de destrucción del medio marino, una destrucción que no deja lugar a una posible regeneración. «Hay actuaciones más dañinas que la contaminación. Prefiero una marea negra que el que se rellene una bahía y encima se ponga un muelle o un puerto deportivo.» Aunque comenta que algunos le recriminan esta afirmación, insiste en que es lo suficientemente ilustrativa de lo que quiere reseñar: «En el primer caso –contaminación por marea negra–, hay un proceso de regeneración; en el segundo, lo que queda debajo ya no volverá a existir. ¿Quién va a recuperar Portman?».





Tal y como señala el director del laboratorio del IEO en Santander, la gravedad reside en si se alcanza un grado de contaminación tal que se llegue a una situación irreversible. Esa frontera tan sutil es con la que se puede estar jugando en algunos casos. Los ejemplos de situaciones más que alarmantes son cada vez más numerosos. La acumulación de sustancias tóxicas en la cadena alimentaria está afectando a los seres humanos (ver recuadro sobre los peligros del consumo de hígado de bacalao procedente del Mar del Norte).

Lo cierto es que, al menos aparentemente, hay ejemplos incontestables de estarse llegando a ese límite. Según un informe de Greenpeace, y centrándonos en el Mediterráneo (a la situación del Mar del Norte le dedicamos un reportaje en el número 318, junio 1994), encontramos tres de esos ejemplos. Uno de ellos se halla en Tarragona, en Flix, donde el complejo industrial químico de Erkimia vierte sus residuos al Ebro. En este río, en 1991, se encontraron 27 clases de organoclorados. Sólo el Ródano y el Po compiten en tan altas concentraciones de PCB's DDT y lindano.

En la población próxima al complejo industrial de Flix se han detectado niveles elevados de hexaclorobenceno. También

¿Quién es quién?

Los efectos de la contaminación marina parecen despertar la preocupación de Gobiernos y científicos. Al menos, eso es lo que parece desprenderse de los debates habidos durante el pasado mes de junio en distintos foros internacionales, aunque las resoluciones hayan sido, en algunos casos, poco menos que decepcionantes. Para entender mejor el debate establecido, habría que saber «quién es quién»: ¿quién contamina?, ¿quién denuncia la contaminación y estudia sus consecuencias?, ¿quién trata realmente de dar una solución al problema?, ¿quiénes, entre los distintos Gobiernos, están decididos a abordar la actual situación? Estos son los que han salido a la palestra desde mediados del presente año y sus principales decisiones:

IV REUNION DEL CONVENIO PARA LA PROTECCION DEL MEDITERRANEO

Veinte años después de la firma en Barcelona del Primer Plan de Acción del Mediterráneo (PAM), la capital catalana volvió a ser escenario, a principios de junio, de la firma de un nuevo PAM. La Unión Europea y los Estados ribereños rechazaron la propuesta de acabar en el año 2005 con los vertidos tóxicos en el Mediterráneo, dándose marcha atrás a la decisión adoptada en 1993. España se quedó sola en la defensa de medidas prohibicionistas. Francia, Italia y Grecia encabezaron la propuesta vencedora: un compromiso de «reducir» los vertidos sin especificar porcentajes. Es decir, se continuará contaminando.

IV CONFERENCIA SOBRE LA PROTECCION DEL MAR DEL NORTE

Del 8 al 9 de junio se reunieron en la ciudad danesa de Esbjerg los ministros de Medio Ambiente de Francia, Bélgica, Holanda, Alemania, Dinamarca, Noruega, Suecia, Suiza, Reino Unido y la Unión Europea. Entre los principales acuerdos cabe reseñar la «reducción continua de los vertidos y emisiones de sustancias peligrosas, tendiendo hacia su eliminación en el plazo de una generación (veinticinco años)». Este acuerdo se adoptó con la oposición del Reino Unido. Los ministros ven difícil que se puedan cumplir los objetivos de reducción establecidos para varias sustancias en la III Conferencia Internacional, aunque acordaron mantener ese compromiso.

COMISION OSLO-PARIS (OSPAR)

Esta Comisión se encarga de proteger el Atlántico Norte, desde el Artico hasta el estrecho de Gibraltar. En ella están representados Portugal, España, Francia, Irlanda, Islandia, Reino Unido, Bélgica, Dinamarca, Noruega, Suecia, Finlandia, Suiza y la Unión Europea. La reunión anual se celebró en Bruselas (Bélgica) del 26 al 29 de junio.

La reunión se inició con el prolegómeno de la batalla Greenpeace-Shell por la decisión de hundir la plataforma «Brent Spar» en el Atlántico. Los países firmantes acordaron prohibir, al igual que lo hiciera la Conferencia de Países del Mar del Norte, la inmersión de plataformas petroleras en desuso, con el voto en contra de Noruega y el Reino Unido. Esta decisión da al traste con el proyecto de hundir, a medio plazo, las cuarenta plataformas fuera de servicio que hay en la zona.

La Comisión OSPAR también acordó poner fin al vertido de municiones caducadas desde buques militares al mar.

CONSEJO INTERNACIONAL PARA LA EXPLORACION DEL MAR

El Consejo Internacional para la Exploración del Mar inició hace más de veinte años las primeras investigaciones sobre contaminación marina coordinadas internacionalmente. El hundimiento en 1967 del petrolero «Torrey Canyon» en el sureste de Inglaterra produjo la primera gran marea negra de la historia y supuso la llamada de atención sobre este problema.

Trabaja en estrecha cooperación con las comisiones internacionales competentes para la ordenación ambiental, como son las de Oslo-París y Helsinki. Desde él se coordinan las investigaciones oceanográficas y pesqueras en el Atlántico Norte y una de sus misiones más importantes es asesorar a los países miembros —son 19 en la actualidad, tras la adhesión de Estonia— acerca de los efectos que la contaminación y otras actividades humanas tienen sobre el ecosistema marino. También es su misión proporcionar las bases científicas para las decisiones políticas referentes a la conservación del medio marino y a la explotación sostenibles de sus recursos.

A este Consejo pertenece el Comité Asesor sobre el Medio Marino, que se reunió en Copenhague (Dinamarca) del 26 al 31 de mayo. El objetivo era actualizar y recopilar los conocimientos internacionales sobre el Atlántico Norte y los mares adyacentes, estudiar el estado de la salud tanto del mar como de su flora y su fauna, y poder así asesorar sobre estas materias a los Gobiernos y comisiones internacionales. El informe final sobre las conclusiones obtenidas fue ratificado el pasado mes de septiembre.

EUROCHLOR

La industria europea del cloro está representada por Eurochlor. A ella pertenecen compañías como BASF, Elf Atochem o Dow Chemical. Conforman un importante grupo de presión y, como era de esperar, sus influencias se han dejado sentir en las decisiones políticas adoptadas. Como no podía ser de otra manera, sus representantes niegan que los vertidos y emisiones al medio ambiente de sustancias cloradas tóxicas causen problemas.

Jacques Verdier, directivo de la Asociación de las Industrias del Cloro, se mostró muy satisfecho con el resultado de la Convención de Barcelona, señalando que «la pretensión de los ecologistas de erradicar todos los vertidos para el año 2005 no era realista». ■

R. G.



se ha detectado un importante aumento de la mortalidad por neoplasmas no identificados y una frecuencia anormalmente elevada de neoplasmas de tiroides, sarcoma de tejidos blandos y neoplasmas cerebrales en hombres.

Otro punto especialmente contaminado es la laguna de Venecia, donde se concentran industrias metalúrgicas, de aluminio, refinerías de petróleo,

centrales térmicas y astilleros. El dragado de Porto Maghera resulta necesario para permitir el acceso de los barcos. Los sedimentos se vierten al mar Adriático, en aguas poco profundas, a pesar de estar contaminadas con metales pesados y compuestos organoclorados. Los niveles de metales pesados en la laguna de Venecia superan los de los puertos de Rotterdam (Holanda) y Hamburgo (Alemania). La



mayor contaminación atmosférica del Estado hebreo. A pesar de la influencia benigna del mar, el 8 por 100 de los niños sufren problemas respiratorios. El río Kishon es el principal receptor de los vertidos industriales. Según un estudio realizado por esta organización ecologista, el citado río recibe 80.000 metros cúbicos de aguas residuales al día.

A esta situación habría que añadir las características especiales del Mediterráneo, un mar con un bajísimo grado de renovación de sus aguas; con 46.000 kilómetros de costa, donde viven más de 130 millones de personas, a los que hay que sumar más de 100 millones de turistas al año, el 60 por 100 de los vertidos que llegan hasta él carecen del tratamiento correcto (según datos del PNUMA). A causa de estos vertidos, ricos en materia orgánica, la eutrofiza-

A pesar de todo, habrá que convenir con Orestes Cendrero en que estas actuaciones todavía están en nuestra mano y que hay otras igualmente peligrosas, como la que citaba anteriormente del rellenado de una bahía, o la que él destaca: la introducción de especies marinas extrañas a un determinado hábitat.

Especies no autóctonas

La preocupación por este suceso es tal, nos comenta Orestes Cendrero, que el ICES acaba de publicar un código de normas, dirigido a los Gobiernos, sobre las precauciones que deben seguirse antes de introducir nuevas especies marinas extrañas a ese hábitat. En concreto, se refiere a cuando se lleven a cabo proyectos de acuicultura en los que se utilicen nuevas especies.

De 22 muestras de aceites de pescado -principalmente de hígado de bacalao- analizadas a instancias de Greenpeace, 21 contenían niveles detectables de pesticidas organoclorados.



mayoría de los sedimentos de estos dos puertos se consideran residuos tóxicos y está prohibido su vertido al mar.

Ecosistemas en peligro

En 1992, la OCDE publicó un estudio sobre la laguna de Venecia, donde se estableció lo siguiente: «La laguna no puede absorber ni siquiera la actual proporción y tipos de vertidos, y

menos aún, futuros vertidos. La capacidad asimilativa ya ha sido alcanzada e incluso superada; cualquier otra destrucción del ecosistema de la laguna ocasionaría cambios irreversibles...».

Siguiendo con los datos aportados por Greenpeace, otro de los puntos más contaminados se sitúa en la bahía de Haifa, una de las áreas industriales más importantes de Israel. Es la zona con

ción se ha convertido en un fenómeno demasiado frecuente, alcanzando en algunas zonas, como en el Adriático norte, proporciones alarmantes, provocando importantes modificaciones en el hábitat marino. ¿Podremos controlar el que no se rebase el límite de lo irreversible? El peligro, por tanto, reside en que tensemos tanto la cuerda que luego resulte imposible frenar la degradación.

Por su alcance, la «invasión» más conocida es la del alga de origen tropical *Caulerpa taxifolia* (ver MAR número 330, julio-agosto 1995), que, según las últimas noticias, se ha apoderado de las costas de Croacia. Pero hay otros muchos ejemplos, por desgracia. Y es que se calcula que son unas 350 especies las que se han introducido en el Mediterráneo, la mayoría a través del canal de Suez (proce-



La introducción de especies extrañas a un determinado hábitat está ocasionando, en algunos casos, importantes destrozos en el ecosistema marino. La *Caulerpa taxifolia*, en el Mediterráneo, es sólo un ejemplo.

Un riesgo para la salud

Los efectos de la fuerte contaminación que registran ya algunos mares no deja lugar a dudas. No sólo afectan a la calidad de las aguas o a la vida marina, sino que tienen una repercusión directa sobre la salud del ser humano. Estudios sobre los PCB's en la grasa de la leche materna, realizados en diferentes países, muestran una situación más que preocupante en el Mediterráneo, donde se encuentran cuatro de los siete países más contaminados del mundo -Italia, Grecia, Israel y la ex Yugoslavia-. En el mar del Norte cada día es más frecuente encontrar peces con deformaciones a causa de la contaminación (ver MAR número 318, junio 1994).

Recientes estudios han venido a añadir una mayor inquietud respecto a las consecuencias de la contaminación sobre nuestra salud. En concreto, la incidencia de sustancias organocloradas en la cadena alimentaria. Entre los efectos potenciales para la salud humana se incluyen la infertilidad, malformaciones en recién nacidos y alteraciones de las hormonas sexuales. Las sustancias organocloradas se acumulan en la sangre, la leche materna, los músculos y la grasa del cuerpo.

El riesgo alimentario y para la salud resulta más que evidente. En 1994 las autoridades noruegas alertaron sobre el peligro de consumir hígado de bacalao por los altos niveles de contaminante que contiene, al tiempo que prohibieron su comercialización. Dada esta situación, la organización ecologista Greenpeace decidió encargar la realización de análisis de aceites de pescado, principalmente aceite de

hígado de bacalao, utilizados como suplemento dietético y en la fabricación de pasteles, margarinas y helados.

El laboratorio de investigación de Greenpeace en la Universidad de Exeter (Reino Unido) encargó a un laboratorio independiente el análisis de 22 muestras de aceite de pescado. El resultado no ofrecía dudas: 21 de estas muestras contenían niveles detectables de pesticidas organoclorados como DDT y lindano, PCB's y hexaclorobenceno, un subproducto clorado extremadamente tóxico. La mayor parte del aceite de hígado de bacalao proviene de las capturas del Atlántico Norte.

«El aceite de bacalao siempre se ha considerado beneficioso para la salud», declaró el científico de Greenpeace Paul Jhonston, a raíz de estos resultados. «Nuestra investigación muestra claramente que existen motivos de preocupación debido a su contaminación por sustancias organocloradas. Existe el peligro real de que aquellas personas que estén tomando aceite de hígado de bacalao por razones médicas estén, en realidad, ingiriendo sustancias tóxicas.»

A tenor del resultado de las distintas investigaciones, cabe extraer dos conclusiones: por un lado, que los datos sobre las consecuencias de la contaminación son lo suficientemente graves y notorios como para ser tenidos en cuenta y, por otro, el fracaso de los Gobiernos a la hora de prevenir la contaminación de los océanos. ■

dentales del mar Rojo); otras llegaron a través del agua de lastre de los buques cisterna, o se han escapado de los acuarios (como la *Caulerpa taxifolia*), según datos facilitados por la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO).

Los destrozos en el ecosistema, en algunos casos, son más que preocupantes. Así, dejando a un lado el de la *Caulerpa taxifolia*, ya tratado en esta revista, cabría reseñar el de una medusa introducida en el mar Negro que ha acabado con importantes cantidades de anchoa y otros peces, de cuyos huevos y larvas se alimenta. La proliferación de otra medusa, en los años cálidos, ha coincidido con los malos resultados de la pesca de la anchoa y el salmónete en el Adriático. Peces herbívoros están cambiando la composición de las especies de la zona oriental del Mediterráneo. Son ejemplos, según informes del ICES y la FAO, lo suficientemente ilustrativos del peligro que suponen estas «invasiones» de especies extrañas a un medio determinado.

Es otra forma de deterioro del medio marino y, según los expertos, de extrema gravedad para el ecosistema marino. Un dato más que debería mover a que se extremaran las medidas de protección de nuestros mares. ■

R. G.

Raúl GUTIERREZ

MURIMAR LE CUBRE SUS RIESGOS



(A valor de reposición de nuevo)

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



MURIMAR

MUTUA DE RIESGO MARITIMO

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

Revista **MOPTMA**

PARA ESTAR AL DIA

en infraestructuras,
en transportes,
en vivienda,
en arquitectura,
en temas de agua,
en carreteras, en
telecomunicaciones...
en definitiva, en el
mundo en que vivimos.



Revista **MOPTMA**

TARJETA DE SUSCRIPCIÓN

NOMBRE Y APELLIDOS

PROFESIÓN / EMPRESA N.I.F.

DOMICILIO Nº

LOCALIDAD PROVINCIA C.P.

PAIS TELEFONO FAX

MODALIDAD DE SUSCRIPCIÓN	ESPAÑA	EXTRANJERO
<input type="checkbox"/> 1 año (11 números).....	2.800 ptas.	4.000 ptas
<input type="checkbox"/> 2 años (22 números).....	5.000 ptas	6.600 ptas
<input checked="" type="checkbox"/> Envíenme gratis la Guía de las Plazas de España, que se regala a los nuevos suscriptores		
<input type="checkbox"/> Número extraordinario "Historia de las Ciudades en España".....	1.000 ptas	1.300 ptas
<input type="checkbox"/> Número extraordinario atrasado.....	500 ptas	700 ptas

SI HA SOLICITADO EXTRAORDINARIOS ATRASADOS, SEÑALE LOS QUE DESEA

Guía de Costas
 El siglo XVIII
 Guía de Las plazas
 Hª del Ferrocarril
 El Agua en España
 Historia de las Comunicaciones en España

FORMA DE PAGO

Envío cheque adjunto
 Envío giro postal núm.....

Domiciliación bancaria (sólo suscripciones).

Enviar a: Revista **MOPTMA**. Nuevos Ministerios. 28071 Madrid. Información suscripciones: (91) 309 29 61.

Suscribase ahora a la revista **MOPTMA** y recibirá gratuitamente la **GUIA DE LAS PLAZAS DE ESPAÑA E HISPANO-AMERICA.**

MARINA MERCANTE UNIFICA LAS INSPECCIONES MARITIMAS BAJO UNA SUBDIRECCION

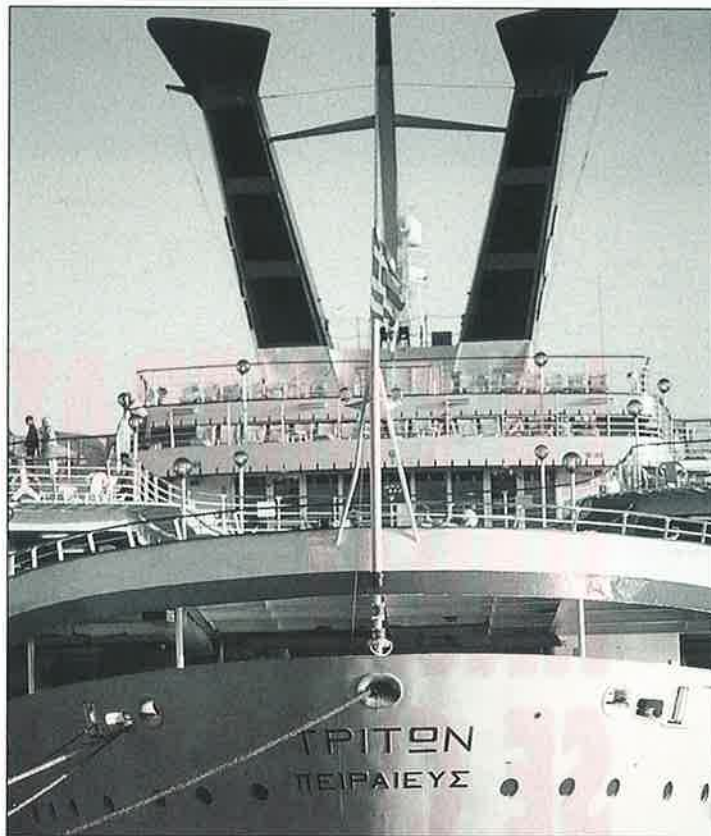
La elaboración de un nuevo Reglamento de Inspección Marítima es una antigua pretensión de la Dirección General de la Marina Mercante, ya que el existente era de 1971 y resultaba obsoleta. Fue en 1992, con la Ley 27/1992, de Puertos y de la Marina Mercante, cuando se le atribuyen a este organismo competencias que no sólo se refieren al barco (art. 86.5). Surge entonces la idea de unificar todas las Inspecciones (barco, tripulación, carga...) bajo una única Subdirección General. Una de las primeras cuestiones que puso en marcha el nuevo director de la Marina Mercante, Pedro Anatael, nombrado el 1 de febrero, fue unir todas las Inspecciones en una sola Subdirección.

El pasado 8 de julio se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» el real decreto por el que la Dirección General de la Marina Mercante modifica su estructura y reduce las Subdirecciones Generales a cuatro:

- Subdirección General de Tráfico, Seguridad y Contaminación Marítima.
- Subdirección General de Inspección Marítima.
- Subdirección General de Política del Transporte Marítimo.
- Secretaría General.

De esta forma, además de unificar la actividad inspectora bajo la Subdirección General de Inspección Marítima, ésta también asume nuevas competencias, como las titulaciones náutico-pesqueras y toda la actividad sociolaboral. «Queremos una única Subdirección que acometa todo el trabajo de inspección, reconocimiento y control», dice Jesús Valera, subdirector de Inspección Marítima. «Así -continúa Valera-, podemos mejorar la labor de

Marina Mercante ha unificado todas las inspecciones marítimas bajo la Subdirección General de Inspección Marítima para mejorar la labor de inspección aprovechando más la utilización de efectivos. Con esta finalidad ha elaborado un nuevo Reglamento de Inspección Marítima, con objeto de realizar una inspección marítima integral; es decir, que abarque no sólo el barco sino también a los tripulantes, la carga y el entorno. Con este nuevo reglamento, que se espera que se apruebe cuanto antes, se pretende lograr un mayor rendimiento de los efectivos y, por tanto, del gasto público.



SE VA A MEJORAR LA LABOR DE INSPECCION CON UN MAYOR RENDIMIENTO DE LOS EFECTIVOS Y ASI RACIONALIZAR AL MAXIMO EL GASTO PUBLICO

inspección con una mejor utilización de efectivos y racionalizar al máximo el gasto público.»

Hasta ahora las diferentes Subdirecciones dictaban normas de cumplimiento y esas mismas Subdirecciones velaban por su cumplimiento. «Ahora el control lo vamos a unificar bajo la misma Subdirección», asegura Jesús Valera.

Las funciones que el Real Decreto 1056/1995, publicado en el «BOE» el 8 de julio, atribuye a la Subdirección General de Inspección Marítima son:

- Ordenación y ejecución de las inspecciones y controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad y de prevención de la contaminación de los buques civiles españoles, de los que se encuentran en construcción en España y de los extranjeros cuando así se autorice por acuerdos internacionales.
- Aprobación y homologación de aparatos y elementos de los buques o de los materiales y equipos de los mismos.
- Registro y control del personal marítimo civil, control de la composición mínima de las dotaciones de los buques civiles, determinación de las condiciones generales de idoneidad, profesionalidad y titulación para formar parte de las dotaciones de los buques civiles españoles.
- Incoación, tramitación y propuesta de resolución de los expedientes sancionadores en el ámbito marítimo, por la comisión de las infracciones tipificadas en el título IV de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. ■

I. OTERO



LA CONTRATACION NAVAL SE CUADRUPLICÓ EN EL PRIMER SEMESTRE DE 1995

La contratación de los astilleros nacionales se incrementó durante los seis primeros meses de 1995 unas cuatro veces respecto a la cifra obtenida en el mismo período de 1994. Este aumento se debe a la entrada en vigor de contratos de construcción para 32 buques, con un total de 208.422 CGT (arqueo bruto compensado), frente a 57.175 CGT en 1994.



sueca Ferrys Limite, del grupo Stena AB, para la construcción de dos ferrys. Los sindicatos han demostrado su satisfacción por ese contrato, ya que «garantizará sobradamente la actividad laboral de toda la plantilla y los puestos de trabajo por un periodo de al menos dos años y medio».

El Astillero de Puerto Real pasará de estar ocupado en un 80 por 100 a tener una ocupación del 12,5 por 100 en 1997,

alcanzando el máximo nivel de contratación de los últimos diez años. Los barcos se construirán por completo en las instalaciones de Puerto Real y se espera entregarlos a finales de 1997.

Del total contratado durante el primer semestre de este año, la exportación sigue dominando, ya que alcanza una cifra del 78 por 100. Por lo que respecta a la cartera de pedidos, al final del semestre se situó en 708.495 CGT, frente a

462.985 CGT un año antes, representando un aumento del 53 por 100, de la que el 16 por 100 corresponde a armadores nacionales y el 84 por 100 restante a la exportación.

En cuanto a la actividad productiva, se mantienen las puestas de quilla y se registran importantes aumentos en botaduras (37 por 100), entregas (47 por 100) y actividad ponderada (31 por 100).

Respecto al establecimiento de un sistema de garantías para

ACTIVIDAD CONTRACTUAL

NUEVOS CONTRATOS	1.º semestre 1995			1.º semestre 1994			Variación (%)	
	N.º	GT	CGT	N.º	GT	CGT	GT	CGT
Nacionales	13	23.449	46.837	20	14.601	36.909	61	27
- Mercantes	7	15.129	28.377	7	11.369	23.981	33	18
- Pesqueros.....	6	8.320	18.460	13	3.232	12.928	157	43
Exportación	19	201.857	161.585	5	17.328	20.266	1.065	697
- Mercantes	14	193.158	142.509	4	17.168	19.626	1.025	626
- Pesqueros.....	5	8.699	19.076	1	160	640		
Total	32	225.306	208.422	25	31.929	57.175	606	265
- Mercantes	21	208.287	170.886	11	28.537	43.607	630	292
- Pesqueros.....	11	17.019	37.536	14	3.392	13.568	402	177
CARTERA DE PEDIDOS	En 30-6-95			En 30-6-94			Variación (%)	
	N.º	GT	CGT	N.º	GT	CGT	GT	CGT
Nacionales	33	56.855	111.699	39	54.538	111.209	4	0
- Mercantes	20	45.558	82.514	19	48.087	86.588	- 5	- 5
- Pesqueros.....	13	11.297	29.185	20	6.451	24.621	75	19
Exportación	48	835.469	596.796	26	505.324	351.776	65	70
- Mercantes	37	821.863	561.146	19	485.858	307.132	69	83
- Pesqueros.....	11	13.606	35.653	7	19.466	44.644	-30	-20
Total	81	892.324	708.495	65	559.862	462.985	59	53
- Mercantes	57	867.421	643.657	38	533.945	393.720	62	63
- Pesqueros.....	24	24.903	64.838	27	25.917	69.265	- 4	- 6

ACTIVIDAD PRODUCTIVA

	1.º semestre 1995			1.º semestre 1994			Variación (%)	
	N.º	GT	CGT	N.º	GT	CGT	GT	CGT
Puestas de quilla:								
- Nacional.....	12	5.361	17.927	12	12.926	29.997	-59	-40
- Exportación.....	7	68.781	73.246	8	67.028	60.856	3	20
Total	19	74.142	91.173	20	79.954	90.853	- 7	0
Botaduras:								
- Nacional.....	14	19.068	40.608	4	1.434	6.421	1.230	532
- Exportación.....	6	196.856	90.765	8	134.091	89.687	47	1
Total	20	215.924	131.373	12	135.525	96.108	59	37
Entregas (prueb. ofi.):								
- Nacional.....	14	18.667	38.015	5	1.906	8.276	879	359
- Exportación.....	9	183.155	112.217	10	82.941	94.140	121	19
Total	23	201.822	150.232	15	84.847	102.416	138	47
Índice de actividad:								
Actividad ponderada (1)...		176.953	126.038		108.963	96.371	62	31

(1) Actividad ponderada=(Q+2×B+E)/4; donde Q=puestas de quilla, B=botaduras, E=entregas.

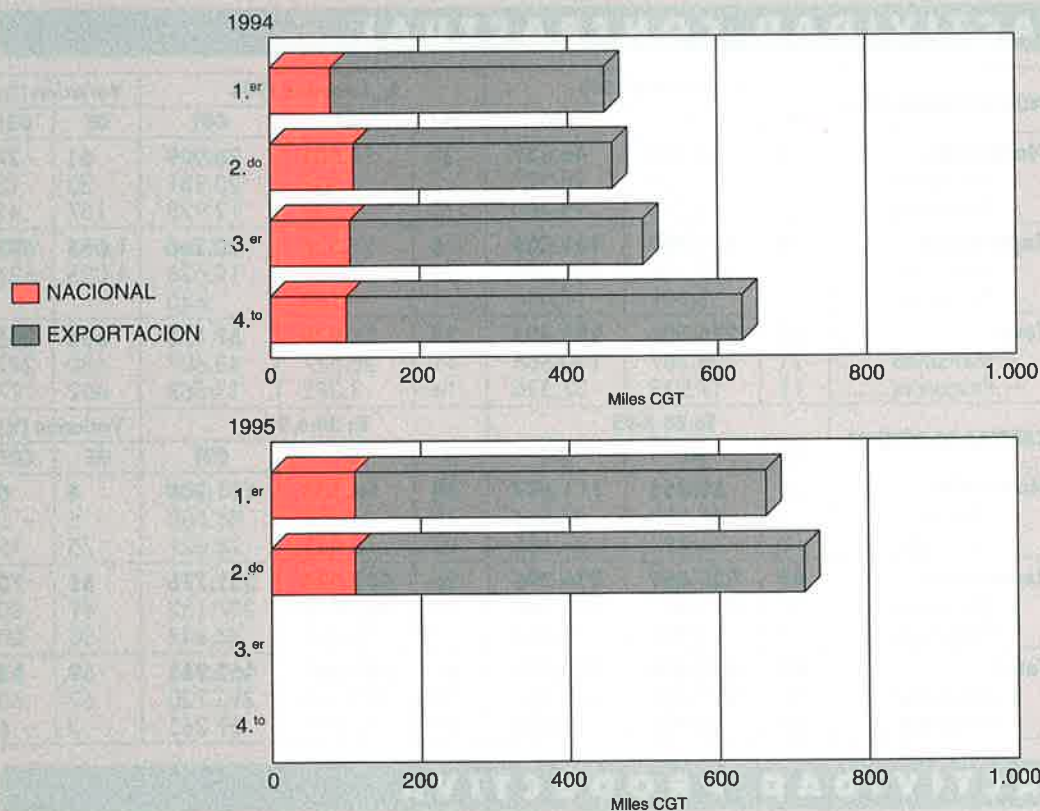
SEGUN la Gerencia del Sector Naval del Ministerio de Industria, actualmente existen numerosas negociaciones que permiten alimentar la esperanza de que al final del año se logrará una contratación suficiente para que la mayoría de los astilleros tengan una carga de trabajo adecuada que les permita afrontar la nueva etapa sin ayudas estatales.

Es ya un hecho que a finales de octubre Astilleros de Puerto Real ha realizado un contrato de 20.000 millones de pesetas con la compañía

CARTERA DE PEDIDOS TRIMESTRAL (CGT)

1994	1.º trimestre	2.º trimestre	3.º trimestre	4.º trimestre
Nacional.....	85.528	111.209	107.276	102.785
Exportación.....	369.332	351.776	398.485	532.924
Total.....	454.860	462.985	505.761	635.709

1995	1.º trimestre	2.º trimestre	3.º trimestre	4.º trimestre
Nacional.....	113.372	111.699		
Exportación.....	548.240	596.796		
Total.....	661.612	708.495		



la parte del crédito no cubierta por la hipoteca del buque, la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos ha decidido encomendar a la Compañía Española de Seguro de Crédito a la Exportación (CESCE) la actuación en este campo cuando se trate de buques para la exportación. El sistema ha de ser autosuficiente, tal como existe en otros países, y se exige en el acuerdo sobre condiciones normales de la competencia de la OCDE para no considerarlo como ayuda a la construcción naval.

ASTILLEROS GALLEGOS CONSTRUIRAN QUINCE BARCOS PARA RENOVAR LA FLOTA PESQUERA DE BURELA Y OTROS QUINCE PARA LA DEL GRAN SOL

El ministro de Industria, Juan Manuel Eguiagaray, se mostró muy optimista ante el acuerdo suscrito entre empresa y sindicatos. «Lo que hay que hacer ahora es aplicar el Plan, prestarse al sacrificio y que el importante esfuerzo

público realizado tenga su expresión en el alcance de la competitividad de los astilleros y ésta es la tarea de los gestores y los trabajadores.» El ministro señaló que no cree que habrá problemas para que la Comisión Europea apruebe

el Plan Estratégico de Competitividad (PEC) antes de fin de año.

Treinta buques para Galicia

Durante la mesa del naval, que se reunió en Santiago, el conselleiro de Industria y Comercio, Antonio Couceiro, dijo que es necesario renovar las flotas del Gran Sol y de Burela. Esto implicaría la construcción de unos treinta buques, a los que hay que sumar el posible encargo de cinco barcos de cabotaje para





la UE, que costarían unos 2.000 millones de pesetas.

Couceiro informó de la necesidad de construir quince barcos de pesca para la renovación de la flota de Burela, así como entre doce y quince para la flota que habitualmente faena en los caladeros del Gran Sol. Estos nuevos encargos podrían acogerse, según Couceiro, a los instrumentos de financiación del convenio existente entre el IGAPE y el Instituto de Crédito Oficial (ICO), que está en vigor hasta el próximo 31 de diciembre, aunque se está negociando su

ampliación hasta diciembre de 1996.

Couceiro también habló de la posibilidad de que los astilleros privados federados en ASEGA puedan encargarse de la construcción de cinco barcos de cabotaje para la UE,

que costaría cada uno entre 400 y 450 millones de pesetas.

Además, «*está prácticamente ultimada la firma para la construcción de un remolcador en Santo Domingo para la marca British Petroleum, por un valor de mil quinientos*

millones de pesetas». La construcción de este buque permitirá garantizar una carga de trabajo del 40 por 100 de la capacidad de la factoría naval para los próximos diez meses.

En esta reunión Couceiro también informó de su reciente reunión con el ministro de Industria, en la que éste se comprometió a mantener la sección de reparaciones de Astano y acompañar las prejubilaciones con la incorporación de jóvenes, posibilitando así el rejuvenecimiento de la plantilla. ■

I. O.

CONTRATACION MENSUAL (CGT)

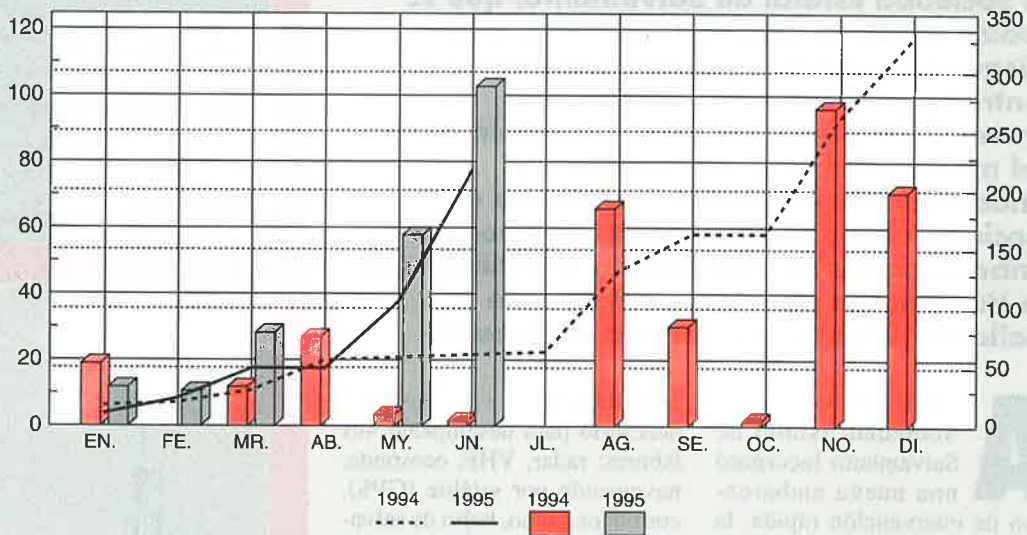
1994	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio
Mes	19.380	0	12.039	25.350	4.278	972
Acumulado	19.380	19.380	31.419	56.769	61.047	62.019

1994	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Mes	0	66.604	31.592	1.116	95.134	71.153
Acumulado	62.019	128.623	160.215	161.331	256.465	327.618

1995	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio
Mes	12.070	10.838	26.507	0	57.754	101.253
Acumulado	12.070	22.908	49.415	49.415	107.169	208.422

Miles CGT
MENSUAL

Miles CGT
ACUMULADO



LA EXPORTACION SIGUE DOMINANDO LA CONSTRUCCION NAVAL, YA QUE ALCANZA UNA CIFRA DEL 78 POR 100

POR UNA NAVEGACION MAS SEGURA EN MARES MAS LIMPIOS

TRES NUEVOS BARCOS PARA LA SOCIEDAD DE SALVAMENTO

La Sociedad Estatal de Salvamento, que se dedica desde su creación, en 1992, a la búsqueda, rescate y salvamento marítimo, control y ayuda del tráfico marítimo, prevención y lucha contra la contaminación del medio marino, y de remolque y embarcaciones auxiliares, ha puesto en funcionamiento recientemente tres nuevas embarcaciones de salvamento marítimo: una en Valencia, la segunda en Palma de Mallorca (Ibiza) y una tercera en Tenerife.

ANTES del verano la Sociedad Estatal de Salvamento incorporó una nueva embarcación de intervención rápida, la «Salvamar Illes Pituses», en Palma de Mallorca (Ibiza). Es una embarcación de las denominadas «todo tiempo». Es insubmersible y con gran capacidad de maniobra, contando con todas las facilidades para la recogida de naufragos. El casco es de aluminio de alta calidad, con un grosor de las planchas de 4 mm. y está convenientemente reforzada para amortiguar cualquier clase de impactos.

Para la construcción de la superestructura y el puente de gobierno se ha utilizado el tipo *sandwich*. El puente de gobierno está rodeado por un barandilla para la protección del personal. Están equipadas con todo el

material náutico y de seguridad necesario para desempeñar sus labores: radar, VHF, ecosonda, navegación por satélite (GPS), corredera, gonio, balsa de salvamento, botiquín, extintores, etc.

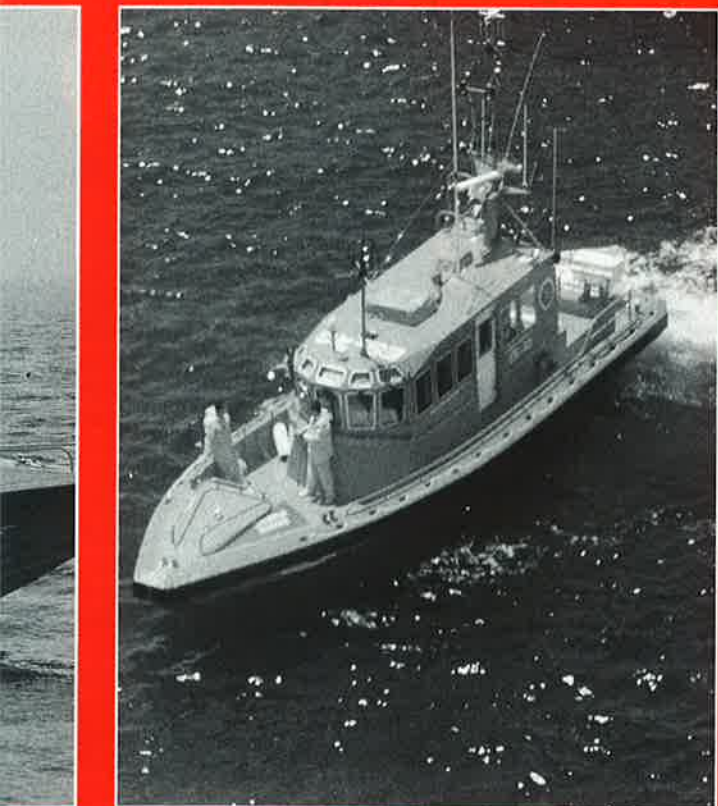
La tripulación está compuesta por un patrón, un mecánico y un marinero, todos ellos con gran conocimiento de la zona y experiencia para el desarrollo de las tareas de salvamento.

En la Comunidad Valenciana, donde la Sociedad Estatal contaba ya con un buque de salvamento, el «Valencia»; un helicóptero de salvamento «Helimer Mediterráneo», y una embarcación de limpieza, «Limpiamar III», se ha unido una nueva embarcación de intervención rápida denominada «Salvamar Levante». Los medios de los que dispone son coordinados por el Centro Regional de Coordinación de Salva-





Durante 1994 se han atendido 1.759 emergencias marítimas relacionadas con buques, en las que estuvieron involucradas unas 3.600 personas, y 185 intervenciones fueron casos de contaminación del medio marino.



mento Marítimo de Valencia, ubicado en el Puerto de Valencia.

La nueva incorporación, la «Salvamar Levante», es igual que la de Palma de Mallorca (Ibiza). Una embarcación de las denominadas «todo tiempo», insumergible y con gran capacidad de maniobra, contando con todas las facilidades para la recogida de náufragos. El casco es de aluminio de alta calidad, con un grosor de las planchas de 4 mm. y está convenientemente reforzado para amortiguar cualquier clase de impactos. Para la construcción de la superestructura y el puente de gobierno se ha utilizado el tipo *sandwich*. El puente de gobierno está rodeado por un barandillado para protección del personal. Están equipadas con todo el material náutico y de seguridad necesario para desempeñar sus labores: radar, VHF, ecosonda, navegación por satélite (GPS), corredera, etc. La tripulación está también compuesta por un patrón, un mecánico y un marinero, todos ellos con gran conocimiento de la zona y experiencia para el desarrollo de las tareas de salvamento.

La zona de Levante soporta una clara estacionalidad en los meses de verano debido al aumento de la actividad en las embarcaciones de recreo que tienen sus bases habituales en los puertos deportivos de la zona. En lo que va de año, en el 65 por 100 de las emergencias que se han producido en la zona se vieron involucradas embarcaciones de recreo. Gracias a los medios de los que se dispone en esta zona se han atendido un total de 86 emergencias marítimas y contaminación, emergencias en las que estuvieron involucradas 188 vidas humanas.

Por último, en Tenerife se ha cambiado la anterior embarcación por una de dos metros, 1 a «Salmamar Tenerife».

Medios para el Plan de Salvamento

Los medios de que dispone la Sociedad Estatal de Salvamento por toda España son 12 centros de salvamento, 11 remolcadores, cinco helicópteros, 20 embarcaciones de salvamento y

cuatro de limpieza. Las tareas y materias sobre salvamento marítimo y lucha contra la contaminación están contempladas en el Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en el Mar y de la Lucha contra la Contaminación del Medio Marino (1994-1997), aprobado por el Gobierno el 11 de marzo de 1994.

Desde la aplicación del Plan Nacional se han atendido durante 1994 un total de 1.759 emergencias marítimas relacionadas con buques, en las que estaban involucradas un total de 3.600 personas, así como un total de 185 intervenciones en casos de contaminación del medio marino.

Durante el año pasado se realizaron un total de 26 ejercicios para verificar la perfecta coordinación, rapidez y eficacia en respuesta a las emergencias marítimas de todos los medios pertenecientes a los diversos organismos que forman parte de la Organización Nacional de Salvamento Marítimo.

El Plan Nacional de Salvamento está diseñado para interconectarse con los planes nacionales que sobre dichas materias existen en los países de nuestro entorno geográfico y con los futuros planes de la Unión Europea.

Los objetivos básicos del Plan Nacional son:

- Coordinar las actuaciones de los distintos medios capaces de realizar operaciones de búsqueda, salvamento de vidas humanas y lucha contra la contaminación marina, pertenecientes a las distintas Administraciones públicas así como a instituciones públicas y privadas.

- Implantar un sistema de control de tráfico marítimo que cubra la totalidad de nuestras costas, mediante el establecimiento de centros coordinadores regionales y locales.

- Potenciar los medios de salvamento y lucha contra la contaminación marítima ya existentes y formar al personal especializado, que será el responsable de la dirección y coordinación de las operaciones de búsqueda, salvamento y lucha contra la contaminación marina. ■

F. O.

**ARMADORES
Y PRODUCTORES
ATUNEROS PIDEN LA
SUPRESION
DEL SPG-DROGA**

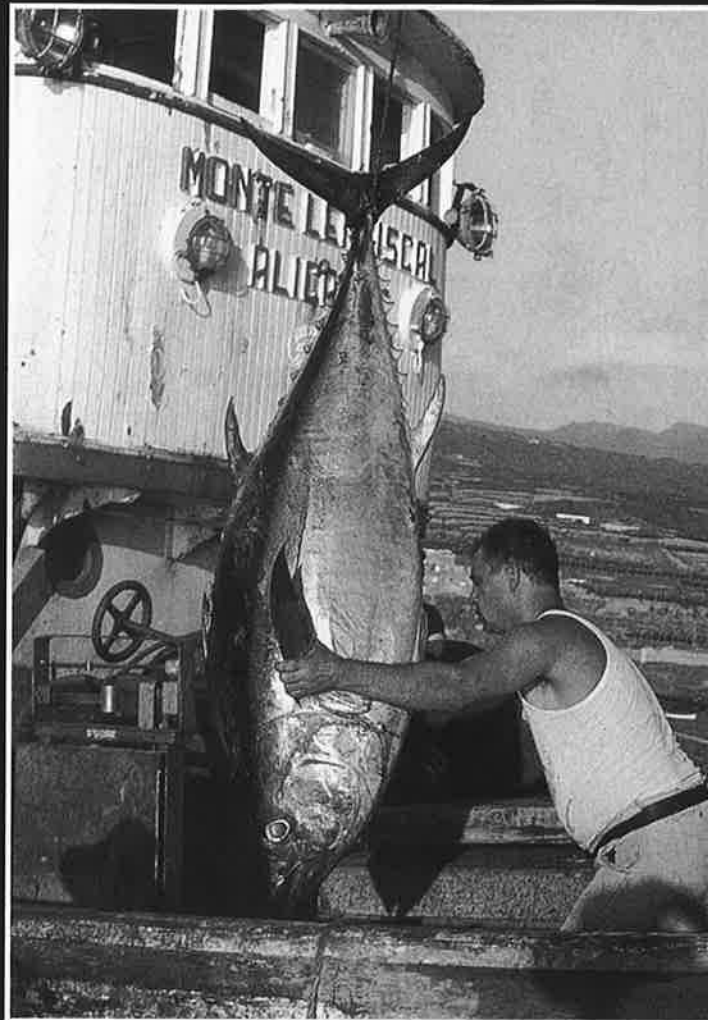


ATUN: FRAUDE EN LAS IMPORTACIONES DE LOS PAISES ANDINOS

Los armadores de buques atuneros y los productores de túnidos congelados reclaman a las autoridades españolas y comunitarias que el atún procedente de terceros países sea gravado «del mismo modo que el resto de los productos de su grupo, al igual que se hace también con las conservas de atún procedentes de terceros países», y que se favorezca «el principio de preferencia comunitaria, de modo que el primer mercado obligado del producto comunitario sea el propio».

LA Asociación Nacional de Armadores de Buques Atuneros Congeladores (ANABAC) y la Organización de Productores de Túnidos Congelados (OPTUC) demandan, asimismo, la supresión de las medidas incluidas en el Sistema de Preferencias Generalizadas (SPG-Droga) del Pacto Andino en lo que atañe a las importaciones de lomos de atún congelado, al considerar que «*resulta inútil, causa daños injustificados a los productores comunitarios y detrae recursos económicos a la Unión Europea*».

ANABAC y OPTUC vienen denunciando reiteradamente la existencia de un amplio fraude en este tipo de importaciones, que además del quebranto económico a las finanzas comunitarias ocasiona un grave perjuicio a los productores comunitarios y abultadas pérdidas para la flota atunera. Ambas organizaciones reclaman que el atún procedente de terceros países esté gravado en la misma cuantía que el resto de los productos de su grupo, de manera que se cumpla el principio de preferencia comunitaria.



Reglamentación discriminatoria

Al contrario de lo que es habitual en el sector pesquero español, la flota atunera al cerco no tiene problemas de caladeros ni de cuotas, puesto que, de acuerdo con informes científicos solventes, los *stocks* mundiales de túnidos están subexplotados, con excepción del atún rojo. Los problemas del sector radican en la comercialización, especialmente en el ámbito comunitario. Las quejas se dirigen a la reglamentación comunitaria, que consideran «altamente discriminatoria» para la flota atunera europea.

Esta reglamentación admite la libertad absoluta en la importación de atún congelado, en oposición al principio de preferencia comunitaria. Corroboración esta queja el hecho de que el atún en bruto sea, precisamente, el único producto de la partida 03.03 comunitaria exento de pagos de derechos a la entrada en la UE. En cuanto a la importación desde terceros países de lomos de atún, que sí están gravados con unas tasas del 24 por 100, gozan de exención de hecho al estar incluidos en el SPG-Droga.

Las organizaciones empresariales lamentan, asimismo, que «aun cuando los productores comunitarios de atún tienen sobrada capacidad para abastecer las necesidades intracomunitarias, se ha producido una fuerte disociación entre productores y conserveros comunitarios, teniendo que exportar los primeros la mitad de su producción a terceros países, mientras el sector conservero realiza importaciones también de terceros países». Las conservas de atún procedentes de terceros países, además de estar contingentadas, soportan unos aranceles también del 24 por 100, lo que limita en buena medida el mercado exterior del atún capturado por la flota española.

SPG-Droga

El Sistema de Preferencias Generalizadas responde a un plan previsto en el Pacto Andino de apoyo al comercio exterior de los países productores de

droga para desalentar la producción de cocaína. Las exenciones arancelarias incluyen a Bolivia, Ecuador, Colombia, Perú, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá. Las importaciones deben cumplir una serie de requisitos referidos a la nacionalidad de las empresas productoras, que, como luego se ha demostrado, no se han respetado en algunas importaciones. Las inspecciones comunitarias han detectado la falsificación de certificados de origen en numerosas partidas de lomos de atún procedentes de Colombia y Ecuador. La evasión de recursos propios de la UE en concepto de tasas no abonadas ha sido cuantificada en unos doce millones de ecus (1.920 millones de pesetas).

Ante la evidencia del fraude, la Comisión de Agricultura, Ganadería y Pesca del Congreso de los Diputados aprobó el 30 de noviembre de 1994 una proposición no de ley instando al Gobierno a defender ante la UE el mantenimiento del arancel para los lomos de atún, la exclusión del atún y lomos de atún en los acuerdos del SPG-Droga, la reforma del mecanismo de medidas de salvaguarda y la prohibición de comercialización del atún *yellowfin* capturado al cerco sobre delfines.

El acuerdo parlamentario fue desatendido, puesto que en 1995 la UE renovó la exoneración de tasas a pesar de no haber recuperado los doce millones de ecus defraudados.

Decisión inexplicable

Los armadores y productores atuneros españoles consideran esta renovación «*inexplicable desde cualquier punto de vista*», puesto que prorroga «*las situaciones de desprotección e injusticia hacia los productores comunitarios y de fraude generalizado contra las arcas comunitarias*».

En consecuencia, reclaman de las autoridades españolas y comunitarias la adopción de mecanismos correctores que pasan por la recuperación total de las tasas comunitarias indebidamente exoneradas, la suspensión del beneficio del Sistema de Preferencias Generalizadas-



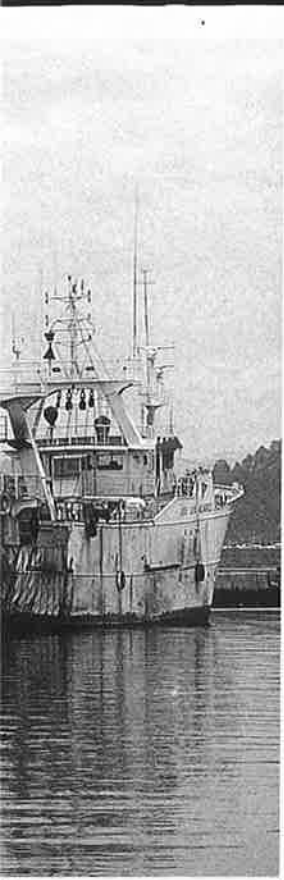
Droga en el caso del atún congelado, que se grave el atún procedente de terceros países y que se favorezca con todos los mecanismos a su alcance el principio de preferencia comunitaria, de modo que el primer mercado obligado del producto comunitario sea el propio.

ANABAC y OPTUC agrupan a nueve empresas armadoras con 28 buques atuneros congeladores al cerco, que representan el 65 por 100 de la flota atunera congeladora española y más del 35 por 100 de la comunitaria. Operan habitualmente en aguas tropicales de los océanos Atlántico e Indico, siendo las especies objeto de sus capturas el rabil (*yellowfin* o atún claro) y el listado en un volumen estimado en unas 120.000 toneladas anuales. El 50 por 100 de estas capturas se exporta a terceros países, el 30 por 100 se destina al mercado español y el 20 por 100 restante se coloca en el mercado comunitario. ■

Mery VARONA

LA FLOTA ATUNERA ESPAÑOLA AMPLIA SU AREA EN EL INDICO

Cincuenta y ocho barcos comunitarios podrán capturar 9.000 toneladas anuales de túnidos en aguas malgaches, tras el acuerdo de pesca alcanzado entre la Unión Europea y la República de Madagascar. El convenio tiene una vigencia de tres años, durante los cuales la Unión Europea aportará en concepto de compensación 1.350.000 escudos (unos 214 millones de pesetas), en tres pagos fraccionados e iguales.



LAS flotas española y francesa se repartirán las licencias previstas en el acuerdo pesquero. Cuarenta y dos licencias se otorgarán a congeladores de altura que capturan atún al cerco, de las cuales veintidós corresponden a España y veinte a Francia. De las dieciséis licencias destinadas a palangreros de superficie, diez se han adjudicado a la flota española y las seis restantes a la francesa. Los palangreros españoles que operan en el Indico capturan pez espada.

En el protocolo que establece las posibilidades de pesca y la contrapartida financiera por parte de la Unión Europea, Madagascar admite la posibilidad de conceder autorización para faenar a otras categorías de buques en condiciones a determinar por la comisión mixta. Se contempla, asimismo, que si los barcos comunitarios superan las 9.000 toneladas de capturas fijadas en el acuerdo, los 214 millones de compensación comunitaria se incrementarán en la misma proporción que el volumen de capturas.

Edelmiro Ulloa, presidente de la patronal ANAPA (Asocia-

ción Nacional de Armadores de Palangreros de Altura), considera que el acuerdo es importante para la flota española que empieza ahora a operar en el Indico, después de la campaña experimental realizada hace dos años en aquellas aguas. Aquella campaña se realizó sobre aguas internacionales, por lo que ahora se trata de comprobar si las aguas de la ZEE malgache responden también a las expectativas creadas. En cualquier caso, Ulloa señala que el acuerdo es interesante porque amplía el área de actuación y permitirá racionalizar las posibilidades de pesca de la flota española. En 1993 España capturó en aguas del Indico 100.000 toneladas de túnidos, la mayor parte correspondientes a la flota cerquera de gran altura.

La Asociación Nacional de Armadores de Buques Atuneros Congeladores (ANABAC), que representa, aproximadamente, al 65 por 100 de la flota atunera congeladora, opera en aguas tropicales del Atlántico e Indico. Su director, José Angel Angulo, considera positivo el acuerdo alcanzado con Mada-

gascar, si bien destaca como de mayor interés el caladero de las islas Seychelles. Las perspectivas, pues, podrán mejorar más aún si, como se espera, la UE concluye satisfactoriamente las negociaciones con el Gobierno de Seychelles para renovar el acuerdo pesquero que vence en enero. Por contra, Edelmiro Ulloa se mostraba preocupado por las consecuencias que pueda tener para la flota atunera la aplicación restrictiva de las conclusiones de la Conferencia del Mar sobre especies altamente migratorias.

«En el Atlántico esta cuestión tienen un ámbito de discusión y ordenamiento a través de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT), pero en el Indico sólo recientemente se ha creado una comisión similar para la conservación del atún y especies afines», señalaba Ulloa. La UE ha suscrito el protocolo de adhesión a esta comisión.

La Comunidad participará también en la financiación de un programa científico malgache destinado al estudio de las especies migratorias en la

región suroccidental del océano Indico, a la que corresponden las aguas de la isla de Madagascar. La aportación por este concepto será de 375.000 ecus (unos 60 millones de pesetas).

El acuerdo resalta la importancia de la capacitación profesional de las personas relacionadas con la pesca marítima, a cuyo fin la Administración europea se compromete a financiar los estudios y la formación práctica de alumnos malgaches en disciplinas científicas, técnicas y económicas y, en general, de actividades relacionadas con el desarrollo del sector pesquero de aquel país. Las becas tendrán una duración máxima de cinco años y supondrán una aportación máxima de 450.000 ecus. Los estudios podrán realizarse en cualquiera de los quince países de la Unión Europea o en otro vinculado a ésta por acuerdo de cooperación.

El acuerdo entró en vigor el 21 de mayo de 1995 y estará en vigor hasta el 20 de mayo de 1998. Las licencias tienen una vigencia anual, en períodos de mayo a abril. ■

M. V.

Vigo, sede de la X Reunión de Diálogo del ICES

LA SOBREPESCA DE JUVENILES IMPIDE LA RECUPERACION DE LOS STOCKS

El Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES) eligió Vigo para celebrar su X Reunión de Diálogo, la primera que se organiza en uno de los países del área Sur. Representantes de los sectores extractivo y científico coincidieron en la necesidad de gestionar más eficaz y racionalmente los recursos pesqueros de la fachada Atlántica, lo que obligará a una mejora de los sistemas de explotación.

LAS reuniones de diálogo del ICES son sesiones no periódicas que vienen celebrándose desde 1980. Su objetivo es reunir a las partes implicadas en la explotación de los recursos pesqueros —investigadores, pescadores y Administración— para que cada una pueda expresar sus respectivos puntos de vista y conocer de primera mano los criterios de las otras, para, de esta forma, aproximar posiciones y llegar a conclusiones comunes en la forma de investigar, capturar y gestionar los recursos marinos. La reunión se desarrolló bajo la dirección de Alain Maucorps, presidente del ICES. La Administración pesquera española estuvo representada por el secretario general de Pesca, José Loira. Participaron los centros de investigaciones marinas radicados en Vigo, el Instituto Español de Oceanografía, con su director, Alberto González-Garcés, y el Instituto de Investigaciones Marinas.

La X Reunión de Diálogo tenía por objeto el análisis de las pesquerías demersales y pelágicas de la fachada atlántica en la zona comprendida





La abundancia de anchoa compensó la escasez de sardina

Los cambios medioambientales, el aumento en dos o tres grados de la temperatura del agua sobre la media de otros años, está en el origen de la excelente campaña de anchoa de este año. Científicos del IEO de Vigo señalaron a MAR que este tipo de fenómenos son perfectamente conocidos y frecuentes en otros lugares, si bien en España no se detectaban desde hace veinticinco años.

La suavidad de temperaturas ha provocado un «efecto sustitución», ya que si bien las aguas templadas son favorables para la anchoa, son desfavorables para las sardinias, que prefieren aguas más frías.

La temporada se ha saldado con beneficio para el sector extractivo, dado que el valor comercial de la anchoa es, cuando menos, tres veces superior al de la sardina. ■

M. V.

entre Gibraltar y la Bretaña francesa. Era la primera vez que una sesión de este tipo se celebraba en el área sur de responsabilidad del ICES, que se extiende desde Svalbard al estrecho de Gibraltar. La variedad de especies objeto de explotación, junto a la diversidad de artes y de buques que se emplean en la captura, hacen del área sur una zona sometida a una fuerte presión extractiva. De ahí la necesidad de unificar y ordenar criterios acerca de una adecuada explotación de los recursos vivos.

La mayoría de asistentes a la reunión de Vigo procedía de España, Portugal y Francia, observándose una presencia destacada del sector extractivo español. En general, hubo

coincidencia en que casi todas las pesquerías están siendo explotadas por encima de sus posibilidades. En opinión de los científicos, la merluza, el rape y lenguado son las especies más afectadas por la sobrepesca. El sector pesquero expresó su desconfianza en la validez real de los resultados de los análisis científicos en lo que afecta a la merluza; mientras los pescadores sostienen que se aprecia una recuperación, los análisis científicos afirman que sigue a la baja. Ante la divergencia de criterios, se acordó convocar una reunión específica dedicada al estudio de esta especie, a la que serán convocados representantes irlandeses y británicos.

Todas las partes, incluso el sector pesquero, aceptaron la existencia de un exceso de flota en la zona y la necesidad de un mejor control de la pesca, si bien los pescadores reclamaron que este control sea eficaz y equitativo, que no se centre únicamente en el sector pesquero español, sino que implique a todos los países.

Aceptado, pues, el criterio común de que es necesario explotar mejor los recursos vivos de la zona, la discusión se centró en cómo hacerlo. Aunque de la Reunión de Diálogo no se pretenden conclusiones prácticas, todos los asistentes expresaron su preocupación por el exceso de capturas juveniles, que impiden la recuperación de

los stocks. Los sistemas de cuotas y de TAC's (Total Admisible de Capturas) se consideraron aceptables siempre que se acompañen de medidas de protección complementarias en lo que atañe a tallas, medidas de redes, vedas, etc. En cuanto a la necesaria reestructuración de la flota para adecuarla a las posibilidades de pesca, todas las opiniones se decantaron por la conveniencia de potenciar la industria pesquera y la creación de industrias auxiliares como la mejor opción, frente al mantenimiento de los subsidios, para dar salida a la mano de obra que quedará desempleada como consecuencia de la pérdida de barcos. ■

M. V.



Para prohibir la pesca con volantas en la UE en 1995

ULTIMA OPORTUNIDAD

EL pasado 21 de octubre la Plaza Mayor de Madrid se convirtió en un improvisado centro de degustación de atún blanco. El acto festivo, que estuvo amenizado por grupos folclóricos, fue organizado por las Cofradías de Pescadores del Cantábrico y Greenpeace, con el fin de llamar la atención del Gobierno español para que, aprovechando la Presidencia de la UE, impulsara la prohibición de la pesca con redes de deriva en su seno. El 15 de noviembre —en el que este número de MAR ya estará en la calle— será la última oportunidad bajo Presidencia española. Y es que, como señalaba Assumpta Gual, de Greenpeace, a partir del 1 de enero la Presidencia correrá a cargo de Italia, «que es el país con el mayor número de buques con redes de deriva, probablemente, de todo el mundo».

«El que este año no haya habido incidentes —señaló Esteban

El 15 de noviembre tendrá lugar el último Consejo de Ministros de Pesca de la UE en el que, bajo la presidencia del Gobierno español, se pueda debatir la prohibición del uso de redes de deriva, ya que en el de diciembre sólo se discuten los TAC's y las cuotas.

Por ello las Cofradías de Pescadores del Cantábrico y Greenpeace han tratado de llamar la atención del ministro de Pesca español con una fiesta en la Plaza Mayor de Madrid en apoyo de la pesca selectiva.

Olaizola, presidente de la Cofradía de Fuenterrabía— *no quiere decir que los barcos franceses, irlandeses e ingleses hayan cumplido la normativa comunitaria. Exigimos al Gobierno español que pida la prohibición inmediata de este sistema de pesca, porque es la única forma de garantizar el futuro.*»

Tomás Cos, presidente de la Federación de Cantabria, además de referirse a la promesas hechas

por el ministro de Pesca español en el sentido de aprovechar la Presidencia de la UE para volver a plantear la prohibición de volantas, reiteraba el incumplimiento de los dos kilómetros y medio como máximo autorizado por la UE. «Los propios franceses han acusado a los irlandeses de utilizar redes de hasta quince kilómetros, y que ellos, con dos kilómetros y medio, no pueden trabajar. Y es que resulta imposible que sea

rentable trabajar con esos dos kilómetros y medio.»

A pesar de la ausencia de incidentes en la campaña de este año, Esteban Olaizola quiso precisar que sí hubo mucha tensión, ya que una parte del sector quería salir a pescar con estas redes. «Sería un hecho muy lamentable que, por dejadez del Gobierno, el sector fuera a pescar con volantas. Con estas redes no tenemos futuro. Sería como cavar nuestra propia tumba.» Y respecto a la ausencia de incidentes, Olaizola quiso precisar que «si no hubo incidentes es porque el pescador, si no pesca, no gana; no tiene un sueldo como puedo tenerlo yo o como el señor Atienza... Esto no quiere decir que no se vayan a producir más incidentes en el futuro».

Evitar el conflicto

Para Assumpta Gual, el que no se produjeran incidentes se debió



A la fiesta de la Plaza Mayor acudieron numerosas personalidades, como el secretario general de Pesca Marítima, José Loira, en la imagen junto a Assumpta Gual y Esteban Olaizola.

también a que se desplazaron hasta siete buques de inspección a la zona. «Es importante que haya control, pero aquí se ha pasado al otro extremo. Lo que la UE no quiere afrontar es si opta por un modelo de pesca selectiva, como la que están llevando a cabo los pescadores del Cantábrico, o la más destructiva de las redes de deriva.» Tan descomunal despliegue de barcos de inspección movía a Olaizola a hacerse la siguiente pregunta: «¿A cuánto sale el kilo de bonito?».

La evidencia de que nos encontramos ante una maniobra política con el único fin de evitar un conflicto; la encontramos en la

situación que se registra en el Mediterráneo. «Desde el punto de vista medioambiental —señala Assumpta Gual—, es más grave la situación en el Mediterráneo, donde hay seiscientos barcos italianos faenando con una media de doce kilómetros de redes por embarcación. En esa pesquería, para capturar dos peces espada, se están echando por la borda ocho peces de diferentes especies. Sin embargo, allí sólo se envió un buque de inspección y al final de la temporada.»

El asunto de las volantas se encuentra en una situación de bloqueo en la Unión Europea, ya que la propuesta de reglamento

que presentó la Comisión en abril de 1994 es demasiado global. Para romper este bloqueo bastaría, a juicio de Assumpta Gual, con modificar la actual propuesta de reglamento. «Ahora se incluye la prohibición de redes de deriva en el Báltico, donde hay comisiones de seguimiento con otros reglamentos. Pero si se modifica y se excluye la pesca del salmón, muchos países nórdicos votarían a favor de la supresión de las volantas, algo que ya manifestaron públicamente sus ministros.»

La modificación de esa propuesta es decisión de la comisaria de Pesca, Emma Bonino, obviamente impulsada por diferentes

«Los propios franceses han acusado a los irlandeses de utilizar redes de hasta quince kilómetros, y que ellos, con dos y medio, no pueden trabajar»
(Tomás Cos)

«Lo que la UE no quiere afrontar es si opta por un modelo de pesca selectiva, como la que están llevando a cabo los pescadores del Cantábrico, o la más destructiva de las redes de deriva»
(Assumpta Gual)

«Si pescáramos como ellos sería muchísimo peor; acabaríamos con los recursos, el atún cambiaría de hábitos y la situación sería irrecuperable»
(Esteban Olaizola)

Gobiernos, entre ellos el español, con el fin de encontrar un reglamento de consenso. La finalidad: acabar con las redes de deriva cuanto antes. Y es que hay mucho en juego. En este momento, como señala Olaizola, más de seis mil personas dependen de esta costera en el Estado español. «Cuando no había este sistema de pesca, nuestra capacidad de capturas se mantenía en lo que se denomina “diente de sierra”, un equilibrio que se situaba entre los veintiún y los veinte millones de kilos... Desde que aparecieron estas artes hemos bajado a catorce millones de kilos... Si pescáramos como ellos sería muchísimo peor, acabaríamos con los recursos, el atún cambiaría de hábitos y la situación sería irrecuperable.» ■

R. G.



PAIS VASCO

En colaboración con el ISM

La Asociación T4 edita la «Agenda del Pescador»

Destinada a quienes trabajan en la mar, en ella se da información básica sobre el sida y sobre diversos temas marinos, como los servicios sanitarios que existen para la gente de mar, los sistemas de salvamento marítimo, las señales marítimas y los cebos de la pesca.

LA primera parte de la agenda está dedicada a diversas informaciones sobre la enfermedad del sida. Se explica lo que es el virus de inmunodeficiencia humana (VIH), la prueba de detección de anticuerpos contra el VIH y cómo se pasa de la infección por VIH al sida. En esta parte

también se habla sobre las condiciones para la transmisión del VIH, las vías de transmisión y cómo no se transmite el VIH.

Posteriormente, en la agenda aparecen las direcciones y teléfonos de las Casas del Mar que el ISM tiene en la cornisa cantábrica, los servicios médicos de urgencias de dichas Casas del Mar y las direcciones y teléfonos de los Centros de Sanidad Marítima existentes en el litoral cantábrico.

Otro de los apartados de la agenda hace referencia a las luces de las embarcaciones, en el que se incluyen las luces que se deben utilizar según el reglamento y las marcas que tiene que llevar un barco cuando es de día.

Otro apartado informa sobre el salvamento y los nudos y costuras. En él se habla del procedimiento de arriada del bote salvavidas, del procedimiento de puesta a flote, embarque y permanencia en la balsa salvavidas, y de la colocación correcta del chaleco salvavidas de flotabilidad permanente. Además se explica gráficamente cómo se hacen los distintos tipos de nudos, se hace una relación de los términos utilizados en el manejo de los cabos y

qué cuidados deben tenerse en el manejo de un cabo.

Otro de los apartados de la agenda trata sobre los cebos de pesca y los tipos de peces. En este apartado se hace una relación de los diferentes tipos de cebos que existen para la pesca y de los cebos que deben usarse según los peces que se vaya a pescar. Hay después varias páginas con ilustraciones de diversos tipos de peces y una sección destinada a los peces peligrosos y las precauciones que debe tener el pescador con ellos.

Para finalizar, la *Agenda del Pescador* incluye informaciones diversas. Entre ellas están las siguientes: distancias en millas entre los puertos comprendidos entre Bayona (Francia) y Vigo; señales de temporal, de puertos, de vigías y prácticos a los buques, de prácticos a vigías y señales de una sola letra; código internacional de señales marítimas y tablas de mareas hasta finales de 1995.

Todas estas informaciones vienen recogidas en 144 páginas de un formato de ocho por doce centímetros. Es, por tanto, una agenda cómoda para llevar.

La tirada inicial de la misma ha sido de 5.000 ejemplares. Se distribuirá por toda la cornisa cantábrica a través de Asociaciones de Lucha Contra el Sida, de las Casas del Mar del ISM y de las Cofradías de Pescadores.

Subvención del ISM

Actualmente el ISM convoca subvenciones a nivel estatal diri-



gidas a financiar actividades y programas de carácter social, asistencial y cultural, orientadas a los trabajadores, pensionistas y beneficiarios del sector marítimo-pesquero, preferentemente las relativas a la atención de los siguientes sectores: marginados; primera infancia; ancianos; minusválidos físicos, psíquicos o sensoriales; toxicómanos y alcohólicos.

La realización de la *Agenda del Pescador* ha sido posible gracias a una de estas subvenciones del ISM, concedida a la Asociación Ciudadana de Lucha Contra el Sida y Autoapoyo Entre los Afectados T4. El importe de la subvención a dicha asociación ha sido de algo más de 3.600.000 pesetas.

La Asociación T4 nació hace seis años en Bermeo. El proyecto «Sida y Mar» es uno de los más antiguos de la misma. Desde su creación, y en colaboración con el ISM, Cofradías de Pescadores, mujeres de trabajadores del mar y Ayuntamientos costeros vascos, la asociación viene potenciando iniciativas cuya pretensión es mejorar la calidad de vida en cuanto a sanidad se refiere de las personas que trabajan en el mar. ■

**Roberto RUIZ
DE HUYDOBRO**

El puerto de Pasajes obtuvo en 1994 su récord de cash flow

Alcanzó los 1.729 millones de pesetas, superando en 1.169 millones el cash flow del año 1993. Las causas principales de este récord fueron el incremento de las tarifas portuarias y el descenso de los gastos de personal.

Y todo a pesar de que el tráfico total de mercancías descendió un 9,4 por 100 respecto a 1993. Este descenso fue debido principalmente a dos causas: la pérdida de mercado de la central de C.L.H. en Rentería y, por tanto, la disminución en toneladas de productos refinados en el puerto, y el cierre temporal de la central eléctrica de Iberdrola, que dio lugar a una disminución del tráfico de carbón de importación.

Se produjeron, sin embargo, incrementos en el movimiento de automóviles y papel, tráficos de mayor valor añadido para el puerto que compensaron los descensos en tráficos de graneles.

Por lo que respecta a los productos siderúrgicos, tráfico fundamental para el puerto de Pasajes, aunque en su conjunto descendió un 2 por 100 en relación al año anterior, durante 1994 superó los 900.000 toneladas.

El resto de tráficos permaneció sin variaciones, a excepción del tráfico de granito de importación, que se incrementó en un 57 por 100.

La rentabilidad del puerto fue del 3,9 por 100, ocasionado principalmente por rendimientos extraordinarios debidos a las incorporaciones al inmovilizado del muelle de Iberdrola y de las instalaciones de Rezola y Magnesitas, por caducidad de los derechos de concesión. En cuanto a la rentabilidad ordinaria, y a pesar del incremento de *cash flow*, no ha existido superávit. Las pérdidas totales han sido de 262 millones de pesetas, de los cuales 227 corresponden a pérdidas de explotación y 35 millones al resultado financiero negativo. En 1993 la pérdida total fue de 882 millones de pesetas, siendo las pérdidas de explotación de 757 millones.

Las inversiones realizadas en el puerto de Pasajes en 1994

fueron de 424 millones de pesetas. En el programa de inversiones del año anterior destacan por su magnitud las siguientes inversiones: 66 millones en la rehabilitación del edificio del almacén número 4, que se dedicará a sede central de oficinas y talleres de la Autoridad Portuaria; 119 millones invertidos en la adecuación del paseo litoral de Bonanza; 19 millones invertidos en las pavimentaciones de los muelles 1 y 2 de Lezo y Molinao, y 45 millones invertidos en sistemas de información y que son el diseño del proyecto SIGEPA y el equipamiento inicial en ofimática de la Autoridad Portuaria.

En cuanto a planificación portuaria, en 1994 se iniciaron los estudios de planificación de los espacios portuarios de Donibane y de La Herrera. Estos estudios, que se incorporarán al Plan de Usos y al Plan General del Puerto, darán lugar a un profundo cambio en la actual configuración del puerto, dando prioridad a los aspectos de mejora del entorno urbano y planificando las instalaciones de la pesca y del sector naval que permitan su desarrollo sin menoscabo de las actividades comerciales.

Dentro del Programa Pluri-anual de Inversiones para el período 1995-1998, están previstos, entre otros, los siguientes proyectos: actuaciones en Donibane-Lezo, por un importe de 1.800 millones de pesetas; equipamiento informático, con un coste de 300 millones; actuaciones en La Herrera, por un importe de 300 millones; construcción, suministro y colocación de una rampa *ro-ro* flotante y obra de atraque correspondiente en la dársena de Petróleos, con un coste de 270 millones, y pavimentación del vial principal del puerto, por valor de 150 millones. ■

R. R. de H.





Dos pescadores fueron alcanzados por los disparos de escopeta realizados desde un arrastrero francés contra el pesquero cántabro «Manuel Herrerías», sufriendo heridas de carácter leve. Los marineros cántabros heridos fueron Fernando Revilla Martínez, de Laredo, quien fue evacuado en helicóptero al hospital de La Rochelle, y Mariano Álvarez Ochoa, de Colindres, que fue curado en una de las patrulleras francesas que acudieron al lugar del incidente.

Dos pescadores fueron heridos leves por disparos de escopeta hechos desde un barco francés

El incidente del «Manuel Herrerías»

SEGUN fuentes de las Cofradías de Cantabria, Fernando Revilla fue alcanzado en el cuerpo por seis postas de escopeta y fue dado de alta, ya que le causaron heridas superficiales, mientras que Mariano Álvarez sufrió heridas superficiales en un brazo al ser alcanzado por tres postas.

El incidente se produjo cuando el pesquero «Manuel Herrerías», con base en Colindres, se colocó a proa del arrastrero francés «Crazy Horse», con base en Sables d'Olonne, para avisarlo de que no navegara por esa zona, ya que tenían largados los palangres. Desde el arrastrero francés se efectuaron unos disparos de escopeta que alcanzaron a los dos marinos españoles, y la levedad de las heridas se debieron a la ropa y al buzo que llevaban puestos.

«Llevo dos días sin dormir, nervioso. En situaciones como ésta dan ganas de coger el barco, amarrarlo en puerto hasta que se pudra y pedir a la puerta de alguna iglesia.» Estas fueron las primeras palabras que pronunció el cántabro Manuel Herrerías, patrón del palangrero «Manuel Herrerías», poco después de que con dos heridos a bordo y unos cincuenta impactos de perdigón en el casco arribase al puerto de Colindres, recogidas en una entrevista realizada por *El Diario Montañés*, de Santander. El pesquero cántabro estuvo custodiado por la patrullera «Serviola», de la Armada.

«Yo estaba en popa y noté que me dio. Me giré y vi a mis compañeros tumbados donde los cajones. Volví a girarme y vi a Fernando que bajaba por la escalera sangrando. Pensé que nos habían dado a todos», añadió. «Sí, sí. Ha sido tiro al plato. Nada

de gilipolleces. Ha tirado a matar y debieran condenarlo a cadena perpetua», aclaraba poco después Manuel. Y es que, tras los disparos, la confusión y el nerviosismo reinaban en el «Manuel Herrerías». Confusión que continuaría después, cuando el pesquero de Colindres arribó al puerto de La Rochelle.

El Gobierno cántabro, aparte de sufragar los gastos del palangre, ha puesto a disposición del pesquero «Manuel Herrerías» «los servicios jurídicos del ente regional», que asesorarán al armador del buque colindrés en la querrela que ha presentado en Sables d'Olonne «por intento de homicidio» contra el patrón del arrastrero galo «Crazy Horse», Gabriel Renaud.

«En los presupuestos regionales de 1996 vamos a incluir un seguro que cubra los riesgos de los marineros cántabros en la mar y, por supuesto, a sus familias. De ahí que en el seguro se incluyan indemnizaciones en caso de muerte y becas de estudio para los hijos de los pescadores fallecidos», añadió el consejero de Ganadería.

Elecciones

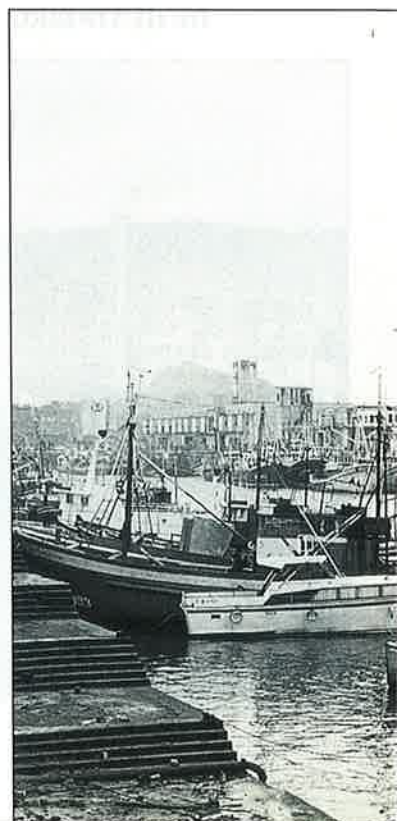
Al cierre de esta información se acordaba la realización de nuevas elecciones al cargo de patrón mayor de las Cofradías de Cantabria, puesto para el que se produjo un empate entre los candidatos Tomás Cos y José Povedano en los comicios celebrados el día 22 en Santander.

Comillas

Luis Moros Ariste fue elegido patrón mayor de la Cofradía de Comillas. Por su parte, Manuel

Lamadrid Martínez ostentará durante los próximos cuatro años el cargo de vicepresidente primero, mientras que Luis Noriega Delgado ocupará la segunda vicepresidencia. La comisión permanente del Cabildo, sin embargo, estará formada por Aniceto Lamadrid Martínez, Claudio Noriega Delgado, Segundo González Cordero, Fidel Noriega Delgado, José Luis Cuevas Fernández, Elías Rayón Echevarría, Fermín Noriega Delgado y, por último, Pedro Lamadrid Iglesias.

Su objetivo prioritario es continuar con la tarea que emprendieron hace aproximadamente dos años, fecha en la que activaron la Cofradía de Comillas, después de que ésta, por unos motivos u otros, hubiera quedado sin servicios. De cara a un futuro inmediato, los directivos de la Cofradía pretenden instalar en Comillas una fábrica de hielo,



junto con la mejora de la seguridad del puerto.

Santoña

El consejero de Obras Públicas y vicepresidente del Gobierno regional, Miguel Angel Revilla, junto con el director regional de Obras Hidráulicas, Carlos Montans, visitaron las instalaciones de Santoña para comprobar los trabajos de dragado que tienen lugar en la «barra» de acceso a la bahía de Santoña y, posteriormente, la limpieza de fondos en la dársena norte, a la vez que para constatar la próxima realización de otras obras demandadas con insistencia desde la Cofradía de Pescadores, y que servirán para ampliar las estructuras del puerto, al suponer un importante incremento en las líneas de los muelles de atraque, que aliviarán las tareas de embarque y desembarque.

En un primer caso se trata de ampliar la línea de muelles en la dársena norte, por el lado sur de la misma. Se suprime la actual rampa, prácticamente inservible en la actualidad, previéndose la instalación de depósitos de combustible en la nueva zona del muelle creada. En este caso, la obra a realizar sería muy similar a la ya ejecutada en esta misma

dársena, pero en su lado norte. En los presupuestos del próximo año de la Consejería se incluyen las partidas suficientes para financiar la redacción de ambos proyectos y ser acometidos en 1997. También quedaron confirmadas una serie de obras menores.

Nafragio

Los cinco tripulantes del mercante chipriota «Mieke», rescatados en alta mar después de que el barco se hundiera a las nueve de la mañana a 80 millas al norte de Santander, llegaron sanos y salvos al puerto de la capital cántabra a bordo del mercante «Dellach», que efectuó la operación de rescate. Según el Centro de Control y Salvamento de Bilbao, la tripulación del buque chipriota —un capitán de origen holandés y cuatro marineros ucranianos— se vio obligada a abandonar el barco, de 866 toneladas de registro bruto y 67 metros de eslora, en un bote salvavidas tras sufrir una vía de agua en sus bodegas, después de colisionar con un contenedor a la deriva. Antes de dejar el buque lanzaron sus SOS por radiobaliza, señal de socorro que fue recogida por la Radio Costera de Machichaco y por el servicio de rescate marítimo francés.

A Cabo Verde

Las embarcaciones artesanales de túnidos no irán este año a faenar a las islas de Cabo Verde, al no haberse desplazado una delegación para comprobar las condiciones de pesca y las infraestructuras portuarias del archipiélago africano. Aunque ello no significa que no se haya descartado definitivamente el tema, según afirman los armadores de los pesqueros y los propios presidentes de las Cofradías de Pescadores de Colindres y Santoña, José Sarabia y Manuel Vinatea.

La realidad, según Sarabia y Vinatea, es que los pescadores cántabros, y en concreto la comisión de tres patronos de pesca que se formó con motivo de la visita de la ministra del Mar de Cabo Verde, Helena Samedo, no se ha podido desplazar por falta de tiempo entre el final de la costera de la anchoa y el comienzo de la campaña del bonito. Además, también han influido en esta decisión las informaciones contradictorias recibidas de embarcaciones guipuzcoanas y francesas que ya han estado hace años en la zona de Cabo Verde y Mauritania y el hecho de que los tres patronos de pesca que iban a visitar Cabo Verde —dos de Santoña y uno de Colindres— estén con sus embarcaciones faenando en la pesca de túnidos en el Mediterráneo.

El hecho de que la mejor época de pesca en los caladeros de Cabo Verde coincida con la campaña de la costera de la anchoa en el Cantábrico ha sido otra de las circunstancias que han desanimado a los pescadores cántabros, dado que la costera del bocarte, junto con la del bonito, son los pilares fundamentales de la actividad anual de los barcos de bajura. De esta manera, la única época viable para faenar sería el cuarto trimestre del año, «cuando menos capturas se logran en esa zona».

La oferta que en su día realizó la responsable de pesca de Cabo Verde se refiere a las especies de superficie, como son los túnidos —yellowfin, albacora y caballa— y el pez espada. La pesca de fondo, de momento, indicó la ministra Samedo, «no entra en las actuales negociaciones que hemos planteado a los pescadores españoles de Laredo, Santoña y Colindres». ■

A. H.

Inmediatamente se puso en marcha la operación de salvamento, coordinada por este servicio de rescate, ya que estaba situado en una zona de seguridad marítima francesa. Al punto del naufragio acudieron dos pesqueros con base en Santander, «Nuevo Maite» y «Pumarasa»; un avión y un helicóptero franceses y el mercante austríaco «Dellach», que fue quien logró rescatar a los naufragos sanos y salvos. Un equipo médico que viajaba en el helicóptero observó a los tripulantes, que se encuentran en perfecto estado. El mercante austríaco «Dellach» atracó en el puerto de Santander a primeras horas de la noche, donde un médico visitó a la tripulación y ratificó su buen estado.

La colisión se produjo a las nueve y media de la mañana y tres horas después el mercante se había hundido. Todo parece indicar que la vía de agua se produjo tras colisionar con un contenedor que iba a la deriva. Radio Nacio-

nal de España en Bilbao fue la primera emisora que informó del suceso.

Campaña del bonito

Las Cofradías de la cornisa cantábrica y la asociación conservacionista Greenpeace organizan una degustación de bonito del norte en la Plaza Mayor de Madrid para reivindicar la prohibición de las artes de enmalle a la deriva (volantas) en aguas de la Unión Europea. A esta degustación acudió la junta directiva de la Federación de Cofradías de Cantabria. Los pescadores del Cantábrico pretenden presionar así al Gobierno español para que solicite la erradicación de las volantas en el Consejo de Ministros de la UE. De persistir en el uso de estas artes, según las Cofradías, se comprometería el futuro del sector bonitero. ■

A. H.





El buque oceanográfico de la Armada española «Tofiño», que realiza sus trabajos para el Instituto Hidrográfico de la Marina, que tiene su sede en la capital gaditana, realizó durante el pasado mes de octubre una nueva campaña de prospecciones por aguas del estrecho de Gibraltar.

Nueva campaña del IEO en el estrecho de Gibraltar

CON motivo de esta nueva campaña efectuó una escala en el muelle de Cádiz para aprovisionamiento. Estos trabajos se iniciaron el 9 de octubre y se denominaron «Estrecho-95», y su objetivo era el de medir el intercambio entre masas de agua del Atlántico y del Mediterráneo, así como su variabilidad interanual. El fin de estos estudios es diagnosticar los procesos dinámicos que controlan el flujo de agua a través del Estrecho.

El «Tofiño» continuará esta temporada por aguas de las islas Baleares, en donde procederá a una campaña de actualización de la cartografía de Menorca. En estas dos campañas empleará un mes y medio, por lo que no regresará hasta el próximo 14 de noviembre a su base en la Estación Naval de Puntales, situada en la bahía de Cádiz.

De esta campaña por aguas del Estrecho cabe destacar que, además de la dotación y del personal del IHM, lleva embarcados a bordo personal científico y técnico de la Universidad de Cádiz y del Woods Hole Oceanographic Institution, de los Estados Unidos, expertos en el manejo de los equipos empleados en la realización de los trabajos.

El «Tofiño» fue construido por la Empresa Nacional Bazán en la factoría de San Fernando (Cádiz) y entregado a la Armada en abril de 1975. Tiene una eslora de 58 metros y una manga de 11,7, desplaza 1.032 toneladas y su dotación está compuesta por 66 hombres. Su propulsión está encomendada a dos motores diésel de 1.350 caballos de potencia, que le permiten alcanzar una velocidad de 14 nudos.

Nuevo espigón

El Laboratorio de Puertos del Cedex, situado en Madrid, tenía previsto terminar a mediados de noviembre los estudios para

contrarrestar los efectos del mar de leva dentro de la dársena comercial y pesquera del puerto de Cádiz.

Según informó el presidente de la Autoridad Portuaria gaditana, el Cedex culminaría unas investigaciones en las que se han empleado unos dos años y que llevarán a evitar que este fenómeno perjudique nuevamente a la actividad y operatividad de los tráficos portuarios en el muelle de Cádiz.

El mar de leva, provocado por una serie de ondas de período largo producidas por diversas circunstancias mar adentro, fue causa en ciertos momentos de grandes oscilaciones de la masa de agua contenida en la dársena comercial y pesquera, que fue motivo para que algunos buques rompieran amarras y se vieran perjudicados por las demoras causadas en sus operaciones.

Este fenómeno se produjo de manera muy espectacular en los años 1992 y 1993, y apenas fue significativo en 1994. Solía producirse en los meses de invierno y su causa se originaba en algunas concretas circunstancias meteorológicas fuera de la bahía, que hacían que el oleaje de período largo penetrase con especial fuerza contra los muelles. Según los estudios de Cedex, el fenómeno, que no era desconocido con anterioridad a esos años, se vio agravado especialmente con el dragado del canal de entrada a menos de trece metros, obra que se realizó en 1992 y que fue motivo para que ese tipo de oleaje fuera reconducido hacia las dársenas comercial y pesquera.

La solución propugnada por los técnicos del Laboratorio de Puertos, que debieron reproducir las condiciones del puerto de Cádiz en una maqueta, fue la de construir un nuevo espigón en el actual dique de San Felipe —cierre norte de esa zona portuaria—, que discurrirá perpendicular al canal de entrada y que servirá para reconducir el oleaje

fuera de los muelles. El espigón tendrá unos 380 metros de largo y tendrá poco impacto medioambiental, pues apenas sobresaldrá del nivel del mar en pleamar.

El coste de esta obra será de unos 1.500 millones de pesetas y podría empezarse a partir de primeros de año. En la actualidad el Cedex está investigando acerca del tipo de configuración, tamaño, pendiente y tipo de bloque que se empleará en su construcción. Una novedad importante puede ser el uso, por primera vez, de un nuevo modelo de bloque de hormigón que ha sido diseñado por especialistas del Cedex y que hasta ahora no ha sido utilizado en ninguna obra de estas características. Su ventaja radica en el mayor encaje entre sí de estos bloques, por lo que podría sustituir en un futuro a los tradicionales de forma cúbica.

Cuatro puertos más para la Junta de Andalucía

Desde el pasado 1 de octubre la Junta de Andalucía cuenta con cuatro puertos más en su organización. Se trata de los de Punta Umbría y Ayamonte, en Huelva, así como los de Rota y Bonanza, en Cádiz.

A partir de esa fecha la Junta de Andalucía es la encargada de la gestión de esos puertos y de la actividad dentro de sus instalaciones, que hasta la fecha pertenecían a Puertos del Estado y que dependían de las autoridades portuarias.

Se trata de cuatro puertos pesqueros y uno deportivo (Rota) los que fueron transferidos a la comunidad andaluza por haber perdido su condición de puertos de interés general. Estos puertos se integraron en la red autonómica gestionada por la Empresa Pública Puertos de Andalucía (EPPA), que se encarga de la administración de un total de 30 puertos pesqueros y deportivos a lo largo de 870 kilómetros de litoral. La EPPA estudia



la puesta en marcha de un plan de inversiones que tendrá como objetivo la modernización de las estructuras ya existentes, entre ellas la recién emprendida construcción y de una lonja pesquera en el puerto de Rota.

Cádiz, puerto pesquero bajo mínimos

La inactividad parcial de la flota de pesca del puerto de Cádiz es otra más de las dificultades a

las que se ha enfrentado la bahía gaditana tras el cierre de los caladeros de Mauritania, decretado por este país para todo el mes de octubre.

La lonja pesquera es una de las actividades portuarias que produce

una mayor fuente de recursos. Se trata de un tráfico que mueve más de 5.000 millones de pesetas anuales de facturación gracias al mantenimiento de una flota de unos 34 barcos pesqueros dedicados exclusivamente a la captura de merluza negra, que se comercializa en Andalucía, La Mancha, Madrid y Extremadura, fundamentalmente, entre otros puntos de la geografía española.

Esta modalidad de pesca es realizada por los barcos de Cádiz únicamente, ya que no hay ninguna otra flota de España que explote esta especie. Su actividad se desarrolla, la mayor parte del año, en aguas de Mauritania, país con el que la Unión Europea tiene firmado un convenio que expira el próximo mes de julio y en el que no se recogía ninguna clase de parada biológica como la que, unilateralmente, ha decretado recientemente el Gobierno de Nuakchot.

Otros caladeros son los de Marruecos y Senegal. En los de aquel país no se pesca esta especie debido a las condiciones económicas tan desventajosas que supuso la firma del último acuerdo, mientras que en Senegal se trabaja sólo los meses de diciembre a marzo, debido a la poca rentabilidad de sus recursos.

A pesar de ello, los armadores, para evitar la inactividad total de la flota, solicitaron nuevas licencias para este último país y consiguieron colocar la mitad de la flota en sus caladeros.

En total unos 15 barcos han podido seguir faenando en Senegal, a pesar de no ser la época ni las mejores aguas. Con ello han evitado el cierre total de la lonja pesquera del puerto de Cádiz durante el mes de octubre, en el que se habrían producido unas pérdidas cercanas a los 800 millones de pesetas, según estimaciones de las empresas del sector (armadores, exportadores, transportistas, estibadores, etc.).

En el conjunto de la flota andaluza, sólo los puertos de Huelva y Cádiz se vieron afectados por esta parada. Un total de 80 barcos (entre marisqueros de Huelva y los de Cádiz) se encuentran en estas flotas, de los que 23 consiguieron licencias para las aguas de Senegal. ■

J. L. G.

Por el conflicto pesquero

Graves pérdidas en la actividad portuaria

La Asociación de Empresas Marítimas (APEMAR) ha calculado que las pérdidas sufridas durante los últimos meses en los puertos de Cádiz y Algeciras superarán los 5.000 millones de pesetas. El pasado 21 de mayo, y a consecuencia del boicot que habían impuesto los pescadores españoles al paso de productos marroquíes por la postura del Gobierno de este país ante la negociación del tratado de pesca, Rabat decidió suspender sus líneas regulares con los puertos españoles y no permitir el despacho de mercancías por otras líneas hacia los mismos.

Tras más de cinco meses de práctica inactividad en Algeciras, limitada al pasaje, y la completa ausencia de barcos de carga por Cádiz, los empresarios se quejaron de que el sector portuario deba pagar los platos rotos de un conflicto que le es extraño y que ha provocado regulaciones de empleo entre las empresas transitarias de ambos puertos y la rescisión de numerosos contratos temporales en las mismas, sin ninguna clase de ayuda por parte de la Administración española o europea, como ha sucedido con el sector pesquero.

El boicot a los productos marroquíes fue levantado por los pescadores, parcialmente, a finales de septiembre, salvo para el pescado, mercancía que no dejaron pasar hasta la firma del tratado. Sin embargo, este cambio de actitud de los pescadores no fue suficiente para que Rabat diera marcha atrás en la suspensión de

sus tráficos por España, ya que su Gobierno se mantuvo dispuesto a mantener la prohibición hasta que el conflicto se hubiera solucionado completamente.

Mientras tanto, los envíos de productos alauís hacia Europa se estuvieron haciendo a través de los puertos franceses de Marsella o Sete, una situación que hizo temer a los empresarios marítimos de la provincia de Cádiz, durante todo el conflicto, por el regreso de las líneas una vez que se volviera a la normalidad.

Algeciras ha sido el puerto más perjudicado, ya que se calcula que han dejado de ingresarse unos 4.000 millones de pesetas, mientras que en Cádiz la cifra se reduce sólo a mil millones. Cada camión que no ha pasado por estos puertos ha supuesto una merma de unas 100.000 pesetas, aparte los fletes marítimos (unas 80.000 pesetas) que no han ingresado las navieras españolas por su cuota de mercado.

En este tiempo tampoco se han puesto en marcha dos nuevas líneas marítimas desde Cádiz, una de Trasmediterránea y otra de la Iberian Magreb Express Line.

El volumen de camiones que dejaron de moverse por el puerto gaditano se calcula en unos 7.000, ya que se preveía haber alcanzado las 20.000 unidades a finales de año. En cambio, en Algeciras se ha estimado que se han hecho 21.000 despachos de aduanas menos, lo que equivale a unos 15.000 camiones. ■



El próximo día 9 de enero se reanudará el juicio por la catástrofe provocada a causa del embarrancamiento del buque «Mar Egeo», que en la mañana del 3 de diciembre de 1992 derramó en las costas de La Coruña 80.000 toneladas de petróleo. La vista oral tuvo que suspenderse el pasado 13 de marzo, apenas transcurridas dos horas, por la incomparecencia del capitán del buque, Constantinos Stravidis. Las reclamaciones por indemnizaciones pueden llegar hasta los 20.000 millones de pesetas, que se repartirán en gran parte entre los miembros de las Cofradías de Pescadores y mariscadores afectados por la marea negra.

Las reclamaciones por indemnizaciones pueden llegar a los 20.000 millones de pesetas

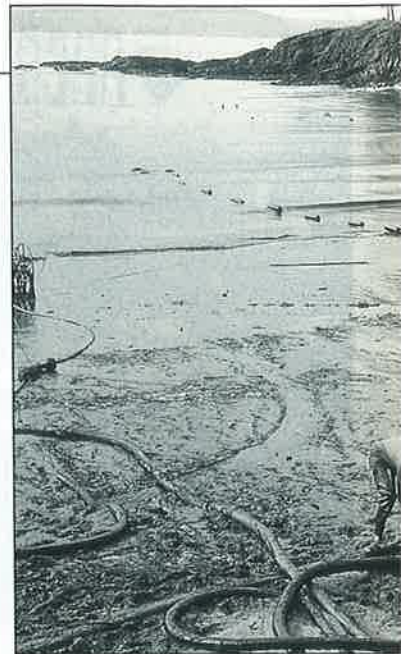
El juicio por el «Mar Egeo» se reanudará en enero

La ausencia de Constantinos Stravidis ya no constituye un obstáculo para la continuación del proceso. El delito del que se le acusa en el auto de apertura de juicio oral, imprudencia temeraria con daños, sólo está penado con multa y la ley permite al inculpado no estar ante el juez cuando la condena reclamada es inferior a un año de prisión. No obstante, hasta que el juicio no se inicie, no se sabrá cuál será la decisión que se tome en el caso de que el capitán griego no llegue a comparecer.

Las sesiones se celebrarán durante todo el mes de enero en la Audiencia Provincial de La Coruña y más de veinte abogados participarán en el proceso. En el banquillo se espera la asistencia

de otro de los acusados en el proceso, el práctico que estaba de guardia en el puerto de La Coruña el 3 de diciembre de 1992, cuando el buque embarrancó frente a la Torre de Hércules, ocasionando una de las mayores catástrofes medioambientales ocurridas en las costas gallegas.

Los afectados por el trágico suceso acaecido hace casi tres años han manifestado su satisfacción por la celebración de la vista. Del pesimismo al optimismo. Xoan López, secretario de las Cofradías afectadas, mostró su confianza en que se desbloquee el proceso de negociaciones para el pago de las indemnizaciones aún pendientes. Además, indicó que el Fondo Internacional de Compensación por Daños de Hidrocarburos es el culpable



de todos los males que aquejan tanto al sector de bajura como al marisquero desde que se produjo el suceso.

El entusiasmo de las Cofradías porque se celebre este juicio está justificado. En el caso de que no hubiera responsabilidades penales y se abrieran diligencias a través de la vía civil, el cobro de las indemnizaciones podría demorarse más de diez años, justo el tiempo que estiman los pósitos que tardaría en recuperarse el caladero.

Las Cofradías celebrarán las terceras jornadas conmemorativas del siniestro en los próximos días 1 y 3 de diciembre. A estas sesiones acudirán importantes personalidades de los campos ecologista, científico, social y político.

Sector conservero

Por su parte, los conserveros prosiguen su campaña contra los posibles acuerdos de Pesca con Marruecos, que a su juicio podrían llegar a provocar la desaparición de la industria española de conserva de sardinas, una actividad que en Galicia ocupa a 50 empresas y da trabajo a 18.000 trabajadores en puestos directos y unos 2.000 indirectos, con un volumen de negocio de 9.000 millones de pesetas.

Los dirigentes de la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas (ANFACO) anunciaron en Vigo que si las medidas

Mejilloneros y precios

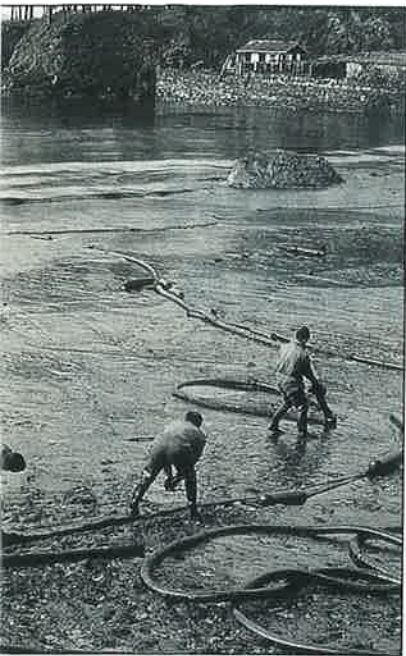
El alto el fuego en la guerra de precios para la venta del mejillón es ya un hecho. Casi la totalidad de las asociaciones de productores de mejillón de Galicia han constituido una comisión que controlará los precios. Este acuerdo ha sido aprobado por las principales organizaciones del sector, entre ellas Opmar, Promega, Socomgal y Rías Baixas.

Esta comisión constituye la primera iniciativa adoptada tras casi seis meses de negociaciones. Finalmente, las asociaciones tienen previsto crear una central de ventas que aúne precios y ponga fin a las hostilidades que durante años han mantenido dividido al sector.

El comité ahora designado realizará un seguimiento de los precios y velará por el cumplimiento de éstos en cada asociación. Está formada por un representante de cada una de las cuatro grandes organizaciones citadas anteriormente. En el futuro está previsto que se incorporen más entidades.

Una vez constituida la central de ventas, a cada batea integrada en la asociación le corresponderá vender 50 bolsas de diez kilos. Se establecerá un orden a través de sorteo y cada asociación irá despachando su cupo hasta agotarse el mejillón y dar paso a la siguiente organización. «Si se descubre que un comprador está pagando un precio menor al fijado, se procederá al corte de suministro.» ■

E. C.



se aprueban tratarán de llevar a cabo una campaña global de todo el sector europeo, especialmente de Francia, Portugal y España. En estos dos últimos países se producen el 70 por 100 de las conservas de la Unión Europea.

Si se aprueba tan polémico acuerdo entre la UE y Marruecos, se producirá una notable reducción de los contingentes liberalizados y de los aranceles aduaneros de este producto. Según los responsables de ANFACO, mientras hay unas

directrices durísimas para la fabricación en países de la UE, las normas para los marroquíes son totalmente libres y anárquicas, y tan sólo existe un inspector para toda la pesca no comunitaria.

Juan Manuel Vieites, secretario de esta organización, solicitó a la Xunta que defiendan el restablecimiento de contingentes lo más bajo posibles y de derechos de aduanas lo más alto posibles para la importación de conservas procedentes del país magrebí.

También pidió ayuda para la transformación de conservas de sardinas por industrias instaladas y productoras de la UE de conservas de sardina que utilizan materia prima pescada en aguas comunitarias.

Apelando a la calidad de la conserva gallega, se demandó la creación de programas estructurales del sector de la pesca para relanzar el consumo de las conservas de sardina en el mercado europeo, donde cada día se compran menos, algo que está motivado por la existencia en el mercado de un producto de baja calidad procedente de países extraeuropeos. ■

E. CEBRIAN

Costera de bonito

La costera de bonito ha batido este año todos los récords. Se han capturado cerca de 4.000 toneladas de este túnido y la facturación, en un balance provisional, se eleva a más de 1.500 millones de pesetas. Hasta el momento el mayor volumen de ingresos en una costera se había registrado en 1989, con cerca de 1.200 millones de pesetas, mientras que el mayor nivel de capturas correspondió a la campaña de 1991, en la que se descargaron poco más de 3.500 toneladas.

Las razones de estos buenos resultados hay que buscarlas, según el patrón mayor del pósito de Burela, José Roca Dopico, en dos razones fundamentales: el control y el apoyo logístico ofrecido por los buques «Serra de Santiago» y «Valdivia», de la Consellería de Pesca, y en la ausencia de conflictos, razón esta última esgrimida también por el presidente de la Xunta, Manuel Fraga, quien mostró su satisfacción al conocer estas «cifras históricas».

En el balance se criticó la política de la Unión Europea por el retraso a la hora de resolver la problemática de la utilización de volantas o redes de enmalle a la deriva, aunque resaltaron positivamente la presencia de la comisaria de Pesca, Emma Bonino, en alta mar con la flota bonitera española.

Respecto al futuro de la flota, que ha recibido ayudas para su renovación por parte de la Xunta, Roca Dopico afirmó que se pretende mantener la flota, «ni desgazar ni aumentarla. Pensamos que serán diecisiete barcos los que se beneficien de las ayudas y esperamos que en un plazo de dos años toda la flota esté renovada y en condiciones óptimas para otro tipo de pesquería que ahora no podemos comercializar». ■

E. C.

C. VALENCIANA



Alicante: La obra del MOPTMA comienza en marzo y la Diputación podría construir otra planta

Plantas desaladoras para el aprovisionamiento de agua

Debido a la pertinaz sequía que afecta al sur de la provincia de Alicante, la utilización de desaladoras podría hacer que el agua dejase de ser un problema si se cumplen los plazos de ejecución de una planta que el MOPTMA comenzará en marzo, según ha anunciado el presidente de la Diputación, Julio de España, tras reunirse con el director general de Estructuras Hidráulicas, dependiente del Ministerio de Obras Públicas, Adrián Baltanás.

CADA planta desaladora podría abastecer de 40.000 metros cúbicos de agua por día y supondría una inversión de 4.000 millones de pesetas. La Diputación estudiará con los consorcios de la Marina Alta y Baja la ubicación de otra planta o más en esas comarcas, que podría solucionar el consumo humano.

La Diputación Provincial se ha mostrado interesada por la búsqueda de soluciones a la escasez de agua. Tras el estudio en Canarias del funcionamiento de las desaladoras por ósmosis inversa, Julio de España, presidente de la institución provincial, se ha reunido con el director general de Estructuras Hidráulicas, dependiente del Ministerio de Obras Públicas, Adrián Baltanás, quien manifestó que antes de acabar el año saldrá a concurso una desaladora en el sur de la provincia, que podría financiarse en parte con fondos estructurales de la Unión Europea.

La construcción de la planta dependerá de la mancomunidad de Canales del Taibilla, que es el organismo por el que se abastece de agua parte de la provincia. Incluso podría estar concluida

para antes del verano, puesto que «el montaje de estas plantas es relativamente rápido», manifestó Julio de España.

La financiación de las plantas está abierta a la iniciativa privada, aunque el Ministerio de Obras Públicas ha anunciado que ofrecerá ayudas económicas a través de los fondos de cohesión de la Unión Europea. Por otra parte, este tipo de iniciativas puede ampliarse en otros puntos de la provincia a través de convenios con el Ministerio y los Consorcios de la Marina Baja y Alta.

La utilización del agua del mar, tanto para consumo humano como para riego, representa un sistema que se viene utilizando en las islas Canarias. Otro sistema que se utiliza es el de la condensación de vapor.

Finalmente, la Diputación Provincial pretende que la Administración central se conciencie de la necesidad de instalar dos plantas desaladoras más para poder paliar la sequía que afecta al sur de Alicante. El agua marina depurada podría ser la solución ante la pertinaz sequía que nos afecta en la actualidad. ■

Rosa RUIZ ARAGONES

En el transcurso de un año y medio hacia atrás han ido apareciendo diversas normas que han modificado ostensiblemente el panorama de la contratación laboral en España. Ahora que la intensidad legislativa en este sentido ha remitido y se ha solidificado, es el momento de hacer una síntesis de cómo ha quedado dicho panorama. Una recopilación cuyo único objetivo es el de facilitar su comprensión y posibilitar su uso por quien precise realizar contrataciones.

PANORAMA DE LA CONTRATACION LABORAL EN ESPAÑA

DENTRO de este abundante marco legislativo, permanecen las siguientes figuras contractuales:

Contrato ordinario

Es el contrato tipo que el Estatuto de los Trabajadores (ET) prevé. Representa la regla general en la normativa sobre contratación.

Duración: Es de carácter fijo o duración indefinida y a tiempo completo, no exigiendo especial formalidad en su concertación pudiendo celebrarse de forma verbal o escrita.

Contrato de fomento a la contratación indefinida

Norma aplicable: Ley 22/92, de 30 de julio, de medidas sobre fomento del empleo y protección por desempleo.

Es una variante, aunque incentivada, del contrato ordinario. Es, por tanto, **de duración indefinida**, con la salvedad de que sólo pueden ser concertados con ciertos colectivos, aquéllos que tienen más dificultades para acceder al mercado de trabajo. Por esta razón llevan aparejados unas subvenciones.

Colectivos con los que se puede concertar este contrato:

- Jóvenes menores de veinticinco años o personas mayores de cuarenta y cinco que lleven inscritas como desempleados al menos un año.
- Jóvenes desempleados, entre veinticinco y veintinueve años, que no hayan trabajado con anterioridad más de tres meses.
- Mujeres que lleven inscritas al menos un año en la oficina del INEM como desempleadas.
- Mujeres desempleadas mayores de veinticinco años que de-

sean reintegrarse al mundo laboral después de una interrupción no superior a cinco años, siempre que su incorporación no resulte obligatoria para la empresa.

- Trabajadores vinculados a la empresa por contratos en prácticas, de aprendizaje o para formación.

Para las empresas este tipo de contratación debe representar un incremento neto de la plantilla en relación con la existente el año anterior y no haber reducido plantilla fija en el año anterior a la contratación por despido declarado nulo, improcedente, o haber realizado algún expediente de regulación de empleo en el mismo período.

Forma: Necesariamente debe formalizarse por escrito y visado en la Oficina del INEM dentro de los diez días siguientes a su celebración.

Incentivos: Estos dependen del colectivo en el que se hallara el trabajador anterior a su contratación, según lo indicado anteriormente, y consisten en:

- Una subvención de 400.000 pesetas cuando se trate de trabajadores menores de veinticinco años que han finalizado un contrato temporal de fomento al empleo durante 1994 ó 1995; o sea desempleados menores de veintinueve años.

- Una subvención de 500.000 pesetas cuando se trate de trabajadores mayores de cuarenta y cinco años desempleados, a cuyo beneficio se añade en este caso una bonificación en la cuota empresarial del 50 por 100 en las contingencias comunes durante toda la vigencia del contrato; mujeres desempleadas, o que habiendo finalizado un contrato temporal de fomento al empleo durante 1994 y 1995, el nuevo contrato sea concertado para

prestar servicios en oficios o profesiones donde el colectivo femenino no tenga apenas representación.

- Una subvención de 550.000 pesetas cuando se trate de trabajadores que se hallen vinculados por un contrato en prácticas, aprendizaje o para formación y éste se transforme en indefinido.



Contrato temporal para el fomento del empleo durante 1995

La cobertura normativa está constituida por el ET y por la Ley 42/94, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social.

Duración: No podrá ser inferior a doce meses ni superior a tres años. Podrán concertarse entre el 1 de enero y el 31 de di-

ciembre de 1995. Es el sustituto, podríamos decir, del Temporal para el Fomento del Empleo acogido al R.D. 1989/84. Modalidad destinada a un colectivo desfavorecido que podrá variar en función de las normas que al respecto dé el Gobierno cada año.

Colectivos susceptibles de ser contratados bajo esta modalidad:

- Mayores de cuarenta y cinco años.
- Minusválidos.
- Beneficiarios de prestaciones de desempleo, tanto contributivas como asistenciales, que lleven inscritos al menos un año como desempleados, no ostenten

micas, técnicas, organizativas o productivas.

Incentivos: Los contratos suscritos por jornada completa y con beneficiarios de prestaciones de desempleo da derecho a la **reducción de la cuota empresarial** a la Seguridad Social por contingencias comunes, durante el período máximo de tres años, en los porcentajes siguientes:

- 75 por 100 cuando el trabajador perceptor de desempleo es mayor de cuarenta y cinco años o minusválido, sin necesidad, en este último caso, de que lleve inscrito un año como desempleado. Esta reducción se eleva al 100 por 100 en el supuesto de ser el único trabajador contratado por la empresa que no tuviera ningún

Estas reducciones descritas se perderán automáticamente si en el transcurso de estas contrataciones se amortizan puestos de trabajo por despido improcedente o expediente de regulación de empleo.

Si estos contratos fuesen transformados en **indefinidos**, le serán de aplicación las **subvenciones** que establece la Ley 22/92 de contratos de fomento a la contratación indefinida, que ya han sido tratadas anteriormente y a las cuales nos remitimos.

Indemnización: A la finalización de estos contratos, y si los mismos no fuesen transformados en indefinidos, el trabajador tendrá derecho a percibir el importe correspondiente a doce días por año de servicio. Importe que si bien no cotiza a la Seguridad Social por tener carácter indemnizatorio, **sí está sujeto a retención del IRPF**, al considerarse precepción salarial de cobro diferido, según consulta de 26-10-92.

Forma: Debe hacerse por escrito en modelo oficial y presentarse para su registro en la Oficina de Empleo dentro de los diez días siguientes a su concertación.

Contrato de aprendizaje

Está regulado por el R.D. 2317/93, de 29 de diciembre.

Se podrá concertar con un trabajador entre dieciséis y veinticinco años que carezca de la titulación requerida para suscribir un contrato en prácticas. Su número es limitado y está en función del número de trabajadores en plantilla.

Dado que el objetivo de este contrato es doble,—teórica y práctica—, deberá estar dedicado a la formación un 15 por 100 mínimo de la jornada laboral.

Retribución: Como retribución mínima percibirá, al menos el 70, 80 ó 90 por 100 del Salario Mínimo Interprofesional durante el primero, segundo o tercer año, respectivamente.

Duración: Mínimo de seis meses, hasta un máximo de tres años por períodos iguales.

Período de prueba: El fijado en convenio colectivo o, en su defecto, el del ET, art.14: dos meses máximo.

Incentivos: La transformación de esta modalidad de contrato en uno fijo y a jornada completa que suponga incremento de la plantilla con relación al año anterior está subvencionada con 550.000 pesetas.

Contrato en prácticas

La norma de cobertura es igualmente el R.D. 2317/93, de 29 de diciembre.

Podrá concertarse con trabajadores que estén en posesión de un título universitario o de formación profesional de grado medio o superior.

Duración: Mínima, seis meses; máxima, dos años, dentro de los cuatro años a contar desde la fecha de finalización de los estudios necesarios para la obtención del título.

Período de prueba: Un mes máximo para los trabajadores con título de grado medio y dos meses para los de grado superior.

Retribución: Será, como mínimo, el 60 ó 75 por 100 para el primero y segundo año, respectivamente, sobre el salario de convenio o el indicado para el trabajador que desempeñe el mismo puesto o equivalente al contratado en prácticas.

Incentivos: La transformación en indefinido y a jornada completa de un contrato en prácticas que suponga un incremento de la plantilla fija en relación con el año anterior se subvencionará con 550.000 pesetas.

Los demás tipos de contratos ya fueron tratados en números anteriores, a los que nos remitimos a estos efectos. No obstante, sirva una sucinta enumeración para completar su recopilación:

- Para obra o servicio.
- Eventuales por circunstancias de la producción.
- Interinidad.
- Lanzamiento de una nueva actividad.
- A tiempo parcial y de relevo. ■

José Manuel GALAN



ningún cargo de dirección en la empresa contratante, ni sea cónyuge o pariente por consanguinidad o afinidad hasta el segundo grado, inclusive, del empresario.

A esta modalidad de contratación no podrán acogerse empresas que con posterioridad al 1 de enero de 1994 hayan amortizado puestos de trabajo por despido declarado improcedente, o expediente de regulación de empleo basado en causas econó-

trabajador desde el 1 de enero de 1994.

- 50 por 100 cuando lleve inscrito un año como desempleado, se trate de empresas de menos de veintiséis trabajadores, sea menor de cuarenta y cinco años y no tenga la calificación de minusválido. Y si además se trata de la primera contratación en una empresa que estaba sin trabajadores desde el 1 de enero de 1994, el porcentaje de reducción se incrementa hasta el 75 por 100.

Sanidad a bordo

La gota puede ser definida como una enfermedad del metabolismo, con posible carácter hereditario y que se caracteriza por un aumento del ácido úrico en sangre, junto con la aparición de violentos ataques de artritis (dolor e inflamación de las articulaciones).

Aunque tiene un cierto carácter hereditario, hay otros factores, como el alcohol o la carne, que contribuyen a su aparición.

LA GOTA

La gota puede afectar no sólo a las articulaciones sino también producir lesiones de diversa importancia y trascendencia en otros órganos del cuerpo

Es una enfermedad cuya frecuencia se estima en un 0,3 a un 0,5 por 100 de la población en general, aunque existen marcadas diferencias raciales. Por ejemplo, los maorís la padecen con mucha más intensidad que otras razas.

En Europa aparece, aproximadamente, en tres de cada mil habitantes.

La enfermedad se da con mucha mayor frecuencia en hombres (casi el 95 por 100 de las personas que la sufren son hombres).

La gota es excepcional antes de los quince años, si bien algunas formas, como se sabe, son congénitas y pueden aparecer antes de esa edad. Lo habitual es que el comienzo en los varones se sitúe entre los treinta y los cincuenta años.

Desde siglos se ha considerado la gota como una enfermedad de las clases acomodadas. El hecho de su desaparición en Europa en los países en guerra, durante las dos confrontaciones mundiales va a favor de lo mencionado, puesto que con el retorno a un mejor abastecimiento de la población se han incrementado notablemente los casos e incluso han hecho su aparición al mejorar la alimentación en algunos países.

Causas

Siempre se ha considerado a la gota como una enfermedad de alto carácter hereditario.

En las personas que la padecen y en sus familiares se dan con mayor frecuencia ciertas enfermedades, como la diabetes, la obesidad y otros trastornos del metabolismo.

Independientemente de la predisposición hereditaria, existen algunos factores causales que influyen en su aparición, como:

- Alcohol.
- Alimentos, especialmente los cárnicos.
- Intoxicación con ciertas sustancias, como con plomo.

Clínica

Se distinguen cuatro etapas:

1. *Hiperuricemia asintomática*: En esta fase existe un aumento del ácido úrico en sangre pero la persona no tiene ningún síntoma.

La tasa normal de ácido úrico es de 3 a 7 mg/dl. Cuando aumenta por encima de 7 mg/dl. se dice que existe hiperuricemia; ahora bien, una hiperuricemia no significa lo mismo que gota.

2. *Gota aguda o ataque de gota*: Es intensamente dolorosa, se localiza en las articulaciones o ligamentos y aparece una coloración rojo intensa e hinchazón de la piel vecina.

Los ataques suelen presentarse por la noche, a veces sin causa reconocible y otras veces después de haber comido en exceso, después de tomar alcohol, en ambientes fríos y húmedos, después de un traumatismo o en situaciones de tensión emocional aumentada.

El ataque típico es el que consiste en un dolor intenso en la articulación metatarsal del dedo gordo del pie, más del pie izquierdo que del derecho.

En ocasiones el dolor es tan intenso que el enfermo no tolera la presión, roce, peso de la ropa ni, incluso, la vibración ocasionada por el paseo por la habitación. La articulación muestra signos de inflamación.

A veces el enfermo presenta inquietud, excitación, nerviosismo y fiebre de hasta 38,5 grados.

La crisis aguda suele mejorar transitoria o definitivamente por la mañana, aunque lo corriente es que dure alrededor de tres días, alcanzándose seguidamente una recuperación total.

Otras articulaciones donde se suele presentar son la mano, la rodilla y el tobillo.

3. *Fase intercrítica*: Se trata de períodos en los que el paciente no tiene síntomas aunque la enfermedad continúa evolucionando de forma progresiva, ya que en muchos casos los ataques de gota aguda



tardan mucho tiempo, incluso años, en repetirse.

4. *Gota crónica*: Se caracteriza por fases de grandes molestias en las articulaciones y otras fases en que estos síntomas son de menor intensidad, pero sin la existencia de períodos de normalidad.

Aparecen unos bultos llamados tofos, generalmente en las zonas de las articulaciones, que también pueden verse en otras zonas del cuerpo. Se localizan preferentemente en la oreja, también en manos, pies y codos. Son de tamaño variable, de color blanquecino, no dolorosos ni inflamatorios.

Tras diez a quince años de evolución de la enfermedad se pueden observar en las articulaciones deformidades, hinchazones e incluso subluxaciones.

Aparte de la afectación en las articulaciones, se pueden ver otro tipo de manifestaciones:

- Del sistema nervioso.
- Del aparato digestivo.
- Del riñón.
- Cardiovasculares.

CONTROL DE LA HIPERURICEMIA

1. Se debe evitar la obesidad.
2. No hay que realizar dietas muy hipocalóricas o períodos de ayuno. Si se siguen, siempre bajo control médico.
3. No se consumirán bebidas alcohólicas.
4. Hay que beber abundantes líquidos.
5. No consumir grasas en exceso, especialmente si existe obesidad.
6. No se debe comer excesivas cantidades de alimentos proteicos (carne, pescado, huevo, etc.).
7. Hay que evitar los alimentos con alto contenido en purinas.
8. Es útil alcalinizar la orina; por ejemplo, con aguas bicarbonatadas.

Alimentos con alto contenido en purinas (100-10.000 mg. por 100 gramos):

- a) Vísceras: mollejas, hígado, riñón, corazón, etc.
- b) Pavo o ganso.
- c) Anchoas, sardinas, mejillones.
- d) Extractos de carne y consomés.

Alimentos con contenido medio en purinas (50-100 mg por 100 gramos).

- a) Carnes y pollo.
- b) Pescados y moluscos.
- c) Guisados, habas, lentejas, espárragos, coliflor, espinacas, setas y judías blancas.

Alimentos con bajo contenido en purinas (0-50 mg por 100 gramos)

- a) Vegetales, salvo los del grupo B.
- b) Frutas.
- c) Leche, queso, nata.
- d) Huevo.
- e) Cereales no integrales (pan, arroz, pasta).
- f) Grasas de todo tipo.
- g) Azúcar y dulces.

nos de mayor o menor intensidad, hasta llegar a padecer verdaderas incapacidades.

No obstante, el enfermo suele vivir largos años con su padecimiento. El pronóstico es mejor cuanto más tardía sea la aparición de la enfermedad.

Tratamiento

Vamos a diferenciar el tratamiento del ataque agudo del tratamiento de la hiperuricemia (la elevación de los niveles de ácido úrico en sangre).

Tratamiento del ataque agudo:

- Reposo absoluto de la articulación afectada.
- Medicación contra el dolor y la inflamación.

Tratamiento de la hiperuricemia:

- Medicación para disminuir los niveles de ácido úrico en sangre, que se administra cuando se superan los 9 mg/dl.

Existen numerosos preparados en el mercado.

- Tratamiento dietético: se busca una reducción del peso corporal, ya que con ello se suele disminuir la tasa de ácido úrico.

No hacer comidas de excesiva cantidad, ni tampoco realizar ayunos prolongados.

De la dieta deben suprimirse las vísceras (hígados, riñones, sesos, criadillas...) así como carne de caza y sus caldos.

El mejor régimen para estos casos es la toma de carnes dos veces por semana, consumo de frutos acuosos y dieta hipocalórica.

En cuanto a las bebidas, se debe evitar la ingesta de alcohol completamente. En cuanto al agua, deberá consumirse en abundancia, debiendo ser preferentemente alcalina. ■

Ana MARTIN

Médico de Sanidad Marítima

- Del ojo.
- Del aparato genital.

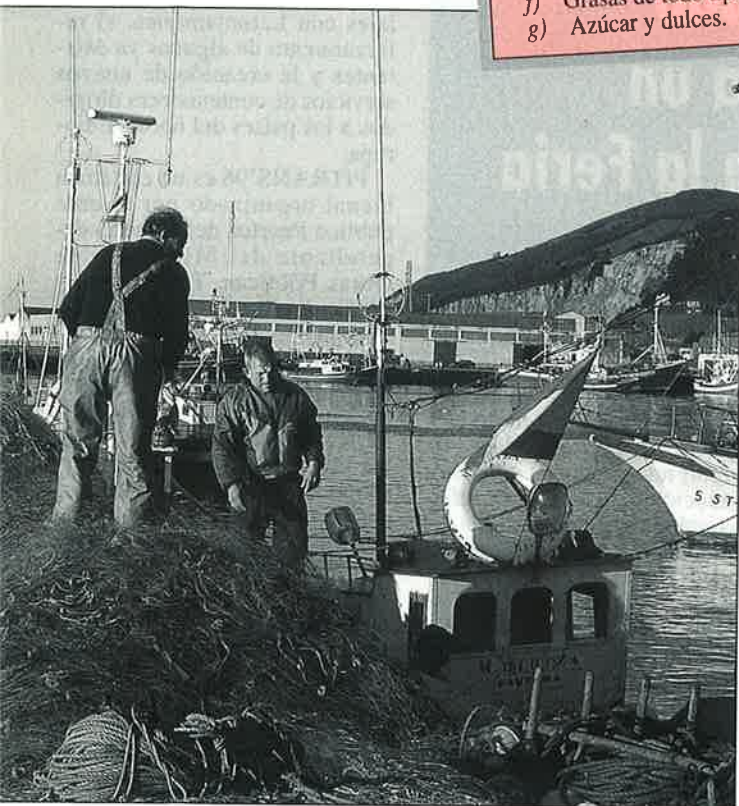
Diagnóstico

Es muy importante la historia clínica del paciente.

Se realizan determinaciones de ácido úrico en sangre y orina. También suelen realizarse radiografías de las zonas afectadas y puede estar indicado, a veces, hacer una artroscopia.

Evolución y pronóstico

Sin tratamiento, el enfermo gotoso con frecuentes ataques de gota alcanza la fase crónica y deformidades articulares importantes. Independientemente de esto, comienza a presentar manifestaciones en otros órga-



Aprobado el Reglamento de Recaudación de la Seguridad Social

El Gobierno ha aprobado recientemente el real decreto por el que se establece el Reglamento General de Recaudación de los Recursos del Sistema de la Seguridad Social. Este Reglamento, previsto en el Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social, se inscribe en el marco de las reformas previstas en las conclusiones del Pacto de Toledo, aprobado por el Pleno del Congreso de los Diputados, en concreto en su recomendación número 5, así como en las propuestas realizadas por la Unidad Especial creada para el estudio de las medidas para la prevención y corrección del fraude.

El nuevo Reglamento de Recaudación consta de 193 artículos distribuidos en cuatro títulos referidos, respectivamente, a: «Disposiciones comunes»; «Recaudación en período voluntario»; «Recaudación en vía ejecutiva», y «Recursos Administrativos, suspensión y tramita-

ción del procedimiento». A éstos se añaden siete disposiciones adicionales, tres transitorias y dos finales.

Entre los aspectos más significativos que el Reglamento contempla pueden citarse:

- Regular la posibilidad de realizar pagos parciales de las deudas, ciertos límites, así como el aplazamiento y fraccionamiento de pago para empresas que se encuentren en problemas.
- Recoger una nueva regulación de los recargos de mora y apremio.
- Agilizar el procedimiento recaudatorio, regulando la automaticidad en la reclamación de apremio cuando vencen los plazos señalados por la ley y sin necesidad de expedir las antiguas certificaciones de descubierto.
- Adscripción a la Tesorería General de la Seguridad Social de las unidades de Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

La aprobación de este Reglamento se suma a otras medidas adoptadas por el Gobierno en la línea prevista en las recomendaciones del Pacto de Toledo, como son: el real decreto de nuevas medidas de gestión de las prestaciones por incapacidad, como se prevé en la recomendación 13; el proyecto de ley de Seguro Privado, actualmente en trámite parlamentario, que cumple la recomendación 15.

También se suma a otras medidas en línea con la recomendación 5 la regulación del delito contra la Seguridad Social; la posibilidad de que la Tesorería General de la Seguridad Social acceda a los datos tributarios que sean necesarios en el ejercicio de su función recaudatoria y la suscripción de un convenio entre la Agencia Tributaria y la Tesorería General de la Seguridad Social para coordinar sus actuaciones en los procedimientos concursales. ■

Uniport Bilbao (Unión para la Promoción Comercial del Puerto de Bilbao) ha llegado a un acuerdo con la organización de FITRANS'96, la Feria Internacional del Transporte y la Logística, por el que esta entidad colaborará activamente en la promoción exterior del certamen, que tendrá lugar del 15 al 18 de octubre del próximo año en el recinto de la Feria Internacional de Bilbao. Uniport, que fue creada en 1994, agrupa a la mayoría de organismos y empresas que operan en el puerto vizcaíno, con el objetivo de canalizar todas las actividades de promoción y marketing a través de una entidad común.

El puerto de Bilbao, situado en un lugar estratégico en el arco atlántico, se configura como un centro de enlace privilegiado entre América, el norte de Europa, África y Oriente, a la vez que constituye un centro de distribución de mercancías de primer orden. El puerto bilbaíno registra anualmente un volumen de tráfico de mercancías cercano a los 30 millones de toneladas -con

unos incrementos anuales del 15 por 100 en tráfico de contenedores y mercancía general- lo que le sitúa como uno de los principales puertos europeos. Con el fin de potenciar su dimensión internacional, el puerto de Bilbao invertirá hasta 1997 un total de 35.000 millones de pesetas en una primera fase para ampliar sus instalaciones, lo que supone una de las mayores inversiones públicas en un solo proyecto que se están realizando en Europa en este período.

A través de Uniport, el puerto bilbaíno se presenta como una empresa de servicios plenos que ofrece un servicio de calidad a sus clientes, ya sean éstos pro-

pietarios y/o operadores de buques o propietarios de las mercancías (importadores, exportadores, receptores, expedidores y cargadores). Las actividades de Uniport no se reducen a la labor promocional, sino que se refieren también a la planificación del producto (entendiendo éste como infraestructuras, instalaciones y servicios), la política de precios, la organización de los canales de distribución, la elaboración y difusión de informaciones comerciales y la organización de misiones comerciales.

La promoción internacional del puerto de Bilbao ha propiciado en los últimos meses la instauración de nuevas líneas regu-

lares con Latinoamérica, el reforzamiento de algunas ya existentes y la creación de nuevos servicios de contenedores dirigidos a los países del norte de Europa.

FITRANS'96 es un certamen bienal organizado por el ente público Puertos del Estado -dependiente del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente- y por la Feria Internacional de Bilbao. El Salón agrupa dos exposiciones: PORTUARIA (en la que será su segunda edición) y TRANSPORT, coincidentes ambas en los objetivos de impulsar la intermodalidad del transporte, los servicios logísticos y la figura del usuario como agente activo de la cadena de transporte de mercancías. De manera paralela a la exposición, FITRANS'96 será también un foro de debate profesional, articulado a través de un programa de jornadas técnicas multidisciplinarias que reunirán a técnicos y directivos de empresas e instituciones de usuarios y operadores del transporte y la logística. ■

Uniport Bilbao ha llegado a un acuerdo con la Feria FITRANS'96

**ARMON,
BUQUES CONSTRUIDOS
A MEDIDA
AL SERVICIO
DE LOS HOMBRES DE
LA MAR.**



IMPACT. 5

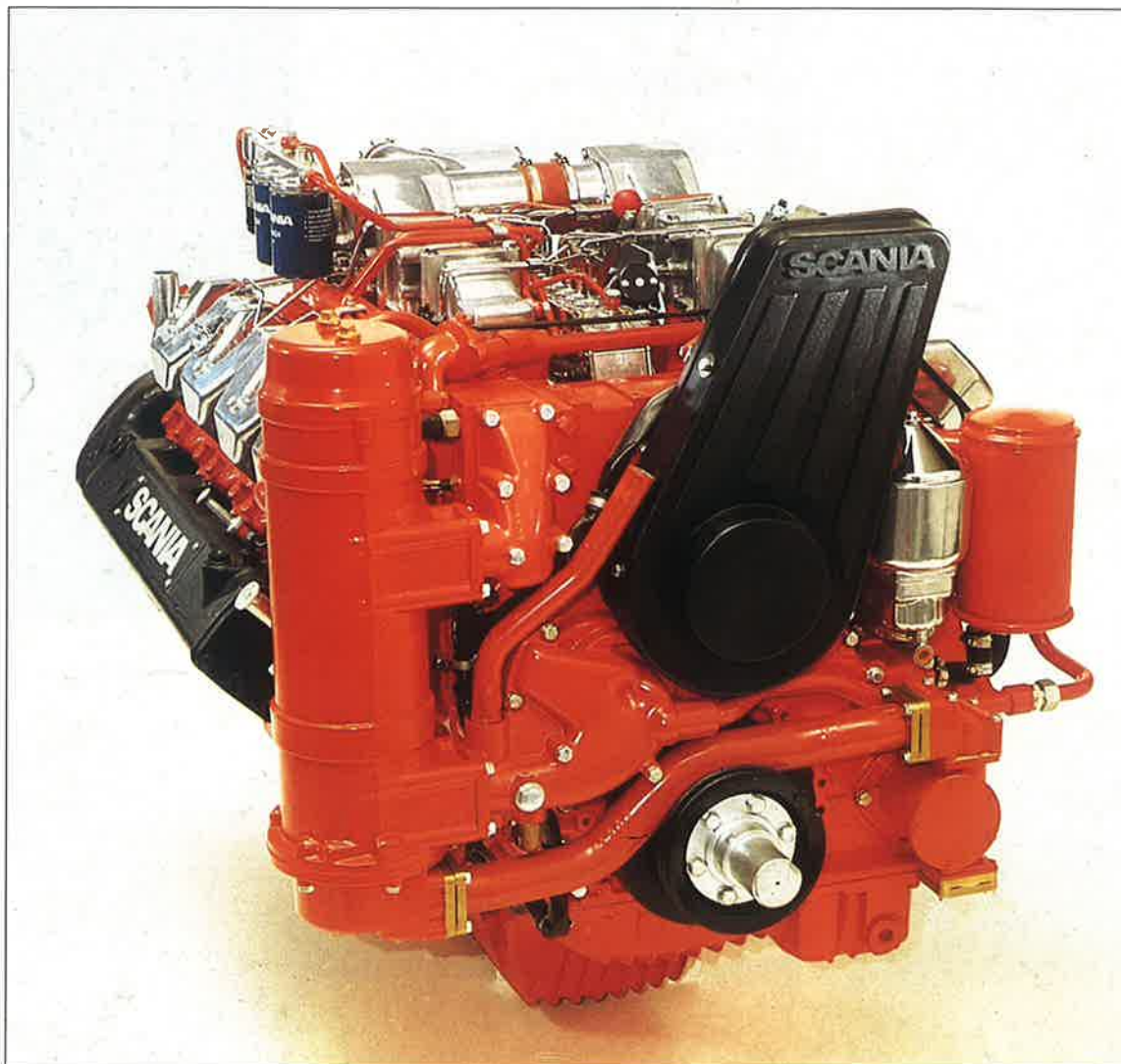
Avda. del Pardo, s/n · 33710 NAVIA (Asturias) ESPAÑA
Teléfonos: (98) 563 14 64 · 563 18 69 · 563 18 70
Fax: (98) 563 17 01
Telex : 87393 AANA E

astilleros
ARMON
Sociedad Anónima

SCANIA

Diesel Power

MOTORES INDUSTRIALES Y MARINOS



LIDERES EN TECNOLOGIA APLICADA

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

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

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



SCANIA
Scania Hispania, S.A.