

**AYUDAS PARA LA
CONSTRUCCIÓN
NAVAL**

N.º 316- ABRIL 1994

MAR

II PLAN NACIONAL DE SALVAMENTO MARÍTIMO

**Más bacalao
para España**

**Programa
para la prevención
del desempleo**



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 AREAS 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 - 7º A - 28036 - MADRID
TEL: 323 49 17 - FAX: 315 58 31



6

ESPAÑA GANA MAS CAPTURAS DE BACALAO

La incorporación de Noruega a la Unión Europea ha supuesto para España un aumento en sus posibilidades para pescar bacalao.

18

PROGRAMA PARA PREVENIR EL DESEMPLEO

El Ministerio de Trabajo junto con la Unión Europea diseñan un ambicioso programa para la prevención del desempleo.



32

II PLAN NACIONAL DE SALVAMENTO MARITIMO

La Administración ha puesto en marcha un nuevo plan a cuatro años para el salvamento marítimo y la lucha contra la contaminación.

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: Puigxurriquer, 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. (968) 50 20 50. Castellón: Casa del Mar. Plaza Monturiol, s/n. Tel. (964) 22 14 08. Ceuta: Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. (965) 51 11 24. Gijón: Casa del Mar. Eduardo Castro, s/n. - Tel. (985) 32 51 03. Guipúzcoa: Casa del Mar. Pasaje de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. Huelva: Casa del Mar. Avda. Hispano-América, s/n. - Tel. (955) 25 75 65. La Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal - Tel. (981) 28 70 00. Las Palmas: Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58. Lugo: Carril dos Loureiros, s/n. - Tels. (982) 22 34 50 o 22 34 54. Madrid: Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60. Málaga: Puente del Carmen, s/n. - Tel. (952) 22 72 75. Melilla: Inspector Torralba, 9 - Tel. (952) 68 16 64. Santa Cruz de Tenerife: Avda. de Anaga - Tel. (922) 27 11 50. Santander: Casa del Mar. Avda. Soliteza, s/n. - Tel. (942) 21 46 00. Sevilla: Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. Tarragona: Casa del Mar. Fco. Baslos, s/n. Tel. (977) 22 71 66. Valencia: Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16. Vigo: Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. (966) 29 09 50. Villagarcía de Arosa: Casa del Mar. Avda. de la Marina, s/n. - Tel. (966) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

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

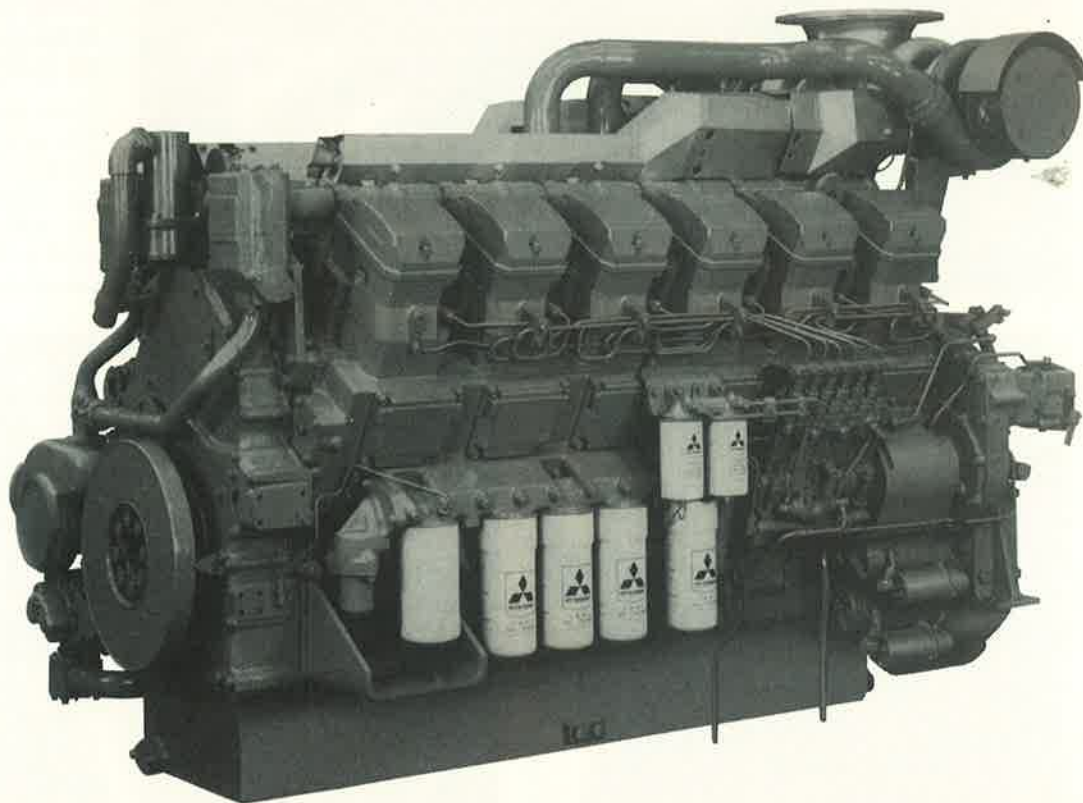
Publicidad: Vicente Barberá. Don Ramón de la Cruz, 71, bajo D. 28001 MADRID. Teléfono (91) 309 24 71. Fax 309 11 40.

Imprime: **grafoset** 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.

PARA el sector pesquero, el bacalao ha sido una de las especies que han tenido más problemas en los últimos años, consecuencia de la expulsión de la flota de caladeros tradicionales en el mundo, donde los pescadores españoles habían participado desde su descubrimiento. A pesar de ello (de ser una flota que se ha reducido prácticamente a una quinta parte de su potencial anterior), su problemática no había superado las publicaciones especializadas del sector y los medios de comunicación de las costas donde tiene base este tipo de embarcaciones.

De la noche a la mañana, consecuencia de las negociaciones para la incorporación de Noruega a la Unión Europea, el bacalao se ha convertido en la estrella de las conversaciones, así como en motivo de interés para los medios de comunicación en general que descubrían un ya muy viejo problema.

Lograr una mayor cuota para la pesca de bacalao ha sido un objetivo permanente de la Administración española en cuantas ocasiones se presentaron en los últimos años. Lo que sucedía es que, en unos casos por falta de marcos legales y en otros por un peso político insuficiente, los logros no fueron precisamente los necesarios para la actividad de la flota. La negociación para el ingreso de Noruega en la Unión Europea, como hace dos años con la constitución del Espacio Económico Europeo, han sido sin embargo dos ocasiones aprovechadas por España para aumentar las capturas de bacalao, hasta el punto de condicionar a ese resultado la posición española para la ampliación comunitaria.

En las páginas siguientes se ofrece amplia información sobre estas negociaciones y

30 DÍAS

BACALAO, ASTILLEROS Y SALVAMENTO

sus resultados, envueltos en la polémica. No es para lanzar las campanas al vuelo. Es cierto que el aumento de capturas en Noruega ha sido reducido. Pero, globalmente, no se puede ocultar que la negociación ha servido para aumentar las posibilidades de capturas en otras aguas y para lograr el compromiso de Bruselas sobre el adelantamiento a 1996 de la terminación del período transitorio en pesca.

La pesca ha sido protagonista de una negociación internacional, cosa pocas veces planteada, mientras a nivel nacional se han desarrollado los trabajos y las conversaciones para la presentación en Bruselas del Plan Sectorial de Pesca para los próximos seis años y del que daremos cuenta en el próximo número.

Fuera de la pesca, en el sector marítimo se ha acrecentado la preocupación en algunas zonas por la falta de pedidos en los astilleros y la posibilidad de proceder a nuevos reajustes de plantillas. La contratación es muy baja y la Administración española, de acuerdo con las disposiciones comunitarias al efecto, acaba de poner en marcha una política de apo-

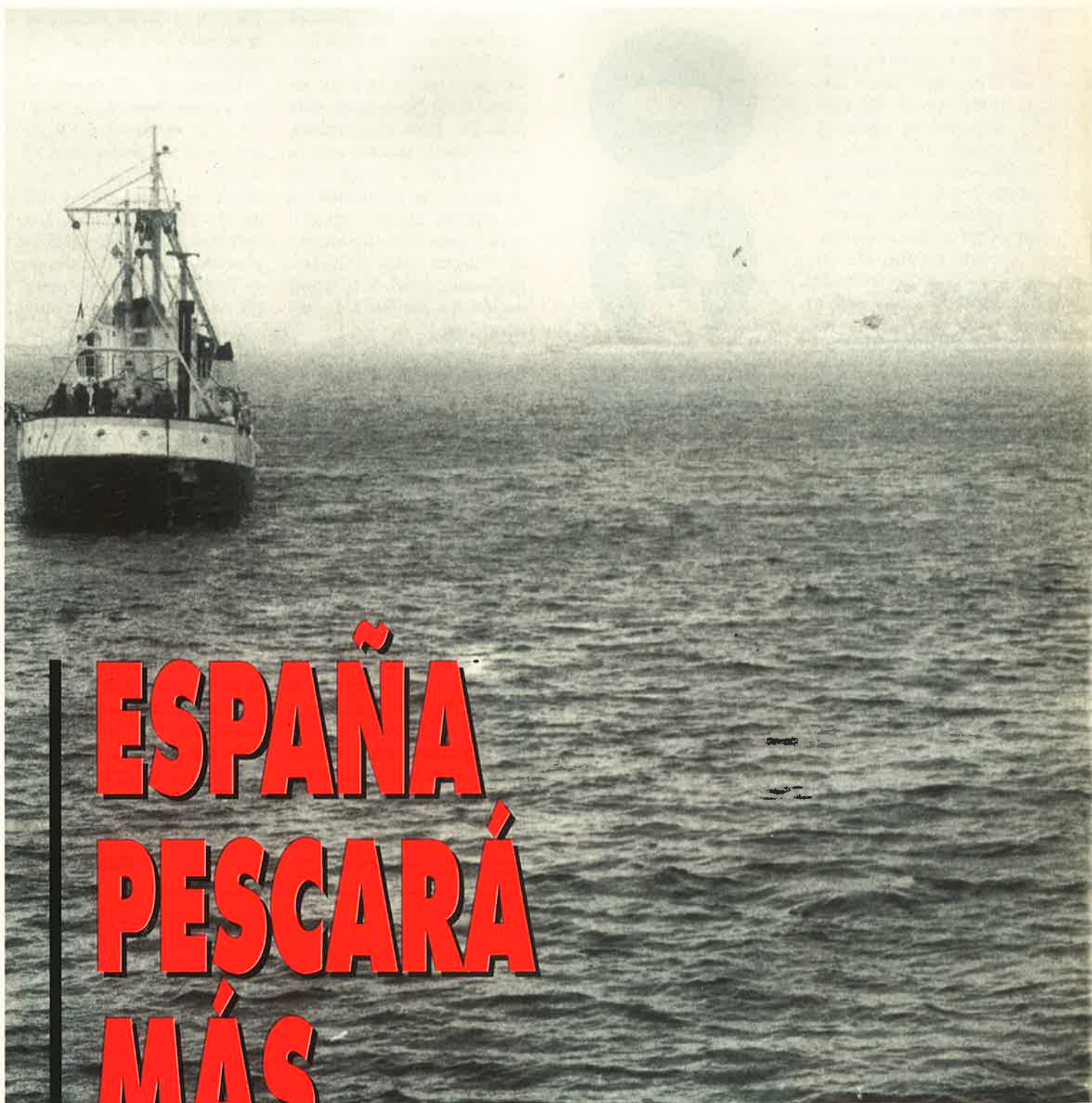
yos con el fin de incentivar la actividad en el sector con posiciones competitivas.

La construcción de barcos va a tener mayores incentivos y la Administración ha aprobado un nuevo plan, el segundo, para el salvamento marítimo y la defensa del medio ambiente para los próximos cuatro años con un presupuesto de inversiones de 46.000 millones de pesetas. Se trata de un coste muy alto que se espera reducir en los próximos planes a medida que se vayan terminando las elevadas inversiones en infraestructuras.

En el campo laboral, la Administración española ha elaborado finalmente un ambicioso programa denominado como Objetivo 4 por el que, con un presupuesto de 136.000 millones de pesetas se pretenden poner en marcha en los próximos años actuaciones para la prevención del desempleo, fundamentalmente en base a la readaptación de trabajadores para nuevos cometidos. El Plan debe ser debatido ahora en Bruselas, desde donde se aportaría una subvención para su aplicación del 45 por 100. ■

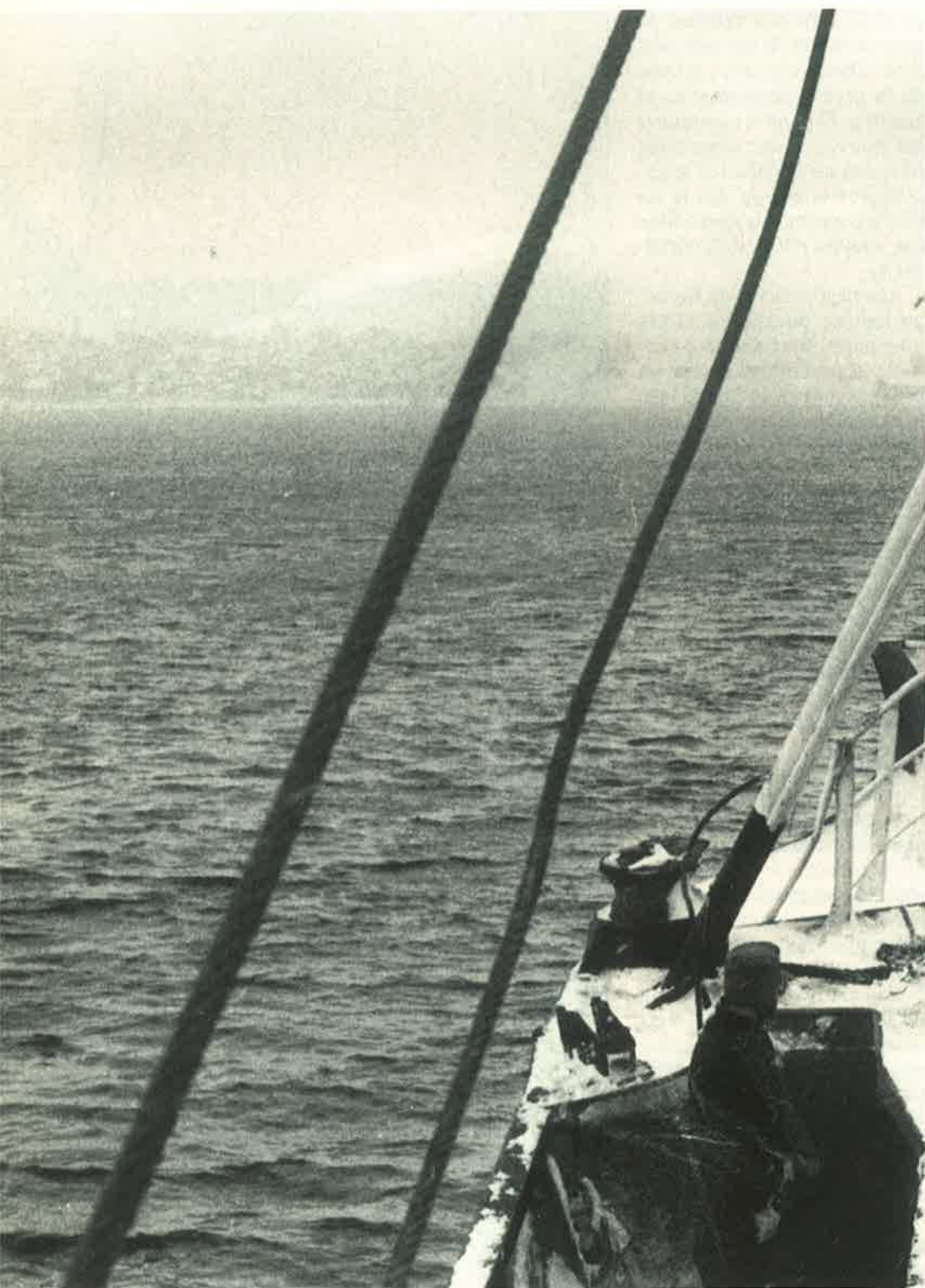
Vidal MATÉ





ESPAÑA PESCARÁ MÁS BACALAO

España podrá pescar más bacalao. A partir de este año y, fundamentalmente desde 1995, el sector de los bacaladeros españoles verá incrementadas sus posibilidades de captura de bacalao en casi 12.000 toneladas según los datos manejados por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.



Las posibilidades de captura para la flota entre 1993 y 1995 aumentan en casi 12.000 toneladas

PARTE de esas nuevas capturas se ha debido a las negociaciones mantenidas para el ingreso de España en la Unión Europea. Ese aumento se cifra en poco más de 6.200 toneladas, aunque de éstas, solamente una parte mínima, 1.246 toneladas, corresponde a

caladeros propiamente de Noruega. Las 5.000 toneladas restantes hasta las casi 12.000 en que se incrementan las posibilidades de pesca de los bacaladeros españoles se deben a las concesiones previstas ya en su día con motivo de la constitución del Espacio Económico Europeo en vigor desde el 1 de enero de 1993.

Los resultados de las negociaciones han sido recogidos con división de opiniones en el sector, desde quienes los consideran como unos avances mínimos sobre las posibilidades de pesca anteriores, hasta quienes estiman que son los mejores que se podían conseguir. Todos los interlocutores en el sector de la pesca han

coincido sin embargo en la importancia de un adelantamiento al 1 de enero de 1996 del período transitorio para España en el camino para su integración total en la Política Común de la Pesca.

En las negociaciones para el ingreso de nuevos socios en la Unión Europea: Suecia, Noruega, Finlandia y Austria, la representación española en Bruselas ha mantenido una posición de liderazgo y en ocasiones de bloqueo en defensa fundamentalmente de dos cuestiones: lograr mayores cuotas de bacalao en aguas de Noruega y evitar que la entrada de los nuevos socios rompiera el difícil equilibrio entre los países del Norte y Sur de la Unión Europea.

Dureza española

A un lado los debates sobre la política y la representatividad actual y futura de cada Estado miembro por debajo de la

Con motivo de las negociaciones para el ingreso de Noruega en la Unión Europea se ha logrado un aumento de 6.296 toneladas

cual se mueven todos los intereses económicos, el Gobierno español se mostró desde un primer momento reacio a aceptar el ingreso de Bruselas si no se producía una apertura de sus caladeros a los barcos españoles, que en la última década han ido perdiendo tanto activos como derechos de pesca. De las más de 50 parejas de bacaladeros de hace unos años, en este momento únicamente trabajan 21. Los bacaladeros españoles, históricos pescadores en todos los caladeros más importantes de esta especie, han visto cómo eran expulsados de unas y otras aguas ante la impotencia de la Administración.

Ante esta situación delicada del sector, la Administración española hizo de la pesca y, concretamente del bacalao, uno de los ejes en las negociaciones entre la Unión Europea y Noruega llegando en algunos momentos a posiciones claramente de ruptura que

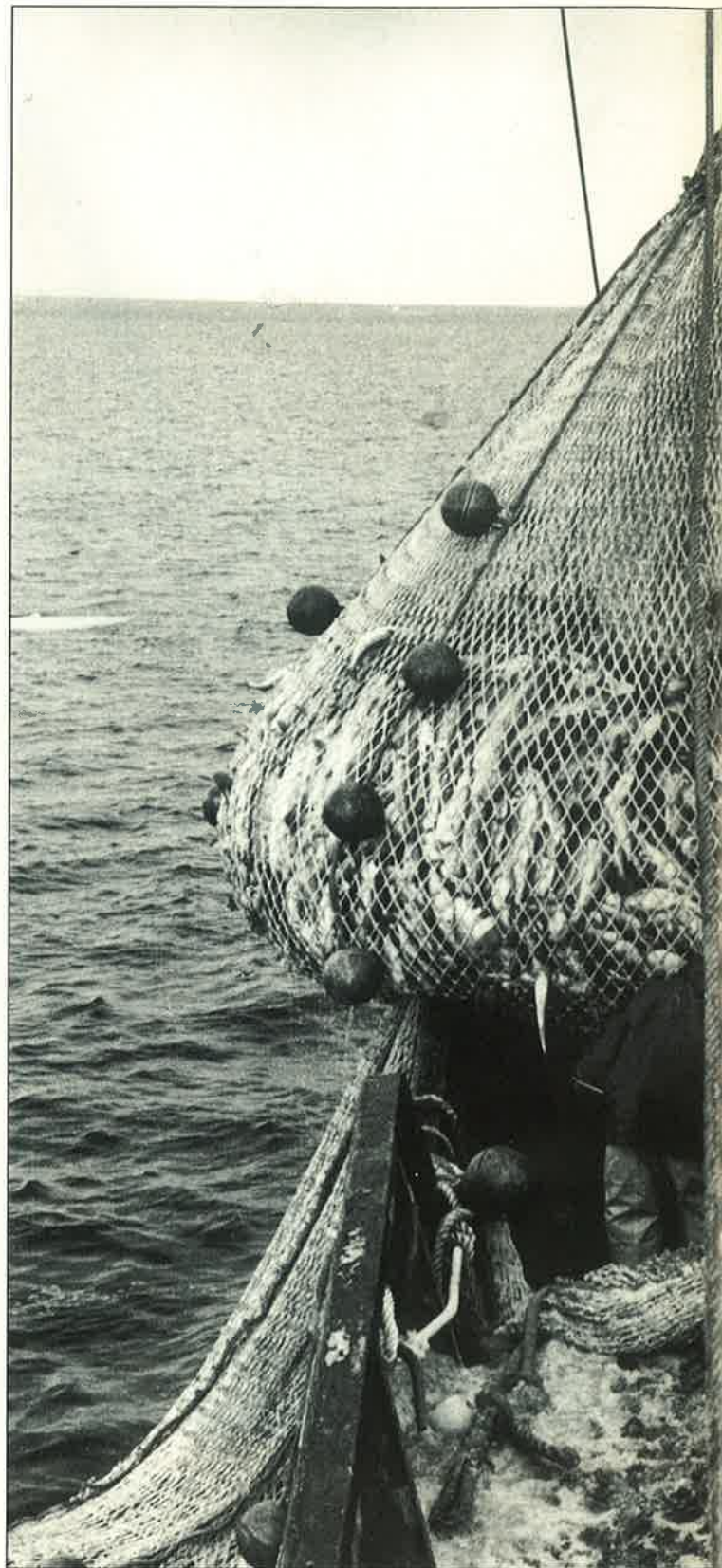
amenazaban con retrasar la incorporación de ese país nórdico. Desde algunos sectores de la prensa comunitaria, se acusó a España de bloquear las nuevas incorporaciones mientras en España los negociadores contaron desde un primer momento con todos los apoyos políticos y sindicales.

Los negociadores de Noruega habían puesto las cosas muy duras. Rechazaron de entrada la posibilidad de dar un solo pez más de sus aguas ante la existencia de una alta sensibilización por la cuestión pesquera. En la misma línea de dureza, los noruegos plantearon la imposibilidad de que se instalasen en Noruega firmas españolas de este sector. Finalmente, los noruegos exigían que fuera ese país y no la Comisión de la Unión Europea quien desarrollase las conversaciones bilaterales sobre las cuestiones internacionales de pesca.

Se trataba de unos planteamientos muy duros a los que la Administración española respondió con otros no menos contundentes, y que supusieron tener durante una semana paralizadas e incluso a punto de romper las negociaciones para la adhesión de Noruega.

España reivindicaba el fin de una política de acorralamiento para la flota bacaladera española con un trato discriminatorio respecto a otras flotas. En esta línea, se demandaba un aumento en las capturas en aguas de ese país nórdico para recuperar en parte una serie de derechos históricos. En total, se venía a hablar de una cantidad en torno a las 14.000 toneladas entre nuevas cuotas y recuperación de esos derechos del pasado.

La Administración española reclamaba a su vez la posibilidad de instalación en Noruega para las empresas pesqueras españolas y que los acuerdos en materia de pesca los negociara la Comisión de la Unión Europea y no un país miembro. Nada nuevo sobre lo que sucede en la actualidad.



Tras unas duras negociaciones, España cedió en sus posiciones a cambio de diferentes contrapartidas, en unos casos tangibles, mientras en otros todavía deben ser objeto de nuevas negociaciones en el

propio marco de la Unión Europea.

España logró que, tras un período transitorio de tres años, fuera una realidad la posibilidad de instalación de los empresarios españoles en ese



LA NEGOCIACION SEGUN AGRICULTURA

POSICIONES INICIALES Y RESULTADOS DE LA NEGOCIACION, EN MATERIA PESQUERA, CON MOTIVO DE LA AMPLIACION DE LA U.E.

NORUEGA

- «Ni un pez más para España.»
- Imposibilidad de instalación de empresas españolas en Noruega.
- Capacidad negociadora bilateral, en materia de pesca.

ESPAÑA

- Cumplimiento del acervo comunitario.
- Tratamiento no discriminatorio.
- Incremento de las capturas.
- Sí a la posibilidad de instalación de empresas españolas en Noruega.
- Los acuerdos los negocia la Comisión.

RESULTADOS

- Compromiso de integración plena de España en la Política Pesquera Común, siete años antes de lo previsto.
- Incremento de las capturas (6.300 Tm).
- Sí a la posibilidad de instalación. Tres años de período transitorio.
- Los acuerdos los negocia la Comisión.

período transitorio de tres años.

En estas mismas reuniones Noruega renunció a sus pretensiones iniciales para protagonizar las negociaciones con terceros países en beneficio de la Comisión.

Junto a estas cuestiones claras el compromiso final para el ingreso de Noruega en la Unión Europea por el que España renunció a su posición de bloqueo, contempla otros dos puntos más complejos y en algunos casos no debidamente puntualizados: aumento de capturas y adelantamiento del período transitorio en materia de pesca.

Plena integración

En lo que se refiere a la plena incorporación de España en la Política Común de Pesca, el plazo fijado inicialmente está referido a diciembre del 2002. Excesivamente amplio cuando están entrando otros Estados a la Unión Europea y no es posible un tratamiento inferior a los países miembros. Con España los responsables de la Comuni-

La aplicación de los acuerdos para la constitución del Espacio Económico Europeo supone una cantidad adicional de unas 5.000 toneladas

dad Europea en su día se cebaron aludiendo a su teórico potencial. España ha intentado sin éxito durante los últimos años variar esa redacción del Tratado de Adhesión, que suponía graves discriminaciones para los pescadores españoles en relación con otros Estados.

La negociación para el ingreso de Noruega ha sido aprovechada para arrancar el compromiso de la Comisión para adelantar el final del período transitorio al 1 de enero de 1996. Hoy, como hace unos años, el problema sigue siendo vencer las resistencias de algunos países del Norte de la Unión Europea como el Reino Unido o Irlanda. Se espera que el compromiso no tenga dificultades para su aplicación y que, a partir de esa fecha la llamada flota de los 300 pueda faenar sin listas bases o periódicas en los caladeros actuales siempre dentro de sus capturas asignadas. Es un compromiso importante si se lleva a cabo recogido con satisfacción en todo el sector.

El punto más polémico por su interés económico y la ba-

país. Es un dato altamente positivo sobre todo si se tiene en cuenta la agresividad de los armadores españoles demostrada en todo el mundo. Es un punto considerado generalmente positivo a pesar de ese

Solamente una parte mínima de esas capturas se realizará en aguas de Noruega



talla que se había planteado además desde un principio es el referido sin embargo a las cuotas para capturar bacalao. Los datos han estado claros desde un primer momento, aunque fueron objeto de confusión cuando desde la Administración se mezclaron cifras referidas al acuerdo con Noruega con otros negociados dos años antes con motivo de la constitución del llamado Espacio Económico Europeo.

El Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación señaló que con los resultados obtenidos se ponía de manifiesto que «España cortaba el bacalao en la Unión Europea». Para Vicente Albero la negociación para el ingreso de España en la Unión Europea ha supuesto un aumento en las posibilidades de capturas de 6.296 toneladas de bacalao a las que se suman otras 5.000 correspondientes al Espacio Económico Europeo, lo que supone un incremento en las posibilidades de capturas de esta especie en



más de 11.000 toneladas en un plazo de dos años. Pero, las cosas, a simples efectos de clarificación, merecen también una explicación más detallada.

Desde el Ministerio de Agricultura se ha avanzado que por el acuerdo con Noruega España aumenta las posibilidades de pesca de bacalao en 6.296 toneladas. Efectivamente se va a producir ese aumento, aunque su procedencia va a ser muy diversa a partir de 1995. Propiamente en aguas de Noruega las capturas para la flota española solamente se incrementan en 1.246 toneladas a las que se suman otras 500 toneladas que Noruega posee y cede en aguas de caladeros de NAFO y otras 550 toneladas de especies asociadas a la pesquería del bacalao. La partida más importante de esas 6.296 toneladas, 4.000 toneladas corresponden a capturas cuyo caladero debe decidir la propia Unión Europea y que probablemente serán en aguas de la antigua URSS. En total,



POSIBILIDADES DE CAPTURAS DE LA FLOTA BACALADERA, CON MOTIVO DE LA AMPLIACION DE LA UNION EUROPEA (en Tm.)

	1993	1994	1995
Nafo	4.970	3.406	3.906 (1)
Svalbard	8.550	11.500	11.745
Noruega y EEE			5.071 (2)
Terceros países			4.000
Capturas accesorias			550
Total	13.520	14.906	25.272

Las capturas se realizarán por 13 parejas bacaladeras, que dan empleo a 900 tripulantes.

(1) Incluye 500 Tm cedidas por Noruega en Nafo y manteniendo estable asignación Nafo-94.

(2) Incluye 3.825 Tm de EEE y 1.246 Tm cedidas por Noruega, en su caladero.



José Loira, Secretario General de Pesca.

se puede hablar de algo más de 6.000 toneladas nuevas para la flota bacaladera, aunque la mayor parte no sea en aguas de Noruega que prácticamente habría mantenido su slogan inicial de «Ni un solo pez más».

Junto a estos evidentes logros en materia de posibilidades de pesca de bacalao sin especificar países, la Administración española añadió a estos resultados propios de la negociación para el ingreso de Noruega, las concesiones, también mínimas que había hecho hace ya dos años Noruega para entrar en el Espacio Económico Europeo, y que preveía ya un progresivo aumento de las capturas para su reparto entre los diferentes Estados miembros. Tomando como referencia 1995, para esa fecha se producirá un considerable incremento de esas partidas.

Según los datos del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, en 1993 las posibilidades de capturas de la flota bacaladera eran de

13.520 toneladas de las que 4.970 correspondían a NAFO, y 8.550 a Svalbard. En 1995, las capturas posibles en las mismas aguas ascenderán a 3.906 toneladas en aguas de NAFO, 11.745 en aguas de Svalbard, 5.072 en aguas de Noruega y del Espacio Económico Europeo, 4.000 en terceros países y 550 más de capturas accesorias. En total, 25.272 toneladas de capturas frente a las 13.520 de 1993.

Las negociaciones para el ingreso de Noruega en la Unión Europea no han servido por el momento para abrir drásticamente los caladeros de ese país. Sin embargo, indirectamente se ha logrado de la Comisión el compromiso para buscar esos recursos en otros mares para la flota española. Con esta medida junto al aumento de las capturas posibles en aguas del Espacio Económico Europeo, la Administración espera la plena operatividad de una flota que se considera va a terminar con 13 parejas tras un proceso de reconversión del sector.

Frente a estos resultados, las opiniones sobre la actitud española son contradictorias. Desde la Xunta de Galicia no se dudó en señalar desde un primer momento que «nos habíamos quedado cortos en

las reivindicaciones del bacalao» mientras desde empresas como Pescanova o el propio Gobierno Vasco se calificaba el compromiso como razonable. Las críticas más duras probablemente partie-

ron de los armadores para quienes Noruega habría triunfado plenamente en sus planteamientos de no acceder a las reclamaciones de la flota española. Se reconoce que la Administración puso toda la carne en el asador pero con unos resultados escasos. Los armadores lamentan que se mezcle lo que son las nuevas posibilidades de pesca firmadas en estas negociaciones, aunque sean en países terceros, sobre las que ya estaban negociadas con la ampliación del Espacio Económico Europeo.

En resumen, más bacalao, no en los niveles reclamados por el Gobierno español ni en caladeros como Noruega, pero, es lo que importa, más posibilidades de capturas. Escasas concesiones de Noruega, pero mejoras aceptables para la flota española. Al final no se trata de pescar en un determinado caladero en exclusiva, sino de pescar y que ese compromiso para recortar el período transitorio se cumpla. Otra cosa habría sido de la flota y de otros sectores si España hubiera mantenido en el pasado posiciones similares de firmeza a las defendidas ante el ingreso de Noruega. ■

España se incorporará plenamente a la PCP en enero de 1996

Vidal MATE

EL GOBIERNO APROBO EN MARZO UN REAL DECRETO

AYUDAS A LA CONSTRUCCIÓN NAVAL

El sector de la construcción naval está viviendo momentos difíciles. Durante el año pasado, la cartera de pedidos de los astilleros españoles descendió un 19 por 100, reducción que se produce a pesar de una cierta recuperación de la contratación, que se incrementó en un 16 por 100. A este respecto, el Consejo de Ministros del 11 de marzo aprobó un Real Decreto sobre primas y financiación a la construcción naval, cuyo período de vigencia será el mismo que el de la Séptima Directiva del Consejo de la Unión Europea sobre ayudas a la construcción naval, que es hasta el 31 de diciembre de 1994.

La negativa evolución de la contratación europea ha sido especialmente grave en España, dada la práctica paralización de la demanda interna. Esto ha llevado al Gobierno a formular el actual Real Decreto sobre primas y financiación a la construcción naval. En este Real Decreto se contemplan tres tipos de medidas: primas al funcionamiento, primas a la reestructuración, y créditos más blandos con interés subvencionado. En cuanto a la prima de funcionamiento se establece un tope máximo para nuevas construcciones del 9 por 100 del valor base, cuando éste sea igual o superior a 10 millones de ecus.

Según el Ministerio de Industria y Energía, el aspecto más novedoso de este Real Decreto, frente a la normativa anterior, es la posibilidad de, sin sobrepasar el techo máximo común establecido anualmente por la Comisión Europea para las ayudas de funcionamiento a los astilleros, actualmente el 9 por 100, destinar la prima de funcionamiento total o parcialmente a diferentes fines: reducción del precio buque, mejora de las condiciones de financiación y otro tipo de apoyos.

Para transformaciones o nuevas construcciones, cuyo valor base sea inferior a 10 millones de ecus, el tope máximo de prima de funcionamiento será del 4,5 por 100

sobre el valor base. Esta prima de funcionamiento podrá tener varios destinos alternativos o complementarios, como reducir el precio del buque y mejorar las condiciones de financiación.

Dentro de este sistema de financiación, para armadores nacionales y domiciliados en la UE, se mantiene el fondo de

reestructuración para atender las necesidades que todavía subsisten en el sector. Las primas a la reestructuración serán de un 20 por 100 sobre el valor base, sea cual sea la cifra del buque construido, pero que lleve una simultánea reestructuración. Desaparece la prima de compensación de aranceles.





El derecho a la percepción total de las primas a la construcción naval sigue supeditado, no sólo a la realización total de la obra sobre la que se concede la ayuda, sino también a la presentación, aprobación y razonable cumplimiento de programas individuales y conjuntos, que resulten de la actualización de

L A PRINCIPAL NOVEDAD ES LA POSIBILIDAD DE DESTINAR LA PRIMA DE FUNCIONAMIENTO A DISTINTOS FINES, REDUCCION DEL PRECIO DEL BUQUE, MEJORA DE LAS CONDICIONES DE FINANCIACION Y OTRO TIPO DE APOYOS

los ya aprobados para el período 91-93.

En tercer lugar, están los créditos blandos con interés subvencionado. Las condiciones de financiación serán hasta el 80 por 100 del valor del buque. El período máximo de amortización de los créditos será de doce años, ampliables a catorce si el tipo

de contratación lo requiere. El tipo de interés será del 8 por 100 neto y el Ministerio de Industria subvencionará con cargo a sus presupuestos hasta tres puntos porcentuales para tratar de alcanzar el 8 por 100, desde el tipo de interés preferencial a largo plazo de la entidad financiadora.

El sector de la construcción naval, a efectos de este Real Decreto, está constituido por empresas autorizadas para la construcción de buques de casco metálico de más de 100 toneladas de registro bruto (TRB) y que se dividen en grandes astilleros, los que construyen buques de más de 15.000 TRB y en medianos y pequeños astilleros, que son todas las restantes empresas de más de 100 TRB.

FOMENTAR LA CONTRATACION Y QUE LOS ASTILLEROS ESPAÑOLES TENGAN AYUDAS SIMILARES A LAS DE OTROS PAISES COMUNITARIOS, OBJETIVO DEL REAL DECRETO

Para los buques pesqueros, con destino a armadores pertenecientes a la UE, las ayudas serán exclusivamente las que se conceden según los criterios establecidos en el Reglamento Comunitario 2080/83 y disposiciones comunitarias o nacionales que los complementen o desarrollen. Se establece una prima denominada de reestructuración, que tendrá como finalidad que los astilleros continúen adaptando sus estructuras para permitirles

conseguir niveles de competitividad adecuados. Su cuantía se fija inicialmente en el 20 por 100 del valor base y se incorporará al fondo de reestructuración y cuyas propuestas de aplicación serán realizadas por la gerencia del sector. El porcentaje podría reducirse en el futuro en función del nivel de contratación de los astilleros y de las aplicaciones del fondo necesaria para el cumplimiento de sus programas de actuación.

Reducción de pedidos

La cartera de pedidos de los astilleros españoles durante 1993 ha descendido un 19 por 100, ya que a 31 de diciembre de 1993 era de 497.363 CGT, correspondientes a 55 buques mientras que a 31 de diciembre de 1992 fue de 614.289 CGT. Esta cifra de cartera garantiza carga de trabajo para un año, pero se encuentra muy desigualmente repartida, lo que sitúa a algunos astilleros, especialmente pequeños y medianos, en difícil situación económica.

A este respecto, es importante destacar el posible cierre por falta de trabajo de siete astilleros gallegos, que dan trabajo a 5.000 personas en Vigo, La Coruña, El Ferrol y Marín, tal y como señaló el consejero de Industria, Juan Fernán-

ACTIVIDAD CONTRACTUAL

NUEVOS CONTRATOS	Total Año 1993			Total Año 1992			Variación %	
	N.º	GT	CGT	N.º	GT	CGT	GT %	CGT %
Nacionales	14	32.962	55.285	5	1.709	5.164	1.829	971
— Mercantes	5	31.460	49.277	3	1.310	3.568	2.302	1.281
— Pesqueros	9	1.502	6.008	2	399	4.596	276	276
Exportación	13	256.034	143.118	15	267.296	166.582	-4	-14
— Mercantes	13	256.034	143.118	11	266.396	162.982	-4	-12
— Pesqueros	0	0	0	4	900	3.600	-100	-100
TOTAL	27	288.996	198.403	20	269.005	171.746	7	16
— Mercantes	18	287.494	192.395	14	267.706	166.550	7	16
— Pesqueros	9	1.502	6.008	6	1.299	5.196	16	16
CARTERA DE PEDIDOS	En 31-12-93			En 31-12-92			Variación %	
	N.º	GT	CGT	N.º	GT	CGT	GT %	CGT %
Nacionales	25	43.547	87.630	28	32.406	79.486	34	10
— Mercantes	14	37.370	65.867	16	24.039	51.203	55	29
— Pesqueros	11	6.177	21.763	12	8.367	28.283	-26	-23
Exportación	30	568.531	409.733	39	631.837	534.803	-10	-23
— Mercantes	21	533.455	333.869	21	560.528	380.323	-5	-12
— Pesqueros	9	35.076	75.864	18	71.309	154.480	-51	-51
TOTAL	55	612.078	497.363	67	664.243	614.289	-8	-19
— Mercantes	35	570.825	299.736	37	584.567	431.526	-2	-7
— Pesqueros	20	41.253	97.627	30	79.676	182.763	-48	-47



dez, en una reunión que se mantuvo en la sede de la Asociación de Astilleros Privados de Galicia (Asega) para examinar la realidad del sector privado de la construcción naval. Sin embargo, Juan Fernández se mostró esperanzado en que la construcción de 18 buques de Gran Sol y 75 pesqueros para Camerún garanticen la actividad.

Los siete astilleros que no gozan de un futuro definido y que pertenecen a la patronal Asega son los astilleros vigueses Freire, Vulcano, Santo Domingo y Orge-Leirós, la Factoría Naval de Marín, la firma Valiña de la Coruña y Astafer-sa de El Ferrol.

Por otra parte, de la cartera de pedidos del año pasado, el 18 por 100, es decir 88.000 CGT, corresponde a armadores nacionales y el 82 por 100, unos 410.000 CGT, a la exportación. Sin embargo, la contratación de los astilleros nacionales vivió un incremento del 16 por 100 en 1993, con un total de 198.403 CGT (arqueo bruto compensado), frente a 171.746 CGT en 1992.

En el mes de diciembre de 1993, entraron en vigor los contratos de cinco buques con un arqueo bruto compensado de 88.600 CGT. Según el Ministerio de Industria, estas cifras, aunque son positivas, no permiten contemplar con optimismo la producción de los astilleros, durante los dos próximos años, a niveles ajustados con la capacidad real de los mismos 350.000-400.000 CGT.

Sin embargo, la tónica desarrollada en el conjunto de países constructores durante 1993 no responde a esa baja contratación ya que a nivel mundial, la contratación se ha incrementado en un 59 por 100 y en los países de la Unión Europea en un 94 por 100 principalmente en Alemania, Dinamarca e Italia.

La principal razón de que la construcción naval española experimente unos niveles de contratación muy diferen-



ACTIVIDAD PRODUCTIVA

	Total año 1993			Total año 1992			Variación %	
	N.º	GT	CGT	N.º	GT	CGT	GT %	CGT %
PUESTAS DE QUILLA								
— Nacional	15	9,209	23,733	11	4,879	18,653	89	27
— Exportación	12	162,401	145,791	19	379,023	243,247	-57	-40
Total	27	171,610	169,524	30	383,902	261,900	-55	-35
BOTADURAS								
— Nacional	18	13,159	33,626	16	19,866	46,903	-34	-28
— Exportación	15	160,972	153,219	24	460,203	319,708	-65	-52
Total	33	174,131	186,845	40	480,069	366,611	-64	-49
ENTREGAS (Pruebas Oficiales)								
— Nacional	18	24,250	46,692	17	9,143	28,723	165	63
— Exportación	22	320,397	269,575	28	515,818	378,398	-38	-29
Total	40	344,647	316,267	45	524,961	407,121	-34	-22
INDICE DE ACTIVIDAD								
— Actividad Ponderada (1)		216,130	214,870		467,250	350,561	-54	-39

(1) Actividad ponderada = $(Q + 2xB + E) / 4$; donde Q = Puestas de quilla, B = Botaduras, E = Entregas.
GERENCIA DEL SECTOR NAVAL.



tes a los de otros países europeos se debe, según el Ministerio de Industria, especialmente a la condiciones de financiación y a las garantías por cuentas del Estado de los préstamos.

Los distintos esquemas de financiación y garantías estatales existentes en la Unión Europea han sido debatidos ampliamente en el seno del Foro de las Industrias Marítimas, creado por la Comisión de la Unión Europea y que, a mediados de 1993, recomendó a los Estados miembros, en concordancia con el principio de subsidiariedad, que desarrollasen individualmente dichos esquemas.

En este sentido, está el citado nuevo Real Decreto elaborado por el Gobierno, en el que se establece un sistema de primas a la construcción naval

más flexible y condiciones de financiación análogas a las de otros países europeos.

En cuanto a la actividad productiva de los astilleros durante 1993 ha sufrido un importante descenso del arqueo bruto compensado de buques entregados (el 22 por 100), en relación a 1992. La cifra alcanzada ha sido de 316.267 CGT, de las que 46.692 CGT, es decir el 15 por 100, han sido para armadores nacionales y 269.575 CGT, es decir el 85 por 100, para la exportación.

Por último, destaca la evolución negativa de las puestas de quilla que desciende el 35 por 100 y las botaduras que lo hacen en el 49 por 100, consecuencia de la baja contratación de 1991 y 1992. ■

Inés OTERO

Objetivos del Real Decreto

Con este Real Decreto sobre primas y financiación a la construcción naval, cuya vigencia será de un año, se buscan los siguientes efectos:

■ Que los astilleros nacionales disfruten de ayudas de funcionamiento similares a las de los restantes países comunitarios, que, junto con los actuales tipos de cambio y de interés comercial de la peseta, les permitan obtener una contratación en 1994 más acorde con la capacidad del sector.

■ Que las primas de reestructuración correspondientes a los nuevos contratos del año 1994 sean suficientes para compensar los menores ingresos del fondo de reestructuración consecuencia de la menor contratación del trienio 1991-1993, de tal forma que puedan atenderse con cargo al mismo, tanto las necesidades pendientes derivadas de la ejecución de los programas de actuación de los astilleros en el trienio 1991-93 como las nuevas aplicaciones para el año en curso.

■ Aplicar prioritariamente los recursos del fondo de reestructuración a aquellas actuaciones de los astilleros encaminadas a inversiones intangibles en áreas tales como marketing, oficinas técnicas, aprovisionamiento, producción, formación, etcétera, preferentemente mediante planes de colaboración entre empresas, de tal forma que complementen las mejoras conseguidas mediante el ajuste laboral y las inversiones en inmovilizado de años anteriores, a fin de lograr estructuras y organizaciones empresariales competitivas en el mercado mundial de construcción naval.

■ Fomentar la contratación de nuevas construcciones de buques en los astilleros nacionales, mediante condiciones de financiación similares a las mejores existentes en otros Estados miembros de la Unión Europea.

■ Unificar en un único instrumento normativo las ayudas al sector (primas y financiación) ya que ambas tienen su encuadre en la Séptima Directiva y se gestionan por un mismo Departamento Ministerial (Industria y Energía).

Plan Objetivo 4 para España de la Unión Europea

136.000 MILLONES PARA PREVENIR EL DESEMPLEO

A 136.000 millones de pesetas ascenderá la cantidad a invertir en el Plan Objetivo 4 para España, auspiciado por la Unión Europea, que estará dedicado, durante los años 1994 a 1999, a facilitar la información necesaria a los trabajadores, especialmente a los que están amenazados de desempleo, para adaptarse a los cambios y mutaciones industriales y a la evolución de los sistemas de producción. El Plan, que ya ha sido elaborado por la Unidad Administradora del Fondo Social Europeo del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, será presentado en breve a la Comisión de las Comunidades Europeas, puesto que ya ha pasado el trámite de ser dictaminado por el Consejo Económico y Social. Este Organismo ha valorado muy positivamente la iniciativa comunitaria de tomar medidas de anticipación sobre una de las causas que pueden incidir en la destrucción del empleo, como son los cambios en los sistemas de producción, mediante programas de formación continua con especial incidencia en los sectores más afectados por estos cambios y en los trabajadores de la pequeña y mediana empresa. Las Comunidades Autónomas que se beneficiarán de este Plan son Aragón, Baleares, Cataluña, Madrid, Navarra, País Vasco y La Rioja.

EN el Plan Objetivo 4, puesto en marcha por imperativo comunitario y desarrollado siguiendo los Reglamentos de la Unión Europea, se definen las principales tendencias del mercado de trabajo español, los requerimientos y los objetivos estratégicos de cara al período 1994-1999, haciendo especial hincapié en las tendencias derivadas de las mutaciones industriales y de la evolución de los sistemas de producción.

Como objetivos estratégicos se han fijado:

- La identificación de las necesidades reales de formación.
- El desarrollo de la formación profesional, incidien-

do especialmente en la mejora de la gestión de las pequeñas y medianas empresas.

- Garantizar la calidad y eficacia de las estructuras técnicas y directivas de las empresas, asegurando su efecto multiplicador.

- Transferir contenidos, técnicas y experiencias entre empresas o instituciones.

- Mejorar el nivel de calidad que ofrece el mercado de formación para los trabajadores afectados por las mutaciones y la evolución de los sistemas de producción.

Tendencias del mercado de trabajo

Para la definición de estos objetivos y tendencias y la

planificación de las principales actuaciones, los responsables del Programa han tenido en cuenta los siguientes elementos que deben conectarse entre sí: el análisis de la situación actual del mercado de trabajo en relación a su evolución más reciente, cuyo informe en profundidad está contenido en el mismo Plan; las tendencias futuras previsibles del mercado de trabajo y los requerimientos que se producirán en relación a los desajustes entre oferta y demanda de trabajo y formación profesional y que también son objeto de estudios en el citado Plan 4, así como los principales objetivos estratégicos en relación a las insuficien-



tes necesidades de los sistemas de formación sobre los cuales ha de actuarse en el futuro y los ejes prioritarios y las principales medidas y actuaciones que se desarrollarán en los próximos años.

En base a las hipótesis manejadas la cifra de desempleo en 1999 rondará los 2.500.000 de personas, con variaciones según el tipo de hipótesis de crecimiento del Producto Interior Bruto manejado (moderado u optimista 2,8 ó 3,9) y contando con que se genere una recuperación económica sostenida a partir de 1994-95. Ello significa que la tasa de paro será del 14-16 por 100 a finales de los noventa para el conjunto de la economía.

Partiendo de estas estimaciones se prevé que el nivel de empleo para 1999 esté situado entre los 13,38 y los 13,89 millones de personas, lo que significa el aumento de

entre 1.200.000 y 1.700.000 puestos de trabajo durante los seis años comprendidos en el período 1994-1999.

Dentro de esta tendencia se producirán algunos cam-

bios en la distribución del empleo (Cuadro 1):

- Mientras que se mantendrá aproximadamente el número de empleadores con asalariados, el número de trabajadores independientes o autónomos experimentará un aumento. También es de esperar un modesto crecimiento en el personal perteneciente a cooperativas.

- El número de asalariados públicos se mantendrá en sus niveles actuales. Es por tanto el colectivo de asalariados en el sector privado el que registrará el grueso del aumento del empleo.

- Los cambios introducidos sobre el mercado de trabajo así como la puesta en marcha de nuevas medidas

El Plan Europeo Objetivo 4 se dirige a financiar planes de adaptación de los trabajadores, especialmente los amenazados por el desempleo, a la evolución de los sistemas de producción.

de incentivación del empleo pueden traer consigo la reducción del colectivo con contratos temporales, en favor del de contratos fijos.

- Paralelamente, el peso del empleo a tiempo parcial debería registrar un aumento significativo. La acentuación gradual de la utilización de ese tipo de empleo por las empresas así como su incentivación de cara al futuro justifican dicha evolución.

- Simultáneamente un peso no despreciable del nivel medio de empleo se verá afectado por mutaciones de carácter sectorial, lo que significa que se producirán ajustes de plantillas a lo largo del período considerado.

Por su parte, el desempleo registrará también algunos fenómenos dignos de interés:

- Se producirá un aumento del peso de las mujeres dentro del total de la cifra de desempleo como consecuencia de los avances esperados en su tasa de actividad.

- La participación de los jóvenes en el desempleo registrará un descenso (tanto de los muy jóvenes como de los jóvenes de 20-24 años), debido a la reforma del sistema educativo y a los incentivos establecidos a la formación, el aprendizaje y las prácticas.

- La probabilidad de colocación de determinados grupos (subempleados crónicos, grupos de inmigrantes, presidiarios y otros colectivos con escasa integración social) continuará siendo bastante baja, en ausencia de medidas contrarrestadoras.

Por lo que se refiere a las Comunidades Autónomas afectadas por este Plan Objetivo 4, la tendencia es que se aprecia un crecimiento generalizado de la población activa imputable al compor-

Cuadro 1: ESTIMACION DE COLECTIVOS EN 1999 (En miles)					
Variables	1992 (Media (anual))	Hipótesis A	Hipótesis B	Tendencias previstas	
				Tendencia (*)	Causas
Población de 16 y más	30.990	30.688	30.688		
Activos	15.155	15.835	16.141	+	Mayor tasa act.
Ocupados	12.366	13.385	13.896	+	Crec. económico
Parados (total)	2.789	2.450	2.245	-	Crec. económico
• Que han trabajado	2.175	(1.960)	(1.795)	+	Mayor rotación
• Buscan primer empleo	614	(490)	(450)	-	Mayor rotación
• Analfabetos o sin estud.	(276)	(210)	(190)	-	Escolarización
Inactivos	15.644	14.853	14.547	-	Mayor tasa act.
ACTIVOS					
Analfabetos y sin estudios	1.503	1.270	1.370	-	Escolarización
Con educación primaria	5.345	5.250	5.330	-	Escolarización
Con estudios medios	5.047	5.240	5.315	+ S	Escolarización
Con formación profesional	1.435	1.900	1.940	+ F	Reforma sistema
Con estudios universitarios	1.825	2.220	2.260	+ S	Mayor renta
OCUPADOS					
Empleadores	543	535	555	=	
Emplead. sin asalariados y Autónomos	2.065	2.180	2.265	+	
Miembros de cooperativas	102	154	168	+	Fomento
Asalariados públicos	2.167	2.010	2.250	Cambios	Política CC.AA.
Asalariados privados	6.910	7.990	8.300	+	Privatz. serv. y cto.
Contrato temporal (peso)	(33%)	(28%)	(27%)	-	Nuevas leyes
Cont. tiempo parcial (peso)	(6%)	(10%)	(12%)	+ F	Fomento
Afectados mutación (anual)	55	66	70	+ S	Ajustes sector
INACTIVOS					
Personas principales		75	55	+	(A corto plazo)
Desanimados para búsqueda		58	69	+	(A corto plazo)

FUENTE: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

(*) Notas: + (crecimiento); - (reducción); = (mantenimiento); S (suave); F (fuerte).

(**) Representa el 10 por 100 aproximadamente del total de personas con minusvalía existente en España.

tamiento tendencial de su población. La tasa de actividad de estas regiones se situaría en el 52,7 por 100 en el primer supuesto de PIB moderado y en el 53,7 por 100 en el de PIB optimista. Con ello el crecimiento medio de la población activa en España se situaría entre el 5,27 y 7,27 por 100 respecto a este colectivo en 1992.

A grandes rasgos la estimación realizada por los expertos en el Plan 4 permite distinguir los siguientes grupos:

- Crecimiento de la población activa por encima del

conjunto de las regiones: Baleares y Cataluña.

- Crecimiento de la población activa similar al conjunto de las regiones: Madrid.

- Crecimiento de la población activa por debajo del conjunto de las regiones: Aragón, País Vasco, La Rioja y Navarra.

Por lo que se refiere a la población activa-ocupada en estas CC.AA. para 1999 se prevé un crecimiento generalizado de la ocupación con respecto a 1992, aunque a ritmos bien distintos de la media de las regiones fuera del Objetivo 1. Estas ten-

dencias se recogen en el Cuadro 2. Es decir, que se produciría una importante reducción de la tasa de paro en Aragón y La Rioja, una moderada reducción en Baleares, Cataluña, Navarra y País Vasco, mientras que se registraría un estancamiento en Madrid.

Consecuencias de los cambios tecnológicos

La aceleración de los procesos de innovación tecnológica y la tendencia a implantar sistemas de producción más competitivos está generando en las uni-

Cuadro 2: PROYECCION ESTIMADA DE LA POBLACION ACTIVA POR COMUNIDADES AUTONOMAS (1992-1999)
(Miles de personas y Tasas de actividad)

CC.AA.	Pobl. activa 1992 (*)	Pobl. >16 años 1999 (**)	Tasa act. 1999 Hipót. 1. ^a	Tasa act. 1999 Hipót. 2. ^a	Pobl. activa 1999 (1)	Pobl. activa 1999 (2)	Variac. activos
Aragón	463,9	962,5	49,1	50,1	472,6	482,2	Inf. Md.
Baleares	265,5	536,7	54,7	55,7	293,6	299,0	Sup. Md.
Cataluña	2.503,5	4.835,4	54,9	55,9	2.654,6	2.703,0	Sup. Md.
Madrid	1.901,9	3.921,9	51,1	52,1	2.004,1	2.043,3	Media
Navarra	202,6	415,0	51,2	52,2	212,5	216,6	Inf. Md.
País Vasco	869,6	1.708,3	52,8	53,8	902,0	919,1	Inf. Md.
La Rioja	99,8	204,3	48,9	49,9	99,9	101,9	Inf. Md.
TOTAL NACIONAL	6.306,8	12.584,1	52,7	53,7	6.639,3	6.765,3	

FUENTE: Ministerio de Trabajo y Seguridad social.

(*) Dato real EPA correspondiente a la media anual 1992.

(**) Estimación a partir de Proyección INE sobre población total por Comunidades Autónomas para el período 1981-2000.

(1) Hipótesis 1.^a: incremento medio de la tasa de actividad del 5,27 por 100.

(2) Hipótesis 2.^a: incremento medio de la tasa de actividad del 7,27 por 100.



dades de producción la pre-ocupación por el logro, de forma sostenida, de un mayor valor relativo de sus productos o servicios mediante la adopción de políticas para adaptar y optimizar los recursos humanos, controlar los costes y mejorar las funciones productivas.

Según recoge el Plan Objetivo 4, la globalización de

la economía está obligando a las unidades de producción a mantener una constante persecución de competitividad basada en tecnologías, coste, calidad, comercialización, logística y, muy especialmente, un esfuerzo inversor para crear, mantener y optimizar el potencial de adaptabilidad de los trabajadores.

Estas consideraciones evidencian, según el Plan 4, que la competitividad del tejido productivo es una variable dependiente de las innovaciones tecnológicas, del flujo inversor del capital, de la adopción de sistemas y procesos productivos, pero, sobre todo, de la Estructura Receptiva del Factor Humano que es el activo capaz de

incrementar el potencial de innovación en las unidades de producción en esta situación de globalización de la economía.

En este sentido el Plan 4 estima que se pueden desarrollar políticas microeconómicas empresariales que se beneficien de un eficiente sistema educativo reglado y de unas eficaces políticas de formación ocupacional que enriquezcan ese factor humano.

Por tanto, el logro de una eficaz adaptación de los trabajadores a las mutaciones industriales y a la evolución de los sistemas de producción tendrá como misión fundamental para la población ocupada la disminución del riesgo de paro, la garantía de la permanencia en el empleo, el desarrollo de unos procesos de reciclaje profesional, el incremento del potencial de adaptabilidad de las personas por la creación de una amplia base de competencia profesional y la mejora del nivel de empleo y de la calidad de vida.

Las medidas que se pro-

pone adoptar el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social con este Plan Objetivo 4, para facilitar esa readaptación de los trabajadores a los cambios en los sistemas de producción, son de diversa índole aunque la principal es la formación a la que se dota de una dimensión estratégica, según la propuesta del Plan 4.

Medidas estratégicas

Las medidas que se prevé adoptar son de carácter anticipativo, de formación, de asesoramiento, de orientación y de asistencia técnica.

Entre las primeras figuran la investigación y el análisis de las realidades, tendencias y evolución de los entornos para elaborar un flujo de información que sirva para orientar los criterios y prioridades de la formación para su adaptación al cambio, centrándose en las oportunidades de competitividad.

También se insiste en este proyecto en la necesidad de elaborar planes estratégicos mediante la creación de escenarios posibles, su significación estadística y alternativas de futuro y en detectar las necesidades de formación ligadas al desarrollo de la competitividad.

Por último, se considera imprescindible dentro de este paquete de medidas anticipativas el constituir una estructura de formación participativa y flexible que sea punto de convergencia de los esfuerzos, la experiencia, la profesionalidad, la coordinación y la información de los agentes sociales, económicos e institucionales para que la formación se oriente a la obtención de resultados y al desarrollo económico-social.

Aragón, Baleares, Cataluña, Madrid, Navarra, País Vasco y La Rioja, serán las Comunidades Autónomas que se beneficiarán de este Programa.

adquirir, desarrollar y optimizar competencias profesionales para poder gestionar recursos y tecnología e implantar procesos participativos de los otros trabajadores en la mejora de la calidad y la productividad.

Medidas de asesoramiento

Surgen de la necesidad de garantizar la calidad de la formación, dado que la misma es un instrumento de



Medidas de formación

La formación como elemento esencial para facilitar a los trabajadores su adaptación a los cambios organizativos y tecnológicos debe ocuparse de tres grandes campos de actividad:

- Un sistema de formación que permita, centrando las necesidades reales, garantizar la competencia profesional de los trabajadores, mejorando su calificación profesional y especializán-

doles técnica y tecnológicamente.

- Ha de ser una formación que permita la participación activa de los recursos humanos en los procesos de mejora de la calidad de la productividad, mediante metodologías que permitan disminuir los costes y mejorar las funciones.

- Un sistema de formación que permita a los trabajadores, que integran la estructura directiva y técnica de una unidad productiva,

desarrollo económico, social, personal y profesional y, como inversión, necesita rentabilidad e indicadores de su eficacia.

Según el Plan Objetivo 4, preparado por el Ministerio de Trabajo, estas medidas de asesoramiento deberían ocuparse, para garantizar la adecuación al cambio, de las siguientes áreas de actividad: especialización de Consultores Internos y Entidades de Servicios de Formación para desarrollar productos inno-

vadores dirigidos a pequeñas empresas.

También deberán ocuparse de la utilización de flujos de información para identificar los recursos formativos, detectar necesidades de formación en el área de las PYMES y evaluación de los impactos de las actividades de transferencia, intercambio y cooperación empresariales.

Medidas de orientación

Las situaciones competitivas, las innovaciones tecnológicas, la globalización de los mercados, la adopción de políticas de mejora de los márgenes de beneficio y las posiciones competitivas ante entornos agresivos obliga en las empresas a la adopción de procesos de reestructuración, ventas, fusiones y reorganizaciones empresariales que generan efectos inducidos en la reorientación y reubicación de los recursos humanos.

Por todo ello, es necesario establecer una serie de medidas, sobre todo en las pequeñas y medianas empresas, que permitan la readaptación de los trabajadores a estas situaciones de cambio. Según plantea el Plan Objetivo 4, éstas deberían ir orientadas hacia el diseño y la elaboración de planes estratégicos de orientación; de metodologías y técnicas para evaluación y elaboración de carreras e itinerarios profesionales y de sistemas de apoyo para personas y organizaciones ante fenómenos de fusión, venta o reestructuración.

Medidas de asistencia técnica

Son imprescindibles para lograr el cumplimiento de los objetivos establecidos y se refieren a la planifica-

Un Plan de 136.000 millones de pesetas

El coste total estimado para el conjunto de las medidas a desarrollar durante los años 1994-1999, integrados en un mismo eje prioritario destinado a facilitar la adaptación de los trabajadores a las mutaciones y a la evolución de los sistemas de producción, alcanza la cifra de 136.000 millones de pesetas, de los que 61.200 serían aportados por el Fondo Social Europeo y la Comisión de las Comunidades Europeas.

Aunque será en la fase de adopción del Marco Comunitario de Apoyo cuando se fije definitivamente la distribución anual y regional en una primera valoración previa de las necesidades, realizada en base a la asistencia técnica solicitada, esta distribución por año y regiones queda reflejada en los Cuadros 1 y 2, respectivamente.

Cuadro 1: DISTRIBUCION POR AÑOS

	Ayuda española	Ayuda FSE	Total
1994	12.466,73	10.200,10	22.666,83
1995	12.466,73	10.200,10	22.666,83
1996	12.466,73	10.200,10	22.666,83
1997	12.466,73	10.200,10	22.666,83
1998	12.466,73	10.200,10	22.666,83
1999	12.466,73	10.200,10	22.666,83
1994-99	74.800,38	61.200,60	136.000,98

(Millones de pesetas).

Cuadro 2: DISTRIBUCION POR CC.AA.

CC.AA.	Ayuda española	Ayuda FSE	Coste total
Aragón	5.617,51	4.596,17	10.213,68
Baleares	3.238,86	2.649,97	5.888,83
Cataluña	29.770,55	24.357,84	54.128,39
Madrid	22.926,31	18.757,98	41.684,29
Navarra	2.475,89	2.025,75	4.501,64
País Vasco	9.589,41	7.845,92	17.435,33
La Rioja	1.181,85	966,97	2.148,82
TOTAL.....	74.800,38	61.200,60	136.000,98

(Millones de pesetas).

FUENTE: Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

ción, seguimiento, gestión, coordinación, control, comunicación e información.

Precisamente para llevar a cabo las tareas de gestión y seguimiento del Plan Objetivo 4 se ha determinado que sea la Fundación para la Formación Continua en la empresa la que se encargue de ello. Esta Fundación, como se recordará, se creó como ente paritario para asumir el cumplimiento de los fines fijados en el Acuerdo Nacional de Formación Continua, suscrito el 16 de di-

ciembre de 1992 por la Administración, los empresarios y los sindicatos.

El seguimiento de los programas operativos los hará la Unidad Administradora del Fondo Social Europeo del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, el administrativo lo realizarán las distintas unidades de la Administración del Estado, Autonómica, Local y todas aquellas instituciones o entidades que realicen actuaciones cofinanciadas por el Fondo Social Europeo.

El Consejo General de la Formación Profesional, compuesto por representantes de la Administración, empresarios y sindicatos, tendrá encomendadas las funciones de seguimiento de la formación profesional.

Por último, la gestión financiera se realizará a través de la Unidad Administradora del fondo Social Europeo, la Intervención General de la Administración del Estado y el Tribunal de cuentas. ■

Concha HERNANDEZ CARAZO

El Ente Público obtuvo 3.100 millones de beneficio

PUERTOS DEL ESTADO INGRESÓ MÁS DE 81.600 MILLONES EN 1993

El Ente Público Puertos del Estado obtuvo unos ingresos por encima de los 81.600 millones de pesetas en el ejercicio económico de 1993, registrando un incremento por este concepto del 3,9 por 100 sobre el año anterior. El resultado de explotación fue de más de 7.680 millones con unos beneficios netos de más de 3.100 millones.



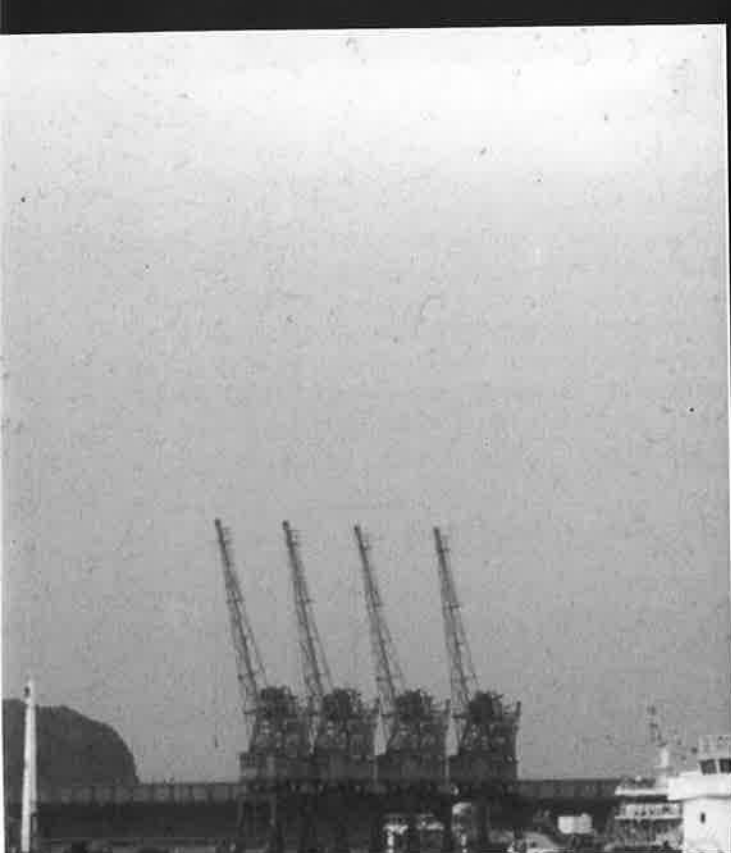
LOS resultados que refleja el avance de la cuenta de resultados de 1993 se obtuvieron a pesar de la caída en el tráfico total de mercancías en un 3,47 por 100. Este descenso es el resultado de la distinta evolución de los diferentes tráficos que en el caso de los graneles líquidos fue de una reducción del 6,73 por 100 y de un 3,56 por 100 en el de graneles sólidos. Por contra, la mercancía general tuvo un aumento del 3,66 por 100, debido fundamentalmente a la evolución de la carga containerizada (+4,19 por 100), cuya repercusión tarifaria es notable. En 1992 el Ente Público había obtenido unos ingresos de 79.653 millones lo que supuso un aumento del 7,25 por 100 sobre el año anterior.

El capítulo de gastos corrientes alcanzó los 74.000 millones, con un aumento del 41,6 por 100. El incremento se

debe a dos circunstancias coincidentes en el anterior ejercicio. Por una parte, en cumplimiento de la Ley de Puertos, el Ente Público ha asumido los gastos de personal de los funcionarios de las extintas Juntas y Dirección General de Puertos y de los Técnicos de Señales Marítimas, lo que ha supuesto un incremento de gastos del 8,6 por 100 respecto a 1992, porcentualmente muy positivo desde el punto de vista de la contención de gastos. Por otra parte, se han acertado los plazos de amortización del inmovilizado a fin de hacerlos más reales, lo que se tradujo en un aumento del 92,9 por 100 en las dotaciones para amortización. Finalmente, se incrementó en casi el 310 por 100 las previsiones por morosidad por insolvencias.

Analizados, pues, los ingresos y gastos, el resultado de explotación superó los 7.680





millones de pesetas, con unos beneficios netos superiores a los 3.109 millones de pesetas. Tras las modificaciones contables introducidas para ofrecer un resultado más realista, el de 1993 ha sido considerado por el Ente Público Puertos del Estado un buen ejercicio económico, que le permitirá afrontar 1994 con autosuficiencia económica, sin incrementar los ingresos de las autoridades portuarias por los servicios prestados a los usuarios por encima del IPC.

Puertos del Estado —que en su nueva definición jurídica ha venido a sustituir a la desaparecida Dirección General de Puertos— controla y coordina la mayor parte del tráfico de mercancías que se realiza en el país, a través de 27 autoridades portuarias —que han sustituido a las Juntas de Puertos y Puertos Autónomos—. El 86 por 100 del total de las importaciones y el

68 por 100 de las exportaciones pasan por los puertos españoles. En cifras absolutas, del orden de los 260 millones de toneladas de mercancías y 13 millones de pasajeros en 1992. El sistema portuario español aporta anualmente del orden de 230.000 millones de pesetas, lo que supone en torno al 19 por 100 del Producto Interior Bruto específico de transportes y el 1,1 por 100 del PIB nacional. El nivel de autofinanciación en 1992 fue del 98 por 100. Con una plantilla de cerca de 8.000 personas, el Ente Público genera 35.000 empleos directos y unos 110.000 indirectos, incluyendo construcción naval, industria auxiliar y servicios del sector. A este cómputo hay que añadir el de estibadores, que ha pasado de un censo de 12.500 en 1986 a 4.900 en 1993. ■

M. V.



En cumplimiento del Convenio Internacional MARPOL

REGULADA LA RECOGIDA DE RESIDUOS OLEOSOS

El pasado 11 de marzo, el Consejo de Ministros aprobó un Real Decreto del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente por el que se regulan las instalaciones de recepción de residuos oleosos procedentes de los buques, en cumplimiento de lo establecido en el Convenio Internacional MARPOL 73/78.

EL Convenio MARPOL, ratificado por España el 22 de junio de 1984, tiene como finalidad prevenir la contaminación producida por los buques. Dicho Convenio establece, como una de sus normas básicas que deben ser complementadas por los Estados firmantes, el compromiso de los Gobiernos de garantizar la existencia en sus puertos de unos servicios e instalaciones para la recogida de los residuos oleosos procedentes de los buques.

A fin de dar cumplimiento a esta norma establecida por el convenio de la Organización Marítima Internacional (OMI), España invertirá cerca de 5.500 millones de pesetas entre 1994 y 1998. Esta actuación, prevista en el Proyecto de Revisión del Plan Nacional de Residuos Industriales, supondrá la creación de 134 instalaciones para la recogida y el tratamiento de estos residuos (ver MAR, número 313).

Servicios e instalaciones

El Real Decreto regula los servicios y las instalaciones que recibirán estos residuos. Establece, asimismo, las obligaciones del capitán del buque y de la empresa naviera, así como las facultades de inspección e incoación de expediente sancionador de la Capitanía Marítima y las medidas cautelares, que la misma está obligada a adoptar, cuando se dedujera que el buque no puede continuar viaje sin descargar sus residuos.



Las instalaciones se clasifican según los tipos de residuos y mezclas oleosas recibidas, el destino del producto recogido y la movilidad o flotabilidad de la instalación. También se establece la capacidad mínima de almacenamiento de las mismas para evitar que los buques sufran demoras innecesarias.

La prestación del servicio de recepción de residuos deberá someterse a la autorización previa de las Comunidades Autónomas, si se trata de instalaciones en tierra firme, fijas o móviles. En el caso de que se trate de instalaciones flotantes, la autorización correrá a cargo de la Dirección General de Marina Mercante.

El Real Decreto va más allá del mero cumplimiento del Convenio Internacional al que complementa, ya que recoge las actuaciones de buques no incluidos, por su tonelaje, en el Convenio MARPOL 73/78 (dicho Convenio se refiere sólo a buques con capacidad total superior a 400 toneladas de registro, en el caso de buques mercantes, y de 150 toneladas, en el caso de petroleros). Con ello, el Gobierno español ha querido dar cobertura a dos amplios sectores de nuestra flota: las embarcaciones para la pesca de bajura y la náutica deportiva.

Por otro lado, siguiendo la línea de otros países signatarios del Convenio MARPOL, el Real Decreto opta por el apoyo a la iniciativa privada para la implantación del servicio de recepción de residuos en los puertos españoles. ■

R. G.

DISTRIBUCION DE INSTALACIONES MARPOL E INVERSION ESTIMADA POR CC.AA.

Comunidades Autónomas	Tipos de instalaciones			Inversiones (en millones)
	Recogida	Trat. previo	Trat. total	
País Vasco	5	3	2	614.000
Cantabria	3	2	1	339.400
Asturias	8	3	1	431.400
Galicia	16	8	2	978.800
Andalucía	17	5	4	1.217.600
Murcia	4	—	1	230.200
Valencia	10	3	1	445.000
Cataluña	9	1	1	322.200
Baleares	8	3	1	431.400
Canarias	4	5	2	406.000
TOTALES	85	34	15	5.416.000



La Comisión Europea ha propuesto a los doce un proyecto de reglamento para eximir de las reglas del Tratado CEE sobre libre competencia a los acuerdos entre empresas de transporte marítimo.

Esta exención se aplicaría a los consorcios de empresas que cooperasen mediante la fijación de horarios de viaje, utilización en común de terminales portuarias, entre otros.

La CEE apoya acuerdos entre las empresas navieras



EL Consejo de la CEE concedió a la Comisión mediante el Reglamento CEE 479/92, de 25 de febrero de 1992, su apoderamiento para eximir a los consorcios de la aplicación del artículo 85 del Tratado de Roma en base a los beneficios globales que reportan los acuerdos de consorcio a los servicios y al tráfico marítimo regular. Fue a finales de noviembre de 1993, tras largas discusiones, cuando las Direcciones Generales de Transportes (DG VII) y de la Competencia (DG IV) de la Comisión alcanzaron un acuerdo sobre un borrador del reglamento por el

que se propone llevar a la práctica la exención a los Consorcios.

Los Consorcios de empresas navieras son acuerdos de muy diversa índole por los que dos o más empresas que sirven líneas regulares en tráficos análogos, en general miembros de una misma Conferencia de Fletes, se comprometen a coordinar e incluso a prestar conjuntamente sus servicios y, en muchos casos, a cooperar en otros ámbitos tales como comercialización común de terminales, utilización conjunta de equipos de carga/descarga, fletamento en común de buques, etcétera.

El artículo 85 del Tratado de Roma prohíbe, en principio, los acuerdos y prácticas concertados entre empresas que tengan efectos restrictivos de la competencia. No obstante, se prevé la posibilidad de conceder exenciones a este principio general cuando los acuerdos en cuestión comporten otro tipo de beneficios para los clientes o usuarios. Estas exenciones pueden ser individuales o de grupo.

El Reglamento de la CEE 4056/86, de 22 de diciembre de 1986, concedió a las Conferencias marítimas una exención de grupo respecto a la prohibición general citada, sujeta a ciertas

condiciones y obligaciones. (Una Conferencia es un grupo de dos o más compañías de línea regular que han establecido un acuerdo por el que se comprometen a aplicar las mismas tarifas por sus servicios.) El mismo Reglamento declaró además que los acuerdos de carácter puramente técnico no se consideraban restrictivos de la competencia y, por tanto, estaban autorizados.

Según fuentes de Anave, «este borrador del Reglamento por el que se propone conceder la exención a los Consorcios es poco flexible e inadecuado a las necesidades y aspiraciones del sector y, además, podría vaciar parcialmente de contenido el Reglamento 4056/86.»

La Asociación de Navieros españoles considera que:

- La definición de «Consorcios» es inadecuada y podría entenderse que incluye determinados acuerdos de contenido puramente técnico y no comercial que, de conformidad con el citado Reglamento 4056/86 no tienen carácter restrictivo de la competencia y, por tanto, estaban autorizados.
- No se permite a los Consorcios la racionalización conjunta de su oferta, que es, de hecho, una de las principales misiones y razones de ser de los Consorcios. De hecho, la mayor parte de las conferencias también actúa en este terreno y el Reglamento 4056/86 les autoriza expresamente para ello.

- Establece unos topes numéricos rígidos y arbitrarios en aspectos como el número de miembros y la cuota de mercado total del Consorcio.

- Impone plazos de tiempo rígidos, igualmente arbitrarios y muy reducidos de preaviso para la cancelación del acuerdo o su modificación, que no son compatibles con la altas inversiones en juego.

«En consecuencia —continúa Anave— se considera que un texto en estos términos no seguiría las directrices señaladas por el Consejo al adoptar su Reglamento de apoderamiento, desvirtuaría el Reglamento 4056/86 y, en la prácti-



ca, supondría un obstáculo insalvable para el desarrollo de las líneas marítimas regulares europeas, fundamentadas en el sistema de consorcios.»

El problema de los Consorcios no es un caso aislado. En la aplicación del Reglamento 4056/86, y en la aplicación de las normas comunitarias sobre la competencia al transporte marítimo de línea regular, las DG IV y VII han tenido puntos de vista divergentes y, en general, la DG IV ha mantenido una posición muy rígida y poco flexible. En particular, otro ejemplo que plantea actualmente problemas serios al sector es el del Transporte Multimodal.

El ya citado Reglamento 4056/86 autorizó a las Conferencias a establecer tarifas comunes para sus miembros. En la práctica, cada vez es más frecuente que las líneas marítimas oferten servicios multimodales completos puerta/puerta, incluyendo no sólo el transporte marítimo, sino también el terrestre. Las correspondientes tarifas multimodales son tam-

bién establecidas por las Conferencias.

La DG IV mantiene que el Reglamento 4056/86 no autoriza a las Conferencias a establecer más que tarifas comunes en el tramo marítimo, pero no en el terrestre y está siguiendo varios procedimientos contra las Conferencias por este motivo.

«Si este punto de vista de la DG IV prosperase, en la práctica las Conferencias no podrían ofertar el producto que demanda el mercado y perderían toda viabilidad», señalan fuentes de Anave.

Como consecuencia, los navieros europeos están profundamente preocupados por la actitud tan rígida y formalista de la DG IV, que, de mantenerse, pondría seriamente en peligro la supervivencia del sector. Esta preocupación ha sido trasladada formalmente a los gobiernos de los Estados miembros, que la han hecho suya en general.

Por este motivo, en el Orden del Día del último Consejo de Ministros de Transportes de la CEE varios Estados habían pro-

puesto la adopción de una Resolución, dirigida a la Comisión, con el ánimo de recalcar algunos aspectos esenciales del Reglamento 4056/86 y de invitar a la Comisión a adoptar una posición pragmática y constructiva en relación con el sector.

Finalmente, esta Resolución no ha llegado a aprobarse, ya que el Comisario de la Competencia, Karel Van Miert, hizo previamente una declaración en tono positivo, cuyos puntos fundamentales fueron:

- Respecto del borrador de Reglamento sobre la exención de grupo a los Consorcios, los gobiernos de los Estados miembros tendrán, por dos veces sucesivas, ocasión para aportar sus puntos de vista.

- Respecto del establecimiento de tarifas por las Conferencias en transporte multimodal Van Miert propuso, conceder exenciones individuales, a título de prueba y con carácter temporal, a algunas Conferencias que han sido denunciadas por esta práctica, con el fin de acumular expe-

riencia para, eventualmente, y en un futuro próximo, estudiar una posible exención de grupo.

- Por último, la Comisión va a elaborar un detallado informe sobre la problemática de aplicación de normas de competencia al sector de las líneas marítimas regulares, que piensa remitir al Consejo antes del 30 de junio de 1994.

Ante esta positiva actitud de Van Miert, el Consejo no insistió en la proyectada resolución, limitándose a tomar nota de las declaraciones del Comisario y aceptando sus sugerencias.

La Asociación de Navieros Españoles (Anave) y comunitarios (ECSA) valoran favorablemente estas noticias, siempre que supongan en la práctica un auténtico cambio de la actitud de la DG IV y desemboquen a corto plazo en una clarificación, en condiciones satisfactorias, del marco jurídico del importante sector de las líneas regulares. ■

Inés OTERO

Simple navegación



Los navegadores GPS de seis canales MK8 y MK9 le ofrecen libertad de elección.

THE ART OF NAVIGATION



PHILIPS MK8 GPS

Con sólo 5 teclas, el MK8 es el navegador de más sencillo manejo.

Su información de posición se actualiza cada segundo. La página de navegación le muestra la demora y la distancia, el tiempo que falta para llegar al próximo waypoint, rumbo real, velocidad sobre el suelo y error de derrota (XTE). Se pueden almacenar hasta 99 waypoints, y la página de plan de navegación le permite seleccionar cualquiera de ellos, en cualquier orden, para formar una ruta.

PHILIPS MK9 GPS-D

Con un total de 8 teclas, el MK9 es una versión expandida del MK8 con las siguientes prestaciones extra:

El menú de posición ofrece información sobre la distancia total y parcial. El menú NAVIGATE suministra la distancia y tiempo de navegación pendientes hasta cada punto de la ruta. El menú SAILPLAN le permite almacenar nueve rutas. Las teclas adicionales ofrecen la conexión y desconexión ON/OFF, un botón específico para la función de hombre al agua, y la función MARK.



SITELSA Via Augusta, 186 - 08021 Barcelona · Tel: (93) 414 48 12 · Fax: (93) 414 25 33



Philips
Navigation

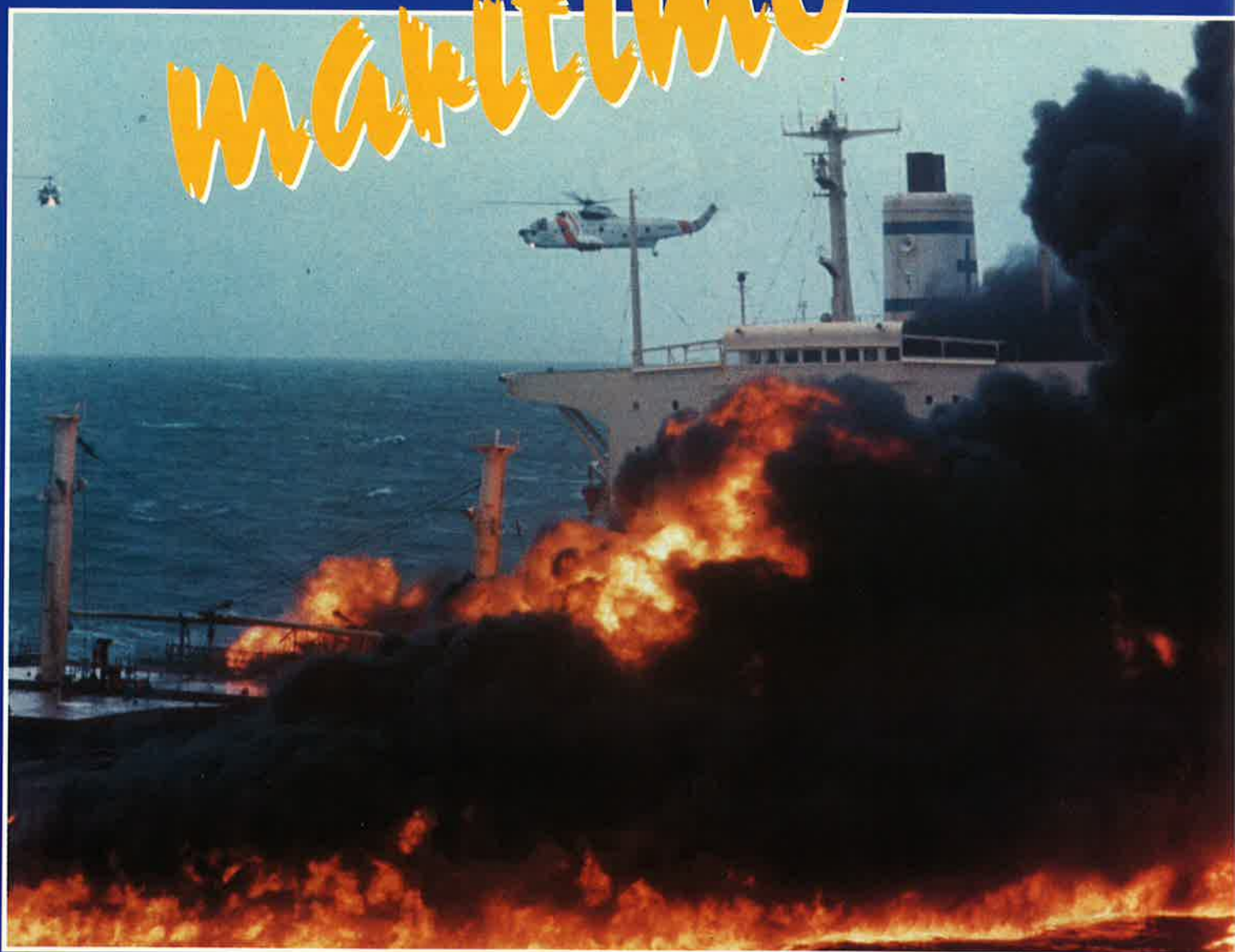


PHILIPS

PROYECTO ESTRATÉGICO GLOBAL A CUATRO AÑOS

II PLAN NACIONAL

DE salvamento marítimo

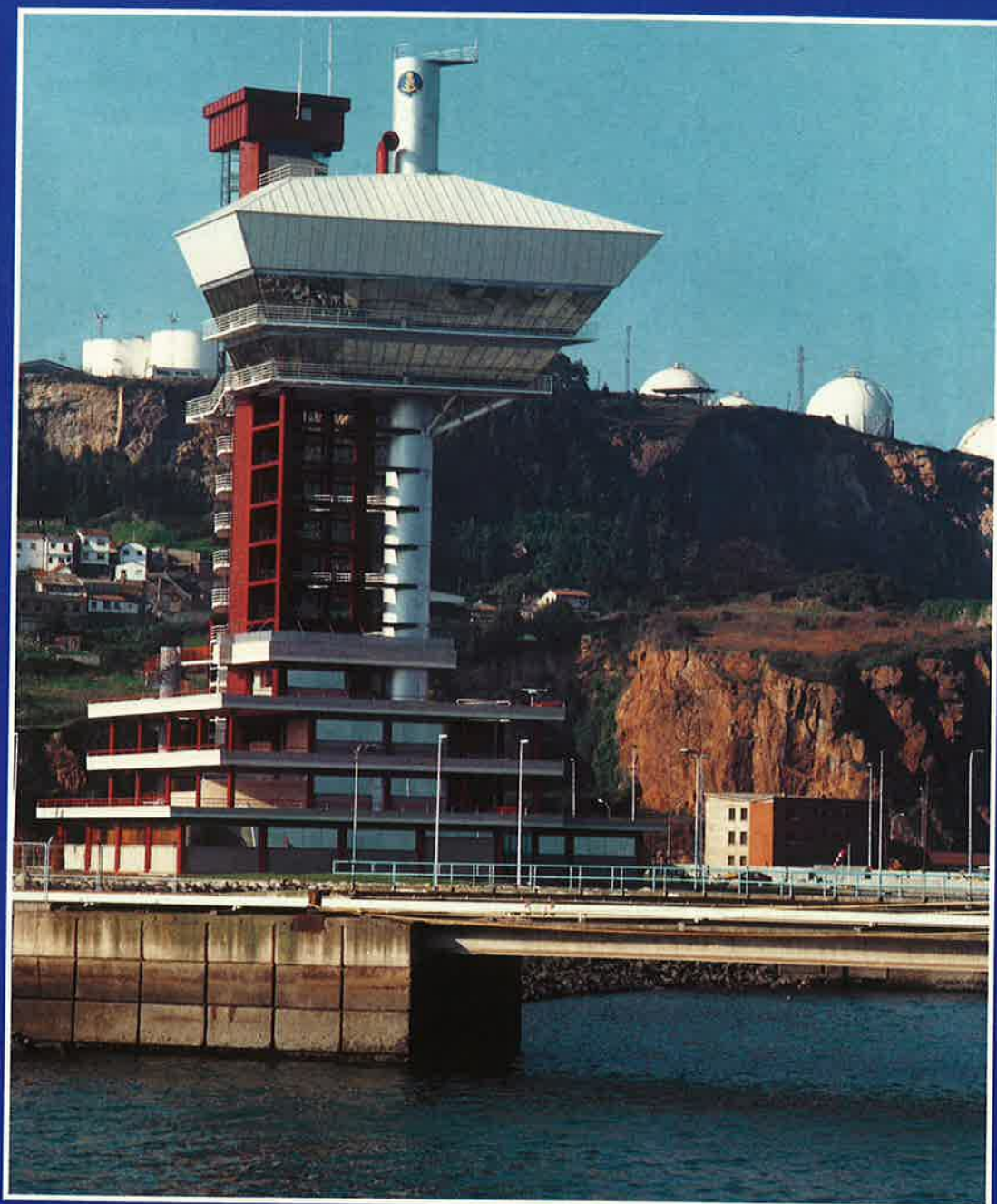




El Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente se propone consolidar definitivamente los servicios de salvamento marítimo en España. Para ello ha puesto en marcha un segundo Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la vida humana en el mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino (PNS). Se trata de un plan estratégico global e integral que ha sido elaborado por la Dirección General de Marina Mercante, tiene como horizonte el año 1997 y se realizará a través de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima.

II PLAN NACIONAL DE salvamento marítimo

CONSIDERADO como un documento básico de planificación, el PNS tiene como marco de referencia el desarrollo del conjunto de las infraestructuras marítimas de control del tráfico marítimo y de coordinación de las operaciones de salvamento y lucha contra la contaminación marina de competencia estatal. Es su finalidad establecer y mantener una organización nacional en materia de salvamento y lucha contra la contaminación marina para alcanzar las mayores probabilidades de éxito en la respuesta a las emergencias acaecidas en las zonas de responsabilidad marítima asignadas a España. Ha sido diseñado para interconectarse con los planes nacionales que, sobre estas materias, existen en los países del entorno geográfico español y con los planes de la Unión Europea. Su ejecución corre a cargo del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Departamento competente en la materia, su desarrollo ha sido encomendado a la Dirección General de Marina Mercante y la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, adscrita al MOPTMA, será la encargada de prestar los servicios específicos que demande el PNS. La función de esta entidad es estrictamente operativa toda vez que carece de potestades administrativas. En su desarrollo participan distintos Departamentos ministeriales y Organismos: Ministerios de Defensa (SAR), de la Presidencia de Gobierno (Dirección General de Infraestructura y Seguimiento para Situaciones de Crisis), de Interior (Direcciones Generales de Protección Civil y de la Guardia Civil, Servicio Marítimo), de Economía y Hacienda (Agencia Esta-



POR SU SEGURIDAD

EN SITUACION DE EMERGENCIA

ANTES DE HACERSE A LA MAR

- Estudie la predicción meteorológica.
- Trace el plan de navegación, mantenga actualizados y corregidos los derroteros y cartas de navegación.
- Chequee los equipos de comunicaciones, contra incendios, seguridad y de navegación.
- Compruebe las condiciones de estanqueidad de su embarcación.
- Supervise el correcto funcionamiento de los equipos de gobierno y de propulsión.
- Abastézase de víveres y combustible.
- Cumplimente y entregue la ficha "Plan de Navegación en su Club Náutico / Puerto Deportivo".
- Imparta normas de conducta para caso de emergencia a las personas que le acompañan o que no estén familiarizadas con la embarcación.

DURANTE LA NAVEGACION

- Respete siempre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes en la mar (1972).
- Mantenga una vigilancia eficaz (auditiva y visual).
- Escuche permanentemente en el Canal 16 de VHF (respete las normas de comunicación).
- Sílese en la carta a intervalos frecuentes.
- Reporte al Centro de Salvamento o Costera Radio más próxima cualquier incidencia relativa a la seguridad de la vida humana, de la navegación o sobre contaminación.
- Practique regularmente, normas de conducta para situaciones de emergencia, hombre al agua, incendio, abandono, etc.
- Extremar las precauciones durante el uso de equipos que entrañen riesgos. Ejemplo: cocina, baterías, etc.
- No invada la zona de bañistas, navegue a velocidad inferior a 3 nudos en los canales y dentro de una franja de 200 metros contiguos a las playas no balizadas.

- Autocontrol.
- Evaluación de la situación.
- Adopción de primeras medidas que minimicen el riesgo.
- Emisión de mensaje, claro y conciso, indicando: identidad, posición, situación de emergencia.

necesidad de auxilio y personas afectadas. (Use Canal 16 VHF o la frecuencia de 2.182 KHz).

- Estudie medidas alternativas simultáneas para poner a salvo a la tripulación y/o facilitar su rescate (ejemplo: preparativos para abandono, lanzamiento de señales-activación de radiobaliza).

VIA DE AGUA

- Achique.
- Toponamiento.
- Disminución de la presión del agua mediante traslado de pesos (variando el asiento y/o el adrizamiento).
- Varada voluntaria en fondo adecuada.

INCENDIO

- Maniobra adecuada para aminorar propagación.
- Extinción mediante medios propios, soloque, enfrie, suprima el aporte de combustible o evite la reacción en cadena.

ABANDONO

- Soloamente se abandonará la embarcación cuando ésta ofrezca menos garantía de protección que cualquier otro medio de supervivencia.
- Preparación para el abandono: alistar balsas, aros, chalecos salvavidas.
- Abrigarse bien. Reemplazar calzado pesado por otro

más ligero. Ajustarse correctamente el chaleco. Elección de la zona de abandono. Embarque directo o cuanto antes en la balsa.

- Si hay que saltar al agua, hacerlo de pie, sujetando el chaleco y topándose nariz y boca.
- Los naufragos permanecerán agrupados.

MENSAJE DE SOCORRO. OBLIGACIONES Y PROCEDIMIENTO. El Capitán de todo buque que, hallándose éste en la mar, reciba una señal, de la fuente que sea, al efecto de que un buque, una aeronave o una embarcación de supervivencia se hallan en peligro, está obligado a acudir a toda máquina en auxilio de las personas siniestradas, informando a éstas, si le es posible, de que acude a auxiliarlas. Si no puede acudir a prestar ese auxilio o si, dadas las circunstancias especiales del caso de que se trate, estima que es irrazonable o innecesario hacerlo, anotará en el Diario de Navegación las razones por las cuales no acudió en auxilio de las personas siniestradas. SOLAS, Cap. V - Regla 10.

AREA DE NAVEGACION

PAPEL ECOLOGICO

tal Tributaria, Servicio de Vigilancia Aduanera), de Trabajo (Instituto Social de la Marina), Comunidades Autónomas de Galicia, Valencia, Andalucía y Asturias, Cruz Roja Española, Real Liga Naval Española y Telefónica de España, entre otros.

El PNS fue aprobado en el Consejo de Ministros del 11 de marzo. En su presentación, el ministro José Borrell recordaba



La sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima gestionará los medios marítimos y aéreos para la prestación de los servicios que le han sido encomendados

que «la historia de las acciones llevadas a cabo con la intención de proteger a nuestros marinos y a nuestros mares ha estado llena de buenas, e incluso heroicas, intenciones que han terminado fracasando a causa de una crónica falta de medios y recursos». Para evitar que España se adentrara en el siglo XXI con sus mares desprotegidos, el Gobierno diseñó en 1989 el Primer Plan Nacional de Salvamento y Lucha

NORMAS PARA PREVENIR LA CONTAMINACION MARINA POR DESCARGAS DE RESIDUOS DESDE LOS BUQUES				
TIPO	PROCEDENCIA	CONDICIONES PARA LA DESCARGA EN EL MAR		DESTINO
		MEDITERRANEO	ATLANTICO	
AGUAS OLEOSAS	Sentinas de Máquinas	<ol style="list-style-type: none"> 1. Buque navegando. 2. Contenido en hidrocarburos < 15 ppm (*). 3. Descarga a través de equipo separador, con alarma y parada automática. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Buque navegando a más de 12 millas de la costa. 2. Contenido en hidrocarburos < 15 ppm (*). 3. Descarga a través de equipo separador. 	Las aguas oleosas con más de 15 ppm (*), se retendrán a bordo para su descarga posterior en puerto a una Instalación Marpol autorizada.
ACEITES Y RESIDUOS DE COMBUSTIBLES U OTROS HIDROCARBUROS	Motores principales y auxiliares, sentinas, depuradores de combustible, filtros, etc.	PROHIBIDA		Serán retenidos a bordo para su posterior descarga, a la llegada a puerto, en una Instalación Marpol autorizada.
AGUAS SUCIAS	Lavabos, inodoros, duchas, cocinas, lavaderos, etc.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Descarga a más de 4 millas de la costa, si el buque dispone de un equipo para desmenuzar y desinfectar previamente el agua. 2. Descarga a más de 12 millas de la costa, si el buque no dispone del equipo mencionado en el punto 1. 3. Buque navegando a una velocidad no inferior a 4 nudos. 4. Que la descarga no produzca sólidos flotantes ni decoloración de las aguas. 		Retención a bordo de las aguas que no cumplan las condiciones anteriores, en un tanque adecuado; y posterior descarga en puerto a una Instalación de Recepción autorizada.
BASURAS SOLIDAS	Restos de comidas, embalajes, envases, maderas, plásticos, bidones, vidrios, etc.	PROHIBIDO ARROJAR PLASTICOS DE CUALQUIER CLASE (incluidos cabos de nylon o cualquier otro material plástico)		Las basuras sólidas que no puedan ser arrojadas al mar cumpliendo las condiciones anteriores, deberán ser almacenadas a bordo y descargadas a la llegada a puerto en una Instalación Marpol autorizada.
		Se pueden arrojar únicamente restos desmenuzados de comida, cuando el buque se encuentre a más de 12 millas de la costa más próxima.		
		ESTA PROHIBIDO ARROJAR RESTOS DE COMIDA CUANDO ESTEN CONTENIDOS EN BOLSAS DE PLASTICO.		

(* ppm = Partes por millón o miligramos por litro.

SERVICIO DE DEFENSA DEL MEDIO AMBIENTE MARINO

PAPEL ECOLOGICO



sobre Alta Mar (1958), para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (1974) y su Protocolo (1978), sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo (1979), sobre Derecho del Mar (1982), sobre Intervención en Alta Mar en casos de accidentes que causen o puedan causar contaminación por hidrocarburos (1969), para prevenir la contaminación por los buques (1973) y su Protocolo (MARPOL 1978) y sobre Cooperación, Preparación y Lucha Contra la Contaminación por Hidrocarburos (1990) son algunas de las directrices asumidas en el PNS.

Objetivos y desarrollo

Como se desprende de su propio enunciado, el PNS tiene entre sus objetivos básicos los de coordinar la actuación de los medios pertenecientes a las Administraciones e Instituciones públicas y privadas dispuestos para las operaciones de búsqueda y salvamento de vidas humanas y la lucha contra la contaminación marina; implantar un sistema de control

La financiación del PNS supondrá un esfuerzo económico cuantificado en el capítulo de gastos en 36.570 millones de pesetas y 10.043 millones en inversiones entre los años 1994 y 1997

de tráfico marítimo que cubra la totalidad de las costas nacionales y potenciar los medios materiales adscritos a la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima y formar al personal encomendado al servicio.

El PNS se desarrolla mediante programas sectoriales y territoriales en cuya elaboración participarán las Comunidades Autónomas competentes y que serán aprobados por el MOPTMA. Entre estos programas destacan el de construcción y equipamiento electrónico de Centros de Control, los de adscripción de unidades marítimas, aéreas y equipos, dotación de personal y coordinación con las distintas Administraciones Públicas a través de la Comisión Nacional de Salvamento Marítimo. Otras actuaciones se refieren a la limpieza y recuperación ecológica de aguas portuarias y espacios marítimos litorales de interés medioambiental, a las instalaciones de recepción de residuos oleosos de los buques, de contingencias por derrame de hidrocarburos procedentes de buques petroleros, de formación especializada para el personal adscrito al cumplimiento del PNS y al programa de I+D relacionados con la Seguridad Marítima y con la Lucha contra la Contaminación. La filosofía de estas líneas de actuación parte de la solidaridad entre

II PLAN NACIONAL DE salvamento marítimo

ciudadanos y territorios teniendo en cuenta las especiales características del litoral español.

Centros coordinadores y efectivos del PNS

El Centro Nacional de Coordinación de Salvamento (CNCS) tiene como función la coordinación de los Centros Periféricos y el enlace y coordinación con sus Centros equivalentes internacionales. Paralelamente, se crean Centros Locales, Regionales y Zonales para dar cobertura radar y radiogoniométrica a sus distintos ámbitos de actuación.

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima gestionará, además, una serie de medios marítimos y aéreos para la prestación de los servicios que le han sido encomendados. Las previsiones del PNS en medios marítimos son de 11 buques, 33 embarcaciones menores de salvamento de intervención rápida distribuidos por el litoral español, de las que dispone ya de 14, y 15 lanchas para limpieza de aguas portuarias e interiores de las que cuenta con cuatro. En el capítulo de unidades aéreas de rescate la Sociedad dispone ya de tres helicópteros a los que se añadirán dos más durante 1994 y 1995. El programa contempla la incorporación de cinco aviones de ala fija para rastreo de grandes áreas marítimas si bien este servicio puede realizarse con efectivos del SAR del Ejército del Aire.

El PNS dispondrá, además, de Centros de Apoyo Logísticos distribuidos en puntos estratégicos de la costa, para el almacenamiento de equipos anticontaminación dispuestos para uso en cualquier punto y en el menor tiempo posible.



José Bonnell:
Las flotas mercante, pesquera y de recreo, no solo españolas sino internacionales, contarán con uno de los más modernos y eficientes servicios de salvamento marítimo de la Unión Europea



Cuenta, asimismo, con un Centro de Seguridad Marítima Integral para formación de personal, situado en el término asturiano de Veranes.

El Centro «Jovellanos» imparte ya desde junio de 1993 cursos de lucha contra el fuego, supervivencia en el mar, abandono de buque, manipulación de mercancías peligrosas, vigi-

lancia del tráfico marítimo, titulaciones de embarcaciones de recreo, etcétera. En sus instalaciones, ubicadas sobre una superficie de 140.000 metros cuadrados cedidos en su día por el Ayuntamiento de Gijón, se realizan, programas de formación para tripulaciones de la flota mercante con cursos avanzados en materia de contaminación,



SALVAMENTO MARITIMO

 Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima

LLAMADAS DE SOCORRO
EN CASO DE EMERGENCIA

Utilice los canales y frecuencias internacionales para llamadas de emergencia.

CANAL 16 de VHF banda marítima y 2.182 KHz en onda media

PROCEDIMIENTO

SINTONICE EL CANAL O LA FRECUENCIA INDICADA Y DIGA:

- 1. MEDE... MEDE... MEDE...**
(Mayday... mayday... mayday...)
- 2. AQUI LA EMBARCACION...** (nombre)
Repítalo tres veces...
- 3. ESTOY EN LA SITUACION...** (coordenadas de su posición)
o bien... **ME ENCUENTRO A ... MILLAS DE ...** (demora y distancia)
- 4. NECESITO AYUDA URGENTE A CAUSA DE...**
Indique la naturaleza del peligro...

REPITA ESTE MENSAJE HASTA OBTENER CONTESTACION

TELEFONO DE EMERGENCIAS MARITIMAS: 900-202 202

Recuerde que los Centros Coordinadores de Salvamento Marítimo y las Estaciones Radiocostas están a la escucha en las frecuencias y canales de socorro indicados las 24 horas del día todos los días del año. Además todos los buques mantienen escucha en dichas frecuencias.

Protegemos la vida humana en la mar
A TODA COSTA

AUTOADHESIVO



navegación y demás materias relacionadas con el salvamento y la seguridad marítimos. El ministro Borrel señaló, con ocasión de la presentación del PNS, que cuanto éste se desarrolle íntegramente «las flotas mercante, pesquera y de recreo, no sólo españolas sino internacionales, contarán con uno de los más

modernos y eficientes servicios de salvamento marítimo de la Unión Europea. Un servicio, —concluyó—, que ya constituye una brillante realidad diariamente constatada por todos los marinos y usuarios de la mar que surcan nuestras aguas». ■

Mery VARONA

Financiación del PNS

La financiación del Plan Nacional de Salvamento supondrá un esfuerzo económico cuantificado en el capítulo de gastos por un montante de 36.570 millones de pesetas y 10.043 millones en inversiones a lo largo de los años 1994 a 1997, a los que hay que añadir los 5.340 millones de gastos y 3.318 de inversiones utilizados ya en 1993. Del total de inversiones presupuestadas, 2.000 millones corresponden a obra civil, de los que más de la mitad lo son con cargo a los presupuestos de 1993. El equipamiento electrónico supone una partida de 4.901 millones y 3.142 el equipamiento de unidades aeromárquimas. El primer capítulo corre a cargo de los presupuestos de la Dirección General de la Marina Mercante, los dos últimos a cargo de la Sociedad Estatal

de Salvamento y Seguridad Marítima.

El mantenimiento de las compañías aeromárquimas supone también la partida más abultada de los gastos generales, con 26.692 millones de pesetas. La operación y gestión de centros suponen 7.664 millones y 2.214 el mantenimiento de los centros y unidades. El total de gastos generales se financia con cargo a los presupuestos de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima.

La financiación a corto plazo recae en los Presupuestos Generales del Estado si bien se contempla a largo plazo una financiación

extrapresupuestaria, mediante actividades paralelas al salvamento de vidas humanas en el mar. Los ingresos generados por los cursos de formación impartidos en el Centro de Seguridad Marítima Integral «Jovellanos», el salvamento de buques o, eventualmente, la participación de usuarios en algunos de los programas del PNS, caso del de instalación de residuos oleosos procedentes de buques, podrían ser algunas de estas vías de financiación. En cualquier caso, se insiste, la financiación presupuestaria primará sobre la extrapresupuestaria toda vez que los servicios de salvamento y la lucha contra la contaminación del medio marino se contemplan como factor de cohesión e integración sociales y son considerados prioritarios por su alta rentabilidad social y por conformar un proyecto emblemático que colocará a nuestro país en una posición progresista y sensible a los problemas humanitarios y medioambientales. El cumplimiento de los objetivos del PNS precisará todavía de un esfuerzo inversor en infraestructuras que tendrá su ciclo final entre 1997 y el año 2000. ■

M. V.

El escándalo precede la reu

ESPAÑA, A FAVOR

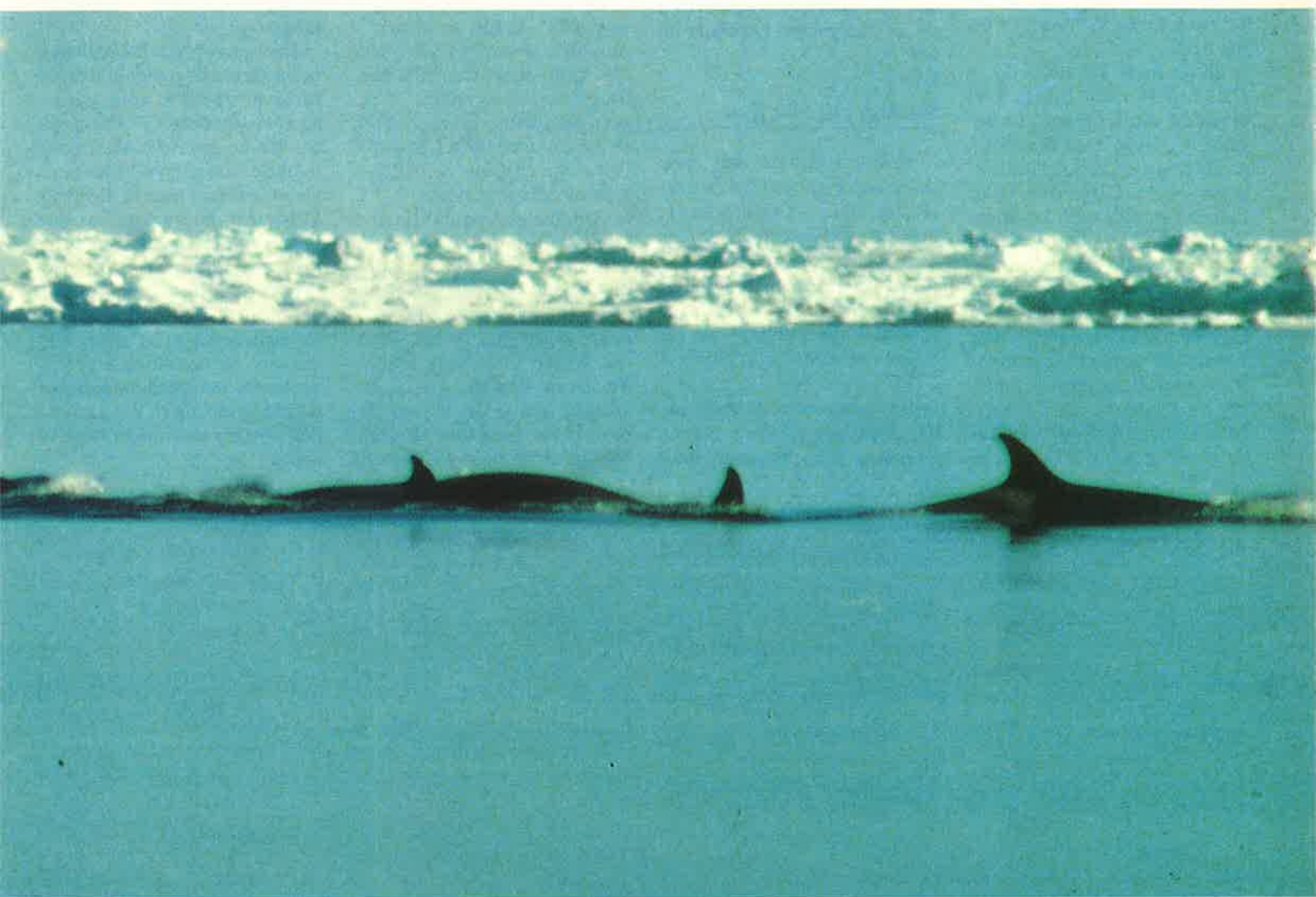


El Comité Técnico de la Comisión Ballenera Internacional (CBI), reunido el pasado mes de febrero en Norfolk, Australia, se pronunció a favor de la creación de un santuario de ballenas en el océano Antártico. La propuesta francesa, formulada en la última reunión de la CBI en Kyoto, Japón, estaba condicionada al visto bueno del Comité Científico. Cubierto este trámite, el santuario en la

EN LA AN

ón de la Comisión Ballenera

R DEL SANTUARIO



© GREENPEACE/MORGAN

ANTÁRTIDA

Antártida será debatido en el mes de mayo, durante la reunión plenaria que este organismo internacional celebrará en México. Al hilo de estos acontecimientos, se ha confirmado que la flota soviética cazó, durante décadas, más del doble de las ballenas autorizadas, al tiempo que Japón prosigue la «compra» de votos para impedir la creación del santuario.

El Comité Técnico de la CBI dio el visto bueno en la Antártida. España, junto a otros países, pide

LAS ballenas podrían disponer de un santuario en el Antártico, sumándose así al existente en el océano Índico desde 1979, si finalmente se decide su aprobación en la próxima reunión de la Comisión Ballenera Internacional (CBI), que se celebrará el mes de mayo en México.

El Comité Técnico de la CBI dio el visto bueno a la creación del santuario, un requisito previo a su discusión establecido en la anterior reunión de la CBI, que tuvo lugar el pasado año en la localidad japonesa de Kyoto. El texto aprobado por dicho Comité el pasado mes de febrero en Norfolk, Australia, es el siguiente: «Para el Comité Técnico no existen objeciones irreconciliables para establecer un santuario de ballenas en el océano Antártico, al Sur de los 40 grados, y que dicho

santuario se creará si los miembros de la Comisión así lo deciden.» El problema reside ahora en ponerse de acuerdo en los límites de ese santuario, como aseguraba a esta revista Rafael Conde, director general de Recursos Pesqueros y responsable de la Delegación española en la CBI.

Protección efectiva

Hay que compaginar unos límites que garanticen la protección efectiva de las ballenas con los intereses de los países afectados, señala a MAR Rafel Conde, ya que el límite Norte del santuario propuesto abarca parte de las zonas económicas exclusivas (ZEE), establecidas en 200 millas marítimas, de Argentina, Australia, Chile y Nueva Zelanda. Sin embargo, hay

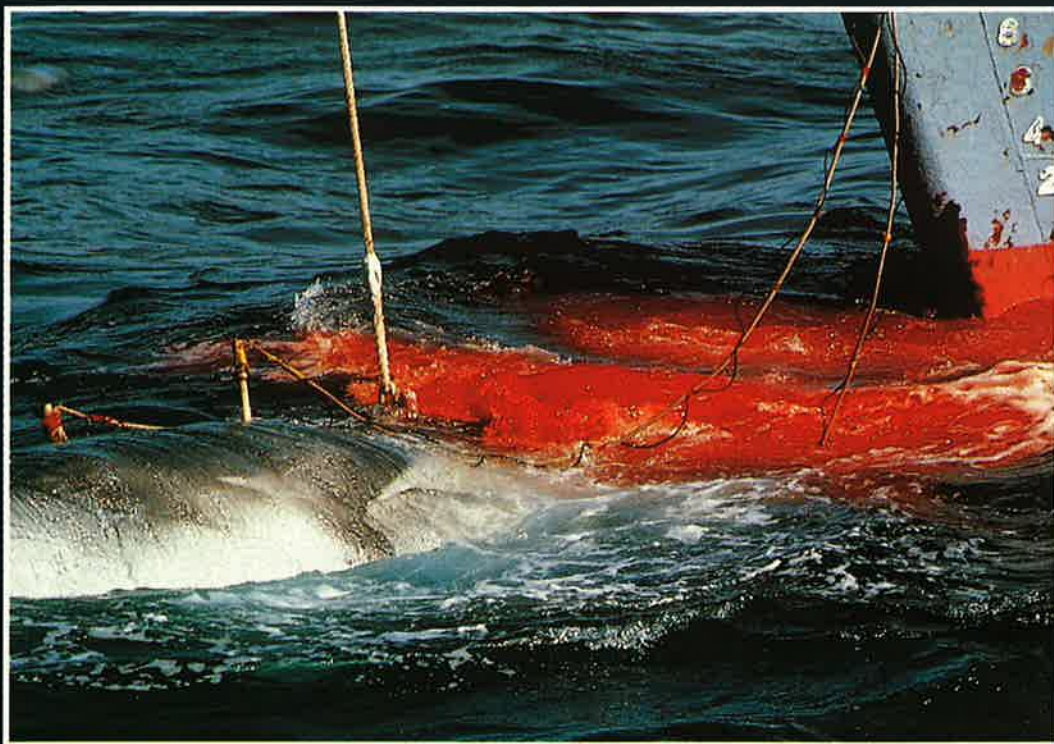
que reseñar que todos estos países apoyaron la resolución —sometida a votación en la sesión plenaria de la CBI en 1993— sobre el «concepto» de santuario y la creación de un grupo de trabajo para examinar la propuesta.

De estos países, Chile es el que está siendo sometido a mayores presiones por parte de Japón, en su campaña contra el santuario, aunque su actual presidente, Eduardo Frei, se ha sumado a las 250.000 firmas de ciudadanos chilenos a favor del santuario.

Aunque el Comité Técnico se limita a pronunciarse en el sentido de que no hay objeciones que impidan establecer el santuario, países como España, Australia, Brasil, Francia, Irlanda, Mónaco, Holanda, Gran Bretaña y Estados Unidos han realizado un llamamiento para que se establezca el santuario al Sur de

los 40 grados. Salvo pequeñas discrepancias sobre los límites del santuario, todos parecen estar a favor de la necesidad de crear una reserva que proteja a estos mamíferos. Todos, salvo Japón, que está buscando un grupo de aliados contra el santuario a golpe de talonario.

Para proteger a las ballenas es necesaria la creación de una reserva efectiva, «sin agujeros», en palabras de Greenpeace, por lo que debe abarcar la totalidad del océano Antártico. De otra forma estaría abocado al fracaso, puesto que los balleneros podrían cazar en el límite del santuario o incluso dentro del mismo. En el caso de que se permita el acceso a los balleneros a las aguas antárticas, su caza ilegal puede aumentar notablemente, tanto dentro como fuera del santuario, y para todo tipo de ballenas.



40 grados Sur

España se muestra favorable al establecimiento de la frontera del santuario en los 40 grados de latitud Sur. Esta es la opinión más generalizada entre los que apoyan la creación del santuario. Greenpeace, defensora de esta delimitación, fundamenta el establecimiento de esa demarcación en dos razones:

1 Por ser la posición aproximada de un fenómeno oceanográfico llamado convergencia subtropical austral, que marca los límites de

to bueno a la creación del santuario e que el límite se establezca en los 40 grados Sur

La «lógica» económica ha llevado siempre a los balleneros a capturar estos cetáceos a un ritmo superior a su tasa de recuperación. De permitirse la caza de ballenas en el océano Antártico, una vez sobre-explotadas las poblaciones, se producirá una fuerte presión para que se abran a la caza las áreas restantes. Eso fue precisamente lo que ocurrió en el primer santuario propuesto por la CBI. (En 1938, los países balleneros acordaron crear un santuario o reserva de ballenas en aguas antárticas pero, en 1955, a causa de las presiones de las industrias balleneras, la zona fue abierta nuevamente a la explotación. Desde 1904, año en que se estableció la primera estación ballenera antártica, más de 1.500.000 de estos animales han sido cazados en estas aguas.)

Capturas soviéticas

Estos datos avalan la necesidad de crear un sistema de protección real y efectivo. La moratoria vigente en la actualidad, con los cupos permitidos a distintos países o los destinados al subterfugio de la «caza científica», deja un resquicio que posibilita el saltarse impunemente la legalidad establecida por la comunidad internacional.

Un buen ejemplo es el que acaba ahora de desvelarse. El

volumen de capturas de la flota soviética duplicó al que le había concedido la CBI, tal y como reconoció el comisario ruso durante las reuniones del Comité Técnico celebradas en Australia. «Durante décadas, ha declarado, la flota soviética ha estado cazando más del doble de ballenas de las que oficialmente notificó a la CBI.» El escándalo ahora destapado involucra también a Japón, ya que gran parte de carne obtenida era vendida al país nipón.

El secretario de la Comisión Ballenera Internacional, Ray Gambell, admitió que la Comisión disponía de datos —recogidos por científicos australianos durante los años sesenta— que demostraban que la flota soviética capturó en aquella época cientos de ejemplares de la ballena jorobada, una especie amenazada. Este hecho viene a corroborar la necesidad de un control más eficaz, al tiempo que demuestra, según acusaciones de Greenpeace, que con las

© GREENPEACE/CULLEY



distribución de las especies que sirven de alimento a las ballenas.

2. Por ser la misma frontera que la CBI ha utilizado en anteriores ocasiones para otros propósitos de gestión. La latitud de 40 grados Sur fue el límite del primer santuario aprobado por la CBI¹.

Este santuario, según Greenpeace, protegería a todas las grandes ballenas que se alimentan en el océano Antártico. ■

¹ En 1938, los países balleneros acordaron crear un «santuario» o reserva de ballenas en aguas antárticas pero, en 1955, a causa de la presión de las industrias balleneras, la zona fue abierta a la explotación

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

Japón destina enormes sumas de dinero en conformar un grupo de «países amigos» que le apoyen en contra de la creación del santuario en la Artártida.

citadas declaraciones se pone en entredicho la capacidad de este organismo para asegurar el cumplimiento de sus propias recomendaciones.

Sin embargo, el mayor problema a la hora de lograr la supervivencia de las ballenas viene de la mano de Japón. Su posición, siempre hostil a las medidas dirigidas a evitar la extinción de estos cetáceos, se ha visto recrudescida en los últimos tiempos, y no repara en gastos a la hora de torpedear las medidas proteccionistas de la CBI. Su estrategia ha variado sensiblemente. De las amenazas de marcharse de la CBI si no se reconsideraba la moratoria, ha decidido pasar a la ofensiva logrando —según ellos lo definen— conformar un grupo de países amigos.

Su objetivo inmediato pasa por impedir la creación del santuario. Y su confianza en lo-



© GREENPEACE/MORGAN

garlo queda patente en las declaraciones de Takanori Onashi, miembro de la Agencia de Pesca del Japón, recogidas por un periódico noruego el 15 de junio de 1993. En ellas expresaba que «en los próximos tres años la situación dentro de la CBI iría mejorando y, por tanto, no veía ninguna razón para que Japón y Noruega abandonaran la Comisión».

La estrategia de Japón pasa por evitar, en primer lugar, la implantación del santuario en la Antártida y, más tarde, el reinicio de la caza comercial. En este sentido se enmarca el intento de que la presidencia de la CBI sea ocupada por un representante del «bloque ballenero». De acuerdo con este objetivo, el diario noruego *Aftenposten* señalaba, en mayo del pasado año, que Dinamarca sería una de las principales candidatas a ocupar este puesto.

LOS PAISES «TENTADOS»*

PARA lograr torpedear la creación del santuario en la Antártida, Japón necesita únicamente la cuarta parte de los votos de los países miembros de la CBI. Con el fin de conseguirlos, puso en marcha lo que denominan «consolidación de voto».

Las cuotas anuales que tienen que pagar los miembros de la CBI se sitúan alrededor de las 18.500 libras, a lo que hay que sumar los gastos de viaje y alojamiento para la asistencia a los cinco días de reunión.

Según Greenpeace, cada año, diferentes miembros del Gobierno japonés, principalmente del sector pesquero, llevan a cabo masivas campañas diplomáticas. Aunque ellos nieguen la relación entre sus inversiones económicas y los votos de algunos países de la CBI, los datos sobre las multimillonarias «ayudas» en

el sector pesquero, que Japón dedica a los países en desarrollo que forman parte de la CBI, coinciden repetidamente con el apoyo que éstos le aportan en las reuniones de la Comisión.

La «operación de consolidación de votos» ha sido especialmente visible en el Caribe Oriental. Según el diario *The Grenadian Voice*, (7 de octubre de 1993), antes de la reunión de la CBI de 1993, Japón tuvo «alrededor de 30 personas en la zona oriental del Caribe intentando conseguir apoyos para acabar con la moratoria de la caza comercial de ballenas ... distribuyéndose a lo largo de toda la región».

Granada. Ingresó en la CBI el 7 de abril de 1993, un mes antes de la reunión celebrada en Kyoto. Votó siempre las propuestas de Japón, incluido el rechazo al santuario.

* Estos datos han sido recogidos de un informe elaborado por Greenpeace.

«Durante décadas, la flota soviética ha estado cazando de ballenas de las que oficialmente notificó a la según declaraciones del comisario ruso ante este o

La organización ecologista Greenpeace ha venido denunciando las maniobras de Japón para lograr el apoyo de determinados países. Unas maniobras admitidas públicamente por el propio Gobierno japonés, al reconocer la existencia de un programa de «consolidación de voto». Según este programa, las naciones que apoyaran sus tesis recibirían «generosas ayudas económicas».

Operación «consolidación de voto»

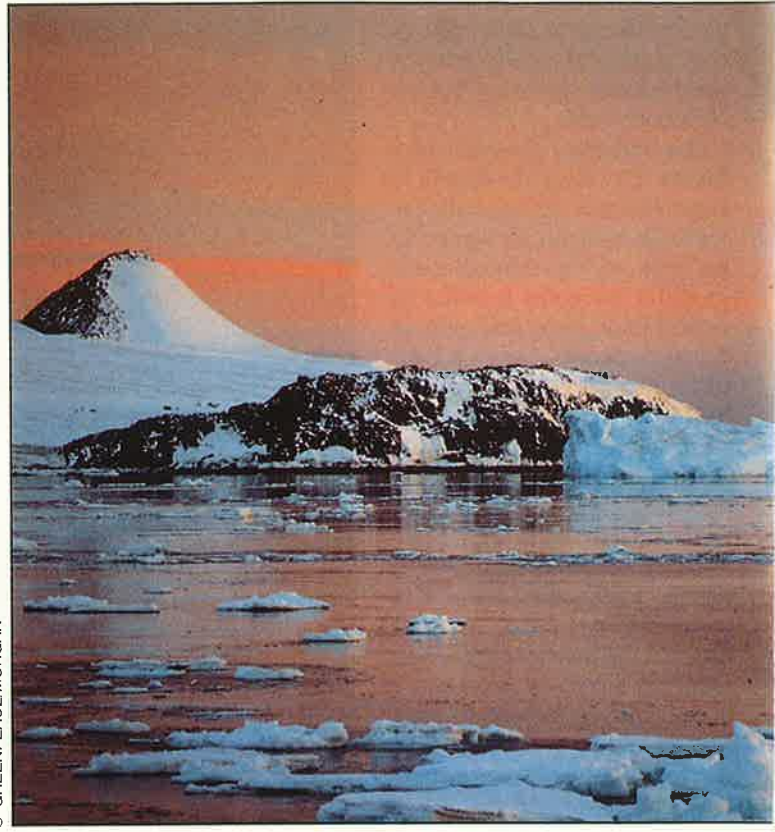
Con la operación «consolidación de voto» tratan no sólo de reclutar nuevos Estados miembros dentro de la CBI que voten a favor de los intereses de Japón, sino también cambiar las posiciones de los que se han opuesto a estos planes (ver recuadro «Los países tentados»).

El objetivo prioritario sería, por lo tanto, impedir la creación

del santuario. Para ello, Japón trata de «ganarse» el apoyo de la cuarta parte de los países miembros de la CBI (el establecimiento del santuario necesita ser aprobado por una mayoría compuesta por, al menos, el 75 por 100 de los votos).

El coste de la operación de «consolidación de votos» no se conoce con exactitud, pero se estima en decenas de millones de dólares. El periódico japonés «Tokyo Shinbum», que califica de «ofensiva bancaria» esta operación, señalaba en mayo del pasado año que «las noticias que circulan sobre la inversión económica del Gobierno japonés para la consolidación de votos para este año —reunión de la CBI en Kyoto, en 1993— hablan de cifras que superan los 300 millones de dólares».

Según datos aportados por la organización ecologista Greenpeace, Japón está llevando a



© GREENPEACE/MORGAN

Este país siempre había expresado, hasta entonces, no tener intereses en el sector ballenero.

Dominica. Fue miembro de la CBI desde 1981 a 1983, pero nunca asistió a ninguna reunión. Reingresó el 18 de junio de 1992, antes de la reunión de Glasgow, votando en cuatro de las ocho votaciones (las que tenían más importancia para los intereses de Japón). La prensa japonesa señaló que la primera ministra de Dominica, Eugenia Charles, en una visita al país asiático, recibió el agradecimiento del primer ministro japonés, Miyazawa, por apoyar la propuesta de acabar con la moratoria de ballenas. El «agradecimiento» se materializó en el compromiso a contribuir, con varios cientos de millones de yenes, en la construcción de un complejo pesquero.

(The Japan Times, 3 de septiembre de 1992).

San Vicente y Santa Lucía. En 1986 cambió radicalmente la política de ambos países, justo después de la visita de sus primeros ministros a Tokio para revisar las relaciones económicas entre ambos países y el Japón. Desde entonces, se han desarrollado fuertes inversiones en San Vicente y Santa Lucía. Isla Salomón. Fue miembro de la CBI durante los años ochenta, absteniéndose en la mayoría de las votaciones. Tras abandonar la CBI en 1990, reingresa en 1993. Desde entonces ha tenido que abonar cerca de 53.000 libras en concepto de atrasos de cuotas. De las 15 votaciones habidas en Kyoto, en 12 ocasiones lo hizo a favor de las tesis de Japón. La ayuda japonesa a este país representa el 40 por 100 de

toda la que recibe, controlando buena parte de su industria (The New York Times, 16 de agosto de 1993).

Ser miembro de la CBI es relativamente caro, sobre todo porque las cuotas no establecen diferencias de acuerdo con las características y posibilidades de cada país. Cuando las cuotas no se pagan, pueden ser sancionados con la pérdida del derecho a voto. En la reunión celebrada en Kyoto estuvieron presentes Senegal y Perú, dos de los países que acumulan una mayor deuda con este organismo. Un periódico japonés (Yomiuri Shinbum, del 12 de mayo de 1993) informó sobre rumores que conectaban esta presencia con la posibilidad de que la devolución del derecho al voto dependería del

más del doble CBI», ganismo

cabo en los últimos años una fuerte campaña diplomática y económica para conseguir que, países en vías de desarrollo, ingresen en la CBI y voten a su favor. «Pequeñas islas Estado del Caribe y el Pacífico Sur —denuncia esta organización—, como Granada, San Vicente, Santa Lucía o islas Salomón, han recibido enormes sumas de dinero en concepto de “ayudas” a cambio de su voto. Otros países como Senegal, Perú, Venezuela o Chile, también han sido “tentados” con diversos ofrecimientos de ayuda por parte del gobierno japonés.»

Todo ello viene a corroborar la fuerte batalla que se librará en la próxima reunión de la CBI, el mes de mayo, en México. Mientras la mayoría de los países discute sobre cómo defender la supervivencia de estos cetáceos, adecuándolo en lo posible a los intereses de todos, Japón ha declarado la



guerra abierta a las ballenas. No se conforma con mantener su ya ilegal cuota de caza, sino que quiere hacerla ilimitada.

Noruega, el otro gran beligerante, pretende reiniciar la caza comercial de ballenas, pero sus delegados en la CBI han insistido en que no tienen interés en volver a cazar ballenas en la Antártida, una actividad que abandonaron en la década de los años sesenta.

Así, la creación del santuario tendrá que salvar la oposición frontal de Japón. El resto lo compondrán sus apoyos coyunturales o la de quienes fueron «comprados». Y es que tras esta postura hay fuertes intereses económicos en juego: los de la poderosísima industria ballenera nipona. Si triunfa la maniobra japonesa, el futuro de las ballenas estaría en su peor momento. La reunión de México puede ser determinante. ■

Raúl GUTIERREZ

© GREENPEACE/MORGAN

apoyo que pudieran prestar a Japón. Entre los dos, adeudan unas 400.000 libras.

Venezuela es otro caso similar. Chile. Este país se debate entre las presiones de su población en contra de la caza de ballenas —más de 250.000 personas, entre las que se encuentra su actual presidente, Eduardo Frei, firmaron un documento a favor del santuario— y las presiones económicas de Japón. Chile se ha convertido en el principal mercado para sus exportaciones. Seychelles. Miembro de la CBI desde 1979, siempre lideró iniciativas conservacionistas. Fue uno de los principales impulsores del santuario de ballenas en el océano Índico. En la reunión de Kyoto, sorprendió su abstención en las votaciones relativas al santuario de la Antártida. Este país ha sido descrito

por la prensa japonesa, junto a Dominica, Granada e islas Salomón... como pequeños estados con los que existe normalmente poca amistad... Japón ha proporcionado ayudas económicas para la pesca costera de estos países en los últimos años y ha ido ganándose su apoyo (Tokio Shinbun, 12 de mayo de 1993).

Corea del Sur. Importante suministrador de carne de ballena al mercado japonés, paralizó su industria ballenera en 1985, en cumplimiento de la moratoria. En 1986 inició un injustificable programa de «caza científica» sobre ballenas protegidas. La presión internacional obligó a suspenderlo un año después. Desde entonces se abstuvo en casi todas las votaciones pero, en la reunión de Kyoto, votó a favor de las tesis japonesas.

Estas son algunas de las evidencias más destacadas de la labor que está realizando Japón para conseguir votos. Greenpeace señala que hay indicios de que dicha operación podría conseguir logros aún mayores que el bloqueo de la propuesta de santuario.

El 15 de junio de 1993, un miembro de la Agencia de Pesca del Japón, Takanori Onashi, revelaba, a una delegación noruega que se encontraba en el país asiático, que Japón está organizando una «ofensiva... para conseguir cambiar la composición de la CBI» (Aftenposten, 15 de mayo de 1993). Onashi añadió: necesitamos nueve votos más, nombró a seis países como posibles objetivos (Nueva Guinea Papúa, Kiribati y Tonga, en el Pacífico, y tres más en Asia: Filipinas, Indonesia y Tailandia). ■

R. G.

Moción del Grupo Socialista del Senado

En defensa de las ballenas «Calderón Tropical»

CONTROL del número y tipo de embarcaciones que prestan servicios turísticos para la observación de las ballenas «Calderón Tropical»; regulación del ejercicio de esta actividad mediante la concesión de «licencias para la observación de las ballenas»; la presencia de al menos un guía por embarcación; establecimiento de una distancia mínima entre la embarcación y los cetáceos... Estas son algunas de las medidas contempladas en la moción presentada por el Grupo Parlamentario Socialista para su tramitación ante el Pleno de la Cámara del Senado en defensa de

las ballenas «Calderón Tropical».

En su exposición de motivos, el texto de la moción socialista hace referencia a las numerosas especies animales que, en la Comunidad Canaria, están sufriendo los efectos negativos de determinadas actividades humanas. Una de las especies más afectadas es la «Calderón Tropical», que mantiene una población compuesta por unos 300 ejemplares en aguas próximas a la costa suroccidental de la isla de Tenerife.

Atracción turística

La proximidad de estos cetáceos a la costa ha originado

un espectacular aumento en el número de embarcaciones de recreo que, desde la playa de las Américas y Puerto Colón, principalmente, organizan excursiones con el fin de observar a estos animales. Esta actividad turística —prosigue la moción— no está sujeta a ningún tipo de regulación o control, y está produciendo un importante y evidente deterioro de estos cetáceos.

La época de reproducción de esta especie coincide con el aumento de la actividad turística: el verano. El que se alimenten de noche y duerman durante el día, justo cuando acuden masivamente estas embarcaciones para ob-

servarlas de cerca, es otro dato más sobre el daño que se está produciendo a esta especie.

Las embarcaciones navegan, en no pocas ocasiones, por encima de estos animales, o bien los cercan entre varias embarcaciones a fin de observarlos a corta distancia. A ello habría que añadir la contaminación acústica, el vertido de gasoil y desperdicios al agua...



Ante los enormes efectos negativos que determinadas actividades, especialmente las turísticas, están teniendo sobre las ballenas «Calderón Tropical» en las proximidades de las islas Canarias, el Grupo Parlamentario Socialista en el Senado ha presentado una moción en la que insta al Gobierno a que se tomen medidas para proteger a estos cetáceos.

Todo ello está provocando una situación de estrés en estos cetáceos en los que ya se ha podido detectar una serie de comportamientos anómalos.

La moción señala que «se carece de una legislación autonómica o estatal sobre cetáceos, a pesar de estar protegidos por la Directiva de Hábitats de la CE y por convenios internacionales ratificados por España, como los

BONN, BERNA y CITES y, paradójicamente, ninguna de las especies de cetáceos de Canarias está incluida en la lista canaria de especies protegidas».

En los razonamientos a los que hace alusión la citada moción, se alude a que las competencias sobre cetáceos no están nada claras, si bien la viceconsejera de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias tiene en

curso una campaña de concienciación pública sobre cetáceos varados, aunque sin una continuidad asegurada.

A esta situación habría que añadir otra serie de prácticas amenazantes, tales como la continua degradación de las áreas costeras, la proliferación de deportes acuáticos a motor, así como las labores de barcos arrastreros próximos a la costa con redes de

hasta dos kilómetros de largo, que en muchas ocasiones se dejan a la deriva, convirtiéndose en verdaderas trampas mortales para muchas especies. Esperemos que la moción derive en una serie de actuaciones que permitan la continuidad de esta colonia de ballenas, así como las del resto de cetáceos que habitan en estas aguas. ■

R. G.



© GREENPACE/
GLEIZES

La calidad de las aguas de baño

SE CONSOLIDADA LA MEJORÍA

Como todos los años por estas fechas, se acaban de hacer públicos los resultados del Programa Nacional de Vigilancia Sanitaria de las Aguas de Baño, tanto marítimas como continentales. Según los datos correspondientes a 1993, se consolida la mejoría de la calidad de las aguas de nuestras playas, siendo aptas para el baño en el 95,7 por 100 de los puntos de muestreo realizados, por el 92,5 por 100 de 1992. Por lo que respecta a las aguas continentales, los puntos aptos para el baño se sitúan en el 65,5 por 100.

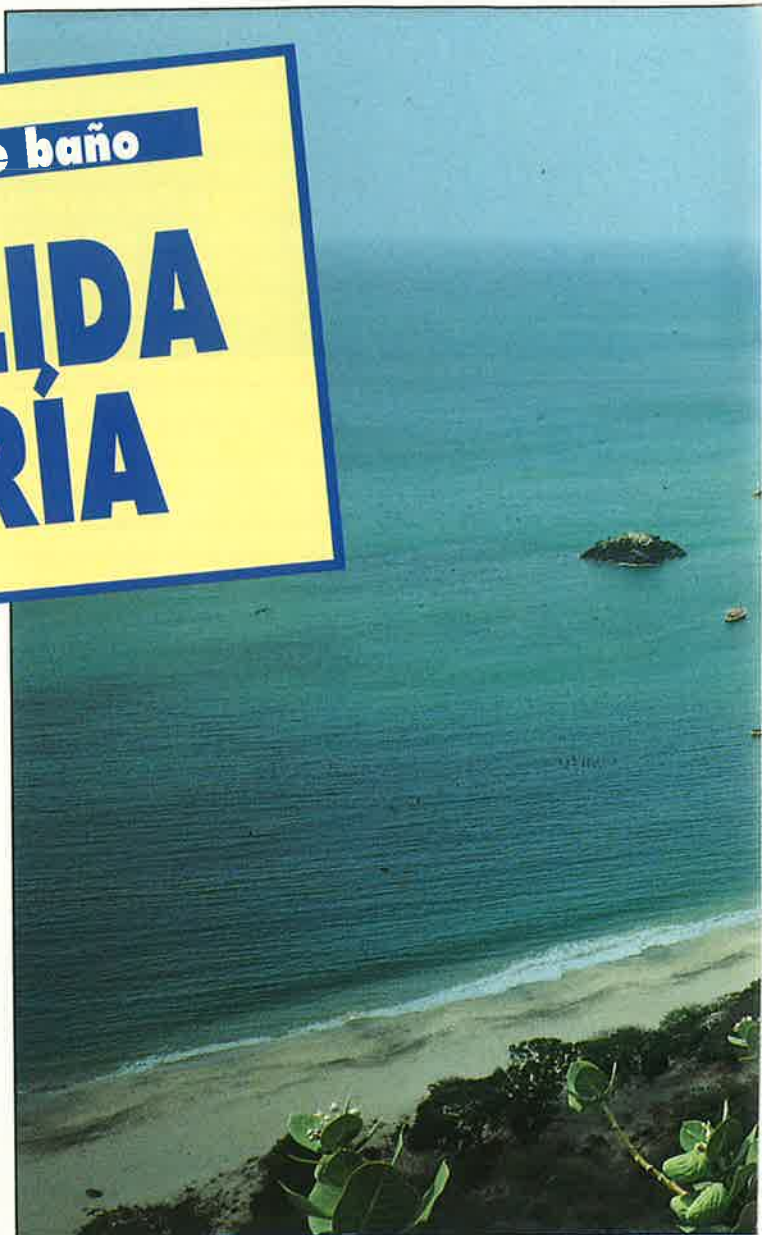
La calidad de las aguas de baño de nuestras playas prosigue la mejoría apuntada en años anteriores. En esta ocasión, tras los análisis realizados en 1.057 zonas de baño correspondientes a 369 municipios (frente a las 1.017 zonas en 366 municipios de 1992), se eleva el porcentaje de zonas aptas para el baño al 95,7 por 100, más de 3 puntos con respecto al año anterior.

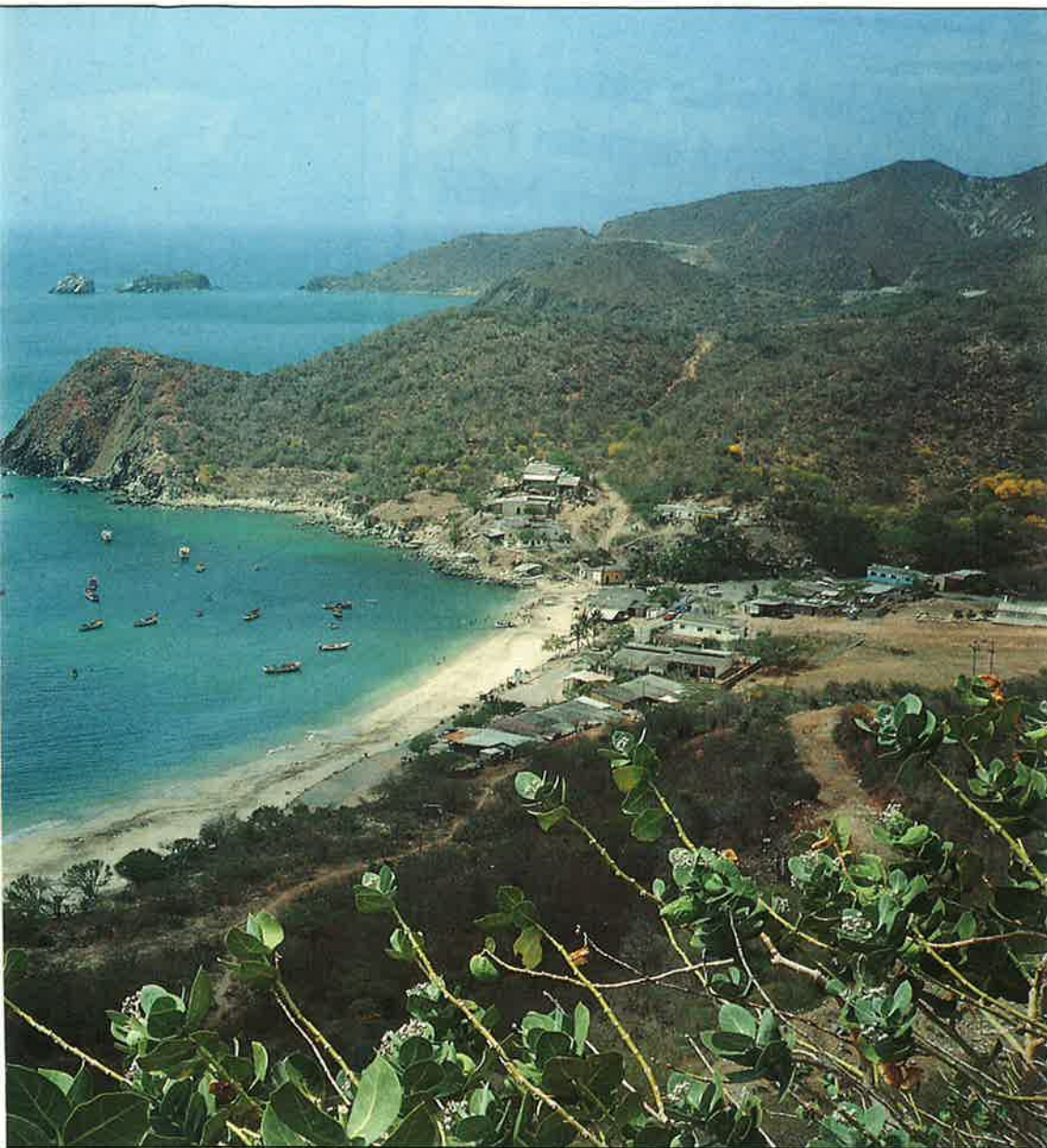
En estos análisis, realizados por las distintas Comunidades Autónomas y coordinados por el Ministerio de Sanidad y Consumo, destaca la mejoría experimentada en Baleares (del 77,8 por 100 pasa al 100 por 100 de los puntos aptos para el baño); País Vasco (del 56,9 por 100 al 71,1 por 100); Andalucía (del 90,8 por 100 pasa al 97,9 por 100); y Ceuta (del 77,8 por 100 al 100 por 100).

El número total de puntos de muestreo también ha sido ligeramente superior al de 1992 (1.335 por los 1.399 actuales). En todos estos puntos han sido determinados los parámetros obligados por la CE (coliformes totales, coliformes fecales, color, aceites minerales, sustancias tensoactivas, fenoles y transparencias). Además, se han determinado estereptococos fecales, salmonelas, enterovirus, ph, oxígeno disuelto y materias flotantes, con lo que se obtiene una información más completa y detallada del estado sanitario de las aguas.

Las más vigiladas

Las Comunidades Autónomas con un mayor número de municipios controlados siguen siendo Galicia, Cataluña y Andalucía. De las 159 zonas de baño correspondientes a 69





La Comunidad donde mayor número de puntos de muestreo se establecieron fue Andalucía, con 280, correspondientes a 156 zonas de baño. En cuanto a los municipios, y con respecto al año anterior, se controlaron dos más en la Comunidad Balear y uno en Valencia.

De los 1.399 puntos de muestreo realizados en las 1.057 zonas de baño controladas, 798 lo fueron en la costa mediterránea (756 en 1992) y 601 en el Atlántico (579 en 1992).

Aguas continentales

La vigilancia sanitaria de las aguas de baño continentales afecta al 83 por 100 de las provincias peninsulares —2 puntos por encima de 1992—. A pesar de realizarse este control en tres municipios más que la vez anterior, el número de zonas de baño controladas ha sido sensiblemente inferior (265, en 1992, frente a las 254 en la actualidad).

En esta ocasión se han establecido 186 puntos de muestreo en ríos y 104 en embalses y lagos, lo que hace un total de 290 puntos (cifra sensiblemente inferior a la de 1992, en que se establecieron 301 puntos de muestreo).

Dado que la calificación asignada a cada punto de muestreo se refiere a la calidad del agua en el mismo, habría que tener en cuenta que, en esta ocasión —como se acaba de reseñar—, se han controlado tan sólo 290 puntos. Por lo tanto, y según las cifras barajadas, esta diferencia podría alterar el cómputo total de las zonas aptas de baño, por lo que los porcentajes ofrecidos (mejora de un 11 por 100 con respecto al año anterior) habría que tomarlos con cierta precaución.

Precisamente es el análisis de la calidad de las aguas de baño continentales el que levanta más polémica. El lugar en el que se establezcan los puntos de muestreo, así como la rigurosidad en los análisis,

La calidad de las aguas de baño de nuestras playas prosigue la mejoría apuntada en años anteriores, mientras que la de ríos, embalses y lagos se mantiene estable.

municipios catalanes, resultó apto para el baño el 93,2 por 100 de los 191 puntos de muestreo establecidos. El 100 por 100 lo lograron además de Cantabria, Murcia y Melilla

—que ya lo obtuvieron en 1992—, Baleares y Ceuta. Salvo el País Vasco, con el 71,1 por 100 de puntos de muestreo aptos para el baño, en el resto se supera el 93 por 100.



puede alterar sustancialmente el resultado final. En todo caso, y a pesar de la mejoría que ofrecen los datos del Ministerio de Sanidad y Consumo (65,5 por 100 frente al 56,5 por 100 de zonas aptas para el baño en 1992), y teniendo en cuenta el descenso en el número de puntos de muestreo establecidos, se podría afirmar que se mantienen las mismas características que en el año anterior.

Al igual que en 1992, ninguna de las tres zonas de baño controladas en la Comunidad murciana y una en la de Asturias han resultado aptas para el baño. Cataluña, con cinco zonas más que el año pasado sometidas a control, se sitúa en un 70 por 100 de zonas aptas para el baño (en 1992 era el 100 por 100). Navarra, con los mismos municipios, zonas de baño y puntos de muestreo que el año anterior, ha descendido al 38,5 por 100 de zonas aptas para el baño (en 1992 era del 61,5 por 100).

La calidad de las aguas de baño del litoral español ha subido en prácticamente todas las Comunidades Autónomas y en Ceuta y Melilla.

Las Comunidades Autónomas que reflejan un aumento porcentual en el número de zonas aptas para el baño —como Madrid, Extremadura y Andalucía—, presentan el inconveniente de una disminución en el número de zonas controladas (Andalucía ha pasado de 57 zonas de baño controladas en 1992 a 47 en 1993. En

Madrid se ha pasado de 12 a ocho zonas de baño).

Castilla y León es donde se han controlado más zonas de baño (50) y se ha incluido el mayor número de municipios (50). El número de puntos de muestreo aptos para el baño descendió ligeramente (un 2 por 100 con respecto a 1992).

Salvo en el caso de la Comunidad gallega, en el que a



AGUAS BAÑO 1993. RESUMEN POR COMUNIDADES AUTONOMAS

MARITIMAS

C. Autónoma	Municipios (número)	Zonas de baño (número)	Puntos de muestreo (número)	Muestreos (número)	Determinaciones totales (número)	Puntos de muestreo aptos para baño (%)
Galicia	57	201	244	2.440	26.840	94,7
Asturias	18	50	68	1.020	9.180	94,1
Cantabria	13	27	29	290	2.890	100,0
País Vasco	22	35	52	659	6.700	71,1
Cataluña	69	159	191	3.207	32.867	93,2
Valencia	49	136	164	1.830	18.300	95,1
Murcia	7	53	59	930	9.300	100,0
Andalucía	60	156	280	3.491	41.397	97,9
Baleares	32	125	170	2.236	22.582	100,0
Canarias	40	104	123	2.975	37.618	99,2
Ceuta	1	4	9	162	1.782	100,0
Melilla	1	7	10	160	1.760	100,0
TOTALES	369	1.057	1.399	19.400	211.216	95,7

CONTINENTALES

Andalucía	48	47	56	483	5.419	42,9
Aragón	14	14	15	74	642	100,0
Asturias	1	1	3	45	405	0,0
Castilla-La Mancha	28	43	45	251	2.725	93,3
Castilla y León	50	50	51	300	2.576	52,9
Cataluña	8	8	10	78	886	70,0
Extremadura	18	17	17	85	1.020	76,5
Galicia	45	46	64	640	7.040	73,4
Madrid	9	8	9	94	1.222	66,7
Murcia	3	3	3	61	610	0,0
Navarra	13	13	13	70	770	38,5
Rioja	1	1	1	8	80	100,0
Valencia	3	3	3	41	410	100,0
TOTALES	241	254	290	2.230	23.805	65,5



pesar de haberse registrado un aumento en el número de municipios donde se realizaron estos análisis (42 en 1992 por 45 en 1993), en el de zonas de baño controladas (43 por 46) y en el de puntos de muestreo (60 por 64), se ha producido una subida del porcentaje del número de puntos de muestreo aptos para el baño (del 71,7 por 100 al 73,4 por 100 actual).

Por ello, y tal y como se comentaba anteriormente, los resultados de mejoría en las zonas de baño deberían cotejarse con los del año anterior, según los distintos puntos de muestreo.

A pesar de haberse controlado tres municipios más que en 1992, el número de muestreos, el de puntos donde se realizaron dichos muestreos y el de las zonas de baño controladas bajaron con respecto a ese mismo año. ■

R. G.

Ríos vascos, de mal en peor

Como se señalaba en la información, algunos datos sobre la calidad de las aguas de baño continentales abrían serias dudas sobre una mejoría con relación a años anteriores. Los datos hechos públicos por el Gobierno vasco, cuyos ríos no son controlados en el Programa Nacional de Vigilancia Sanitaria de las Aguas de Baño, no invitan al optimismo, precisamente. Según el Gobierno vasco, el 83 por 100 de los ríos presenta aguas no aptas para el baño. La calidad de las aguas sólo ha aumentado, durante el pasado año, en el 18 por 100 de la red, en su mayoría en zonas de baja actividad industrial. La situación es más que preocupante, según declaraciones del consejero de Urbanismo y Medio Ambiente, José Antonio Maturana, y no mejorará en el futuro inmediato. El mapa elaborado con los datos

ahora obtenidos revela que «la mitad de las aguas es de mala calidad».

En ninguno de los ríos vascos las aguas se pueden potabilizar con un simple tratamiento físico y sólo un 12 por 100 podría destinarse al suministro humano.

Los análisis se han realizado en 42 puntos de la red fluvial vasca, tanto en zonas con un fuerte impacto industrial como otras en estado natural. El resultado ha sido más alarmante de lo que se podía suponer a simple vista.

En Andalucía, la Plataforma del Agua, que agrupa a 109 organizaciones andaluzas, promovió una serie de actuaciones para resaltar la alta contaminación que registran los ríos de esta Comunidad (los datos oficiales registran un empeoramiento de 3,5 por 100, aunque se han controlado 10 zonas de baño menos que el pasado año). ■

EL TELEFONO DE A BORDO!



Instale el teléfono de a bordo:

- Marque el nº de abonado **directamente**, sin necesidad de operador.
- Disfrute de la **privacidad** en sus conversaciones, gracias al exclusivo sistema de seccrafonía LanMar.
- **Ahorre hasta un 33%** en sus llamadas, con la tarificación del servicio RMA (Radiotelefonía Marítima Automática).
- Todo ello utilizando **su propio radioteléfono**. Sólo necesita adaptarle un controlador LanMar RMA.

- ✓ Servicio ofrecido por: Compañía Telefónica de España, S.A.
- ✓ Controladores RMA fabricados por: LanMar Ltd. (UK)
- ✓ Distribuidor exclusivo: SITELSA y su red nacional de distribución y mantenimiento.



Adaptador RMA

LanMar

SITELSA
NAUTICA

Vía Augusta, 186 - 08021 BARCELONA
Tel. 93/414 01 92 Fax 93/414 25 33

Si desea recibir más información sobre el Adaptador Telefónico LanMar envíe este cupón a

SITELSA Dpto. Náutica

Vía Augusta, 186 - 08021 BARCELONA

M

Nombre: _____

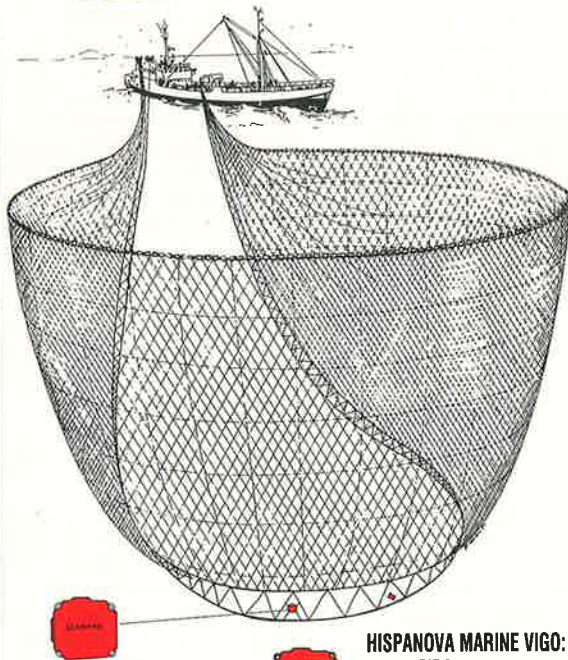
Dirección: _____

C.P.: _____ Teléfono: _____ Fax: _____

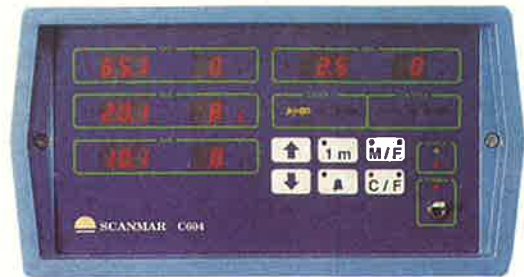


GRUPO HISPANOVA MARINE

¡PROFESIONALES DE LA ELECTRONICA!



SENSORES DE PROFUNDIDAD



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**

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. 27080 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

Mapro 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

En Bamio, organizadas por Comisiones Obreras



JORNADAS SOBRE CONDICIONES DE TRABAJO Y SALUD EN EL SECTOR PESQUERO

El Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio (Villagarcía de Arosa) del Instituto Social de la Marina fue sede, durante tres días, los pasados 2, 3 y 4 de marzo, de las jornadas dedicadas a las «Condiciones de trabajo y salud en el sector pesquero», que, organizadas por la Federación Estatal de Transportes, Comunicaciones y Mar de Comisiones Obreras, son las primeras que se realizan por iniciativa de un sindicato sobre este tema. A las Jornadas asistieron 40 delegados sindicales de toda España, 12 expertos en la materia e invitados especiales de los organismos competentes, entre los que figuraban José

Luis Paz, consejero del secretario general de Pesca Marítima; el director de Salvamento Marítimo de la Xunta de Galicia, Fernando Novoa; el secretario de la Federación de Transportes, Comunicaciones y Mar de CC.OO. en Galicia y el director del Instituto Social de la Marina en Villagarcía, Jesús Pérez López. Las conclusiones que sobre las condiciones de trabajo, las posibilidades de mejorarlas a través de la formación, de unas políticas industrial y social adecuadas y de la prevención sanitaria en el sector marítimo pesquero, surgieron de estas jornadas serán publicadas en breve, en un libro que editará Comisiones Obreras.

El objetivo marcado para este seminario, según ha explicado a MAR el responsable federal de Salud Laboral de CC.OO., Gabriel Moreno, quien además ha sido el responsable de la organización y coordinación del mismo, «era preparar a 40 sindicalistas para que conocieran el sector pesquero y su gente, su mundo cultural, sus costumbres, sus hábitos, su modo de vida, sus inquietudes y aspiraciones, de forma clara y real para que, con los perfiles bien definidos, puedan devolver a ese colectivo todo el acervo a través de proyectos de trabajo, actividades, nuevas ideas con el fin de ayudarles a organizarse. En este sindicato pensamos que es absolutamente imprescindible que los pescadores se autoorganicen para mejorar sus condiciones de vida y trabajo, ya que si falta esa organización y ese protagonismo por su parte será imposible mejorar y emplear las condiciones de seguridad en las embarcaciones y que están definidas en numerosas normas tanto comunitarias como internacionales».

Según Gabriel Moreno «desde el área de salud de este sindicato pensamos que era necesario hacer estas jornadas de reflexión para tener una visión global de esta problemática, que se ve muy diferente según cada Comunidad Autónoma, y que nuestros delegados recibieran este conocimiento a través de expertos en distintas materias que están en contacto habitual y directo con el sector pesquero».

«En definitiva —concluye Gabriel Moreno—, con las 12 ponencias expuestas y los correspondientes debates en los distintos grupos de trabajo se pretendió adquirir una visión global de la problemática pesquera, obtener unos conocimientos claros de la situación actual, discutir los problemas comunes y específicos y buscar soluciones nuevas sin abandonar las ya existentes.»

Mayor satisfacción personal

Antes de pasar a las conclusiones definitivas los grupos de trabajo fijaron unas considera-



ciones previas en las que se definieron los diferentes niveles de salud que sería idóneo alcanzar y el marco jurídico de que se dispone para ello.

Según las citadas consideraciones un primer nivel de salud sería la no existencia de accidentes y enfermedades profesionales. Para ello es necesario que existan instalaciones con protección integral tal y como están reguladas en la abundante legislación existente: ordenanzas, convenios colectivos, legislación específica, inspecciones de trabajo, Código penal, normativa de la Organización Internacional de Trabajo, etcétera.

Otro nivel sería el de la comodidad: que no exista fatiga para realizar el trabajo. Ello se consigue con el diseño ergonómico de las instalaciones, según las especificaciones contenidas en las distintas directivas comunitarias. Otro punto a conseguir son procesos productivos humanizados, que ya están regulados en distintos Convenios Internacionales.

Donde se produce un vacío legal es en el tercer nivel de salud que es el de la satisfacción personal. Esta se consigue a través de la integración so-

cial, retribución salarial, estabilidad en el empleo y reconocimiento personal. Y es precisamente en estos últimos requisitos en los que se centró parte de las conclusiones de las jornadas.

Revisar el sistema retributivo

Según las conclusiones a las que llegaron los participantes en estas jornadas uno de los condicionamientos específicos que existen en el sector pesquero y que habría que cambiar es el sistema retributivo. Para los participantes el sistema a la parte, el monte mayor y el monte menor tendrían que ser revisados y desde la acción sindical empezar a exigir nóminas y control de la cotizaciones a la Seguridad Social.

Por su parte, y según esta organización sindical, la Administración debería cursar medidas para controlar esas cotizaciones y evitar la insolidaridad en las mismas. También se solicitará a la Administración, que en los períodos de parada biológica, garantice al pescador los mismos beneficios que a los armadores.

Representación sindical

Otro de los condicionantes específicos del sector pesquero, según determinaron los participantes en estas jornadas, es el de los canales de representación. En este sentido, de las jornadas salió como conclusión pedir a la Administración la elaboración de un marco de relaciones equivalente al de la industria; una nueva reglamentación de las elecciones sindicales en el sector pesquero; la existencia de un comité de flota en tierra; la presencia de un Comité de Seguridad e Higiene en puertos y sustitución de las ordenanzas laborales. También se pidió la presencia del sindicato para negociar todas estas medidas con la Administración.

Programa formativo específico

El tercer condicionante específico que consideraron los asistentes al seminario en sus conclusiones es de tipo estructural: el sistema cultural es cerrado y marginal y se reproduce a sí mismo, permaneciendo las mismas relaciones sociales y las mismas estructuras preindustriales.

Una de las medidas que se propusieron a este respecto fue la democratización de las Compañías de Pescadores y la creación de un marco de relaciones estables entre empresarios y sindicatos con órganos paritarios.

Pero donde mayor hincapié pusieron los congresistas fue en la necesidad de elaborar un programa de formación específico en contenido y metodología para las comunidades pesqueras, que ayude a superar el analfabetismo, el fatalismo y la resignación que se dan frente a la salud, seguridad y accidentes así como la común aceptación de la imposibilidad de mejorar las condiciones de trabajo y vida.

En este sentido el coordinador de estas jornadas, Gabriel Moreno, matizó a MAR, recogiendo el espíritu de lo que se ha debatido en las jornadas, que *«este programa formativo específico debía tener una orientación distinta al contenido del conjunto de las enseñanzas regladas, ya que tendrá que estar enfocado a superar y romper esa desmotivación que se produce generación tras generación ante determinados hechos como el fracaso escolar, por ejemplo»*.

Este programa específico de formación debe ir dirigido, según CC.OO. a los hijos de los pescadores para sugerirles que

hay otros modos de vida y otras posibilidades de trabajo. También deben ser receptores del mismo las personas que más y mejor contactan con los pescadores, que son sus mujeres. Por ello se recogió en las conclusiones la necesidad de organizar la formación de las mismas abarcando hábitos, dietas, sanidad, seguridad e higiene y otras materias que puedan serles útiles.

Finalmente, se consideró imprescindible que los pescadores reciban cursos de formación, de seguridad y de reciclaje laborales, aprovechando las paradas biológicas.

El capítulo de conclusiones se cerró con la petición a la Administración de algunas medidas en materia de políticas industrial y social. Entre las primeras figuran el control por parte de los agentes sociales de los Fondos Económicos que la Unión Europea concede para la reestructuración de la flota; el cumplimiento del convenio de Torremolinos; la implantación de una política de control de los recursos pesqueros; la elaboración de estudios de habitabilidad y acceso para las nuevas embarcaciones, y la no paralización de las investigaciones del Instituto Social de la Marina sobre el sector y su publicitación.

En materia de política social se pidió acabar con la inestabilidad y precariedad en el empleo.

«Es imprescindible el apoyo de la Administración para llevar adelante una política que mejore las condiciones de trabajo y salud en el sector pesquero.»

Como punto final en este capítulo de conclusiones cabe destacar que, a lo largo de los tres días de reflexión, hubo un punto de acuerdo entre todos los asistentes que es el importante papel que ha de desempeñar la Administración, para mejorar la situación del sector pesquero en las líneas propuestas en estas jornadas. Por su parte, Comisiones Obreras se ha comprometido a iniciar un programa de investigación que se llevará a cabo durante este año, para fijar las líneas base para la realización del programa de formación específico, que se consideró prioritario para conseguir la mejora de las condiciones de trabajo y vida en el sector pesquero.

Las ponencias

Además de los intensos debates que concluyeron en los puntos mencionados las jornadas contaron con la presencia de expertos en el sector que desarrollaron distintas ponencias. Abrió las sesiones el profesor titular de Sociología de la UNED, José Manuel Montero Llerandi, quien analizó *«Las condiciones de trabajo y siniestralidad. El sector pesquero onubense 1980-1990»*. Según el estudio llevado a cabo por el profesor Montero Llerandi en el sector pesquero es en la interrelación entre el tipo de empresa, las condiciones de trabajo y la productividad donde se encuentra el origen de las condiciones peligrosas del trabajo que generan los accidentes laborales.

La segunda de las ponencias corrió a cargo de la técnico de prevención del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, de Sevilla, María José Ruiz Figueroa, quien habló de *«Las condiciones de trabajo y salud en el sector pesquero»*, analizando las patologías más comunes en el sector según las condiciones de trabajo en las distintas flotas.

Cerró la primera jornada el profesor de Medicina e Higiene Naval de la Universidad de la Laguna, Antonio Burgos Ojeda, quien centró sus reflexiones en torno a *«Las técnicas preventivas de sanidad marítima»*. Tras hacer una breve referencia a los antecedentes de la sanidad marítima en España, cuyas primeras



ordenanzas datan de 1258 y recoger los principales acuerdos y reuniones que se han celebrado en torno a la cooperación internacional en el área de sanidad marítima, el profesor Burgos señaló que el aspecto más significativo del sector marítimo pesquero en España era la dispersión de competencias (hasta 504 llegó a enumerar distribuidas por los distintos organismos estatales). Señaló también la carencia de estudios epidemiológicos con metodología científica en el sector, ya que según informó sólo se han realizado dos: uno a cargo de la Junta de Andalucía y otro por cuenta del ISM.

La segunda jornada estuvo ocupada por José María Toscano, asesor técnico de seguridad e higiene del sector marítimo pesquero de la Junta de Andalucía y Coral Oliver, responsable de recursos humanos del Colegio Oficial de Marina Mercante. El primero disertó sobre la «Identificación y detección de riesgos a bordo» haciendo una

«Fundamentos de Ergonomía en el sector marítimo».

La tercera y última Jornada corrió a cargo de los representantes del Instituto Social de la Marina quienes explicaron el Programa de Sanidad Marítima que este organismo está llevando a cabo en sus diversos aspectos. Abrió el turno de ponencias la jefe del Servicio de Sanidad Marítima, María Teresa de Miguel, quien explicó a los asistentes que el Programa de Sanidad Marítima intenta acercar al colectivo marítimo-pesquero tanto la atención asistencial como la preventiva. Para ello, cuenta con el Centro Coordinador en Madrid, que es el que planifica, propone y organiza todas las actividades, incluidas las de coordinación de las repatriaciones sanitarias de los tripulantes españoles que se encuentran en el extranjero.

También cuenta el ISM con los Centros Periféricos de Sanidad marítima distribuidos por todas las costas e islas españolas, los Centros Asistenciales en

«Urge la elaboración de un programa formativo específico en contenido y metodología para las comunidades pesqueras.»



detalladísima enumeración de todos los posibles factores de riesgo de accidentes de trabajo, e insistió en la necesidad de llevar a cabo rigurosas inspecciones de seguridad. Por su parte, la señora Oliver explicó los contenidos de la ciencia ergonómica en su conferencia sobre

el extranjero, el Centro Radiomédico y el Buque Sanitario «Esperanza del Mar». Tras exponer los trabajos que cada una de estas unidades sanitarias realiza, la doctora De Miguel hizo hincapié en lo importante que es para realizar estudios epidemiológicos la historia clínica única

en la que se incluyen todos los datos médicos de interés de los trabajadores embarcados.

Siguieron a la responsable del Servicio de Sanidad Marítima del ISM otros cuatro médicos dependientes del mismo: José Manuel Tarrio, de Santander; Virginia González Lacalle, de Gijón, y José Toscano y Alberto Vicente, adscritos a los Servicios Centrales de Madrid.

El primero explicó uno de los puntales de la medicina preventiva que lleva a cabo el ISM que son «Los reconocimientos médicos previos al embarque». La doctora González Lacalle, con amplia experiencia en la atención sanitaria al personal embarcado, dadas sus estancias en los buques sanitarios «Esperanza del Mar» e «Investigador», explicó la «Asistencia médica a bordo y en puertos extranjeros».

Por último, José Toscano Novella y Alberto Vicente Luelmo, plantearon a los asistentes cuestiones como la «Formación sanitaria de los trabajadores del mar» y «Los estudios epidemiológicos. Estrategias de nuevas campañas de promoción y prevención de la salud».

El primero se refirió a la impartición de cursos de formación sanitaria en sus tres niveles (FORMAC I, II y III), que lleva a cabo el ISM, para enseñar primeros auxilios y técnicas de enfermería y manejo de botiquines a bordo y consultas al Centro Radio-Médico y a los de Fonda y Cocina. A continuación, el doctor Alberto Vicente definió los cinco grupos o factores de riesgo a los que están expuestos los trabajadores del mar: microclima de trabajo, contaminantes ambientales, sobrecarga física, sobrecarga psíquica y factores de seguridad.

Ya, por último, Gabriel Tauriz Marhuenda, jefe del Departamento de Sanidad Marítima del Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio habló de «Promoción de la salud y campañas de prevención». Su contenido estuvo referido especialmente a las que lleva a cabo el ISM, entre la que figuran las del paludismo, SIDA, sordera profesional, gripe, etcétera. ■

**Concha HERNANDEZ
CARAZO**

Seminario sobre Política

Marítima en la Unión Europea

LOS SINDICATOS SE UNEN PARA CREAR UN REGISTRO EUROPEO DE BUQUES



La creación de un único registro de buques europeos, como salida para salvar la Marina Mercante y crear trabajo para los marinos de los países de la UE, en el que las tripulaciones sean comunitarias, fue la principal reivindicación formulada por los sindicatos europeos en el Seminario sobre Política Marítima en la Unión Europea, celebrado en el Centro de Seguridad Marítima Integral «Jovellanos» durante los días 22 y 23 de febrero, y organizado por UGT. Bajo el lema: «Defendamos el empleo de nuestros marinos», también se hizo un llamamiento para aprobar un calendario de movilizaciones a nivel europeo contra el creciente desempleo y los segundos registros, probablemente para principios de junio.

EL Seminario sobre Política Marítima en la Unión Europea reunió en Veranes a sindicatos de toda Europa y representantes de la Administración. A estas jornadas asistieron, entre otros, el director general de la Marina Mercante, Rafael Lobo; el consejero de Transportes del Principado de Asturias; el alcalde de Gijón, Vicente Álvarez; el secretario de UGT Marina Mercante, Manuel Domínguez; la direc-

tora del ISM en Gijón, Rocío Doval; el responsable en Asturias de UGT Marina Mercante, Manuel Quintana, y el secretario general de la Federación de Transportes, Florentino Vázquez. Los sindicatos presentes fueron UGT, organizador del encuentro, y Fetcomar-CC.OO., junto a participantes de Francia, Irlanda, Italia, Suecia, Noruega, Portugal, Holanda, Finlandia, Dinamarca, Bélgica, Alemania y Grecia.

Los sindicatos consideran imprescindible el registro Euros para mantener los puestos de trabajo y eliminar los segundos registros



Registro Euros

La principal reivindicación formulada en este Seminario por los sindicatos europeos de Marina Mercante, y respaldada por Rafael Lobeto, fue la creación de un único registro de buques europeos en el que las tripulaciones sean comunitarias, como única salida para salvar la Marina Mercante.

En este sentido, Rafael Lobeto aseguró que España era el único país que defiende en los Consejos de Ministros de la Comunidad la creación de un único registro. «Sólo con la aplicación de esta medida puede haber futuro para la flota y sobre todo para los empleos de los marinos comunitarios.»

La creación del registro Euros supondría que todos los buques de la Unión Europea navegarían bajo el mismo pabellón, evitándose la salida de la flota hacia terceros países a través de banderas de conveniencia.

Durante su intervención Rafael Lobeto habló de la delicada situación de las tripulaciones europeas debido a los pabellones de conveniencia, aunque destacó el cambio ocurrido durante los últimos años en la política marítima española, asegurando que la sociedad muestra un interés creciente por los temas del mar.

También hizo referencia a los serios problemas que

afronta la Marina Mercante, entre los que citó una corriente de liberalismo a ultranza que pone en peligro el mantenimiento de los barcos y tripulantes europeos, por la aparición de pabellones de conveniencia cada vez menos exigentes, no sólo en asuntos fiscales.

Respecto a segundos registros, Lobeto mostró su oposición a los pabellones de conveniencia, a pesar de que España no puede dejar de tener un segundo registro si todos los países del entorno lo tienen.

En cuanto al segundo registro de Canarias, y mientras llega la creación del registro Euros, la Administración española continuará sacando adelante el segundo registro especial de buques, que puede estar operativo en el mes de abril. En este sentido, Lobeto dijo que «hoy por hoy es un instrumento incompleto, pero está en marcha la aprobación de nuevas ayudas fiscales en el Parlamento. Esta alternativa no hace dar saltos de alegría, pero al menos evitaremos la fuga de los barcos nacionales hacia otras banderas, con la consiguiente pérdida de empleo».

A este respecto, el director general de la Marina Mercante aseguró que cambiaría el segundo registro canario por otro común a toda la Unión Europea, el registro Euros, que sólo es apoyado

Registro Comunitario de buques

Actualmente la Comisión europea está trabajando con objeto de reactivar el debate sobre Euros. En un documento de la Comisión, al que ha tenido acceso la revista MAR, se dice que Euros está concebido como un registro de alta calidad y de carácter complementario con respecto a los primeros registros nacionales, que establecería condiciones flexibles sobre contratación de personal y un conjunto definido de medidas de apoyo permisibles.

Con el fin de asegurar un alto nivel de calidad de la flota Euros sólo podrían registrarse en Euros, buques que cumplieren determinados requisitos en cuanto a seguridad y prevención de la contaminación. Los

organismos nacionales competentes directamente o bien las organizaciones que la CE reconociese como sociedades de clasificación se encargarían de controlar si los buques y las empresas cumplen las disposiciones acordadas a nivel internacional sobre la gestión y los aspectos técnicos.

En cuanto a los requisitos técnicos, el nivel de calidad podría definirse no sólo como el cumplimiento de todas las disposiciones obligatorias de la OMI, sino también una serie de recomendaciones fundamentales de ésta.

Las ventajas que podrían obtenerse serían:

— Unas inspecciones de menor nivel en los controles portuarios estatales, en



comparación con otros buques, lo que podría suponer una menor frecuencia de las inspecciones.

— Podrían concederse ayudas estatales a los barcos Euros sin notificación previa.

— La Comisión estudiaría la posibilidad de proporcionar ayuda económica a la formación de marineros comunitarios con cargo al Fondo Social Europeo (FSE). Se pediría a los Estados miembros que tuviesen especialmente en cuenta a los buques Euros a la hora de establecer prioridades para optar a ayudas del FSE.

Requisitos del personal

El requisito mínimo en cuanto a personal de nacionalidad comunitaria sería el capitán y tres oficiales, aunque podrían establecerse algunas diferencias según los tipos de barcos o la clase de tráfico. Por ejemplo:

— Transbordadores y buques de transbordo por rodadura que operasen entre puertos comunitarios o entre un Estado miembro y un tercer país: 100 por 100 de ciudadanos de la CE.

— Barcos de crucero que operen dentro de la Comunidad: 100 por 100 de ciudadanos de la CE, excepto la tripulación dedicada a servicios de restauración y hostelería.

— Buques de alta tecnología: el capitán y todos los oficiales.

— Buques especializados en el transporte de mercancías peligrosas: el capitán, todos los oficiales y, al menos, el 50 por 100 de los marineros.

Sin embargo, según el documento de la Comisión, los Estados miembros podrían fijar libremente niveles superiores para los buques Euros en sus propios registros, en cuyo caso se permitirían mayores ayudas.

Por su parte, entre las ayudas ligadas a la calidad podrían incluirse las concedidas a armadores que mejoren buques existentes; por ejemplo, para adecuarlos a las normas internacionales, acordadas para barcos nuevos. Para evitar la contravención de la Séptima Directiva sobre Construcción Naval, estas ayudas deberían considerarse ayudas a la explotación pagadas a lo largo de un período de tiempo más que como a una cantidad ligada a un precio contractual. También podrían otorgarse ayudas a los armadores que introdujesen nuevo equipo de seguridad a bordo mejorando así la seguridad y fiabilidad, de conformidad con la Comunicación de la Comisión de 24 de febrero de 1993 acerca de una «Política Común sobre Seguridad Marítima». ■

por España, entre otras razones porque algunos países ya no tienen tripulaciones que defender.

Según Lobeto, la formación es la clave para conseguir el mantenimiento de puestos de trabajo para marineros españoles. Finalmente, pidió a los sindicalistas que presionen para conseguir mejorar formación y seguridad de los trabajadores del mar y que colaboren conjuntamente con quienes desean sacar adelante el citado registro Euros, aunque el objetivo no sea fácil de alcanzar.

Seguidamente intervino el secretario confederal de UGT-Marina Mercante, Manuel Domínguez Segade, quien pidió imaginación para mantener el puesto de trabajo de los marineros españoles. Domínguez mostró un panorama desolador de la Marina Mercante española, y afirmó que la Administración del Estado vive de espaldas al mar. No obstante, reconoció los avan-

**Los trabajadores de las
flotas mercantes europeas
realizarán un paro de
24 horas el próximo
mes de junio**

ces obtenidos en temas como la seguridad, ya que España ha conseguido en pocos años un buen servicio de salvamento marítimo, pero aseguró que los marinos son los únicos que sufren las consecuencias de las circunstancias descritas.

En opinión de Manuel Domínguez, la Administración no está haciendo nada para reciclar a los muchos marinos que están en paro, aspecto que en parte fue apoyado por Lobeto.

Segundos registros

Por lo que concierne a la creación de segundos registros de buques en la mayoría de los países europeos es rechazada por los sindicatos por su política de contratación de tripulaciones baratas, y en su inmensa mayoría, poco formadas, procedentes del Tercer Mundo, ya que ponen en peligro vidas humanas y el ecosistema.

En opinión de los sindicatos, estos registros que quieren eliminar están originando una continua pérdida de empleo para los marinos de los países comunitarios. De hecho, la flota mercante europea perdió durante 1993 más de 200.000 puestos de trabajo, exactamente 213.281 empleos.

Según los sindicatos, los armadores prefieren contratar

tripulaciones de países tercermundistas porque son mucho más baratas. «Por esta razón conseguimos elaborar un documento que sirviera para todos los países implicados en el que exigimos la creación de un registro comunitario único, el registro Euros», aseguró Manuel Domínguez. Según Domínguez, el nuevo registro absorbería a los segundos que ya están creados, pero sin perjudicar a los pabellones de cada uno de los países.

Además, unos 40 sindicalistas de toda Europa analizaron la resolución del Parlamento Europeo de septiembre de 1993, en la que se insta a los gobiernos comunitarios a una regulación que impida que las banderas de conveniencia pongan en peligro la supervivencia de las flotas nacionales europeas.

También se hizo una resolución en la que se pide a los sindicatos de Marina Mercante no presentes que apoyen una petición dirigida a la Organización Marítima Internacional, para que el Gobierno español impida la formalización de contratos en prácticas por oficiales titulados de la Marina Mercante, al entender que las condiciones de trabajo en el mar no permiten que esas personas tengan una responsabilidad menor, con lo que dichos contratos son meras fórmulas para reducir los sueldos a tripulantes perfectamente cualificados.



Guardia Civil del mar

UGT-Marina Mercante lamentó en este encuentro que el cuerpo marítimo de la Guardia Civil disponga de tripulaciones y marinería que no proceden de la Marina Civil.

Manuel Domínguez aseguró que esto es una prueba más de la falta de sensibilidad por parte de la Administración hacia los profesionales del mar. «No se ha hecho nada a favor de los marinos para imbricarlos en este nuevo cuerpo de seguridad marítima policial.»

En este nuevo servicio, se están formando tripulaciones

nuevas surgidas del mismo cuerpo de la Guardia Civil. Según los sindicatos, estas patrulleras podrían ser dirigidas por marinos profesionales. «Crean la Guardia Civil y se olvidan de nosotros, donde muchos compañeros están sin trabajo. Este servicio tenía que estar en manos de marinos», dijo Domínguez.

Esta reunión que se mantuvo en Veranes se retomará el próximo mes en Bruselas, con lo que se espera que los ministros comunitarios atiendan las peticiones de los sindicatos.

Por su parte, la directora del ISM de Gijón, Rocío Doval, aseguró que el Institu-



to Social de la Marina ha apostado con entusiasmo por la mejora de la formación de los trabajadores del mar. «Por este camino llevamos avanzando desde hace algunos años, primero a través de las Casas del Mar y Escuelas de Formación Profesional y, desde noviembre de 1992, en el Centro de Formación Ocupacional de Bamio.» Según Rocío Doval, estas instalaciones, cuya proyección se pretende vaya más allá de nuestras fronteras han completado el equipamiento hasta entonces disponible permitiendo ampliar la oferta formativa existente, introduciéndonos ade-

más en el campo de las nuevas tecnologías y de la investigación del mundo marítimo.

En opinión de la directora del ISM, «nos hallamos frente a una ardua tarea: incrementar la protección de la vida humana en la mar, aumentar la calidad de vida tanto a bordo de los buques como en tierra, mejorar el nivel de competitividad de nuestros marinos y una mayor protección del medio ambiente marino. Todo ello conforme a los objetivos definidos por los organismos internacionales (OMI, OCDE, CEE, OIT). ■

Inés OTERO

Resoluciones adoptadas en el Seminario

- La pérdida de puestos de trabajo de los marinos comunitarios sigue siendo una constante en los últimos años (1983: 213.281 empleos; 1992: 121.255) y esto es aplicable a Noruega, Finlandia y Suecia.
- Las Organizaciones Sindicales aquí presentes saludamos favorablemente todas las iniciativas de la Unión Europea dirigidas a incrementar la seguridad marítima y a la necesidad de una formación básica para los tripulantes a bordo.
- No obstante lo anterior no existe una política marítima que aporte soluciones para que nuestros marinos no sigan perdiendo sus puestos de trabajo y se detenga la pérdida de flota abanderada en Europa.
- Desde Gijón hacemos un llamamiento a todas las Organizaciones Sindicales de la Unión Europea, Noruega, Suecia y Finlandia, así como a ITF y al Comité Sindical de Transportes de Bruselas, con el fin de que a corto plazo se apruebe un calendario de movilizaciones, que se ultimen a principios de junio de 1994, bajo el lema: «Defendamos el empleo de nuestros marinos.»
- La resolución aprobada por el Parlamento Europeo el 16 de septiembre de 1993, significa, a nuestro entender, un avance de la sensibilidad de la Unión Europea hacia los problemas de los marinos; bien es cierto que en nada concuerda la declaración del Parlamento con el desarrollo de la política comunitaria marítima por parte de la Comisión.
- Reiteramos la necesidad de que se adopten urgentemente las MEDIDAS POSITIVAS, técnicas y financieras, que garanticen el desarrollo de una flota propia y el empleo de nuestros marinos. De nada valen las medidas positivas si éstas no repercuten proporcionalmente en empleo para los marinos comunitarios.
- EUROS es un planteamiento básico, si sirve para armonizar las diferentes políticas estatales haciendo desaparecer los segundos registros y EUROS debe conllevar ayudas para la renovación de la vetusta flota europea; EUROS evidentemente debe recoger el planteamiento social de dar empleo a nuestros marinos.
- Los sindicatos deben ser integrados activamente en el proceso de elaboración de la referida Política Marítima.
- La seguridad es un concepto condicionado al abandono de unas políticas que priman «el todo vale» para ahorrarse costos laborales, sin tener en cuenta los irreparables daños ocasionados por los siniestros a las vidas humanas y al sistema ecológico.
- Hacemos un llamamiento a los Gobiernos de los Estados miembros, a la Comisión y específicamente al presidente de la Comisión de Política Social del Parlamento Europeo para que se solucionen de una vez los problemas que venimos denunciando año tras año.

Administración y sector coinciden en su necesidad

Paros biológicos para recuperar los caladeros

Por cuarto año consecutivo la totalidad de la flota de arrastre de Tarragona realizará la parada temporal de flota. El paro biológico se llevará a cabo en los meses de mayo y junio. La parada de la flota tarraconense tiene lugar conjuntamente con la parada de la flota castellanense porque las dos comparten caladeros, y así se considera desde el Ministerio que canaliza las subvenciones estipuladas en los presupuestos del Estado.

SIN embargo, en Cataluña, la parada biológica la llevan a cabo las embarcaciones de más de 12 metros de eslora, que incluye la CEE en su Reglamento, y las embarcaciones menores por una línea de subvenciones abierta por la propia Generalitat. Son unas 150 las embarcaciones de más de 12 metros las incluidas en las paradas subvencionables y 40 las pequeñas. Las subvenciones alcanzan sobre los 200 millones en el caso de las mayores, de los que se recupera posteriormente la mitad por parte de la CEE, y entre los 23 y 25 millones para las embarcaciones menores de los que la Comunidad no devuelve nada por no estar contempladas en sus planes. La Generalitat optó por la medida de conseguir el paro total de la flota de arrastre tarraconense porque si el paro no era total difícilmente se iba a regenerar un caladero de por sí bastante castigado.

Patrones y cofradías coinciden ya con las Administracio-

nes en que los paros biológicos son absolutamente necesarios. Por fuerza se han de realizar, sino la pesca se acaba. Las paradas temporales han sido asumidas y en el sector está claro que si no hubiera subvenciones igualmente se tendrían que hacer.

La parada temporal de flota provoca que en los puertos cercanos suba el precio del pescado, y que en los dos o tres meses posteriores se incrementen tanto capturas como precios. Igualmente el sector tiene muy claro que la parada de la flota tiene una finalidad biológica y no económica, y está muy claro que se hace coincidir con la época de cría.

Cerco

La flota de cerco de Cataluña acababa a mediados de febrero con un paro biológico escalonado, que en períodos de dos meses ha involucrado a los puertos de Gerona, Barcelona y Tarragona, entre los meses de octubre de 1993 y de febrero del presente año. La intención del escalonado ha sido la de procurar no dejar el mercado desasistido con un paro total, y evitar favorecer la entrada de pescado azul de otros países. En este caso de la flota de cerco las ayudas de la CEE llegan a la Generalitat tramitadas por la Administración del Estado. Una vez pagadas las subvenciones la CEE reembolsa el 50 por 100. Ya hay hechas pe-

traciones para la parada biológica de cerco 1994-95, que se desarrollará entre los meses de octubre de este año y febrero del próximo. La dotación dispuesta en los presupuestos de la Generalitat es de 200 millones, la misma cantidad que en la campaña 1993-94. Como las dotaciones se calculan en la



conversión de ecus a pesetas puede haber pequeños incrementos en más, pero en la práctica la dotación es la misma.

Las paradas son voluntarias y deben solicitarse, pero para antes de acabar mayo las federaciones de cofradías tendrán acabados sus planes de paralización detallados barca por barca. Existe la práctica seguridad de que se van a acoger todas las barcas. En total en la paralización temporal 93-94 han participado 150 embarcaciones de unos 14 puertos.

Legislación laboral

Las modalidades laborales que siguen los armadores catalanes de arrastre y de cerco son diferentes. Si las embarcaciones de arrastre se sitúan en una medida de cuatro a cinco tripulantes, las de cerco alcanzan los 13. Cada parada solicitada genera un expediente de regulación de empleo, y el cobro del



paro a través del ISM. Sin embargo la modalidad de la flota de arrastre se inclina hacia la figura del trabajador fijo discontinuo. El paro biológico puede calcularse en la firma del con-

trato anual. Con las nuevas disposiciones con materia laboral de diciembre del 93 ni en los casos de regulación de empleo por fuerza mayor, y la conservación de recursos es un caso

de fuerza mayor, el armador no estará exento del pago de la cuota patronal aunque el trabajador pase al paro, como se había hecho hasta ahora. Sería cuestión de saber a cuánto alcanzan los pagos sociales y subvenciones por paradas biológicas. De momento, el caso no parece alterar la intención de la campaña, y las dudas planteadas por algunos patronos parece que se resolverán con una solución aún por ver por parte de la Administración.

La tabla de ayudas para la parada biológica de la flota de cerco de la campaña de 1993-94 se ha establecido con un cuadro de prima por barco que atiende a su antigüedad y tonelaje. Menos de 70 toneladas y menos de diez años (1.494.675 pesetas); menos de 70 toneladas de TRB y más de diez años (1.121.006); de 70 a 100 toneladas y menos de diez años (2.242.012); de 70 a 100 TRB y más de diez años (1.868.343); de 100 a 200 toneladas y menos de diez años (4.484.025 pesetas); y de 100 a 200 toneladas y más de diez años (2.989.350 pesetas). Para un paro de dos meses se subvencionan cuarenta y cinco días.

Por puertos, los expedientes resueltos favorablemente para la inclusión en el plan de paro biológico contaron en esta campaña de 1993-94, 42 para Barcelona; 25 para Tarragona; 17 Vilanova; 13 Arenys de Mar; 11 Palamós y 10 Sant Feliu de Guixols, Port de la Selva y Mataró han contado con uno cada uno.

Por cofradías, las de Tarragona recibieron unos 42 millones de las subvenciones, la de Gerona, unos 46; y las de Barcelona, unos 95. Barcelona alcanzó la cifra de 53 millones; Tarragona, 30; Vilanova, 20; y Arenys de Mar, 17.

La Generalitat ha encargado al Instituto de Ciencias del Mar un informe sobre esta primera campaña de veda voluntaria. Los resultados, en septiembre. Aunque ya se saben, y los saben todos los trabajadores del sector; la recuperación biológica es siempre buena. ■

C. C.





La decisión de Opmar (Organización de Productores de Mejillón de Galicia) de reducir el precio del mejillón para fresco, hasta las 20 pesetas, provocó una guerra comercial que consiguió su único objetivo: sentar a negociar a productores y depuradores, llegando por primera vez al consenso para la elaboración de una tabla de precios de venta. Representantes de la citada Organización, junto con la asociación de Productores de Mejillón de Galicia (Promega), la agrupación de empresas depuradoras de Galicia (Agade) y la asociación estatal del sector fueron los firmantes del acuerdo que en principio afecta a la comercialización de este bivalvo en fresco, aunque Opmar ya ha anunciado que dentro de unos meses es probable un acuerdo con las empresas conserveras.

El acuerdo afecta a la comercialización en fresco

Productores y depuradores de mejillón pactaron por primera vez precios y tamaño

LOS precios quedaron fijados entre 56 y 92 pesetas el kilo, y los tamaños estandarizados serán los denominados normal, mediano y grande. La cotización-guía del mejillón mediano será de 75 pesetas el kilo. Los precios entraron en vigor a mediados del mes de marzo.

La comisión formada por las ejecutivas de las organizaciones de mejilloneros y las de las empresas depuradoras (que constituyen la base de lo que será la futura mesa del mejillón) ha estudiado también otros posibles acuerdos. Entre ellos, la estabilización de los plazos de cobro, el establecimiento de un precio mínimo del producto en los mercados, la fijación de puntos de descarga y controles en los muelles, la creación de un fondo común intersectorial dirigido a financiar programas de investigación o campañas publicitarias de promoción del producto, y la regulación de la oferta y la demanda del bivalvo durante determinados períodos, siempre excepcionales.

Por otro lado, de conseguirse el pacto con las empresas conserveras no sólo se convendrían los precios, sino también implicaría la puesta en marcha de un servicio que controlara rendimientos y calidades; estos puestos se instalarían en los muelles, y además se unificarían los descuentos —porcentaje de escombros—, que realizan las conserveras cuando adquieren los sacos de bivalvos.

Con estos acuerdos se cerró la guerra comercial iniciada tras la decisión de Opmar de bajar los precios hasta 20 pesetas el kilo, y después de haber amenazado con llegar a las 10 pesetas/kilo, lo que hubiera supuesto un mínimo histórico. A esta situación se llegó como consecuencia de las graves pérdidas ocasionadas por la incidencia de la marea roja en los polígonos mejilloneros, cifradas por Opmar en más de 2.000 millones de pesetas.

Plan de competitividad

La mejora de la relación entre las estrategias de gestión empresarial y las características ambientales del medio marino, para lograr una mayor rentabilidad en la producción, sería el objetivo principal del futuro plan integral de competitividad del sector marisquero y acuícola de Galicia que, en estos momentos, está elaborando la Consellería de Pesca, según anunció el máximo representante de este departamento, Juan Caamaño. Estas declaraciones las realizó en la apertura del coloquio intersectorial sobre marea roja que se desarrolló en el Centro de Control de la Calidad del Medio Marino de Vilaxoán.

Para conseguir este objetivo se necesitará la colaboración entre el sector productivo y los centros de control e investigación: «Las Adminis-

traciones y la comunidad científica poco podrán hacer si no cuentan con la colaboración de los productores, que de una vez y para siempre deben enfocar su actividad desde una perspectiva empresarial moderna.»

Asimismo, en este mismo foro, donde se sentaron por primera vez en una misma mesa representantes de las Administraciones autonómica y central, productores, empresas transformadoras y equipos de investigación, se propuso revisar los métodos de detección de las mareas rojas y sus niveles de toxicidad, para modificarlos y permitir la extracción de moluscos con más de 80 miligramos de PSP cuando se destinen a determinados procesos industriales.

Con esta propuesta se tratará de estudiar la reducción del actual límite legal de DSP a cinco horas, proponiendo, llegado el caso, un cambio en la legislación para igualarla a la de países como Francia, Italia y Portugal. También se planteó buscar métodos de detección de biotoxinas alternativos al bioensayo, que permitan mayor precisión a la hora de establecer vedas.

Desde la primera marea roja registrada en Galicia, en 1976, el fenómeno ha pasado de ser algo limitado en el tiempo y el espacio a generalizarse a todo el año y a todas las rías. La producción de toxinas DSP y PSP se explica por factores ecológicos, por el



crecimiento de la población de moluscos y por sus características genéticas. En los veintiséis meses que van de enero de 1992 a febrero de 1994, la ría de Pontevedra sólo estuvo abierta siete meses.

Mortalidad laboral

La mortalidad laboral en la flota gallega, que reúne la tercera parte de todo el Estado, supera la media española, ostentando el triste récord de

poseer un riesgo de accidentes profesionales que excede en un 44 por 100 al del resto del país. También, la flota de bajura de Galicia registra un índice de mortalidad que duplica la media española. Estos datos fueron expuestos en las jornadas sobre condiciones de trabajo y salud en el sector pesquero que, organizadas por la Federación de Transportes, Comunicaciones y Mar de Comisiones Obreras, se celebraron en Bamio (Vilagarcía).

En estas jornadas se afirmó que hay que abandonar la idea fatalista de que la muerte es inevitable en el mundo del mar, pues los accidentes siempre tienen causas y corresponde a la Administración y a los estamentos del sector evitarlas.

Se puso de manifiesto, así mismo, que las especiales características sociológicas que se dan en el mundo marino influyen activamente en la acentuada siniestralidad laboral que registra el sector pesquero.

Factores como el reducido espacio de habitabilidad a bordo, la falta de intimidad, jornadas que suman más de ochenta horas semanales, los sistemas de mando dictatoriales o paternalistas, la elevada incidencia del alcoholismo, la baja formación cultural —de un 8 a un 10 por 100 de los marineros son analfabetos— y la antigüedad de la mayoría de barcos contribuyen a aumentar el riesgo de accidentes.

Entre las soluciones apuntadas para frenar la siniestralidad en el sector pesquero gallego, figuran: la coordinación con el Estado de una política de prevención de accidentes tendente a eliminar al máximo las muertes por caída de hombres al agua; incentivar económicamente la instalación en los barcos de equipos de prevención de abordaje, vías de agua e incendios; introducir a bordo mecanismos de salvamento para asegurar la supervivencia de naufragos; aplicar un reglamento de prevención de accidentes; formar a los mandos, y cambiar el sistema retributivo de pluses.

Suciedad en la costa

El 60 por 100 del litoral está sucio. Esta es la principal conclusión a la que llegó el

estudio del Coastwatch Europe, una iniciativa internacional destinada a examinar las costas del continente, y en el que se ha incluido recientemente a Galicia. En el programa participaron 1.740 personas, que rastrearon 236,5 kilómetros de costa para comprobar su estado de conservación.

Los resultados de 1993 fueron desalentadores desde el punto de vista de la ecología, pues el 60 por 100 de la superficie más inmediata a la línea de costa (la franja donde no llega la marea) está sucia, al igual que el 40 por 100 de las playas y terrenos que sí llegan a cubrir las mareas.

Los estudios de Coastwatch Europe se iniciaron hace cinco años y actualmente ya se realizan, anualmente, en casi todos los países del viejo continente, sobre todo en los de la Unión Europea. España se incorporó al programa al comenzar esta década y Galicia fue la última comunidad costera en sumarse a esta iniciativa.

En tres de cada 10 zonas de la costa gallega inspeccionadas se detectaron restos de automóviles, en el 47 por 100 del litoral había bolsas de basura, en el 34 por 100 diferentes restos de mobiliario doméstico, en el 16 por 100 restos de naufragios o de aparejos marinos (redes, cuerdas, bidones y similares), y en un 45 por 100 del litoral indagado hallaron escombros.

En el resumen estadístico del Coastwatch constan como hallados 1.012 neumáticos, 6.475 envases de vidrio, 11.183 latas, 22.897 recipientes de plástico, 627 cintas portalatas y 3.094 envases de cartón, entre otros objetos contaminantes o polucionadores. ■

Elena CEBRIAN



El puerto deportivo El Abra-Getxo es la primera gran actuación que se va a llevar a cabo en el País Vasco para solucionar su falta de instalaciones náutico-deportivas. El futuro puerto deportivo, cuya construcción se iniciará en octubre de este año, tendrá un completo equipamiento de servicios e instalaciones, con lo que se convertirá en uno de los mejores de la costa cantábrica.

Se instalará en la dársena getxotarra de Arriluce y contará con 755 amarres

El primer gran puerto deportivo vasco será una realidad en 1996

EN Vizcaya y Guipúzcoa existen unas 6.000 embarcaciones de recreo. La Comunidad Autónoma Vasca tiene una media de 2,5 barcos deportivos por cada 100 habitantes. Esta media se eleva a 12 en los países europeos. Aunque el País Vasco dispone de 166 kilómetros de costa, su dotación de instalaciones náutico-deportivas es escasa si se compara con algunos países europeos. Esta falta de instalaciones náutico-deportivas de Euskadi ha frenado el fomento de la navegación a vela y motor, a pesar de la gran afición de los vascos por este tipo de actividades. Actualmente, gran parte de los vascos que tienen barcos de recreo deben elegir entre anclarlos en puertos deportivos de fuera de la Co-

munidad Autónoma Vasca, circunstancia que trae consigo incomodidad y aumento de gastos, o en la costa vasca, pero en condiciones deficientes.

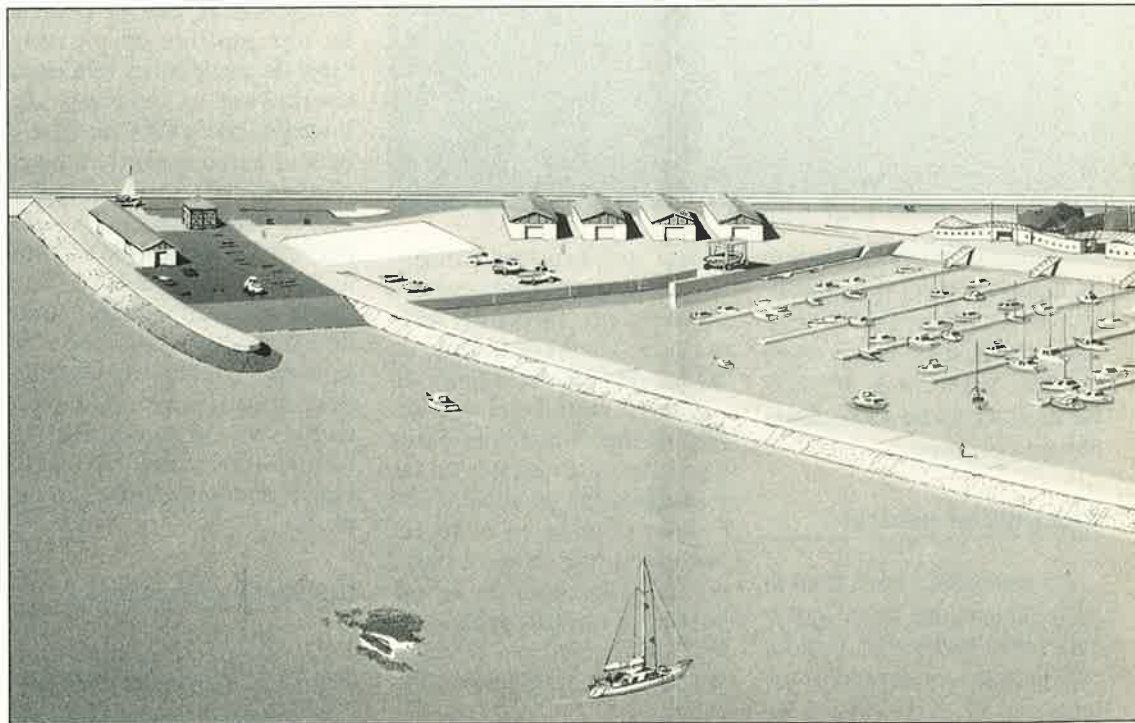
Para solucionar la falta de puertos deportivos en el País Vasco, el Gobierno Vasco trabaja en la puesta en marcha de un Plan de Puertos Deportivos de Euskadi. El Puerto Deportivo de Getxo es la primera gran actuación de dicho plan.

Proyecto definitivo

El proyecto del Puerto Deportivo El Abra-Getxo se creó en diciembre de 1992, una vez que el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Vizcaya y el ayuntamiento de Getxo unieron sus

esfuerzos para desarrollar unas instalaciones portuarias deportivas en la provincia vizcaína, concretamente en la dársena getxotarra de Arriluce, junto al contramuelle de Arriluce. Frente a otras posibilidades, se eligió la alternativa de instalar el futuro puerto deportivo junto al contramuelle de Arriluce porque ésta permite un mayor número de atraque y una mejor relación coste-amarre.

Este proyecto inicial ha experimentado sustanciales modificaciones hasta configurarse el proyecto definitivo. Así, se ha variado el diseño del dique, se ha incrementado el número de amarres, se ha cambiado la distribución de esloras, con porcentajes superiores para embarcaciones de más de seis metros. Además, se realizará



una rampa de acceso diferente, con la protección de un pequeño dique.

El puerto deportivo de Getxo tendrá 755 amarres, distribuidos según la eslora. Habrá 172 amarres para barcos con una eslora de hasta seis metros; 260 amarres para embarcaciones de entre seis y ocho metros de eslora; 215 amarres para barcos de entre ocho y 10 metros de eslora; 74 amarres para los de 10 a 12 metros de eslora; 28 amarres para embarcaciones de entre 12 y 15 metros de eslora; y seis amarres para las que tengan una eslora superior a 15 metros.

El espacio destinado a talleres y marina seca tendrá una extensión de 3.740 metros cuadrados. Además, el puerto dispondrá de foso para izado de embarcaciones a tierra y espacio suficiente para el varado en seco, con los equipos e instalaciones necesarios para la reparación y mantenimiento de las embarcaciones.

El área comercial ocupará una superficie de 7.153 metros cuadrados, en la que se podrán desarrollar servicios de hostelería y tiendas y oficinas rela-

cionadas con la náutica y con el ocio. Esta área comercial estará situada frente a la zona de atraque de las embarcaciones.

Una aportación significativa del futuro puerto deportivo de Getxo era el área de vela ligera y remo, con previsión para escuela de vela y hangares para embarcaciones de vela y remo, lo que ocupará una superficie de 4.562 metros cuadrados.

El puerto deportivo contará, además, con una rampa exclusiva de acceso directo al agua y una amplia explanada destinada al estacionamiento de embarcaciones y vehículos, con plazas capaces de albergar el remolque de la embarcación. Habrá 466 plazas de aparcamiento.

La construcción del puerto deportivo de Getxo incrementará notablemente las zonas de paseo habituales, aledañas a la dársena de Arriluce, utilizadas hoy por miles de personas. Los paseos actuales, de 1.300 metros de longitud, pasarán a tener tres kilómetros de longitud. Además, a través de una rampa de acceso, los usuarios de las zonas peatonales podrán acceder al vial que dará entrada a las instalaciones del futu-

ro puerto deportivo desde la playa de Ereaga.

Además, el puerto deportivo de Getxo mejorará la curva actual de Arriluce, mediante el diseño de una amplia rotonda. Cuando entre en servicio la primera fase del corredor de Uribe-Costa se aliviará el tráfico rodado en el denominado «triángulo», compensando en su momento el tráfico inducido por el futuro puerto.

En materia de medio ambiente, la puesta en marcha del puerto deportivo de Getxo implicará un permanente control de los vertidos y de las condiciones de la lámina de agua. Los usuarios del puerto estarán obligados a depositar sus residuos en instalaciones especiales y a realizar las reparaciones y limpieza de motores en áreas acotadas para ello. La dársena de Arriluce será dragada para que sus usuarios puedan operar en ella sin las restricciones actuales.

3.500 millones de pesetas de inversión

La primera piedra de la futura instalación portuaria deportiva de Getxo se colocará el próximo mes de julio. Tras el

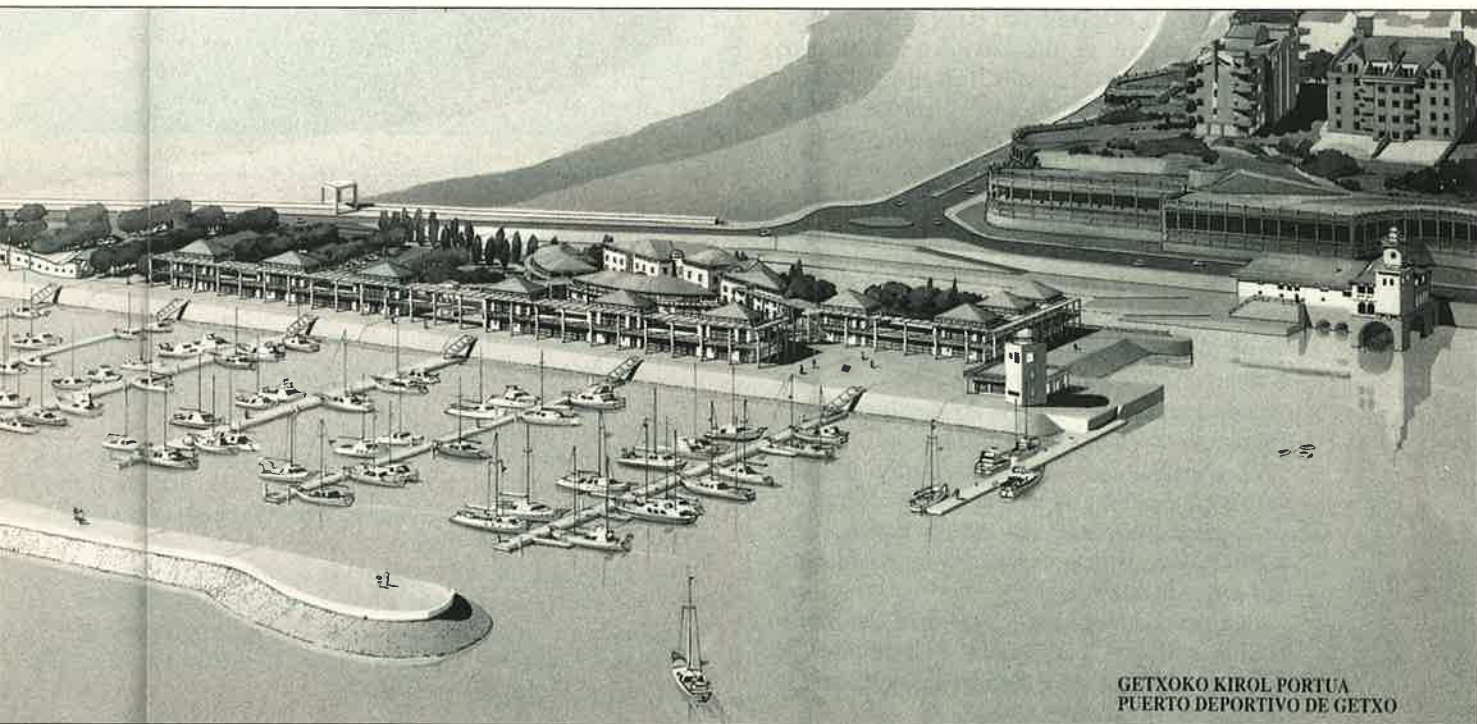
verano, las obras comenzarán en octubre y tendrán un plazo de ejecución de dos años.

La construcción del futuro puerto costará 3.500 millones de pesetas. El Gobierno Vasco aportará 1.800 millones, cantidad que servirá para hacer posible la infraestructura básica. La superestructura y la gestión del propio puerto saldrán a concurso público y serán objeto de financiación privada, que aportará los restantes 1.700 millones de pesetas del total del coste de la obra.

Según los responsables de las instituciones que han desarrollado el proyecto, el futuro puerto deportivo getxotarra será, además de una instalación para el ocio, un punto de génesis de riqueza, ya que de cada 100 amarres se crearán entre dos y tres puestos de trabajo directo y 10 ó 12 indirectos.

Por sus servicios e instalaciones, el puerto deportivo de Getxo será uno de los puertos deportivos mejor equipados de toda la cornisa cantábrica. Podrá competir con instalaciones del mismo de la costa atlántica europea. ■

Roberto RUIZ DE HUYDOBRO



GETXOKO KIROL PORTUA
PUERTO DEPORTIVO DE GETXO



La pesca de palangre, dos meses de inactividad

Los arrastreros volvieron al caladero de Marruecos

Los barcos pesqueros andaluces que faenan al arrastre en los caladeros marroquíes volvieron a echar sus redes en las aguas alahuitas, tras dos meses de inactividad forzada, por el vigente convenio de pesca firmado entre ese país y las autoridades de la Unión Europea.

EL presidente de la gestora de la cofradía de Algeciras, Rafael Montoya, confirmó que el 90 por 100 de la flota de arrastre, que es de unos 153 barcos, se encontraba en los primeros días de marzo ya en los caladeros marroquíes. El puerto más afectado por esta parada ha sido el de Almería, en el que tienen su base unos 38 barcos.

Durante los dos meses de inactividad, según Montoya, el sector ha podido perder unos 1.400 millones de pesetas. Por este motivo ha insistido en que la Administración debe conceder subvenciones durante este paro, además de tratar de que se reduzca el tiempo en que no pueden faenar de dos meses a un mes.

Finalizado el problema para estos barcos, el 15 de marzo se iniciaba otro nuevo paro forzoso, esta vez para la flota de palangre. Unos 147 barcos se vieron afectados, de los que 49 tenían su base en el puerto de Algeciras. Esta nueva inactividad continuará hasta el 15 de mayo, por lo que serán nuevamente dos meses en los que los barcos de esta modalidad no podrán acudir a las aguas marroquíes.

Montoya dijo que el sector afronta estos paros con cierta resignación, pero que dejarán notarse en la lonja algecireña a pesar de que ha aumentado el número de pesqueros que descargan en este puerto en este año.

El presidente de la gestora afirmó que los pescadores están a la espera de los resultados de la próxima reunión, el mes de mayo, de la comisión de seguimiento del acuerdo para que proceda a la revisión.

Los pescadores esperan que el paro biológico se reduzca a un mes y que además se obligue a Marruecos a aplicar la reciprocidad de la inactividad a sus barcos. ■



La pesca en

El Consejero de Agricultura y Pesca, Lluís Plana, compareció en el Parlamento de Andalucía para informar de las actuaciones que su Departamento había realizado de cara a la ordenación y regulación del sector pesquero suratlántico.

Plana destacó en este sentido los convenios de colaboración que se habían firmado con las cofradías de Cádiz, Barbate, Conil y Algeciras en la provincia gaditana así como con las de Ayamonte, isla Cristina y Lepe, en Huelva.

La comparecencia del consejero de Agricultura y Pesca obedecía a que tenía que responder a la interpelación parlamentaria presentada por el Partido Andalucista para que el titular de este Departamento explicara y asegurara la conservación y el desarrollo de la zona protegiendo los caladeros.

No al consumo de inmaduros



Parlamento

Lluís Plana resaltó la labor llevada a cabo por el Gobierno autonómico en apoyo de los pequeños armadores con medidas que establecen la ayuda a la paralización temporal de los pesqueros con eslora inferior a 12 metros que faenen al cerco o arrastre, así como a otro tipo de embarcaciones, también con eslora inferior a los 12 metros.

El consejero destacó que este tipo de ayuda sirve de complemento a las que el Gobierno central tiene establecidas para los barcos de eslora superior a esa cifra.

Lluís Plana en su intervención afirmó que la Junta de Andalucía ha realizado otra serie de actuaciones muy importantes, como ha sido la que ha llevado a las cofradías de pescadores de Conil, Barbate y Algeciras a legalizar su situación, ya que éstas no hicieron sus elecciones según establecía la legislación vigente. ■

EN el salón de plenos del Ayuntamiento de Cádiz, el pasado 8 de marzo, tuvo lugar el acto de presentación oficial de una campaña organizada por cinco entidades de la bahía de Cádiz contra la venta y consumo de inmaduros y que está patrocinada por la Junta de Andalucía.

El acto estuvo presidido por el alcalde de Cádiz, Carlos Díaz, y contó con la asistencia de la gobernadora civil, Violeta Alejandre, y el comandante de Marina, Agustín Albarracín, así como el presidente de la Autoridad Portuaria, Agustín Domínguez.

El acto tenía como objetivo presentar a entidades, asociaciones y colectivos ciudadanos la idea elaborada por la Asociación de Amigos del Parque Natural de la Bahía; el Club Marítimo Gaditano la Caleta; el Club Alcázar; la Asociación de Pescadores Deportivos La Corchuela, de la localidad San Fernando; y el Club Deportivo y Cultural de Pesca Marítima de Cádiz.

El alcalde de Cádiz destacó la necesidad de protección de la gran riqueza con que cuentan las aguas de la bahía gaditana, y destacó que la Administración municipal pondrá todo su empeño en aumentar los controles y vigilancia sobre mercados y establecimientos hoteleros para evitar la venta de los inmaduros.

Esta campaña, según las entidades convocantes, pretende concienciar a todos los gaditanos sobre el gran daño que se hace al ecosistema marino por la pesca descontrolada de inmaduros, y sobre la gran labor para erradicar esta práctica que pueden hacer todos los ciudadanos, principalmente los establecimientos

comerciales, restaurantes y amas de casa rechazando especies que no den el mínimo de talla para su consumo.

La pesca de alevines es una práctica que puede realizarse un número indeterminado de barcos. Baste como dato el que la autoridad marítima estimaba en más de 2.000 los incontrolados sin registro que podría haber en la bahía y sus alrededores, muchos de ellos faenando con artes ilegales, como los arrastres y trasmallos.

Prueba del elevado comercio de alevines es el dato hecho público por la Junta de Andalucía, hace poco, de aprehensiones durante el pasado año. Una terrible estadística que señalaba a la provincia de Cádiz a la cabeza en Andalucía en las incautaciones e inmaduros, con casi 30.000 kilos de los 40.000 que se cogieron en la Comunidad andaluza. Una cifra que duplicó lo que se aprehendió en 1992 pero que puede hacer sospechar un comercio bastante más elevado.

Durante la campaña se distribuirán carteles, calendarios y pins con el logotipo alusivo a la no comercialización de inmaduros. Por otro lado, se ha iniciado ya la recogida de firmas. Se pretende llegar a las 10.000, con las que se elevaría una petición a las autoridades sobre medidas más drásticas contra los pescadores ilegales, así como el endurecimiento de las sanciones.

Hasta el mes de septiembre se celebrarán mesas redondas y conferencias a las distintas entidades y asociaciones de toda la bahía gaditana en las que se explicarán los múltiples aspectos de la campaña y la problemática que se está causando por la comercialización de esas especies con menor tamaño. Finalmente, las entidades convocantes quieren culminar esta primera fase con unas jornadas en las que se valoren los resultados de los primeros meses de trabajo, y en las que se pueda decidir qué acciones se deberán tomar de cara al futuro. ■

«Cornide de Saavedra» nueva campaña en el golfo de Cádiz

El buque de investigación pesquera de la Secretaría de Pesca efectuó durante los primeros días de marzo una nueva campaña por las aguas del golfo de Cádiz. Se trata de la segunda ocasión que se dedica a examinar los recursos de estas especies que viven la mayor parte de su vida pegadas al lecho submarino, como son la merluza, acedías, langostinos y cigalas.

EL «Cornide de Saavedra» partió de Cádiz el 1 de marzo para realizar sus investigaciones pesqueras en los diez primeros días de ese mes. La zona litoral que cubrió se encontraba limitada entre la frontera con Portugal y el estrecho de Gibraltar, y sus trabajos se centraron en el control de índices de abundancia de las especies demersales a distintos estratos de profundidad.

El área de investigación se dividió en cuadrículas de medio grado de lado en las que el barco efectúa pescas como si de un arrastrero normal se tratara y con redes similares a las utilizadas por las flotas comerciales.

El objetivo de las investigaciones fue conocer el índice de abundancia del caladero. Por este motivo, en cada una de las pescas realizadas se tomaron muestras en las que se cuantifica por especies el número de individuos, que además se pesan, miden y comprueban los sexos. Estos datos dan como resultado el porcentaje correspondiente a cada talla y especie que existe, y finalmente se obtiene un detallado mapa de distribución que permite saber cómo se encuentra el ecosistema marino y en definitiva la situación del caladero.

La campaña está coordinada por el centro malagueño del IEO, cuyo director, Juan Antonio Camiñas explicó que esta campaña está pensada sobre todo para saber cuál es el grado de explotación de la zona de pesca.

Un segundo procedimiento de investigación que se llevó a

cabo fue el de hacer comprobaciones de selectividad. Un sistema científico por el que se consigue saber las tallas de cada una de las especies que entrarán por cada tipo de malla utilizada.

Con este procedimiento se consigue saber el porcentaje de retención de cada arte para cada una de las especies. La investigación en este aspecto es fundamental para tener información biológica sobre la talla más pequeña que es capaz una red de capturar. Estos datos son útiles en caso de reordenación del caladero y para la regulación de las mallas, que se basa esencialmente sobre los estudios de selectividad.

La selectividad permite tener la seguridad de que las artes que usan las flotas comerciales no capturan individuos jóvenes ni aquellos que no sean aún reproductores lo que perjudicaría enormemente a la fauna y riqueza piscícolas.

La campaña realizada por el «Cornide de Saavedra» se denomina «Arsa 0394» y está subvencionada por la Unión Europea. La dirección estuvo a cargo del biólogo Jorge Baro Domínguez del IEO de Málaga y en ella han intervenido 15 biólogos pertenecientes a los centros del IEO malagueño y de Cádiz, aunque también han participado miembros de la Universidad gaditana e investigadores irlandeses.

El «Cornide de Saavedra» es un pesquero de investigación construido en 1970 que cuenta con 990 toneladas de registro bruto y una eslora de 60 metros por 11 de manga. ■



Ante los
precios
abusivos
por recalar
en las islas

Unos 80 barcos de la flota congeladora ANACEF, con base en el puerto de La Luz y de Las Palmas decidieron este año recalar en otros puertos españoles, concretamente gallegos, durante el paro biológico.

ESTA decisión se adoptó como medida de presión ante los precios abusivos que según la patronal ANACEF hay en el puerto Gran Canaria. La medida fue muy criticada por sectores sociales y económicos del archipiélago canario y tras arduas negociaciones se ha constituido una comisión



J. L. G.

La flota de ANACEF se fue a otros puertos

técnica entre la autoridad portuaria y ANACEF para evitar la huida de pesqueros.

No obstante, el mal ya estaba hecho por parte de los pesqueros durante el paro biológico de este año ya que esta comisión se creó después de que ya se hubieran marchado. Durante este paro biológico sólo una treintena de barcos han permanecido en el puerto Gran Canaria lo que ha generado enormes pérdidas a dicha entidad.

La constitución de la comisión técnica fue posible gracias a la intermediación de Alberto Isasi, presidente de la Confederación Canaria de Empresarios. Se pretende con dicha comisión «evitar que en el futuro la flota congeladora de cefalópodos, integrada en ANACEF, recalce en otros puertos que no sean el de La Luz y de Las Palmas durante

los períodos de parada biológica: El acuerdo se alcanzó tras una reunión del presidente de la autoridad portuaria y el gerente de ANACEF, José Manuel Hernández y José Ramos Fontán, respectivamente.

En una rueda informativa tras esta reunión el presidente de la Confederación Canaria de Empresarios, Alberto Isasi, manifestó que «las dos partes en litigio habían fumado la cachimba de la paz aunque el acuerdo, en el mejor de los casos, se reflejaría en octubre durante el paro biológico de ese mes ya que para el del mes de marzo era ya un poco tarde».

No obstante, y a pesar de este acuerdo, las posturas entre las dos partes siguen siendo bien distantes y diferenciadas. En la rueda informativa en la que José Manuel Hernández, presidente

de la autoridad portuaria, no explicó con detalle su postura ante la situación, el gerente de ANACEF en cambio manifestó que la postura del primero era comprensible ya que Hernández, según su opinión, «carecía de libertad dado que los puertos de La Luz y de Las Palmas dependen, en última instancia, de las decisiones que el Ministerio de Obras Públicas y Medioambiente adopta en Madrid».

Aseguró Fontán, de forma categórica, que «la flota pesquera industrial es parte de los puertos de la Luz y de Las Palmas desde 1942 y lo va a seguir siendo». Señaló también que la situación actual de huida a otros puertos es una situación coyuntural debido al sobrecoste. Indicó también el gerente de ANACEF que esta patronal actúa en función de las ofertas del mercado.

Según Fontán los puertos de La Luz y de Las Palmas son los mejores del Atlántico y ni siquiera el de Vigo reúne las condiciones necesarias para pertrechar un barco de pesca, y que otra cosa es que sea más caro o más barato.

Por su parte, el presidente de la autoridad portuaria al ser preguntado por la cuota de responsabilidad de la autoridad Portuaria en esta situación reconoció cierta responsabilidad aunque no llegó a evaluarla. Con todo, expresó su voluntad clara de no polemizar con este tema y tratarlo de forma profesional, con el objeto de buscar soluciones para que el principal cliente pesquero pueda continuar trabajando en el puerto grancanario.

El gerente de ANACEF, por su parte, calificó de falsa la imputación de que la fuga de los barcos de ésta patronal se deba a una estrategia para lograr el estatus de este sector exportador en el marco del nuevo REF para Canarias. Este extremo fue también corroborado por Isasi saliendo así algunos al paso de acusaciones de diversos sectores que criticaron la medida de abandonar al puerto grancanario.

Indicó Isasi que antes de producirse este problema se había negociado el asunto con el PSOE y Coalición Canaria. Añadió Fontán que se equivocan quienes ven maniobras exógenas a la propia dinámica del mercado, y volvió a reiterar que es absurdo que una flota que opera en aguas del caladero sahariano recalce en un puerto que no sea el de La Luz.

Recordó también Fontán que en los paros biológicos de mayo y octubre del pasado año ya el 38 por 100 y el 44 por 100 respectivamente de la flota marcharon a otros puertos peninsulares. También denunció irregularidades consentidas en otros puertos como el de Bermeo que «regala el atraque, y esto, según señaló, es ilegal». ■





INFORMACION
 JURIDICO
 LABORAL

Después de examinar en estos números de atrás la reforma que, en materia laboral, ha ido apareciendo poco a poco en el Boletín Oficial del Estado, retomamos la temática dejada, que era la relativa a las prerrogativas y garantías de los representantes de los trabajadores. Siguiendo esta línea trataremos ahora del crédito horario: de las horas laborales que los representantes disponen para ejercer sus funciones de representación propiamente dicha.

CREDITO HORARIO

CABE preguntarse si este número de horas significa un añadido, un plus, a las obligaciones laborales; es decir, si estas horas dedicadas a funciones de representación hay que cumplirlas además de las laborales, o por el contrario estas horas son dadas para facilitar y modalizar el cumplimiento de las obligaciones laborales de los representantes.

La solución que el Estatuto de los Trabajadores (ET) da en su artículo 68, es la segunda, la de facilitar las laborales de representación, para cuyo caso, los representantes de los trabajadores pueden «...disponer de un crédito de horas mensuales retribuidas cada uno de los miembros del comité o delegado personal, para el ejercicio de sus funciones de representación...».

Este número de horas para tales menesteres, está en función del número de trabajadores a los que represente, según la siguiente escala que marca el ET:

- Hasta 100 trabajadores: quince horas.
- De 201 a 250 trabajadores: veinte horas.
- De 251 a 500 trabajadores: treinta horas.
- De 501 a 750 trabajadores: treinta y cinco horas.
- De 751 trabajadores en adelante: cuarenta horas.

Esta escala horaria, al igual que el resto de las garantías, es una escala mínima, susceptible, por tanto, de ser mejorada por convenio colectivo.

Son horas, pues, **retribuidas**, horas de las laborales. Lo que significa que aminoran las correspondientes a la jornada de trabajo efectiva. Este número de horas **mensuales** retribuidas está concedido, según el ET, en función del número de trabajadores que prestan sus servicios en la empresa, pero debe ajustarse esa proporción cuantas veces se modifique en más o en menos la plantilla. Algo que no suce-

de en el tema del número de representantes, que se mantiene aunque el número de trabajadores disminuya. Mantenimiento que habrá que entender hasta que se hagan nuevas elecciones.

Posibilidad de acumulación de estas horas

Las horas para funciones de representación se conceden a título individual a cada uno de los representantes. De ello se deriva el que, en el caso de sustituciones de representantes, cada miembro que sustituya a otro tenga derecho a disfrutar del crédito horario con independencia de las que haya utilizado el sustituido.

El ET en su artículo 68 lo que sí admite, en el supuesto de que existan varios representantes de los trabajadores, es la posibilidad de que se pueda pactar la acumulación de las horas correspondientes a cada uno de ellos en uno o más representantes, ello sin perjuicio de que perciban su retribución correspondiente a la categoría que ostenten.

Con lo anteriormente dicho, se deduce claramente, que por la acumulación se puede llegar a que algún/os de los representantes puedan quedar relevados de sus obligaciones laborales. Figura esta que en el argot sindical y social se conoce como «**El liberado**». Trabajador que, disfrutando de la acumulación de otros representantes, queda exonerado de la obligación de trabajar, sin que ello signifique que deje de cobrar por la empresa. Esa acumulación le da la posibilidad de dedicarse exclusivamente a tareas de representación. Acumulación que puede obtenerse, siempre y cuando exista un acuerdo con la empresa de pactar en convenio la cesión y acumulación de dichas horas entre los representantes elegidos.

Limitaciones a la acumulación

La posibilidad de acumulación del crédito horario está sujeta a dos limitaciones, según reza en el artículo 68 del ET, a saber:

a) Cabe la acumulación siempre y cuando no se rebase el máximo total de horas atribuido a los diversos representantes. Máximo, que vendrá marcado por lo establecido en convenio colectivo, o por el propio ET, en ausencia de convenio. Por tanto,



si el total de los representantes suma un crédito horario de cuarenta horas, la acumulación no podrá sobrepasar ese número.

De ello se deriva una consecuencia práctica: aquel representante que haya cedido la totalidad de su crédito a otro compañero, no pierde la condición de representante, pero el tiempo que le pueda dedicar a funciones de representación, ni podrá coincidir con el tiempo de trabajo, ni éste será, en absoluto, remunerado.

b) La acumulación, según prescribe el artículo 60.e) del ET, sólo será posible si aquella

está pactada en el convenio colectivo correspondiente, y en los términos que en el mismo se exprese.

Frente a esta acumulación propiamente dicha, puede existir la acumulación que podríamos decir impropia, esto es, aplicarla a casos llevados por ciertas circunstancias que hagan que otro representante acumule las horas no utilizadas por otro. Esto cabe decirlo de supuestos en los que se interrumpa de forma involuntaria la prestación de servicios: incapacidad laboral transitoria, u otra causa de interrupción del trabajo.

Este crédito de horas es **mensual**. Ello significa que su acumulación para meses posteriores, en caso de no haber agotado

En base a ello se les viene reconociendo a los representantes el derecho a percibir los complementos salariales que les corresponderían como si se tratase de horas de trabajo efectivo, no así el abono de horas extraordinarias toda vez que éstas tienen carácter voluntario, tanto para el trabajador a la hora de aceptarlas, como del empresario a la hora de ofrecerlas.

Utilización del crédito horario

El ET en su artículo 37.3 configura el tiempo empleado para realizar funciones de representación del personal como **ausencia retribuida**, por lo

disciplinario, el despido del representante.

La jurisprudencia en este caso, ha elaborado una doctrina de presunción *iuris tantum*: el trabajador-representante, mientras no se demuestre lo contrario, se entiende que el tiempo de crédito horario disfrutado o gastado por éste, ha sido para funciones de representación.

Preaviso y justificación del crédito

En la utilización del crédito horario se refleja la manifestación de un doble interés: es un derecho del representante en beneficio de los trabajadores representados, y por otro, este derecho se inserta en el contrato de trabajo suscrito entre el trabajador (representante) y la empresa, que es quien, en definitiva, retribuye ese derecho.

Por esta razón, algún control tendrán sobre este crédito, tanto los trabajadores, como la empresa, pues un uso inadecuado de este crédito, transgrede la buena fe y lealtad en relación con los trabajadores y en relación también con la empresa.

A este respecto, el artículo 37.3.e), habla de que el trabajador podrá ausentarse del trabajo con derecho a remuneración para realizar funciones sindicales o de representación, **previo aviso y justificación**. Formalidades que deben observarse, pues no está exento quien disfruta de ese crédito, de que se le pueda exigir ambos requisitos. Que el preaviso se realice dependerá de las circunstancias, de la urgencia o de lo imprevisto con que suceda la necesidad de ausentarse. La justificación, en cambio, siempre será posible, además de servir como medio de control de la utilización del crédito horario.

Las funciones de representación, objeto del crédito horario, tienen un sentido amplio, que comprende, sobre todo después de la Ley de Libertad Sindical, tanto las funciones propiamente de representación, como aquellas actividades que directa o indirectamente repercutan sobre

los intereses de los trabajadores, incluyéndose en este campo el tiempo invertido en actividades sindicales, en seminarios de formación, conferencias-cursos, y en general, actuaciones que permiten un mejor conocimiento de su actuación.

¿Es imputable al crédito horario el tiempo empleado en la negociación colectiva?

Este es un tema que no está especificado en el ET, pero que debe ser resuelto, dado que si en el consumo del crédito horario se incluye el tiempo invertido en la negociación, dicho crédito se consumiría rápidamente, incluso, antes de que las negociaciones terminaran.

Tres podrían ser las soluciones a este problema:

— Puesto que el artículo 37 habla de que el convenio colectivo pueda modalizar, regular, los permisos retribuidos para ejercer funciones de representación, aquél será un instrumento adecuado para prever y calificar dicho supuesto.

— Entender que el crédito horario, especificado en el artículo 68 lo es para funciones de representación general a que se refiere el artículo 64, pero no abarca la negociación de convenios.

— Concebir el crédito de horas del artículo 68 como distinto a los permisos retribuidos para labores de representación del artículo 37, ambos del ET.

A este respecto el artículo 9.2 de la Ley Orgánica de Libertad Sindical, al referirse a los representantes sindicales indica que «*cuando dichos representantes participen en las comisiones negociadoras de convenios colectivos, manteniendo su vinculación como trabajador en activo en alguna empresa, tendrán derecho a la concesión de los permisos retribuidos que sean necesarios para el adecuado ejercicio de su labor como negociadores, siempre que la empresa esté afectada por la negociación*». ■

José Manuel MARTINEZ GALAN



el tiempo de cada período mensual, no esté prevista. Lo cual no quiere decir que el no agotamiento de las horas correspondientes a un mes conlleve la renuncia de las horas para los meses siguientes.

El concepto de **horas retribuidas** significa en términos del artículo 68 del ET que deben ser abonadas por el empresario sin que el trabajador sufra menoscabo de su remuneración ordinaria, en los mismos términos que se abonarían a los restantes trabajadores, o a los representantes mismos, para el caso de que las trabajaran de forma efectiva.

que, al igual que en los demás supuestos, este tiempo empleado en estos menesteres, estará condicionado a que la ausencia se haga mediante aviso previo y justificación. Esta exigencia de que el crédito horario de los restantes se destine a funciones de representación viene a configurar el que su empleo para asuntos que nada tengan que ver con las funciones de representación suponga transgresión de la buena fe contractual, con todo lo que ello conlleva. Transgresión que le puede conducir a que el empresario inste contra él, previo expediente

Una de las preocupaciones de los mandos a bordo es, o debería ser, que el barco reúna las mejores condiciones de seguridad posibles. Cuando se habla de condiciones de seguridad se debe pensar no sólo en las del trabajo y su entorno, sino también en la formación de las tripulaciones, porque el hecho de poseer una formación supone una garantía de trabajo bien hecho.

Lista mínima de comprobaciones

ANTES DE EMBARCAR

CÓMO se pueden detectar los riesgos del trabajo a bordo con el fin de poner en práctica las técnicas de prevención tanto desde el punto de vista humano como material? La mejor manera de detectar los riesgos es mediante la observación directa del trabajo que la persona desarrolla, no sólo de la tarea en sí misma, sino también de su relación con el entorno (máquinas, equipos etcétera). Esta observación (muy valiosa sin lugar a dudas) se verá limitada, primero por la pericia del observador, siendo tanto más positiva cuanto más experimentado y conocedor de la tarea sea el observador, y a continuación

por el horizonte de aquello que los ojos pueden ver.

También puede ayudar a detectar los riesgos la extrapolación de observaciones realizadas a partir de situaciones similares. También es muy útil escuchar a los trabajadores porque sus opiniones y experiencia ayudarán a reflexionar sobre riesgos que podrían haber pasado desapercibidos a la observación.

Uno de los métodos más empleados para la detección, basado en la observación directa, es la Inspección de Seguridad. La palabra inspección tiene unas connotaciones punitivas que la hacen desagradable, pero si pensamos en ella desde el punto de vista de

la autoevaluación puede ser una herramienta muy útil para mejorar la seguridad en el medio laboral. Su aplicación consciente tendrá el efecto de mantener un control continuado de unos mínimos tanto de instalaciones, máquinas o equipos, como de la actividad de las personas o del entorno.

Para que la autoevaluación sea productiva es necesaria una formación, no sólo desde el punto de vista técnico, sino también humano. Deben participar en ella todos los trabajadores aportando sus puntos de vista, sus experiencias, para conseguir llegar a la mentalización de que la seguridad más que una necesidad es un derecho.



La inspección aun habiendo un gran deseo de hacerla bien, no se debe realizar de una manera empírica, es decir «echando un vistazo», sino que es necesario disponer de un tiempo razonable y utilizar un método.

El método más útil es la lista de comprobación o «check list» donde se recogen las situaciones o factores que forman parte de la vida cotidiana a bordo, con el fin de no dejar nada a la improvisación o en el olvido. El análisis de los resultados de una lista de comprobación permite reflexionar y ayuda a tomar conciencia de la necesidad de unos cambios, a veces de hábitos, otras veces de organización; podría asimismo revelarnos una falta de formación, o la necesidad de sustituir o modificar una máquina que está generando un alto riesgo total vez nos haría adoptar ésta o aquella solución.

El momento más interesante para realizar una lista de comprobación es cuando se prepara el barco para la salida. Todavía es posible eliminar un riesgo grave, completar, si es que faltan, los equipos de protección personal, decidir mejo-

ras en la organización del trabajo, etcétera.

El realizar la inspección ayudándonos de la lista de comprobación podría ser un ejercicio útil y ayudaría así mismo a asumir la seguridad como una rutina necesaria y nos ayudaría a no llevarnos sorpresas desagradables cuando nuestro barco fuera sometido a una inspección obligatoria.

En la actividad de la pesca existe una idea generalizada de que la salud y la seguridad a bordo son sólo competencia del que dirige el barco. Bajo esta falta de corresponsabilidad muchas de las observaciones o recomendaciones no son ni comprendidas, ni respetadas, ni cumplidas más que cuando está presente la persona que ha tomado la iniciativa de la recomendación. Hay tripulantes que rechazan las recomendaciones de salud y seguridad porque las reciben como una intromisión o las asocian con una supuesta falta de profesionalidad y contestan con la frase de: «Siempre se hizo así.» ■

Elena GARCIA ACEBES



LISTA DE COMPROBACION A LA SALIDA

	Sí	No	Necesita mejoras
1. Tripulación mínima			
2. Reconocimiento médico			
3. Documentación, rol, licencias, etc.			
4. Telefonía			
5. Botiquín y guía sanitaria			
6. Prevención de incendios			
Extintores			
Baldes			
Bombas contra incendios			
Bombas de achique			
Mangueras			
7. Medios de salvamento			
Botes y balsas			
Aros, chalecos			
Sistemas de alarma			
8. Protección individual			
Calzado			
Guantes			
Cinturones de seguridad			
Ropa de agua			
Respiración autónoma			
Gafas			
Cascos			
9. Accesos y vías de tránsito			
Acceso a bordo			
Escalas y escaleras			
Suelo antideslizante			
Señalización			
Orden en cabos, aparejos, etc.			
10. Peligros eléctricos			
Aislamientos, interruptores, clavijas			
Cuadros			
Señalización de tensiones			
Tomas de tierra			
11. Cocina y gambuza			
Agua potable			
Conexiones eléctricas			
Bombonas de butano			
Orden y limpieza			
12. Espacios comunes			
Aseos, duchas, retretes			
Camarotes			
Rancho			
Orden y limpieza			

A esta lista de comprobación se ha añadido, a las respuestas convencionales «sí, no», una tercera «necesita mejoras», ya que en ocasiones el sistema o la protección existe pero no está en las condiciones deseables. Marcar la respuesta con una cruz.

Te interesa
SABER

Viajes internacionales: ¿DE QUÉ TENGO QUE VACUNARME?

ESTA pregunta, habitual entre los marinos mercantes o trabajadores de la pesca de altura, no tiene una respuesta fácil. O al menos una única respuesta. En un principio, parece lógico pensar que cuantas más vacunaciones diferentes tengamos más enfermedades susceptibles de prevenir por medio de ellas evitaremos. Pero hay varias cosas a tener en cuenta: en el peor de los casos, se necesita un mes o más previo al viaje para poder completar perfectamente el calendario correcto vacunal, y ¿cuántos marinos pueden saber en esas fechas su próximo viaje y tienen el tiempo para realizarlo? Por otro lado, se debe buscar la rentabilidad, no sólo económica

sino también médica, de las medidas preventivas que tomemos; de nada sirve, y pongo un ejemplo extremo, tener en regla la vacuna contra la fiebre amarilla a un mercante en ruta de cabotaje por el Norte de Europa o a un tripulante de un bacaladero en Terranova. La vacuna tiene un efecto positivo (activar y preparar los mecanismos de defensa naturales contra una determinada infección), pero en algunos casos produce efectos secundarios que pueden llegar a ser importantes, y también presentan contraindicaciones, es decir, está desaconsejada en ciertos casos.

Por todo lo cual, tendremos que poner en la balanza los beneficios y perjuicios y optar por lo más conveniente en cada caso.

Pretendemos con estas líneas dar una orientación general, basándonos en los consejos que la Organización Mundial de la Salud (OMS) da a las personas que se prestan a realizar viajes internacionales, en concreto a lo que a las vacunaciones se refiere.

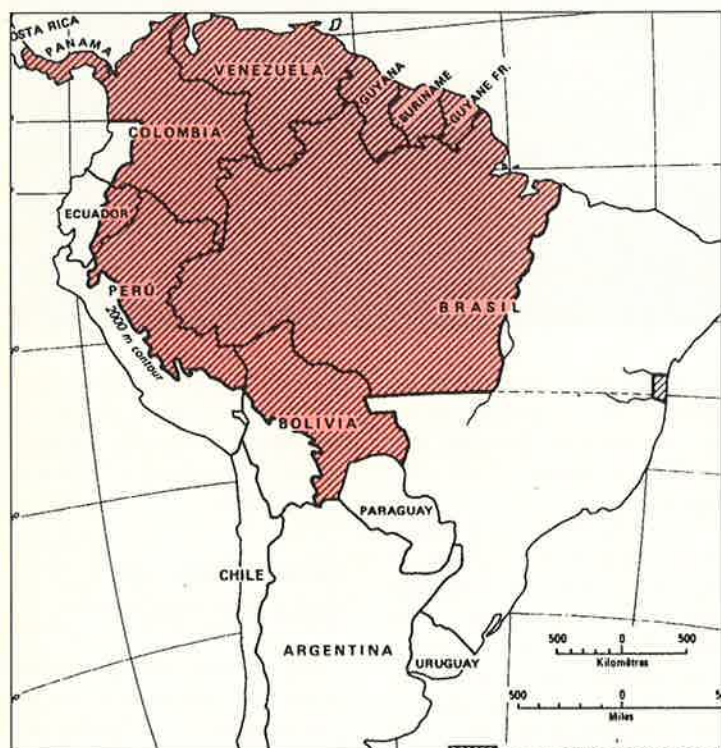
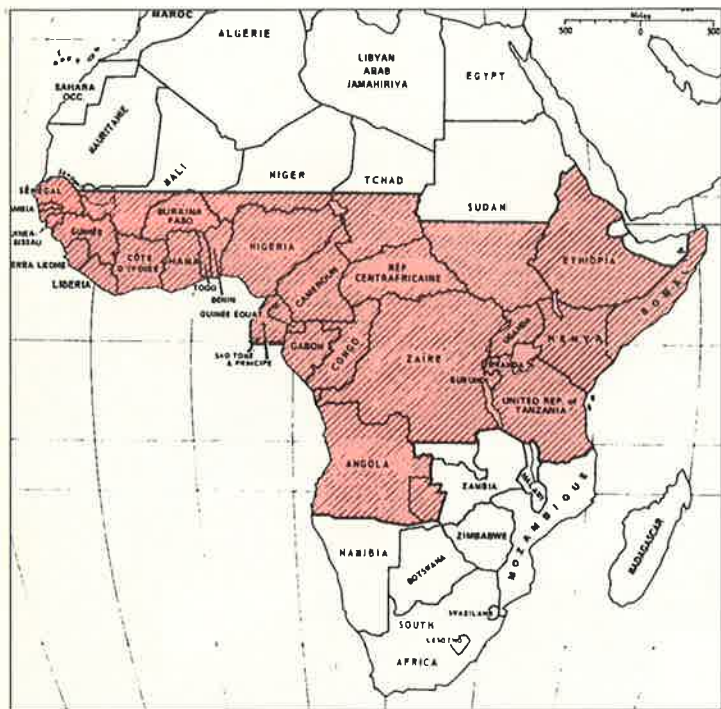
Un plan de vacunación debe ser establecido en función del destino del viajero, de su estado general de salud y estado inmunitario, de la duración y tipo de viaje y del tiempo disponible. Para la primera variable, el destino del viaje, nos es imposible aquí señalar una lista completa de los riesgos a los que pueden estar expuestos los viajeros según los países visitados. Para dicha información pueden consultar en los Centros de vacunación interna-

cional de la Subdirección General de Sanidad Exterior y Veterinaria, cuyas direcciones y teléfonos van en el Cuadro 1 o en los Centros de Sanidad Marítima del ISM, tanto nacionales como en el extranjero.

Reglamento Sanitario Internacional

Este reglamento, adoptado por la Asamblea Mundial de la Salud en 1969, tiene como objetivo ayudar e impedir la propagación internacional de enfermedades y, en relación con los viajes internacionales, lograr el mínimo de inconvenientes para los viajeros. No se puede esperar de ningún reglamento que prevea todas las





Zonas de endemicidad en fiebre amarilla, en África y América.

eventualidades de enfermedad infecciosa, ni las que no eran conocidas en su última revisión (como es el caso del SIDA). Estudia las enfermedades más importantes desde el punto de vista de transmisión internacional, para las que da una serie de consejos de control y prevención, entre ellos el de la vacunación.

Certificados de vacunación exigidos por reglamentación internacional

— VIRUELA. La erradicación de esta enfermedad ha sido confirmada por la OMS después de más de diez años.

Cuadro 1

CENTROS DE VACUNACION INTERNACIONALES DEL LITORAL

- ALICANTE**
SERVICIOS DE SANIDAD EXTERIOR. Muelle Poniente, s/n.
- ALGECIRAS (CADIZ)**
SERVICIOS DE SANIDAD EXTERIOR. Avda. de la Hispanidad, s/n.
- ALMERIA**
SERVICIO ANDALUZ DE SALUD. Carretera de Ronda, 101.
- AVILES (ASTURIAS)**
SERVICIOS DE SANIDAD EXTERIOR. Avda. Conde de Guadalhorce, s/n.
- BARCELONA**
SERVICIOS DE SANIDAD EXTERIOR. Paseo Luís Companys, 7.
- BILBAO**
SERVICIOS DE SANIDAD EXTERIOR. Gran Vía, 62, 1.ª planta.
- CADIZ**
SERVICIOS DE SANIDAD EXTERIOR. Ciudad de Vigo, s/n.
- CARTAGENA (MURCIA)**
SERVICIOS DE SANIDAD EXTERIOR. Estación Sanitaria del Puerto.
- CASTELLON DE LA PLANA**
SERVICIOS DE SANIDAD EXTERIOR. Avda. del Mar, 12.
- CEUTA**
SERVICIOS DE SANIDAD EXTERIOR. Muelle Cañonero Dato. Pto. Ceuta.
- LA CORUÑA**
SERVICIOS DE SANIDAD EXTERIOR. Avda. de la Marina, s/n.
- GERONA**
DELEGACION TERRITORIAL DE SANIDAD Y SEG. SOCIAL. Sol, 15.
- GIJON (ASTURIAS)**
SERVICIOS DE SANIDAD EXTERIOR. Claudio Arvargonzález, 30.
- HUELVA**
SERV. DE SANIDAD EXTERIOR Y SERV. JUNTA ANDALUCIA. Sanlúcar de Barrameda, 7.
- IBIZA**
SERVICIOS DE SANIDAD EXTERIOR. Paseo Marítimo, s/n.
- LANZAROTE (ARRECIFE)**
SERVICIOS DE SANIDAD EXTERIOR. Timón, s/n. Puerto de Naos.
- MADRID**
DIRECCION GENERAL DE SALUD PUBLICA. SUBDIRECCION GENERAL DE SANIDAD EXTERIOR Y VETERINARIA. Paseo del Prado, 18-20.
- MAHON (MENORCA)**
SERVICIOS DE SANIDAD EXTERIOR. C/ José María Cuadrado, 17.
- MALAGA**
SERV. DE SANIDAD EXTERIOR. Sanidad Exterior del Pto. de Málaga.
- MELILLA**
SERV. DE SANIDAD EXTERIOR. Pza. Alféreces Provisionales, s/n.
- PALMA DE MALLORCA**
DIRECCION PROVINCIAL DE SANIDAD Y CONSUMO. Muelle Viejo, 7.
- LAS PALMAS**
SERVICIOS DE SANIDAD EXTERIOR. Explanada Tomás Quevedo, s/n. Puerto de la Luz.
- SAN SEBASTIAN**
SERVICIOS DE SANIDAD EXTERIOR. Idiáquez, 6, 4.º.
- SANTA CRUZ DE TENERIFE**
SERVICIOS DE SANIDAD EXTERIOR. Rambla General Franco, 169.
- SANTANDER**
SERVICIOS DE SANIDAD EXTERIOR. Antonio López, 3.
- SEVILLA**
SERVICIOS DE SANIDAD EXTERIOR. Avda. de la Raza, 2.
- TARRAGONA**
SERVICIOS DE SANIDAD EXTERIOR. Muelle de Levante. Puerto.
- VALENCIA**
SERVICIOS DE SANIDAD EXTERIOR. Muelle de Aduanas. Puerto Autónomo de Valencia.
- VIGO (PONTEVEDRA)**
SERVICIOS DE SANIDAD EXTERIOR. Estación Marítima del Puerto de Vigo.

Cuadro 2

LISTA DE PAISES QUE EXIGEN EL CERTIFICADO DE VACUNACION CONTRA LA FIEBRE AMARILLA A VIAJEROS PROCEDENTES DE ZONAS INFECCIOSAS O CONSIDERADAS COMO TALES

Afganistán	Africa del Sur	Albania
Argelia	Angola	Antillas y Barbados
Antillas Holandesas	Arabia Saudí	Australia*
Bahamas	Bahrein	Bangladesh
Barbados	Belize	Benín
Bhoutan	Birmania	Bolivia
Brasil	Brunei	Burundi
Camboya	Cabo Verde	China
Djibouti	Dominica	Egipto
El Salvador	Ecuador	Etiopía
Fidji	Gambia	Grecia
Granada	Guadalupe	Guatemala
Guinea	Guinea Bissau	Guinea Ecuatorial
Guayana	Haití	Honduras
India*	Indonesia	Irán
Irak	Libia	Jamaica
Jordania	Kenia	Kiribati
Lesotho	Libano	Madagascar
Malasia	Malawi	Maldivas
Malta	Martinica	Mauricio
Mauritania	Méjico	Montserrat
Mozambique	Namibia	Nauru
Nepal	Nicaragua	Nigeria
Nioué	Nueva Caledonia	Omán
Uganda	Pakistán	Papúa-N. Guinea
Perú	Filipinas*	Isla Pitcairn
Polinesia Francesa	Portugal	Qatar
Siria	Laos	Tanzania
Reunión	St. Lucía	St. Vicente y Granadinas
I. Salomón	Samoa	Samoa Americana
St. Tomé y Príncipe	Sierra Leona	Singapur
Somalia	Sudán	Sri Lanka
Surinam	Swazilandia	Thailandia
Tonga	Trinidad y Tobago	Túnez
Tuvalu	Vietnam	Yemen
Zimbabwe		

* Sólo los seis primeros días tras la salida del país infectado.

LISTA DE PAISES QUE EXIGEN EL CERTIFICADO DE VACUNACION CONTRA LA FIEBRE AMARILLA A TODOS LOS VIAJEROS

Burkina Faso	Guayana Francesa	Ruanda
Camerún	Liberia	Senegal
Congo	Malí	Chad
Costa de Marfil	Níger*	Togo
Gabón	Rep. Centroafricana	Zaire
Ghana		



La vacunación no está ya indicada; incluso puede ser peligrosa para las personas que fueran vacunadas y sus allegados.

— COLERA. La vacunación contra el cólera no puede prevenir la introducción de la infección en un país. Es por lo que la Asamblea Mundial de la Salud enmendó el Reglamento en 1973, para que la vacuna anticolérica no sea exigida más a ningún viajero.

— FIEBRE AMARILLA. El certificado de vacunación contra la fiebre amarilla es el único que deberá ser exigido en los viajes internacionales, y solamente a un número limitado de viajeros. Un gran número de países exigen el certificado a los provenientes de zonas infectadas o de países comprendidos en zonas infectadas, o in-

cluso a los transeúntes por ellos; otros países exigen un certificado a todos los viajeros, incluso a pasajeros en tránsito (Cuadro 2).

Vacunaciones para viajes internacionales

Exponemos, por último, las diferentes vacunaciones en tres grupos: las *exigidas reglamentariamente* por los países para la entrada en su territorio; las *recomendadas* por la OMS para una protección general contra ciertas enfermedades; y *otras vacunaciones* que pueden ser aconsejadas en ciertas circunstancias (Cuadro 3). ■

Antonio SAEZ TOLMO
Médico de Sanidad Marítima.
Madrid

LISTA COMPLETA DE VACUNACIONES (1)

Tipo	Primovacuna (dosis)	Intervalo entre dosis	Comienzo de la eficacia	Dosis de recuerdo	Advertencias
VACUNACIONES EXIGIDAS					
— Fiebre amarilla	1	—	10 días	10 años	La validez del certificado internacional de vacunación comienza a contar a partir del décimo día que sigue a la vacunación.
VACUNACIONES RECOMENDADAS					
— Tétanos	3	2. ^a : 1 mes 3. ^a : 6-12 meses	2. ^a dosis	10 años	Esta vacunación, como la que sigue, son obligatorias en el calendario vacunal infantil español. Es recomendable para todos los trabajadores del mar.
— Poliomielitis	2 (VPI)	1 mes	2. ^a dosis	6-12 meses	Indicado para personas que se dirigen a zonas de epidemia. La dosis de recuerdo puede administrarse en la forma oral en lugar de la inyectable.
— Fiebre tifoidea	3-4 (VPO) 1 (VPI)	2 días —	última dosis 10 días	1 año —	Recomendada a las personas que viajen en condiciones de higiene precarias.
— Sarampión	1	—	10 días	—	Esta vacuna se administra asociada a la rubeola y parotiditis epidémica en el calendario obligatorio infantil español. Sólo aconsejada si no se ha padecido antes.
— Hepatitis A	3 (VPI)	1 mes	1. ^a dosis?	10 años?	De reciente implantación, no se tiene seguridad aún sobre ciertos datos. Está indicada para viajes a países en desarrollo.
— Hepatitis B	3	1 mes	2. ^a dosis	—	Recomendada para la persona que hace un viaje prolongado o con frecuentes estancias en países de fuente endémica.
OTRAS VACUNACIONES					
— BCG (tuberculosis)	1	—	2 meses	—	En España hay un alto porcentaje de población vacunada. Se recomienda sólo a los adultos jóvenes que vayan a tener una estancia prolongada a una zona de fuerte endemidad tuberculosa.
— Cólera	1	—	6 días	3-6 meses	No recomendada. Realizar medidas de higiene de bebidas y alimentos.
— Meningitis meningocócica	1 (di o tri valente)	—	15 días	3-5 años	Indicada a las personas que viajan a zonas de hiperendemicidad en caso de contacto estrecho con la población local. En algunas zonas se recomienda según la estación.
— Rubeola	1	—	1 mes	sólo en niñas	* Ver sarampión.
— Parotiditis (paperas)	1	—	2-3 semanas	—	* Ver sarampión.
— Gripe	1	—	1 semana	1 año	El riesgo de aparición varía según la estación y el destino. En el trópico, la gripe puede producirse todo el año; en el hemisferio Sur, sobre todo de abril a septiembre, y en el hemisferio Norte de noviembre a febrero. Recomendada especialmente en determinados grupos de riesgo (enfermos crónicos).
— Rabia	3	2. ^a : 7 días 3. ^a : 28 días	3. ^a dosis	1. ^a : 1 año siguiente 2-3 años	Indicada para profesionales de alto riesgo y en situación de riesgo en zonas de endemidad. Dosis complementaria de recuerdo se deberá administrar en caso de mordeduras de un animal rabioso o sospechoso. ¡Cuidado con animales de compañía de origen desconocido!
— Encefalitis japonesa	2-3	7-14 días	10-14 días	1-4 años	Indicada en caso de estancia prolongada en medio rural en zona de endemidad (Sudeste asiático).

(1) FUENTE: *Viajes internacionales y salud. Vacunaciones obligatorias y consejos de higiene*. OMS. 1993 (modificado en parte por el autor).

Jon Azkue, secretario general del Sector del Mar de Fetcomar- CC.OO



La Asamblea Sectorial del Mar de CC.OO. eligió el pasado mes de marzo como secretario general del Sector del Mar Fetcomar-CC.OO. a Jon Azkue Manterola. Azkue sucede en el cargo al entrañable y recordado Andoni Lecertúa, fallecido en septiembre del año pasado a los cuarenta y dos años de edad.

Entre los principales objetivos marcados por el nuevo secretario general está la normalización de las relaciones laborales de los pescadores como base prioritaria para acometer la siniestralidad y marginalidad de los mismos, exigiendo de la Administración una actuación decidida en el concepto integral de salud la-

boral en la pesca; impulso de la industria de transformación de pescado y desarrollo de proyectos de acuicultura para los trabajadores de la pesca, subvencionando la Administración las iniciativas sociales; mantenimiento de los servicios de Estiba-Desestiba y de los Servicios Interiores de Puertos por parte de las autoridades portuarias con inversiones en tecnología; reordenación del Subsector de Tráfico Exterior y cumplimiento de los programas de Formación y Reciclaje para los trabajadores afectados, y el establecimiento de una política marítima que impulse la renovación de la obsoleta flota mercante y su mantenimiento en el futuro. ■



El Comité de Asuntos Sociales de la Pesca de la UE se reunirá en Huelva

El Comité de Asuntos Sociales de la Pesca de la Unión Europea se reunirá el próximo día 6 de mayo en Huelva, a fin de analizar la política de financiación sectorial, la estructura de las flotas y del empleo.

Esta es la primavera vez que dicho Comité se reúne fuera de

Bruselas. El motivo, según fuentes de la Comisión Europea, no es otro que la intención comunitaria de acercar sus diferentes órganos a los países miembros y conocer de forma directa las cuestiones de índole social y económica que más preocupan a cada sector, en este caso, el pesquero.

La reunión de Huelva servirá también para establecer un diagnóstico socioeconómico de la situación pesquera en Andalucía, basándose en la realidad onubense. Esta experiencia servirá para realizar otras de las mismas características en diversos países.

La reunión está siendo preparada por el presidente del Comité Paritario de Asuntos Sociales de la Pesca, Paulino San Emeterio, en colaboración con las distintas instituciones y organizaciones pesqueras onubenses y en especial con el alcalde de la ciudad, Juan Ceada, que ejercerá de anfitrión. ■

Dos nuevas publicaciones marítimas

Dos nuevas publicaciones referentes al sector marítimo acaban de ver la luz. La primera es una iniciativa de la Autoridad portuaria de la bahía de Algeciras. Se trata de la edición de la *Guía Catálogo del Archivo Fotográfico* de este puerto, en la que se recogen las fotos más interesantes de su evolución.

Entre los meses de junio y octubre del pasado año se procedió a ordenar, clasificar, inventariar y catalogar los fondos existentes en los archivos de aquella autoridad portuaria y el resultado ha sido un testimonio fotográfico que se inicia en 1913, y consta de 8.500 foto-

graffías, que constituyen un verdadero testimonio de la historia de ese puerto.

La segunda publicación ha corrido a cargo de la Escuela de Administración Marítima y se trata del *Manual de Derecho del Seguro Marítimo*, cuyos autores son José María Ruiz Soroa, Angel Arranz de Diego y Santiago Zabaleta.

El Manual consta de tres partes. En la primera se recogen textos de la Teoría General del Seguro, en la segunda se hace un examen exhaustivo de las pólizas de los distintos tipos de seguros y, por último, la tercera parte es un anexo documental.

Para no perderse

♦ **NO SALGA DE CASA A CIEGAS.** Déjese guiar por la revista MOPT. Nuestros números extraordinarios le cuentan además, todo lo necesario en más de 200 páginas ilustradas a todo color.

♦ Si desea conocer nuestra riqueza monumental, oriéntese con la "Guía de las plazas de España e Hispanoamérica".

♦ Si visita el interior del país, lleve la "Guía de los ríos de España".

♦ Si se dirige a la playa, no olvide la "Guía de las costas de España".

♦ Si quiere hacer un viaje a la Ilustración, hágase con "Las obras públicas en el siglo XVIII".

♦ Si le apetece remontarse al origen de los trenes, recorra nuestra "Historia del ferrocarril en España".



Una publicación mensual de más de cien páginas con respuesta para todo lo que a usted le interesa: ecología, medio ambiente, vivienda, costas, ferrocarriles, marina mercante, telecomunicaciones, aviación civil, carreteras, meteorología, agua, arquitectura, urbanismo, cartografía, astronomía, transportes...

Y próximamente, "HISTORIA DE LAS COMUNICACIONES EN ESPAÑA"

Revista MOPT

TARJETA DE SUSCRIPCION

NOMBRE Y APELLIDOS _____

PROFESION/EMPRESA _____

DOMICILIO _____ **Nº** _____

LOCALIDAD _____ **PROVINCIA** _____ **C. P.** _____

MODALIDAD DE SUSCRIPCION	ESPAÑA		EXTRANJERO
	ESPAÑA	EXTRANJERO	
<input type="checkbox"/> 1 año (11 números)	2 800 ptas.	4 000 ptas.	
<input type="checkbox"/> 2 años (22 números)	5 000 ptas.	6 600 ptas.	
<input checked="" type="checkbox"/> Envíeme gratis "Las obras públicas en el siglo XVIII", que regalan a los nuevos suscriptores			
<input type="checkbox"/> Número extraordinario suelto	700 - 1 000 ptas.	1 000 - 1 300 ptas.	
<input type="checkbox"/> Oferta de 4 extraordinarios juntos	2 000 ptas.	2 400 ptas.	
<input type="checkbox"/> Oferta de 5 extraordinarios juntos	2 300 ptas.	2 700 ptas.	
<input type="checkbox"/> Oferta de 6 extraordinarios juntos	2 600 ptas.	3 000 ptas.	

SI HA SOLICITADO EXTRAORDINARIOS, SEÑALE LOS QUE DESEA

El siglo XVIII (700 ptas.) Guía de Costas (700 ptas.) Guía de Ríos (700 ptas.) Guía de las Plazas (700 ptas.) Hª del Ferrocarril (1 000 ptas.) El Agua en España (1 000 ptas.)

FORMA DE PAGO

Envío cheque adjunto Envío giro postal num.

Contra reembolso (sólo nacional y con recargo de 300 ptas.)

Domiciliación bancaria (sólo suscripciones, ver dorso de esta tarjeta)

Enviar a: Revista MOPT, Nuevos Ministerios, 28071 Madrid. Información: (91) 597 72 63/66. Promoción prorrogada hasta Septiembre de 1994



Evitar el riesgo, una responsabilidad mutua.



SEGUROS DE BARCOS Y MERCANCIAS

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

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

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

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

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



MURIMAR

MUTUA DE RIESGO MARITIMO

Con seguridad, hacia el futuro.

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