

MAR

N.º 315- MARZO 1994



**MARRUECOS,
UN ACUERDO
CONTESTADO**

**SIGUE LA «FUGA» DE
LA MARINA MERCANTE**

Desde el 1 de enero de este año

**MAYOR CONTROL
PARA EL SECTOR PESQUERO**

ALTA TECNOLOGÍA ESPAÑOLA DE APLICACIÓN NAVAL



SIMULACIÓN NAVAL

- DE MANDO Y CONTROL.
- DE SENSORES Y ARMAS.
- TÁCTICOS.
- DE MANIOBRA.
- DE NAVEGACIÓN.
- DE CONTROL TRÁFICO MARÍTIMO.
- DE PLANTA PROPULSORA.
- DE MANEJO DE CARGA.
- DE LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN.
- DE PESCA.

CONTROL DE TRÁFICO MARÍTIMO. FLUVIAL Y PORTUARIO



- INGENIERÍA DE SISTEMAS.
- CONSOLAS DE VTS MULTISENORES.
- SISTEMAS INTEGRADOS DE COMUNICACIONES SEGÚN G.M.D.S.S.
- SISTEMA NAVTEX.
- SENSORES.
- CONTROL Y SUPERVISIÓN ESTACIONES REMOTAS.
- OBRA CIVIL.

SISTEMAS DE COMBATE NAVAL



- INGENIERÍA DE SISTEMAS.
- SISTEMAS DE MANDO Y CONTROL.
- SISTEMAS INTEGRADOS DE COMUNICACIONES.
- MODELIZACIÓN DE ÁREAS DE GUERRA (AAW, ASW, ASVW).
- CONSOLAS TÁCTICAS NAVALES Y SUS EQUIPAMIENTOS.
- EQUIPOS AUXILIARES ELECTRÓNICOS.

SERVICIOS

- APOYO LOGÍSTICO INTEGRADO.
- MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN.
- FORMACIÓN.

SAINSEL

SISTEMAS NAVALES, S.A.

CENTRAL:

C/ MANUEL VELASCO PANDO, S/N - 41007 - SEVILLA
TEL: 457 36 91 - FAX: 457 93 62

DIRECCIÓN COMERCIAL

C/ AGUSTÍN DE FOXÁ, 25 - 7ºA - 28036 - MADRID
TEL: 323 49 17 - FAX: 315 58 31



12

MAYOR CONTROL PARA LA PESCA

Desde enero de este año, la CE ha puesto en marcha nuevos mecanismos para controlar la pesca.

26

MARINA MERCANTE, SIGUE LA CAIDA

Durante el último año, la flota bajo pabellón español cayó el 47 por 100.



66

POLEMICO ACUERDO CON MARRUECOS

El sector pesquero quiere una revisión del acuerdo con Marruecos.

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: M.^a 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:** Pulgxinquer, s/n. - Tels. (93) 319 05 66 y 319 03 66. **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. (969) 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 o 22 34 54. **Madrid:** Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60. **Málaga:** Puente del Carmen, s/n. - Tel. 22 72 75. **Melilla:** Inspector Torralba, 9 - Tel. (952) 88 16 64. **Santa Cruz de Tenerife:** Avda. de Anaga - Tel. (922) 27 11 50. **Santander:** Casa del Mar, Avda. Sotileza, s/n. - Tel. (942) 21 46 00. **Sevilla:** Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. **Tarragona:** Casa del Mar, Fco. Bastos, s/n. Tel. (977) 22 71 66. **Valencia:** Casa del Mar, Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16. **Vigo:** Casa del Mar, Avda. de Orillamar - Tel. (966) 29 09 50. **Vilagarcía de Arosa:** Casa del Mar, Avda de la Marina, s/n. - Tel. (966) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

Redacción y Administración: Génova, 20, 5.^a planta. 28004 MADRID. Teléfonos 310 04 07 y 310 46 26. Télex 23746-22107. Fax (91) 319 91 34-308 46 26.

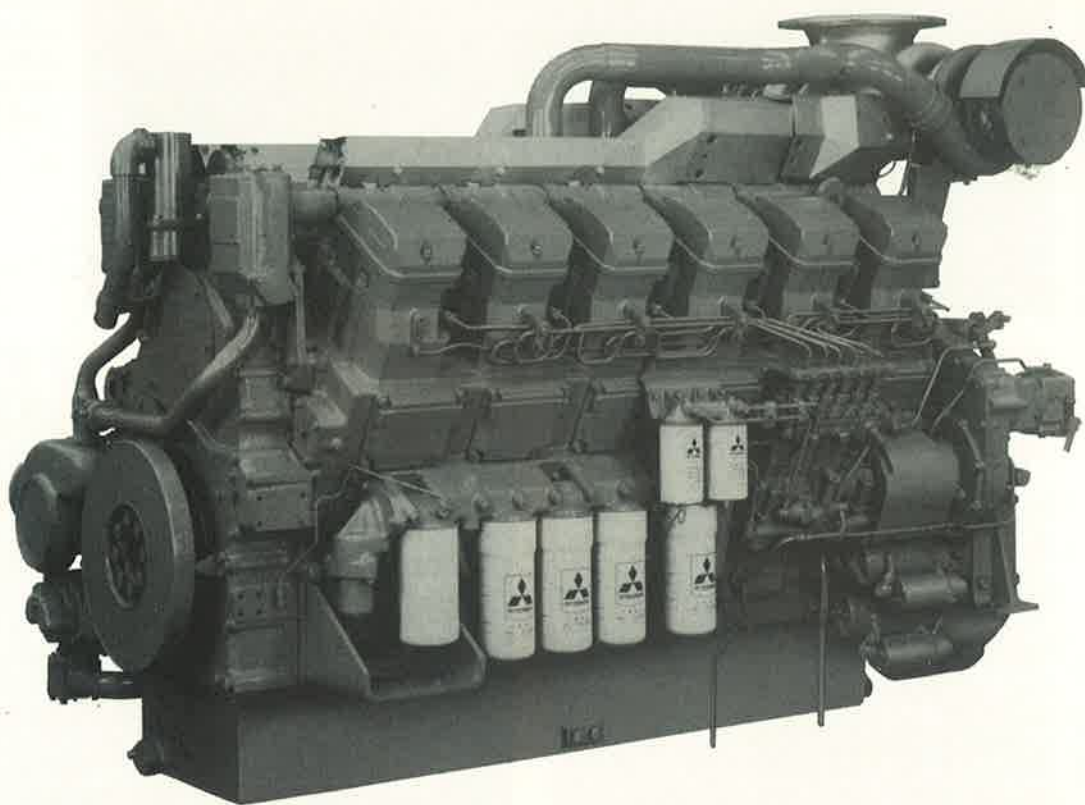
Publicidad: Vicente Barberá. Don Ramón de la Cruz, 71, bajo D. 28001 MADRID. Teléfono (91) 309 24 71. Fax 309 11 40.

Imprime: grafoffset sl Los Herreros, 14. GETAFE (Madrid) - Depósito legal: M. 16.516/1993. NIPO: 205-94-003-X

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.

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.

El acuerdo pesquero con Marruecos y, más concretamente las paradas biológicas que se aplican durante los primeros meses del año, volvieron a ser protagonistas en la actualidad para una buena parte del sector marítimo pesquero. Los pescadores españoles no están de acuerdo con el sentido o las interpretaciones que hacen de estas paradas las autoridades norteafricanas y, sin duda alguna, éste va a ser uno de los puntos estrella en las conversaciones que debe celebrar en los próximos meses la Comisión mixta Marruecos-CE para analizar el desarrollo de este compromiso.

La limitación a la actividad de los barcos españoles en aquellas aguas ha sido tradicionalmente uno de los objetivos marcados por las autoridades de Rabat desde que hay acuerdos pesqueros con España. Generalmente, esas reivindicaciones eran pagadas con mayores contrapartidas económicas tanto españolas como actualmente comunitarias. Las paradas biológicas, al hilo de una mayor sensibilización mundial sobre los abusos en materia de capturas, vinieron como anillo al dedo a los marroquíes que utilizaron en las últimas negociaciones este argumento como eje para recortar las capturas para las flotas españolas.

Las autoridades comunitarias asumieron esos planteamientos dentro del objetivo global de recuperación de caladero y en beneficio de ambas partes. Sin embargo, la aplicación real ha sido diferente. Mientras la flota española ha permanecido amarrada para posibilitar esa recuperación de especies siguieron faenando

3 DIAS

AL SUR, MARRUECOS

barcos marroquíes. Se trata de una cuestión que ha levantado los ánimos de los armadores españoles. No importa que la obligación de parar la flota de Marruecos no figure en el acuerdo pesquero. El paro biológico es la respuesta a una filosofía para conservar las especies y si se propugnada por un país a la hora de negociar un acuerdo, lo lógico es que sea ese país el primer cumplidor del mismo.

Paros biológicos sí, pero para todos. Al igual que la política de mayores controles propugnada por la Unión Europea y que se ha puesto en marcha desde el pasado 1 de enero para todas las zonas menos para el Mediterráneo. Se trata de un proceso que no puede ser obra de un día pero que, en el plazo de varios años, pretende tener informatizada y controlada toda la pesca desde las capturas en alta mar hasta sus desembarcos y la posterior comercialización. Era y es una de las viejas cuestiones pendientes en el marco de la Unión Europea donde unos tenían la

fama de infractores y otros cardaban la lana, aunque en realidad, en este caso, los abusos y el pescado negro no han tenido ninguna bandera en especial.

La pesca ha tenido en las últimas semanas momentos de polémica tanto por estos temas como por la vieja batalla planteada en Francia por los pescadores contra las importaciones incontroladas, que han hundido los precios obligando a Bruselas a adoptar nuevas medidas de protección en frontera. Pero hay otros sectores también con problemas en el panorama marítimo donde la crisis ya no es noticia ni encrespa los ánimos. En el caso español se trata de la continuación de la fuga de barcos en la flota mercante. Las empresas han puesto lógicamente por delante su necesidad de ser competitivas a costa de todo lo demás. El resultado es el panorama laboral del que hablan los sindicatos. Cómo se para esto, es la respuesta del millón. ■

Vidal MATE

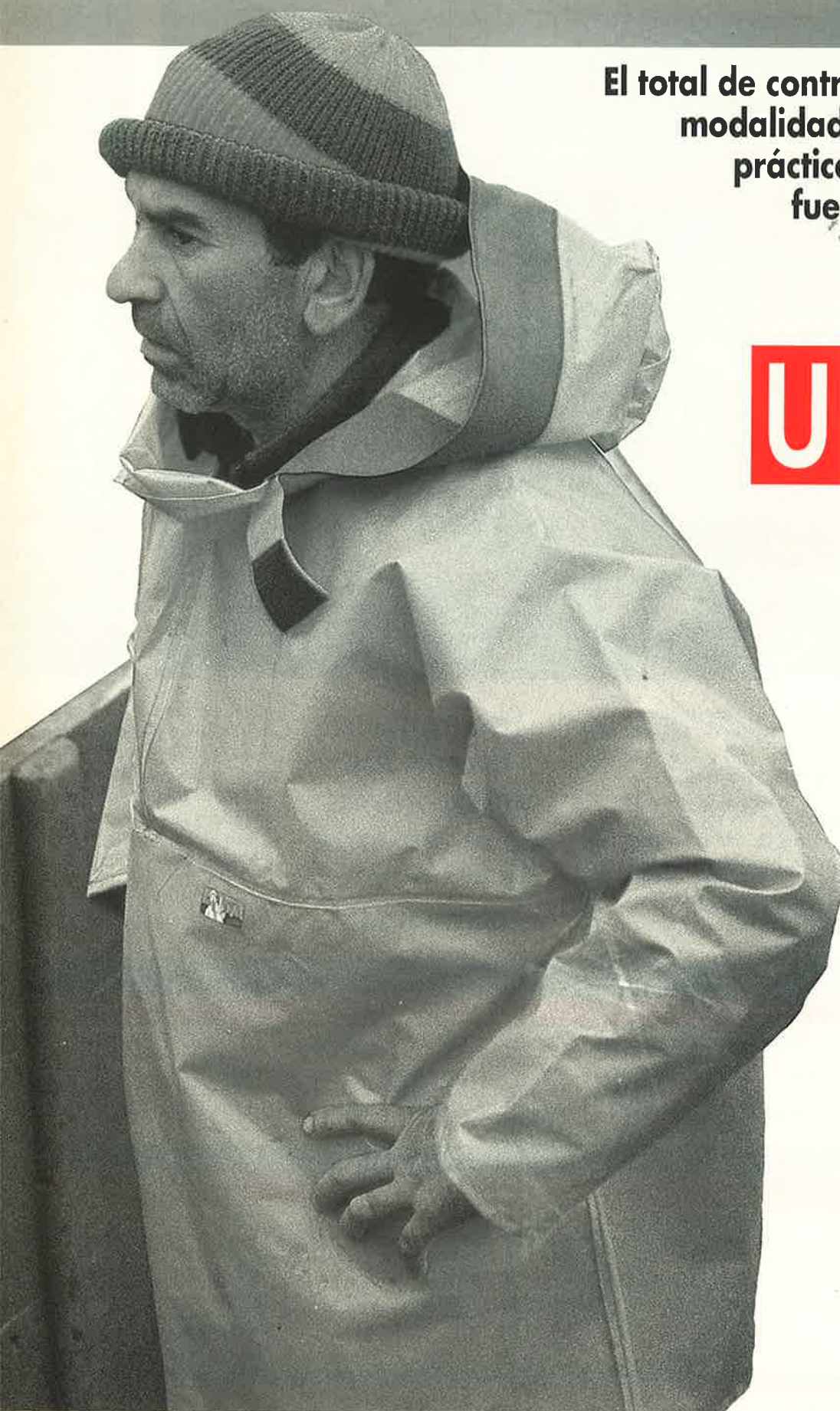


En febrero, remite el paro

AUMENTAN LAS CONTRATACIONES



Durante el pasado mes de febrero se realizó una media de 770 contratos de aprendizaje por día, casi 100 de prácticas y 2.200 a tiempo parcial, según los datos facilitados por el Instituto Nacional de Empleo (INEM), en cuyas oficinas es obligado registrar dichos contratos. El número total de nuevas colocaciones, teniendo en cuenta todas las tipologías existentes fue, en dicho mes, de 412.327. Esta cifra supone un incremento del 15,7 por 100 respecto al mismo mes del año pasado o 55.957 colocaciones más, en términos absolutos. También supone el mayor incremento porcentual de los últimos seis años. En el mes de enero de este año el total de colocaciones ascendió a 408.579.



El total de contratos de las nuevas modalidades de aprendizaje, prácticas y tiempo parcial fue de 143.328 desde el 1 de enero al 20 de febrero.



N total de 28.919 contratos de prácticas y aprendizaje se lleva realizado desde el 1 de enero de 1994 hasta el 20 de febrero de este año al amparo del Real Decreto-ley de Medidas Urgentes de Fomento de la Ocupación. La mayor parte, 24.708, fue de contratos de aprendizaje, y el resto, 4.211, de prácticas. Por otro lado, la contratación a tiempo parcial sigue siendo la más utilizada con un total de 114.409 nuevos contratos.

Estas cifras suponen un importante incremento con respecto al mes de enero, en el que se contabilizaron 9.307 contratos de aprendizaje, 2.239 en prácticas y 70.385 a tiempo parcial. Todo ello ha supuesto un ritmo de contratación creciente. En concreto, hasta el 20 de febrero se ha venido realizando una media de 770 contratos de aprendizaje por día y casi 100 contratos en prácticas, mientras que los contratos a tiempo parcial se han situado en los 2.201 por día.

Como dato comparativo, hay que reseñar que hasta enero la regularidad de estas contrataciones fue de 300 contratos de aprendizaje por día, de 72 por día en los de prácticas y de 1.435 diarios para los contratos a tiempo parcial (Cuadro 1).

Todo ello representa para los responsables del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social «un cambio de tendencia que señala un significativo incremento de la ocupación y cierta mejoría de la actividad económica».

Contratos de aprendizaje

De los 24.708 contratos de aprendizaje que se han realizado hasta el 20 de febrero, el 67,2 por



100 corresponde a los hombres y el 32,8 por 100 a las mujeres. Los contratos suscritos, en su mayoría, tienen una duración de seis meses (un 87,1 por 100), mientras que en el 11,2 por 100 de los casos se trata de contratos que tienen una duración de doce meses.

Por sectores, en Servicios fue donde se llevó a cabo el 59,8 por 100 del total de contratos de

aprendizaje realizados hasta ahora, seguido de Industria con el 29 por 100 y Construcción con el 10,5 por 100.

En cuanto al comportamiento de uno de los puntos más conflictivos de esta modalidad, que es el de los salarios, los datos oficiales indican que la mayor parte de los beneficiarios cuenta con un sueldo superior al mínimo

Las mujeres fueron las destinatarias de la mayoría de los nuevos contratos.

que fija la norma —el 70 por 100 del Salario Mínimo Interprofesional (SMI) para el primer año que supone unas 40.000 pesetas al mes—. Según el INEM en los contratos que se realizaron en enero el 22,2 por 100 tiene el sueldo fijado por convenio, otro 49,6 por 100 tiene un salario superior al de ese 70 por 100 del SMI y el 28,2 por 100 restante

Cuadro 1

NUEVOS CONTRATOS DE FOMENTO DEL EMPLEO. MES DE FEBRERO DE 1994

DATOS SOBRE CONTRATACION A 20-2-94					
TIPO DE CONTRATO	A 20-2-94	A 31-1-94	Ritmo de contratación	En enero	En febrero
Aprendizaje	24.708	9.307	Aprendizaje	300,2 día	700 día
En prácticas	4.211	2.239	En prácticas	72,2 día	98,6 día
A tiempo parcial (1)	114.409	70.385	A tiempo parcial	1.435,9 día	2.201,2 día
		(44.514 en enero)			

(1) Los contratos a tiempo parcial, al no precisar de reglamentación de desarrollo, se empezaron a formalizar en diciembre.

DATOS COMPARADOS CON 1993					
1993 (hasta 28-2)			1994 (hasta 20-2)		
Formación	9.837		Aprendizaje	24.708	
En prácticas	9.768		En prácticas	4.211	
TOTAL	19.605		TOTAL	28.919	
				(9.314 contratos formativos más con ocho días menos.)	

FUENTE: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.



tiene la retribución fijada por ley. Según la misma fuente no existe constancia de que se hayan producido sustituciones de contratos de otra índole por los de aprendizaje (Cuadro 2).

Contratos en prácticas

El destino de los 4.211 contratos en prácticas formalizados se sitúa en un equilibrio entre

hombres y mujeres, con el 50 por 100 cada uno.

Estos contratos se realizaron contemplando una jornada a tiempo completo en el 88,75 por 100 de los casos, mientras que el

resto lo fue a tiempo parcial (un 11,25 por 100). La duración de los contratos en prácticas más empleada es la de seis meses (el 77,5 por 100 de los firmados).

Por sectores, Servicios es el que más utiliza esta modalidad de contratación con el 69,4 por 100, seguido de Industria con el 24 por 100 y Construcción con el 7 por 100 (Cuadro 3).

Contratos a tiempo parcial

Es la modalidad en la que mayor número de contrataciones se ha registrado: 114.409, lo que demuestra según la valoración hecha por el Director General del INEM, Alberto Elordi, que es una de las que mejor se adecúa a las actuales necesidades del mercado de trabajo, al igual que ya ha sucedido en otros países de la Unión Europea.

Del total de contratos a tiempo parcial realizados hasta el 20 de febrero, según los últimos datos hechos públicos, el 60,9 por 100 fue dirigido a mujeres, mientras que el resto fue para hombres.

Por edades, el mayor volumen se dio entre quienes tienen más de veinticinco años con el 55,4 por 100, seguidos del tramo comprendido entre los veinte y veinticuatro años, con un 34 por 100.

En esta modalidad de contratación el porcentaje más importante se realizó en los que tienen una duración determinada con el 91,3 por 100, mientras que los de duración indefinida y los fijos discontinuos se situaron en el 7,1 y el 1,6 por 100, respectivamente. Más de la mitad de este tipo de contratos a tiempo parcial (54,1 por 100) se utilizó para cubrir entre el 50 y el 75 por 100 de la jornada, seguida de lejos (el 21,8 por 100) para aquellos contratos que sólo necesitaban ocupar el 25 por 100 de la jornada.

Nuevamente el sector Servicios fue el que más utilizó este tipo de contratos con el 86,3 por 100, en Industria se suscribió el 10 por 100 y el resto en Construcción y Agricultura.

El hecho de que las mujeres estén siendo las destinatarias de la mayoría de estos contratos es valorado muy positivamente por los responsables del Ministerio de Trabajo, ya que responde a

Cuadro 2

APRENDIZAJE

Contratos formalizados: 24.708

Por sexo (%)	Por duración (%)	Por sectores (%)
Hombres 67,2	De 6 meses..... 87,1	Agricultura 0,7
Mujeres 32,8	Hasta 12 meses 11,2	Industria 29,0
	Hasta 18 meses 0,2	Construcción..... 10,5
	Hasta 24 meses 0,3	Servicios..... 59,8
	Hasta 36 meses 1,2	

Cuadro 3

EN PRACTICAS

Contratos formalizados: 4.211

Por sexo (%)	Por duración (%)	Por sectores (%)
Hombres 50	De 6 meses..... 77,5	Agricultura 0,7
Mujeres 50	Hasta 12 meses 20,2	Industria 24,0
	Hasta 18 meses 0,2	Construcción..... 5,9
	Hasta 24 meses 2,1	Servicios..... 69,4

FUENTE: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

los objetivos previstos, y «cumple las expectativas del Gobierno puesto que las mujeres son un colectivo con grandes problemas de inserción en el mercado laboral» (Cuadro 4).

Menos paro

A pesar de este cambio de tendencia en las contrataciones, el paro siguió creciendo aunque a un ritmo considerablemente inferior al de meses anteriores. En febrero, se registraron como nuevos desempleados en las oficinas del INEM 5.122 personas, cifra nueve veces inferior a la del mismo mes del año anterior. El número total de desempleados se situó en 2.774.579 personas, lo que coloca la tasa de paro registrado en el 18,01. En el mes de enero el número de nuevos parados fue de 63.615, cifra considerablemente alta y que fue justificada por los responsables del INEM por la finalización de los contratos realizados con motivo del período navideño.

El colectivo agrupado bajo el epígrafe «Sin empleo anterior» fue el que más se apuntó en las oficinas del INEM en febrero, llegando a un total de 4.575, mientras que en el mes precedente tan sólo lo habían hecho 345 personas. Ello significa que la perspectiva de encontrar trabajo ha mejorado.

Sectores y Comunidades

Por sectores, el número de parados descendió en la Industria (1.925 personas menos) y en la Construcción (7.706 personas menos). El sector Servicios registró un menor número de parados que en febrero de 1993, mientras que la Agricultura aportó 5.148



parados a las listas del INEM. En el sector Servicios hubo 5.030 desempleados más, pero se desace­leró significativamente, ya que en el mismo mes del año pasado el aumento fue de 23.000 personas.

El paro disminuyó en nueve autonomías, sobre todo en Extremadura y Andalucía: 1.130 parados menos en la primera y 1.177 parados menos en la segunda. El desempleo también descendió en Galicia en 889 personas.

Las cifras del INEM

Por primera vez el INEM ha retenido a los parados parte de las prestaciones que les paga, al haber dejado de estar exentos del Impuesto de la Renta de las Per-

sonas Físicas (IRPF) y de las cuotas de la Seguridad Social, según lo establecido en las nuevas medidas de racionalización del sistema de protección por desempleo contenidas en la normativa financiera que acompañó a la Ley General de Presupuestos del Estado.

Por el primero de estos conceptos el INEM ingresó, en el mes de enero, 1.300 millones de pesetas y por el segundo, 40 millones. El número de personas protegidas a 31 de enero por este organismo era de 2.053.696 y las prestaciones que recibieron ascendieron a 183.487 millones de pesetas.

El presupuesto con el que cuenta el INEM para el presente

año es de 2.070.000.000 pesetas de los que casi 1.100.000.000 provienen de la recaudación, vía impuestos, de todos los trabajadores y el resto es aportación del Estado.

La reforma continúa su marcha

Los distintos proyectos de Ley que conforman la Reforma del Mercado de Trabajo han seguido su marcha en el Congreso de los diputados. El día 15 de febrero terminó el plazo de presentación de enmiendas por parte de los grupos parlamentarios. El Grupo Popular que ha introducido un alto número de enmiendas, casi un centenar, algunas de ellas su-

Cuadro 4

A TIEMPO PARCIAL

Contratos formalizados: 114.409

Por sexo (%)	Por duración (%)		Por edad (%)	Por sectores (%)
	a) De la jornada	b) Del contrato		
Hombres 39,1	Menos 25 %: 21,8	Duración determinada 91,3	De 16 a 19 años 10,6	Agricultura 1,1
Mujeres 60,9	Entre 25 y 50 % 19,3	Duración indefinida 7,1	De 20 a 24 años 34,0	Industria 9,8
	Entre 50 y 75 % 54,1	Fijos discontinuos 1,6	De 25 en adelante .. 55,4	Construcción.. 2,8
	Más del 75 % 4,8			Servicios..... 86,3

FUENTE: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

geridas por la CEOE, pide la rebaja de la edad límite en los contratos de aprendizaje a veintinueve años, tesis que es compartida por todos los demás grupos políticos. También pide la eliminación de la autorización administrativa previa para los despidos, apoyándose en la normativa comunitaria.

También Convergencia i Unió ha propuesto dentro de su paquete de enmiendas —medio centenar— la creación de una nueva figura de despido a medio camino entre el procedente y el disciplinario —«despido improcedente objetivo»—, que tendría una indemnización intermedia.

De las 53 enmiendas presentadas por el Grupo Socialista destaca el derecho de los aprendices a acogerse a la Incapacidad Laboral Transitoria, sólo en caso de maternidad. Otros grupos también lo han solicitado.

El PNV plantea en sus enmiendas modificaciones en el contrato de aprendizaje en línea con los sindicatos, de reducción de la edad máxima, rebajar el 5 por 100 de los tramos usados

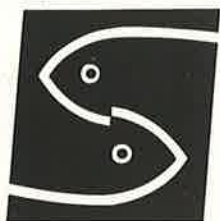
El número de nuevos parados registrado en febrero fue de 5.122.



para definir los despidos colectivos y cambiar o excluir las dos nuevas causas de los despidos.

Finalmente, Izquierda Unida, grupo que ha presentado más de 200 enmiendas, muchas de ellas basadas en las propuestas sindicales, ha pedido que antes de que comiencen los debates en la Comisión comparezcan en el Congreso los líderes sindicales, Antonio Gutiérrez y Nicolás Redondo, y ha reiterado la necesidad de que la reforma cuente con el consenso de los agentes sociales. Casi todas sus enmiendas están justificadas por el concepto de «mejoras técnicas», en clara línea con la postura del Gobierno que ha advertido que sólo admitirá reformas por este tipo de razones. Así lo ha expuesto el Ministro de Trabajo y Seguridad Social, José Antonio Griñán, quien ha advertido que «las enmiendas no modificarán ni alterarán el espíritu de la reforma sino que aclararán algunos puntos». ■

Concha HERNANDEZ CARAZO



SAG DE GALICIA, S.L.

CONSULTING ENGINEERS & ECONOMISTS

Buscamos Expertos multidisciplinares (biólogos, veterinarios, químicos, geólogos, economistas, ingenieros, capitanes, etc...) para colaborar en proyectos a realizar en países en vías de desarrollo.

Imprescindible Titulación, disponibilidad geográfica, dominio de idiomas y experiencia mínima de 5 años en alguno de los siguientes campos:

RECURSOS MARINOS:

FORMACION DE PERSONAL, EVALUACION DE STOCKS, PESCA ARTESANAL E INDUSTRIAL, TRANSFORMACION DE PRODUCTOS DEL MAR, PRODUCTOS ALTERNATIVOS, ALGAS, CONTAMINACION, ACUICULTURA, CONTROL DE CALIDAD, COMERCIALIZACION, MARKETING, ANALISIS ECONOMICOS, INFRAESTRUCTURAS PESQUERAS, DISEÑO NAVAL Y DE INSTALACIONES, ESTUDIOS SOCIOLOGICOS...

MEDIO AMBIENTE:

PLANIFICACION Y DESARROLLO RURAL, GESTION DEL AGUA, DEGRADACION Y PROTECCION DEL LITORAL, CONTAMINACION, EROSION DEL SUELO, IMPACTO AMBIENTAL, CONSERVACION DE LA NATURALEZA, ANALISIS DE RIESGOS, INGENIERIA AMBIENTAL, RESIDUOS TOXICOS Y PELIGROSOS...

Interesados enviar curriculum detallado, citando "Referencia Expertos" a:

**SAG DE GALICIA • CONSULTORES EN ACUICULTURA, PESCA, MEDIO AMBIENTE E INGENIERIA
Av. Camelias, 50 • 36211-VIGO • Tel. (986) 210926 • Fax: (986) 204762 • Telex: 83467**

**España
invertirá
859 millones
para este fin**



MÁS CONTROL SOBRE EL SECTOR DE LA PESCA

Desde el pasado 1 de enero, excepto para el Mediterráneo, donde habrá un período transitorio de cinco años, está en vigor el nuevo reglamento aprobado por el Consejo de las Comunidades Europeas, por el que se ponen en marcha nuevas medidas encaminadas a potenciar los controles sobre la actividad de las flotas desde su actividad en los caladeros hasta los mercados. Las nuevas exigencias no se aplicarán en su totalidad de forma inmediata sino progresivamente durante los próximos años, con actuaciones que afectarán a los recursos, las estructuras, los mercados y las sanciones. La Administración española, para aplicar con garantías este nuevo reglamento, ha previsto unas inversiones para mejorar equipos de seguimiento de 860 millones de pesetas, la mitad de los cuales será ayuda comunitaria.



CONTROLAR la actividad de las flotas comunitarias ha constituido un viejo objetivo en la cabeza de las autoridades de Bruselas, ante el convencimiento de que no se estaban cumpliendo los compromisos exigidos por la comunidad Europea especialmente en materia de recursos. Dobles libros sobre capturas y desembarcos, trasvases en alta mar, dobles bodegas y, en general, casi ausencia total de datos fiables sobre la actividad de las flotas, han sido tradicionalmente problemas planteados por Bruselas. En muchos casos se hicieron cargar responsabilidades sobre la flota española que desembarcó en la Comunidad Europea en condiciones de marginación, lo que obligaría a mayores fraudes para salir adelante. Pero, las anomalías en las flotas no ha sido cosa simplemente española cuya actividad tuvo incluso un seguimiento superior al resto en los últimos años, sino algo generalizado en toda la Comunidad Europea.

Fruto de esta situación, las autoridades comunitarias han defendido la necesidad de intensificar los controles sobre el sector de la pesca, y que se han plasmado finalmente en el reglamento del 12 de octubre de 1993 que entró en vigor el pasado 1 de enero. Se trata de un reglamento con aplicación quinquenal por el que cada uno de los Estados miembros debe tener en marcha un Plan de actuaciones para ese período que cuenta con apoyos comunitarios. Los planes comunitarios para modernizar los sistemas de control presentados por todos los países tienen un coste de unos 7.500 millones de pesetas. A primeros de este año, Bruselas aprobó la concesión de ayudas por un volumen de 3.740 millones de pesetas, de los que 430 millones han sido asignados a España, el 50 por 100 de unas actuaciones que deben modernizar los medios utilizados para este fin por la Secretaría General de Pesca Marítima. Con estos fondos se deberán mejorar los sistemas de segui-



MÁS CONTROL SOBRE EL SECTOR DE LA PESCA

miento y control por aire, mar, sistemas de grabación, etcétera.

Plazos prudentes

Los planes de la Unión Europea en este sentido son muy ambiciosos, razón por la cual se ha dado un plazo prudencial para su puesta en marcha. Al final se quiere conocer con fiabilidad dónde se halla cada barco en cada momento, cuáles son sus capturas reales, sus desembarcos y las ventas. Con estos planteamientos, el Consejo de las Comunidades Europeas deberá decidir antes del 1 de enero de 1996, cuándo se instaurará en los barcos de pesca comunitarios un sistema sobre posicionamiento continuo, transmisión de datos, etcétera; vía satélite. De cara al cumplimiento de ese objetivo, los Estados miembros realizarán experiencias piloto en ciertos tipos de barcos antes del 30 de junio de 1995. Cada país realizará sus trabajos en un mínimo de 10 barcos con una eslora de más de 17 metros, gastos que en su totalidad serán con subvención comunitaria.

También se pretende un mayor control sobre las capturas. En los barcos superiores a los 10 metros de eslora, los capitanes deberán contar con un diario de a bordo donde deben constar las cantidades y especies capturadas así como las que se hallen a bordo. Cuando se trate de barcos con menos de 10 metros de eslora, ese control se haría por controles a través de sondeos que realice cada Estado miembro. Las medidas de control van más allá de la política de capturas y llegan hasta los trabajos de desembarco, ventas, transporte,



**Las nuevas condiciones
están en vigor desde
el 1 de enero pero se aplicarán
de forma progresiva en
cinco años.**

etcétera. La Administración comunitaria se plantea igualmente unas inspecciones mucho más globales y especialmente en cuestiones como las artes de pesca y el tamaño de las especies. Caso de que un país incurra en problemas de sobrepesca de acuerdo con sus cuotas, Bruselas procedería a las correspondientes reducciones de las mismas.

Control total

Por el Reglamento 2847 de 1993, se pretende lograr el control técnico tanto de las medidas de conservación y gestión de los recursos como de las estructurales y finalmente de las referidas a la organización común de mercados. Para este fin, corresponde a cada Estado adoptar las medidas pertinentes de acuerdo con la normativa comunitaria.

Una primera parte del reglamento está dedicada a los sistemas para el control de las capturas en función de las especies y, sobre todo, según sean los tipos de embarcaciones dife-



renciando expresamente las que tienen menos de 10 metros. En todos los casos se plantea un riguroso control sobre capturas, desembarcos o transbordos así como la exigencia de remitir información puntual a Bruselas.

La normativa contempla igualmente un control sobre las artes de pesca que existan a bordo de cada embarcación para evitar su utilización ilegal.

El nuevo Reglamento marca las reglas de juego para la regulación y la prohibición de las actividades pesqueras correspondiendo a cada Estado fijar la fecha para dejar de faenar cuando se considere han sido superadas las cantidades asignadas. Los Estados miembros pueden adoptar en base a esta misma disposición medidas técnicas encaminadas al cumplimiento de esos objetivos que van desde la reestructuración de las flotas, adaptación de sus capacidades de pesca, limitación de la actividad de los bar-

cos o el desarrollo de la acuicultura. El Reglamento contempla igualmente la inspección sobre el desarrollo de los mercados de la pesca y especialmente la comercialización para evitar que se vendan productos con tallas inferiores a las reguladas, así como sobre las actuaciones de retirada y almacenamiento de excedentes. La Comisión se reserva, en todo caso, la posibilidad de comprobar si se realizan los controles previstos. Caso de incumplimientos, en función de la gravedad de cada caso, se contemplan infracciones que van desde las multas al embarco de las artes de pesca, apresamientos de los buques, inmovilización temporal de los barcos, suspensión o retirada de la licencia.

Los Estados miembros deberán enviar anualmente a la Comisión antes del 1 de junio de cada año un informe sobre la aplicación del Reglamento. ■

V. M.

APROVECHE LAS CORRIENTES FAVORABLES



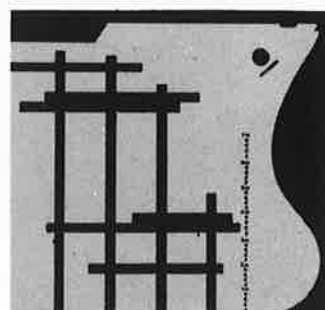
**Feria Internacional
de la Industria
Pesquera**

La Feria Internacional de Bilbao organiza del 15 al 19 de Noviembre de 1994 SINAVAL Y EUROFISHING.

Con la asistencia de profesionales de todo el mundo, las Ferias del Mar dan protagonismo a la más actual tecnología de dos sectores, el naval y el pesquero, que siguen evolucionando y desarrollándose.

Venga a las Ferias de la Industria Naval, Marítima, Portuaria, Pesquera y Offshore. Aproveche las corrientes favorables.

BILBAO, 15/19 NOVIEMBRE, 1994



SINAVAL '94
Feria Internacional
de la Industria Naval, Marítima,
Portuaria y Offshore

FERIA INTERNACIONAL DE BILBAO  **BILBOKO NAZIOARTEKO ERAKUSTAZOKA**

Apdo. 468 - 48080 BILBAO - Tels: (94) 427 72 00 - 427 66 00 - Telex 32617 FIMB-E - Fax (94) 442 42 22



1919
1994



La Organización Internacional de Trabajo (OIT) celebra este año el 75 aniversario de su constitución. Nacida como resultado de las ideas sociales que se desarrollaron en el siglo XX para impulsar la justicia social y mejorar las condiciones de vida y de trabajo en todo el mundo, se prepara ahora, a las puertas del siglo XXI, para afrontar el futuro con nuevos instrumentos de acción, porque nuevos son los problemas a solucionar. La modificación casi total de las fronteras de Europa Central y Oriental y de las Repúblicas asiáticas; la mundialización de la economía; el desplazamiento de los centros de producción de un país a otro, de una región a otra, en busca de mano de obra más barata; la descentralización y reubicación industrial; los avances tecnológicos, etcétera, provocan unas consecuencias de tipo social nada fáciles de abordar.

La OIT ante esta situación, está concentrando sus esfuerzos en forjar las nuevas herramientas para hacer frente a los retos sociales de este fin de siglo que, aun teniendo causas y orígenes distintos, son los mismos de siempre: la promoción de la democracia, la lucha contra la pobreza y la protección de los trabajadores.

75 ANIVERSARIO DE LA ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO

TIEMPOS DE CAMBIO

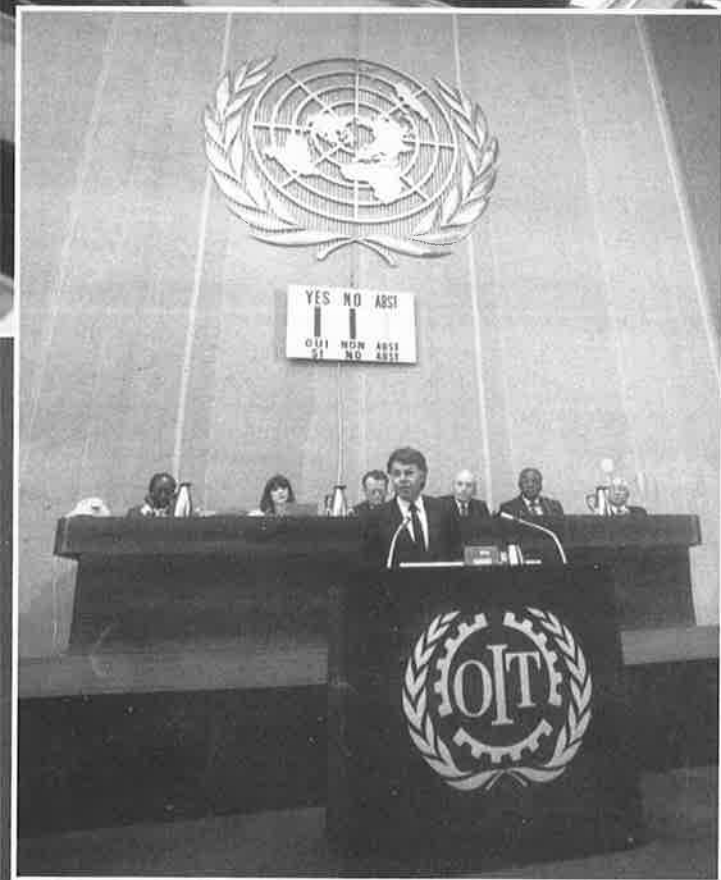


La Organización Internacional del Trabajo fue creada en 1919. Su objetivo es aunar la acción de los gobiernos, de los empleadores y los trabajadores para impulsar la justicia social y mejorar las condiciones de vida y trabajo en el mundo entero. Se trata de una institución intergubernamental, pero en todas las reuniones se aplica el principio de la representación tripartita: los representantes de los empresarios y de los trabajadores participan en su actividad al igual

que los representantes gubernamentales. El número de países miembros de la OIT se eleva actualmente a 160. En 1969, año de su cincuentenario, le fue otorgado el Premio Nobel de la Paz. Su sede es Ginebra (Suiza).

Estructura

La Organización Internacional del Trabajo se compone de una asamblea anual (La Conferencia Internacional del Trabajo), de un órgano ejecu-



tivo (El Consejo de Administración) y de una secretaría permanente (La Oficina Internacional del Trabajo). La Organización actúa también a través de otros órganos como las conferencias regionales, las comisiones de industria y las reuniones de expertos.

— La Conferencia Internacional del Trabajo: es la que elige al Consejo de Administración, adopta el presupuesto de la OIT —que es bianual (para 1994-1995 es de 449,2 millones de dó-

lares) y está financiada por las contribuciones de los Estados miembros—, establece las normas internacionales del trabajo y funciona como foro mundial para la discusión de las cuestiones relativas al trabajo y los problemas sociales. Cada delegación nacional comprende dos delegados gubernamentales, un delegado de los empresarios y un delegado de los trabajadores, acompañados por asesores técnicos si es necesario.



■ En el umbral del siglo XXI la OIT revisa sus estrategias porque el futuro es de los que saben adaptarse a los nuevos tiempos.

■ En todo el mundo hay hombres y mujeres que trabajan. La OIT existe para proponer soluciones a sus problemas.

■ «La paz universal y permanente sólo puede basarse en la justicia social»
(Constitución de la OIT).

— El Consejo de Administración: se reúne tres veces por año y decide la política y los programas de actividades de la Organización. Está integrado por 28 miembros gubernamentales y 14 miembros de los empresarios y 14 de los trabajadores.

— La Oficina Internacional del Trabajo: está encabezada por el Director General (Michel Hansenne desde 1989) designado por el Consejo de Administración. El número de funcionarios, que representa unas 110 nacionalidades, ha crecido desde 500 en 1948 a más de 1.900 en la actualidad junto a los 600 expertos que prestan servicios en programas de cooperación técnica de todo el mundo. La Oficina desempeña, además de actividades prácticas, el papel de centro de investigación y de publicaciones.

Código internacional del trabajo

La principal misión de la OIT en sus comienzos fue la de mejorar las condiciones de vida y trabajo mediante el establecimiento de un código de legislación. Los fundadores de la Organización consideraban que unas normas establecidas por el esfuerzo concertado de gobiernos, empleadores y trabajadores descansaría sobre la base sólida de la realidad y tendrían aplicación universal.

El conjunto de convenios y recomendaciones elaborados a lo largo de estos años constituye el Código Internacional de Trabajo. Las normas del Código ejercen una influencia determinante sobre la evolución de la



El Director General de la OIT, MICHEL HANSENNE, en visita a España.

legislación en el mundo, ya que incorpora principios enunciados en la Declaración Universal de Derechos Humanos.

En la actualidad la OIT continúa desempeñando su función normativa. El número de instrumentos internacionales del trabajo —Convenios y Recomendaciones— adoptados por la Conferencia Internacional del Trabajo se eleva a 353 (173 convenios y

180 recomendaciones). El total de ratificaciones es de 5.500.

El Convenio es un instrumento jurídico que reglamenta ciertos aspectos de la administración del trabajo, del bienestar social o de los derechos humanos. Su ratificación crea una doble obligación para el Estado miembro: constituye un compromiso formal de aplicar las disposiciones del Convenio y la

aceptación de una supervisión internacional.

Los Convenios de la OIT abarcan una amplia gama de cuestiones sociales relativas sobre todo a los derechos humanos básicos, entre los que pueden citarse la libertad sindical, la abolición del trabajo forzoso y la discriminación en el empleo, las relaciones profesionales, la política de empleo, las condiciones de trabajo, la Seguridad Social, la seguridad e higiene y el empleo de la gente del mar.

La recomendación es similar al Convenio, con la diferencia de que no requiere ser ratificado. Su principal objetivo es orientar las acciones nacionales.

Cooperación técnica

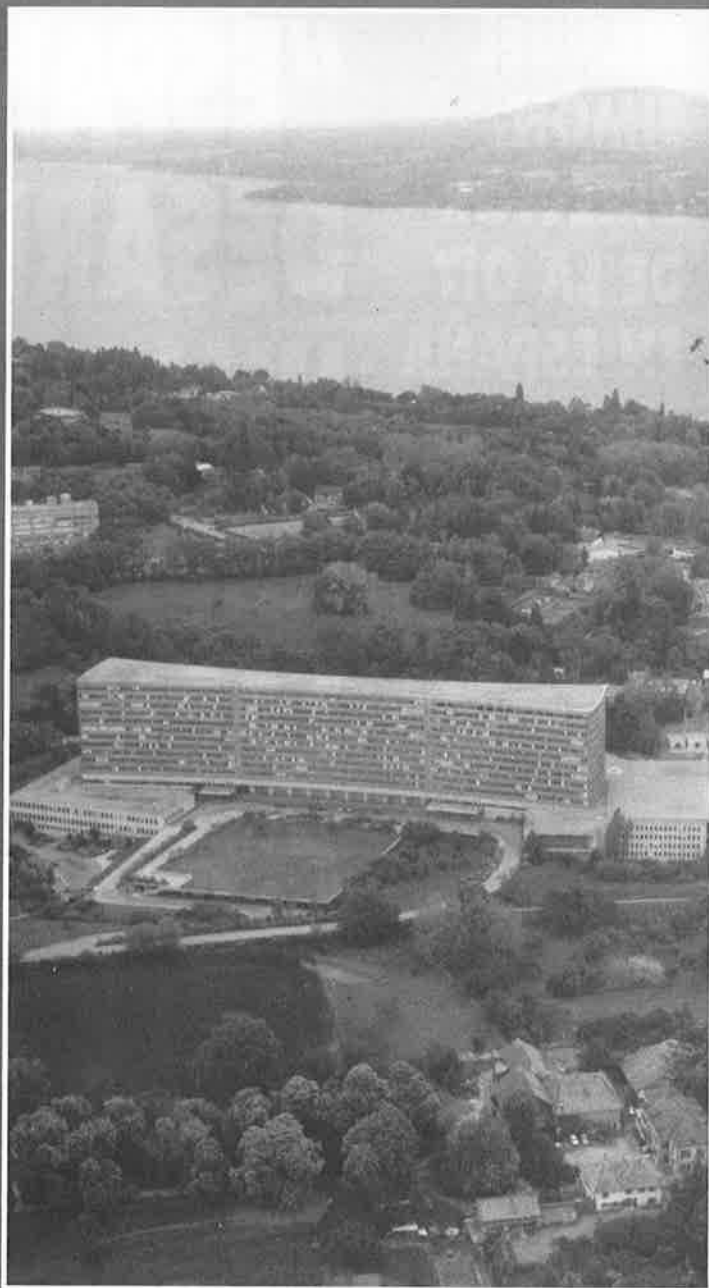
En el campo de la política social la OIT desempeña un papel considerable en las actividades de cooperación técnica, una de las novedades más importantes que se han producido en la esfera internacional después de la II Guerra Mundial. Su objetivo es intentar resolver las graves desigualdades y desequilibrios que existen entre los diversos países del mundo.

Las principales esferas de actividad que reciben ayuda de la OIT son: el empleo, el desarrollo y la formación, las actividades sectoriales, que comprenden sobre todo el desarrollo de cooperativas, las condiciones y el medio ambiente de trabajo y las relaciones profesionales.

Los destinatarios de estas acciones son principalmente África, Asia, Pacífico, América Latina y Medio Oriente.

En el umbral del siglo XXI

Las principales líneas de acción de la Organización en



Sede de la OIT en Ginebra.

los años venideros se encuentran señaladas en un Plan a Medio Plazo para 1990-1995. Teniendo en cuenta la situación económica, la aceleración del progreso técnico y los procesos de reajuste en que está embarcada la mayoría de los países, esta acción se centra en cuatro áreas principales: la defensa y la promoción de los derechos humanos, la respuesta a los desafíos del paro y el subempleo, la me-

jora de las condiciones de trabajo y el mantenimiento y extensión de la protección social.

Pero, además de estos trabajos, la OIT se apresta a adaptarse a los rápidos cambios que el mundo ha sufrido en los últimos años. En unas recientes declaraciones hechas a la propia revista de la OIT, su Director General, Michel Hansenne, manifestaba que la celebración de este 75 aniversario es una

oportunidad propicia para examinar el papel a desempeñar y la razón de ser de la Organización en los umbrales del siglo XXI.

Este es el tema que centrará la Memoria del Director General en la Conferencia que se celebrará el próximo mes de junio y en la que Michel Hansenne planteará interrogantes a debatir como: ¿pueden las instancias tripartitas de la OIT ayudar a encontrar soluciones a los problemas que ya no pueden solventarse a nivel nacional?, ¿cuál es la compatibilidad entre las normas internacionales de trabajo y las de las asociaciones regionales como la Unión Europea o la NAFTA?

También la Conferencia será un marco idóneo para profundizar en la idea de «asociación activa» como motor de los cambios que han de producirse. Tal y como lo ha explicado Michel Hansenne «la asociación activa consiste en definir, de común acuerdo, entre copartícipes iguales y responsables, los objetivos que deben alcanzar juntos a medio plazo. El trabajo de la OIT se situará en los próximos años en la confluencia entre las necesidades expresadas por nuestros mandantes y la capacidad y los valores postulados por la OIT. Socios activos significa socios autónomos, libres que negocian entre sí y adquieren compromisos mutuos».

En definitiva, se trata de ayudar de una manera diferente para ayudar mejor. ■

Concha HERNANDEZ
CARAZO

Fotos cedidas por la OIT

1919
1994



**MANUEL
SIMÓN,
DIRECTOR
DE LA OIT
EN ESPAÑA**



**«HAY QUE
COMPETIR
PERO NO A
CUALQUIER
PRECIO, YA
QUE EL
TRABAJO NO
DEBE SER UN
MERCADO.»**

*Manuel Simón, director
de la Oficina OIT en
España.*

Manuel Simón lleva al frente de la Oficina de Correspondencia de la Organización Internacional del Trabajo en España desde su inauguración, en 1986. Es un apasionado defensor del actual trabajo que nuestro país está llevando a cabo en el marco de los programas de cooperación y asistencia técnica que realiza esta Organización. Y también lo es de que los países más desarrollados y de que las grandes agencias económicas tengan conciencia social a la hora de tomar sus decisiones. Su objetivo, en este aniversario, es aumentar la divulgación en la sociedad española de los trabajos de la OIT.

PREGUNTA.—Es obvio que desde las primeras reuniones de la OIT han mejorado mucho las condiciones de vida de los trabajadores. Sin embargo, son todavía muchos los desposeídos de la tierra y muchas las diferencias entre Norte y Sur. ¿Cómo trabaja la OIT para

“ESPAÑA DESARROLLA UNA IMPORTANTE LABOR DE COOPERACIÓN EN LA OIT”

paliar estos problemas en estos tiempos de cambios?

RESPUESTA.—«La Organización Internacional de Trabajo es la única de Naciones Unidas que trabaja con una filosofía tripartita, lo que significa que sus decisiones: convenios, instrumentos y recomendaciones son fruto de un consenso

entre sus tres miembros constituyentes: Gobiernos, empresarios y sindicatos. Ello ha permitido, a lo largo de estos setenta y cinco años, elaborar un Código de Trabajo importante y notable que ha inspirado las normativas laborales del mundo entero.»

»A través de este instrumento se ha avanzado en mejorar notablemente las condiciones de trabajo, seguridad e higiene, lucha contra las desigualdades entre hombres y mujeres, el trabajo infantil, etcétera. Sin embargo, se da la paradoja de que, aunque los resultados han sido buenos y se han tenido en cuenta los grandes cambios que se han dado en los distintos países no sólo tecnológicos, sino políticos y económicos, algunos instrumentos y convenios no

han sido suficientes o se han ido desfasando y hay que corregirlos y ésta es una de las actuales tareas de la OIT a través de los mecanismos de adecuación y revisión con que cuenta la Organización.»

»Pero también está analizando los cambios que se han producido en el mundo y planificado los enormes esfuerzos de modernización y adecuación que ha de hacer, siempre con el consenso de las tres partes que integran la OIT. Y ahí entramos en el meollo del debate ¿Cómo adecuarnos a un mundo cada vez más competitivo, sin perder lo esencial de nuestra organización? Porque una reflexión si está clara para todos los expertos y es que hoy más que nunca los objetivos que indujeron a hombres y mujeres a crear la OIT, en 1919, siguen vigentes: hay que competir, sí, pero no a cualquier precio. El trabajo no debe ser un mercado y, por tanto, no puede ir en detrimento de la justicia social. De ahí el gran reto: cambiar, sí, pero sin perder nada de lo conseguido.»

P.—Su Director General, Michel Hasenne, habla de la asociación activa como nuevo concepto dinamizador de esos cambios ¿es ése el camino?

R.—«Efectivamente, éste es un concepto que se está imponiendo en el seno de la OIT. Con ello se pretende estar mucho más cerca de los miembros constituyentes: empresarios sindicatos y gobiernos. No sólo es una fórmula de trabajo válida para los países ricos sino también para los menos desarrollados.»

»Quisiéramos que nuestra organización a través de su oficina de Ginebra y de su red de oficinas regionales y subregionales, de sus equipos de expertos en trabajos multidisciplinarios distribuidos en todos los continentes estén mucho más cerca y más rápidamente al pie de la tarea cuando algún miembro nos pida ayuda y colaboración.

»Se trata de asociarles más a nuestros problemas. Que no haya que esperar a las reuniones del Consejo de Adminis-

tración y a la Asamblea anual para debatir y reflexionar, sino mantener contactos más frecuentes a través de seminarios, coloquios, etcétera.»

P.—Desde la OIT se es consciente de que esta crisis que estamos viviendo no es sólo económica y coyuntural, sino que es una crisis social de la que saldrán cambios en las relaciones laborales, nuevos modelos de contratación, etcétera.

R.—«Somos perfectamente conscientes y por ello en su discurso adaptado a las nuevas realidades la OIT pretende desarrollar una serie de ideas fuerza como la de hacer entender a los países industrializados que tienen que ir estableciendo



en todas sus relaciones con los países en vías de desarrollo la cláusula social, es decir, intercambios comerciales pero con unos mínimos garantizados.»

»Otra de las cosas importantes es que las grandes agencias que pesan en nuestro mundo económico como son el Fondo Monetario Internacional, el GATT o el Banco Mundial tengan también esa conciencia social a la hora de tomar las decisiones clave.»

P.—El presidente del Gobierno, Felipe González, en su primera intervención en la Asamblea de la OIT hace unos años agradeció los desvelos que esta organización tuvo en pro de las libertades en España en la etapa de la dictadura ¿cuál es el papel que la España democrática

está desempeñando y cómo ha plasmado ese agradecimiento a la OIT?

R.—«España goza de un gran respecto en la OIT por el enorme esfuerzo que ha hecho en adecuar su legislación rápidamente y de hecho es el país que más convenios tiene ratificados. Pero, además, nuestro país ha sabido ser generoso y agradecido y en la actualidad es un eficaz colaborador en los proyectos de cooperación y asistencia técnica que se están realizando en los países en vías de desarrollo.»

»Esta colaboración se ha traducido en una financiación para este año de 1.100 millones de pesetas que no sólo irán a proyectos en América Lati-

total son 160) por su aportación económica en cuotas y por su participación en tareas de cooperación y solidaridad.»

P.—¿Con cuántos representantes cuenta España en la OIT?

R.—España está representada en el Consejo de Administración por dos personas. Una por parte del Gobierno, que es el Subsecretario del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y por otra, José María Lacasa, como miembro del empresariado. Además, cuanta con 16 funcionarios profesionales y otros 36 funcionarios de distintos niveles.»

P.—Usted lleva al frente de esta oficina desde su creación, en 1986, ¿cuál ha sido el balance de sus trabajos en estos años y de qué se encuentra más satisfecho?

R.—La penetración en la sociedad de una Organización como la OIT es lenta, pero la tarea de asesoramiento, de documentación e investigación que hemos llevado a cabo ha sido útil e importante. De lo que más podemos alegrarnos ha sido de haber contribuido a canalizar e incitar esta cooperación y solidaridad tripartita hacia los países en vías de desarrollo y no sólo haber contribuido con la imagen que proyecta España como país sino a aportar los medios financieros, recursos humanos y materiales escritos para divulgar las experiencias de la OIT.»

»Nos queremos dedicar en los próximos años a profundizar en la divulgación y el conocimiento de la OIT por parte de la sociedad. En este sentido nos estamos introduciendo en la escuela y en la Universidad para que el mundo docente y el del trabajo se conozcan.»

»También seguiremos muy atentamente a los cambios, que en materia sociolaboral, se están produciendo en el país y contribuiremos con el resto de la OIT a la adecuación a los nuevos tiempos.» ■

**Concha HERNANDEZ
CARAZO**

Fotos cedidas por OIT

1919
1994



El trabajo de la gente de mar se desarrolla en unas condiciones de especial dureza que se ve incrementada al producirse lejos del propio país y, por tanto, de los servicios sociales de los que dispone con inmediatez el resto de los trabajadores y también porque se realiza en mares y puertos de distintos países. La suya es, pues, una de las profesiones en que resulta más evidente la necesidad de una reglamentación internacional de las condiciones de trabajo. Consciente de ello la OIT ha elaborado gradualmente un verdadero estatuto internacional de la gente de mar. Prueba de ello son los 38 Convenios y 23 recomendaciones específicamente destinados a regular las condiciones de vida y trabajo de marinos y pescadores, lo cual supone cerca de la cuarta parte del total de los instrumentos adoptados por este organismo en sus setenta y cinco años de existencia.

ESPAÑA ENTRE LOS PAÍSES CON MÁS CONVENIOS RATIFICADOS

EL MAR EN LA OIT

Reuniones especiales de la Conferencia, preparadas por la Comisión Paritaria Marítima de la OIT, se dedican regularmente a poner al día y a ampliar dicho acervo legislativo.

Varios Convenios y Recomendaciones se refieren a cuestiones que afectan de modo especial a los pescadores, como son la edad mínima en el empleo, la formación profesional, los certificados de capacidad y el alojamiento a bordo de los barcos de pesca.

Otros Instrumentos tratan de las condiciones de los estibadores, de su protección contra accidentes y las consecuencias sociales de nuevos métodos de carga en puertos, de la Marina Mercante, etcétera.

A continuación se relacionan los diversos instrumentos internacionales de la OIT de aplicación específica a este sector, clasificados temáticamente, así como los ratificados por España —que es el segundo país después de Francia que más normativa ha refrendado—, y su fecha de publicación en el *Boletín Oficial del Estado*.

Sobre contratos de enrolamiento y documentos de identidad de la gente del mar (tres Convenios y una Recomendación).

- Convenio número 22, sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926 (*BOE* 11-3-1931).
- Convenio número 108, sobre los documentos de identidad de la gente de mar, 1958 (*BOE* 24-5-1972).
- Convenio número 114, sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores, 1959 (*BOE* 24-4-1962).
- Recomendación número 107, sobre el enrolamiento de la gente de mar (buques extranjeros), 1958.

Sobre formación e ingreso en el empleo de la gente de mar (tres Convenios y tres Recomendaciones).

- Convenio número 9, sobre la colocación de la gente de mar, 1920 (*BOE* 11-3-1931).
- Convenio número 126, sobre formación profesional de los pescadores, 1966 (*BOE* 13-11-1969).
- Convenio número 145, sobre la continuidad del empleo (gente de mar), 1976 (*BOE* 2-12-1980).
- Recomendación número 137, sobre la formación profesional (gente del mar), 1970.
- Recomendación número 139, sobre el empleo en la gente de mar (evolución técnica), 1970.
- Recomendación número 154, sobre la continuidad del empleo (gente de mar), 1976.

Sobre condiciones de admisión al empleo en la gente de mar (ocho Convenios).

- Convenio número 7, sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1920 (*BOE* 13-5-1924).
- Convenio número 15, sobre la edad mínima (pañoleros y fogoneros), 1921 (*BOE* 13-5-1924).
- Convenio número 58 (revisado), sobre edad mínima (trabajo marítimo), 1936 (*BOE* 19-5-1972).
- Convenio número 112, sobre la edad mínima de admisión al trabajo de los pescadores, 1959 (*BOE* 25-4-1962). No está en vigor. Está actualizado en el 138.
- Convenio número 138, sobre la edad mínima de admisión al empleo, 1973 (*BOE* 8-5-1978).
- Convenio número 16, sobre el examen médico de los menores (trabajo marítimo), 1921 (*BOE* 13-5-1924).

- Convenio número 73, sobre el examen médico de la gente de mar, 1946 (*BOE* 20-5-1972).
- Convenio número 113, sobre el examen médico de los pescadores, 1959 (*BOE* 24-4-1962).



Sobre certificados de aptitud de la gente del mar (cuatro Convenios).

- Convenio número 53, sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936 (*BOE* 18-5-1972).
- Convenio número 69, sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buque, 1946 (*BOE* 19-2-1972).
- Convenio número 74, sobre certificado de marinero preferente, 1946 (*BOE* 20-5-1972).
- Convenio número 125, sobre los certificados de competencia de los pescadores, 1966 (no ratificado por España).

Sobre condiciones Generales de empleo en la gente de mar (tres Convenios y una Recomendación).

- Convenio número 109, sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación. 1958. Ratificado por España pero no ha entrado en vigor por falta del número mínimo de ratificaciones necesarias.
- Convenio número 91, sobre las vacaciones pagadas de la gente de mar (revisado), 1949 (BOE 19-2-1972). No está en vigor.
- Convenio número 146, sobre las vacaciones anuales pagadas

- Recomendación número 27, sobre la repatriación de capitales y aprendices, 1926.
- Recomendación número 174, sobre la repatriación de la gente del mar, 1987.

Sobre alojamiento y alimentación de la gente del mar (cuatro Convenios y tres Recomendaciones).

- Convenio número 68, sobre alimentación y servicio de fonda (tripulación de buques), 1946 (BOE 25-5-1972).

- Recomendación número 140, sobre el alojamiento de la tripulación (aire acondicionado), 1970.
- Recomendación número 141, sobre el alojamiento de la tripulación (lucha contra ruidos), 1970.

Sobre la protección de la salud y asistencia médica de la gente del mar (un Convenio y dos Recomendaciones).

- Convenio número 164, sobre protección de la salud y asistencia médica de la gente del mar, 1987 (BOE 21-1-1991).
- Recomendación número 105, sobre los botiquines a bordo de los buques, 1958.
- Recomendación número 106, sobre consultas médicas en alta mar, 1958.

Sobre bienestar de la gente de mar (un Convenio y tres Recomendaciones).

- Convenio número 163, sobre el bienestar de la gente del mar, 1987 (BOE 13-12-1989).
- Recomendación número 48, sobre las condiciones de estado de la gente de mar en los puertos, 1936.
- Recomendación número 138, sobre el bienestar de la gente de mar, 1970.
- Recomendación número 173, sobre el bienestar de la gente de mar en mar y en puerto, 1987.

Sobre normas mínimas e inspección de trabajo de la gente de mar (un Convenio y tres Recomendaciones).

- Convenio número 147, sobre Marina Mercante (normas mínimas), 1976 (BOE 18-1-1982).
- Recomendación número 28 sobre la inspección de trabajo (gente de mar), 1926.
- Recomendación número 108, sobre las condiciones sociales y de seguridad de la gente de mar, 1958.
- Recomendación número 155, sobre la Marina Mercante (mejoramiento de normas), 1976.

Sobre prevención de accidentes de la gente de mar (dos Convenios y una Recomendación).

- Convenio número 27, sobre el peso de los fardos transportados por barco, 1929 (BOE 14-4-1932).
- Convenio número 134, sobre la prevención de accidentes (gentes del mar), 1970 (BOE 21-2-1973).
- Recomendación número 142, sobre la prevención de accidentes (gente del mar), 1970.

Sobre Seguridad Social de la Gente del Mar (siete Convenios y tres Recomendaciones).

- Convenio número 8, sobre indemnizaciones de desempleo (naufragio), 1920 (BOE 13-5-1924).
- Convenio número 55, sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidente de la gente de mar, 1936 (BOE 30-11-1972).
- Convenio número 56, sobre el seguro de enfermedad de la gente del mar, 1936 (BOE 30-11-1972).
- Convenio número 71, sobre las pensiones de la gente del mar, 1946. No ratificado por España.
- Convenio número 70, sobre la Seguridad Social de la gente del mar, 1946 (BOE 19-12-1973). No ha entrado en vigor por falta de ratificación de otros países.
- Convenio número 165, sobre la Seguridad Social de la gente del mar (revisado), 1987 (BOE 27-3-1992).
- Recomendación número 10, sobre el seguro de desempleo (gente del mar), 1920.
- Recomendación número 75, sobre los acuerdos relativos a la Seguridad Social de la gente del mar, 1946.
- Recomendación número 76, sobre asistencia médica para las personas a cargo de la gente del mar, 1946. ■

Concha HERNANDEZ CARAZO



(gente de mar), 1976 (BOE 20-3-1980). Está en vigor en lugar del número 91.

- Recomendación número 109, sobre salarios, horas de trabajo a bordo y dotación (revisado), 1958.

Sobre repatriación de la gente del mar (dos Convenios y dos Recomendaciones).

- Convenio número 23, sobre la repatriación de la gente de mar, 1926 (BOE 11-3-1931).
- Convenio número 166, sobre repatriación de la gente del mar, 1987 (BOE 21-1-1990).

- Convenio número 92, sobre el alojamiento de la tripulación (revisado), 1949 (BOE 23-5-1972).
- Convenio número 126, sobre el alojamiento a bordo de los buques pesqueros, 1966 (BOE 13-11-1969).
- Convenio número 133, sobre el alojamiento de la tripulación (disposiciones complementarias), 1970. No ratificado por España.
- Recomendación número 78, sobre el suministro de ropa de cama, vajilla y artículos diversos (tripulación de buques), 1946.

Francia volvió a la carga y logró nuevas medidas

LAS IMPORTACIONES DE PESCADO BARATO

Los sucesos de este año no han sido tan prolongados como los registrados en 1993 casi por estas fechas. Pero por su contundencia han sido similares ante la violencia de los pescadores franceses en contra de las importaciones de pescado procedentes en su mayor parte de los países del Este algunas de cuyas flotas como la rusa atraviesa serias dificultades.

LA Administración francesa se vio obligada por los pescadores a considerar el caso como un problema nacional y plantear con éxito sus reivindicaciones en Bruselas. No se trata de una situación igual que la española donde las importaciones y los hundimientos de precios han afectado en contadas ocasiones y a determinados sectores, pero no son regla general en un país con precios altos y fuerte demanda de pescado. Sin embargo, ello tampoco es obstáculo para que la Administración española haya planteado en Bruselas medidas en varias direcciones para prevenir la crisis.

Pescadores y policías franceses protagonizaron auténticas batallas campales en localidades pesqueras como Renne y llevaron sus iras hasta el propio mercado de pescado en París donde destruyeron miles de kilos de mercancías importadas. El problema una vez más fueron los bajos precios de la mercancía comprada en el exterior consecuencia de los escasos controles en frontera.

Hace un año, con motivo de problemas similares, la Comunidad Europea se vio obligada al establecimiento de nuevos precios mínimos para las importaciones de determinados productos de la pesca. Bruselas exigía que en ningún caso

se podrían llevar a cabo importaciones por debajo de esas cifras.

Esta medida estuvo en vigor durante el pasado otoño hasta finales de año.

Los problemas detectados en Francia hicieron que nuevamente Bruselas volviera a adoptar medidas de protección en principio aplicables hasta el 15 de marzo.

Este conjunto de medidas se centró en la fijación de precios mínimos para las siguientes especies de productos frescos y refrigerados: bacalao, carbonero, eglefino, merluza y rape. En el caso de los productos congelados, los precios mínimos fueron para bacalao, carbonero, eglefino merluza y abadejo. Igualmente se aplicó

España propugna más controles sobre todos los barcos en sus desembarcos y aplicación más rigurosa de las exigencias sanitarias y de calidad.

también un precio mínimo para las importaciones de salmón.

Control y calidad

La Administración española, según señala el secretario general de pesca José Loira, está de acuerdo con la necesidad de establecer medidas de control para evitar importaciones a bajos precios propiciadas por flotas con problemas de funcionamiento como la correspondiente a la antigua URSS, excesos de algunas capturas y caída en muchos puntos de la demanda que se sustituye por otras producciones más baratas como algunas carnes. Todo ello ha dado lugar a un clima de tensión que ha explotado en aquellos puntos donde hay más excedentes.

Para el secretario general de Pesca Marítima es preciso utilizar al máximo los actuales mecanismos disponibles para impedir el acceso de productos a bajo precio. Uno de esos instrumentos son las normas de calidad para que no se pueda comercializar en la Unión Europea cualquier producto que no se ajuste a las condiciones exigidas en los mercados propios. España propugna un mayor desarrollo en todo lo referido a normas de calidad, condiciones higiénico-sanitarias, etcétera, así como a la necesidad de que los controles se hagan no solamente sobre los pesqueros que llegan a un puerto, sino sobre todos los barcos para evitar entradas sin control. ■

V. M.





Es la primera empresa
pesquera de Francia

Pescanova compró Jego-Quere

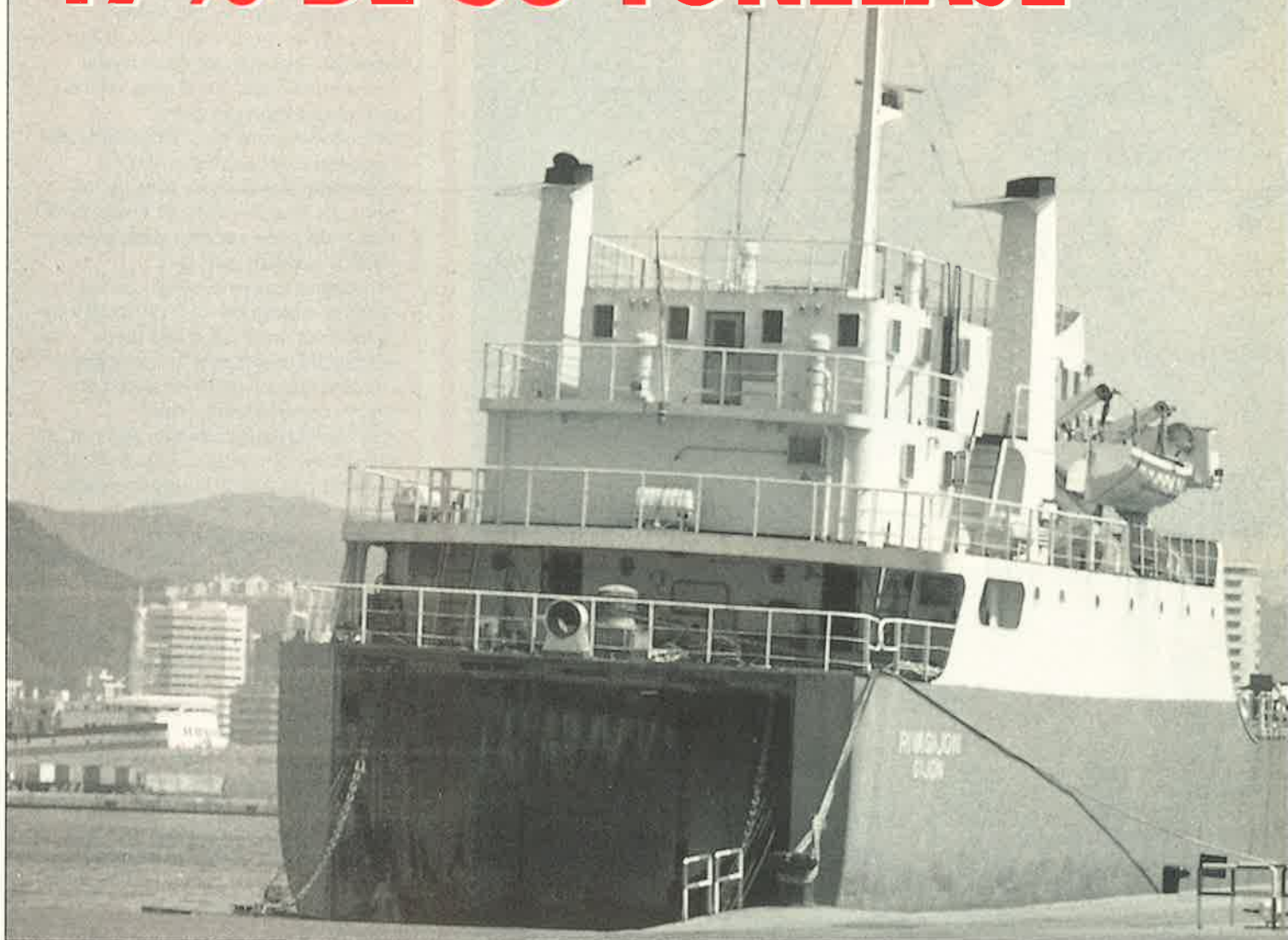
La multinacional española Pescanova cerró en las últimas semanas la compra de la empresa francesa Jego-Quere, la primera firma en el sector en el país vecino y que atravesaba por serias dificultades para su continuidad. Las negociaciones se desarrollaron prácticamente durante más de un año. Los responsables de Pescanova han tenido que superar problemas y recelos políticos más que económicos, ante el recelo de los sectores afectados en Francia de que la multinacional española fuera solamente a comprar la firma para hacerse con su cuota de pesca en aguas comunitarias y que desmantelase la empresa. Al final, el compromiso mantiene la actividad de la firma pesquera, aunque se deba cerrar un ajuste de plantilla. Empresas francesas como Comapeche, CMB, Lucas y La Houle habían planteado también su compra.

Jego-Quere, estaba atravesando una mala situación financiera. Aunque la misma no tiene nada que ver con el problema concreto de los pescadores en lucha contra las importaciones, sí refleja sin embargo la existencia de problemas de fondo en el sector pesquero galo que no ha sabido o podido adaptarse a las circunstancias como lo hicieron flotas españolas con duros sacrificios.

La empresa francesa Jego-Quere tiene una facturación de unos 3.000 millones de pesetas, cuenta con una flota total de 20 barcos de los que dos son congeladores y dos atuneros con bases en Guinea Conakry y Abiyán. Pescanova mantendrá el 75 por 100 de los puestos de trabajo. Cuenta con una cuota en aguas comunitarias de 20.000 toneladas. Tiene su base en L'Orient. ■

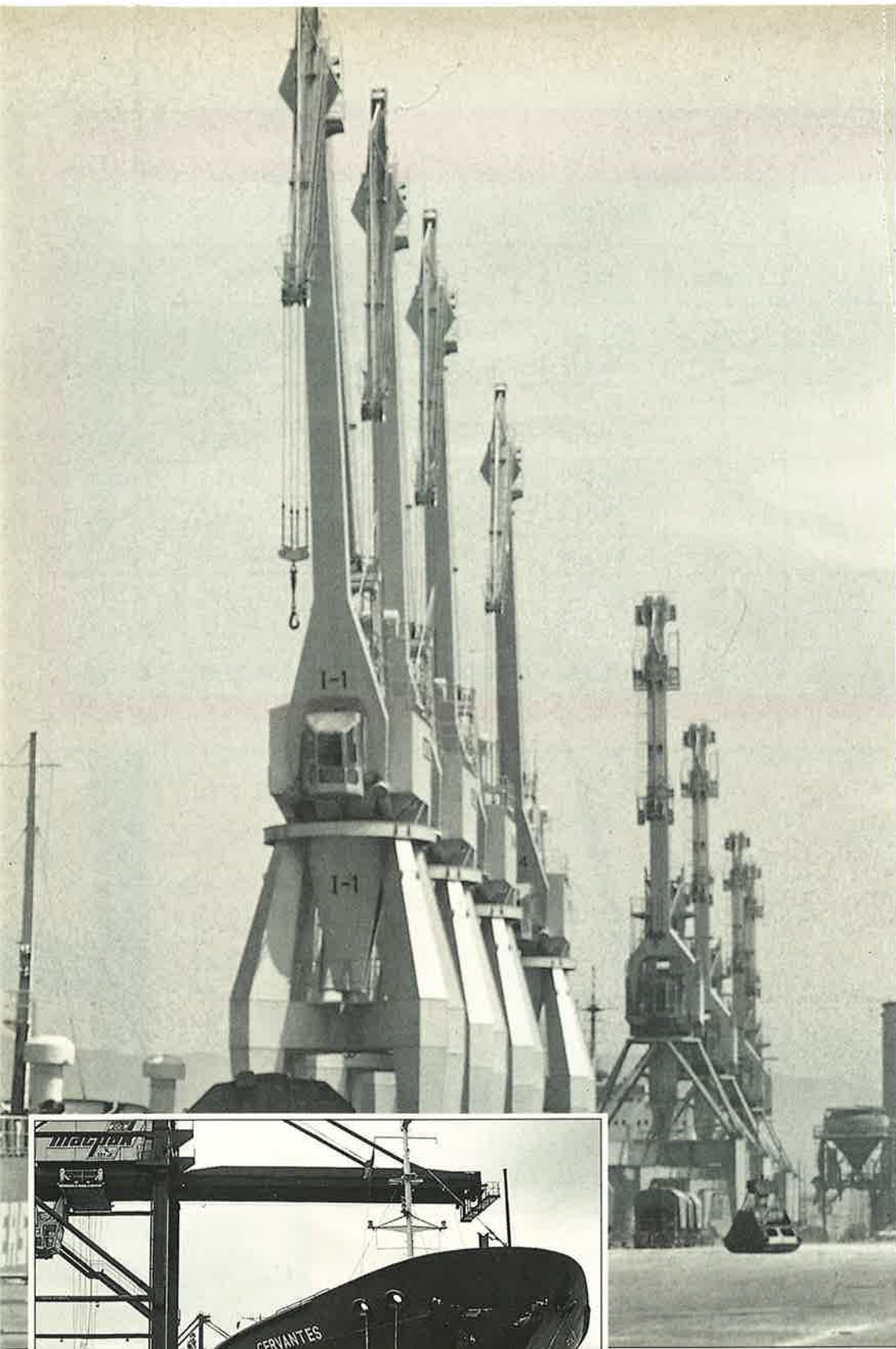
Informe de ANAVE sobre la actividad naviera en 1993

LA FLOTA MERCANTE ESPAÑOLA PIERDE EL 47% DE SU TONELAJE



La mayor reducción se produjo en los graneleros que perdieron casi el 90 por 100, los buques de carga general un 56 por 100, y los petroleros, cuyo tonelaje descendió un 51 por 100.

La flota mercante española se redujo el 47 por 100 de su tonelaje de registro durante 1993, descenso que ha sido del 62 por 100 en sólo dos años. Mientras, la flota controlada por navieras españolas bajo otros pabellones aumentó de los 0,815 millones de TRB a 1 de enero de 1993 a 1,412 millones de TRB el 1 de enero de 1994.



nelaje de registro. Sin embargo, la flota de navieras españolas bajo otros pabellones aumentó de los 0,815 millones de TRB a 1 de enero de 1993 a 1,412 millones de TRB a 1 de enero de 1994.

En opinión de ANAVE, las causas de esta evolución que ha llevado a muchas navieras españolas a registros más competitivos son la liberalización comunitaria de las reservas de carga en tráficos internacionales, total desde enero del 93; el acuerdo comunitario de liberalización del cabotaje; y la oposición sindical y la no disponibilidad de los incentivos fiscales y de Seguridad Social previstos para el Registro Especial español, que actualmente se tramita a través de la Ley de Régimen Económico y Fiscal de Canarias.

Retroceso histórico

La flota mercante de pabellón español sufrió el año pasado un retroceso histórico, ya que hay que remontarse hasta 1948 para encontrar niveles de tonelaje semejantes a los actuales. En el último año la flota mercante registrada en España ha visto reducir sus TRB en más de un 47 por 100, descenso que ha sido del 62 por 100 en dos años. Esta reducción de la flota registrada en España se ha visto compensada por el aumento experimentado en el mismo período por la flota controlada por armadores españoles y registrada en otros pabellones.

Según ANAVE, la flota de buques mercantes de transporte de pabellón español estaba integrada a 1 de enero de 1994 por 250 buques, con 1.021.236 TRB y 1.583.922 TPM, de los cuales 245 en el Registro ordinario y cinco en el Registro Especial de Canarias. La mayor reducción se produjo en los graneleros que perdieron casi el 90 por 100, los buques de carga general un 56 por 100, y los petroleros, cuyo tonelaje descendió un 51 por 100.

Tabla 1: FLOTA MERCANTE DE TRANSPORTE DE PABELLON ESPAÑOL

Tipos de buques	Al 1-1-94			Al 1-1-93		
	Buques	TRB	TPM	Buques	TRB	TPM
Petroleros	26	437.811	802.757	34	896.418	1.795.201
Graneleros	6	46.201	82.529	24	442.140	818.257
Carga general	31	43.225	81.758	59	98.682	172.843
Portacontenedores	31	112.736	165.986	36	121.648	182.062
Roll-on/Roll-off	44	89.079	155.987	45	80.966	148.242
Frigoríficos	15	23.114	33.121	16	24.317	35.521
Gaseros	6	17.188	21.377	8	26.758	29.820
Buques de pasaje y Ferries	46	120.355	42.840	44	101.101	35.641
Otros buques de transporte	45	131.527	197.567	51	143.513	220.093
TOTAL	250	1.021.236	1.583.922	317	1.935.543	3.437.680



En cuanto a la flota controlada por navieras españolas en otros pabellones, estos buques sumaban al 1 de enero de 1994 1,412 millones de TRB, mientras que al 1 de enero de 1993 totalizaban sólo 0,815 millones de TRB. La flota total bajo control de armadores españoles es del orden de 2,433 millones de TRB y se ha reducido sólo un 12 por 100 respecto de los 2,752 millones de TRB de principios de año, reducción que es sensiblemente inferior a la de la flota de pabellón español.

Demanda internacional

La demanda registró un sostenimiento en conjunto e incluso un ligero crecimiento en algunos sectores como petrolero y bulkcarriers de pequeño y medio porte.

Por lo que se refiere al transporte marítimo de petróleo, durante 1993 la demanda de transporte aumentó en torno a un 2,9 por 100, medida en Tm y cerca del 4 por 100 en término de Tm por milla. Durante este período ha sido muy

significativo el aumento de las importaciones de los Estados Unidos que crecieron el 9 por 100, compensando con creces el descenso de las importaciones europeas.

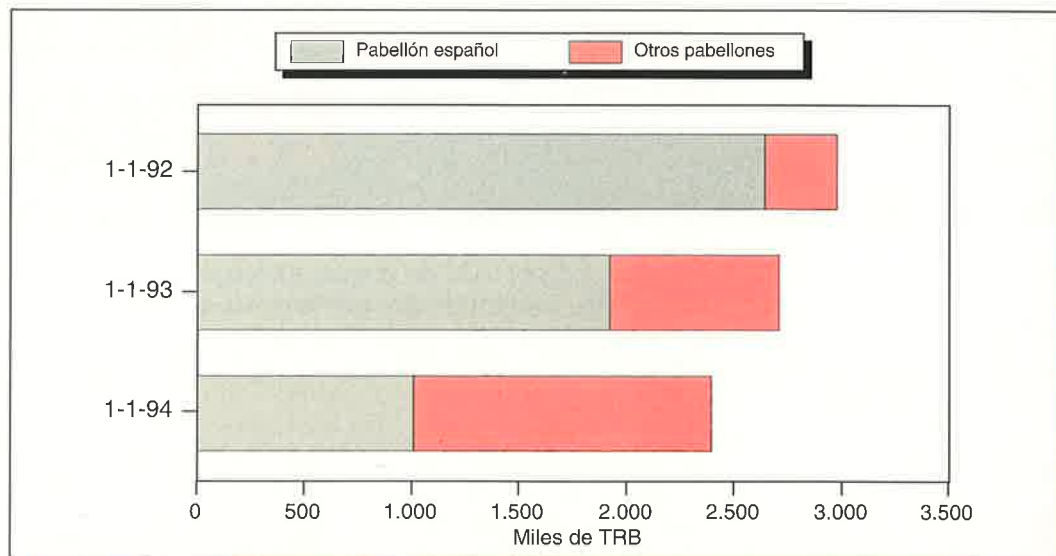
El sector de los grandes graneles sólidos se recuperó alrededor del 6 por 100 de la demanda de transporte de mineral de hierro, compensando los descensos registrados por el carbón y grano. En general, la demanda en este sector descendió sobre el 2,5 por 100 en Tm, contrarrestado por los grandes



Tabla 2: FLOTA CONTROLADA POR ARMADORES ESPAÑOLES, AL 1-1-94

Tipos de buques	Al 1-1-94			Al 1-1-93		
	Buques	TRB	TPM	Buques	TRB	TPM
Petroleros	11	787.388	1.576.540	37	1.225.199	2.379.297
Graneleros	12	434.010	816.567	18	480.211	899.096
Carga general	28	79.484	107.013	59	122.709	188.771
Portacontenedores	2	3.173	6.960	33	115.909	172.946
Roll-on/Roll-off	1	1.409	1.956	45	90.488	157.943
Frigoríficos	17	36.881	42.257	32	59.995	75.368
Gaseros	4	41.460	38.126	10	58.648	59.503
Buques de pasaje y Ferries	4	26.634	5.735	50	146.989	48.575
Otros buques de transporte	4	1.514	2.483	49	133.041	200.050
TOTAL	83	1.411.953	1.583.922	333	2.433.189	4.181.549

(1) Pabellón nacional (Tabla 1) y otros pabellones.



aumentos de otras mercancías transportadas por bulkcarriers.

En cuanto a la oferta, la flota mundial se prevé que ha crecido alrededor de un 1,3 por 100, ya que en diciembre de 1992 era de unos 445 millones de TRB hasta 451 millones de TRB.

Un año más continúa la tendencia al aumento de la participación de los Registros Abiertos en la flota mundial, ya que actualmente es del 38,0 por 100 respecto del tonelaje de peso muerto de la flota mercan-

te mundial, mientras que hace sólo un año era del 36,6 por 100. Esto es consecuencia de la búsqueda de la mayor competitividad de costes por parte de las empresas navieras.

Como resultado, durante 1993 algunos mercados de fletes se recuperaron en cierta medida respecto de la muy negativa situación por la que atravesaron en general en el 92. La evolución del mercado de fletes a lo largo del año fue bastante atípica, especialmente para los buques de carga seca,

ya que los fletes se mantuvieron bastante altos hasta bien entrado el verano, para mostrar en otoño un tono mucho más débil, registrándose importantes recortes en el último trimestre.

«En conjunto —dice el informe de ANAVE— la crisis del sector marítimo pareció tocar fondo en otoño del 92, fecha en que alcanzaron también un máximo las ventas para desguaces y el tonelaje de buques amarrados.» ■

I. O.



ESPAÑA INTENSIFICA LA INSPECCION DE BUQUES EXTRANJEROS

España inspeccionó durante 1993 el 31,06 por 100 de buques extranjeros que hicieron escala en puertos nacionales, superando por primera vez el porcentaje del 25 por 100 al que le compromete su condición de país signatario del Memorándum of Understanding para el control de los buques por el Estado del Puerto, MOU.PSC.

SIGUIENDO las directrices del Acuerdo MOU, en 1993 fueron inspeccionados en los puertos españoles 1.342 buques extranjeros, el 31,6 por 100 del total de barcos no nacionales que hicieron escala en puertos nacionales, superando en seis puntos el objetivo mínimo marcado por el Memorándum.

Del total de inspecciones, 738 no arrojaron deficiencias mientras que los 604 buques restantes fueron encontrados deficientes, de los cuales 71 (el 9,62 por 100) fueron detenidos.

El nivel de inspecciones realizadas por España y la eficacia de las mismas ha seguido una trayectoria ascendente en los últimos años, pasándose de 16 buques inspeccionados en 1987, el 0,37 por 100, al 31,6 por 100 en sólo siete ejercicios. En 1988 el número de buques inspeccionados fue de 86 (2 por 100), de 840 (19,44 por 100) en 1989, 888 (20,55 por 100) en

1990, 828 (19,16 por 100) en 1991 y 1.039 (24,05 por 100) en 1992.

En el último año las banderas más inspeccionadas fueron, por orden decreciente, Panamá, Chipre, Liberia, Malta, Rusia, Grecia, Noruega, Bahamas, Antigua, Holanda, Turquía, San Vicente, Dinamarca, Honduras, Polonia, Rumanía y China. Las peores banderas resultaron ser en el mismo período las de Panamá, Malta, Honduras, San Vicente y Granadinas, Turquía y Chipre. En cuanto a tipos de buques, los peores fueron los de carga general, bulkcarriers, frigoríficos, petroleros y ro-ro.

El Acuerdo MOU, también conocido como Memorándum de París tiene como objetivo la erradicación de los buques substandard extranjeros que atraquen en los puertos de los países firmantes, mediante un sistema de inspección operativa a su llegada a puerto, conectado a una base de datos en línea permanente con todos los países miembros del mismo.

Se trata de un acuerdo «regional» que entró en vigor en julio de 1982, del que forman parte Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, Alemania, Grecia, Irlanda, Italia, Noruega, Polonia, Portugal, Suecia, Holanda y Reino Unido, además de España, por el que cada miembro se compromete a inspeccionar cada año al menos el 25 por 100 de los buques extranjeros individuales que hagan escala en sus puertos, sin discriminación de banderas. El acuerdo señala los convenios internacionales que los inspectores deberán tener en cuenta a la hora de constatar deficiencias y tomar acciones, que luego serán comunicadas mediante un informe de inspección, al capitán del buque inspeccionado.

El Acuerdo MOU es considerado un instrumento ágil ya que todas las inspecciones realizadas pasan a una base de datos específica establecida en Saint-Malo, que se encuentra permanentemente en servicio conectada con todos los países que forman parte del Acuerdo, permitiendo consultar y actualizar la información así como enviar y recibir mensajes. El 90 por 100 de los puertos españoles se halla conectado a dicha base de datos. ■

M. V.

La seguridad tiene un nombre



FURUNO

Si tiene que cambiar su antiguo radar, no se conforme con menos.

Los nuevos radares de la serie FR-7000 conservan la tradición de calidad y fiabilidad de FURUNO y además incorporan la tecnología más avanzada.

Los usuarios saben que entre FURUNO y los demás hay todo un mar de diferencias.

Consulte hoy mismo con su distribuidor.

Nº 1
en el mundo

FURUNO ESPAÑA, S.A.
Marca la diferencia.

CLAUDIO COELLO, 50 • 28001 MADRID • TEL. (91) 435 95 20 • FAX (91) 431 30 82 • TELEX 22884 MOCUR

Distribuidores y Servicio Técnico autorizados en toda España



Los barcos españoles, el «Galicia 93-Pescanova» y el «Fortuna», compiten en la sexta edición de la Whitbread.

El 25 de septiembre se inició la Regata Vuelta al Mundo Whitbread 93-94. Catorce barcos tomaron la salida en el puerto inglés de Southampton. Entre ellos, dos españoles, el «Galicia 93-Pescanova» y el «Fortuna». Comenzaba así la sexta edición de la prueba náutica más larga entre las existentes, que llevará a las embarcaciones participantes a navegar durante nueve meses a lo largo de 33.000 millas por los océanos de nuestro planeta. Una gran aventura destinada a unos pocos.

LA GRAN AVENTURA



La vuelta al Mundo Whitbread es la competición de cruceros transoceánicos más prestigiosa de las existentes. Es la cima del éxito en la vela. No existe otra regata que ponga tan a prueba tanto a la tripulación como al barco. Es la más grande de las regatas, en la que sus participantes deberán de «montar las olas» a 30 nudos por las extensiones heladas del Océano Sur, o estar a la deriva en el calor férreo de los «doldrums» (calmas ecuatoriales), buscando las combinaciones de velas que marquen la diferencia entre ganar o perder. Es una regata que atrae a los hombres y mujeres que poseen una sed de aventura y una pasión tan grande por la vela que, para satisfacerla, necesitan aventurarse dentro de los océanos más inhóspitos del mundo.

Los legendarios «clippers», que competían en el siglo XIX por llegar a Europa y asegurar la venta y el precio de sus mercancías, embarcadas en otros continentes, son el antecedente más directo de las regatas oceánicas.

En 1968, el periódico inglés *The Sunday Times* organizó la primera regata alrededor del mundo. Era un reto dirigido a los navegantes solitarios, y el premio se lo llevaría el primero que fuera capaz de circunnavegar el globo terráqueo sin escalas. Dos participantes perdieron la vida, y sólo el inglés Robin Knox Johnston completó con éxito la prueba.

En 1972, la Royal Naval Sailing Association y la compañía cervecera Whitbread volvieron a organizar una regata alrededor del mundo, esta vez por etapas y con tripulaciones completas. Dieciséis barcos, tripulados por «amateurs» aventureros, participaron en la primera Whitbread entre 1973 y 1974. Regatearon

por mares que no habían visto un yate de regatas desde los días de los «clippers», y volvieron para contar historias que animaron a otros marineros a competir en posteriores ediciones. La Whitbread, que se disputa cada cuatro años desde su primera edición, se convirtió rápidamente en la prueba oceánica más importante.

Seis etapas y dos categorías

La edición de 1993-94 de la Whitbread está dividida en



Javier de la Gándara, patrón del «Galicia 93-Pescanova».

seis etapas. La primera se ha iniciado en el puerto inglés de Southampton y concluirá en el puerto uruguayo de Punta del Este, con una distancia de 5.938 millas. En la segunda etapa, que se inicia en Punta del Este, los regatistas planearán a través del Océano Índico hasta Fremantle, en la costa oeste de Australia, a lo largo de 7.558 millas. Tras partir de Fremantle, Auckland, en Nueva Zelanda, será puerto de llegada de la tercera etapa, después de 3.272 millas. Desde allí, los barcos volverán a Punta del

Este, en una cuarta etapa de 5.914 millas. En la quinta etapa, que se inicia en Punta del Este, las embarcaciones pondrán proa hacia las costas de Fort Lauderdale, al Norte de Miami, y recorrerán 5.475 millas. Finalmente, desde allí, y a través del Atlántico, la flota volverá a Southampton, en una sexta etapa de 3.818 millas. En los puntos de llegada de cada etapa, las tripulaciones dispondrán de varios días para descansar y para hacer efectiva la reparación de las averías que la competición ocasione a sus barcos.



Lawrie Smith, patrón del «Fortuna».

En la presente edición de la Whitbread competirán barcos de dos categorías diferentes: Maxi IOR y Whitbread Offshore Rule (WOR 60). Cada clase competirá a tiempo real, existiendo al final un ganador para cada categoría.

Los Maxis son impresionantes veleros de dos mástiles, 25 metros de eslora y 800 metros cuadrados de superficie vélica. Pesan 30 toneladas y necesitan una tripulación en torno a los 16 miembros para navegarlos. Los altos costes de la construcción de un Maxi (600 millones de pese-

tas como mínimo) hace que su clase esté a punto de desaparecer. Sólo cinco Maxis compiten en la actual Whitbread.

Los WOR 60, especialmente diseñados para regatas oceánicas, son veleros de un solo palo, con 20 metros de eslora y una superficie vélica de 450 metros cuadrados. Pesan 15 toneladas y pueden ser controlados por sólo 10 personas. Su diseño, mucho más hidrodinámico, y su mejor estabilidad les hace más rápidos que los Maxis en determinadas condiciones de navegación, especialmente en las etapas australes, en las que sus cualidades planeadoras les dará ventaja sobre los Maxis. El menor coste de su construcción (400 millones de pesetas) los hace más asequibles que los Maxis y de gran futuro. Nueve WOR 60, casi el doble que los Maxis, compiten en la presente Whitbread.

Por primera vez, España tiene en la Whitbread a dos representantes, uno en cada categoría. El Maxi «Fortuna» competirá con los gigantes de la regata y el «Galicia 93-Pescanova» lo hará con los novedosos y dóciles WOR 60.

El «Fortuna», una incógnita

El «Fortuna» es el resultado de la remodelación del «Fortuna Extra Lights», que participó en la anterior edición de la Whitbread. Este último fue cortado por la mitad y se le añadió metro y medio de eslora y un palo de mesana. Estos grandes cambios, junto a otras reformas menores, se llevaron a cabo en Inglaterra.

Una vez remodelado, el «Fortuna» inició su trayectoria competitiva en la Ruta del Descubrimiento, a finales de 1992. Su tercer puesto en esta



prueba, cuando partía como favorito, llevó al despido del patrón, Miguel López Piqueras, y de toda su tripulación. Se contrató a un nuevo patrón, el inglés Lawrie Smith, y a una nueva tripulación, con escasa presencia de españoles. Con Lawrie Smith al mando del «Fortuna», se inició una nueva remodelación del velero. Varios meses de trabajo en Inglaterra dieron al «Fortuna» un nuevo aspecto, en el que destacaba un mástil con perfil de ala de avión, tan alto como el palo mayor y construido en fibra de vidrio, un palo mayor con gran inclinación hacia proa, un nuevo timón y una nueva quilla. La participación en la Regata Fastnet Race, incluida en la Admiral's Cup, ya en 1993, supuso un nuevo fracaso para el «Fortuna», que terminó último entre los Maxis.

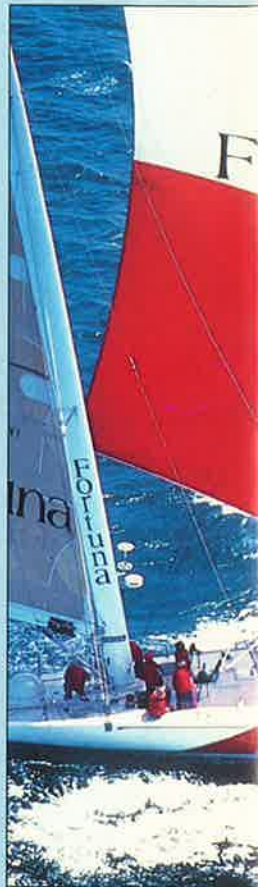
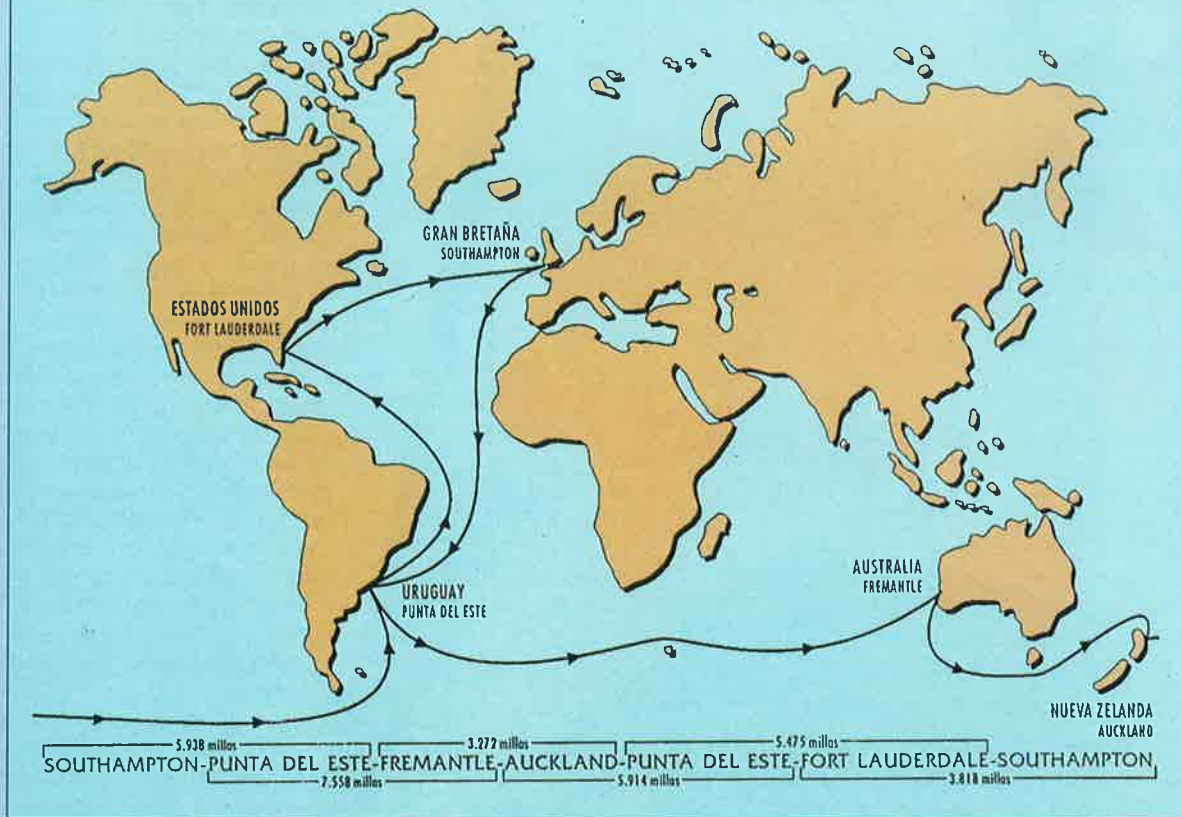
Las sucesivas reformas del barco no han dado, por tanto, el resultado esperado. Esta circunstancia hace que el rendimiento del «Fortuna» en la Whitbread se presente como una incógnita, aunque, por lo demostrado hasta el inicio de la regata vueltamundista, las posibilidades del barco de Tabacalera frente a sus rivales sean más bien escasas.

El «Galicia 93-Pescanova», favorito

A diferencia del «Fortuna», el «Galicia 93-Pescanova» parte como uno de los favoritos en su clase. A tenor de su rendimiento en los meses previos al inicio de la Whitbread, el barco gallego, patroneado por Javier de la Gándara y con una tripulación totalmente española, tiene serias esperanzas de conseguir la victoria.

Recién botado (el 7 de mayo de este año, tras ser construido totalmente en el astillero vigués Armada) y con escasa puesta a punto, el barco galle-

WHITBREAD • REGATA VUELTA AL MUNDO • 1993-94



go ganó la primera regata en la que participó. Fue la última edición de la Vuelta a Europa, celebrada entre mayo y junio.

Dos meses después, y contra todo pronóstico, el «Galicia 93-Pescanova» ganó la Gastnet Race, incluida en la prestigiosa Admiral's Cup, quedando por delante de casi todos los rivales que tiene en la Whitbread, incluyendo los Maxis.

Así, en el plazo de sólo tres meses, el barco gallego ganaba las dos competiciones en las que participaba antes de afrontar la Whitbread. Estos triunfos han situado al «Galicia 93-Pescanova» entre los favoritos al triunfo final de la Vuelta al Mundo. Javier de la Gándara ratifica este pronóstico cuando declara que «después de las victorias conseguidas por el barco en las dos primeras pruebas disputadas, sabemos que el «Galicia 93-Pescanova» presenta unas buenas condiciones. La preparación de nuestra tripulación también es óptima. Una Vuelta al Mundo ha de plantearse

desde el convencimiento de que se lograrán los mejores resultados. De lo contrario, el esfuerzo no tiene sentido. Ha llegado la hora de demostrar que podemos estar entre los mejores».

Para el patrón del «Galicia 93-Pescanova», «lo más duro será ver que otro barco nos tome la delantera. Lo demás, el esfuerzo físico, el frío, la falta de sueño... no es un problema. Toda la tripulación sabemos con lo que nos vamos a encontrar a lo largo de la regata. La

afición a este deporte vence el temor a las dificultades».

Para Javier de la Gándara, el triunfo en la Whitbread supondría «ante todo, la recompensa al esfuerzo y dedicación que estamos poniendo la tripulación, así como al apoyo de nuestros patrocinadores. Pero, un prestigio y reconocimiento internacional para la vela gallega y española». ■

Roberto RUIZ DE HUYDOBRO

ULTIMA HORA

«Galicia 93», el 3.º

El velero español «Galicia 93» se mantiene en la tercera posición en la clasificación de la regata Vuelta al Mundo en el transcurso de la cuarta etapa entre Auckland y Punta del Este». Por algunas horas, el Galicia llegó a ocupar el segundo puesto.

La clasificación sigue liderada por «Winston» seguido de «Intrum Justitia», el «Galicia 93» y «Tokio».





España en la historia de la Whitbread

Sólo 14 de los 16 barcos participantes completaron la primera edición de la Whitbread (1973-74). Los barcos partieron del puerto inglés de Portsmouth, rumbo a los océanos del Sur, y tocaron los puertos de Ciudad del Cabo (Sudáfrica), Sidney (Australia) y Río de Janeiro (Brasil), para volver al puerto de origen. El vencedor en tiempo compensado fue el «Sayuela II», del mejicano Ramón Carlín, siendo el más rápido en tiempo real el «Great Britain II». A pesar de los tres muertos registrados en la prueba, el éxito de la misma fue tan grande que se decidió repetirla cada cuatro años.

En la segunda Whitbread (1977-78), 15 barcos de siete países tomaron la salida. El recorrido no cambió prácticamente en relación a la primera edición. Tan sólo la segunda etapa vio incrementadas sus millas al variar el puerto de llegada, pasando del puerto australiano de Sidney al neocelandés de Auckland. El «Great Britain II» volvió a vencer en tiempo real, mientras la victoria en tiempo compensado fue para el «Flyer II».

En esa segunda Whitbread ya hubo presencia española. Enrique Gutiérrez Zulueta, a bordo del «Great Britain II», y Enrique Vidal, a bordo del «B. B. Italia», fueron los pioneros españoles en esta dura regata.

La tercera edición (1981-82) contó con 27 barcos de 16 países, entre los que se encontraba, por primera vez, un barco español, el «Licor 43», de Joaquín Coello, diseñado, construido y tripulado por españoles. Con él, a pesar de unos resultados poco brillantes, fruto de la inexperiencia y de las dos roturas de mástil sufridas, una en el Indico Sur y otra en el paso del Cabo de Hornos, se sentaron las bases de la vela oceánica en España. El «Flyer», de Cornelis van Rietschoten, ganó todas las etapas en tiempo real y compensado.

En la cuarta edición (1985-86) participaron 15 barcos, pensados y contruidos expresamente para participar en la Vuelta al Mundo. El «Fortuna Lights», diseñado por Javier Visiers y patroneado por Jordi Brufau y Toni Guiu, tomó el relevo por parte española. El barco terminó en sexta posición, abriendo un camino de patrocinio de la vela por parte de Tabacalera. El ganador en tiempo real fue el «UBS Switzerland», de Pierre Felhmann. En tiempo compensado, la victoria fue para Lionel Pean con su «L'Esprit d'Équipe».

En la quinta edición (1989-90), la Whitbread ya es una regata consolidada. Ha pasado el umbral de la popularidad, siendo uno de los eventos deportivos más seguidos. Sufre importantes cambios de recorrido (pasa de cuatro a seis etapas), totalizando casi 33.000 millas. Peter Blake, que había luchado por ganar en todas las ediciones anteriores, consiguió llevar al «Steinlager II» a la victoria en tiempo real y compensado.

España presentó el «Fortuna Extra Lights», un Maxi diseñado y construido en España. Durante la segunda etapa, el barco español, patroneado por Javier de la Gándara (que se turnó en el puesto con Jan Santana durante la regata), fue doblemente noticia al batir por tres veces el récord de velocidad, superando las 405 millas en veinticuatro horas, y al conseguir su tripulación rescatar a un tripulante de las gélidas aguas del Indico Sur.

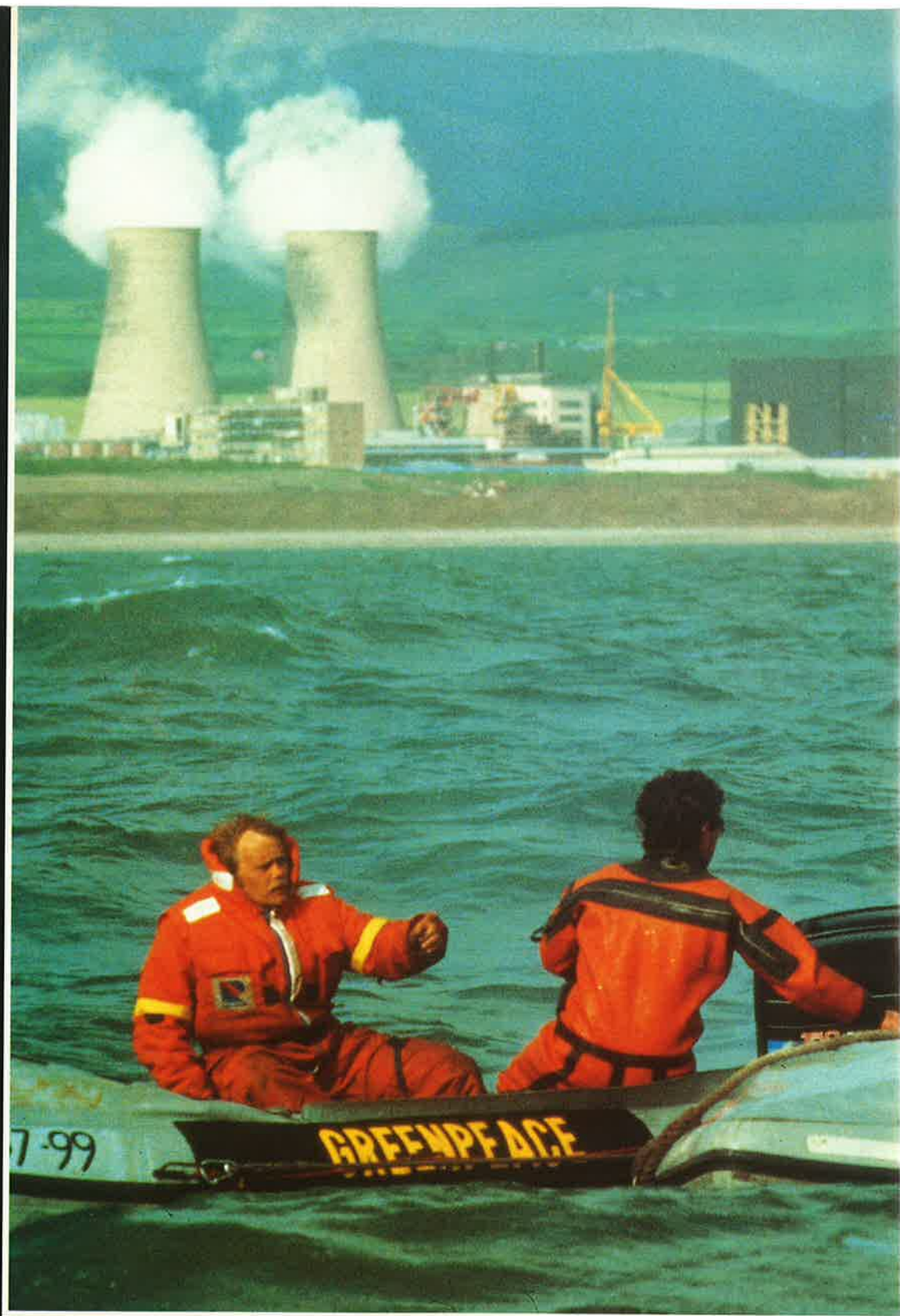
La sexta edición (1993-94), recientemente iniciada, cuenta, por primera vez, con dos embarcaciones españolas, el «Fortuna» y el «Galicia 93-Pescanova». Esta edición tiene como novedades principales la televisión en directo (a bordo de cada velero hay un sistema para el envío de imágenes vía satélite) y la clase WOR 60. ■

Roberto RUIZ
DE HUYDOBRO



AFECTARIA A LA FLOTA PESQUERA QUE FAENA EN EL ATLANTICO NORDESTE

A pesar de la elevada contestación social, tanto dentro como fuera del Reino Unido, el Gobierno británico no cesa en su empeño de poner en funcionamiento la planta Thorp, destinada al reprocesamiento de combustible nuclear. Los vertidos radiactivos por ella producidos tendrían un fuerte impacto en los ecosistemas marinos, la pesca y la salubridad de los productos pesqueros del Atlántico Nordeste, afectando a una zona en la que, entre otras, faena la flota pesquera española.



LA PLANTA BRITANICA THORP AMENAZA EL



© Greenpeace/Chwarzbach

ECOSISTEMA MARINO

Cristina Narbona ha hecho llegar una carta, en nombre del Gobierno español, a su homólogo británico mostrando la preocupación por el inicio de las actividades previstas en la planta Thorp.

EN los primeros diez años de funcionamiento —si la puesta en marcha de la planta de reprocesamiento de combustible nuclear Thorp, en Sellafield, se convierte en realidad— se producirían unas 600 víctimas mortales. El nivel de descargas radiactivas en esa zona aumentaría en un 1.100 por 100, y en un 900 por 100 las que se realizarían por vertido directo al mar. Estas cifras son oficiales, ya que proceden de un estudio encargado por el propio Gobierno británico al Real Inspectorado de Polución.

La gravedad de estos datos no ha desanimado a las autoridades del Reino Unido, que siguen empeñadas en poner en marcha, cuanto antes, la citada planta. Su interés es tal que incluso han decidido ignorar diversas resoluciones internacionales, como la Recomendación PARCOM 93/5, tomada en junio del año pasado por la Comisión de París (en dicha Recomendación se establecen ciertas condiciones para las descargas radiactivas de plantas de reprocesamiento de combustible nuclear).

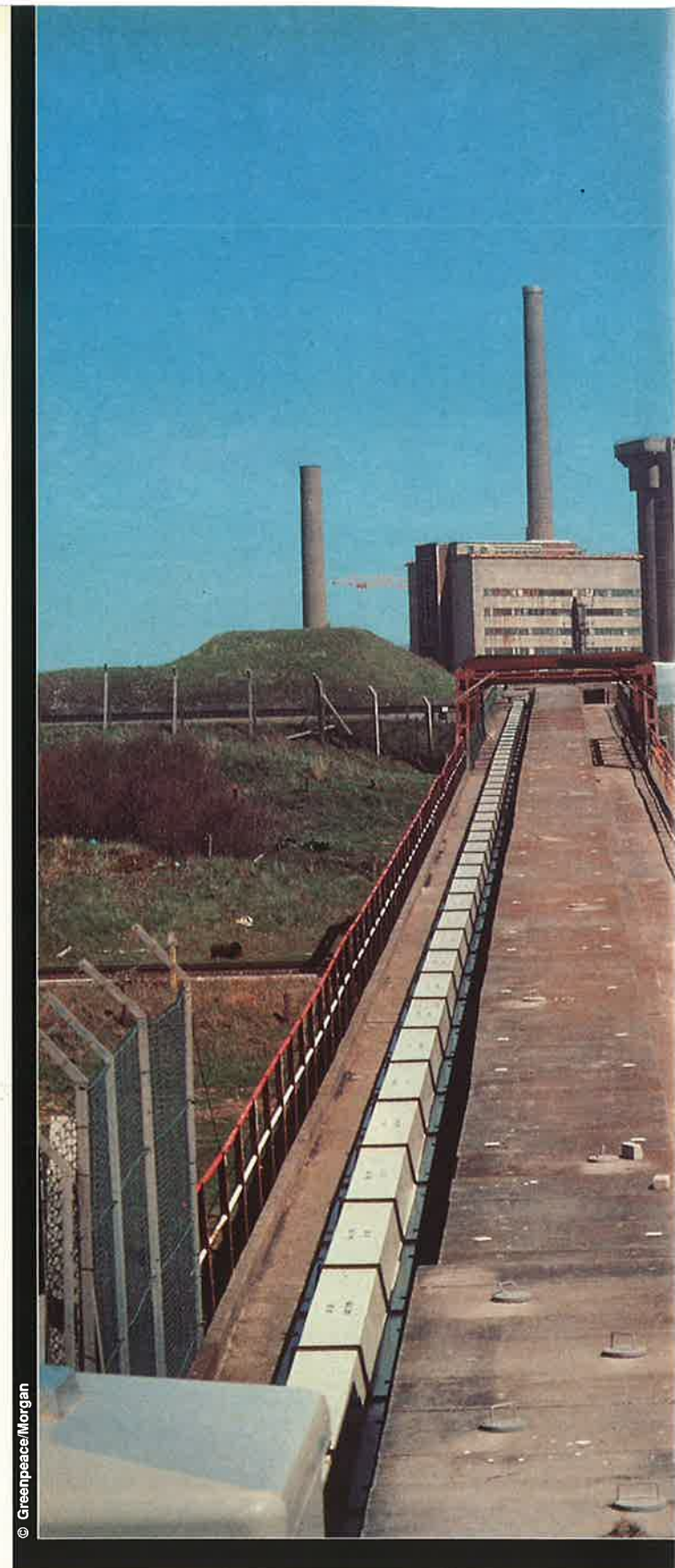
Esta actuación pone en duda el compromiso, por parte del Reino Unido, de acatar la resolución del Convenio de Londres, adoptada el pasado mes de noviembre (ver MAR, número 313), en la que se acordaba la prohibición de realizar vertidos radiactivos al mar. Esta resolución —en vigor desde el 21 de febrero—, que Rusia ya ha anunciado que no cumplirá, fue aprobada con la abstención de cuatro países, entre los que figura el Reino Unido.

Graves consecuencias

El Gobierno británico ha obviado hasta el momento la fuerte contestación social surgida tanto dentro como fuera del Reino Unido, y que ha provocado ya un retraso de más de un año en la puesta en marcha de la planta Thorp. Ahora, ante su inminente entrada en funcionamiento, las presiones se han multiplicado, y es que las consecuencias que tendría la contaminación producida son más que inquietantes.

Los resultados de estos vertidos se pueden calificar de absolutamente devastadores. A los ya señalados anteriormente, la contaminación radiactiva que produciría Thorp tendría una grave incidencia en el ecosistema marino del Atlántico Nordeste, especialmente en zonas próximas a las áreas de vertidos o a las corrientes que dispersarían la radiactividad. En este sentido —según señala Greenpeace— *«las pesquerías de merluza, jurel, rape, abadejo, cigala, gallo... al Norte de Irlanda y Oeste de Escocia serían particularmente vulnerables. Las pesquerías de Svalbard también se verían afectadas. Todas estas zonas son utilizadas por los pescadores españoles»*.

Como resultado de la contaminación radiactiva del aire, del agua y de la acumulación de radionucleicos en los alimentos, a través de la cadena trófica, se produciría la muerte de cientos de personas (60 al año, según pronostican las frías estadísticas). Por lo tanto —como señala Greenpeace—, *la ingestión de pescado afectado por los vertidos, espe-*



© Greenpeace/Morgan

cialmente de especies en niveles altos de la cadena trófica, podría resultar peligrosa para la salud». La situación afectaría, pues, a todas las flotas pesqueras que actúan en esta zona, entre las que se incluyen las pertenecientes a las Comu-

nidades Autónomas de Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco.

Estas consecuencias son las que han llevado a los gobiernos de Suecia, Noruega, Islandia, Finlandia, Holanda, Dinamarca e Irlanda a recordar al



La planta Thorp está destinada al reprocesamiento de combustible nuclear, y su puesta en marcha tendría un fuerte impacto en el ecosistema marino del Atlántico Nordeste, donde opera la flota pesquera española.

El propio Gobierno británico reconoce oficialmente que las emisiones de Thorp al mar y a la atmósfera causarían cientos de muertos (600 en sus diez primeros años de funcionamiento).

Gobierno británico las recomendaciones internacionales sobre control de contaminación marina. Unas recomendaciones que él mismo apoyó. En este sentido, cabe citar las resoluciones adoptadas en las Comisiones de Oslo y París, que son

los organismos encargados de reglamentar la contaminación en el Atlántico Nordeste. A ellos pertenecen todos los países ribereños de este mar junto con la Unión Europea (UE).

En el momento de preparar esta información, y en simila-

res términos a los manifestados por los gobiernos anteriormente mencionados, se han pronunciado las autoridades españolas a través de una carta remitida al secretario de Medio Ambiente del Reino Unido. Dicha carta fue enviada por la secretaria de Estado de Medio Ambiente del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA), Cristina Narbona.

A la protesta internacional contra esta planta se ha sumado la organización ecologista Greenpeace con diversas actuaciones. Una de las primeras batallas la libró en Holanda, promoviendo una campaña publicitaria contra la planta Thorp en la que, con imágenes de mujeres embarazadas, utilizaba textos como «abortos ahora más fáciles». Esta campaña fue recurrida por la empresa propietaria de la planta, recurso que la justicia holandesa no consideró precedente.

Contestación social

En España, Greenpeace se dirigió al sector pesquero español, para que tuviera una información lo más completa posible de las consecuencias que el impacto radiactivo tendría en la pesca. Al mismo tiempo, según nos comenta el portavoz de esta organización, Carlos Bravo, «hemos solicitado a los gobiernos gallego, asturiano, cántabro y vasco para que se sumen a las protestas internacionales y, al mismo tiempo, que soliciten al Gobierno español coherencia con las resoluciones que éste ya ha aprobado en diversos foros internacionales a este respecto» (estos hechos son anteriores al de la carta de la secretaria de Estado de Medio Ambiente, Cristina Narbona, a la que aludíamos antes en esta información).

Esta petición fue dirigida, asimismo, al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a través de una carta en la que se advierte de las nega-

tivas consecuencias que para los ecosistemas marinos, la pesca y la salubridad de los productos pesqueros tendrían las emisiones radiactivas de la planta Thorp.

Por otra parte, Greenpeace y las autoridades del Condado de Lancashire —donde está ubicada la planta—, han emprendido acciones legales contra el Gobierno británico, al entender —según ha comentado a esta revista Carlos Bravo—, «que la intención de autorizar la puesta en marcha de Thorp ha sido tomada sin llevar a cabo un estudio completo e independiente de las consecuencias que tendría Thorp para el medio ambiente y la salud pública».

El juicio, que se inició el pasado 7 de febrero, se abrió con los argumentos de Greenpeace y el Condado de Lancashire para el cierre de la planta. A continuación, hicieron oír sus argumentos el Gobierno británico y los propietarios de la empresa, que cuenta con participación estatal. En el momento de redactar esta información, el juicio ya ha finalizado y se está a la espera de la decisión del juez.

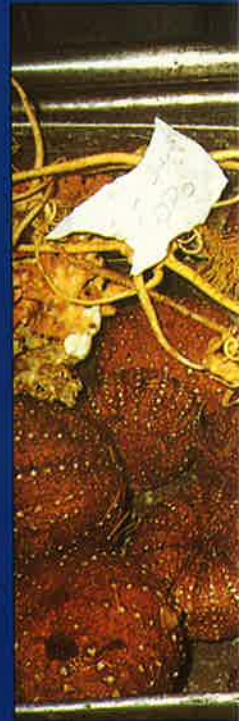
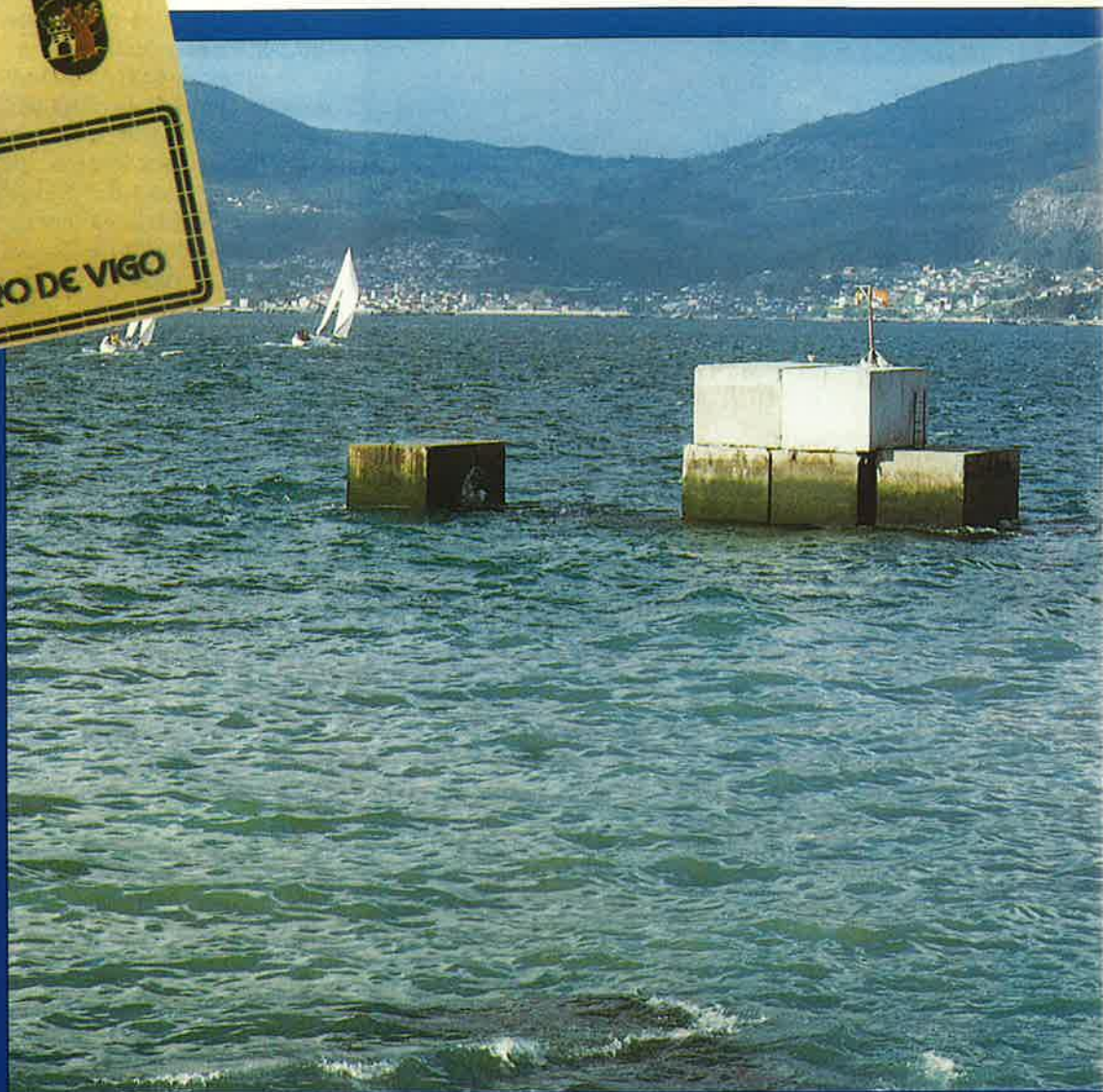
Mientras se produce el fallo —que se espera para principios del mes de marzo—, no se iniciarán las labores de reprocesamiento de combustible nuclear, aunque desde el día 7 de marzo cuentan con la autorización del Gobierno británico (según los planes de apertura y puesta en funcionamiento previstos con anterioridad). Lo más lógico —según nos comentaba Carlos Bravo— es que se espere a la sentencia judicial, puesto que en el caso de que se prohibiesen las labores de reprocesamiento de combustible nuclear, las tareas para desmontar la planta sufrirían un importante encarecimiento.

Mientras, la expectación aumenta a la espera de la decisión judicial. ■

Raúl GUTIERREZ



**CENTRO
COSTERO DE
VIGO DEL
INSTITUTO
ESPAÑOL DE
OCEANOGRAFÍA**





INVESTIGACIÓN PARA MEJORAR LOS STOCKS CON MENOR COSTE SOCIAL



Estudiar los mares y asesorar a la Administración pública en temas oceanográficos y pesqueros son dos de las funciones encomendadas al Instituto Español de Oceanografía, que inspiran la actividad de todos sus Centros Costeros. Estos, sin embargo, no son un calco entre sí. Cada laboratorio tiene sus señas de identidad: el de Vigo se caracteriza por su actividad coordinadora y por la condición de Centro organizador de reuniones internacionales.

Con los otros seis Centros Costeros del IEO —Santander, La Coruña, Santa Cruz de Tenerife, Fuengirola, Palma de Mallorca y Mar Menor— se identifica en sus tres líneas fundamentales de investigación: pesquerías, cultivos marinos y medio ambiente marino. En el capítulo de pesquerías las investigaciones se centran en el área de la Comunidad Europea, que a su vez se subdivide en caladeros ubicados en aguas españolas del área de la CE y en pesquerías localizadas en aguas de lo que se llamaba «CE-10». En cultivos marinos la especialización es en peces. En medio ambiente marino las investigaciones se centran en floraciones algales nocivas y en el seguimiento de la contaminación en el mar del Miño al Bidasoa.

Al frente del Centro de Vigo se encuentra Alberto González-Garcés Santiso, quien a su personal vinculación gallega y a su condición de investigador interesado en las pesquerías de las aguas comunitarias une la de un conocimiento minucioso de la situación política en la que se inscribe el sector pesquero español y europeo y que le avalan como analista autorizado: durante cuatro años permaneció en Bruselas como asesor del entonces comisario de Pesca Manuel Marín.

Pesquerías

Con una plantilla formada por 88 personas —de las que un tercio es titulado superior— el laboratorio del IEO en Vigo trabaja sobre temas que su director considera de interés general pero de gran utilidad para Galicia. Es el caso de los estudios sobre el estado de los stocks explotables en aguas demersales de la plataforma gallega, en base a los cuales se decidirán luego los totales admisibles de capturas de cada especie. Otro tanto sucede respecto a las investigaciones sobre pesquerías pelágicas a la hora de regular el esfuerzo. «El gran problema de la pesca es su grado de explotación que puede llevar al agotamiento de muchas pesquerías» —señala

Con los otros seis Centros Costeros del IEO —Santander, La Coruña, Santa Cruz de Tenerife, Fuengirola, Palma de Mallorca y Mar Menor— se identifica en sus tres líneas fundamentales de investigación: pesquerías, cultivos marinos y medio ambiente marino. En el capítulo de pesquerías las investigaciones se centran en el área de la Comunidad Europea, que a su vez se subdivide en caladeros ubicados en aguas españolas del área de la CE y en pesquerías localizadas en aguas de lo que se llamaba «CE-10». En cultivos marinos la especialización es en peces. En medio ambiente marino las investigaciones se centran en floraciones algales nocivas y en el seguimiento de la contaminación en el mar del Miño al Bidasoa.

Al frente del Centro de Vigo se encuentra Alberto González-Garcés Santiso, quien a su personal vinculación gallega y a su condición de investigador interesado en las pesquerías de las aguas comunitarias une la de un conocimiento minucioso de la situación política en la que se inscribe el sector pesquero español y europeo y que le avalan como analista autorizado: durante cuatro años permaneció en Bruselas como asesor del entonces comisario de Pesca Manuel Marín.

Pesquerías

Con una plantilla formada por 88 personas —de las que un tercio es titulado superior— el laboratorio del IEO en Vigo trabaja sobre temas que su director considera de interés general pero de gran utilidad para Galicia. Es el caso de los estudios sobre el estado de los stocks explotables en aguas demersales de la plataforma gallega, en base a los cuales se decidirán luego los totales admisibles de capturas de cada especie. Otro tanto sucede respecto a las investigaciones sobre pesquerías pelágicas a la hora de regular el esfuerzo. «El gran problema de la pesca es su grado de explotación que puede llevar al agotamiento de muchas pesquerías» —señala

González-Garcés—. «En este punto lo más importante es la concienciación del sector. Se ha repetido muchas veces pero sigue siendo esencial. Cualquier propuesta que no sea asumida por el sector extractivo resulta imposible de practicar.»

Cultivos

La planta de experimentación de cultivos marinos ha tenido un espectacular rendimiento. Durante un tiempo se centró en el rodaballo, dirigido a solucionar problemas del sector. Tras conseguir el ciclo reproductivo cerrado: huevas, larvas, jóvenes, adultos, quedaba pendiente el gran problema de la elevada mortalidad de las larvas entre diez días y un mes, que en ocasiones rozaba el 100 por 100, y que obligaba a importar los alevines. En la actualidad se consiguen supervivencias del 20 por 100. La investigación sobre esta especie ha permitido también eliminar el fenómeno de albinismo que se producía en algunos ejemplares, con efectos perversos en su comercialización.

Los excelentes resultados de las distintas líneas de investigación sobre esta especie, han llevado a una producción tan buena que ha repercutido en una bajada de precios por el incremento de la oferta. Superada, pues, esta primera fase, se pesigue ahora la optimización de costes para mantener la rentabilidad de las instalaciones. Una fórmula puede ser la utilización de pienso seco en vez de húmedo. Entre las ventajas de esta opción se mencionan la facilidad de almacenamiento y su mayor duración. Como contrapartida proporcionan un sabor más fuerte a las especies cultivadas, por lo que ahora se intenta mejorar la técnica evitando esta incidencia.

Otra posibilidad para incrementar la rentabilidad de las plantas de cultivos industriales es la de introducir especies alternativas, de manera que sean interesantes para las empresas por el precio de comercializa-

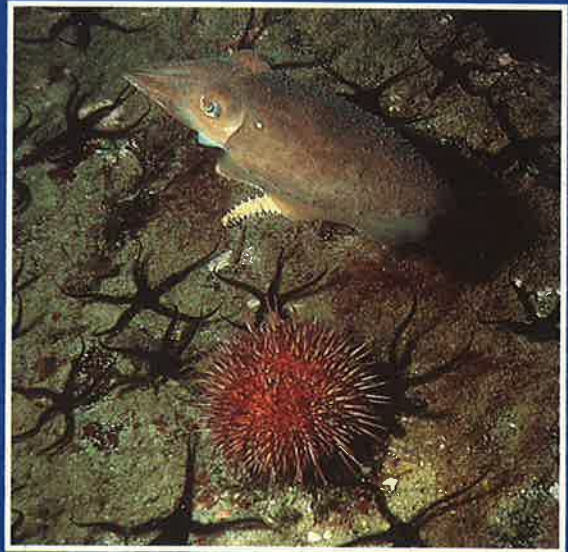
ción, la calidad del producto y la capacidad de reproducción en cautividad con un crecimiento lo suficientemente rápido. El besugo y su pariente cercano el sargo, el lenguado y el salmónete se encuentran ya en el ojo investigador y experimental del Centro vigués. La primera parte, su adaptación al régimen de cautividad, ha sido superada satisfactoriamente. Queda por

conocer cómo se resuelve la fase de engorde y sobre todo la reproducción cuyos datos son, de momento, esperanzadores.

El director del laboratorio de Vigo resalta el papel pionero de España —«compartido con Noruega, pero a la par»— en el mundo en la investigación de cultivos marinos en lo que se refiere a peces y rodaballo.



«El gran problema de la pesca es su grado de explotación que puede llevar al agotamiento de muchas pesquerías, pero cualquier propuesta que no sea asumida por el sector extractivo resulta imposible de practicar.»





Medio ambiente marino

Las investigaciones de Vigo sobre medio ambiente marino se fijan en las floraciones algales nocivas, comúnmente conocidas como mareas rojas. Al tratarse de un fenómeno natural, resulta imposible evitarlas por lo que los estudios se encaminan a intentar variar de forma controla-

da los factores que condicionan estos fenómenos y en hallar el método para desintoxicar a los moluscos. Dado el volumen económico que mueven las empresas mejilloneras en Galicia se deduce que esta línea de investigación es de gran trascendencia para el sector extractivo.

Sin embargo —puntualiza Alberto González-Garcés— éste «no es un fenómeno exclu-

sivo de las rías gallegas, la marea roja se detecta desde el Norte de Africa a Noruega y su extensión es cada vez mayor y de mayor duración. Si en Galicia se habla más de él es debido a sus repercusiones económicas en los cultivos de moluscos». Estima que se trata de un fenómeno muy interesante desde el punto de vista de la investigación, que se orienta

ahora a conocer la incidencia del efecto invernadero, qué tipo de algas microscópicas producen la marea roja, por qué se acumulan en los moluscos y qué medidas se deberían tomar sobre la contaminación.

En lo que se atañe a otras especies de la plataforma gallega, González-Garcés afirma que «la contaminación afecta poco a las poblaciones de merluza y asociados. En términos generales se puede decir que cuanto más cerca de la costa, más sedentarias y más filtradoras sean las especies más afectadas estarán. También cuanto más larga sea su vida, caso de los atunes o los peces espada».

En este departamento se realiza también un seguimiento de la contaminación de metales.

Centro coordinador

Hablan de la función de coordinación encomendada al Centro Costero de Vigo la permanencia en él de cuatro coordinadores y la investigación sobre 14 grandes proyectos que exceden su propio ámbito. Trabajos que se centran sobre áreas demersales y pelágicas en aguas de la CE, pesquerías en aguas de las Malvinas o de la NAFO, mamíferos marinos o poblaciones algales nocivas. Algunos se realizan en colaboración y cofinanciación con empresas españolas. Es el caso de la investigación sobre piensos secos, que tanta incidencia están teniendo en los cultivos marinos. Otros se benefician de cofinanciación europea, en cuyo caso participa en la investigación otro Centro investigador partenaire, también comunitario. En estos momentos son partenaires de Vigo Centros del Reino Unido, Francia, Italia y Bélgica, entre otros.

En cuanto a su papel como organizador de encuentros internacionales, para 1994 tiene previsto acoger seis reuniones del ámbito del Consejo Internacional para la Exploración del Mar. Se trata de grupos de trabajo —«diálogos entre el sector y la investigación» los define el director— sobre métodos de producción de huevos para evaluar poblaciones de caballa y jurel,



cionalizar su uso, compartiendo el tiempo, pescando en zonas distintas, usando diferentes tipos de arte. Y no concentrar una cantidad excesiva de flota sobre un recurso o una zona.»

El director del IEO de Vigo señala la necesidad de que el rendimiento económico sea el mejor posible, como cuestión igualmente importante, aparte de la estrictamente biológica. Mirando en los países de alrededor juzga que aquí *«falta andar el camino de la mejor comercialización y la transformación de los productos del mar. Se está haciendo, pero nos falta mucho para llegar al nivel de otros países europeos»*. Una mejora en estas variables —asevera— aumentaría el rendimiento económico, más que aumentando la extracción de peces. *«El hábito del consumo en España es el del pez entero y eso tiene un precio. Pero si el producto llega al mercado envasado, preparado, con fecha de caducidad, fileteado, incluso precocinado, el valor añadido es mayor. Deberían introducirse en el mercado formas más atractivas de presentación. Incluso se podrían rentabilizar algunas especies que ahora están depreciadas.»* Para corroborar su teoría pone el ejemplo de la experiencia de los países nórdicos con *«un pescado tan poco atractivo como es el arenque. Cuando se dieron cuenta de que tenían una producción enorme, el esfuerzo de imaginación que hicieron para presentarlo ante el consumidor de 40 formas diferentes y atractivas dio unos resultados asombrosos.»*

Medidas imaginativas no muy complicadas —subraya—, que podrían aplicarse igualmente en Galicia. *«No se descubre nada porque existen fór-*

mulas conocidas para hacerlo, el problema es su aplicación, conjugarlas con los intereses sociolaborales. En alguna pesquería como la de merluza, si se limitara el esfuerzo se podría multiplicar la población por tres o por cuatro, lo que tendría una repercusión muy seria. Tenemos el ejemplo de Namibia, donde se redujo el esfuerzo durante año y medio y se multiplicaron por tres y por cuatro los rendimientos. Algo parecido puede pasar en Gali-

cia con una presión pesquera adecuada. Eso por un lado, y por otro, buscar fórmulas de mejor comercialización. Porque todo el mundo sabe que la riqueza pesquera que tenemos en Galicia es enorme. Hay que aprovecharla al máximo, optimizándola de una forma racional y a largo plazo.» Su mensaje no puede ser más optimista: *«Los recursos biológicos son potentísimos y con una capacidad enorme de regeneración. El problema es que hay que*

conjugar eso con el mantenimiento del empleo.»

Acaso por la vinculación del Centro vigués a Galicia, González-Garcés confiesa su preferencia por el programa de investigación de las pesquerías en aguas comunitarias y entre éstas de las demersales gallegas, *«porque puede dar ideas de cuál sería el sistema para mejorar las poblaciones de peces, con menos coste social»*.

La crisis —asegura el director del IEO de Vigo—, no hace

«Medidas que se tienen que tomar desde un punto de vista biológico para el mantenimiento de los stocks en estado óptimo serían muy difícilmente asumibles por la parte de la sociedad que se dedica a la pesca.»





mella en la investigación. «Para los investigadores cualquier tiempo es bueno, lo que pasa es que unas veces tenemos más dinero y otras menos. El investigador si tiene mucho hace más y si tiene poco, hace mucho también.» Y entre los avances más llamativos conseguidos en el Centro Costero que dirige apunta «en cultivos, marinos, cerrar el ciclo de reproducción y evitar la alta mortalidad que se daba en las fases larvarias. En contaminación estar considerados como uno de los tres laboratorios más serios de Europa, entre 51 que se han estudiado y en pesca ser la punta de lanza en Europa de evaluaciones de pesquerías».

A pesar de lo cual defiende que la labor científica es una tarea silenciosa, lejos de controversias y alharacas publicitarias. «El IEO no debe hacer nada para salir en carteles luminosos, pero si aparece que sea porque lo que hacemos lo hacemos bien.» ■

Mery VARONA

EL DESASTRE DEL MAR EGEO

La actividad investigadora del IEO de Vigo se puso de relieve con ocasión de la marea negra producida por el petrolero «Mar Egeo» que arrojó toneladas de combustible al mar en las inmediaciones de La Coruña. El Centro vigués mantiene un convenio con el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente para el seguimiento de la contaminación marina por hidrocarburos, lo que le convierte en una voz autorizada para conocer las consecuencias del desastre ocurrido hace poco más de un año. Sin embargo, quizá escarmentado por las críticas que ha recibido el Centro en este seguimiento, González-Garcés remite una y otra vez al «propietario de la información, que es el MOPTMA para la interpretación de la información proporcionada por el IEO».

Rechaza, sin embargo, que las contaminaciones recientes estén poniendo en riesgo los stocks de los próximos años, pero añade enseguida que, por supuesto, no contribuye a enriquecer el medio marino ni hay que olvidar que el naufragio del «Mar Egeo» fue un desastre. Tomando como referencia una catástrofe similar, la del «Urquiola», estima que habrán de pasar «cuatro o cinco años hasta que las condiciones sean las mismas que antes del suceso» y niega los efectos acumulativos de la sucesión de desastres ecológicos, «porque el tiempo transcurrido entre uno y otro permitió regenerarse de las consecuencias del «Urquiola» y cuando apareció el «Mar Egeo» había recuperado el nivel anterior». ■

M. V.

Líderes en motores y logística

Reparación de motores DEUTZ MWM

Mantenimiento

Piezas originales – Garantía de calidad

Know-how de fábrica



KHD DEUTZ SERVICE España S. A.
Service Center Vigo

Rua Coruña, 35 · 36208-Vigo

Tlf. 986 - 211 659 / 752 / 768 / 769

Fax. 986 - 211 758



La contaminación, principal problema del cabo de Gata

ESPECIES MARINAS A PROTEGER

El Parque del cabo de Gata, un paraje natural ubicado en el Mediterráneo, tiene como uno de sus más importantes problemas la contaminación. Junto a este hecho, y a pesar del buen estado de conservación de las comunidades marinas, los fondos sufren importantes daños por la acción de algunos arrastreros que faenan cerca de la costa, y los pescadores ilegales causan un efecto muy perjudicial en sus aguas.



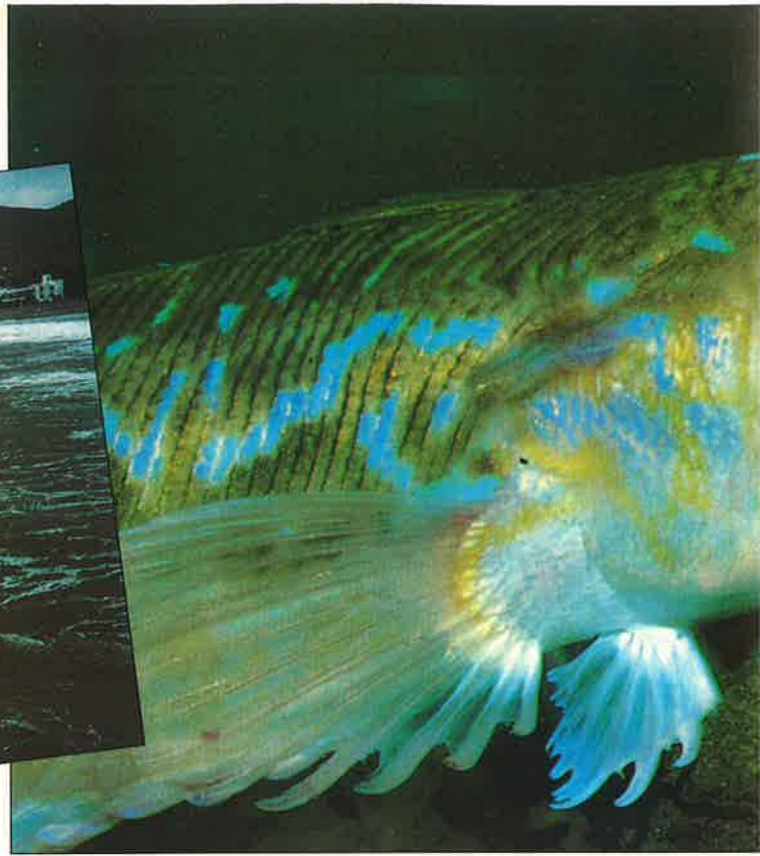


Es imprescindible la creación en todo el Mediterráneo de Reservas Marinas lo más extensas y repartidas posible.

EL Parque Natural del cabo de Gata es uno de los espacios incluido actualmente en el Inventario de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía. La principal amenaza que se cierne sobre el litoral del Parque es el proceso de contaminación y eutrofización generalizadas que hoy sufre el Mediterráneo en su conjunto. Las aguas que bañan este litoral se ven afectadas por mareas negras o por grandes manchas de crudo o de sus derivados. «Durante la marea negra producida en el verano de 1990 se produjeron desastrosos efectos», asegura José Templado. «Afectó gravemente — continúa Templado— a las comunidades de los primeros pisos del litoral del Parque, sobre todo en determinados puntos de la costa orientada a Levante.» La zona afectada tardará años en recuperar la situación previa. Además, las riadas de 1989 y el consiguiente aporte masivo de sedimentos motivaron la casi desaparición de la fauna filtradora (esponjas, cnidarios, etcétera),

en algunas zonas. Tampoco hay que olvidar los perjuicios que la contaminación produce a la pesca y al turismo, dos de los principales recursos económicos de los habitantes del Parque.





Especies marinas a proteger

A pesar de todo, el estado de conservación de las distintas comunidades estudiadas puede calificarse de bueno. Las comunidades vegetales y animales de aguas superficiales, que son las más afectadas por la contaminación, se muestran similares a los que hace quince o veinte años podían observarse en muchos puntos de las costas mediterráneas y que, en la actualidad, se encuentran en franco proceso de deterioro.

En el litoral están presentes las praderas de poseidonias, buenas indicadoras del estado de conservación, y presentan un notable vigor. Además, los estudios llevados a cabo demuestran que se hallan en fase de expansión, mientras que en muchas zonas del Mediterráneo se encuentran en alarmante regresión.

La diversidad biológica de las aguas del Parque es muy alta, como demuestran las más de 1.000 especies de animales y vegetales identificadas hasta ahora.

En lo referente a la pesca, hay que señalar como aspectos negativos los daños que sufren los fondos por la acción de algunos arrastreros que faenan con frecuencia cerca de la costa, sin respetar el límite mínimo de profundi-

dad (50 metros). La pesca deportiva, submarina o no, tiene un considerable impacto en las poblaciones piscícolas del Parque, sobre todo durante el verano. Es también importante el efecto pernicioso que causa la actuación de los pescadores ilegales, es decir, los que no siendo profesionales, actúan como tales, utilizando casi siempre artes o métodos prohibidos. El impacto de esta pesca furtiva es máximo en verano o en los fines de semana.

Conservación

La gran mayoría de las especies que componen la biota del Parque carecen actualmente de una protección legal, al no estar incluidas en el Catálogo General de Especies Amenazadas del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

«Consideramos necesario en un futuro próximo incrementar la protección de ciertas especies mediante su inclusión en el catálogo nacional, ya que uno de los requisitos fundamentales es que exista información técnica o científica que así lo aconseje.»

Las principales sugerencias para la conservación de la

fauna y de la flora marinas coinciden con las propuestas en el «Plan Rector de Uso y Gestión», del Parque Natural de cabo de Gata-Níjar, recientemente redactado por la Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, y con las recomendaciones adoptadas en el Coloquio Internacional «Las especies marinas a proteger en el Mediterráneo».

Entre éstas cabe destacar la limitación al máximo de la actividad urbanística e industrial, o cualquier otra actividad agresiva para la franja litoral; prohibir la extracción de sedimentos y el dragado de fondos en toda la franja marina del Parque; restringir la ubicación de emisarios submarinos a profundidades mayores de 30 metros, en zonas que permitan la rápida dispersión del efluente por las corrientes.

En cuanto a la contaminación, la mejor actuación debe ser la preventiva, dotando al Parque con un sistema de vigilancia que permita detectar y combatir las manchas de petróleo en alta mar, antes de que lleguen a la costa, donde sus efectos son prácticamente irreversibles, así como de los medios necesarios para la detección y prevención de la contaminación química y orgánica.



nica, tanto procedente del mar, como de los núcleos urbanos en él situados.

Por lo que se refiere a la pesca, es necesario establecer reservas marinas, rodeadas por zonas de uso restringido; instalación de arrecifes artificiales, tanto para la prevención de la pesca de arrastre, como para concentrar fauna en las zonas de reserva. Se considera imprescindible un riguroso estudio previo y su seguimiento posterior; prohibir la pesca submarina en todo el litoral del Parque, durante un período mínimo de, al menos, cinco años, para favorecer la recuperación de las

poblaciones piscícolas; prohibir en todo el Parque cualquier modalidad de pesca de arrastre y con artes que arranquen las matas o praderas de poseidonia oceánica, y proteger especialmente dichas praderas; restringir al máximo la pesca con trasmallo, limitando su uso a los pescadores profesionales con base en las poblaciones del Parque Natural, a los que se facilitará la oportuna autorización, en las que se harán constar las mallas a emplear; adoptar las medidas necesarias para evitar la pesca ilegal o furtiva; tomar las medidas necesarias para impedir cualquier tipo de pesca indus-

trial, artesanal o deportiva en las áreas de reserva.

Por lo que se refiere al turismo, los especialistas proponen la creación de una infraestructura mínima que reduzca los daños en la franja costera durante la temporada turística alta; limitar el anclaje de embarcaciones a sectores concretos fuera de las áreas de reserva y en zonas donde no puedan dañarse las praderas de poseidonia; prohibir la captura, extracción o destrucción de organismos en todo el espacio marino del Parque, así como fomentar un uso turístico racional de la franja marina.

Por último, los biólogos que han realizado este estudio proponen que ante todo es necesario tomar todas aquellas determinaciones que eviten el progresivo deterioro del Mediterráneo. «Las múltiples reuniones internacionales habidas sobre el tema no han ido mucho más allá de una declaración de intenciones, y de poco han servido. Es preciso luchar porque los hechos acompañen a las buenas palabras.» En este sentido, se considera fundamental la creación en todo el Mediterráneo de Reservas Marinas lo más extensas y repartidas posible. ■

Inés OTERO

La
contaminación
produce
grandes
perjuicios a la
pesca y al
turismo, dos
de los
principales
recursos
económicos
de los
habitantes
del Parque

485 accidentes y 65 muertos durante 1993

Durante 1993, el mar fue escenario de 485 accidentes en los que resultaron muertos un total de 65 personas, 53 desaparecidos, 35 heridos y 1.340 rescatados. Los buques más siniestrados fueron los yates con 234 accidentes, los pesqueros con 159 y los buques mercantes con 92 siniestros.



LOS PELIGROS DE LA MAR

La zona más afectada por siniestros marítimos fue Baleares con más de 150 accidentes.

EL número de accidentes marítimos producidos el año pasado fue de 485, con unos resultados de 65 muertos, 53 desaparecidos y 35 heridos. Según la Dirección General de la Marina Mercante, la mayor parte del número de desaparecidos en los accidentes marítimos pasa a engrosar la cantidad de muertos. De esta forma, durante 1993 se alcanzó la cifra de 118 muertos, observándose una disminución de un 20 y un 30 por 100 en la evolución con respecto a los años anteriores, ya que en 1991 hubo 148 víctimas, entre muertos y desaparecidos, y en 1992 fueron 164. Para Marina Mercante esta disminución se debe por una parte a la menor incidencia de los accidentes por inmigración ilegal en el Estrecho, lograda gracias al mejor control ejercido en la zona por todas las autoridades competentes en la materia, y por otra, al aumento y mejora de los medios de salvamento existentes.

A lo largo del año pasado también descendió el número de heridos, y el número de personas rescatadas se mantuvo.

El número de desaparecidos/muertos extranjeros sufrió un importante incremento debido al accidente del buque hindú Vishva Mohini, ocurrido a más de 50 millas del litoral asturiano. Este buque, que se dirigía a la India y procedía del Reino Unido, se hundió en pocos segundos produciéndose 21 desaparecidos y 12 muertos.

De acuerdo con el número y porcentaje de buques afectados por tipo de accidente, el mayor número correspondió a vía de agua/hundimiento con un total de 129 buques, afectando casi al 30 por 100 de buques. Este parámetro está en línea con la tónica mundial manifestada en estadísticas facilitadas por el Lloyd's y la





**De los 485
accidentes
producidos
en 1993,
234 fueron de
embarcaciones
de recreo, 159
de buques
pesqueros y 92
de mercantes.**

OMI. En cuanto al reparto, es mayor la incidencia en buques españoles que en extranjeros, principalmente debido al gran número de pesqueros que faenan en caladeros cercanos a nuestras costas, y a las embarcaciones de recreo, que lógicamente, en las zonas de responsabilidad española son en su mayor parte de pabellón español.

El segundo motivo de accidentes ha sido la varada, con 82 buques, y el fallo mecánico/estructural, también con 82 buques afectados. En tercer lugar, destaca la colisión con 66 buques, es decir, un 16,29 por 100. Estos accidentes se pueden achacar al preocupante envejecimiento de la flota nacional y a la intervención del factor humano, reconocido a nivel mundial como el de mayor incidencia en este tipo de accidentes.

En cuarto lugar, está el incendio y la escora con 46 buques afectados; en quinta posición, otras causas con 16 buques implicados, y por último, la desaparición con ocho buques afectados.

El fallo material, en cabeza

Según la causa que produjo los accidentes, el principal factor es el fallo material con 206 accidentes, produciéndose un aumento respecto a otros años anteriores que se puede explicar debido al envejecimiento de la flota pesquera y mercante, y al gran aumento de la flota de recreo en los últimos tiempos.

En segundo lugar, está el fallo humano con 124 siniestros, que recoge incidencias en las que ha sido determinante la actuación de la tripulación. Aquí también se ha producido un aumento significativo que se puede justificar con la disminución de la cualificación de las tripulaciones, y con problemas lingüísticos existentes en las tripulaciones mixtas.

En tercera posición están las causas desconocidas con 87 accidentes, incluyéndose aquí aquellos accidentes que no

están clasificados en los apartados anteriores.

El número de buques que sufrieron pérdida total fue de 93 españoles y 49 extranjeros, sin producirse ninguna variación con los años anteriores. La mayoría se debe a pequeños pesqueros y embarcaciones de recreo.

Los buques españoles mayores de 100 TRB que sufrieron pérdida total fueron 12, lo que supuso 2.146 TRB, en buques pesqueros y un mercante, lo que significó 1.100 TRB.

El estudio de los accidentes de estos buques descubre un componente importante en la antigüedad del buque, correspondiendo a los años 91 y 93 más del 50 por 100 de los buques implicados una edad superior a veinticinco años, y del 33 por 100 en el 92.

Según Marina Mercante, la evolución general de accidentes en buques pequeños se estima que mejorará con el proyecto español de Control de Tráfico marítimo, implantación de dispositivos de separación de tráfico y el incremento en el nivel de formación de las tripulaciones principalmente en buques pesqueros y embarcaciones deportivas, todo ello en línea con la política de la Unión Europea en materia de seguridad marítima.

Zona SAR

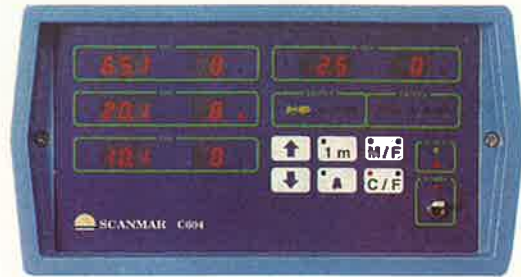
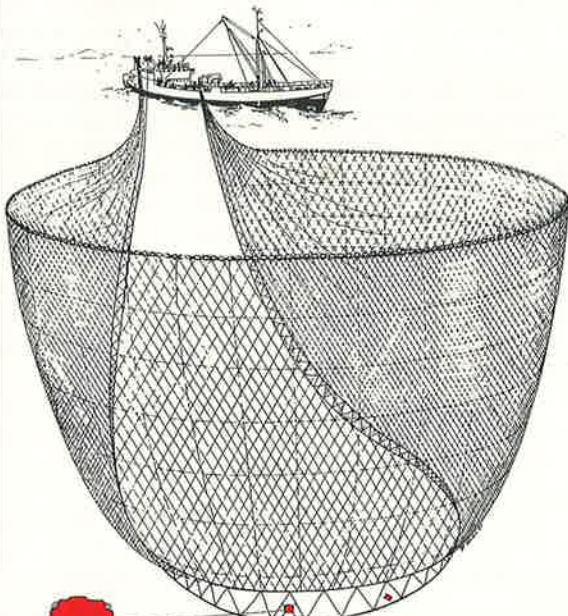
Según datos de Marina Mercante de noviembre de 1993, en el número de accidentes por zona SAR y región, la más afectada fue Baleares con un total de 154 siniestros, de los cuales 18 correspondieron a pesqueros, 115 a buques de recreo y 21 a mercantes. En segundo lugar, el Atlántico con un total de 111 siniestros, de los cuales 53 eran pesqueros, 41 de recreo y 17 mercantes. En tercer lugar, el Estrecho, con 69 accidentes de los cuales 23 correspondieron a pesqueros, 29 a buques de recreo y 17 a mercantes. Por último, Canarias con un total de 30 accidentes, ocho correspondieron a pesqueros, 13 a buques de recreo y nueve a mercantes. ■

Inés OTERO



GRUPO HISPANOVA MARINE

¡PROFESIONALES DE LA ELECTRONICA!



CABINA 604

**HOY YA NO SE PUEDE DUDAR.
PARA MEJORAR EL RENDIMIENTO DE LOS BARCOS
DE CERCO HAY QUE DISPONER DE UN SISTEMA
SCANMAR ¡SIN CABLES!**

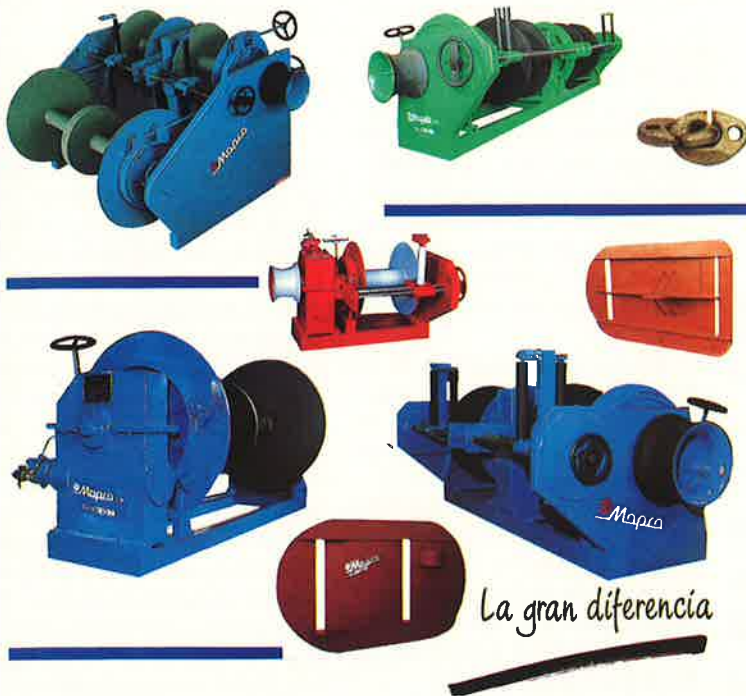


**SCANMAR
DISTRIBUIDORES Y SERVICIO OFICIAL**

**SENSORES DE
PROFUNDIDAD**

HISPANOVA MARINE VIGO: Cánovas del Castillo, 10 bajo. Tel. (986) 435155. Fax: (986) 224044. Telex: 83473 HMV E. 36202 VIGO • **SANTA EUGENIA DE RIVEIRA:** General Franco, 155 bajo. Tel. y Fax: (981) 87 42 88. 15960 STA. EUGENIA DE RIVEIRA • **LA CORUÑA:** Primo de Rivera, 8 1ª A. Tel. (981) 231122. Fax: (981) 246966. 15006 LA CORUÑA • **BURELA:** Rosalía de Castro, 12 bajo. Tel. (982) 580205. Fax: (982) 581055. 27880 BURELA • **SANTANDER:** Argentina, 7 bajo. Tel. y Fax: (942) 237615. 39008 SANTANDER • **GIJON:** C/ Baleares, 42 bajo, izq. Tel. y Fax: (98) 5394700. 33208 GIJON.

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



La CE deberá juzgar si existe abuso de monopolio

EMPRESAS MARÍTIMAS DEL ATLÁNTICO, CONTRA LAS SOCIEDADES DE ESTIBA

Empresas marítimas de los puertos españoles del Atlántico han presentado ante la Comunidad Europea un recurso contra los artículos de la Ley de Puertos que regulan las operaciones de estiba y desestiba, por considerar que se produce un abuso de monopolio y son contrarios a la libre competencia.



**EMPRESAS
MARÍTIMAS DEL
ATLÁNTICO CONTRA
LAS SOCIEDADES
DE ESTIBA**



LOS recurrentes estiman que la obligatoriedad de utilizar los equipos de trabajo de las sociedades de estiba y desestiba lesiona los intereses de las empresas, que no forman parte de las mismas pero que disponen de sus propios equipos y medios para realizar las operaciones portuarias, y que esta posición monopolística repercute en un encarecimiento de costes.

El movimiento de oposición jurídica a la Ley de Puertos fue iniciado por la Federación de Usuarios del Puerto de Vigo y Marín, al que posteriormente se fueron uniendo las empresas marítimas de Canarias y Cantabria, hasta confluír en un buen número de puertos del Atlántico. El recurso ha sido presentado ante la Dirección General 4 de la Comunidad Europea con el asesoramiento jurídico del equipo de abogados italianos

Conte y Giacomini, que ya consiguió un dictamen favorable a sus defendidos en el puerto de Génova también en una acusación de prácticas monopolísticas.

El Ente Público Puertos del Estado, que es socio mayoritario en las Sociedades de Estiba y Desestiba, sostiene, por contra, que en España la situación no es comparable al caso de Génova, donde sólo existe una empresa de estiba, insistiendo en que aquí no se da posición dominante, toda vez que las empresas marítimas tienen capacidad de contratar entre distintas empresas de estiba, lo que demuestra la existencia de un mecanismo de concurrencia y competencia. Desde Puertos se recuerda que la situación portuaria española es similar a la del resto de los países europeos, excepto Grecia donde existe una sola sociedad, de carácter estatal. En consecuencia, estiman que la

Comunidad, «pondrá en valor las diferencias sobre Génova y las similitudes con el resto de países de la Unión Europea» a la hora de emitir el veredicto.

Las empresas recurrentes consideran que la obligatoriedad de contratar con empresas pertenecientes a las Sociedades de Estiba y Desestiba supone un abuso de monopolio que elimina la libre competencia y atribuyen a esta limitación el encarecimiento de costes.

Aunque los primeros trámites de la demanda se iniciaron en la primavera de 1993, el recurso se ha sustanciado, en cuanto a la presentación de alegaciones y la incorporación de nuevos recurrentes, en los últimos meses del pasado año, inmediatamente después de que se firmara el II Acuerdo Marco del sector portuario, suscrito entonces por el Ente Público Puertos del Estado, en representación de las Sociedades de Estatales de Estiba y Desestiba,



Trabajadores Portuarios de los puertos donde aún no se habían constituido las Sociedades, debido, justamente, a las existencia de tales excedentes. La financiación de la operación, cifrada en 12.000 millones de pesetas, se distribuirá a razón del 40 por 100 con cargo al Estado y el 60 por 100 restante con cargo a las empresas en proporción a la aportación de capital (51 por 100 Puertos del Estado-49 por 100 empresas estibadoras). Por otra parte, el convenio contempla la desaparición de la organización del trabajo por «manos» a partir del 31 de diciembre de 1995.

Todas las fuentes consultadas coinciden en que el sector atraviesa por un período de adaptación tendente a equilibrar la oferta y la demanda. Según este criterio, el Acuerdo Marco viene a resolver el problema de los excedentes de mano de obra con el menor coste económico y laboral, repartiendo la carga entre todas las partes, las empresas portuarias, los trabajadores y la Administración. Quienes defienden este reparto equitativo recuerdan ahora que la existencia de un «pool» de mano de obra sobredimensionada es una creación empresarial para asegurarse equipos de estiba en cualquier momento, que no fue protestada mientras la inactividad de los equipos estuvo costeada por la Administración pública, como sucedía hasta 1986, cuando se constituyeron las Sociedades de Estiba y Desestiba. Pero la filosofía portuaria actual, se insiste, requiere rapidez de transporte en aras de una mayor competitividad, para lo que se precisa un mayor aporte de capital, más utillaje y menos mano de obra. El proceso de transición del escenario antiguo al actual requiere, según estas fuentes, asumir el pasado a la hora de resolver los problemas. ■

Mery VARONA

Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba

Las Sociedades Estatales de Estiba y Desestiba se constituyen al amparo del Decreto-Ley 2/1986, cuyo articulado modificaría posteriormente, la Ley de Puertos. Se trata de empresas semipúblicas integradas al 51 por 100 de capital público y al 49 por 100 por las empresas privadas que operan en cada puerto. ANESCO es la patronal que representa al sector y como tal suscribió en octubre de 1993 el II Acuerdo Marco Portuario que pretende regular el complejo entramado de carga y descarga y servicios complementarios existente en los puertos españoles.

La existencia de este recurso y la dilación y conflictividad en las negociaciones que concluyeron con la firma del II Acuerdo Marco pone de relieve las dificultades para nor-

malizar un sector que arrastra fórmulas de organización del trabajo que responden a conceptos y ritmos muy diferentes de los actuales. Un entramado propio de un tiempo en que los trabajos portuarios responden al concepto de «un hombre-un bulto» pero que no se adapta fielmente a los requerimientos del tiempo actual, cuando las operaciones de carga y descarga se realizan con apoyo mecánico, y lo que prima es la rapidez del servicio para reducir la estadía en puerto.

La amortización con el menor coste social de los excedentes laborales fue, precisamente, uno de los caballos de batalla en la larga negociación del Acuerdo Marco que, finalmente, incluyó una regulación de empleo de 1.270 trabajadores repartidos entre las 17 Sociedades Estatales existentes entonces y en las siete Organizaciones de

por ANESCO, en representación de la mayoría de empresas estibadoras, y por parte sindical, por la Coordinadora Estatal de Trabajadores Portuarios y UGT. Durante la negociación y a la firma del convenio se descolgaron la patronal canaria y el sindicato CC.OO. Los ahora recurrentes consideran, sin embargo, que la patronal ANESCO no representa sus intereses al estar formada principalmente por empresas consignatarias, razón por la cual están dando los primeros pasos para constituir un organismo empresarial alternativo en el marco de la CEOE que represente a las empresas marítimas de transporte.

Tanto las empresas marítimas gallegas como las canarias han obtenido el apoyo de los Gobierno autónomos de las Comunidades respectivas en su argumentación de que la configuración actual encarece los servicios portuarios restando competitividad a los puertos.

ALICANTE, **UN PUERTO CON** **INTERROGANTES**



El puerto de Alicante se encuentra en un momento primordial para su futuro tanto en tráfico marítimo de mercancías como de pasajeros. Su capacidad de responder a las demandas de la industria provincial puede verse mermada frente a la competitividad de otros puertos de Levante como los de Algeciras, Cartagena, Valencia, Castellón, Tarragona y Barcelona, a pesar de la puesta en marcha del conocido «Plan Especial del Puerto» inmerso en un complicado plan de remodelación. La carrera de adaptación a las nuevas necesidades de la demanda comenzó hace varios años. Ahora, el puerto alicantino lucha por despertar de su letargo.

LAS condiciones inmejorables que presenta el Puerto de Alicante son conocidas por todos debido a su situación geográfica en las rutas del Mediterráneo.

A pesar de estas condiciones, las instalaciones portuarias alicantinas han estado sumidas en un profundo retraso debido a la, hasta ahora, escasez inversora del Gobierno, que contrasta de manera especial con la fluidez financiera de cara a otros puertos como el de Valencia.

Pasa el tiempo y las previsiones de inversión del Gobierno parece que no dan su brazo a torcer respecto a la asignación de la Comunidad Valenciana. El puerto valenciano recibirá 24.000 millones de pesetas, la provincia de Castellón unos 3.700 y el Puerto alicantino unos 2.700 millones. En definitiva, unas diferencias presupuestarias dignas de mención. Sin embargo, las autoridades y el propio PSOE parecen recono-



cer que el puerto de Valencia es el más primado y es probable una solución a corto plazo.

Buenas condiciones

El puerto de Alicante aparece en algunas publicaciones especializadas como uno de los principales puertos del mar Mediterráneo. Los 12 primeros puertos en orden de importancia son los de Barcelona, Tarragona, Mahón, Alicante, Cartagena, Túnez, Port Said, Haifa, El Pireo, Génova, Montecarlo y Marsella. Esta lista editada en marzo del año pasado se refiere a una obra titulada *XII Puertos del Mediterráneo* y han dejado fuera de la misma tanto a Valencia como a Castellón,

Los presupuestos del Gobierno conceden mayor importancia al de Valencia, convertido en uno de los punteros del Mediterráneo.



hecho que ha sido interpretado como una maniobra para localizar a Barcelona y Tarragona como los principales puertos del Sur de Europa.

Sin embargo, en espera del balance total de la actividad portuaria durante el año 1993, las cifras parciales reflejadas por la estadística del Ente Puertos del Estado aclara cuál es la situación actual del puerto. En la primera mitad del pasado año, el puerto de Alicante fue del conjunto de 27 puertos del Estado el que experimentó un mayor retroceso en el total de toneladas de mercancías manejadas con un -23,68 por 100, frente al -13,60 por 100 de Valencia, el 19,91 por 100 de Cartagena y la mejora de un 23,12 por 100 de Castellón.

TRAFICO DEL PUERTO DE ALICANTE

CONCEPTOS	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	Acumulado noviembre 1993
N.º pasajeros En miles	54	28	78	106	145	95	97	74	56	51
Buques entrados en unidades	-	1.228	1.261	1.374	1.661	1.567	1.332	1.171	1.028	827
(+) Buques Arqueo Bruto TRB	-	4.721	4.836	4.791	4.728	4.691	4.451	4.585	4.742	3.663
(+) Total Mercancías	2.486	2.606	2.804	2.444	2.338	2.541	2.500	2.546	2.671	1.862
(+) T. Grandes Líquidos	738	776	791	794	883	968	1.079	1.178	1.104	310
(+) T. Grandes Sólidos	1.066	1.173	1.398	951	729	812	710	664	959	1.062
(+) Mercancía General	682	657	615	699	726	761	711	704	608	490
(+) Mercancía Contenedores	337	349	299	332	336	352	342	380	424	385
Contenedores 20" o más en Miles Unidades	36	36	32	36	38	40	37	41	47	40
(+) Tráfico Local	11	-	2	-	-	-	-	-	-	-
(+) Avituallamiento	34	37	36	35	40	42	37	33	33	27
(+) Pesca total	8	9	16	13	13	12	18	18	16	14
(+) Tráfico Portuario total	2.539	2.652	2.858	2.492	2.391	2.595	2.555	2.597	2.720	1.903

(+) Nota: en miles de toneladas.
Fuente: Puertos del Estado.

TRAFICO DE MERCANCIAS DE ENERO A JUNIO DE 1993

PUERTO	ACUMULADO DESDE ENERO		
	1993 TOTAL	1992 TOTAL	VARIACION %
Algeciras	12.788.061	13.719.911	-6,79
Alicante	987.742	1.294.143	-23,68
Almería-Motril	3.567.396	4.216.668	-15,40
Avilés	1.803.315	1.843.872	-2,20
Baleares	2.729.787	2.734.134	-0,16
Barcelona	8.752.252	9.690.209	-9,68
Bilbao	11.375.999	12.924.755	-11,98
Cádiz	1.790.958	1.330.510	-34,61
Cartagena	4.808.319	6.003.958	-19,91
Castellón	3.886.677	3.158.405	-23,12
Ceuta	1.535.072	943.285	-62,74
Ferrol-S. Ciprián	2.416.074	2.573.509	-6,12
Gijón	6.228.510	6.178.127	-0,82
Huelva	5.355.778	5.024.955	-6,58
La Coruña	5.805.639	6.150.696	-5,61
Las Palmas	3.469.255	3.864.277	-10,22
Málaga	3.947.678	4.358.763	-9,43
Marín-Pontevedra	394.759	353.714	-11,60
Melilla	326.340	265.033	-23,13
Pasajes	1.938.653	2.039.833	-4,98
St. Cruz de Tenerife	5.590.827	5.891.114	-5,10
Santander	1.847.447	1.776.457	-4,06
Sevilla	1.290.463	1.640.180	-21,32
Tarragona	11.673.983	12.642.460	-7,66
Valencia	5.014.379	5.803.879	-13,60
Vigo	1.390.057	1.510.988	-8,00
Villagarcía	228.160	235.173	-2,98
TOTALES	110.945.574	118.167.998	-6,11

Fuente: Puertos del Estado.

1993 trajo importantes novedades para el futuro de las instalaciones portuarias. Para empezar el 1 de enero el Puerto se constituyó en un ente autónomo englobado en Puertos del Estado y la hasta entonces Junta del Puerto pasó a denominarse Autoridad Portuaria.

Pocas semanas después el Ayuntamiento daba luz verde al Plan Especial del Puerto. Era el inicio del camino de reconversión de la dársena interior del puerto y lo que debía ser el principal puerto deportivo del Mediterráneo.

La escasa actividad mercantil quedó definitivamente desplazada al muelle de Poniente. El resto del terreno albergará en un futuro, un complejo intercomunicador para el transporte hacia el interior de las mercancías por ferrocarril y carretera.

Cabe destacar algunas estadísticas que colocan al puerto de Alicante en cuarto lugar por la cola en el total acumulado de enero a junio de 1993, sólo por delante de los puertos de Marín y Villagarcía de Arosa en Pontevedra y Melilla.

Uno de los principales problemas del puerto alicantino es su falta de competitividad.

Esta incapacidad está demostrada ya que no puede hacer frente a la demanda que le plantea la propia industria de la provincia en la actualidad.

Hoy en día son muchas las empresas alicantinas que utilizan el puerto de Valencia para sus transportes. Las razones son muy simples: un mejor servicio, buenas tarifas y la presencia de las mejores compañías navieras de Europa. El meollo principal del problema se basa en que Alicante posee la mejor carretera y autovía directa con Madrid, una vía que facilita enormemente el transporte y abarata los costes de las mercancías.

Para este año están previstas fuertes inversiones a nivel provincial en Alicante pero la mayoría de estas inversiones está dirigida a medio ambiente y creación de paseos marítimos, algo muy favorable para la industria del turismo de la zona. Sin embargo, las pequeñas dotaciones provenientes del Estado, que para 1994 serán de sólo 549 millones de pesetas, apenas permiten realizar pequeñas reformas en la infraestructura del puerto. En los últimos años se ha podido adecuar una terminal de contenedores, modernos servicios

de mantenimiento y reparación, los accesos tanto al muelle de Poniente como de Levante están terminados. Por otra parte, se ha instalado una grúa pórtico de las cuatro previstas y se proyecta construir una segunda, además de modernizar la actual lonja de pescadores.

En definitiva, una estrategia portuaria débil y sin capacidad industrial que ha estancado irremisiblemente la evolución económica y competitiva del Puerto de Alicante. Tan sólo queda una solución plasmada en una mayor inversión dirigida por una gestión capaz de devolver al puerto alicantino su posición en el ranking de los mejores puertos del Mediterráneo. ■

Rosa Ruiz ARAGONES



Este acuerdo provoca una gran exportación de la flota española

LA LIBERALIZACION DEL CABOTAJE, EN VIGOR

El pasado 17 de febrero terminó la moratoria de seis meses en la liberalización del cabotaje para la carga general suelta, los graneles sólidos y productos químicos en buques tanques. A partir de esta fecha, todos los buques comunitarios podrán transportar entre puertos de la Península estos tres tipos de mercancías, provocando una fuerte exportación de la flota española a otros pabellones.

LA aplicación del Reglamento Comunitario sobre Cabotaje Marítimo debía haber entrado en vigor el 1 de enero de 1993, pero fue suspendido temporalmente hasta el 17 de febrero de este año. En un primer momento fue retrasado durante tres meses por decisión del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Esta moratoria suponía que el transporte de cabotaje quedaba reservado a los buques españoles, no pudiendo realizarla los buques comunitarios. Meses

más tarde la Comisión de la CE aprobó otra moratoria de seis meses.

Con estos retrasos lo que se pretendía era salvaguardar los intereses de los armadores españoles, ya que la liberalización del cabotaje podría perturbar seriamente el mercado español, amenazando la estabilidad financiera.

Para la Asociación de navieros españoles (ANAVE) estas moratorias han servido para que las empresas españolas se hayan ido posicionando. «Una parte importante de los



La mayor reducción de la flota se ha registrado en los graneleros, en los que abandonó el registro español casi el 90 por 100, y en segundo lugar los buques de carga general, que perdieron un 56 por 100.

barcos que se han exportado se ha debido a este motivo», aseguran fuentes de ANAVE. Según un reciente estudio realizado por ANAVE sobre la evolución de la flota mercante de pabellón español durante 1993, la flota de buques mercantes perdió durante ese año el 47 por 100 de su tonelaje de registro. De los 317 buques que había a 1 de enero de 1993, se pasó a 250 buques a 1 de enero de 1994. Esta gran reducción se ha visto compensada por el aumento experimentado en el

mismo período por la flota controlada por armadores españoles y registrada en otros pabellones.

Una de las principales causas de esta evolución ha sido el acuerdo comunitario de liberalización del cabotaje, ya que para algunos tráficos entre puertos continentales se encuentran ya liberalizados y para otros, la apertura es inminente.

«Esto ha forzado —según fuentes de ANAVE— a muchas navieras españolas a posicionar sus buques en regis-

tros competitivos.» «Las empresas —continúan en ANAVE— han ido adaptándose a lo largo de este año, circunstancia que ha sido muy importante.»

Ante la liberalización del cabotaje, los armadores españoles hubieran deseado disfrutar de las ventajas del Segundo Registro de Canarias, que actualmente está en el Parlamento el Régimen Económico y Fiscal. «Algunos barcos podrían haber optado por este registro en lugar de irse fuera», dicen desde ANAVE.

Acuerdo escalonado

Esta evolución de la flota durante 1993, debido en gran medida a la liberalización del cabotaje ha influido de forma determinante en los buques afectados desde el 17 de febrero. La liberalización se va a producir de forma escalonada. A partir de esta fecha serán la carga general suelta, los graneles sólidos y los productos químicos en buques tanques entre puertos peninsulares. De hecho, durante 1993 los mayores descensos en la evolución de la flota se han registrado en los graneleros, en los que abandonó el registro español casi el 90 por 100, pasando de 24 buques al 1 de enero de 1993, a seis buques al 1 de enero de 1994. En segundo lugar, los buques de carga general, que perdieron un 56 por 100, de 59 buques al 1 de enero de 1993, pasaron a 31 buques al 1 de enero de 1994.

Según ANAVE con la próxima liberalización del cabotaje de servicios de crucero, que se producirá en 1 de enero de 1995, de productos estratégicos (productos petrolíferos, petróleo crudo y agua potable) en enero de 1997, y los tráficos con las islas el 1 de enero de 1999, esta evolución de la flota mercante de pabellón español seguirá este ritmo, forzando a muchas navieras a posicionar sus buques en registros competitivos. ■

I. O.



Los pescadores piden que la flota marroquí cumpla también las paradas biológicas

Amarres y protestas de la flota andaluza

Durante las últimas semanas, la flota andaluza protagonizó diferentes acciones de protesta contra la aplicación del Acuerdo con Marruecos, que en su opinión es muy exigente con España mientras deja las manos libres a los armadores de aquel país. Los pescadores, ante la exigencia del paro biológico, reclamaron ayudas tanto de la Junta de Andalucía como de la Administración central. La Secretaría General de Pesca decidió la concesión de apoyos financieros así como otros compromisos encaminados a defender la continuidad de este sector.

NO se trataba de ninguna novedad en la actitud de los pescadores andaluces respecto de la situación existente en los caladeros marroquíes, pues casi desde el mismo momento en que el convenio de Pesca entre la Unión Europea y Rabat fue redactado y hecho público, manifestaron su actitud contraria a los contenidos regulados en él.

A mediados de febrero pasado, tras un mes y medio de amarre de las flotas que faenan en aguas de Marruecos, como consecuencia de la parada biológica obligatoria de dos meses, los ánimos estaban ya bastante encrespados y con pocas confianzas en que las administraciones resolvieran los problemas de este colectivo.

El 9 de febrero se concentraban en Algeciras unas 100 embarcaciones y más de 300 personas iniciaban una marcha de protesta en demanda de medidas

correctoras de la desigualdad generada por la actitud alahuita.

Había pescadores de Cádiz, Málaga, Lepe, Garrucha, Tarifa, Sanlúcar, Punta Umbría e Isla Cristina. Todos ellos se concentraron en la lonja pesquera a las diez de la mañana, desde donde partieron en manifestación para recorrer diversas calles de la ciudad. Durante el trayecto, corearon numerosas frases en las que se dejaba ver la tensa situación que estaban viviendo y el temor al futuro.

Como bien destacó el presidente de la Federación Andaluza de Asociaciones Pesqueras (FAAPE), Pedro Maza, se trataba de un primer aviso a la Administración, tanto central como europea para que pusieran término al fracasado convenio de pesca con Marruecos.

Desde entonces, y con anterioridad en bastantes ocasiones, se habían celebrado multitud de reuniones, y una infinidad de organizaciones pesqueras, partidos políticos, sindicatos... han venido manifestando su postura y sentimiento sobre el origen del conflicto. Todos han coincidido en lo mismo: hay que modificar el acuerdo con Marruecos y mientras tanto hay que obligarle a que tanto la flota alahuita como la de terceros países que faenan en sus caladeros, cumplan en «reciprocidad» la parada biológica de dos meses para la recuperación de las especies.

No se puede permitir —han manifestado en muchísimas ocasiones— que Marruecos

«haga su agosto» con la exportación de pescado a España y a la Unión Europea aprovechándose de la inactividad de los barcos andaluces. A este hecho se añade el beneplácito y colaboración de las autoridades, que permiten libremente la entrada del pescado capturado durante este tiempo en aquellos caladeros que presumiblemente se pretende recuperar.

Los pescadores están dispuestos a llegar a donde sea, e incluso han afirmado que lo que ha ocurrido en Francia recientemente no es nada comparado con lo que podría ocurrir aquí.

José Loira, secretario general de Pesca, en un comunicado emitido al día siguiente de la concentración en Algeciras salió al paso con una serie de medidas que la Comisión de Asuntos Económicos del Gobierno iba a poner en marcha con el fin de facilitar tanto la reactivación del sector pesquero como un mejor aprovechamiento de las posibilidades que ofrece el acuerdo con Marruecos.

En primer lugar, se ofrece un apoyo financiero con carácter urgente y excepcional, concretado en la bonificación de los intereses y los costes de aval, para créditos de hasta tres millones por buque. De otro lado, se prevé la concesión de una ayuda económica equivalente al importe de las cotizaciones sociales que cada centro de trabajo afectado por la inactividad, deba ingresar a lo largo del tiempo que dura la parada biológica,



según una Proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista.

Un tercer punto de las medidas gubernamentales se concreta en la concesión de la máxima prioridad a las flotas que faenan al amparo del acuerdo entre la Unión Europea y Marruecos para acceder a las ayudas estructurales previstas en el IFOP. Estas ayudas pueden ser para la renovación y modernización de las flotas, campañas de promoción de consumo, las de mejora de los equipamientos portuarios, redes de transporte y comercialización de los productos. También se incluyen las asociaciones temporales de empresas y

sociedades mixtas así como las paralizaciones definitivas.

En otro orden de cosas, la Secretaría de Pesca acordó la elaboración de un estudio sobre la situación de la flota española que faena al amparo del Convenio. En este informe participará la Administración central y la autonómica, conjuntamente con el sector, con el objetivo de analizar la problemática y asegurar el mejor aprovechamiento de las medidas de apoyo estructurales.

En cuanto al punto más polémico, las importaciones de productos de terceros países, se acordó el reforzamiento de la coordinación entre los Ministerios de Agricultura, Pesca y Ali-

mentación con el de Economía y Hacienda, así como con Sanidad y Consumo, con vistas a asegurar el cumplimiento de las medidas de la Unión Europea sobre control aduanero y técnico-sanitarias.

Los armadores y marineros valoraron estas proposiciones del Gobierno no sin ciertas reticencias y discrepancias. Entre otros aspectos, la FAAPE acordó solicitar además de la Secretaría de Pesca que se aplazara el pago de las licencias de pesca para el segundo trimestre del año y que se confirme que los armadores estarán libres de pago de las cuotas de Seguridad Social correspondientes a los meses de parada biológi-

ca, extremo que aún no había sido aprobado por el Congreso.

En una de las últimas asambleas celebradas a finales de febrero, la FAAPE informó de las reuniones mantenidas con el responsable de Pesca en Madrid sobre los extremos de la Proposición. Pedro Maza explicó que se habían mantenido encuentros con el director general de Mercados, Rafael Morán, y con representantes del Banco de Crédito Agrícola, así como con el secretario general de Estructuras Pesquera y representantes del ISM.

En conjunto se trata de concretar cuáles eran los mecanismos existentes para el acceso a los créditos de campaña que la Administración pone a disposición del sector.

Los armadores afirman que el aplazamiento del pago de las licencias era necesario que se concediera porque no había tiempo material para obtener las ayudas, con las líneas de crédito establecidas. Además era prácticamente imposible para un determinado número de armadores presentar los avales.

En este sentido añadieron que era preferible este aplazamiento de los pagos que los créditos de tres millones por barco.

Finalmente, las posiciones de armadores y marineros han quedado un tanto distanciadas dada la resolución tomada para el abandono de las medidas de presión y la vuelta a faenar. Es lo que ha calificado Pedro Maza como una «brecha importante» en las relaciones entre la Cofradía de Pescadores y la Asociación de Armadores.

Las aguas no están nada claras ni para las empresas ni marineros, involucrados al 100 por 100 como los armadores, no sólo por el peligro de perder sus puestos de trabajo sino por el especial sistema «a la parte» en la relación laboral de este sector. Pero en algo sí están todos de acuerdo, en que la tranquilidad sólo llegará de la mano de un nuevo y satisfactorio Convenio de Pesca con Marruecos. ■

J. L. G.

Cádiz, a la cabeza del tráfico de inmaduros

La Dirección General de Salud y Consumo de la Junta de Andalucía ha hecho públicos los resultados de la pasada campaña de control en el tráfico de inmaduros en toda la Comunidad Autónoma. Según la información facilitada por la Junta, la provincia de Cádiz se sitúa a la cabeza del comercio de alevines de pescados con unas incautaciones que alcanzaron en el pasado año los 39.538 kilogramos.

Estas aprehensiones se enmarcan dentro de un programa de control de tallas desarrollado conjuntamente por Salud y Consumo que con-

siguió retirar de los mercados andaluces 47.272 kilogramos tras la comprobación de las tallas mínimas y con especial atención a las épocas de veda del litoral andaluz.

La responsable de Consumo del Gobierno autónomo, María Angustia Escalera, ha declarado la intención de su departamento de continuar siendo muy exigente en esta comercialización ilegal. Además, añadió que el principal motivo que impulsa a mantenerse en esta línea es la necesaria regeneración de los caladeros andaluces por lo que no iba a permitir la continuidad de este delito ecológico.



España plantea la máxima reciprocidad EN MAYO, REVISION DEL ACUERDO CON MARRUECOS

LA Administración española va a plantear a las autoridades de Marruecos la máxima reciprocidad a la hora de las exigencias en materia de compromisos pesqueros derivados del acuerdo suscrito hace dos años con la Comunidad Europea. El secretario general de Pesca Marítima, José Loira, entiende que por ejemplo en el caso de las paradas biológicas, aunque no figure textualmente en un acuerdo, si una flota debe permanecer amarrada como la española para la regeneración del caladero, no es lógico ni responde a esa filosofía, que se hallen otros barcos faenando en esas aguas.

Para el próximo mes de mayo está prevista la reunión de la Comisión mixta que se encarga de hacer un seguimiento al acuerdo suscrito entre Rabat y Bruselas hace dos años y donde las paradas biológicas son uno de los puntos más candentes. Hay algunos sectores como los barcos dedicados a la pesca del cefalópodo, donde ambas partes asumieron el mismo compromiso sin que se hayan planteado problemas. La postura española defiende que las paradas biológicas cuenten con la máxi-



ma reciprocidad y eso es lo que se va a defender ante las autoridades de Rabat. Para los responsables de la Secretaría General de Pesca, si hay paro debe ser para todos. En todo caso, España, de acuerdo con las peticiones del sector, va a tratar de conseguir que algunas paradas sean inferiores a las fijadas en los

términos actuales del acuerdo a la vista de cómo evolucionan los stocks y las capturas.

Durante los años precedentes, en base a la normativa vigente en el sector, era posible la concesión de ayudas para la paralización de las flotas. En este momento, se trata de un tema relacionado con la política de estructuras y no es posible la concesión de este tipo de ayudas, aunque la Administración ha puesto en marcha diferentes mecanismos de apoyo a los que hacemos referencia en estas mismas páginas.

La Administración española ha puesto en marcha un estudio sobre la evolución de la flota en las provincias de Canarias y especialmente en Andalucía cuyos efectivos operan en aguas de Marruecos. En función de esos resultados se espera poder acometer las acciones en el futuro. En cualquier caso, serían medidas a medio plazo mientras a corto es indispensable una respuesta en base al acuerdo actual con Marruecos y a las dificultades en aumento de las autoridades de Rabat. ■

V. M.

Las titulaciones náutico-pesqueras serán diplomaturas universitarias

Las titulaciones de las enseñanzas medias náutico-pesqueras que se imparten en la actualidad, tanto en puente como en máquinas se convertirán próximamente en diplomaturas universitarias, según anunció en Cádiz José Manuel Muñoz, presidente de la Asociación Española de titulados Náutico-Pesqueros.

El portavoz de esta asociación declaró en su visita a Cádiz que de esta manera se pone en marcha una profunda reforma de todo el sistema educativo marítimo-pesquero, cuyos programas de estudios están muy alejados de la realidad del propio sector.

Muñoz confirmó que espera que lo más tarde en dos meses se publiquen en el BOE las nuevas materias que se impartirán en el sector marítimo-pesquero, pero no aseguró si durante el próximo curso escolar podrían ya estar en marcha estos nuevos estudios, que fundamentalmente afectarán al capitán de pesca.

El presidente de los titulados náutico-pesqueros destacó las dificultades habidas para la puesta en marcha de la citada reforma, que se lleva a cabo después de treinta años sin cambios. Además, criticó la postura de la Marina Mercante, que ha estado muy reticente a la hora de aceptar lo que en legitimidad les corresponde a estos profesionales de la pesca.

José Manuel Muñoz denunció la situación del sector en materia de seguridad, afirmando que el 70 por 100 de las tripulaciones no tienen realizados los cursos de supervivencia ni lucha contra incendios que se exigen en la Unión Europea.

AETINAPE criticó al mismo tiempo el «afán de protagonismo de la Dirección General de la Marina Mercante» y exigieron una política preventiva «en vez de la organización de grandes operaciones de imagen con helicópteros».



En 1993 el Gobierno Vasco invirtió 3.200 millones de pesetas en los puertos de su competencia



Durante 1993, la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del ejecutivo autónomo vasco invirtió en la mejora de los puertos de su competencia un total de 3.254.696.724 pesetas. De esta cantidad, 2.190.873.152 pesetas fueron invertidos en los puertos vizcaínos y 1.063.823.152 pesetas en los puertos guipuzcoanos.

ESTAS cifras suponen un incremento del 6 por 100 respecto a 1992. Hay que destacar, además, que la inversión realizada en los puertos dependientes de la Comunidad Autónoma del País Vasco se ha multiplicado por más de 10 desde que se produjo la Transferencia de competencia de éstos.

En los años 1989, 1991 y 1992 se superaron sucesivamente los 1.000, 2.000 y 3.000 millones de pesetas de inversión global.

Las inversiones llevadas a cabo en los puertos de titularidad vasca tienen dos objetivos fundamentales. En primer lugar, la creación de nuevas infraestructuras que proporcionen

a los puertos superficies suficientemente abrigadas, longitudes de atraque y superficies de fondeo que cubran las necesidades de los diversos sectores (pesquero, náutico, recreativo o comercial), instalaciones y equipamientos adecuados para las actividades generadas por cada puerto, accesos marítimos con calados y zonas de maniobra suficientemente abrigadas, y accesos varios que canalicen debidamente los tráficos pesados. En segundo lugar, el mantenimiento y conservación de las infraestructuras existentes en un estado lo más óptimo posible, labor que requiere una actuación constante.

Las principales obras terminadas durante 1993 fueron los dos nuevos accesos por carretera a los puertos de Getaria y Ondárroa, con los que se ha mejorado sustancialmente la accesibilidad y viabilidad interiores de dichos puertos.

Se dio un gran avance en otras obras de gran importancia, como el edificio industrial Txoritompe en Getaria, ya que tras concluirse la primera fase (lonja subterránea), se adjudicó la segunda fase (edificio en superficie), que estará finalizada para la primavera del presente año. También se avanzó mucho en las obras del puente de acceso del puerto de Ondárroa, al que se le

incorporaron algunas variantes que mejoran el proyecto inicial.

Asimismo, se trabajó en la construcción de nuevos muelles en los puertos de Getaria, Ondárroa y Bermeo, muelles que aumentarán sustancialmente la oferta de línea de atraque y superficies para la operación portuaria. Tanto el muelle adosado al dique Norte de Getaria, como el muelle en el antepuerto de Ondárroa, y el ensanche del muelle Sur de Bermeo, han experimentado avances definitivos durante 1993, estando las obras de todos ellos muy próximas a la conclusión. También en Bermeo, se realizó la habilitación del muelle Errotape, cuyas obras consistieron, fundamentalmente, en su pavimentación.



Además, se llevaron a cabo obras menores orientadas a conseguir una mejora funcional portuaria. Así, se hicieron realidad la nueva baliza del canal de acceso al puerto de Lekeitio y la prolongación del dique de abrigo de Arminza.

Las actuaciones en materia de conservación y mantenimiento llevadas a cabo se centraron, principalmente, en la ejecución de dragados que permiten mejorar las condiciones de navegabilidad y fondeo en los puertos. Se finalizaron, así, dragados en los puertos de Mundaka, Orio y Plentzia. ■

Roberto
RUIZ DE HUIDOBRO

Dos Campeonatos y una Copa de España de Vela se disputan este año en aguas vascas

La Copa de España de la clase Optimist de 1994 se disputará en aguas próximas a la bahía de la Concha de San Sebastián entre los días 31 de marzo y 3 de abril. Esta Copa de España de vela se celebrará con la organización del Real Club Náutico de San Sebastián.

La prueba, que es clasificatoria para el Mundial de la especialidad, contará con la participación de alrededor de 140 barcos (con un tripulante por cada uno de ellos).

Por otra parte, el Campeonato de España de la clase First-Class 8 de 1994 se disputará en aguas del Abra Exterior, a la altura del municipio vizcaíno de Getxo, entre los días 21 y 24 de abril. Este Campeonato de España de Vela estará organizado por el Real Club Marítimo del Abra y Real Sporting Club.

Está previsto que esta prueba de cruceros cuente con una participación de 30 embarcaciones (con cinco tripulantes por cada una de ellas), procedentes de todo el litoral español y de la Comunidad de Madrid.

También en aguas del Abra Exterior, se disputará el Campeonato de España de la clase Snipe de 1994 entre los días 21 y 25 de julio. Este estará organizado, al igual que el Campeonato de First-Class 8, por el Real Club Marítimo del Abra y Real Sporting Club.

La prueba contará, previsiblemente, con alrededor de 10 barcos participantes (con dos tripulantes por cada uno de ellos), procedentes de todo el litoral español y de la Comunidad madrileña.

Juan Carlos Acha, nuevo presidente de la Asociación de Navieros Vascos

La Junta General Extraordinaria de la Asociación de Navieros Vascos (ANAVAS), reunida el pasado 18 de febrero, eligió por unanimidad nuevo presidente de dicha asociación a Juan Carlos Acha Arrieta. Este, que ha sido elegido inicialmente por un plazo de dos años, sustituye en el cargo a Jorge de Churruca y Barría, que lo desempeñó durante los últimos siete años.

Según Juan Carlos Acha Arrieta, «la situación de las navieras vascas es similar a la del año anterior. Por una parte, durante el primer semestre a la del año anterior. Por otra parte, durante el primer semestre de 1993 desaparecieron dos navieras. Por otro lado, esto se vio compensado en parte en el segundo semestre de dicho año con la incorporación de nuevas unidades a las navieras existentes».

A pesar de la mala situación general del sector, el nuevo presidente de ANAVAS es optimista en cuanto al futuro del mismo. Así, es-

pera mucho de la «alta calidad del colectivo humano del sector. Los tripulantes, los oficiales, etcétera, tienen que tirar del sector, a pesar de que éste tenga que desenvolverse, aun con lo positivo de poder realizar el abandono fuera, en las mismas condiciones que hace mucho».

Según Juan Carlos Acha Arrieta, sus principales objetivos como presidente de ANAVAS son «la continuidad de la asociación, su ampliación, dando entrada al colectivo humano que maneja el barco, y seguir con los elementos fundamentales de presión».

La Junta General Extraordinaria de ANAVAS eligió, además de a su nuevo presidente, a Javier San José Amézaga como vicepresidente. También se produjo la reelección de José Antonio Rama Lonjas y José Antonio Martínez Ortiz de Landaluze como tesorero y secretario general, respectivamente.

R. R. de H.



Los propietarios de barcos de «Puerto piojo» reciben amenazas por su traslado a Escombreras

Unos 30 propietarios han domiciliado el pago de tarifas pero no se atreven a trasladar sus embarcaciones a Escombreras por miedo a las amenazas recibidas.

El presidente de la Autoridad Portuaria, José Luis Saura, ha hecho pública la denuncia reclamada por un grupo de usuarios de la dársena de Santa Lucía, conocida como «Puerto piojo».

EL conflicto ha sido ocasionado por un nutrido grupo de usuarios que, por su alto patrimonio, han sido obligados a amarrar sus barcos en un futuro puerto deportivo y amenazan al resto con hundirles su embarcación si se trasladan al nuevo muelle de Escombreras, para cuyos atraques se han otorgado tarifas populares.

El presidente de la Autoridad Portuaria ha manifestado que los beneficiarios del nuevo muelle de Escombreras poseen embarcaciones modestas. El resto, según Saura, es propietario de embarca-

ciones con cierta valoración y potencia, por eso tienen que irse al puerto deportivo y pagar la correspondiente tarifa. El presidente portuario manifestó que *«esta selección se ha realizado con arreglo a las posibilidades económicas de cada propietario».*

«Es inadmisibile —agrega Saura—, que actualmente se puedan dar situaciones de este tipo donde una minoría está impidiendo que se realicen unas obras en beneficio de la mayoría.»

Las obras de reforma que se van a llevar a cabo en la dársena de Santa Lucía consisten en la

realización de un relleno y la construcción de un muelle de contenedores.

La Autoridad Portuaria sospecha que con estas amenazas se persigue que los usuarios que han sido excluidos del amarre en Escombreras puedan dejar también sus embarcaciones.

La tarifa que tendrán que pagar los propietarios de las embarcaciones artesanales será de cuatro pesetas por metro cuadrado de barco y día, por lo que la tarifa media que deberán abonar estará en torno a las 1.000 pesetas mensuales.

Defectos de calado

Los futuros usuarios del muelle de Escombreras lo único que quieren es garantizar que habrá seguridad para sus embarcaciones en el nuevo muelle. La causa de estas quejas radica en la vuelta de raíz que dio uno de los dos

panatales provocado por rachas de viento de hasta 77 kilómetros/hora. El presidente de la Autoridad Portuaria manifestó que se están corrigiendo los defectos de calado del nuevo puerto asegurando que ya no habrá problemas del citado calado y anuncia que prolongará el dique de escollo si el muelle no tiene suficiente resguardo.

Reducción de tarifas

La Autoridad Portuaria ha acordado reducir un 15 por 100 sus tarifas en algunas mercancías para captar nuevos tráficos.

Este año costará menos el tráfico de productos como el carbón, materiales de construcción, café, cacao, papel, maquinaria, herramientas, repuestos de automóviles, alcoholes y derivados, según fuentes de este organismo.

Por otra parte, el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria ha aplicado otras reducciones de tarifas del 5 y 7 por 100 a contenedores y cereales, respectivamente.

Según nota de prensa de este organismo, *«esta medida se toma con el fin de ofrecer condiciones ventajosas y captar más tráfico de mercancías, a la vez que conseguir un efecto beneficioso para la actividad del depósito franco».*

En definitiva, un total de 30 embarcaciones de la dársena de Santa Lucía, conocida popularmente como «Puerto piojo» no se beneficiará de los atraques de Escombreras, y tendrá que acatar la selección realizada por la Autoridad Portuaria que ha comprobado una buena situación económica que les permite atracar en el futuro puerto deportivo, donde las tarifas serán más elevadas. ■

R. R.





En los puertos de La Luz y Las Palmas Bajan las tarifas portuarias

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Las Palmas aprobó en su reunión del pasado 8 de febrero la reducción de las tarifas portuarias en los puertos de esta provincia en un 5,10 por 100.

ESTA reducción está fundamentada en la aplicación de una serie de bonificaciones detalladas y reglas pese a que la Orden Ministerial recoge un nivel global de incremento en torno al 3,5 por 100 de tarifas básicas. Dicha Orden Ministerial fue publicada el 24 de enero.

Los beneficios de la nueva normativa quedarán reflejados en las tarifas T-0 (por señalización marítima), T-1 (entrada y estancia de barcos) y T-3 (mercancías y pasajeros).

Sobre las primeras de estas tarifas, su exención, en cuanto a avituallamiento en fondeo, así como el incremento de los descuentos hasta del 40 por 100 a partir de la escala 100 para las líneas regulares y hasta el 90 por 100 de la tarifa básica para la inactividad pesquera como consecuencia del paro biológico, implican sustanciales modificaciones que suponen, según ha manifestado el presidente de la autoridad portuaria, José Manuel Hernández, una disminución en términos absolutos del 7,74 por 100.

En la T-2 la facturación por calados de barcos también registra una reducción importante en torno a la aplicación de la tarifa en la situación de atraque, que se suma también al incremento del 40 por 100 en el descuento a partir de la escala 100 en líneas regulares.

Por su parte, la T-3 que regula la manipulación de mercancías y pasajeros, y que trae consigo a nivel general un incremento del 3,5 por 100 ha variado sus coeficientes a aplicar con respecto al 93, incrementándose los cabotajes, bajando los de la Unión Euro-

pea y manteniéndose los del resto de países. Estas últimas modificaciones traerán, según la Autoridad Portuaria una bajada del 0,35 por 100, que se añade a la del 22,65 por 100 que se recogerá por la T-0 o señalización marítima.

El porcentaje negativo del 5,10 por 100 se obtiene del conjunto de la aplicación de las nuevas tarifas generales del puerto, aplicando los nuevos descuentos en la hipótesis de que en 1994 se reciba el mismo tráfico que el pasado año 1993.

Según José Manuel Hernández «las tarifas básicas suben un 2,5 por 100 de media ponderada, pero la repercusión a los puertos canarios es del 5,10 porque somos puertos con mucho avituallamiento, con mucho calado, y en las mercancías tenemos un tratamiento diferenciado a los puertos peninsulares».

Señaló también el presidente de la Autoridad Portuaria de Las Palmas que los suministros de agua en tierra se fijan al mismo precio que establece la compañía de agua de Las Palmas EMALSA, al igual que sucede con el suministro de energía eléctrica siguiendo las tarifas de UNELCO (Unión Eléctrica de Canarias).

En lo que respecta a servicios diversos se suprimen las tarifas por servicios de recogida de basuras, excepto para recogidas de residuos industriales que las facturará directamente el contratista.

FRISU 2000 podrá reducir los costes de manipulación en un 45 por 100

En el mismo Consejo de Administración en que se aprobaron las nuevas tarifas

portuarias para 1994 se decidió otorgar la concesión administrativa para la construcción de dos terminales de productos perecederos incluidas dentro del proyecto FRISU 2000. Co este proyecto se llevará a cabo la instalación en el puerto de La Luz y de Las Palmas de la única y primera terminal en el mundo con una inversión totalmente privada, que puede crear, según ha señalado José Manuel Hernández, una disminución de los costos actuales de manipulación en torno al 40-50 por 100.

Las obras de esta instalación frigorífica se iniciarán en breve y es posible que la primera descarga se pueda llevar ya a efecto en octubre próximo.

Su puesta en marcha supondrá la culminación de un largo proceso que se viene desarrollando en el puerto de La Luz y de Las Palmas, consistente en buscar un planteamiento alternativo que permita dar un gran salto en torno a los aspectos competitivos de la pesca congelada.

Desde hace tiempo se comenta a nivel empresarial que la única solución para que el sector pesquero se beneficiara de los aspectos de la reforma portuaria consistía en que la pesca tuviera algún proceso de mecanización y modernización de su descarga, clasificación, empaquetado y traslado entre otros.

Según José Manuel Hernández se trata de un gran trabajo de ingeniería ya que el proyecto establece «un sistema estándar a unidades de explotación totalmente distintas y eso no es fácil conseguirlo». ■





Las alarmas más numerosas fueron las emitidas por las radiobalizas

El Centro de Salvamento de Fisterra atendió 423 emergencias durante 1993

El Centro Zonal de Coordinación del Salvamento Marítimo de Fisterra, en La Coruña, atendió en el pasado año 423 siniestros, de los cuales las alarmas más numerosas fueron las emitidas por las radiobalizas, seguidas de las peticiones de evacuación por razones médicas y los accidentes en buques. Salvamento Fisterra, ubicado en el monte Enxa (Porto do Son), depende de la Dirección General de Marina Mercante, y cuenta con la colaboración del Centro Local de Coordinación de Salvamento de La Coruña, y recibe, en ocasiones especiales, la ayuda de otros organismos, como la Cruz Roja, la Guardia Civil del Mar, el Servicio de Vigilancia Aduanera, el Servicio de Rescate del Ejército del Aire, la Armada, y efectivos de la Xunta de Galicia. También participaron barcos que navegaban por las proximidades del lugar donde ocurrieron los percances.

EL director de Salvamento Marítimo de Fisterra, José Pose, dio a conocer el balance del pasado año, en el que se destacan las distintas incidencias acaecidas a lo largo de los doce meses, señalando que fue en noviembre cuando mayor número de emergencias se produjo, atendándose 49; mientras que febrero resultó ser el mes más tranquilo con tan sólo 13 casos.

En cuanto al tipo de barcos implicados en accidentes se subrayó que fueron los de recreo los que protagonizaron más sucesos, con el 41 por 100 de los 225 registrados, mientras que los pesqueros supusieron el 35 por 100 y los mercantes el 24 por 100.

Por lo que se refiere a las personas implicadas en las diferentes eventualidades fue un total de 688, de las que 481 resultaron ilesas, 69 murieron, 53 desaparecieron, hubo 59 heridos y 26 enfermos.

Las situaciones a las que debieron enfrentarse los equipos de rescate fueron de diversa índole, con una incidencia más re-

petida de las llamadas de socorro lanzadas por radiobalizas, 56, el 13 por 100 de las alarmas. Las evacuaciones médicas fueron 37 y los accidentes a bordo 36. Los remolques sumaron 31 y las búsquedas de barcos por ausencia de noticias, 27.

Para realizar estas labores de salvamento los Centros de Fisterra y La Coruña cuentan con ocho unidades de rescate: la aeronave «Helimer Galicia», que actuó en el pasado año 89 veces; la lancha «Salvamar Torre de Hércules», con 75 acciones; «Salvamar Atlántico», 57; la «Tourriñán», 31; y los remolcadores «Alonso de Chaves», «Ría de Vigo», «Golfo de Vizcaya» y «L'Albufera» que intervinieron en 31, 41, cuatro y cinco operaciones, respectivamente.

Separación del tráfico marítimo

El Centro de Salvamento de Fisterra vigila, además, el cumplimiento del dispositivo de separación del tráfico marítimo aprobado por la OMI (Organi-

zación Marítima Internacional) para el tránsito de mercantes frente a la costa atlántica de Galicia, por la que transitaron 5.359 buques a lo largo de 1993. Tras la inspección se observó que 98 buques incumplieron dicha normativa.

Desde el Centro de La Coruña también se hizo el seguimiento de 477 buques que maniobraron en la ría de La Coruña, siendo octubre el mes con mayor movimiento de mercantes en el puerto coruñés, con 105, y junio el período con menor tráfico, ya que sólo circularon 31 buques.

Carioca inmadura

Las pérdidas que acarrea la captura masiva de carioca, o juveniles de merluza, se elevan a miles de millones de pesetas cada año, según los cálculos efectuados por la Consellería de Pesca. Por cada 10.000 kilos de carioca de talla ilegal que se extraen se pierden siete millones de pesetas. Si esos supuestos 10.000 kilos de carioca alcanzaran la talla legal se obtendría una facturación de 59 millones de pesetas. En 1993 se decomisaron 10.450 kilos de carioca de tamaño inferior al permitido, y hasta los primeros días de febrero de este año se han intervenido 2.815 kilos.

A juicio de la Consellería de Pesca el respeto a las tallas mínimas es la clave fundamental para la protección de los alevines y consecuentemente conseguir la recuperación de los caladeros. Estas capturas indiscriminadas tan sólo benefician a unos pocos y a medio plazo perjudicarán a todos, incluidos los consumidores.

En 1991 la carioca decomisada arrojó la cantidad de 3.700 kilos; en 1992, 18.800, y en 1993 10.540, según el Departamento de Pesca, quien informa que la talla media del pescado decomisado era de 13 a 14 centímetros.

La merluza alcanza la talla mínima legal a los 2,5 años de vida o lo que es lo mismo, cuando mide 27 centímetros. La madurez sexual de la merluza es a los cinco años, cuando mide 45 centímetros.

Según estas estimaciones, Pesca concluye que una carioca de 13,4 centímetros pesa 14,10 gramos; otra de talla legal, es decir, de 27 centímetros, alcanza los 180 gramos, mientras que una merluza de 45 centímetros pesa 599 gramos. Así, resulta que se obtendrán 19.000 toneladas de carioca de tamaño legal (27 centímetros) y 34.800 de merluza ya adulta, y que se reproduce (45 centímetros) si no se pescaran esas 2.000 toneladas de juveniles que cada año se extraen de forma irregular.

Ley de Pesca

Los artículos de la Ley de Pesca de Galicia que habían sido suspendidos por el Tribunal Constitucional podrán aplicarse en breve debido a que el máximo órgano judicial ha levantado dicha suspensión cautelar y parcial del texto, que había ordenado meses atrás, después de recibir el recurso interpuesto por la Administración central.

A juicio del Constitucional el hecho de que se apliquen estos artículos no causará perjuicios irreparables, desatendiendo así el argumento presentado por el Go-

GALICIA

bierno central, que pidió la retirada de estas disposiciones hasta que no hubiera fallo del Tribunal, considerando que rebasaban las competencias de la Xunta de Galicia.

En sus apreciaciones la Administración del Estado informaba al Tribunal Constitucional que el texto autonómico establece medidas «que afectan a la regulación del esfuerzo pesquero y del recurso marino y cuyo ámbito de aplicación no se limita a las aguas interiores de Galicia, impidiendo una planificación unitaria del mismo en todo el caladero nacional», lo que sería competencia de Madrid.

Lombriceiros

La Asociación de Lombriceiros de Galicia ha pedido al presidente de la Xunta que intervenga para que regule el sector. Esta entidad, que cuenta con un centenar de afiliados que se dedican a la captura de la lombriz de mar, o *gavilán*, que se utiliza como cebo en la pesca deportiva, ha destacado que si se realiza una explotación irracional podría derivar en la desaparición del producto, del que actualmente viven unas 500 familias.

En 1993, según esta asociación, este sector movió en torno a los 1.000 millones de pesetas, procedentes en su mayor parte de las exportaciones a Cataluña, Italia y Francia. La entidad lamenta las dilaciones de la Administración y reclama su derecho a que se reconozca la actividad y que los extractores puedan afiliarse, entre otros asuntos, como tales a la Seguridad Social. ■

Elena CEBRIAN

C. VALENCIANA



Fuertes inversiones por el plan quinquenal de costas 1993-1997

El objetivo principal consiste en la regeneración y mejora de las costas alicantinas.

Las actuaciones a desarrollar por la Dirección General de Costas, dependiente del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, se rigen por un Plan Quinquenal que abarca el período 1993-1997. La inversión prevista en la provincia de Alicante es de 8.290 millones financiados por los Presupuestos Generales del Estado y los fondos comunitarios.

LOS principales objetivos de la Dirección General de Costas consiste en corregir aquellas situaciones que están impidiendo o limitando la utilización racional y pública del litoral, así como la promoción de actuaciones que mejoren

la calidad ambiental de la costa y la regeneración de aquellos espacios que han sido degradados, principalmente las playas.

Según fuentes oficiales, la tipología de actuaciones previstas para la obtención de los citados objetivos radica

INVERSION TOTAL EN EL PUERTO DE ALICANTE

DESCRIPCION DE LA INVERSION	1993	1994	1995	1996	1997
Tinglado en la zona de poniente	19				
Reparación urgente cimentaciones muelles 10-12-14	40				
Renovación del equipo informático principal (PB)	10				
Implantación de un nuevo sistema operativo informático para facturación y estadística (PB)	8				
Rehabilitación oficinas para su posterior alquiler a Sestibalsa	20				
Refuerzo escollera con bloques hormigón entre perfiles 44 al 46 (T.5.º) del dique Levante	50				
Relleno para ampliación y acceso por carretera de la zona de servicio de Poniente	100	100			
Urbanización del acceso a Levante	150				
Variante avenida «Almirante Julio Guillén Tato»	100				
Nuevo edificio Comandancia de Marina	20	20			
Nuevo edificio Fitosanitario	20	20			
Programa de inversiones en señalización marítima	10	59	63	65	65
Obras menores, asistencias técnicas y liquidaciones	50	50	50	50	60
Nueva estación marítima		108	117		
Prolongación del muelle 17			159	341	
Modificación, traslado y acondicionamiento grúa de pórtico de 30 TM. del muelle 11			50		
Nuevo muelle pesquero				143	335
Lonja de pescado en nuevo muelle pesquero					180
Aportación sociedad estiba	15				
TOTALES	612	357	439	599	640



en actuaciones de mejora, ampliación y regeneración de los espacios litorales como sistemas dunares, marismas, saladares y acantilados.

También se plantea mejorar la accesibilidad a las playas y ribera del mar.

Mediante las citadas actuaciones, se pretende mejorar la oferta turística, producir una recuperación medioambiental y mejorar la calidad de vida, obteniendo como consecuencia una revitalización económica de las costas.

La financiación del citado Plan Quinquenal de Costas tiene su origen en los Presupuestos Generales del Estado, incluidos los fondos comunitarios y el 50 por 100 restante corre a cargo de las aportaciones de otras Administraciones, convenios con particulares, generación de créditos por ingresos de tasas.

El total de inversión prevista en el Plan, es de 150.000 millones de pesetas, de los que 29.740 millones corresponden a la Comuni-

dad Valenciana, lo que supone un 19,83 por 100. La inversión prevista en la Provincia de Alicante es de 8.290 millones, con la siguiente distribución: 4.985 millones en regeneración de playas, 2.985 millones en paseos marítimos, y por último, 320 millones en creación de accesos.

Desarrollo del Plan Quinquenal

Dentro del Plan Quinquenal, se han liquidado las obras de regeneración de las playas de San Juan y Muchavista (términos municipales de Alicante y El Campello) y la Regeneración de la playa de Villajoyosa.

Las actuaciones hasta ahora realizadas corresponden a la regeneración de las playas del Arenal y del Boll en Calpe con un total de 173 millones de pesetas y la banda peatonal en la playa de Muchavista (El Campello) con 73 millones.

Actualmente se están realizando las obras del paseo Marítimo de San Pedro (Altea) con 70,5 millones de pesetas y el paseo Marítimo del Albir (Alfaz del Pí) con un total de 99,5 millones de pesetas en su adjudicación.

Respecto a las actuaciones iniciadas el presente año cabe reseñar el paseo Marítimo del Arenal de Jávea con 620 millones de pesetas; la regeneración de Cala Fustera en Benisa con un total de 20 millones de pesetas; la rehabilitación del parque natural de la playa de la Mata en Torreveja con 243 millones; la regeneración de la playa del Pinet en Elche con 600 millones; la actuación en las playas del Norte de Denia con 1.450 millones; y, por último, el sendero peatonal del Peñón de Ifach en Calpe con un total de 300 millones de pesetas. ■

Rosa RUIZ ARAGONES

Una avalancha de inconvenientes retrasa la regeneración de la playa del Postiguet

El Ministerio de Obras Públicas ha tenido que retrasar la adjudicación de las obras de regeneración de la playa del Postiguet, en Alicante, debido a la avalancha de alegaciones al proyecto recibidas desde que a comienzos del pasado diciembre éste saliera a exposición pública, según Angel Muñoz, jefe provincial de Costas. El Plan de Costas acepta suprimir la pantalla acústica, hecho que reducirá en 50 millones el presupuesto inicialmente adjudicado.

El proyecto de regeneración de la playa alicantina realizado por la empresa Cosomar estuvo en exposición pública durante todo el mes de diciembre, y es ahora cuando se encuentra ya a punto para su contratación.

Sobre la conveniencia o no de crear una playa

nueva en un lugar donde nunca ha existido arena, ha provocado el rechazo de varios grupos ecologistas de la ciudad. Angel Muñoz ha sido claro: «La playa va a ir acompañada de un dique de contención que evitará la pérdida de arena.»

Esta nueva playa, en el Cocó, se hará con la aportación de 45.000 metros cúbicos de arena del yacimiento benidormí de Sierra Helada, algo que ha alertado a los biólogos que consideran perjudicial, tanto para el entorno como para la flora, en especial la pradera de posidonia.

Por último, el jefe de Costas subrayó que se ha hecho un estudio a la zona y que «sólo está previsto que pueda dañar un área de 10 metros cuadrados». ■

El Consejo de la Unión Europea ha aprobado, a propuesta de la Comisión, el proyecto de Directiva relativa a «Las Disposiciones Mínimas de Seguridad y Salud a Bordo de los Buques de Pesca», lo que significa que, cuando esta norma entre totalmente en vigor en el año 2002, todos los buques de pesca, tanto los que existen en la actualidad como los que se hayan construido durante ese período transitorio, deberán contar con una serie de nuevos equipamientos que afectarán no sólo a las instalaciones mecánicas, eléctricas, de radiocomunicaciones y de seguridad sino también a las zonas sanitarias y de descanso de los trabajadores.

ESTA nueva Directiva que es la número trece de carácter específico para los temas relacionados con el sector marítimo-pesquero, se ha venido preparando durante dos años en el seno de la Comisión Comunitaria correspondiente y en su elaboración han participado por parte española, además de la representación permanente que España tiene en la Unión Europea, expertos de la Secretaría General de Pesca Marítima, de la Dirección General de la Marina Mercante y del Instituto Social de la Marina.

El espíritu que ha inspirado esta nueva normativa no es otro que el de considerar como un imperativo el garantizar la seguridad y la salud de los trabajadores del sector pesquero, el de reconocer la importancia que la prevención tiene en materia de seguridad en el trabajo a bordo de los buques de pesca, con el fin de reducir al máximo el ele-

Aprobada la nueva Directiva Comunitaria

OBJETIVO:

**MAYOR
SEGURIDAD
Y MEJORES
CONDICIONES
DE VIDA
Y TRABAJO
A BORDO**





La nueva Directiva afectará a aquellos buques ya existentes que tengan más de 18 metros de eslora y a los de nueva construcción que superen los 15 metros.

vado índice de siniestralidad que afecta al sector y, por último, el de mejorar la localización de las embarcaciones en caso de emergencia utilizando las nuevas tecnologías.

Fechas de aplicación

Según se especifica en el artículo 13 de esta Directiva cada uno de los países miembros de la Unión Europea deberá poner en marcha las disposiciones reglamentarias y administrativas necesarias para adaptar esta normativa a su propia legislación. El plazo para hacer esta transposición finalizará el 23 de noviembre de 1995. Ello quiere decir que existe un período transitorio de dos años (la Directiva se aprobó el pasado 23 de noviembre).

Una vez armonizada la legislación en el plazo citado, los buques

existentes deberán cumplir las disposiciones mínimas de seguridad y salud que dispone el texto legal «lo más tarde siete años después» de la fecha a la que hemos hecho referencia, lo que significa que el plazo transitorio final para la entrada en vigor de esta medida será de nueve años para los buques existentes.

Para los buques nuevos la norma afectará a los que hayan firmado el contrato de construcción antes del 23 de noviembre de 1995.

Ambito de aplicación

El ámbito de aplicación de esta Directiva es para buques de pesca ya existentes, cuya eslora entre perpendiculares sea equivalente o superior a los 18 metros.

Para los buques de pesca nuevos la norma específica que son aquellos cuya eslora entre perpendiculares sea igual o superior a los 15 metros, que en la fecha de 23 de noviembre de 1995 o con posterioridad cumpla alguna de las condiciones siguientes:

— Que se haya celebrado el contrato de construcción o de transformación importante.

— De haberse celebrado el contrato de construcción o transformación antes del 23 de noviembre de 1995, que la entrega del buque se produzca transcurridos al menos tres años a partir de dicha fecha.

Si no existiera contrato de construcción la norma afectará:

— Si se ha instalado la quilla del buque.

— Si se ha iniciado la construcción por la que se reconozca un buque concreto.

— Si se ha empezado la operación de montaje que suponga la utilización de, al menos 50 toneladas del total estimado de los materiales de estructura o de un 1 por 100 de dicho total si este segundo valor es inferior al primero.

También estarán obligados a cumplir las disposiciones mínimas de seguridad y salud aquellos buques en los que se efectúen reformas, reparaciones o modificaciones a partir del 23 de noviembre de 1995.

Por último, se especifica que se entiende por buque de pesca todo aquel que esté registrado bajo la plena jurisdicción de un Estado miembro o que enarbole el pabellón de alguno de ellos, y que sea utilizado a efectos comerciales para la captura y acondicionamiento del pescado y otros recursos vivos del mar.

Responsabilidad del armador

En su artículo número 7 la Directiva prevé las medidas que los Estados miembros deberán tomar para que, además de las que le corresponden al capitán, el armador también asuma una serie de responsabilidades. Entre ellas figuran:

— Velar por el mantenimiento técnico de los buques, las instalaciones y dispositivos de seguridad, comunicaciones, eléctricas, etcétera, y porque los defectos que se hubieren observado se eliminen lo antes posible cuando puedan afectar a la seguridad y a la salud de los trabajadores.

— Tomar medidas para garantizar la limpieza periódica de los buques y del conjunto de las instalaciones de forma que se mantengan las condiciones adecuadas de higiene.

— Mantener a bordo del buque los medios de salvamento y supervivencia apropiados en buen estado de funcionamiento y en cantidad suficiente.

— Tomar en consideración las disposiciones mínimas de seguridad y salud relativas a los medios de salvamento y supervivencia que figuran en los Anexos III y IV y que recogemos más adelante.

Formación de los trabajadores

En otro de sus artículos se regula el derecho de todos los trabajadores a estar informados de las medidas que vayan a tomarse en lo que se refiere a la seguridad y salud a bordo de los buques, y se establece la obligatoriedad de que los trabajadores reciban una formación adecuada en la lucha contra incendios, la utilización de los aparejos de pesca y de los equipos de tracción, así como de los diferentes métodos de señalización, en particular el gestual.

También se normalizan las materias sobre las que han de recibir formación las personas que puedan mandar un buque:

— Prevención de enfermedades profesionales y accidentes de trabajo a bordo y medidas que deben tomarse en caso de accidente.

— Estabilidad del buque y mantenimiento de la misma en cualquiera de las condiciones previsibles de carga y durante las operaciones de pesca.

— Navegación y comunicación por radio, incluidos los procedimientos.

OBJETIVO

**MAYOR
SEGURIDAD
Y MEJORES
CONDICIONES
DE VIDA
Y TRABAJO
A BORDO**



Disposiciones de seguridad y salud

Las disposiciones mínimas de seguridad y salud para los buques de pesca que afectarán a las embarcaciones nuevas están contenidas en el Anexo I y hacen referencia a la navegabilidad y estabilidad de los buques, a las instalaciones mecánicas y eléctricas, a la obligatoriedad de instalar una fuente de energía eléctrica de emergencia y a la instalación de radiocomunicaciones. Especial importancia se da a todo lo relativo a evacuaciones de emergencia, detección y lucha contra incendios y acondicionamiento de los lugares de trabajo y alojamientos.

Similar enunciado tienen las disposiciones que deberán aplicarse a los buques existentes, contenidas en el Anexo II. No obstante, los términos son más flexibles, ya que deberán aplicarse a un mayor número de embarcaciones, y de ello han sido muy conscientes los legisladores.

Una de las novedades más destacables es la obligatoriedad de instalar



El plazo de entrada en vigor será de nueve años. Los dos primeros se dedicarán a la adaptación de la nueva norma a la legislación española.

una fuente de energía eléctrica de emergencia que se situará fuera de la sala de máquinas y cuyo funcionamiento durará, al menos, tres horas. Asimismo, la instalación de radiocomunicaciones deberá estar preparada para establecer contacto en todo momento con una estación costera o terreno-costera, como mínimo.

Además de insistir en que las vías y salidas de emergencia deberán estar expeditas y bien señalizadas, la Directiva hace especial hincapié en todo lo referente a la detección y lucha contra incendios, especificando las condiciones en que deberán encontrarse los equipos y la comprobación periódica que deberá hacerse de los mismos.

La ventilación, la temperatura y la iluminación de los lugares de trabajo merece también un amplio apartado en la Directiva, llegándose a concretar cómo deberán estar regulados siempre en función de las mejores condiciones de vida y, sobre todo, de seguridad de los tripulantes.

En lo referente a los alojamientos de los trabajadores, cuando existan, la normativa específica que deberán estar acondicionados de forma que los ruidos, las vibraciones y los movimientos se minimicen. También especifica que «la cocina y el comedor —cuando existan— deberán tener las dimensiones adecuadas y estar suficientemente iluminados y ventilados». Asimismo se hace mención expresa a las medidas que deberán proteger a los no fumadores de los efectos y molestias del humo.

Medios de salvamento y supervivencia

Finalmente, los Anexos III y IV se refieren a los medios de salvamento y supervivencia y equipos de protección individual que serán de aplicación tanto a buques existentes como de nueva construcción. Por su interés recogemos sus principales postulados:

- Los buques deberán disponer de medios adecuados de salvamento y supervivencia, incluidos medios adecuados que permitan sacar a los trabajadores del agua y medios de salvamento, por radio, en especial una radiobaliza de localización de siniestros equipada con un dispositivo de zafa hidrostática, habida cuenta del número de personas a bordo y la zona en que faene el buque.

- Todos los medios de salvamento y supervivencia deberán conservarse en el lugar que corresponda y en buen estado de funcionamiento y deberán estar listos para su uso inmediato.

Los trabajadores deberán controlarlos antes de que los buques dejen el puerto y durante la navegación.

- Se inspeccionarán los medios de salvamento y supervivencia con regularidad.

- Todos los trabajadores deberán estar debidamente adiestrados e instruidos en previsión de cualquier emergencia.

- Si la eslora del buque es superior a 45 metros o si la tripulación se compone de cinco trabajadores o más, deberá existir un rol con las instrucciones precisas que cada trabajador deba seguir en caso de emergencia.

- Cada mes se deberá convocar a los trabajadores en el puerto y/o en el mar a fin de realizar un ejercicio de salvamento.

Dichos ejercicios deberán garantizar que los trabajadores conozcan perfectamente las operaciones que deben efectuar con respecto al manejo y funcionamiento de todos los medios de salvamento y de supervivencia y que se hayan ejercitado en los mismos.

Los trabajadores deberán estar adiestrados en la instalación y el manejo del equipo de radio portátil, cuando lo haya.

- Cuando no sea posible evitar o limitar suficientemente los riesgos para la seguridad y la salud de los trabajadores con medios colectivos o técnicos de protección se deberá proporcionar a dichos trabajadores equipos de protección individual.

- Los equipos de protección individual utilizados como prendas de vestir o por encima de dichas prendas deberán ser de colores vivos, contrastar con el medio marino y ser bien visibles.

Por último, cabe añadir que esta Directiva, que fue aprobada el pasado 23 de noviembre, ha sido publicada en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas el 13 de diciembre de 1993. ■

**Concha HERNANDEZ
CARAZO**

Siguiendo con las recientes reformas habidas dentro del ámbito laboral de cuyo contenido nos dio fiel reflejo el Real Decreto-ley 18/93, de 3 de diciembre, de Medidas Urgentes de Fomento de la Ocupación, por cuya normativa se daba una nueva regulación, entre otros asuntos, al Contrato de Aprendizaje, en Prácticas, el Contrato a Tiempo Parcial y Contrato de Relevo, seguiremos en este artículo con la ampliación de esta materia, para lo que utilizaremos el Real Decreto 2317/93, de 29 de diciembre, que desarrolla toda esta normativa, centrándonos en el Contrato a Tiempo parcial, para pasar luego a la reforma habida en materia de protección por desempleo, a través de la Ley 22/93, de 29 de diciembre.

CONTRATO A TIEMPO PARCIAL

EL Contrato a Tiempo Parcial celebrado al amparo de lo dispuesto en el Real Decreto-ley 18/93, de 3 de diciembre, deberá cumplir con unos requisitos de carácter constitutivo para que tenga validez, a saber:

— Deberá ser formalizado por escrito y en modelo oficial, que puede recogerse en las distintas oficinas del Instituto Nacional de Empleo (INEM).

— Expresará, si se celebra por tiempo indefinido, o es de duración determinada, en cuyo caso, deberá expresar la causa de su duración: obra o servicio, acumulación de tareas, sustitución de otro trabajador, lanzamiento de una nueva actividad...

— Debe necesariamente expresarse en el mismo el número y distribución de las horas de servicios que el trabajador va a realizar, si van a prestarse al día, a la semana, al mes o al año.

— Tiene que registrarse en la oficina de empleo.

En caso de incumplimiento de algunos de estos requisitos, acarreará la sanción consistente en que se presumirá que el contrato se celebró por tiempo indefinido y a jornada completa.

Los derechos que los trabajadores contratados bajo esta modalidad tendrán, serán los mismos que los de los trabajadores a tiempo completo y en proporción a su cotización que a su vez, está en función del tiempo trabajado.

Una excepción a estos derechos recoge la normativa indicada: los derechos de protección social en los supuestos de que la contratación sea inferior a doce horas a la semana, o cuarenta y ocho al mes, sólo abarcarán a la asistencia sanitaria derivadas de las contingencias de accidentes de trabajo, enfermedades profesionales, de contingencias comunes, y la protección del FOGASA, Fondo de Garantía Salarial. Quedando excluida la protec-

ción de desempleo para este tipo de contratos, cuya actividad de prestación no sea superior a doce horas a la semana, o cuarenta y ocho al mes.

Una novedad importante, que puede ayudar a agilizar todo el tema derivado de la afiliación, altas o bajas, de los contratos a Tiempo Parcial de prestación no superior a doce horas a la semana o cuarenta y ocho al mes, es que este tipo de gestiones, podrá formalizarse:

— Mediante la presentación de los impresos preceptivos en las oficinas de la Tesorería de la Seguridad Social, o, y ésta es la novedad.

— Suministrando a dichas entidades todos los datos por vía de fax, o cualquier otro procedimiento informático, telemático o electrónico.

Protección por desempleo

En el nivel contributivo, además de la prestación por desempleo, la acción protectora se extiende también a la cotización por parte de la Entidad Gestora (INEM), y durante el tiempo de percepción por desempleo, de la cuota empresarial, y del complemento de la aportación del trabajador, puesto que parte de la aportación del trabajador, la va a tener que poner el propio trabajador. Novedad, cuando antes, dicha cuota iba íntegramente a cargo del INEM.

Situación legal de desempleo

Deja de ser situación legal de desempleo, la resolución de la relación laboral durante el período de prueba, siempre que se den dos circunstancias conjuntamente:

— Cuando la resolución sea a instancias del empresario y la extinción de la relación anterior de dicho trabajador se hubiera producido por: expe-

diente de regulación de empleo; muerte, jubilación o incapacidad del empresario; por despido procedente o improcedente; por resolución voluntaria del trabajador a causa de un expediente de movilidad geográfica; expediente por modificación sustancial de las condiciones de trabajo; o extinción a instancias del trabajador por modificación sustancial de las condiciones de trabajo.

Cuantía de la prestación

No será la cuantía de la prestación superior al 170 por



100 del salario mínimo interprofesional, para los trabajadores desempleados sin hijos. Cuantía que puede llegar hasta el tope máximo del 220 por 100, en función del número de hijos que tenga el desempleado.

La cuantía inferior queda establecida en el 100 por 100 del salario mínimo interprofesional, o en el 75 por 100, dependiendo de que el trabajador que causa alta en el INEM, tenga hijos o no.

Si tiene hijos, la cuantía mínima será el 100 por 100 del salario mínimo interprofesional.

sonal; si no los tiene, la cuantía mínima será la del 75 por 100 del salario mínimo interprofesional. Cuantía para la que se tendrá en cuenta la parte proporcional de las pagas extraordinarias.

Traducido esto al importe del Salario Mínimo Interprofesional para 1994, tendríamos que la base mínima para los trabajadores con hijos sería de: 70.665 pesetas, y para los trabajadores sin hijos la cuantía sería de 52.999 pesetas.

Extinción del derecho

El derecho a las prestaciones por desempleo se extinguirá, además de las señaladas en el artículo 11 de la Ley 31/84:

— Agotamiento del plazo de duración de la prestación.

derecho a la prestación: por renuncia voluntaria al derecho.

Cotizaciones durante la situación de desempleo

Se da un cambio importante en esta área, pues el trabajador, como ya he indicado antes, también va a cotizar una parte de la cuota obrera.

El INEM aportará por el trabajador durante el tiempo de percepción de la prestación, la cuota correspondiente a la aportación empresarial y el complemento de la cuota obrera, pero con la diferencia respecto de la situación anterior de que, tanto la aportación de la cuota empresarial, como el complemento del trabajador, se descuenta del importe de la prestación que recibe el traba-



— Rechazo o negativa a aceptar una colocación adecuada.

— Sanción por infracción.

— Realización de un trabajo de duración igual o superior a seis meses, sin perjuicio de la opción que el trabajador pueda realizar en este caso.

— Cumplir el trabajador en desempleo la edad para la jubilación.

— Pasar a la situación de pensionista por jubilación o invalidez.

— Traslado de residencia al extranjero.

Y, además, se extinguirá el

jador de la Entidad Gestora del Desempleo, del INEM.

Además de lo dicho anteriormente, el INEM aportará en nombre del trabajador el 35 por 100 de la cuota obrera, por lo que el propio trabajador, aportará el 65 por 100 de esa cuota obrera, algo de lo que en la situación anterior estaba exento.

Ámbito asistencial

Esta reforma afecta también al ámbito asistencial, e introduce algún cambio en el campo del Subsidio por Desempleo.

Beneficiarios del Subsidio de Desempleo

Serán beneficiarios del Subsidio de Desempleo los parados que estando inscritos en el INEM como demandantes de empleo durante el plazo de un mes sin haber rechazado oferta de empleo adecuada, ni haberse negado a participar en acciones de promoción, formación o reconversión profesional, carezcan de rentas de cualquier naturaleza, que en cómputo mensual, sean superiores al 75 por 100 del salario mínimo interprofesional. Cómputo para el que no se tendrá en cuenta la parte proporcional del Salario mínimo interprofesional y además, se hallen en algunas de las situaciones siguientes:

— Haber agotado la prestación por desempleo y tener responsabilidades familiares.

— Ser trabajador emigrante que, habiendo retornado del extranjero, no tenga derecho a la prestación por desempleo.

— Estar en situación legal de desempleo y no tener derecho a la prestación contributiva por no haber cubierto el período mínimo de cotización.

— Haber sido liberado por cumplimiento de condena o remisión de la pena y no tener derecho a la prestación por desempleo.

— Haber sido declarado capaz o inválido parcial a consecuencia de un expediente de revisión por mejoría de una situación de gran invalidez, invalidez permanente absoluta o total.

— Los trabajadores mayores de cincuenta y cinco años, aun cuando no tengan responsabilidades familiares, siempre que estando en algunos de los supuestos indicados, cumplan todos los requisitos excepto los de la edad, para acceder a cualquier tipo de jubilación.

¿Qué se entiende por responsabilidades familiares a estos efectos?

Se entiende por responsa-

bilidades familiares, tener a cargo del trabajador desempleado al cónyuge, hijos menores de veintiséis años o mayores incapacitados o menores acogidos y que la cuantía de la renta del conjunto de la unidad familiar, incluido el solicitante y dividida por el número de miembros que componen esa unidad, no supere el 75 por 100 del salario mínimo interprofesional, excluyendo la parte proporcional de las pagas extraordinarias.

Incompatibilidades

Las prestaciones contributivas y el subsidio de desempleo serán incompatibles con el trabajo por cuenta propia, aunque su realización no implique la inclusión obligatoria en alguno de los sistemas o regímenes especiales de la Seguridad Social. Es incompatible con el trabajo por cuenta ajena, a excepción de si se realiza a tiempo parcial. Con ello, acotan las incompatibilidades, por ejemplo, para las profesiones liberales, que antes no estaba nada de claro.

Obligaciones de los trabajadores

Se incluyen entre ellas:

— Renovar la demanda de empleo en las fechas en que se determine por el INEM, y comparecer cuando sea llamado por este Organismo.

— Solicitar la baja en las prestaciones cuando se produzcan situaciones de suspensión o extinción del derecho, o se dejen de reunir los requisitos exigidos para ellas.

— Devolver al INEM en el plazo de cinco días, el justificante de haber comparecido en el lugar y fecha indicados por este Organismo para cubrir las ofertas de empleo que le sean facilitadas por dichas Oficinas. ■

José Manuel MARTINEZ GALAN

HIGIENE RELACIONADA CON EL CLIMA (y II)

HIGIENE EN CLIMAS TROPICALES

Las medidas higiénicas son fundamentales para evitar muchas de las enfermedades infecciosas en el trópico. En general, consisten en medidas simples, y no resulta difícil seguirlas. Es muy importante tener en cuenta que aunque se esté vacunado y se disponga de medicamentos contra algunas enfermedades, las normas de higiene siguen siendo necesarias.

a) Agua

En los países cálidos las necesidades de agua aumentan, por lo que es necesario beber abundantes líquidos. Muchas enfermedades contagiosas, como el cólera, se transmiten por el agua de bebida, por lo que no se han de beber líqui-

dos sin las suficientes garantías de salubridad.

- El agua y los refrescos deben estar embotellados y deben abrirse en presencia del consumidor.

- Hay que prestar atención especial a los cubitos de hielo, que pueden estar preparados con agua contaminada.

- Las bebidas calientes, como el té o el café, ofrecen garantías si se preparan con agua hervida.

Cuando se tengan dudas sobre la potabilidad del agua, ésta puede ser tratada de dos formas:

- Ebullición: durante diez minutos (después de haberla filtrado si estaba turbia), para mejorar el sabor debe airearse.

- Cloración: consiste en añadir de dos a cuatro gotas, de lejía (sin detergente ni perfumada) a cada litro de agua, esperando treinta minutos antes de beberla.

Tratamiento del agua potencialmente maligna

Ebullición: durante diez minutos. Airear para mejorar sabor.

Cloración: 2-4 gotas de lejía por litro de agua, esperar treinta minutos antes del consumo.

«Nunca deben utilizarse bebidas alcohólicas para combatir la sed.»

b) Alimentos.

La mayoría de las enfermedades transmisibles por el agua puede adquirirse también por los alimentos que hayan sido contaminados por las moscas, o en el caso de los vegetales, que hayan sido regados con aguas contaminadas.

- Es fundamental cocer bien los alimentos; si después de haberlos preparado no se consumen en el momento, no deben dejarse expuestos al aire.

- Las verduras y hortalizas no deben tomarse crudas, y la fruta debe pelarse.

- No es recomendable tomar platos fríos preparados de antemano, ni productos de pastelería expuestos al aire.

- En los climas cálidos las necesidades calóricas disminuyen, y debe aumentarse el contenido de sal de la dieta.

Como resumen puede recordarse:

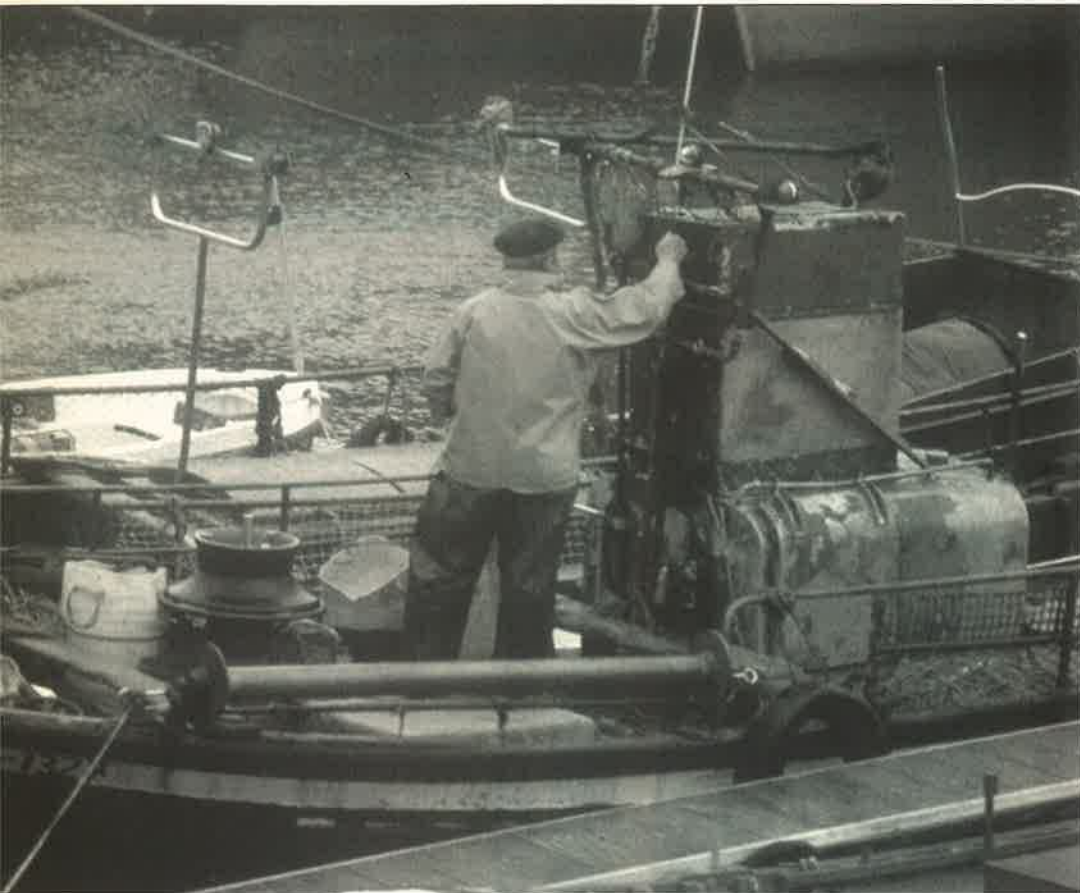
«En el trópico o hervido, o cocido, o pelado u olvidado.»

c) Ropa y calzado.

La ropa debe ser amplia, de colores claros y tejidos naturales, evitando el uso de fibras sintéticas. Conviene cambiarse de ropa, en especial la camiseta y los calzoncillos, todos los días. Es preferible utilizar calzoncillos de perneras cortas que los «slips» porque éstos se ajustan a las regiones inguinales y favorecen la aparición de lesiones debidas al roce.

**Sanidad
a bordo**





Se recomienda llevar pantalones largos y camisas de manga larga para evitar las quemaduras, y en los lugares con gran densidad de mosquitos para protegerse contra su picadura (que es más frecuente al amanecer y anochecer).

Uso de gafas de sol y sombrero para evitar quemaduras e insolaciones.

Por los lugares habitados y poco higiénicos debe caminar-se siempre calzado. El calzado debe ser ligero y cómodo, que permita la ventilación y deben evitarse las suelas de goma.

d) Higiene de la piel.

Uno de los problemas más frecuentes y molestos en estos climas son las afecciones de la piel. La mejor manera de evitarlas consiste en realizar una higiene corporal adecuada. Se recomienda el baño diario, secando cuidadosamente la piel, en especial las áreas de pliegues cutáneos (axilas, ingles...) evitando así que estas zonas permanezcan húmedas y sean foco de infección.

Hay que tener cuidado con la exposición al sol para evitar las quemaduras solares, en particular en las personas con la piel muy clara.

e) Precauciones contra los insectos.

La picadura de ciertos mosquitos puede producir enfermedades graves, como el paludismo, la fiebre amarilla... Por ello, deben tomarse precauciones para evitar su picadura:

- Uso de repelentes o ahuyentadores en las zonas expuestas de la piel.

- Uso de mosquiteros, que deben estar en buenas condiciones, ya que en caso contrario pueden actuar como una trampa, al impedir que los mosquitos que hayan logrado entrar salgan.

Mapa de distribución actual del paludismo

En las zonas de endemia palúdica debe hacerse prevención específica contra el palu-

dismo, a la que se hace referencia en el capítulo 9.

f) Baños

Hay que evitar bañarse, incluso mojarse los pies, en charcas, ríos con poca corriente, lagos, acequias... ya que así pueden adquirirse enfermedades parasitarias.

g) ETS.

Las ETS han aumentado su frecuencia en los últimos años. Una de las mejores medidas preventivas es el uso de preservativos, que hoy en día pueden adquirirse incluso en los supermercados y se llevan en cualquier sitio. Deben guardarse lejos del calor y humedad excesivos, ya que podrían resquebrajarse y romperse.

HIGIENE EN CLIMAS FRIOS

Los principales problemas de salud que se pueden producir en los climas fríos son los derivados de las bajas tempe-

raturas. Para prevenirlos lo más importante es utilizar una ropa adecuada:

- El vestido deberá ser de mayor espesor, con gran poder aislante para mantener la temperatura del cuerpo en el interior de los ropajes y que el frío exterior no penetre hasta alcanzar la piel.

- La ropa interior que debe ser de lana, tendrá grosor suficiente y, al mismo tiempo, flexibilidad para permitir los movimientos del individuo.

- La ropa exterior debe ser refractaria al viento, de material resistente y permeable al vapor de agua, para que la transpiración se elimine sin condensarse sobre el cuerpo (esto se consigue utilizando prendas de algodón).

- Debe prestarse especial atención a manos, pies, nariz y orejas utilizando guantes, calcetines de lana, botas impermeables con suela de goma, pasamontañas, gorras y orejeras, ya que son las localizaciones que se afectan con más rapidez.

Límites de exposición al frío. Límites máximos diarios permitidos

De 0° a -18°. No hay límite si la ropa es adecuada.

De -18° a -34°. Cuatro horas de exposición al día, alternando una hora de exposición y una hora de recuperación.

De -34° a -57°. Dos períodos de treinta minutos al día, separados por cuatro horas de recuperación.

- Deben ingerirse debidas calientes.

- No alcohol ni tabaco.

- No frotar el cuerpo con nieve. ■

Dolores GUTIERREZ PEREZ

Angeles TALLON NIETO
Médicos de Sanidad Marítima
Nois

Te interesa
SABER

Sevilla, sede de Portuaria 94

A partir del próximo 23 de mayo y hasta el día 28 Sevilla será la sede de la Exposición Portuaria Internacional de la Navegación de la AIPCN-PIANC. En Portuaria 94, donde se reunirán todos los sectores económicos, industriales, comerciales, sociales y de servicios relacionados con el Entorno Portuario y Costero y con la Navegación Marítima Fluvial, se desarrollarán tres grandes exposiciones temáticas. La Dirección General de Costas del Ministerio de Obras Públicas organiza la exposición «Actuaciones en la Costa»; la Autoridad Portuaria de Sevilla y el Ayuntamiento de Sevilla organizan «Puerto, Río y Ciudad: Sevilla»; y el Centro de Estudios Históricos de las Obras Públicas del CEDEX organiza «Historia Portuaria en España e Iberoamérica». ■

Expo-Rápita

VI Feria Náutico Pesquera del Mediterráneo

Durante los próximos días 28 a 1 de mayo se celebrará en San Carlos de la Rápita la VI edición de la Feria Náutico-

Pesquera del Mediterráneo, Expo-Rápita.

Según fuentes de la Organizadora, a pesar de la delicada

situación económica por la que atraviesa el sector, las expectativas para este certamen se presentan muy optimistas a tenor de la magnífica acogida que está recibiendo por parte de los expositores. A ello no es ajeno el cambio de fechas decidido por sus responsables para no celebrarlo en los días de Semana Santa, como venía siendo tradicional. Ello permitirá mayor asistencia de empresas internacionales, especialmente europeas.

En el programa de actos está previsto que se celebren varias conferencias-coloquio entre las que cabe destacar la que versará sobre «Lubricantes Marinos». También está previsto que se desarrolle una jornada de salvamento marítimo a cargo de responsables de la Dirección General de la Marina Mercante.

En paralelo al Certamen tendrá lugar en el recinto de Expo-Rápita la II Muestra Gastronómica en la que los asistentes podrán degustar los platos más representativos de la comida marinera rapitense. ■



XIII Concurso de relatos del mar

Patrocinado por el Ayuntamiento de Carreño y promovido por el Instituto de Bachillerato de Candas (Asturias) se ha convocado el XIII Concurso de relato de temas marineros.

Los trabajos podrán presentarse tanto en prosa como en verso, en castellano o en bable, en el Ayuntamiento de Carreño antes del 31 de julio del presente año. La extensión de los mismos no sobrepasará los 10 folios mecanografiados a doble espacio para prosa ni los 100 versos para poesía.

Se adjudicará un primer premio dotado de 150.000 pesetas y diploma y un accésit de 50.000 pesetas y diploma. En caso de trabajos que recojan tradiciones marineras inéditas, en prosa o en verso, conservadas en la transmisión oral, podría ser otorgado otro premio de hasta 150.000 pesetas, siempre que el mérito del trabajo lo aconseje y la aportación se halle documentada en cuanto a investigador, lugar, informante, fecha o cualquier otro dato identificador. Los premios

podrán quedar desiertos a juicio del jurado.

Los originales se enviarán por triplicado en sobre cerrado en cuyo exterior figure el seudónimo o clave y el título del trabajo; en el interior, en otro sobre cerrado, constarán el título del trabajo, nombre del autor, domicilio actual y teléfono.

El fallo tendrá lugar en la primera quincena de septiembre de 1994. La composición del jurado se hará pública después del fallo. ■

MURIMAR LE CUBRE SUS RIESGOS



(A valor de reposición de nuevo)

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



MURIMAR
MUTUA DE RIESGO MARITIMO

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



**EXPO
RÀPITA**

VI FIRA NAUTICO - PESQUERA

**DEL 28 DE ABRIL AL 1 DE MAYO DE 1994
SANT CARLES DE LA RÀPITA**