

MAR

N.º 318 - JUNIO 1994

MENOS PARADOS Y MÁS COTIZANTES A LA SEGURIDAD SOCIAL

EL TRÁFICO MARÍTIMO, MÁS LEJOS DE FINISTERRE



PLAN SECTORIAL DE PESCA 1994-1999

Inversiones de más de 400.000 millones en seis años con una subvención de 165.000 millones de pesetas

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



MURIMAR

MUTUA DE RIESGO MARITIMO

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

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

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

Con seguridad, hacia el futuro.

EN 1986, la Administración española se vio forzada a aceptar un acuerdo para la integración en la Comunidad Europea que, aunque garantizaba unos determinados niveles de capturas, contenía numerosas discriminaciones respecto al resto de los Estados miembros y un período transitorio hasta el año 2022.

Durante estos últimos ocho años, desde la Administración se ha desarrollado una acción positiva en Bruselas para tratar de corregir esas situaciones, mientras desde el propio sector se acometía un trabajo para la reordenación de la flota pensando en las posibilidades y los caladeros de futuro. España ha sido el primer país a la hora de recibir fondos para acciones estructurales, hasta un total de unos 450 millones de ecus en los últimos siete años. Sin embargo, las necesidades para adecuar la flota a la situación internacional del sector de la pesca son muy superiores, y parte importante de esas respuestas son las que se recogen en el Plan Sectorial para los próximos seis años remitido por España a Bruselas.

El documento elaborado por la Secretaría General de Pesca, por el que en ese período se prevén unas inversiones totales superiores a los 400.000 millones de pesetas y unas subvenciones comunitarias de 165.000 millones de pesetas, recoge todas las acciones posibles y necesarias desde la actividad extractiva hasta la de promoción. El plan apunta al máximo de realizaciones en aspectos tan fundamentales para ordenar el sector como los abandonos, más de 900 previstos, la moder-

6
3
DIAS

PLAN DE PESCA

nización de 1.820 embarcaciones, cifra similar a la de los últimos años y las casi 1.400 construcciones para renovar unas 100.000 TRB. Con este nuevo plan se espera haya recursos suficientes para que abandonen todos cuantos estimen que no tienen futuro en el mar y se coloca entre los puntos fuertes de las acciones el desarrollo de las sociedades mixtas allá donde haya posibilidades de pesca.

Con este plan, ya sucedía en el pasado, se da un paso más en el proceso de internacionalización de la flota española cuyo potencial se va a medir cada día menos por el número de barcos censados en el país o por los desembarcos nacionales, sino por las capturas que se realizan con una u otra fórmula en todo el mundo.

El conjunto del sector de la pesca: extracción, comercialización, transformación y venta va a experimentar en estos próximos seis años un cambio mucho más profundo que el habido desde 1986, entre otras razones,

por el simple hecho de que en este caso hay más dinero, fundamentalmente comunitario.

Junto a este dato positivo que se espera confirmar a corto plazo con la aprobación del plan por la Unión Europea en los términos planteados por España, hay otras notas también destacadas en las últimas semanas, aunque no referidas expresamente a la pesca. La primera, es la puesta en marcha de la reforma del mercado del trabajo tras su publicación en el *Boletín Oficial del Estado*. La segunda, la existencia de datos positivos en los cinco primeros meses del año sobre la reducción del paro y el aumento de los cotizantes a la Seguridad Social. Guerras de cifras aparte, hay coincidencia sin embargo para apuntar la existencia de signos ciertos en orden a subrayar que la crisis habría tocado fondo y que se ha iniciado la recuperación. ■

Vidal MATE



REUNION DE CRAME S.A. CON LOS ARMADORES QUE CONSTRUIRAN LOS PRIMEROS BARCOS PARA "GRAN SOL"



El pasado jueves día 26 de mayo, en el Liceo Marítimo de Bouzas (Vigo), la Compañía Radio Aérea Marítima Española (Crame) mantuvo una reunión con los primeros armadores que construirán barcos para "gran sol".

Estos buques se van a construir en los siguientes astilleros: Valiña (La Coruña), Astilleros Santodomingo, Construcciones P. Freire y Factoría Naval de Marín.

En la convocatoria, a la que asistieron prácticamente todos los armadores, Crame pretendía ver cuáles eran las necesidades reales de los armadores así como atender todas sus dudas sobre el equipamiento. No fue difícil, pues todo el material electrónico que Crame había ofertado se encontraba en el Liceo, y los armadores pudieron observar y valorar hábilmente todas sus características.

La reunión se desarrolló en un clima de total cordialidad y los armadores mostraron un gran interés por conocer las últimas novedades, ya que muchos de los equipos que allí se expusieron eran muy conocidos por los armadores al llevarlos instalados en sus buques a plena satisfacción.

Qué duda cabe que son muchas empresas las que han ofrecido el equipamiento radiotelefónico y de navegación para estos barcos, pero sólo Crame es capaz de ofrecer, además, una atención permanente en todo el litoral español a través de sus 17 delegaciones y, en el resto del mundo, apoyado por la red de servicios y suministros de Sait-RadioHolland, grupo al que pertenece, según ha constatado esta revista.

Sabemos que en estos momentos las opciones que tienen los armadores son diversas. La demostración de Crame en el Club "Liceo de Bouzas" nos parece de las más interesantes.

La compañía Crame transmite su agradecimiento a todos los armadores que asistieron a la reunión deseándoles "Mar en Calma" y "Buena Pesca".

Los armadores demostraron un gran interés por el material electrónico de Crame.



6

PLAN SECTORIAL DE PESCA 1994-1999

España presentó en Bruselas el Plan para lograr un sector de la pesca moderno y competitivo.

26

MENOS PARO Y MAS COTIZANTES

En los primeros meses del año se produjo una recuperación de los cotizantes a la Seguridad Social y un recorte en el paro registrado.



60

EL PASILLO DE FINISTERRE

Desde este mes ya está en vigor el nuevo dispositivo para el tráfico marítimo en Finisterre.

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 58 06. **Barcelona:** Puigxuriguier, 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:** Camil dos Loureiros, s/n - Tels. (962) 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. Sotileza, s/n - Tel. (942) 21 46 00. **Sevilla:** Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. **Tarragona:** Casa del Mar. Fco. Bastos, s/n - Tel. (977) 22 71 66. **Valencia:** Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16. **Vigo:** Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. (966) 29 09 50. **Vilagarcía de Arosa:** Casa del Mar. Avda. de la Marina, s/n - Tel. (966) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

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

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

Imprime: grafoffset sl - Los Herreros, 14. GETAFE (Madrid) - Depósito legal: M. 16.516/1963. 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.

PLAN SECTORIAL D

CONSTRUIR, MODERNIZAR, COMERCIALIZAR Y COMPETIR

Durante los próximos seis años, entre 1994 y 1999, el sector de la pesca en España invertirá más de 400.000 millones de pesetas para lograr una mejora de las estructuras desde los procesos de capturas hasta los de comercialización, transformación y promoción según los datos contenidos en el Plan Sectorial de Pesca elaborado por la Secretaría General de Pesca Marítima y remitido a Bruselas a finales del pasado mes de marzo. Este conjunto de inversiones va a suponer unas ayudas comunitarias superiores a los 165.000 millones de pesetas si, como está previsto, la Unión Europea da luz verde al Plan presentado por España.



E

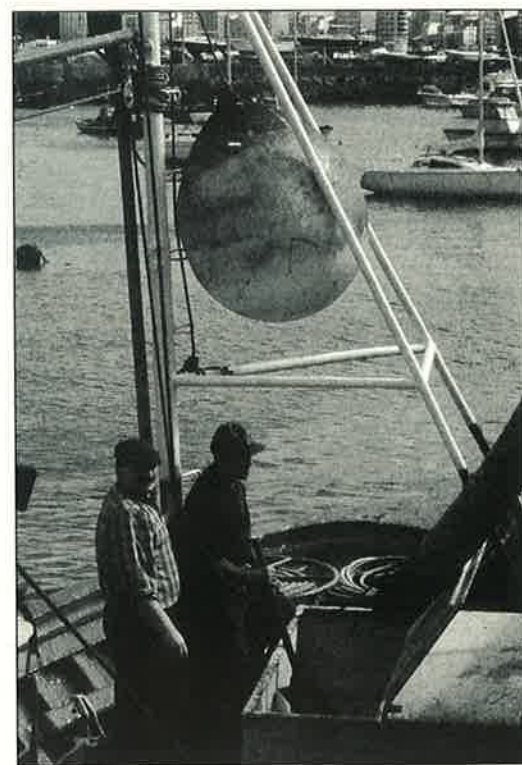
NTRÉ otras cifras contenidas en este Plan, destacan las previsiones para la construcción anual de 1.393 barcos con más de 100.000 Toneladas de Registro Bruto frente a los 308 barcos construidos en los años precedentes desde el ingreso de España en la Comu-

nidad Europea. Igualmente se prevé la modernización de 1.820 embarcaciones y el desguace de otras 900. En estos próximos años, a diferencia de lo sucedido en algunas ocasiones en el pasado, en opinión del secretario general de Pesca Marítima, habrá re-

ursos suficientes para todos, siempre en la línea de lograr un sector moderno y más competitivo, adecuado a las necesidades reales de los caladeros y dando la opción de abandonar a quien lo solicite.

Cabe señalar que, frente a los 445 millones de ecus reci-

E PESCA 1994-99



bidos por España de Bruselas entre 1986 y 1992, las previsiones de este Plan apuntan a 1.000 millones de ecus para las zonas desfavorecidas y otros 140 millones de ecus para el resto de las zonas.

La Secretaría General de Pesca ha defendido la aplica-

ción de este Plan de forma horizontal, no regionalizable, aunque a la hora de la verdad, en la mayor parte de las líneas, sean las Comunidades Autónomas quienes libren los fondos. A la Administración central le corresponde, sin embargo, el seguimiento pre-

vio y posterior para ver que los proyectos se ajustan a las disposiciones comunitarias.

DINERO PARA LA PESCA

Aunque el sector de la pesca en España ha sido uno

de los que ha logrado en los últimos años más recursos de Bruselas, la realidad es que no han sido muy abundantes los fondos si se comparan con los que han dispuesto otras actividades. Un viejo objetivo era lograr meter también a la pesca en los llamados Fondos

PLAN SECTORIAL DE PESCA 1994-99

**EN LOS
PROXIMOS SEIS
AÑOS SE PREVEN
UNAS
INVERSIONES
SUPERIORES A
LOS 400.000
MILLONES DE
PESETAS, DE LOS
QUE UNOS 165.000
SERIAN AYUDAS
COMUNITARIAS**



Estructurales al existir mayores posibilidades de ayudas. Ese compromiso se consiguió ya en el último año y por el Reglamento 3699/93 se unificó en una sola disposición el contenido de Reglamentos anteriores y se dispuso del Instrumento Financiero de Orientación Pesquera (IFOP) para el desarrollo de la nueva política para el sector. En el caso español se trata de un plan ambicioso defendido por la Secretaría General de Pesca en Bruselas como perfectamente realizable, además de necesario, a la vista de la actual situación del sector, el futuro de los caladeros comunitarios y las posibilidades que existen en el exterior.

A grandes rasgos el objetivo de este plan es convertir nuevamente los sectores de la acuicultura y la pesca en sectores rentables, creadores de empleo y riqueza y con capacidad para competir en el mercado internacional. En esa línea, se dan salidas a los sectores de la flota menos competitivos para que opten por el abandono vía desgu-

ce o exportaciones. Para quienes decidan seguir en el sector, se les ofrecen diferentes posibilidades como es la modernización, construcción de nuevas embarcaciones, empresas mixtas o asociaciones temporales. El plan aborda igualmente la ordenación de la oferta, organización de los mercados, la industria de la pesca, la infraestructura portuaria, la acuicultura y las propias campañas de promoción e imagen. En total, todo el sector en su conjunto para dar una respuesta global.

La principal diferencia respecto al pasado es que para este nuevo plan a seis años hay dinero. Frente a los 445 millones de ecus recibidos de la Comunidad Europea entre 1986 y 1992, en este momento se esperan recibir de la

Unión Europea 1.000 millones de pesetas para las zonas llamadas objetivo 1 o desfavorecidas y otros 140 millones de ecus para el resto de las zonas. En total, unos 165.000 millones de pesetas de ayudas para unas inversiones totales contempladas en el plan de unos 400.000 millones de pesetas.

AJUSTAR LA FLOTA

Con un censo de casi 19.000 embarcaciones pesqueras, muchas de ellas en malas condiciones y otras poco adecuadas para las exigencias de los nuevos caladeros, una de las actuaciones importantes a acometer en el sector es lograr el ajuste del esfuerzo pesquero.

Una primera medida en esta línea es la retirada definitiva de buques de pesca. Esta actuación se puede realizar bien mediante el desguace de buques, el hundimiento de los mismos con fines biológicos y finalmente mediante la exportación definitiva a terceros países. El objetivo es lograr que con estas medidas se cumplan los objetivos interanuales sobre el esfuerzo pesquero, así como atender todas las peticiones planteadas por el sector.

Según los datos contenidos en ese plan, para los próximos seis años se espera una retirada mínima de 700 unidades con una unidad media de 130 TRB en las zonas objetivo 1 con una eliminación de un máximo de 95.000 TRB. Para el resto de las regiones no incluidas en las



zonas de objetivo 1 las previsiones son de una retirada de 200 barcos y una eliminación máxima de 24.000 TRB.

Para el desarrollo de este objetivo se contemplan unas ayudas del Estado de 18.880 millones de pesetas y 44.000 millones de pesetas procedentes de Bruselas para las zonas de objetivo 1, lo que suma un total de 62.880 millones de pesetas. Para el resto de las zonas, los fondos del Estado español ascenderían a 7.264 millones de pesetas, junto a otros 7.264 millones de Bruselas. En total, 14.528 millones de pesetas.

Una segunda medida para lograr el ajuste de las flotas es la constitución de las sociedades mixtas. La Administración comunitaria trata de fomentar la inversión de capital pesquero español en terceros

**EL PLAN
CONTEMPLA LA
CONSTRUCCION
DE 1.393 BARCOS
CON 100.000 TRB**

Estados. En realidad, se trata de una vieja actuación ya de los armadores españoles que tradicionalmente funcionaron con las empresas conjuntas. Con la actual normativa comunitaria se quiere dar un impulso a este tipo de actividades ante los problemas para acceder a caladeros de otros países en base a importantes ayudas públicas.

La constitución de empresas mixtas supone una contribución para reducir el esfuerzo pesquero en el marco comunitario, a la vez que se permite el acceso a nuevos caladeros y de paso contribuir al abastecimiento del mercado comunitario.

Según las previsiones de la Administración, para los próximos seis años se espera la creación de 55 empresas mixtas con una reducción de la capacidad de la flota comunitaria en 45.000 TRB en las zonas objetivo 1. En el resto de las regiones las empresas mixtas serían solamente cuatro con 3.200 TRB.

Para la financiación de estas actuaciones en las zonas objetivo 1, los fondos del Estado serían de 4.800 millones de pesetas y de 11.200 millones comunitarios. En el resto

de las regiones los fondos del Estado ascenderían a 560 millones y a una cantidad igual procedente de Bruselas.

La tercera medida encaminada a reducir el esfuerzo pesquero se cifra en el fomento de las asociaciones temporales de empresas. No se trata de una medida tampoco novedosa pero puede dar resultados también positivos. El objetivo es desarrollar asociaciones de carácter temporal entre armadores españoles y socios de otros países con recursos pesqueros. Estos contratos deberán tener una duración mínima de seis meses y máxima de un año, aunque pueden ser objeto de renovación. Durante ese tiempo, los barcos deberán seguir bajo pabellón español y sus capturas se deberán dedicar preferentemente al abastecimiento del mercado europeo.

Los objetivos de esta medida están encaminados también a contribuir al ajuste de la flota manteniendo su actividad laboral y sus niveles de capturas para el abastecimiento del mercado comunitario. En una segunda fase lo ideal sería que esa sociedad acabara en empresa mixta.

En las regiones de objetivo 1 se prevé la constitución de 30 asociaciones temporales de empresas y de otras seis en el resto de las zonas. Para llevar a cabo estas actuaciones se prevé un gasto del Estado español de 800 millones de pesetas en las zonas desfavorecidas y de otros 1.760 millones aportados por Bruselas. En el resto de las zonas la contribución nacional y comunitaria se reparte a partes iguales a razón de 240 millones de pesetas cada una.

Finalmente, en cuanto a las acciones para ajustar el esfuerzo pesquero se contemplan las acciones piloto de pesca experimental. El objeti-

PLAN SECTORIAL DE PESCA 1994-99

**EN ESTE
PERIODO SE
DESGUAZARAN
UNOS 900 BARCOS
QUE SE
UTILIZARIAN
COMO
ARRECIFES
COSTEROS**

zonas objetivo 1 y de 640 millones de Bruselas.

RENOVACION Y MODERNIZACION

Un segundo paquete de medidas para ordenar el sector de la pesca en España consiste en la renovación y modernización de la flota.

En este caso, la medida más importante y la que requiere mayores recursos es la renovación de la flota pesquera mediante la construcción de nuevas embarcaciones. La Unión Europea ha sido siempre reacia a este tipo de medidas en cuanto podían suponer un aumento en la capacidad pesquera de cada Estado miembro. Por este motivo, ha intensificado en todo momento los controles e incluso en algunas ocasiones procedió a la suspensión de ayudas para este fin. En los últimos años, con arreglo a las disposiciones vigentes, se llevó a rajatabla la necesidad de aportar barcos y TRB viejos para nuevas construcciones. Con la nueva disposición se trata de sustituir barcos viejos por otros nuevos sin que ello suponga aumento de capacidad.

España justifica el conteni-



do de este plan en este sentido ante la existencia de una flota donde el 63,6 por 100 de los barcos tiene más de veinte años y el 35,5 por 100 más de treinta años de edad.

El envejecimiento de las embarcaciones se considera como un factor negativo sobre todo en la parcela de su seguridad, lo que hace indispensable su mejora para lo-

grar condiciones más favorables trabajo, técnicas más completas pesqueras, aumento de sus niveles de competitividad, ahorro energético o mejora de las propias condiciones para mantener el pescado a bordo del barco.

Según manifestaciones de José Loira, el objetivo lógico sería una renovación de la flota mediante construcciones

vo de esta medida es descubrir nuevas zonas y opciones para la actividad de la pesca mediante investigación sobre caladeros o mercados. Para realizar esta actuación se debe contar con la información y el respaldo oficiales toda vez que es indispensable la presencia de investigadores para evaluar los resultados de las campañas. Al igual que las anteriores, esta medida trata de ser un instrumento más útil para ajustar el esfuerzo pesquero dando alternativas en otros caladeros. En este plan se contempla la realización de tres acciones piloto. Para su desarrollo se prevén unas ayudas públicas nacionales de 272 millones de pesetas en las

Plan Sectorial de Pesca 1994-1999

REGIONES DE OBJETIVO N.º1 PLAN FINANCIERO POR AMBITOS DE INTERVENCION (Mecus)

AMBITOS DE INTERVENCION	GASTOS PUBLICOS					SECTOR PRIVADO	COSTES TOTALES
	GASTOS NACIONALES			CEE	TOTAL		
	ADMIN. CENTRAL	ADMIN. REGIONAL	TOTAL				
	1	2	3 = 1 + 2	4	5 = 3 + 4		
1. Ajuste del esfuerzo pesquero	112,7	42,0	154,7	360,0	514,7	—	514,7
2. Renovación y modernización de la flota pesquera .	53,2	53,2	106,4	300,0	406,4	658,3	1.064,7
3. Acuicultura	7,4	7,4	14,8	60,0	74,8	45,2	120,0
4. Zonas marinas costeras	7,5	7,5	15,0	15,0	30,0	0,5	30,5
5. Equipamiento de puertos pesqueros	6,2	8,8	15,0	50,0	65,0	6,7	71,7
6. Transformación y comercialización de productos ..	15,2	26,6	41,8	200,0	241,8	95,9	337,7
7. Promoción de productos	13,1	0,5	13,6	15,0	28,6	1,4	30,0
TOTALES.....	215,3	146,0	361,3	1.000,0	1.361,3	808,0	2.169,3



**SE PREVE LA
MODERNIZACION
DE 1.820
EMBARCACIONES**

de 100.000 TRB cada seis años, lo cual es una cifra muy razonable.

De acuerdo con estos planteamientos, para los próximos seis años, en las zonas objeti-

vo 1 se pretende la construcción de 1.155 buques mayores de cinco metros de eslora y

con un total de 85.606 TRB. La inversión real prevista para lograr ese objetivo sería de 137.500 millones de pesetas. La ayuda comunitaria sería del 30 por 100 en la inversión real de barcos menores de 400 TRB y del 15 por 100 para los barcos de mayor dimensión. La participación total de la Unión Europea en esta línea sería de 38.138 millones de pesetas. La ayuda estatal sería de 6.875 millones de pesetas. Con esta cadencia, se habría logrado la renovación total de la flota española en un período de treinta años.

Para el resto de las regiones, las previsiones del plan apuntan a la construcción de 238 buques con un total de 17.600 TRB con una inversión prevista de 26.400 millones de pesetas. La ayuda comunitaria sería del 20 por 100 sobre la inversión real y en ningún caso superaría el 30 por 100. La participación de Bruselas sería de 5.280 millones de pesetas. La ayuda del Estado sería de 1.320 millones de pesetas.

Una segunda actuación para la renovación de la flota son las medidas para su modernización sin que ello suponga aumentar su capacidad de pesca. Con esta medida se pretenden objetivos similares a los buscados con la renovación como es la seguridad de la flota, mejora de sus condiciones de trabajo, racionalizar su actividad, ahorro energético y mejor conservación de la pesca. Esta es una actuación que ha tenido ya una buena acogida durante los últimos seis años con 1.835 barcos mejorados por ese procedimiento. Para los próximos seis años se mantiene prácticamente el mismo ritmo con 1.820 embarcaciones previstas para modernizar.

En las zonas calificadas como de objetivo 1, se apuesta por la modernización de

Plan Sectorial de Pesca 1994-1999
REGIONES DE OBJETIVO N.º 1
PLAN FINANCIERO POR ANUALIDADES (Mecus)

AÑOS	GASTOS PUBLICOS					SECTOR PRIVADO	COSTES TOTALES
	GASTOS NACIONALES			CEE	TOTAL		
	ADMIN. CENTRAL	ADMIN. REGIONAL	TOTAL				
	1	2	3 = 1 + 2	4	5 = 3 + 4		
1994	33,8	18,5	52,3	161,0	213,2	129,0	342,2
1995	37,8	27,2	65,0	181,3	246,2	125,4	371,6
1996	42,5	25,8	68,3	181,9	250,2	125,6	375,8
1997	33,0	25,0	58,0	157,4	215,4	134,1	349,5
1998	33,6	25,3	58,9	158,9	217,9	140,0	357,9
1999	34,6	24,2	58,8	159,5	218,4	153,9	372,3
TOTALES	215,3	146,0	361,3	1.000,0	1.361,3	808,0	2.169,3

SE CONSTRUIRAN

CUATRO NUEVOS

MERCAS EN

VALLADOLID,

SANTANDER,

MALAGA Y

ALICANTE Y 27

NUEVAS LONJAS

PLAN SECTORIAL DE PESCA 1994-99

real, unos 1.438 millones de pesetas. En ningún caso ese apoyo debería superar el 30 por 100 de los gastos subvencionables. El Estado, con una aportación del 5 por 100 pagará 360 millones de pesetas.

ACUICULTURA

El plan presentado por España en Bruselas contempla unas inversiones totales en este sector de 148 millones de ecus tanto en las zonas objetivo 1 como en el resto.

En primer lugar, se pretende un aumento en el conjunto de las producciones acuícolas excepto para el mejillón de la zona atlántica. En este paquete de medidas se prevé la construcción o ampliación de instalaciones dentro de los límites de capacidad de producción autorizados hasta la fecha. Los incrementos netos de producción se prevén solamente para especies prioritarias en función de la evolución del mercado, especies secundarias también según marque la demanda y nuevas especies. El 90 por 100 de estos proyectos se realizará en las zonas objetivo 1. La capacidad global autorizada por especies a instalaciones de

acuicultura es de 257.685 toneladas.

Se consideran especies prioritarias producciones como las de rodaballo, lubina, salmónidos, trucha, mejillón, ostras y almeja. Entre las especies secundarias se hallan otras como la seriola, anguila, mugílidos, lenguados, túndidos, tenca, langostino, camarón o cangrejo. Entre las nuevas especies se contemplan el besugo, pargo, dentón, mero, esturión, erizo de mar y algas.

Una segunda medida en el campo de la acuicultura es la modernización de las unidades existentes. Las inversiones subvencionadas deberán destinarse a la optimización de los proyectos, a la incorporación de mecanismos de control de parámetros ambientales, a la mejora de estructuras de producción y a la dotación de buques auxiliares en el sector mejillonero. Según las previsiones de la Administración contenidas en este plan se espera que, exceptuadas las del mejillón, se consoliden unas 125 empresas de la acuicultura marina, se modernice el 25 por 100 de las instalaciones de la acuicultura continental, se modernicen igualmente 1.400 bateas así como 180 barcos auxiliares en el sector del me-



1.493 embarcaciones, aproximadamente el 15 por 100 de los barcos con más de cinco metros de eslora. Esta inversión asciende a un total de 32.846 millones de pesetas a razón de 22 millones de pesetas por inversión. La ayuda de Bruselas sería del 30 por 100 de la inversión real y no podría superar el 50 por 100 de los gastos subvencionables máximos. La participación del Estado será del 5 por 100 de la inversión real, es decir unos 1.642 millones de pesetas.

En el resto de las regiones se pretende la modernización de 327 embarcaciones lo que da una inversión total de 7.194 millones de pesetas. La ayuda comunitaria sería del 20 por 100, de la inversión

jillón y se pongan en marcha 60 proyectos de reestructuración del sector marisquero.

Una tercera actuación dentro de la acuicultura es la inversión en infraestructuras ligadas directamente al sector productivo. Las previsiones este aspecto contemplan la aprobación de 15 proyectos hasta 1999 en el sector privado y otros 16 proyectos en in-

Plan Sectorial de Pesca 1994-1999

RESTO DE REGIONES PLAN FINANCIERO POR AMBITOS DE INTERVENCION (Mecus)

AMBITOS DE INTERVENCION	GASTOS PUBLICOS					SECTOR PRIVADO	COSTES TOTALES
	GASTOS NACIONALES			CEE	TOTAL		
	ADMIN. CENTRAL	ADMIN. REGIONAL	TOTAL	IFOP			
	1	2	3 = 1 + 2	4			
					5 = 3 + 4	6	7 = 5 + 6
1. Ajuste del esfuerzo pesquero	36,8	13,6	50,4	50,4	100,8	—	100,8
2. Renovación y modernización de la flota pesquera ..	10,6	10,6	21,2	42,0	63,2	147,0	210,2
3. Acuicultura	1,5	1,9	3,4	8,4	11,8	16,2	28,0
4. Zonas marinas costeras	1,1	1,0	2,1	2,1	4,2	0,6	4,8
5. Equipamiento de puertos pesqueros	1,0	5,8	6,8	7,0	13,8	0,5	14,3
6. Transformación y comercialización de productos ..	3,6	6,5	10,1	28,0	38,1	46,3	84,4
7. Promoción de productos	1,7	0,2	1,9	2,1	4,0	0,3	4,3
TOTALES	56,3	39,6	95,9	140,0	235,9	210,9	446,8



versiones o infraestructuras públicas.

La protección del medio ambiente constituye otro de los aspectos contenidos en este plan. Las inversiones estarán encaminadas tanto a la mejora de los efluentes de instalaciones como para mejorar la calidad de los piensos y el control general de los parámetros medioambientales. En la acuicultura continental se pretenden evitar problemas de contami-

nación en vertidos y, en el caso de las estructuras flotantes, las inversiones se destinarán especialmente para incentivar su instalación en mar abierto con distribuciones de baja densidad. El plan prevé la puesta en marcha durante este período de 60 proyectos para la disminución del impacto sobre el medio ambiente y de otros 20 proyectos de inversiones públicas para control y regeneración del medio.

En el capítulo acuícola, el plan contempla la elaboración de proyectos piloto de diversificación que contemplen nuevas técnicas en el cultivo de nuevas especies. Las previsiones apuntan a seis proyectos de nuevas especies y 12 proyectos con nuevas técnicas de producción.

Finalmente, en la acuicultura se pretende la incorporación al sector de la mano de obra excedente del sector de la pesca tradicional. Los proyectos en este apartado están destinados a los titulares ligados al sector pesquero o marisquero. En esta línea se prevé la aprobación de 14 proyectos promovidos por colectivos ligados a estos sectores y otros 140 que incorporen mano de obra.

ZONAS MARITIMAS COSTERAS

Para la actuación en las zonas marítimas costeras el plan tiene unas previsiones de inversión de unos 35 millones de ecus, fundamentalmente en las zonas objetivo 1.

Un primer paquete de medidas está encaminado al acondicionamiento de estas zonas con el fin de proteger y regenerar recursos de interés para la pesca y enriquecer ca-

laderos tradicionalmente sobreexplotados. En muchos casos se puede llegar a la prohibición total de la actividad de la pesca, así como a la extracción de la fauna o flora marina. El desarrollo de los proyectos para la instalación de arrecifes artificiales es una de las medidas diseñadas con el fin de proteger la pesca de determinadas artes. En esta misma línea se prevé el hundimiento de barcos pesqueros. Según las previsiones actuales, durante el período de vigencia de este plan se instalarán 14 nuevas zonas de reservas marinas, 76 proyectos de arrecifes artificiales y el hundimiento de 800 barcos pesqueros con cascos de madera.

Para la regeneración de caladeros sobreexplotados, el plan contempla finalmente medidas de repoblación mediante la suelta controlada de especies. El objetivo es operar sobre 12 áreas.

EQUIPAMIENTO DE PUERTOS

Fuera de la actividad puramente extractiva o de la acuicultura, el plan aborda también todo el entorno del sector de cara a lograr su mayor eficacia. En esta línea se ha diseñado un programa para mejorar el equipamiento de los puertos pesqueros.

Una primera medida está encaminada a la mejora en las condiciones de descarga de pescado con el fin de favorecer las condiciones de la primera venta del producto. En este capítulo se hallan las inversiones en grúas, bombas, cintas transportadoras, carretillas, elevadores, cribas de clasificación, etcétera. Actualmente, existen 240 puertos pesqueros de los que 43 son competencia del Estado y

Plan Sectorial de Pesca 1994-1999

RESTO DE REGIONES PLAN FINANCIERO POR ANUALIDADES (Mecus)

AÑOS	GASTOS PUBLICOS					SECTOR PRIVADO	COSTES TOTALES
	GASTOS NACIONALES			CEE			
	ADMIN. CENTRAL	ADMIN. REGIONAL	TOTAL	IFOP	TOTAL		
	1	2	3 = 1 + 2	4	5 = 3 + 4		
1994	3,3	4,7	8,0	15,4	23,4	32,8	56,2
1995	14,2	8,7	22,9	29,0	51,9	30,2	82,1
1996	13,7	8,2	21,9	27,9	49,8	31,7	81,5
1997	10,8	6,8	17,6	25,5	43,1	36,1	79,2
1998	7,1	5,6	12,7	20,9	33,6	38,9	72,5
1999	7,2	5,6	12,8	21,3	34,1	41,2	75,3
TOTALES	56,3	39,6	95,9	140,0	235,9	210,9	446,8

EL PLAN PREVE

LA

CONSTRUCCION

DE 60 EMPRESAS

MIXTAS HASTA

1999

PLAN SECTORIAL DE PESCA 1994-99

nalmente, con el mismo fin, se realizarán inversiones encaminadas al acondicionamiento de los muelles para mejorar las operaciones de carga y descarga.

TRANSFORMACION Y COMERCIALIZACION DE PRODUCTOS

La transformación y comercialización de los productos constituye uno de los puntos fuertes del Plan Sectorial de Pesca presentado por España en Bruselas. Prueba de su importancia es el destino para este fin de unos 420 millones de ecus equivalentes a más de 65.000 millones de pesetas. Para la Administración es clave tener unas estructuras de transformación y comerciales adecuadas si se pretende mejorar el conjunto de la actividad en el sector.

Una primera medida se



197 de las Comunidades Autónomas. Con estas inversiones que ascenderán a 75 millones de ecus se espera incrementar la seguridad en las faenas y, sobre todo, la calidad del producto.

Una segunda medida en la misma dirección son las inversiones para apoyar la actividad de los barcos de pesca. Son inversiones con las que se pretende dar un mayor servicio a las embarcaciones pesqueras con instalaciones para el suministro de hielo, agua, carburante, talleres, etcétera, que aporten igualmente unas mayores seguridades en los trabajos en puerto. Fi-

FLOTA, CALADEROS Y CONSUMO

CON un censo de 19.000 unidades, la flota española es la más importante de la Unión Europea. España es igualmente el país con uno de los niveles más altos de consumo de pescado con 48,3 kilos por persona y año, datos que incluso han experimentado un crecimiento en los últimos años.

A pesar de estas cifras, España, según los datos de 1992 tuvo una producción propia de 1,4 millones de Tm, y unas importaciones de 833.000 toneladas para completar las necesidades de una demanda que se situaron en 2,2 millones de Tm.

Abastecer a la población y al consumo interior ha sido tradicionalmente una de las preocupaciones de la flota española. Para ello, en el pasado, los armadores

españoles y la Administración llevaron adelante una política de acuerdos pesqueros con terceros Estados con el fin de asegurar los aprovisionamientos y unos niveles de capturas. En este momento, se mantiene esa tradición y también esa necesidad. Los caladeros nacionales no tienen apenas recursos. Los caladeros comunitarios tienen una explotación muy controlada y unos recursos insuficientes para las necesidades. En este contexto, se sigue imponiendo la necesidad de buscar nuevas aguas con recursos pesqueros, y para ello es también importante una flota capaz de llegar a esos recursos mediante las diferentes fórmulas que ofrece la normativa comunitaria. No es posible hablar de flota española y de caladeros españoles. Hay que hablar de flota con capacidad y recursos para

realizar las capturas necesarias sin tener en cuenta los abanderamientos y las propias tripulaciones. Corren tiempos de fuertes cambios y la flota española se ha sumado a los mismos. Baste señalar que de los 18.900 barcos de la flota española 16.740 se hallan en el caladero nacional pero con solamente 160.000 TRB. En los caladeros comunitarios operan 1.011 barcos con 108.000 TRB y otros 1.138 barcos lo hacen en aguas de otros países con 300.000 TRB, que suponen la parte más importante de la flota y de sus capturas.

El plan es un paso más para adaptar la flota a esa nueva realidad de la política de pesca. Ajuste y eficacia, capturas y en definitiva, competitividad. ■

V. M.



José Loira
secretario
general de
Pesca:

«ES POSIBLE LA
CONSTRUCCION
EN SEIS AÑOS DE
BARCOS POR
100.000 TRB
PARA SEGUIR CON LA
MODERNIZACION
DEL SECTOR SIN
AUMENTAR SU
CAPACIDAD»

sas bacaladeras, salazones y ahumados. En el resto de las zonas, las inversiones serán de 8.918 millones de pesetas.

Con una inversión de casi 3.000 millones de pesetas el plan pretende una mejora en las estructuras de comercialización de los productos de la acuicultura. El objetivo es lograr circuitos comerciales claramente estructurados y, en el caso del mejillón, lograr que existan depuradoras adecuadas. El plan contempla la modernización de 17 instalaciones y la construcción de 27 nuevos establecimientos.

Finalmente, con una inversión de unos 9.500 millones de pesetas se realizarán inversiones encaminadas a la adecuación de instalaciones a las normas sanitarias exigidas por las Unión Europea para la pesca y la acuicultura. Esta actuación afectaría a 120 lonjas, 70 empresas de comercialización de productos de la acuicultura, 159 conserveras, 235 salas elaboradoras, 40 salas de ahumados y 13 merca-

centra en la mejora de las estructuras de comercialización en origen para la calidad, higiene y eficiencia en los servicios. Las inversiones en este capítulo se cifran en 18.300 millones en las zonas objetivo 1 y de otros 1.819 millones en el resto de las zonas.

Actualmente, existen en España 173 lonjas. Con este plan se plantea la construcción de 17 instalaciones nuevas en las zonas de objetivo 1 y de otras 10 en el resto. Se pretende la modernización de otras 40 lonjas, 11 nuevas instalaciones de almacenamiento y red de frío y la modernización de 26 más.

Siguiendo el proceso de comercialización, con este plan se aborda también la mejora de las estructuras de comercialización en destino. Las inversiones, más de 2.000

millones de pesetas se destinarán para la construcción de cuatro nuevos Mercas en Santander, Valladolid, Málaga y Alicante así como para la modernización de otros 13.

Para la mejora de las estructuras de transformación de los productos de la pesca y la acuicultura las previsiones de inversión se sitúan en 35.000 millones de pesetas. Uno de los objetivos pretendidos con esta medida es adaptar las estructuras de la producción a las nuevas exigencias del Mercado Unico mejorando la calidad, introduciendo innovaciones tecnológicas y, en definitiva, tratando que los costes sean competitivos con el exterior.

Actualmente, existen 163 fábricas de conservas, 280 salas de elaboración y 51 industrias especializadas en ahumados y salazones.

En las zonas objetivo 1, con una inversión de 26.000 millones de pesetas que pretende la creación de 36 instalaciones de conservas y semi-conservas con su traslado a polígonos industriales desde cascos urbanos así como la modernización de otras 130 empresas. Igualmente en la zona de objetivo 1 se prevé la creación de 34 instalaciones y 150 modernizaciones en salas elaboradoras y obras de cuatro instalaciones nuevas y 16 de modernización en empre-

PROMOCION DE
PRODUCTOS PESQUEROS

Finalmente, con una inversión de unos 4.500 millones de pesetas en los próximos seis años, el plan aborda la promoción de los productos de la pesca. Estas actuaciones se van a centrar en las campañas de promoción con el fin de incentivar la demanda, la realización de encuestas sobre el consumo para conocer los hábitos de la población en estas producciones, los estudios de mercado, asistencia a ferias y otras diferentes acciones todas ellas encaminadas a potenciar la demanda de los productos del mar. ■

Vidal MATE

PLAN SECTORIAL DE PESCA EN EUSKADI

EL GOBIERNO VASCO ADAPTARA LA FLOTA A LA NUEVA REALIDAD DEL SECTOR

El Gobierno Vasco aprobó el 10 de mayo un Plan Estratégico de Pesca. El documento ha sido elaborado por el Departamento de Agricultura y Pesca del ejecutivo autónomo vasco, en colaboración con 35 profesionales procedentes de diversos subsectores relacionados con el ámbito pesquero vasco. El Plan pretende establecer un nuevo marco consensuado para la actividad pesquera de Euskadi, en el que tendrán cabida todos los estamentos relacionados con ella, desde el extractivo hasta el comercializador.



EL Plan Estratégico de Pesca del País Vasco es un instrumento con el que se pretende alcanzar el pleno desarrollo del sector a largo plazo, compatibilizando la actividad actual con el mantenimiento de los recursos para las generaciones futuras, favoreciendo para ello la competitividad y la diversificación de los diferentes subsectores de la cadena de valor de la pesca.

Tras un principio introductorio en el que se describe la

metodología seguida para elaborar el texto, sus ámbitos sectorial y geográfico de aplicación, así como un análisis exhaustivo de la situación y desafíos del sector pesquero vasco, el Plan describe sus principios básicos. Estos principios son el llegar a un consenso social, la preferencia comunitaria, la competitividad, la subsidiaridad de la Administración, la participación de la Comunidad Autónoma Vasca en la construcción de la Política Pesquera Comunitaria, el pleno desarrollo estatutario en materia

pesquera, la colaboración interinstitucional, y la formulación de un nuevo Principio de Estabilidad Relativa con el que se elimine la discriminación actual de la flota pesquera vasca.

José Ignacio Espel, viceconsejero de Pesca del Gobierno Vasco, explica que «se están produciendo unos cambios enormes en el mundo de la pesca. Está disminuyendo notoriamente el número de buques y cada vez hay más problemas en los caladeros. Ante unos cambios que se producen de manera vertiginosa, tenía-

mos que marcarnos unos objetivos claros en los que apoyarnos para afrontar el cambio de la estructura pesquera. Y ésa es la meta del Plan Estratégico de Pesca».

Programas prioritarios

El Plan Estratégico de Pesca está basado en un total de nueve programas operativos prioritarios: renovación, modernización, ajuste estructural de la flota y acuicultura; acceso a los recursos, mejora de las condiciones de transformación



de los productos de la pesca, mejora de las condiciones de comercialización de los productos de la pesca; mejora de la gestión empresarial y vertebración del sector, formación en materia pesquera, investigación; desarrollo socioeconómico integral de las zonas costeras altamente dependientes de la pesca, y recuperación, conservación y mejora del medio natural.

El programa de renovación, modernización, ajuste estructural de la flota y acuicultura contempla, como objetivo último, el logro de una flota ópti-

ma en tamaño y tecnología, ajustada, lógicamente, a las posibilidades que permitan una explotación responsable de los recursos. En este sentido, se prevén actuaciones tendentes al apoyo a la construcción apropiada de nuevos buques más competitivos, apoyo integral al pleno desarrollo de la acuicultura en Euskadi y diversos instrumentos financieros para contribuir a la mejora estructural de la flota o la consolidación de un nivel apropiado de derechos de pesca para las flotas de altura al fresco y bacaladera.

El programa de acceso a los recursos pretende optimizar las posibilidades de pesca de la flota vasca, mediante una gestión responsable de los recursos. Así, se creará un Comité de Seguimiento para defender los intereses pesqueros vascos en esta materia, se establecerán planes específicos de adecuación para cada uno de los subsectores de la flota y se emprenderán acciones para mejorar las posibilidades de pesca en nuevos caladeros o en nuevas especies comerciales.

Con el programa de mejora de las condiciones de transformación de los productos de la pesca se pretende, por un lado, la mejora de las condiciones tecnológico-productivas y financieras de las empresas procesadoras de pescado de Euskadi y, por otro lado, la expansión y diversificación hacia modalidades de transformación distintas a las tradicionales de envase hermético. Para ello, se potenciarán planes para reforzar la situación financiera del sector, ayudas para la adecuación de las instalaciones y para el reforzamiento de la calidad total de las empresas, así como para la consolidación de transformados de pescado y el establecimiento de nuevos sistemas de procesado del mismo.

El objetivo fundamental del programa de mejora de las condiciones de comercialización de los productos de la pesca es conseguir la mayor conexión posible entre el sector y el mercado-consumidor, de modo que, quedando garantizada la especialización de cada eslabón de la cadena, se persiga una implicación mayor del sector en la función comercial. Será absolutamente necesario, en este sentido, en el marco de la garantía de la preferencia comunitaria, estimular las ayudas para el fomento de

la calidad de los productos, de modo que pueda articularse en un futuro próximo el Label de Calidad de los mismos, formular una adecuada política de publi-promoción y una colaboración integral del sector, a través de acuerdos interprofesionales, y apoyar la proyección de aquél hacia mercados exteriores.

El programa sobre mejora en la gestión empresarial y vertebración del sector conlleva para la Administración la asunción de un papel aglutinador y dinamizador, que fomente la cultura de la colaboración, los acuerdos y el consenso social. Para ello, se creará el Consejo Interprofesional del Sector Pesquero Vasco, que operará como grupo de trabajo estratégico, se intensificará el apoyo específico a las Organizaciones de Productores Pesqueros, se impulsará el funcionamiento de la Mesa Sectorial de Pesca y se favorecerá la concentración de las actividades pesqueras.

En materia de formación pesquera se persigue la calidad y la diversificación de la oferta formativa, de modo que ésta se adecúe a las demandas del mercado. Se impulsará el Instituto Politécnica Marítimo Pesquero de Pasajes, Azti Sio (Instituto Vasco de Investigación y Tecnología para la Oceanografía, Pesca y Alimentación) y las Escuelas de Ondárroa y Bermeo, articulando un instrumento de coordinación entre los diferentes centros, que deberán implantar planes de gestión, a corto y medio plazo. De igual forma, se reforzará la cooperación Universidad-Sector, se potenciarán áreas y módulos de conocimiento para mejorar la calificación de los profesionales, así como la Formación Profesional y los programas formativos sectoriales.

PLAN SECTORIAL DE PESCA EN EUSKADI

El programa de investigación persigue el desarrollo de proyectos y estudios tendentes a mejorar la gestión de los recursos pesqueros, su conservación y protección, así como el impulso de la competitividad y diversificación de los distintos subsectores de la pesca vasca, a través de la incorporación de nuevas tecnologías. Y ello mediante líneas de actuación tendentes a favorecer los proyec-

tos de diversificación e innovación de los productos pesqueros, intensificando la asistencia financiera en I+D a las empresas para la mejora tecnológica de los procesos productivos.

El programa de desarrollo socioeconómico integral de las zonas costeras altamente dependientes de la pesca pretende apoyar el desarrollo integral de los núcleos de población pes-

queros, de modo que se complementen las actuaciones previstas en el programa de mejora de las estructuras pesqueras. Así, se promocionará la instalación de pequeñas y medianas empresas (en especial las de procesado de pescado), se impulsarán los proyectos integrales de actividades complementarias de la pesca, y se adoptarán medidas sociales para dar respuestas a la proble-

mática del personal afectado por el desempleo en estas zonas.

Por último, se pretende la recuperación, conservación y mejora del medio natural, racionalizando la utilización de los recursos costeros y marinos. Para ello, una vez aprobada por el Gobierno Vasco la Ley de Conservación de la Naturaleza, se crearán espacios protegidos y se potenciará la sensibilización de los agentes económicos y sociales para la conservación integral de estos recursos naturales.

Momento clave

Aunque el Plan se viene desarrollando desde hace meses, los responsables del Departamento de Agricultura y Pesca del Gobierno Vasco han decidido ponerlo en marcha en 1994 porque este año es clave para la pesca, al coincidir en él varias actuaciones en materia pesquera a nivel comunitario. Así, la Comisión de la Unión Europea (UE) aprobó el pasado mes de febrero una propuesta, realizada por el ejecutivo autónomo vasco, sobre política regional específica para los municipios pesqueros, denominada Iniciativa Comunitaria «Pesca», que regirá desde 1994 hasta 1999. A ello se le suma el desarrollo del Plan Sectorial de Pesca de Euskadi, enviado a la Comisión Europea para su cofinanciación por el IFOP y con el que se establece un plan de ayudas para la renovación y modernización de la flota para el mismo período. Además, en el marco de las negociaciones para la ampliación de la UE, se ha conseguido el adelantamiento del período transitorio para la flota estatal a 1996, lo cual tiene gran importancia para una parte de los pescadores vascos. ■



Valoración positiva

Representantes de los pescadores, centros de enseñanzas pesqueras y armadores del País Vasco han coincidido en valorar positivamente el Plan Estratégico de Pesca. Según Juan M.^o Urbieta, presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de Bajura de Guipúzcoa, «el Plan es muy interesante. Es muy respetuoso con el medio marino, programando una pesca responsable. Prevalece, afortunadamente, una pesca respetuosa con el mar, con ayudas previstas para la mejora de la calidad, la transformación y la cooperación intersectores».

Para Antón Pérez, secretario de la Federación de Cofradías de Pescadores de Bajura de Vizcaya «el Plan está hecho con mucha minuciosidad y no tiene nada que pueda ser objetado. Los temas no se han tratado de forma separada para la pesca de altura, o para la pesca de bajura, o para la pesca de bacalao, sino de forma conjunta para todos los subsectores. Y creo que ha sido un planteamiento acertado. Es un documento necesario para que el desarrollo del sector vaya por unos parámetros convenientes».

Jaime Legarra, director del Instituto Politécnico Marítimo Pesquero de Pasajes, señala que «es novedoso y muy positivo el hecho de que el Plan incorpora la idea de planificación de las enseñanzas pesqueras. Veo una apertura hacia un cambio, en el sentido de que la nuestra ha sido una enseñanza meramente técnica, y a partir de ahora también habrá que preparar gestores y formar a la gente del sector en cuestiones relacionadas con la comercialización, la tecnología de los alimentos o el control de calidad de los productos».

José Antonio Urrutikoetxea, director de la Asociación de Armadores de Altura de Guipúzcoa, opina que «es importante que en la confección del Plan hayan intervenido todos los subsectores de la pesca vasca. Se ha hecho un análisis de la situación y se han determinado las medidas que deberían tomarse. Tanto el análisis hecho como los objetivos trazados son correctos». ■

R. R. de H.

Roberto RUIZ
DE HUYDOBRO

PLAN SECTORIAL DE PESCA EN CANTABRIA

**INVERSION DE
MAS DE 11.000
MILLONES DE
PESETAS**

A 11.061 millones de pesetas asciende el Plan Sectorial de Pesca redactado por el Consejo de Gobierno de Cantabria que se pretende llevar a cabo en los próximos años para mejorar la situación del sector. La financiación de este presupuesto, redactado a finales de 1993, se realizará a cuatro partes correspondiendo 6.284 millones a la Comunidad Europea a través de unos fondos especiales, la Administración Central aportaría 1.164 millones, la Autonomía 931 millones y las empresas privadas un total de 2.682 millones de pesetas.

ESTE plan tiene un carácter plurirregional y el documento se enmarca dentro de las actuaciones comprendidas para el período 1994-99, para reordenar el sector pesquero que emplea a más de 2.000 personas en la región. El volumen de los productos, precedentes de este sector, está en torno a los 25 millones de kilos de materia prima por un año, con un valor situado en torno a los 6.000 millones de pesetas.

El informe redactado por la Diputación contempla que los medios de procedimientos con los que se trabaja en la región resultan anticuados y que precisan una urgente modernización para conseguir mayores niveles de productividad. La memoria del Plan Sectorial contempla la necesidad de la

adaptación de los medios de trabajo a las normativas establecidas por la CEE en lo que respecta las condiciones higiénicas y sanitarias, que deben presidir la cadena de industrialización y comercialización de los productos propio del sector pesquero.

El objetivo de la planificación elaborada se dirige a adecuar y modernizar la estructura y los medios de producción, transformación y comercialización para lograr una mayor competitividad del sector y la financiación de las inversiones precisas se contempla dentro del *Programa del Objetivo 1*. En primer lugar, se contempla el ajuste del esfuerzo pesquero que contempla las ayudas para los armadores tanto para la parada definitiva de la actividad (desguace) como para las paradas biológicas.



PLAN SECTORIAL DE PESCA EN CANTABRIA

La cuantía de estas prestaciones resultará variable en función de la situación de la flota estando previsto el desguace de 67 barcos y la parada biológica de otros 132, siendo su coste de 2.083 millones de pesetas que se abonarán a través del Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca (LFOP), de la CEE. Para la renovación y modernización de la flota pesquera se comprende un conjunto de actuaciones para la reparación de los barcos y la construcción de nuevas unidades que reglamentariamente se autoricen.

El censo oficial de la flota pesquera de la región alcanza los 272 barcos, de los que la mitad, tiene más de veinte años, mientras que el programa contempla la renovación de 92 barcos con un total de 3.840 toneladas de registro bruto. También contempla el plan sectorial la organización de 72 cursos de formación para 1.440 alumnos.

El coste total de estas medidas se cifra en 2.128 millones de pesetas de los que 672 corresponden a la CEE, 104, a otra partida de la Comunidad Europea; 478 a la Administración Central; 770 a la iniciativa privada y 104 a la Comunidad de Cantabria.

El tercer aspecto de la planificación del Gobierno de Cantabria se dirige hacia el fomento de la acuicultura y el marisqueo para las instalaciones de cría y engorde de peces y a los cultivos de moluscos. En concreto, se pretende la instalación de una planta de cultivos marinos y 10 explotaciones de producción intensiva de moluscos, teniendo un coste de 360 millones de pesetas, aproximadamente. Este presupuesto se financiaría mediante una aportación comunitaria de 180 millones, de 36 por la Administración central y de 144 millones por aportaciones privadas.

Dentro de la protección de las zonas marítimas se prevé la construcción de un arrecife artificial en la zona de Galizano (Ribamontán al Mar), con una



inversión de 60 millones de pesetas y financiada en 51 millones de pesetas por el Estado y la Comunidad Europea, mientras que el resto serían aportaciones regionales.

El equipamiento de los puertos de pesca conllevará una inversión de 340 millones de pesetas correspondiendo la financiación de la mitad del coste a la CEE, 136 millones a la Autonomía y 36 a la Administración estatal. Las actuaciones previstas en este capítulo contemplan la ampliación de la dársena del puerto de Santoña, el dragado del puerto de San Vicente de la Barquera y la construcción de una escollera en esta zona.

También se contempla la pavimentación y el alumbrado de los puertos de Laredo y Colindres, junto con la construcción de una escollera en el puerto de Colindres y la ejecución de diversas mejoras en el puerto de Comillas.

Para el fomento de las in-

dustrias pesqueras se recoge la constitución y modernización de 28 comercios mayoristas en origen, la colaboración en la modernización de 71 industrias de conservas y semiconservas. En tercer lugar, se recoge la posibilidad de la construcción y modernización de 33 comercios de transformación de productos de la acuicultura y moluscos. El coste de este conjunto de medidas se estima en 5.950 millones de pesetas que se financiarán de la siguiente forma: CEE, 2.975 millones; Estado, 595 millones; Gobierno regional, 668 millones; y la aportación privada de 1.712 millones de pesetas.

Para la promoción de productos pesqueros mediante la organización de campañas, asistencia a ferias y certámenes, a la vez que el establecimiento de denominaciones de origen, se destinarán 140 millones de pesetas que serán sufragados en el 50 por 100 por la CEE, 14 millones por el Go-

bierno Regional y 56 millones de pesetas por las aportaciones privadas.

Situación del sector

Durante el mes de mayo la situación de la pesca en Cantabria volvió a poner de manifiesto la precaria situación del sector; así la *Cofradía de Pescadores de San Vicente de la Barquera* instaba al dragado de los accesos al puerto, puesto que los pesqueros de mayor tonelaje tienen considerables dificultades para acceder a los muelles. Rodolfo Iglesias, patrón mayor, reclama la limpieza de las canales de acceso al puerto antes del comienzo de la costera del bonito ya que las embarcaciones que se dedican a este tipo de pesca con cebo vivo son de gran tonelaje y les imposibilita el poder entrar al puerto base.

El cabildo de San Vicente de la Barquera cuenta en la actualidad con 29 barcos de entre 30



y 126 toneladas y una plantilla total integrada por 128 marineros en plena actividad que desarrollan cotidianamente sus labores en el mar.

Por su parte, el MOPTMA, se comprometió a instalar las dependencias de la Capitanía de Marina de *Castro Urdiales* a la Casa del Mar, a la vez que se anunció el inminente comienzo de las obras de construcción de un Paseo Marítimo en la playa de Ostende. El Director Territorial del Ministerio, Manuel Peláez, anunció la construcción de una escollera frente a unos edificios situados junto a la costa y la posibilidad de volver a echar arena en la playa de Brazomar que recientemente fue recuperada por la Demarcación de Costas.

El *ayuntamiento de Suances* solicitó la reparación de las deficiencias observadas en el puerto de esta localidad que conternplan el dragado de la canal de acceso de los barcos pues en las mareas vivas las embarcaciones quedan varadas. Por su parte,

Costas acometerá la extracción de unas 30.000 toneladas de arena de la barra del puerto suancino para reforzar la playa de Cuchía quedando solventado el problema actual.

Las *Cofradías del Cantábrico* volvieron a reclamar la prohibición del uso de las volantas por parte de los pesqueros franceses y el patrón mayor de Santander, Ramón Povedano, que participó en la reunión de los representantes de las Cofradías del Norte, mostró su oposición hacia el uso de las redes a la deriva de más de 2,5 kilómetros de longitud durante esta campaña por el daño que causan a los caladeros.

La *costera de la anchoa* durante el mes de abril se saldó con la captura de 4.000 toneladas provocando la incertidumbre entre los pescadores cántabros que, en un principio, faénaban cerca de la costa y se tuvieron que ir mar a dentro a la busca de los bancos. En los puertos de Cantabria se subastaron 1.022

toneladas durante el citado mes siendo Santoña el puerto que mayor número de kilos registró con 651.200, con una cotización media de 298 pesetas/kilo.

En la costera de la anchoa en abril el puerto de Castro Urdiales registró 109.500 kilos a un precio medio de 298 pesetas/kilo; Laredo registró 70.000 kilos al precio de 275 pesetas el kilo; Colindres registró 180.000 pesetas al precio de 317 pesetas; Santander capturó 11.000 kilos a un precio de 350 pesetas kilo; y San Vicente de la Barquera tuvo unas capturas de 249 toneladas a un precio de 200 pesetas. Por su parte, Santoña centraliza la *campana del verdel* habiendo desembarcado 2.639 toneladas durante marzo y abril.

Los pescadores del Cantábrico respaldaron la propuesta del Gobierno central para la cesión de parte de la cuota de la anchoa establecida por la Comunidad Europea a cambio de mayores porcentajes de *merluza y rape*. España cederá 6.000 to-

neladas de anchoa para lograr 1.500 más de merluza y rape.

Por otro lado, el *ayuntamiento de Santander* inauguró el lunes, día 23 de mayo, un monumento en homenaje y recuerdo de los hombres del mar con motivo de los actos de las fiestas de la Virgen del Mar. El monumento consiste en una torre rematada por una bola del mundo y a su alrededor figura una serie de inscripciones relacionadas con la actividad de estas personas. Fue realizado por los alumnos de la Escuela Taller de la ciudad, en piedra, y está situado en las inmediaciones de la ermita de la Virgen del Mar donde se celebran los actos religiosos y lúdicos de esta celebración.

A finales del mes de mayo arribaron al puerto de Santander siete buques de guerra de la *fuerza naval Stanavforchan* que llegaron a puerto el pasado día 27, e iniciaron una nueva singladura el día 30. Los barcos son de nacionalidad holandesa, sanesa, alemana y noruega. Se «Middelburg», «Narcis», «Frakentahal», «Groensund», «Losen», «Alta» y «Kvina». Otra flota francesa, integrada por cinco barcos, permaneció en el puerto de Santander del día 24 al 27 de mayo por una misión de rutina, y respondieron a una visita realizada por la Armada Española a un puerto galo.

Por otro lado, el barco «Investigador» prestará atención a la flota bonitera a partir del próximo mes de junio en el caladero de Las Azores y en la Bretaña francesa donde faena una flota española integrada por 450 barcos. Este buque cuenta con unas amplias dotaciones médicas y asistenciales para prestar ayuda a los marineros tanto en medidas preventivas como en las evacuaciones urgentes a tierra y en sus camarotes pueden recibir atención seis pacientes y viajar 18 pasajeros. Este apoyo logístico mejorará las atenciones que reciben los pescadores en las faenas. ■

Agustín HERNANDEZ

DESDE EL 12 DE JUNIO

EN VIGOR LA REFORMA LABORAL



El pasado 12 de mayo el Congreso de los Diputados aprobó por mayoría absoluta la Reforma Laboral que sería sancionada en el *Boletín del Estado* dos días más tarde. En ella quedan consagradas las nuevas causas de despido y las nuevas modalidades de contratación, la movilidad funcional y geográfica, la potenciación de la negociación colectiva, la cláusula de descuelgue autonómico de los convenios colectivos, el pacto que, sobre elecciones sindicales, alcanzó el Gobierno en su día con los sindicatos mayoritarios y las nuevas medidas de fomento y ayuda para empresarios que contraten parados mayores de cuarenta y cinco años, de larga duración y minusválidos y que conviertan empleos eventuales en indefinidos.

LA Reforma laboral está ya en vigor, tras ser aprobada por las dos Cámaras Legislativas, Congreso y Senado, y ser publicada en el *Boletín Oficial del Estado*. Todas las normas comprendidas en la Ley de Medidas de Fomento de la Ocupación lo hicieron el día 24 de mayo, al día siguiente de su aparición en el *BOE*, aunque, de hecho, estaban vigentes desde primeros de enero cuando fueron aprobadas por Decreto-ley del Gobierno. Por su parte, la Ley por la que se modifica

parte del Estatuto de los Trabajadores, del texto articulado de la Ley de Procedimiento Laboral y de la Ley de Infracciones y Sanciones en el Orden Social, lo hizo el pasado 12 de junio.

La Reforma del Mercado de Trabajo concluyó con la aprobación de la Nueva Ley de Empresas de Trabajo Temporal, que entró en vigor el día 2 de junio, y a la que hay que dotar ahora de su régimen jurídico.

Además, esta normativa autoriza al Gobierno a presentar en un plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la

presente Ley, un texto refundido del Estatuto de los Trabajadores que incorpore todas las modificaciones introducidas, tanto por esta Ley como por el resto de las que han sido aprobadas por el Parlamento desde la promulgación del citado Estatuto en 1980.

Apoyos selectivos

Tanto en el Congreso de los Diputados como en el Senado, el Gobierno consiguió sacar adelante la reforma con el apoyo del Partido Nacionalista Vasco y de Convergencia i Unió. También el Partido Popular prestó su apoyo a algunas

medidas, lo mismo que el resto de los grupos.

Este apoyo selectivo de los grupos permitió al Ministro de Trabajo y Seguridad Social, José Antonio Griñán, afirmar que «*ésta ha sido la reforma que ha querido el Gobierno porque es la única posible, si fuera más allá sería inaplicable y si se hubiera quedado más corta sería ineficaz*».

Objetivos

En la exposición de motivos hecha por el Gobierno para llevar a cabo esta Reforma se precisa que era necesaria «*para fortalecer nuestra economía a*



José
Antonio
Griñán,
Ministro
de Trabajo
y Seguridad
Social.



La Reforma Laboral fue aprobada por mayoría absoluta en el Parlamento y mantiene íntegros los puntos que provocaron la huelga general.

través de una mejora de la competitividad de las empresas españolas». Pero advierte que «no cabe plantear una fórmula puramente desreguladora», sino que debe hacerse «conservando los elementos diferenciadores de la cultura política europea que se expresan en términos de libertad sindical, negociación colectiva y protección social. Preservar estos valores es compatible con la mejora de la competitividad pero para ello es imprescindible revisar el marco de relaciones laborales, así como las propias prácticas negociadoras de los interlocutores sociales».

Así, pues, el primer objetivo



de la Reforma del Estatuto de los Trabajadores que se ha llevado a cabo es la adaptabilidad y flexibilidad en las relaciones laborales, con las nuevas modalidades de contratación y la regulación de los límites y garantías de la jornada de trabajo que, según el Gobierno, «sin duda, es la regulación de las causas de extinción de la relación laboral el aspecto más delicado» y, por ello, ha optado por mantener parcialmente el sistema de intervención administrativa en los despidos colectivos para garantizar el derecho de los individuos y las posibilidades de supervivencia de las empresas.

EN VIGOR LA REFORMA LABORAL

El segundo hilo conductor de la reforma es la «potenciación de la negociación colectiva y la mejora de su contenido». Además, se modifica la normativa reguladora de las elecciones sindicales para «mejorar la capacidad negociadora de los interlocutores sociales».

Por último, hay que señalar que los aspectos de las relaciones laborales que han sido modificados por esta Ley se refieren a: forma y duración del contrato de trabajo; clasificación profesional y promoción en el trabajo; salarios; tiempo de trabajo; notificaciones, suspensión y extinción del contrato de trabajo (movilidad geográfica y funcional, despidos, etcétera); prescripción y caducidad y negociación y convenio colectivo.

Por lo que se refiere a la Ley sobre Medidas Urgentes de Fomento de la Ocupación que regula las nuevas modalidades de contratación, sus objetivos son varios: mejorar los servicios públicos de empleo; facilitar la inserción laboral de los jóvenes; convertir el trabajo a tiempo parcial, tal y como ocurre en otros países de nuestro entorno en factor que favorezca el incremento de las tasas de ocupación, y orientar los futuros programas de fomento de la ocupación con el objetivo de fomentar la creación de empleo en las pequeñas empresas y dar ocupación a los desempleados.

En esta Ley se regulan los contratos de aprendizaje, en prácticas, a tiempo parcial, las medidas de fomento de la ocupación de mayores de cuarenta y cinco años; parados de larga duración y minusválidos; las de conversión de contratos de duración determinada en indefinida y las de fomento de la contratación indefinida directa.

Por último, el objetivo de la legalización de las Empresas de Trabajo Temporal es contribuir a dinamizar el mercado de trabajo y poner a punto nuestra legislación con la vigente en la Unión Europea.



Los objetivos de la Reforma son, entre otros, crear empleo, facilitar la inserción laboral de jóvenes sin formación, mejorar la competitividad de las empresas y potenciar la negociación colectiva.

Los puntos conflictivos

La reforma aprobada por el Parlamento mantiene prácticamente iguales los puntos considerados más conflictivos por

los Sindicatos e Izquierda Unida y que fueron motivo de la huelga general del 27 de enero.

Este es un resumen de dichos puntos con las pequeñas modificaciones introducidas. (Para más información del con-

tenido de esta Reforma ver los números 313 y 317 de esta misma revista.):

— *Contratos de aprendizaje.* Se destinan a jóvenes entre quince y veinticinco años, sin formación básica o sin titulación, aunque no sea su primer empleo. Su duración no podrá ser inferior a seis meses ni superior a tres años. La retribución será del 70 por 100 del Salario Mínimo el primer año; del 80 por 100 el segundo y del 90 por 100 el tercero, salvo para menores de dieciocho años en que el mínimo se establece en un 85 por 100. Esta última matización ha sido uno de los cambios sustanciales introducidos en esta norma. Este y la aprobación, por una enmienda introducida en el Senado, ya que no estaba en el proyecto original, de las medidas de fomento a las empresas que contraten mayores de cuarenta y cinco años, parados de larga duración y minusválidos y que conviertan los contratos eventuales en indefinidos.

— *Despidos.* Las causas para el despido objetivo han quedado ampliadas a cuatro: económicas, tecnológicas, organizativas y de producción.

Será despido colectivo el que afecte en un trimestre a 10 trabajadores en empresas de menos de 100; al 10 por 100 de la plantilla en empresas de entre 100 y 300 y a 30 empleados en empresas de más de 300. Los márgenes son los mismos para la movilidad funcional y geográfica de la plantilla. No habrá fraude de Ley si en trimestres sucesivos se despide por debajo de estos márgenes por causas distintas cada vez, pero la mera causa aducida debe ser objetiva y demostrarse.

En las empresas de menos de cinco trabajadores no habrá despidos colectivos sino individuales. Una empresa por mejoras de competitividad podrá reducir plantilla, pero comprometiéndose a mantener al resto de los trabajadores.

— *Negociación colectiva.* Los representantes socialistas



consensuada entre los sindicatos. Los actuales miembros de los comités de empresa prorrogan sus mandatos hasta el próximo 15 de septiembre en que empezarán las elecciones.

Reacciones

La aprobación definitiva de la Reforma Laboral no ha despertado unanimidad en los distintos agentes sociales. La que para el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social «*es necesaria y la única posible en este momento histórico y servirá para impulsar la creación de empleo*», para la diputada de Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) Pilar Rahola «*es impresentable para la izquierda*».

Celia Villalobos, en representación del Partido Popular, admitió que su grupo había apoyado buena parte de la reforma, pero destacó que ofrece importantes lagunas y criticó el contrato de aprendizaje.

Ricardo Peralta, de Izquierda Unida, calificó el proyecto como un retroceso en los logros históricos de los trabajadores. Los sindicatos han mantenido su postura de oposición a la reforma. Cándido Méndez, recién estrenado en su puesto de Secretario General de UGT, afirmó tras conocer la aprobación del nuevo marco legal en el Congreso: «*hoy es un día negro para los trabajadores de este país.*» Más pragmático, su homónimo en CC.OO., Antonio Gutiérrez, envió una carta a los presidentes de las patronales CEOE y CEPYME para iniciar ya negociaciones para sustituir las reglamentaciones y ordenanzas laborales que desaparecen tras la reforma laboral.

Lógicamente los representantes socialistas y de los grupos parlamentarios catalán y vasco se mostraron satisfechos con la aprobación de la Reforma que durante meses habían venido consensuando. ■

**Concha HERNANDEZ
CARAZO**

tuvieron que negociar con los peneuvistas, bastante arduamente, la cláusula de descuelgue autonómico, es decir, la posibilidad de que las centrales de ámbito autonómico negocien convenios y salarios distintos de los de nivel estatal, que dejan de ser vinculantes.

Según esta enmienda, los convenios colectivos podrán regular en ámbitos inferiores al estatal —es decir, las autonomías y las provincias— todos los aspectos de un convenio, salvo cuestiones de seguridad e higiene, jornada laboral, normas mínimas de movilidad normativa sancionadora y grupos profesionales.

Esta enmienda la consiguió el PNV a cambio de apoyar al PSOE con sus votos en la nueva normativa de las elecciones sindicales.

La nueva cláusula de descuelgue ha satisfecho particu-

larmente al sindicato mayoritario en Euskadi ELA-STV. No así a los mayoritarios en el resto de España, UGT y CC.OO., que llegaron a expresar su preocupación por considerar este descuelgue como una ruptura del marco laboral estatal. El Ministro de Trabajo y Seguridad Social ha explicado contundentemente que «*no se rompe nada. La único que se produce es una articulación mayor y mucho más democrática de la negociación colectiva*».

— *Validez de los convenios.* Otro punto conflictivo en la negociación ha sido el de la duración de los convenios. Finalmente los socialistas lograron sacar adelante la denominada ultraactividad o prórroga automática de un convenio hasta que sea sustituido por el siguiente, pero en aquellos casos en que una de las dos partes se niegue a mantener o

iniciar el proceso de negociación. Para el titular de Trabajo «*empresarios y sindicatos deben ser fuente de derecho de trabajo*».

— *Elecciones sindicales.* Ha sido otro de los puntos espinosos de la reforma ya que contó con el rechazo de CiU, principal apoyo del Gobierno en el Parlamento, así como con el del Partido Popular que, en general, ha aprobado esta reforma.

Los socialistas necesitaron pactar con el PNV el acuerdo a que habían llegado con las centrales UGT y CC.OO., según el cual la reforma suspende el actual período de cómputo que existía para acreditar la representatividad de cada central. Se establece la renuncia a recurrir, en caso de litigio, al juzgado de lo Social. El proceso queda en manos de una oficina pública y su control recae en una comisión

MIENTRAS DESCENDE EL NÚMERO DE PARADOS

AUMENTAN LOS CENTROS DE TRABAJO Y LOS COTIZANTES A LA SEGURIDAD SOCIAL





Los últimos indicadores referentes al paro, a la reducción del déficit exterior, a la mejora del consumo, al incremento del turismo y del PIB (Producto Interior Bruto) apuntan a una mejoría, aunque todavía lenta y tibia, de la economía española. El propio Banco de España ha ratificado el comienzo de esta recuperación, al corroborar que el crecimiento del PIB en un 0,5 por 100 entre enero y marzo, ha roto la tendencia de cinco trimestres de descenso continuados. De todos estos cambios de tendencia a la

mejora de nuestra economía, es la del paro la que más optimismo infunde a los responsables gubernamentales y a la que es más sensible el ciudadano. Esta mejora, aunque es todavía moderada, se ha visto reflejada en el descenso del número de parados durante el mes de abril en 24.810 personas y en el incremento en 435.531 de las colocaciones. Estos datos han permitido que el Ministro de Trabajo y Seguridad Social hable de la existencia de «elementos que invitan a la confianza».



PERO sin duda el dato más alentador, al menos en materia laboral, para pensar que se está al inicio de la recuperación lo ha proporcionado el secretario general para la Seguridad Social, Adolfo Jiménez, ante la Comisión de Política Social y Empleo del Congreso de los Diputados, al afirmar que entre febrero y abril el número de afiliados a la Seguridad Social había crecido en 171.000 personas, la cifra más alta registrada en los últimos cuatro años. No obstante, hay que precisar que de esta cifra, 150.000 nuevas afiliaciones son recuperación de otras tantas que se habían perdido en enero, por lo que el crecimiento real, una vez enjugada dicha pérdida, es de 21.000 nuevas altas.

En este mismo período el número de centros de trabajo inscritos aumentó en 61.000, lo que permite suponer, según Adolfo Jiménez, que «el empleo está mejorando considerablemente».

De los 171.000 nuevos afiliados, 25.000 se dieron de alta en el mes de abril, lo que supone un aumento del 1,43 por 100 con respecto a diciembre último. Con el crecimiento de los centros de trabajo el censo se sitúa en 1.024.000, lo que supone un aumento del 28,4 por 100 respecto a los 47.472 centros creados en el mismo período del pasado año. Además, los 61.000 nue-

vos centros suponen ya el 56,3 por 100 de los 108.318 centros de nueva creación que se registraron en 1993.

A pesar de este aumento de cotizantes, en los primeros meses del año el número de afiliados al sistema de la Seguridad Social era de 12.085.000, cifra ligeramente inferior a la de hace un año en



Adolfo Jiménez, secretario general para la Seguridad Social.

que se alcanzaron los 12.090.000 afiliados en alta laboral. Esta cifra iría cayendo a lo largo del año hasta situarse en los 11.914.200 afiliados que había en diciembre último.

El mejor comportamiento en el número de afiliados se ha producido en el régimen general, que ha aumentado, y en el especial de autónomos, que no

ha experimentado modificaciones a pesar de la crisis económica y mantiene su número de afiliados de hace tres años. En cambio, los regímenes que más afiliaciones han perdido han sido el especial agrario, el especial de empleadas del hogar y el especial de la minería del carbón.

Ante esta mejoría de los datos el secretario general para la Seguridad Social ha afirmado que «el crecimiento de afiliados y centros de trabajo inscritos en el sistema público es una clara muestra del proceso de reactivación económica que vive España».

Menos déficit

El índice de 11.914.200 afiliados con que se cerró 1993 repercutió negativamente en el sistema de tesorería de la Seguridad Social, ya que el ejercicio se cerró, según las cifras hechas públicas por Adolfo Jiménez con un déficit de unos 280.000 millones aproximadamente, consecuencia de la pérdida de casi medio millón de afiliados.

Con respecto al presupuesto de este año, el secretario general espera que se cumplan plenamente los objetivos trazados. Es decir, finalizar el año sin déficit. Para ello se cuenta con el aumento de nuevos cotizantes y el incremento de las recaudaciones por vía ejecutiva. En este apartado se espera alcanzar más de 100.000 millones de

El número de trabajadores afiliados a la Seguridad Social se ha incrementado en los últimos tres meses en 171.000 y el de nuevos centros de trabajo en 61.000

pesetas, cifra superior en 8.000 millones a la inicialmente prevista.

En este sentido Adolfo Jiménez adelantó que entre enero y abril dicha recaudación había crecido en un 37 por 100 con respecto a los cuatro primeros meses del año pasado.

Esta mejora se debe, fundamentalmente, a la puesta en marcha de una Administración Recaudatoria propia de la Seguridad Social que está poniendo al servicio de la misma los últimos avances técnicos a través del Centro de Control de la Recaudación (CEN-DAR), que realiza el tratamiento integral de los documentos de cotización y su cruce con las bases de datos del Sistema para expedir las reclamaciones oportunas. A su vez, la recaudación ejecutiva efectuada a través de las 271 URES (Unidades de Recaudación Ejecutiva) ha multiplicado por cinco lo recaudado por esta vía con un resultado, en 1993, superior a los 82.000 millones de pesetas.

Nuevos proyectos

El secretario general para la Seguridad Social aprovechó también esta comparecencia parlamentaria para exponer algunas de las medidas, en materia legal y de servicios, que va a poner y está poniendo en marcha (algunas están ya en fase de experimentación) la Se-

guridad Social, para mejorar las prestaciones.

Entre estos proyectos figuran la remisión electrónica de los datos de recaudación, que hará posible que las empresas por sí mismas o los agentes sociales que habitualmente tramitan los documentos de la Seguridad Social, se comuniquen directamente de ordenador a ordenador, por correo electrónico, con la Seguridad Social, evitando todo tipo de papeleo, eliminando drásticamente las posibilidades de error y reduciendo al mínimo los tiempos de tramitación.

También explicó la emisión del nuevo documento de afiliación en forma de tarjeta inteligente, dotada con un microchip y de banda magnética, que amén de ser más segura y manejable que la actual «cartilla» permitirá a través de la instalación de difusores de información (cajeros automáticos) conectados directamente con las bases de datos del



sistema, obtener información general o personal de la Seguridad Social y efectuar muchos trámites (petición de certificados, controles de vivencia y presencia, precálculo de pensiones, etcétera) de forma automatizada, habiendo un abanico de posibilidades de gestión muy amplio. El proyecto piloto para la puesta en marcha de este sistema está ya funcionando en la provincia de Córdoba donde recientemente fue presentado por el ministro y altos cargos de Trabajo y Seguridad Social.

Menos paro

Durante el pasado mes de abril el número de parados ins-

critos en el INEM disminuyó en 24.810 personas, un 0,90 por 100 respecto del mes de marzo. El total de parados se situó al finalizar dicho mes, en 2.736.431 personas, lo que representó una tasa de paro registrado del 17,76 por 100.

Este descenso del paro tiene reflejo en todos los sectores económicos, salvo en agricultura. El mayor descenso se registró en el sector servicios con 9.255 parados menos, un 0,75 por 100, seguido por la construcción con 6.436 parados menos, 1,73 por 100 y en el sector industrial con un descenso de 5.059 personas, un 0,80 por 100. Estos datos ponen de relieve el positivo comportamiento de los tres sectores económicos, si bien debe resaltarse el mayor descenso relativo del paro en la construcción, que duplica porcentualmente a los otros dos.

Debe destacarse también que en abril disminuyó, por primera vez, en 4.278 personas, un 0,96 por 100 el número de parados del colectivo sin empleo anterior. Por el contrario, el paro registrado aumentó en agricultura en 218 desempleados, un 0,28 por 100.

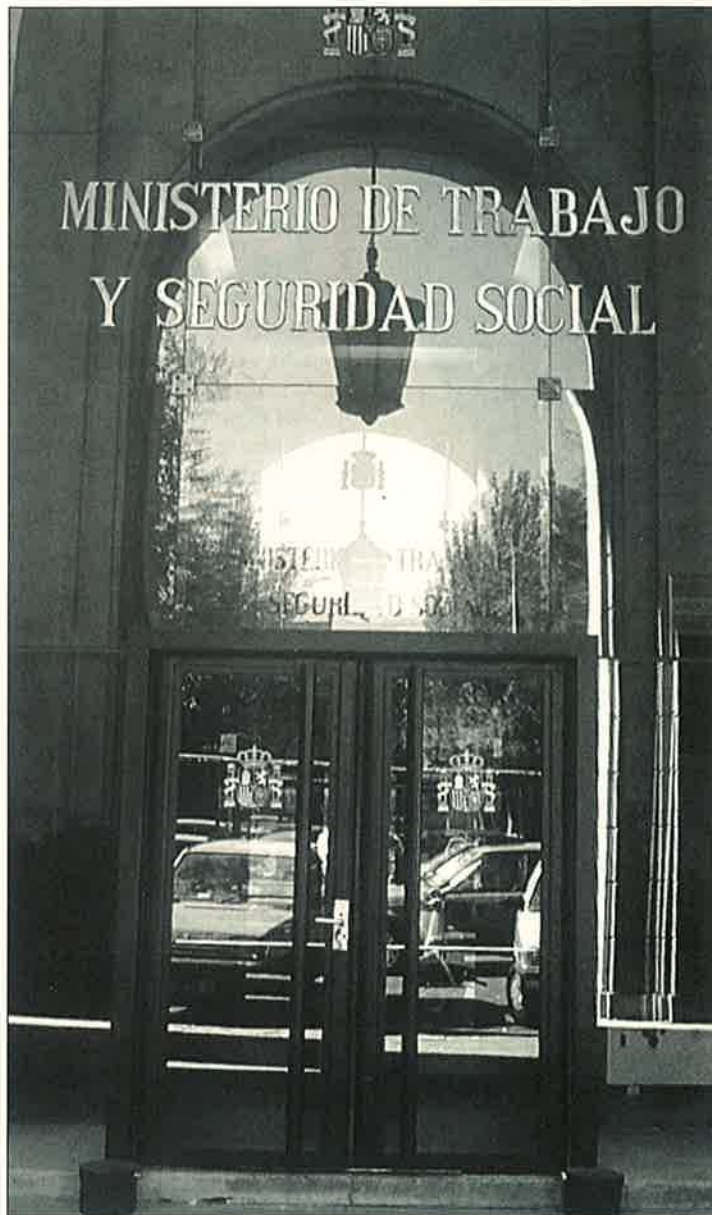
Cuadro 1 1994					
Tipo de contrato	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Acumulado
Aprendizaje	12.605	19.192	23.107	19.258	74.162
Prácticas	2.239	2.855	4.181	3.125	12.400
Tiempo parcial	70.385	62.617	72.954	69.808	275.764



Por sexos, el desempleo ha disminuido tanto en hombres como en mujeres. Entre los hombres el paro descendió en 16.655 personas, un 1,23 por 100, quedando situada la tasa de paro masculina en el 13,82 por 100. Entre las mujeres el paro descendió en 8.155 personas, un 0,58 por 100 con lo que su tasa de desempleo se situó en el 24,43 por 100.

En un análisis por grupos de edad debe señalarse que descendió el paro a mayor ritmo entre los desempleados menores de veinticinco años que entre los mayores de dicha edad. Así, en abril los desempleados menores de veinticinco años disminuyeron en 19.907 personas, un 2,38 por 100 y los mayores de esa edad disminuyeron en 4.903 personas, un 0,25 por 100.

Por último, el paro descendió en 43 provincias y subió en las nueve restantes, destacando el descenso de 3.636 personas en Baleares, 2.369 en Barcelona y 2.027 en Málaga. El aumento más significativo se produjo en Madrid. Por Comunidades Autónomas hay que decir que descendió en 15 de las 17 existentes, destacando



la disminución en cifras absolutas en Andalucía con 5.405 parados menos y Cataluña con 5.211 parados menos.

Más contratos

Las contrataciones registradas en el mes de abril alcanzaron un total de 435.531, con un incremento de 54.111 en términos absolutos y del 14,19 por 100 en términos relativos, respecto a igual mes del año anterior.

Tras los resultados del citado mes, el total de colocaciones acumuladas en el primer cuatrimestre se sitúa en 1.744.233, cifra que señala el cambio de tendencia en el empleo que se está produciendo,

así como la reanimación económica que tiene su reflejo en este incremento de ocupación.

También evolucionaron favorablemente los contratos acogidos a medidas de fomento del empleo, ya que se registraron 146.547, cifra que representa 29.921 más que en el mismo mes de 1993.

Por lo que respecta a las nuevas modalidades de contratación, durante abril se realizaron 92.191 en el conjunto de aprendizaje, prácticas y a tiempo parcial. En concreto, se efectuaron 19.258 contratos de aprendizaje, con lo que el total de contratos en esta modalidad desde su entrada en vigor asciende a 74.162. De esta moda-

lidad siguen beneficiándose más los hombres que las mujeres en una proporción de un 65,7 por 100 frente al 34,3 por 100.

En cuanto a los contratos en prácticas, se realizaron 3.125 alcanzando ya una cifra total de 12.400, de los cuales el 50,2 por 100 son mujeres y el 49,8 por 100 son hombres. La gran mayoría, casi el 70 por 100, corresponde al sector servicios.

Además, se formalizaron 69.808 contratos a tiempo parcial, sumando esta modalidad 275.764 desde la entrada en vigor de la nueva regulación. Se han formalizado más contratos a tiempo parcial con mujeres (el 59,9 por 100) que con hombres (el 40,1 por 100). Por sectores económicos, también es el de servicios el que muestra una mejor acogida de esta modalidad, con un 85,8 por 100 del total de los contratos de este tipo. (Ver resumen en cuadro 1.)

Optimismo moderado

Estos datos de paro y contratación han producido las lógicas reacciones entre los distintos agentes sociales. El gobierno se ha mostrado moderadamente optimista, ya que según el titular de Trabajo y Seguridad Social, José Antonio Griñán, «hemos terminado la fase recesiva pero de cómo hagamos las reformas pendientes y se comporten los agentes sociales en el diálogo, dependerá cómo podamos aprovechar este momento de reanimación».

Por su parte, la CEOE ha calificado el descenso del paro como de «muy buena noticia». Sin embargo, matizan, que los empresarios no pueden «darse por satisfechos en una lucha contra el desempleo pues es necesario realizar un mayor esfuerzo por solucionar este problema».

El Partido Popular ha aconsejado prudencia a la hora de valorar los datos e Izquierda Unida ha mostrado su preocupación por la fragilidad del empleo que se está generando actualmente.

**En el primer
cuatrimestre del
año se
crearon 1.744.233
nuevos puestos de
trabajo**

En esta misma línea se muestran los sindicatos, quienes reconocen que se ha mejorado la tendencia con respecto a 1993, pero califican de «insignificante» el descenso del desempleo. Por su parte, Comisiones Obreras ha denunciado que el 60 por 100 de los contratos de aprendizaje es irregular. Este extremo ha sido desmentido por el director gene-

ral del INEM, Alberto Elordi, quien ha destacado el hecho de que en el primer cuatrimestre del año existan más de 70.000 nuevos aprendices en España, entre los cuales es «inapreciable» el número de contratados que han sufrido el denominado «efecto sustitución». ■

**Concha HERNANDEZ
CARAZO**

Avances en la gestión

EL secretario general para la Seguridad Social, Adolfo Jiménez, aprovechó su reciente comparecencia ante la Comisión de Política Social y Empleo del Congreso de los Diputados, para recordar algunos avances conseguidos por la gestión de la Seguridad Social, articulados a través de los Planes de Acción, que han permitido actuar de forma global y planificada en la mejora de la protección.

Así, en el ámbito normativo, destacó la elaboración de un nuevo texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social que, en muy breve plazo, sustituirá al antiguo y preconstitucional de 1974, sistematizando y armonizando más de 50 normas con rango de ley que afectan a la Seguridad Social y que se encontraban dispersas.

A partir de este texto refundido se podrán empezar a desarrollar los distintos Reglamentos Generales.

En el aspecto económico contable, el secretario general destacó la reciente aprobación por el Tribunal de Cuentas y la Comisión Mixta Congreso-Senado de las cuentas y balances de la Seguridad Social, así como el desarrollo, desde 1993, del Sistema Integrado de Contabilidad de la Seguridad Social (SI-COSS) que permite la contabilización inmediata e informatizada de todos los movimientos.

En cuanto a la gestión de prestaciones, el nuevo procedimiento informático (PROGESPRESS) que se aplica ya al 90 por 100 de los expedientes ha hecho posible situar el tiempo de reconocimiento y pago de las pensiones de jubilación en una media de veinticuatro días frente a los anteriores nueve meses y los de viudedad y orfandad en catorce días.

Todo ello, unido a la mejora de la atención a los usuarios ha producido que los índices de satisfacción de los ciudadanos por las prestaciones de la Seguridad Social sean muy elevados, de manera que de los 85.000 encuestados el 96 por 100 ha valorado muy positivamente la atención recibida, y el 90 por 100 cree correcto el tiempo transcurrido desde que la solicitó hasta el cobro de su pensión. ■

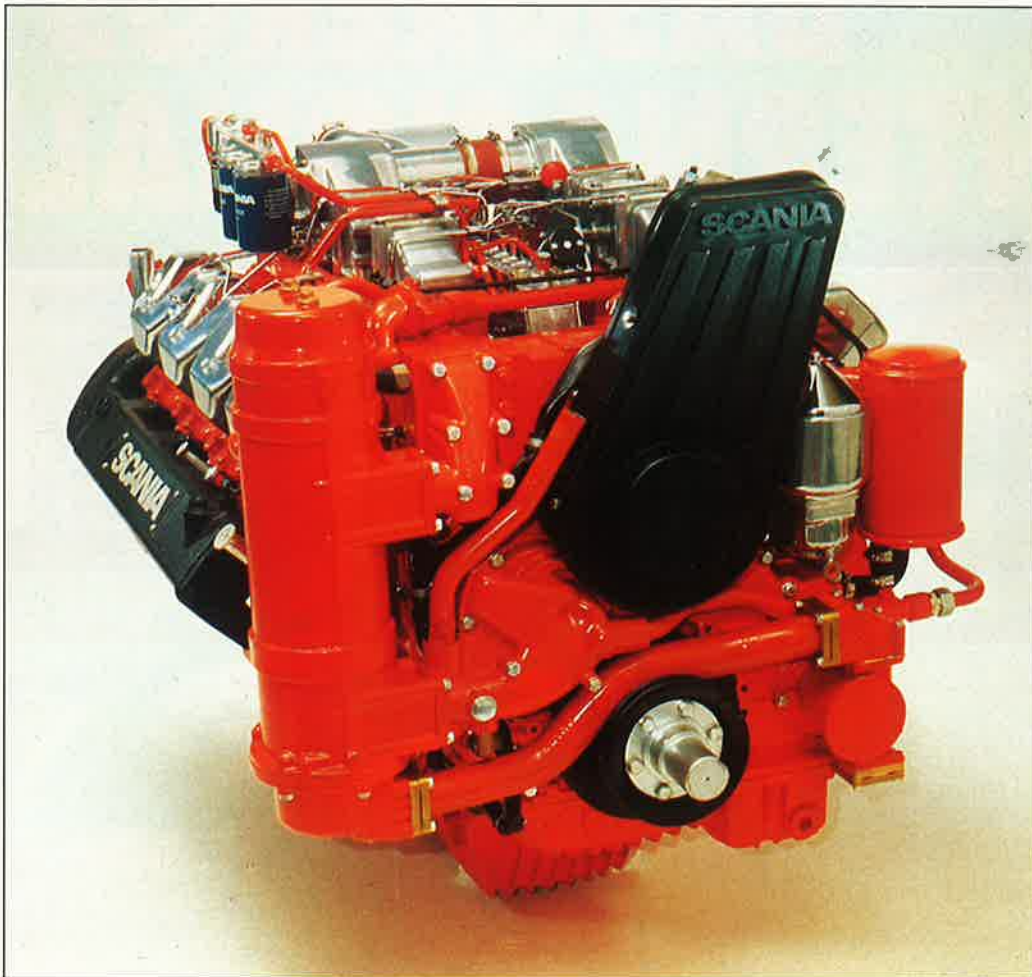
C. H. C.



SCANIA

Diesel Power

MOTORES INDUSTRIALES Y MARINOS



LIDERES EN TECNOLOGIA APLICADA

Los motores industriales y marinos SCANIA son un producto de la División SCANIA del Grupo SAAB-SCANIA, líder en las industrias automotrices, aeroespaciales y de proceso de datos. La disponibilidad de los amplios recursos del Grupo SAAB-SCANIA garantiza un progreso continuo de las

tecnologías SCANIA en el campo diésel. Además de su avanzada tecnología, los motores diésel SCANIA están basados en una larga experiencia, soluciones técnicas bien probadas y numerosas investigaciones, cuyos objetivos son la economía operativa y una larga vida de servicio.

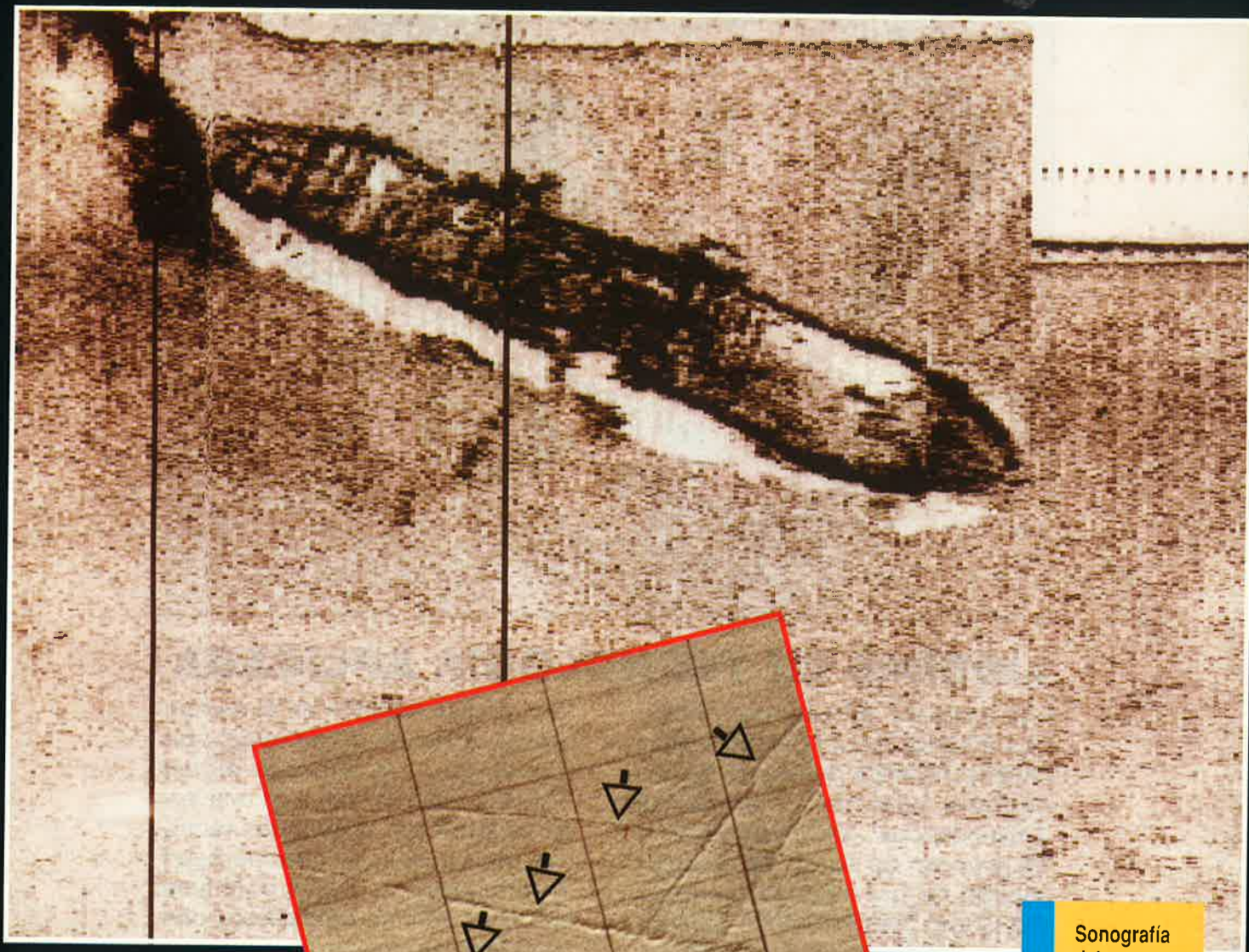
- 50 PUNTOS DE SERVICIO. □ SCANIA PLUS-24 ASISTENCIA DE EMERGENCIA.
- SERVICIO EN LOS CINCO CONTINENTES.



SCANIA
Scania Hispania, S.A.

Fondos marinos,

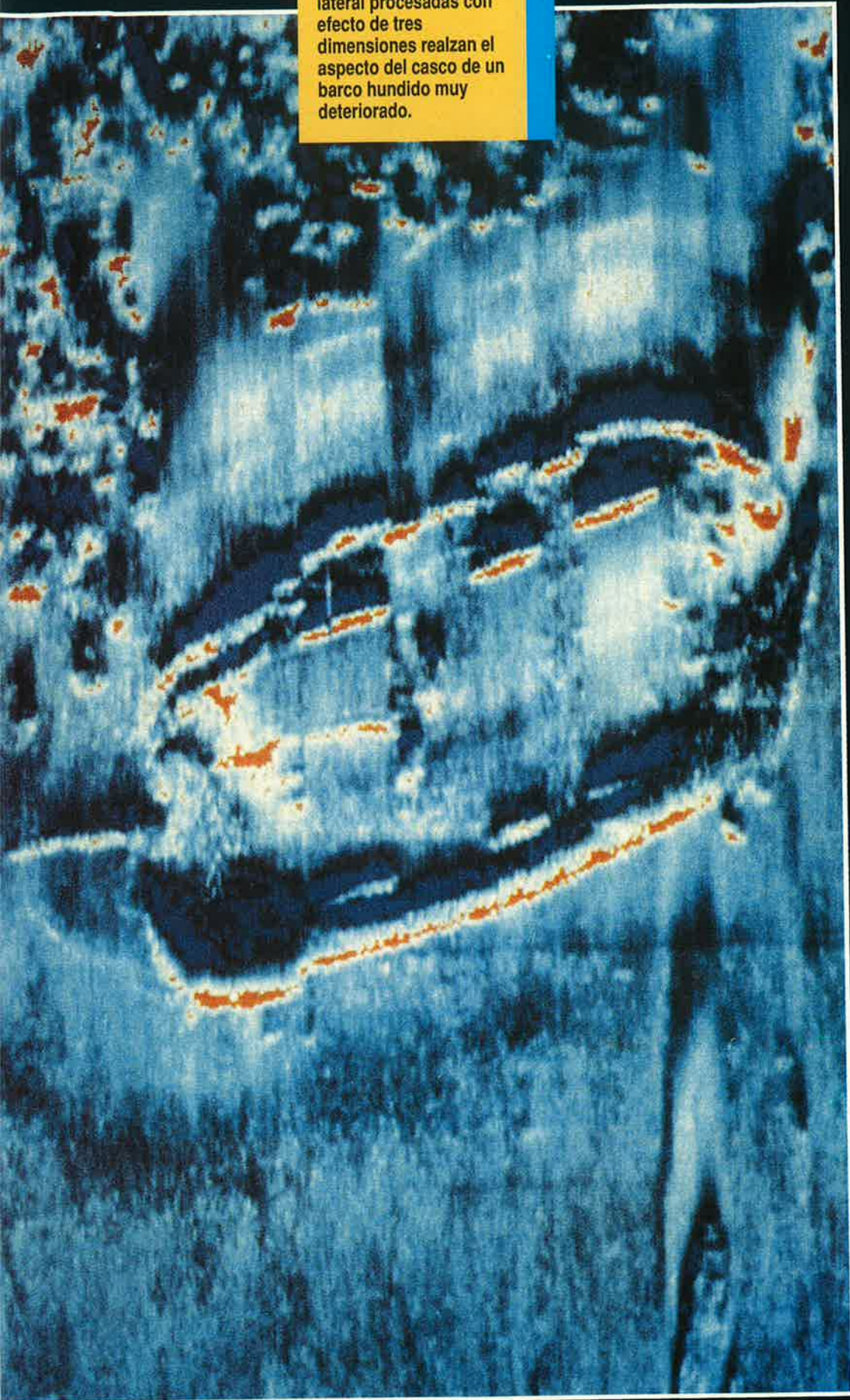
BASUREROS INTERNACIONALES



Las sonografías nos pueden mostrar las marcas de arrastre sobre fondos de arena.

Sonografía del casco de un barco mercante que yace sobre el fondo del mar. (Foto J. Rey)

Las imágenes de sonar lateral procesadas con efecto de tres dimensiones realzan el aspecto del casco de un barco hundido muy deteriorado.



El mar ha sido utilizado desde muy antiguo como vía de navegación y transporte marítimo, y el conocimiento que se tenía antiguamente de los fondos más profundos estaba limitado únicamente a aspectos prácticos sobre las profundidades costeras, como recurso para evitar accidentes y naufragios. Las cartografías marinas de entonces eran muy rudimentarias, presentando una gran profusión de datos en las zonas próximas a la línea de costa que iban disminuyendo su densidad rápidamente a medida que nos separábamos de ella.

En la costa Oeste española existen restos de unos 1.000 naufragios

EN las últimas décadas, el uso de los mares ha experimentado una drástica y significativa transformación que podría manifestarse en la intensificación de los usos tradicionales de la pesca, navegación y comunicación, la explotación de los recursos minerales y energéticos, la utilización del mar como depósito de vertidos y desechos, la explotación de recursos relacionados con la

Fondos marinos

En el Mar del Norte se han llegado a contabilizar más de 20.000 cascos de buques

acuicultura, escenario de actividades relacionadas con la estrategia y la defensa, así como el desarrollo de múltiples actividades de ocio y recreo.

Todo lo anterior nos muestra que el medio marino, a diferencia del medio terrestre, está caracterizado por presentar un alto grado de simultaneidad, por lo que se producen situaciones de alta densidad de concurrencia e interacciones de diferentes actividades en espacios muy concretos. Generalmente, estos lugares están asociados a los dominios de las plataformas continentales cercanos a las costas de los países ribereños. Todo ello hace que, la producción de restos, desechos, escombros y desperdicios existentes en los mares, proceda de fuentes muy variadas en cantidades importantes.

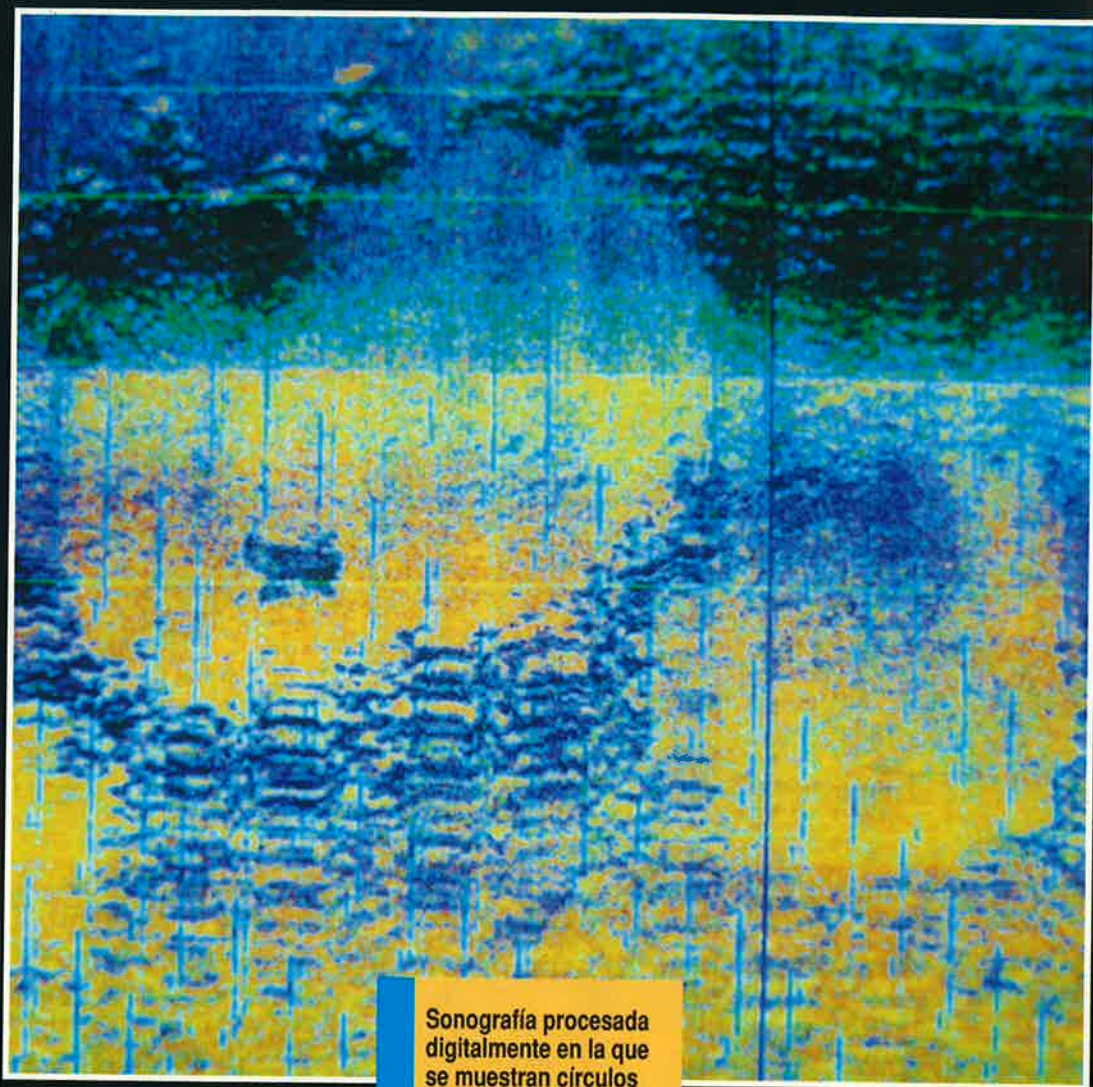
Los cascos de barcos, cables, artefactos de pesca y otros restos que descansan en los fondos de los mares en forma de chatarra submarina, constituyen actualmente una amenaza para la pesca y la navegación. Los pescadores conscientes del daño que les causan buscan

soluciones para atajar el problema, elaborando cartas de pesca empíricas y personalizadas en las que sitúan con gran precisión todos los «osnis» (Objetos Submarinos No Identificados), que puedan ser causa de enganches para sus redes y aparejos de pesca.

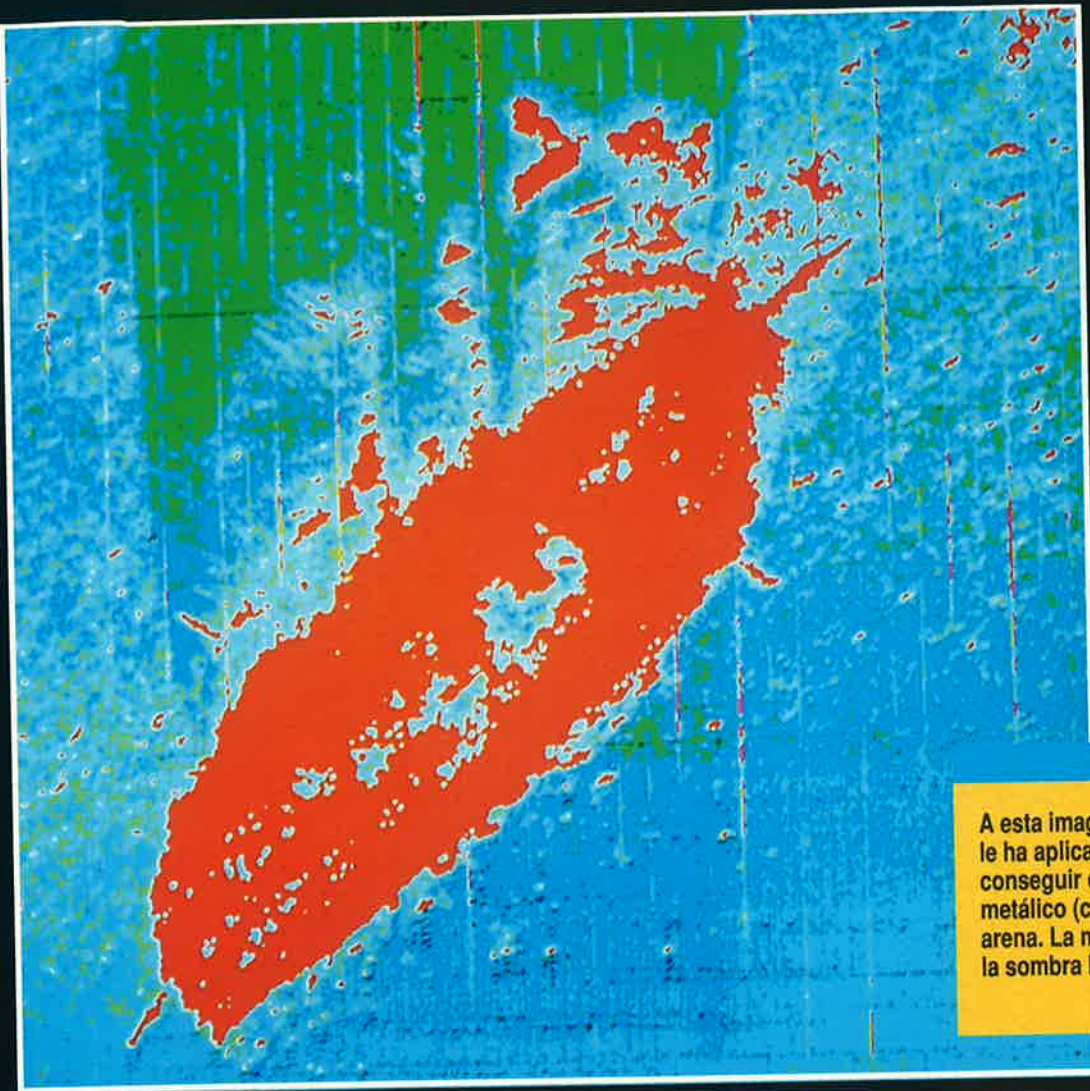
Se sabe que la procedencia de la mayoría de los objetos que yacen en el fondo de los mares está relacionada con la influencia de las actividades antrópicas. Los cascos de barcos consecuencia de los naufragios se relacionan directamente con las zonas de tráfico marítimo intenso, lugares donde las posibilidades de accidentes es más probable. Algunos canales como el de la Mancha o estrechos como el de Gibralt

ar registran un tráfico de más de 300 buques diarios. Otras zonas oceánicas, lugares obligados de recalada para las rutas marítimas de transporte, se caracterizan por presentar condiciones meteorológicas muy adversas donde son frecuentes los temporales y las fuertes nieblas, por lo que constituyen zonas de alto riesgo donde se registran fuertes densidades de accidentes y naufragios.

España por su situación geográfica constituye una encrucijada de rutas marítimas, siendo uno de los países más particularmente expuestos a los accidentes de buques petroleros, al ser el Estrecho de Gibraltar y las costas de Galicia zonas de un tráfico marítimo intenso. Existen más de 1.000 naufragios o restos de naufragios conocidos que yacen en los fondos de las fachadas Oeste y Norte de la Península Ibérica. En el Mar del Norte se han llegado a contabilizar más de 20.000 cascos. Un caso aparte es el del Mar Mediterráneo, donde los restos de pecios y barcos antiguos que constituyen el patrimonio histórico sumergido de los pueblos mediterráneos son muy nu-

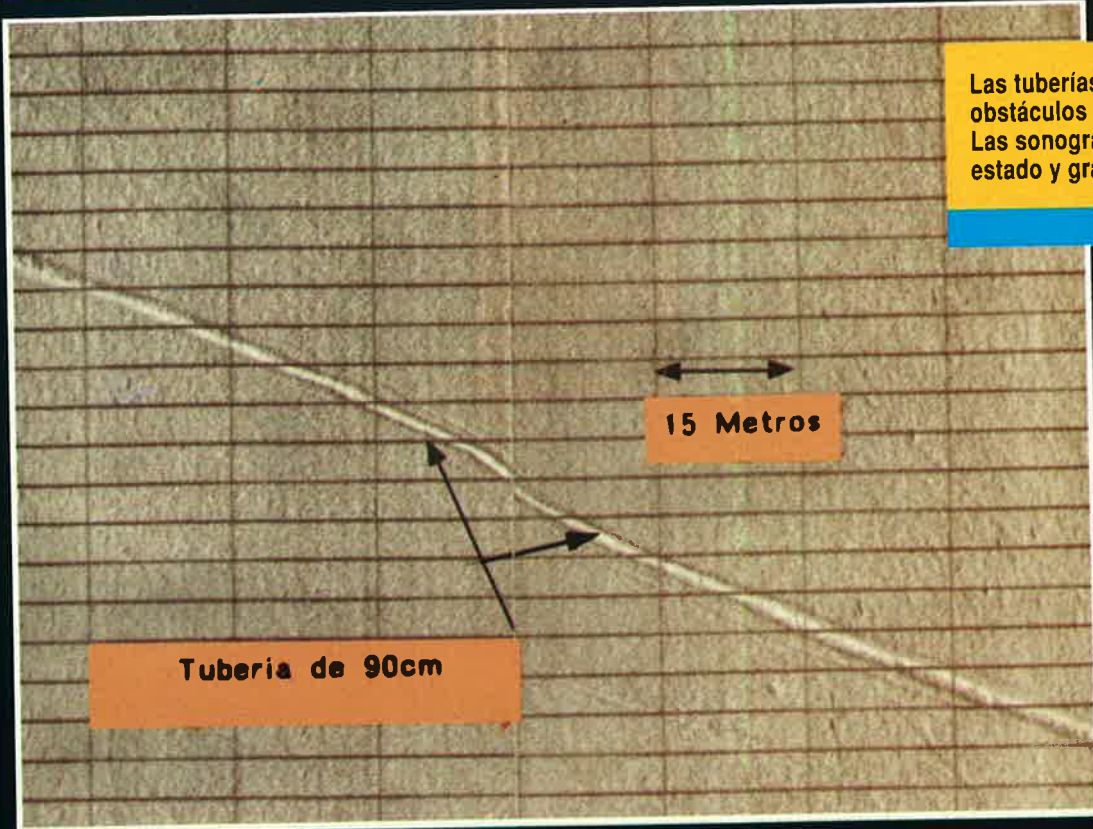


Sonografía procesada digitalmente en la que se muestran círculos pertenecientes a las cicatrices producidas por el impacto de dos proyectiles sobre una pradera de posidonia oceánica. En el centro de los círculos se localizan los fragmentos de metralla.



A esta imagen de sonar de barrido lateral se le ha aplicado un tratamiento digital para conseguir discriminar el casco de un barco metálico (color naranja) sobre un fondo de arena. La mancha de color verde representa la sombra lateral del casco.

(Foto P. Siljeström)



Las tuberías submarinas constituyen obstáculos para las actividades pesqueras. Las sonografías nos pueden mostrar su estado y grado de enterramiento.

dos a cabo en las costas australianas, mostraron resultados increíblemente sorprendentes, ya que se estimó que de acuerdo a la longitud de un tramo de costa prospectada, la proporción de aparejos de pesca perdidos en zonas próximas a sectores habituales de pesca, fue de una red cada 0,12 kilómetros de costa.

Otro tipo interesante de basura submarina y que además introduce en la problemática un factor de alto ries

Fondos marinos

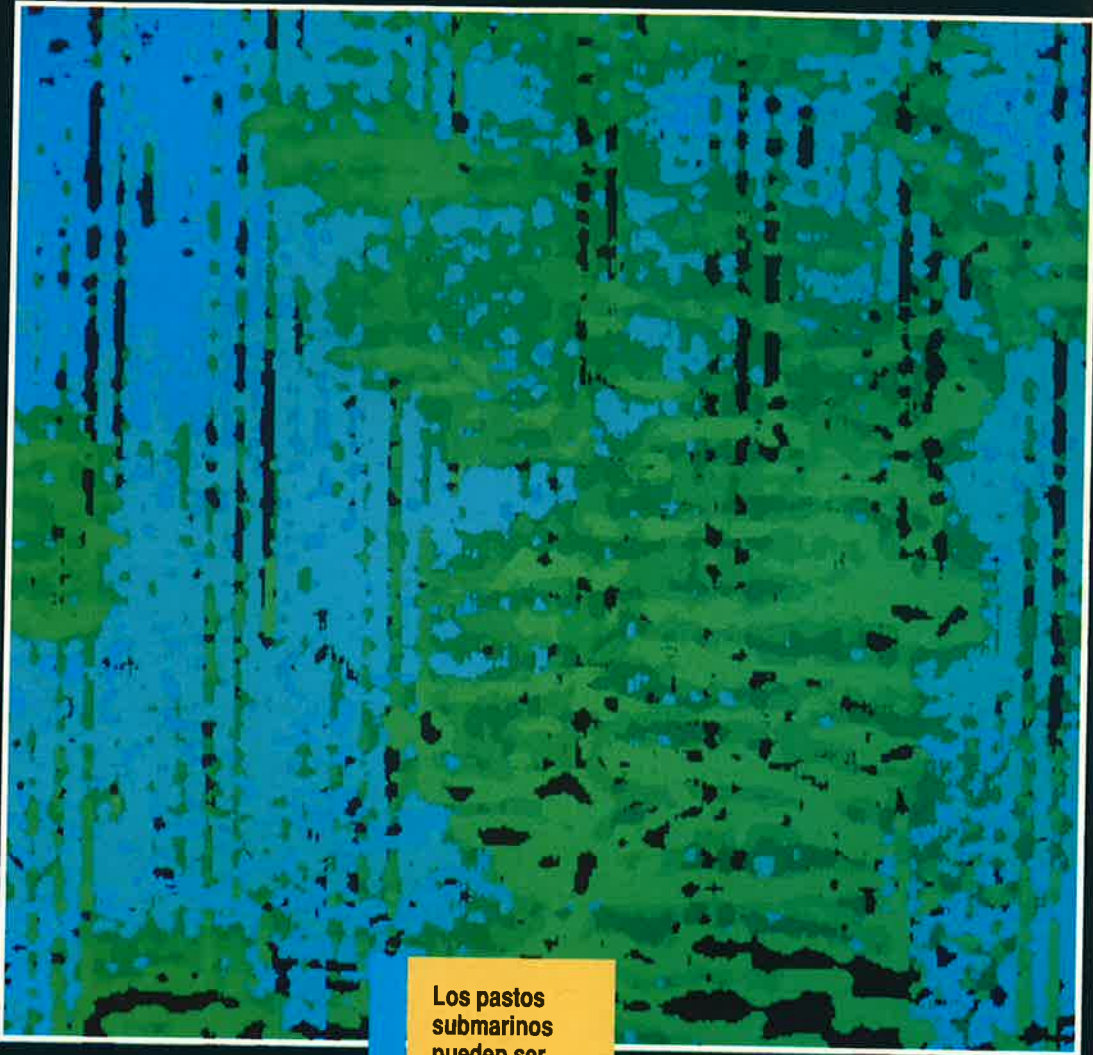
Miles de kilómetros de cables y conducciones semienterrados han quedado abandonados en el fondo de los mares

go, son las enormes cantidades de munición desparada por todos los fondos de los mares y océanos, formada por minas, bombas, proyectiles y torpedos abandonados o perdidos durante los enfrentamientos bélicos de las dos pasadas guerras mundiales, o también los artefactos perdidos durante la realización de maniobras militares. Las actividades pesqueras han contribuido a dispersar parte de estos objetos por el fondo desde sus lugares originales de yacimiento por arrastre con las redes de pesca, y en otras ocasiones, de las zonas establecidas para el vertido de munición y explosivos.

En algunos mares, como en el caso de los campos de petróleo del Mar del Norte, se han instalado más de 200 estructuras para la perforación y producción de petróleo. Junto a ellas una intrincada red de tuberías de servicio para la descarga de gases y crudo, se distribuye desde esas estructuras hacia otras o bien hacia la costa. Generalmente, las tuberías

de gran diámetro son tendidas por el fondo y permanecen aflorantes, ya que por su tamaño no pueden ser enterradas en el subsuelo marino. Las cabezas y las válvulas de pozo y los anclajes cementados de los soportes y pilares de las plataformas están enterrados en el subsuelo marino a más de 10 metros de profundidad. Cuando los reservorios de los campos de petróleo se agotan o dejan de ser productivos, todos esos materiales son abandonados en el fondo, formando auténticos campos submarinos de basura y chatarra desahuciada.

En otros casos, los obstáculos en forma de desechos submarinos están formados por miles de kilómetros de conducciones semienterradas pertenecientes a cables



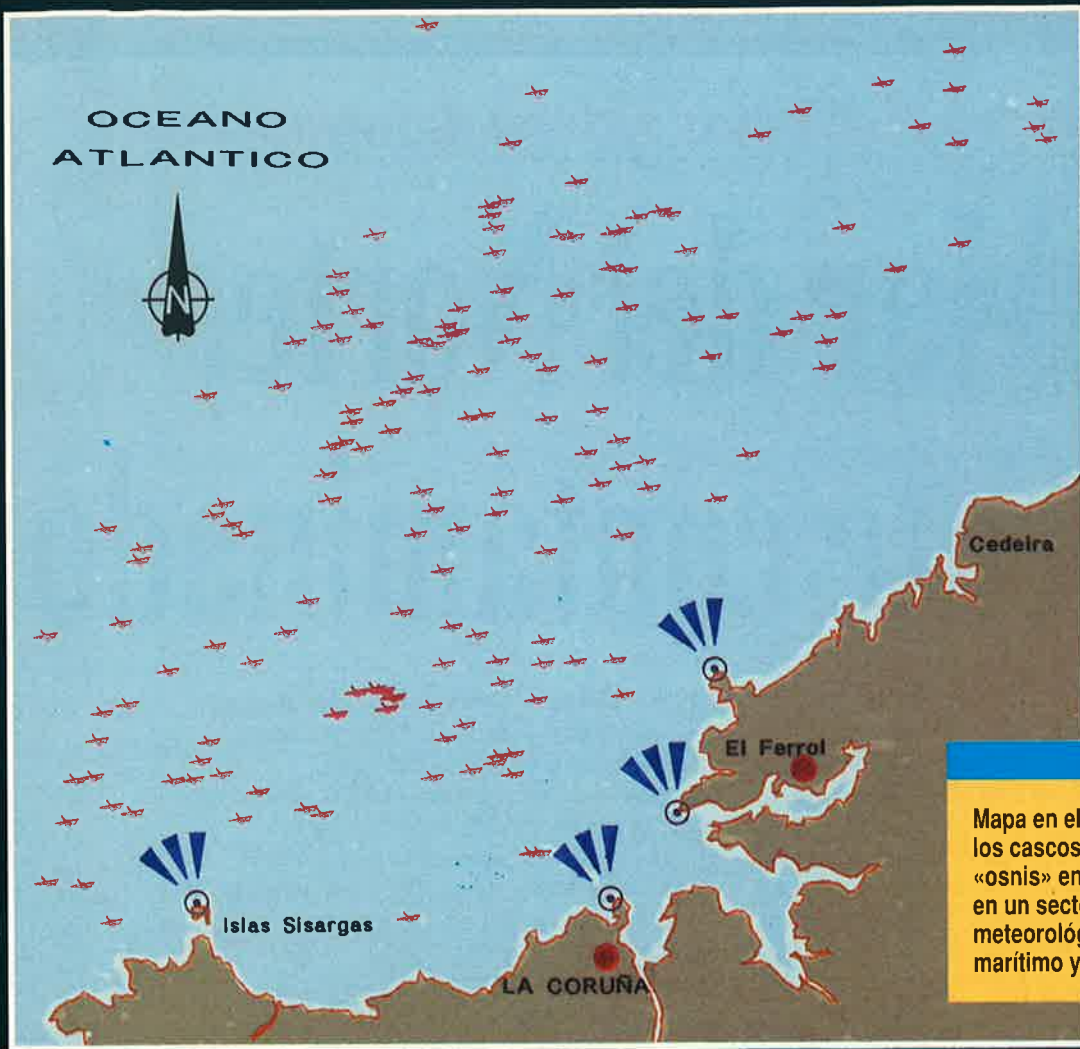
Los pastos submarinos pueden ser realizados a través del tratamiento digital de las sonografías. En verde, una pradera de posidonia oceánica sobre un fondo arenoso en color azul.
(Foto P. Siljeström)

submarinos (telefónicos o de transporte de energía) que han sufrido roturas y han quedado en total abandono en el fondo de los mares, sin que puedan ser recuperados debido al elevado costo que ello supondría.

Por ahora, las observaciones aportadas por los pescadores sobre los obstáculos

submarinos, constituyen hoy en día la fuente de información más útil y fiable, ya que los obstáculos naturales y artificiales son el origen de averías y pérdidas por parte de los barcos pesqueros o de sus máquinas. Desde este momento la integración de todos los datos conocidos en bases informatizadas permitirá controlar y detectar con gran precisión cualquier tipo de estructura de factura humana.

De todos es sabido que el mar es un medio poco propicio para la observación de espacios extensos por métodos ópticos, debido a que este medio le plantea al hombre grandes limitaciones para desarrollar cualquier actividad. Todo ello se traduce en una serie de dificultades que hacen muy com-



Mapa en el que se muestra la distribución de los cascos de barcos hundidos y otros «osní» en los fondos en la costa de Galicia en un sector en el que concurren los factores meteorológicos adversos, un intenso tráfico marítimo y una fuerte actividad pesquera.

cos de alta resolución, fotografías y vídeo submarino, etcétera) generalmente a escalas de semidetalle, aunque con buenos resultados para entornos de espacios muy limitados en tamaños y distancias.

En este aspecto, sólo los avances en el procesado de las imágenes digitales del sonar de barrido lateral, han dado lugar a que sea técnica y económicamente posible explorar grandes áreas del fondo marino obteniendo las imágenes de los objetos que se encuentran sobre el fondo, realizándolas, analizándolas en tres dimensiones y discriminando la

pleja la observación y exploración de los fondos marinos. Para paliar todo ello, el hombre ha tenido que ingeniárselas y poner en práctica el desarrollo de una serie de medios que le permitieran implementar la capacidad de detección y exploración del medio marino. El desarrollo de la acústica moderna y la incorporación al campo de la detección submarina de la alta tecnología, permiten disponer de una serie de técnicas y metodologías que han supuesto un salto drástico de gran importancia para la investigación submarina.

Y es que la cartografía digital permite la introducción y el manejo de cualquier información con una facilidad y eficacia muy alta. Las nuevas técnicas de detección submarina y el tratamiento

digital de imágenes acústicas, ayudan a identificar con gran precisión la forma y la naturaleza de los objetos que yacen en el fondo del mar. En algunos casos es incluso posible sacar a la luz las huellas antiguas sobre el fondo que en la actualidad dan la impresión de estar borradas. Un buen ejemplo de ello estaría relacionado con las marcas y cicatrices producidas por la pesca con redes de arrastre.

Uno de los nuevos miembros de instrumentos y sensores remotos que se han incorporado a la familia de los sistemas de tratamiento de imágenes digitales, es el sonar de barrido lateral. Se trata de un sistema acústico activo, que utilizando ondas acústicas, proporciona imágenes conocidas como sono-

La pérdida o desecho de aparejos de pesca, redes, nasas, etcétera, constituyen otra parte del basurero

gráficas. Hasta hace poco tiempo la localización y detección de objetos sobre el fondo o en la columna de agua, se ha venido realizando principalmente mediante el uso de perfiladores acústicos (sondas, equipos sísmi-

composición y naturaleza del objeto.

A partir de todos esos postulados, únicamente será posible acabar con el aumento de los aportes de desperdicios y desechos a los fondos marinos, cuando sean cumplidas las normas y recomendaciones propuestas por los organismos internacionales para la conservación de los mares y océanos. Sin embargo, los investigadores no descartan que sólo de esa forma se evitará que los fondos marinos continúen siendo los basureros de la humanidad. Si ello llega a ser una realidad, se marcará una de las últimas revoluciones del siglo. ■

Jorge REY

Fotos: Patricia Siljeström y Jorge Rey

Varias especies piscícolas sufren deformaciones

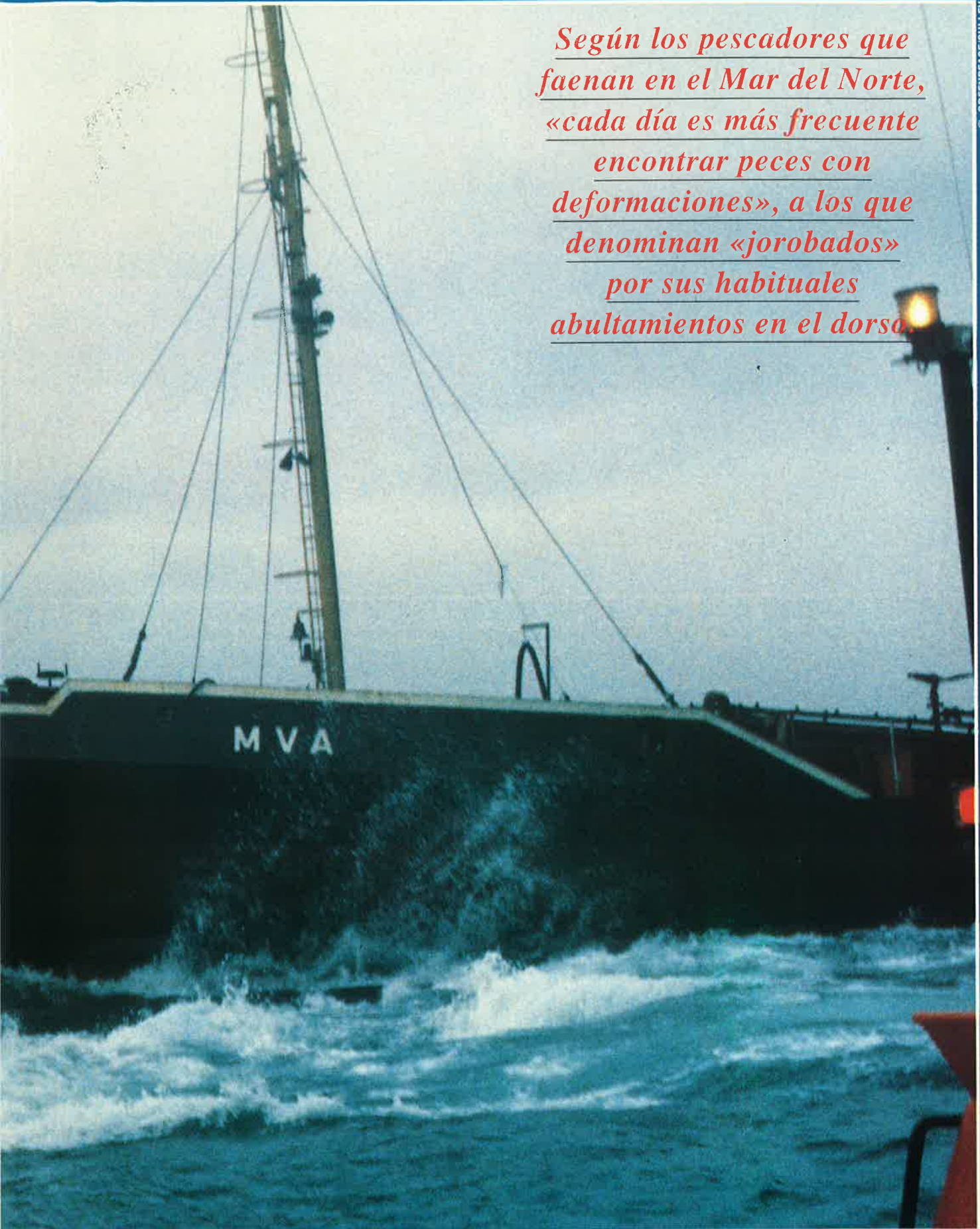
El Mar del Norte, altamente contaminado

La contaminación por organoclorados, hidrocarburos, fosfatos, pesticidas y una amplia gama de vertidos industriales está poniendo en serio peligro el ecosistema del Mar del Norte, la supervivencia de los pescadores que faenan en él y la salud de millones de personas. Esta grave situación es la denunciada a través de un informe presentado por Greenpeace en la reunión científica celebrada en Copenhague, el pasado mes de

abril, sobre la «Calidad del Agua del Mar del Norte». Numerosas especies piscícolas sufren enfermedades y deformaciones a causa de la contaminación. Teniendo en cuenta que en esta zona faenan cerca de 300 barcos españoles, y que otros muchos lo harán a partir de 1996, Greenpeace hace un llamamiento a los pescadores españoles para que se sumen en un frente común, junto a sus colegas del Norte, contra la contaminación.



*Según los pescadores que
faenan en el Mar del Norte,
«cada día es más frecuente
encontrar peces con
deformaciones», a los que
denominan «jorobados»
por sus habituales
abultamientos en el dorso.*





En esta platija capturada en el Mar del Norte puede apreciarse un claro proceso de necrosis. Estas lesiones, probablemente, están vinculadas a los contaminantes existentes en estas aguas.

LAS autoridades sanitarias de Noruega han alertado del peligro de consumir hígado de bacalao, por los altos niveles de contaminantes que contiene, al tiempo que han prohibido su comercialización. Los pescadores que faenan en el Mar del Norte denuncian que «cada día es más frecuente encontrar peces con deformaciones, a los que denominan "jorobados" por sus habituales abultamientos en el dorso.»

La grave situación de deterioro que padece el Mar del Norte nos afecta directamente, ya que en la actualidad faenan unos 300 barcos dedicados a la captura de bacalao, rape, platija y merluza, entre otras especies. En 1996, a estos caladeros tendrá acceso un número mayor

«Los primeros afectados por esta situación son los propios pescadores, por lo que hacemos un llamamiento a que los españoles que faenan en esta zona se unan a sus compañeros del Norte en un frente común contra la contaminación.»

(Ricardo Aguilar)

de pescadores españoles, según los acuerdos de la Unión Europea.

Los efectos de la contaminación sobre varias especies piscícolas resulta evidente. Según Greenpeace, en algunas áreas, como el «Dogger

Bank», al Este de Gran Bretaña, casi un tercio de los embriones de peces tiene malformaciones y más de la mitad muestra anomalías cromosómicas. En el Sur del Mar del Norte, hasta el 85 por 100 de los embriones

de peces examinados mostraba malformaciones y enfermedades.

A estos datos, presentados por Greenpeace en el «Simposio sobre Calidad del Agua del Mar del Norte», se unen otros no menos alarmantes, como las concentraciones de sustancias venenosas llamadas «triacinas» en cantidades 11 veces superiores a lo permitido, según análisis realizados por expertos alemanes.

Evidentemente, los seres humanos estamos directamente afectados por esta situación, al ingerir pescado contaminado (ver recuadro «Efectos sobre los seres humanos»). No se trata de hacer que cunda el pánico, sino denunciar una situación en la que «los primeros afectados son los propios pescadores que faenan en esta zona». Esta afirmación la realizaba a nuestra revista



La puesta en funcionamiento de la planta de reprocesamiento de combustible nuclear Thorp, en Gran Bretaña, vendrá a agravar el impacto en el ecosistema marino de la zona.

Ricardo Aguilar, portavoz de Greenpeace, quien insistía en la necesidad de adoptar medidas urgentes, por lo que *«hacemos un llamamiento a los pescadores españoles para que se unan a los del Norte en un frente común contra la contaminación»*. No cabe más demora.

Medidas insuficientes

El problema no es nuevo, ni tampoco exclusivo de esta zona (ver recuadro «El Mediterráneo, otro ejemplo»). Por ello, se insiste en que estos datos deben ser tomados como lo que son, una llamada de atención para que se adopten medidas efectivas sin más dilación. En 1990, los países ribereños del Mar del Norte firmaron un acuerdo para reducir el vertido de ciertos contaminantes entre un 50 y un 70 por 100. Los signos de contaminación registrados demuestran que ese acuerdo ha resultado, a todas luces, insuficiente.

Entre los contaminantes más comunes en el Mar del Norte están los bifenilos policlorados (PCBs), altamente tóxicos de los que se estima que unas 150 toneladas se encuentran en sus aguas y sedimentos. Otros muchos organoclorados, como el hexaclorociclohexano (HCH), el toxafeno y las dioxinas también se hallan en grandes cantidades.

Los principales focos de contaminación provienen de las industrias del cloro, en especial las relacionadas con la producción de pesticidas y herbicidas para la agricultura y las dedicadas a la fabricación de plástico PVC. Según Greenpeace, en el caso de las dioxinas, se ha comprobado que su procedencia es primordialmente de fuentes de combustión, como las incineradoras de residuos tóxicos y sólidos urbanos.

A todos estos problemas que sufre el Mar del Norte hay que unir los acarreos

**En el Sur del Mar del Norte,
hasta el 85 por 100 de los
embriones de peces
examinados mostraba
malformaciones y
enfermedades.**

por la planta británica de procesamiento nuclear Thorp (ver MAR, número 315, marzo 1994), que aumentará significativamente las emisiones de sustancias radiactivas.

Los estudios que se vienen realizando demuestran que los contaminantes y sus efectos no se limitan a las aguas costeras del Mar del Norte. En este sentido, cabe destacar las conclusiones derivadas de un programa de investigación conjunto, conocido como el «Seminario Bremerhaven ICES/IOC», realizado en 1990. También quedó demostrado que las alteraciones en el desarrollo de los peces están íntimamente ligadas al estado de contaminación de las aguas.

Los PCBs, como se señaló anteriormente, constituyen una parte importante entre los contaminantes diseminados en esta zona. A pesar de estar prohibida su producción en Europa desde 1977, los niveles de este producto detectados en anguilas del Rin son escasamente inferiores a los hallados a finales de 1970, mientras que en otros lugares parece que los niveles están incluso aumentando.

Según estimaciones de PCBs en sedimentos marinos del Reino Unido, se infiere que las emisiones de esta sustancia responden a una proporción relativamente pequeña de las sustancias químicas manufacturadas desde 1930. Greenpeace advierte que «la presencia de elevadas cantidades de estos com-

puestos en vertederos y en las aplicaciones actuales, supone que en el futuro podrían penetrar en el medio ambiente grandes cantidades si no se toman medidas para evitarlo.

Otras sustancias, como el toxafeno, no son utilizadas en los países de la zona, por lo que este pesticida llegaría transportado por el viento. Lo que viene a incidir en la necesidad de una actuación coordinada para adoptar las medidas correctoras efectivas.

Efectos sobre la vida animal

Los cetáceos constituyen uno de los grupos que están padeciendo, con mayor rigor, la contaminación del Mar del Norte. Se han encontrado niveles altos de mercurio que podrían causar

© GREENPEACE/HODSON



Este ejemplar enfermo fue encontrado en el Solent, a unas aguas muy contaminadas por ver-

lesiones hepáticas en mamíferos marinos del Reino Unido. También se han encontrado elevadas cantidades de organoclorados en delfines en aguas costeras galesas, danesas y holandesas. Este dato es más preocupante aún si se tiene en cuenta que el 80 por 100 de

los niveles de organoclorados presente en las hembras puede pasar a las crías durante la lactancia.

Los organoclorados parecen haber sido determinantes en la mortandad masiva de focas ocurrida en 1988. Esta mortandad acabó con cerca del 60 por 100 de la pobla-

Efectos sobre los seres humanos

La fuerte contaminación que se viene denunciando desde tiempo atrás en el Mar del Norte —al igual que la del Mediterráneo u otros puntos del planeta— tiene un efecto directo sobre los animales de la zona, pero también sobre los seres humanos. Estamos expuestos a la progresiva contaminación del medio acuático —en este caso— a través de la cadena alimentaria. Comer pescado de zonas extremadamente contaminadas es igual a envenenarse un poco cada día. No se trata de hacer cundir la alarma, se trata de hechos demostrados que deben desencadenar una urgente toma de medidas. De nada sirve seguir

escondiendo estos sucesos bajo el pretexto de no hacer cundir la alarma. Por los diferentes estudios realizados se sabe que los ciudadanos de los países industrializados poseen una importante mezcla de dioxinas, furanos, PCBs y otros compuestos similares almacenados y acumulados tanto en sus tejidos grasos como en diferentes órganos. Los niveles en la leche materna son un buen indicador de las cantidades de compuestos a los que están sometidos los niños durante el periodo de lactancia. Un estudio de los PCBs en la grasa de la leche materna, realizado en diferentes países, muestra una situación más que preocupante en el



ur de Inglaterra, los. En el proceso de deformación que presenta esta caballa, recogida en el puerto irlandés de Cork, se pueden apreciar las consecuencias de la contaminación.

ción de foca común del Mar del Norte, desconociéndose el grado de inmunidad de la población superviviente.

Tras los PCBs parece encontrarse la causa del alto índice de mortandad de embriones de una especie de pato en Holanda, así como la disminución del grosor de la

cáscara de huevos de otras especies. En los cormoranes de aguas holandesas se ha descubierto, según Greenpeace, que el número de huevos y el índice de eclosión estaba relacionado con la calidad del agua marina y de los sedimentos en las zonas de alimentación. (No hay que

olvidar que se atribuye a esta sustancia un papel importante en la mortandad de delfines listados acaecida en el Mediterráneo.)

Siguiendo con esta trágica relación causa-efecto, recientemente han podido relacionarse los vertidos de aguas fecales con alteraciones hor-

monales en los peces fluviales. Precisamente, a este respecto comentaba Ricardo Aguilar, de Greenpeace, que se ha comprobado el «desarrollo de características sexuales femeninas en peces machos».

Caladeros en peligro

Lo que se viene comentando tiene, evidentemente, una repercusión directa sobre la «salud» de unos caladeros ya de por sí muy maltratados. Las pesquerías del Mar del Norte han sido sobreexplotadas de forma continua, provocando el colapso de las existencias de caballa y arenque. Tampoco es mejor la situación del bacalao. Los descartes en las capturas parecen haber favorecido algunas especies, lo que significa que se está produciendo un cambio en el ecosistema de este mar.

Greenpeace señala que «el efecto de la actividad pesquera en el Mar del Norte es incierto, pero la

Mediterráneo (cuatro de los siete países más contaminados del mundo se encuentran en esta zona: Italia, Grecia, Israel y la ex Yugoslavia). Los datos concuerdan con el elevado consumo de pescado en esos países. Estudios realizados en la zona de los Grandes Lagos por Greenpeace, en 1991, revelaron que las mujeres que ingirieron grandes cantidades de pescado contaminado (de tres a 10 kilos por año) tienden a sufrir índices inusuales de anemia, edema y enfermedades infecciosas. Los niños nacidos de estas mujeres presentaban un menor peso al nacer, tenían perímetros craneales más reducidos y

problemas psicomotrices en comparación con los nacidos de madres que no consumieron pescado de dicha zona. En cuanto a los hombres, la disminución en el recuento de espermatozoides se ha relacionado con la presencia de PCBs en el semen. Estos son algunos de los efectos detectados. Suficientes como para dejar de ver el problema de la contaminación como algo lejano, fastidioso o estético. Es la vida del ecosistema —y la nuestra, como parte integrante del mismo— la que se está poniendo en peligro. ■

R. G.

Los principales focos de contaminación provienen de las industrias del cloro, en especial las relacionadas con la producción de pesticidas y herbicidas para la agricultura.

presión sobre los ecosistemas pelágicos y los cambios de la red trófica (relativa a la nutrición de los tejidos) podría desembocar en una transformación de todo el ecosistema hacia una fase estable e irreversible, dominada por especies sin interés pesquero».

La acuicultura también tiene su parte negativa, ya que provoca el vertido de sustancias químicas al mar, al utilizar antibióticos y pesticidas para el control de las enfermedades y parásitos en los peces.

La exposición de los peces a productos químicos puede provocar no sólo mortandades a gran escala (algo que se puede constatar con demasiada frecuencia), sino alteraciones en los cuadros de comportamiento y reproducción. Así, en los peces expuestos a los vertidos de las industrias papeleras se ha observado la aparición de deformaciones, mientras que los expuestos a sedimentos contaminados registran alteraciones hepáticas.

La fertilidad de los peces y la supervivencia de las larvas se han relacionado con la contaminación en el Mar del Norte. La acumulación de las sustancias contaminantes en los ovarios provoca una disminución en la puesta de huevas, siendo muy elevado el desarrollo anormal de los embriones en las áreas contaminadas y en los estuarios donde se realizan vertidos al mar.

Existe evidencia de que está variando la composición del fitoplacton en el Mar del Norte en zonas con elevado nivel de nutrientes. En los estuarios, la eutrofización puede probar la formación de extensiones de algas —algo que suele ser, también, noticia casi habitual— con el consiguiente impacto para los componentes clave de la red trófica.

Estos datos vienen a poner de manifiesto una situación de sobra conocida desde hace mucho tiempo. El deterioro del medio marino es palpable en muchos puntos del planeta. La única diferencia es que ahora se está demostrando la conexión directa entre la contaminación y los problemas existentes en el ecosistema marino. Ahora, simplemente, la única diferencia es que se haya descubierto la verdadera amenaza que pesa sobre el Mar del Norte. Unos efectos que producen



El Mediterráneo,

La situación creada por la contaminación en el Mar Negro resulta extremadamente preocupante, debido tanto al deterioro ambiental como a la importancia de la flota que pesca en sus aguas. Pero, como ya quedó dicho, no es un caso aislado ni mucho menos. Recientemente pudimos ver en televisión un reportaje de la National Geographic sobre los efectos de la contaminación en los Grandes Lagos, especialmente en las aves, que aparecían con terribles malformaciones, y en los estudios que se estaban realizando sobre los seres humanos (ver recuadro «Efectos sobre los seres humanos»).

El Mediterráneo no es una excepción. El deterioro de su ecosistema ha sido denunciado en reiteradas ocasiones

Tabla 1

CONCENTRACIONES DE HIDROCARBUROS CLORADOS (MICROGRAMOS/KG) EN PECES PELAGICOS DEL MEDITERRANEO Y ATLANTICO

Especies	PCBs		DDT		HCH	
	Med.	Atl.	Med.	Atl.	Med.	Atl.
Sardina pichardus	620	230	490	90	28	3
Alcardus spp	4.200	320	115	1	6	0
Squalus spp	—	—	930	15	—	—
Acanthias spp	—	—	865	—	—	—

Fuente: Cescon 1984.



Voluntarios de Greenpeace protestan contra el vertido al mar de las cenizas procedentes de la incineración de residuos.

el colapso de distintas especies, interferencias en sus características sexuales, la aparición de malformaciones o procesos degenerativos. Unas repercusiones que llegan al ser humano a través de la cadena alimenticia.

Por ello, la vida de millones de personas puede verse alterada por las consecuencias que acarrea esta situación y los primeros perjudicados por este deterioro son los propios pescadores. Por ello, los primeros interesados en denunciar esta situación son ellos mismos. No hacerlo sólo serviría seguir soslayando un problema que, más temprano que tarde, les afectará todavía con mayor crudeza. ■

Raúl GUTIERREZ

otro ejemplo

por esta revista. En un informe, publicado no hace mucho por la organización Greenpeace, se resumía su situación en las siguientes conclusiones:

- Cuatro países mediterráneos (Italia, Grecia, Israel y la ex Yugoslavia) figuran entre los cinco países del mundo donde la contaminación de la leche materna es más elevada, debido fundamentalmente al consumo de pescado contaminado.
- Los bajos criterios ambientales en la región permiten que las emisiones industriales alcancen niveles de contaminación altamente peligrosos.
- Especies comunes de peces comestibles del Mediterráneo, como la sardina —*sardina pilchardus*— y el *alcárdus*, están contaminadas con PCBs a niveles entre dos y seis veces superiores a los encontrados, en las mismas especies, en el Atlántico (tabla 1).
- La concentración de PCBs en huevos y tejidos de las pardelas del Mediterráneo es de dos a 25 veces superior a las del Atlántico.
- Las mortandades de delfines, ocurridas en el Mediterráneo en 1990 y 1991, han sido relacionadas con los elevados niveles de PCBs encontrados en estos animales.

El mencionado informe se centra, fundamentalmente, en los efectos producidos en los animales que están en la cima de la cadena alimentaria. «En el Mediterráneo —según el trabajo de Greenpeace—, las especies afectadas más seriamente parecen ser, de hecho, los grandes predadores, como el atún,

los cetáceos y, finalmente, los seres humanos».

En el caso de los atunes del Mar Egeo, se detectaron concentraciones increíblemente altas de DDT y PCBs. En el Mar Adriático, asimismo, el atún es de las especies más afectadas. Los mamíferos marinos son particularmente susceptibles a la contaminación por organoclorados, al tener grandes reservas de grasa subcutánea en la que estos compuestos pueden concentrarse. Los delfines del Mediterráneo, junto a los leones marinos californianos, son los animales más contaminados por PCBs del mundo. Son algunas pinceladas coincidentes, en sus líneas generales, con lo señalado en el Mar del Norte. Además, el Mediterráneo es especialmente vulnerable a la contaminación por organoclorados, al tratarse de un mar semicerrado y con débiles corrientes costeras, por lo que tienden a concentrarse los contaminantes. Entre los diferentes puntos señalados por Greenpeace como los más preocupantes en el Mediterráneo, señalar el Delta del Ebro, una zona rica en pesca y cultivo de arroz, además de por albergar a numerosas especies de mamíferos y aves en peligro de extinción. Cerca de él se encuentra una de las zonas más deterioradas, debido a los vertidos al río Ebro de residuos tóxicos provenientes de la fabricación de disolventes clorados por la empresa Erkimia. A ella, precisamente, dedicó Greenpeace una especial atención el pasado año durante su campaña en defensa del Mediterráneo. ■

R. G.

Campaña informativa del ISM

LA PROTECCIÓN POR DESEMPLEO

El Instituto Social de la Marina acaba de editar, en el marco de las campañas informativas a sus afiliados que periódicamente viene realizando, un tríptico en el que se recogen las distintas prestaciones a las que tienen derecho los trabajadores en paro. Bajo el título «La protección por desempleo» el folleto ilustra pormenorizadamente la normativa aprobada por Ley en diciembre de 1993, según la cual se modifica la anterior legislación vigente en materia de protección por desempleo.



LEY 22 / 1993, DE 29 DE DICIEMBRE
(B.O.E. N.º 313 DE 31-12-93)

ISM
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA





La protección por desempleo comprende tres tipos de ayuda: la prestación contributiva, el subsidio por desempleo y la reinserción laboral.

SEGUN se explica en los folletos, las modificaciones introducidas en la normativa afectan solamente a las personas con derecho a percibir prestaciones o subsidio de desempleo después del 1 de enero de 1994. Las personas que tuvieran ese derecho o que vinieran percibiendo la prestación con anterioridad a esa fecha, se registrarán por la normativa vigente con anterioridad a esta nueva ley.

En cualquiera de los dos casos, el derecho a la protección por desempleo comprende, con carácter general, tres tipos de ayuda: la prestación contributiva, el subsidio por desempleo y la resinserción al trabajo.

- *La Prestación contributiva.* Es aquella prestación económica por desempleo total o parcial, cuyo importe está en función de lo cotizado a la Seguridad Social por este concepto durante los últimos ciento ochenta días. Su duración está en función de los períodos cotizados en los últimos seis años, siempre que no se hayan utiliza-

do para obtener una prestación anterior.

- *El subsidio por desempleo.* Es una prestación de carácter asistencial —es decir, aquella a la que se tiene derecho aunque no se haya cotizado previamente— cuya cuantía es del 75 por 100 del Salario Mínimo Interprofesional.

- *La reinserción al traba-*

jo. Consiste en la puesta a disposición del desempleado de una serie de acciones específicas de información, orientación, formación, perfeccionamiento, reconversión profesional, de búsqueda de empleo y colocación, y de clasificación y calificación profesionales.

Obligaciones y sanciones

Todos los beneficiarios con derecho a prestaciones y subsidios tanto anteriores al 1 de enero del presente año como posteriores están sometidos a un régimen de obligaciones y sanciones que se recogen en el recuadro 1.

Derecho a prestaciones contributivas

Según la nueva normativa vigente, todos los desempleados que hayan cotizado doce meses o más tienen derecho a percibir una prestación contributiva equivalente al 70 por 100 de la base reguladora durante los seis primeros meses y al 60 por 100 de dicha base durante el resto del tiempo que dure la prestación.

Si el desempleado tiene hijos a su cargo, la cuantía de la prestación no podrá ser inferior al 100 por 100 ni superior al 220 por 100 del Salario Mínimo Interprofesional (SMI). Si, por el contrario, no tiene hijos la prestación no será inferior al 70 por 100 ni superior al 170 por 100 del SMI.

Durante el tiempo que dure la percepción de la prestación, el Instituto Social de la Marina cotizará a la Seguridad Social por la aportación que corresponda a la empresa y por el 35 por 100 de la aportación que corresponde al trabajador por las contingencias comunes.

Duración de las prestaciones

La duración de estas prestaciones se calcula en meses, según la siguiente escala:

Período de cotización	Período de prestaciones
Desde 12 hasta 18 ...	4
Desde 18 hasta 24 ...	6
Desde 24 hasta 30 ...	8
Desde 30 hasta 36 ...	10
Desde 36 hasta 42 ...	12
Desde 42 hasta 48 ...	14
Desde 48 hasta 54 ...	16
Desde 54 hasta 60 ...	18
Desde 60 hasta 66 ...	20
Desde 66 hasta 72 ...	22
Desde 72.....	24



Subsidio de desempleo

Las personas con derecho al subsidio de desempleo percibirán el 75 por 100 del SMI vigente durante un período de tiempo que variará según el tipo de subsidio reconocido.

Durante el tiempo que dure la percepción, el Instituto Social de la Marina cotizará a la Seguridad Social por asistencia sanitaria, protección a la familia y, en su caso, por jubilación.

Para tener derecho a percibir estas ayudas los desempleados deberán reunir, entre otros requisitos, el estar inscrito como demandante de empleo en las ofi-

Cuadro 1

OBLIGACIONES (Artículo 26 de la Ley 31/1984, de 2 de agosto)	CONSECUENCIAS DEL INCUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES SALVO CAUSA JUSTIFICADA (Artículos 30 y 46 de la Ley 8/1988, de 7 de abril)
Presentar en plazo, y ante la Oficina del ISM correspondiente, la documentación precisa para el nacimiento o reanudación del derecho a la prestación o subsidio, e inscribirse como demandante de empleo en dicha Oficina.	Pérdida de tantos días de derecho a la prestación o subsidio como medien entre la fecha de nacimiento del derecho, de haberse inscrito y solicitado en plazo, y la fecha en que, efectivamente, se formule la solicitud, (artículos 7 y 15 de la Ley 31/1984).
Renovar la demanda de empleo en la forma y fechas que se indiquen en la tarjeta de demanda de empleo.	Pérdida de la prestación o subsidio durante un mes, quedando sin efecto su inscripción como demandante de empleo. En caso de reincidencia, extinción de la prestación o subsidio.
Comparecer o presentarse, a requerimiento del ISM, en el lugar y fecha que se le indiquen.	Pérdida de la prestación o subsidio durante un mes, quedando sin efecto su inscripción como demandante de empleo. En caso de reincidencia, extinción de la prestación o subsidio.
Devolver, en el plazo de cinco días, a la Oficina del ISM, el correspondiente justificante de haber comparecido en el lugar y fecha indicados para cubrir las ofertas de empleo facilitadas por dicha Oficina.	Pérdida de la prestación o subsidio durante un mes, quedando sin efecto su inscripción como demandante de empleo. En caso de reincidencia, extinción de la prestación o subsidio.
Aceptar la colocación adecuada ofrecida por la Oficina del ISM y participar en trabajos de colaboración social, programas de empleo o acciones de promoción, formación o reconversión profesionales.	Extinción de la prestación o subsidio por desempleo, quedando sin efecto la inscripción como demandante de empleo.
Solicitar la baja en las prestaciones o subsidio por desempleo cuando se produzcan situaciones de suspensión o extinción del derecho o se dejen de reunir los requisitos exigidos para su percepción (por ejemplo: por trabajar por cuenta propia o ajena, por cobrar pensiones de la Seguridad Social incompatibles con el trabajo, por percibir rentas que impidan el disfrute del subsidio, etcétera).	Extinción de la prestación o subsidio por desempleo, si se ha percibido indebidamente dicha prestación o subsidio, quedando sin efecto la inscripción como demandante de empleo.
Reintegrar, en su caso, las prestaciones o subsidios indebidamente percibidos.	Reintegrar al ISM las prestaciones o subsidios indebidamente percibidos, y de no hacerlo, se reclamarán en vía ejecutiva, con los recargos correspondientes.



El ISM paga parte de las cuotas a la Seguridad Social de los perceptores de prestaciones por desempleo.

cinas del Instituto Social de la Marina durante un mes y no haber rechazado durante ese plazo ninguna oferta de empleo adecuada a su formación. También se requiere no tener rentas de cualquier naturaleza superiores al 75 por 100 del SMI y reunir los requisitos específicos según el tipo de subsidio a que se tenga derecho: por agotar la prestación contributiva, por no tener doce meses cotizados, por ser retornado del extranjero, por ser liberado de prisión, por ser capaz de trabajar por mejoría de una invalidez o por ser mayor de cincuenta y dos años.

Finalmente, en los tipos de subsidio citados en primer y segundo lugar en el párrafo anterior se exige, en algunos casos, tener a cargo al cónyuge o a hijos menores de veintiséis años que no tengan rentas superiores al 75 por 100 del SMI y que las rentas del conjunto de la unidad familiar dividido por su

número de miembros no supere el 75 por 100 de dicho salario.

Impuestos

Tanto en prestaciones contributivas como los subsidios por desempleo no son rentas exentas y están sometidas, por tanto, al Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas. Según dispone la ley, el Instituto Social de la Marina efectuará las retenciones a cuenta que correspondan.

Suspensión de las prestaciones

Además de las obligaciones y sanciones que con carácter general se han recogido anteriormente, serán también causa de suspensión de las prestaciones: prestar el servicio militar; cumplir condena en prisión; trabajar por tiempo inferior a doce meses; trabajar o recibir formación en el extranjero por tiempo inferior a seis meses y cometer infracciones leves.

Extinción

Las prestaciones por desempleo se extinguirán cuando se agote la duración de la prestación; si se consigue trabajo por tiempo igual o superior a doce meses; al cumplir la edad de jubilación; al pasar a ser pensionista por invalidez total o absoluta o por jubilación; por traslado de la residencia al extranjero; por renuncia a la prestación y por cometer infracciones graves o muy graves.

Infracciones

Las infracciones según la ley pueden ser de tres tipos, leves, graves y muy graves. Entre las primeras figuran: no comparecer ante el ISM; no renovar la demanda de empleo y no devolver al ISM el justificante de presentación a las ofertas de empleo.

Estas infracciones se sancionan con pérdida de la prestación o subsidio durante un mes y, en caso de reincidencia, con la extinción.

Por su parte, las infracciones graves se sancionan con la extinción de la prestación o subsidio por desempleo. Para que se aplique este supuesto, el desempleado tiene que haber incurrido en alguna de estas faltas: rechazar una oferta de empleo adecuado o trabajos de colaboración social; negarse a participar en acciones de promoción, formación o reconversión profesionales, y no comunicar las bajas en las prestaciones o subsidios cuando se produzcan situaciones de suspensión o extinción del derecho o se dejen de reunir los requisitos para su percepción cuando, por dichas causas se perciba indebidamente la protección.

Finalmente, se consideran infracciones muy graves:

compatibilizar el cobro de prestaciones con tener trabajo por cuenta propia o ajena; obtener fraudulentamente prestaciones indebidas o superiores a las que corresponden o prolongar su disfrute aportando datos documentos o declaraciones falsas; la connivencia con el empresario para la obtención indebida de prestaciones, y la no aplicación de las ayudas de fomento al empleo a la finalidad para la que se conceden.

Estas infracciones se sancionan con la extinción de la prestación o subsidio y exclusión del derecho a percibir cualquier otra prestación por desempleo o ayuda de fomento al empleo durante el período de un año.



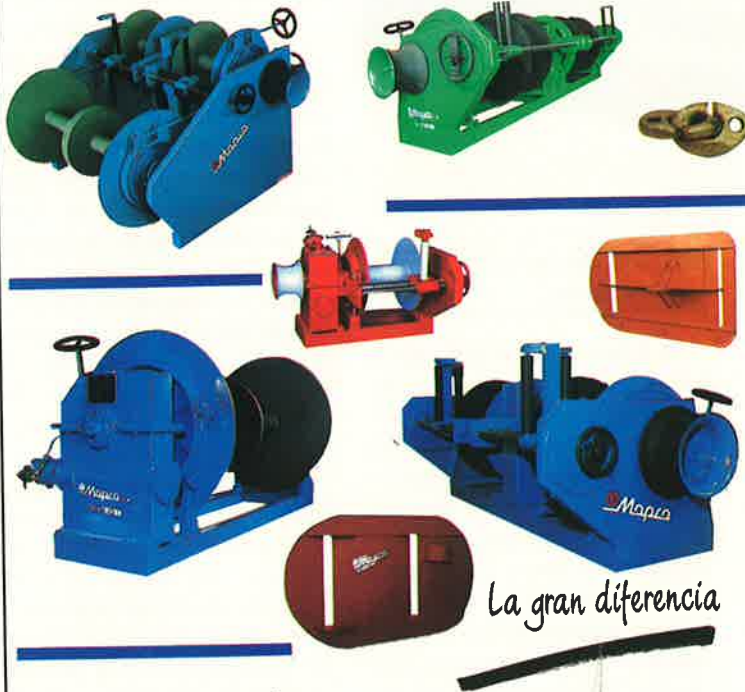
Los trabajadores sancionados deberán reintegrar al Instituto Social de la Marina las prestaciones y subsidios indebidamente percibidos y, de no hacerlo, se reclamarán en vía ejecutiva, con los cargos correspondientes.

Además, en los tres tipos de infracción la inscripción como demandante de empleo queda sin efecto.

Finalmente, cabe añadir que aquellas personas que estén interesadas en ampliar esta información u obtener el folleto, podrán hacerlo acudiendo a cualquiera de las oficinas que el ISM tiene abiertas en todo el litoral español. ■

**Concha HERNANDEZ
CARAZO**

LA MAR DE VENTAJAS



Mapsa S.L.
MAQUINARIA NAVAL

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

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

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

NOMBRE

BARCO

DIRECCION

POBLACION

PROVINCIA

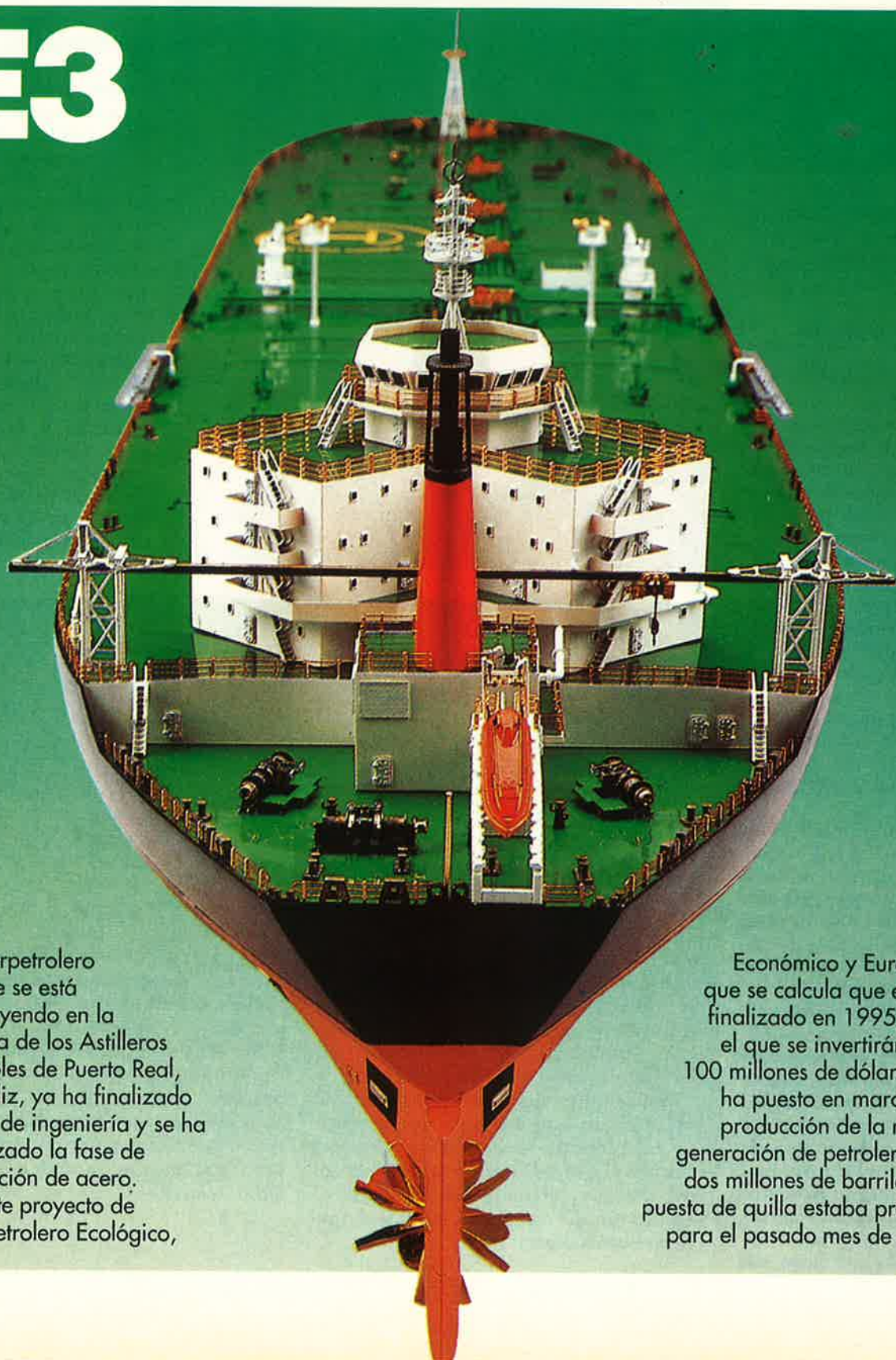
Envíeme información sobre

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

Es el primero que se contrata en Europa y estará terminado en 1995

Petrolero Ecológico, Económico y Europeo

E3



El superpetrolero E3, que se está construyendo en la Factoría de los Astilleros Españoles de Puerto Real, en Cádiz, ya ha finalizado la fase de ingeniería y se ha comenzado la fase de producción de acero. Con este proyecto de superpetrolero Ecológico,

Económico y Europeo, que se calcula que estará finalizado en 1995, y en el que se invertirán casi 100 millones de dólares, se ha puesto en marcha la producción de la nueva generación de petroleros de dos millones de barriles. La puesta de quilla estaba previsto para el pasado mes de abril.

ASTILLEROS Españoles y la naviera Fernández Tapias firmaron el contrato para la construcción de este petrolero, además de la opción de un segundo del tipo E3, primero de Europa para este modelo de barcos.

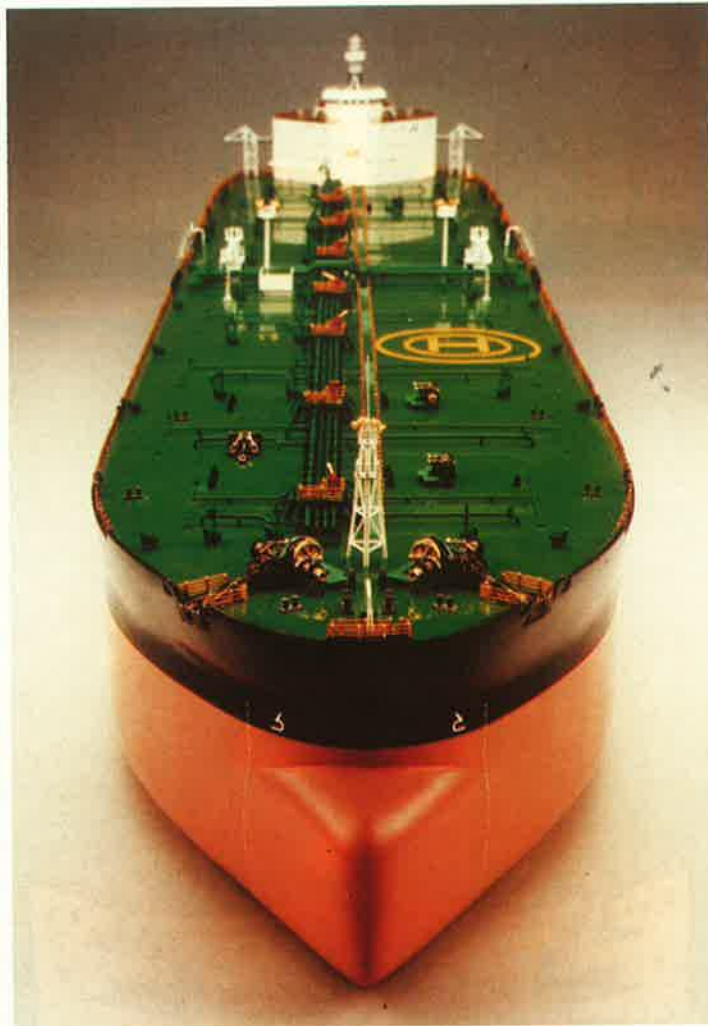
«Supone un nuevo hito —dicen desde Astilleros Españoles— en el liderazgo europeo de este grupo público industrial español en la gama de barcos para transporte de petróleo.»

Origen del proyecto

Los grandes petroleros son uno de los máximos responsables de la degradación del medio ambiente. En los últimos tiempos ha crecido considerablemente el interés internacional en controlar la polución. Con objeto de mejorar esta situación, en el verano de 1990 cinco astilleros europeos, Astilleros Españoles, de España, Bremer Vulkan AG y Howaldt-serke, de Alemania, Chantiers de L'Atlantique, de Francia, y Fincantieri, de Italia, se pusieron a diseñar un proyecto de superpetrolero, reflejando los requerimientos del mercado para esta década y más allá del año 2000.

Tres fueron los objetivos en los que pusieron mayor énfasis estos astilleros con miras a conseguir unos mares más limpios y seguros en un entorno marítimo saludable: la ecología, la economía y el carácter europeo del proyecto.

El buque E3 es la única alternativa a los petroleros subestándar. «Es una respuesta ecológica, económica y europea frente al riesgo de daños ecológicos y económicos que supone el transporte de crudos en barcos obsoletos», aseguran fuentes de Astilleros Españoles. Además, este superpetrolero, que estará terminado el año que viene, su-



pera las exigencias de las normativas en vigor sobre defensa del medio ambiente y de la seguridad del transporte marítimo. «La filosofía de este proyecto es ir más allá de las normas de seguridad de la legislación norteamericana, que luego recogió la OMI.» Actualmente, la CE está endureciendo las normas que rigen este tipo de transporte para defender las costas europeas, al igual que ya ha hecho Estados Unidos.

La dirección del proyecto E3 ha estado a cargo de Astilleros Españoles en base a su experiencia constructiva. En los últimos cinco años ha permanecido a la cabeza mundial en construcción de petroleros tipo «Suezmax» (11 unidades). Además, en los últimos años, Astilleros Españoles ha construido una serie de siete barcos «Shuttle» y un total de 10 barcos de transporte de productos del petróleo en las factorías de Sestao, Puerto Real, Sevilla y Gijón. En la actualidad, tiene en construcción los primeros «Super Shuttle» de un millón de barriles y propulsión diesel-eléctrica.

Principal objetivo: prevenir la contaminación

Una de las grandes ventajas que el petrolero E3 ofrece al armador es que consigue un mayor valor por el mismo precio, entre otras razones porque la vida real efectiva es más larga que la de los buques antiguos.

Además de definirse como Ecológico, Económico y Europeo, otra de las características principales de este proyecto de petrolero E3 es la prevención de accidentes para lo que se han establecido una serie de medidas preventivas, y así evitar catástrofes. Para ello, este buque dispondrá entre otras medidas de doble timón; un sistema de sonar y radares que permite detectar posibles obstáculos a cierta distancia con objeto de que el barco pueda evitarlos.

También dispondrá de doble sistema de gobierno. Con este sistema lo que se consigue en el supuesto de que fallara el sistema principal es que el buque no se vaya a la deriva, sino que entraría en funcionamiento el segundo sistema con el cual iría más despacio pero con rumbo.

Otra de las características del buque es el doble casco. «La distancia de una pared a otra es superior a lo que marca la Organización Marítima Internacional. Además, en caso de que se produjera un accidente estaría el segundo casco», señalan desde Astilleros Españoles.

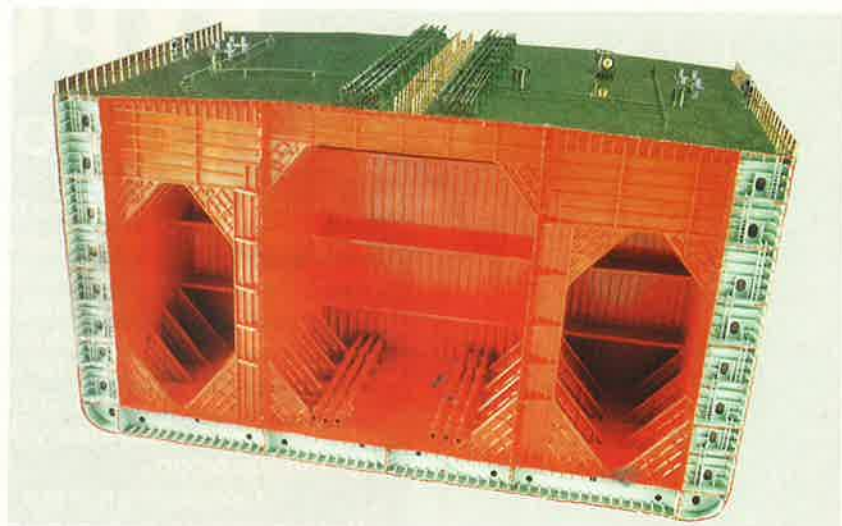
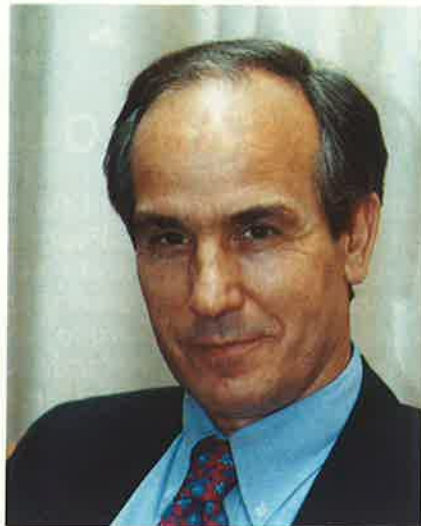
En cuanto al sistema de carga está compartimentado de tal forma que si se perfora el segundo casco el derrame es el mínimo ya que para ello hay una compartimentación de tanques. «Lleva un sistema para contener el derrame lo máximo posible.»

Por último, destacar que lleva un sistema de mantenimiento por el que los residuos se reciclan.

«Para evitar que se produzca contaminación o que ésta sea cero se va desde la prevención hasta el supuesto de ir tomando medidas técnicas.»

I. O.

Carlos
Martínez
de Albornoz,
presidente
de
Astilleros
Españoles.



Contraataque europeo

La flota mundial de petroleros está muy envejecida, circunstancia que llevó a la naviera Fernández Tapias a construir este superpetrolero. «Va a ser el primero de Europa, y tenemos en proyecto construir otro segundo buque en unos dos años», señala Iñigo Fernández Tapias.

Una de las tres características que definen a este buque es el de económico. Esto se debe a que el coste de este proyecto es el mismo que el de un petrolero antiguo, pero se producirá una reducción en los costes de mantenimiento y menos tripulación. La segunda característica, es decir, ecológico se debe a que tiende a produ-

cir el mínimo de contaminación, buscándose una mayor defensa del medio ambiente y evitar accidentes o que el derrame sea el menor posible.

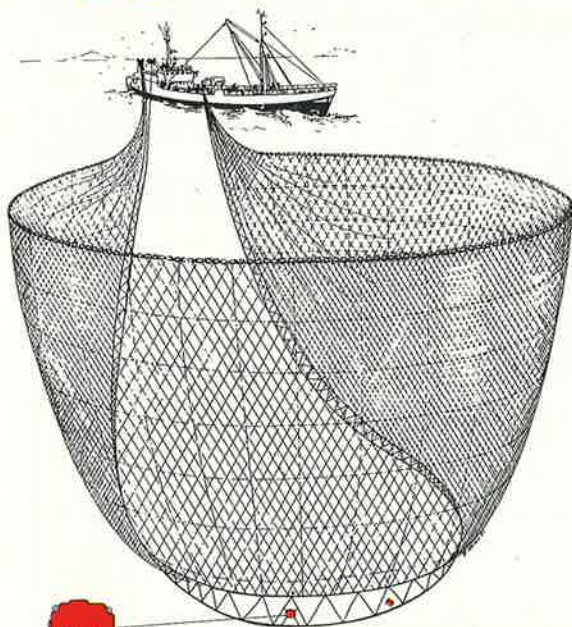
Este proyecto se ha concebido por empresas europeas como un contraataque europeo frente a otros productos similares que se construyen en Corea o Japón.

Con la puesta en funcionamiento del primer petrolero de estas características en Europa, Astilleros Españoles se muestran optimistas en su continuidad. «La construcción de un barco de estas características puede inducir a otros armadores a su contratación.»

Inés OTERO



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. 27880 BURELA • **SANTANDER:** Argentina, 7 bajo. Tel. y Fax: (942) 237615. 39008 SANTANDER • **GIJON:** C/ Baleares, 42 bajo, izq. Tel. y Fax: (98) 5394700. 33208 GIJON.

4, 5, 6, 7 Agosto
BURELA (Lugo)

EXPOMAR - 94

FUTURO Y DESARROLLO

Debido a la gran importancia que el sector Naval tiene en Galicia, EXPOMAR-94, Feria dedicada al sector Marítimo Pesquero, pretende impulsar la economía de este sector fomentando el intercambio comercial entre expositores y visitantes profesionalizados. Para ello, está realizando una labor informativa de cara a Organismos Oficiales, Cofradías de Pescadores, Asociaciones de Armadores, Escuelas Náutico Pesqueras, Escuela Superior de la Marina Mercante, Colegio de Ingenieros Navales y Titulados del sector, así como a empresas de la alimentación.

Conforman esta feria una programación de Conferencias Profesionales que evaluarán la estructura pesquera, desarrollo de caladeros, distintas influencias en la pesca, seguridad marítima, simbiosis entre tecnología espacial y pesca tradicional (teledetección de bancos pesqueros vía satélite).

Organiza:



ACIA

Asociación de Comerciantes e Industriales
Autónomos de Burela

Rúa do Ril, 2-Entlo. - 27880 BURELA - Telf. (982) 58 56 48 - Fax: 58 51 82



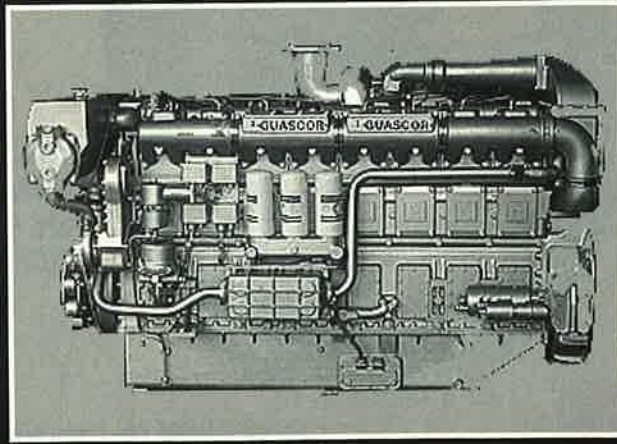
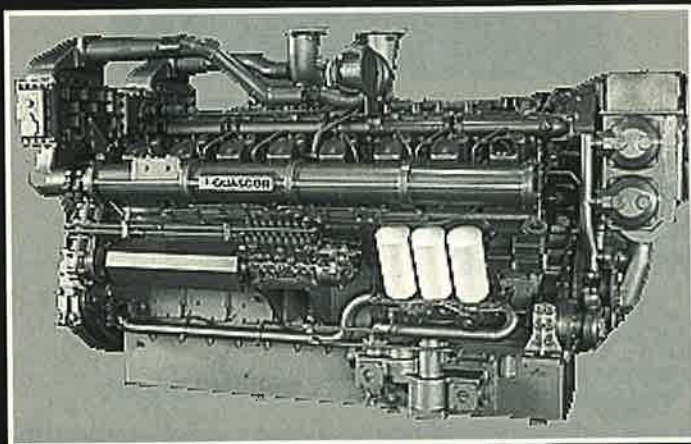
GUASCOR

MOTORES Y SISTEMAS

COGENERACION

MOTORES DIESEL MARINOS GUASCOR

POTENCIA : de 250 a 1300 cv



GUASCOR, S.A. Barrio de Oikia. 20759 Zumaia. Gipuzkoa. España.

Tel.: (9) 43 14 32 00 - Fax.: (9) 43 86 21 80

PESCA EN ANDALUCÍA:

UN SECTOR EN CRISIS

El Comité Paritario para los problemas sociales de la Pesca Marítima ha salido por primera vez del ámbito burocrático de Bruselas. El pasado 6 de mayo se reunía en Huelva para analizar las cuestiones relacionadas con el diálogo social en el sector pesquero o la aplicación de la reforma de los fondos estructurales, y establecer un contacto directo con los problemas específicos del sector en la zona onubense y por extensión del andaluz, desde donde se pinta un panorama desolador.



La decisión de celebrar este tipo de reuniones, que tienen un carácter exclusivamente consultivo, en regiones fuertemente dependientes de la pesca obedece al propósito

de lograr la descentralización del diálogo social sectorial, así como al de reunir a los protagonistas regionales del sector pesquero, junto con expertos, autoridades locales, representantes

de instituciones comunitarias, etcétera, a fin de conseguir iniciativas que palién las consecuencias económicas y sociales devenidas de la revisión de la Política Comunitaria Pesquera.

En esta primera iniciativa, sin embargo, el propósito se ha conseguido sólo parcialmente ya que si bien la convocatoria reunió a una nutrida representación del sector pes-

«Cualquier planificación debe pasar ineludiblemente por la concertación con los sectores sociales y empresariales afectados y por la dotación presupuestaria que la magnitud del problema requiere.»

quero andaluz se echó en falta la presencia de algún representante de la Administración autonómica. Por otra parte, el diagnóstico que se hizo de la situación de la pesca marítima en el Sur español fue dramático. La ponencia del catedrático José Luis Osuna fue de tal contundencia, tanto en los datos expuestos como en las consecuencias de que ellos se derivaban, que prácticamente desactivó cualquier comentario posterior. El presidente de la mesa y presidente a su vez de la Federación Española de Armadores de Buques de Pesca, Paulino San Emeterio, aunque valoraba muy positivamente el encuentro de Huelva se lamentaba de la ausencia de debate por parte de los empresarios y representantes sociales. La mayoría de los asistentes, sin embargo, coincidía en señalar, refiriéndose a la ponencia de Osuna, que «después de lo que se ha dicho, poco más se puede añadir».

El Comité Paritario conoció las conclusiones del seminario de Hanstholm por boca del coordinador general del mismo, Sr. Langstraat, y estudió aspectos generales de la aplicación de la reforma de los fondos estructurales, especialmente en lo que atañe al Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca, IFOP, o a la Iniciativa «Pesca» a través de los representantes de la DG XIV (Dirección General de Pesca) y V (Dirección General de Empleo, Relaciones Industriales y Asuntos Sociales), respectivamente.

Cambio de orientación

La organización de esta reunión ha sido muy bien recibida por todos los implicados. Para la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, «la idea de trasladar el Comité Paritario fuera de Bruselas nos parece extraordinario. Hasta tal punto nos parece interesante que a la reunión de Huelva se desplazaron los máximos dirigentes de la Federación», en palabras del secretario de la entidad, José Manuel González

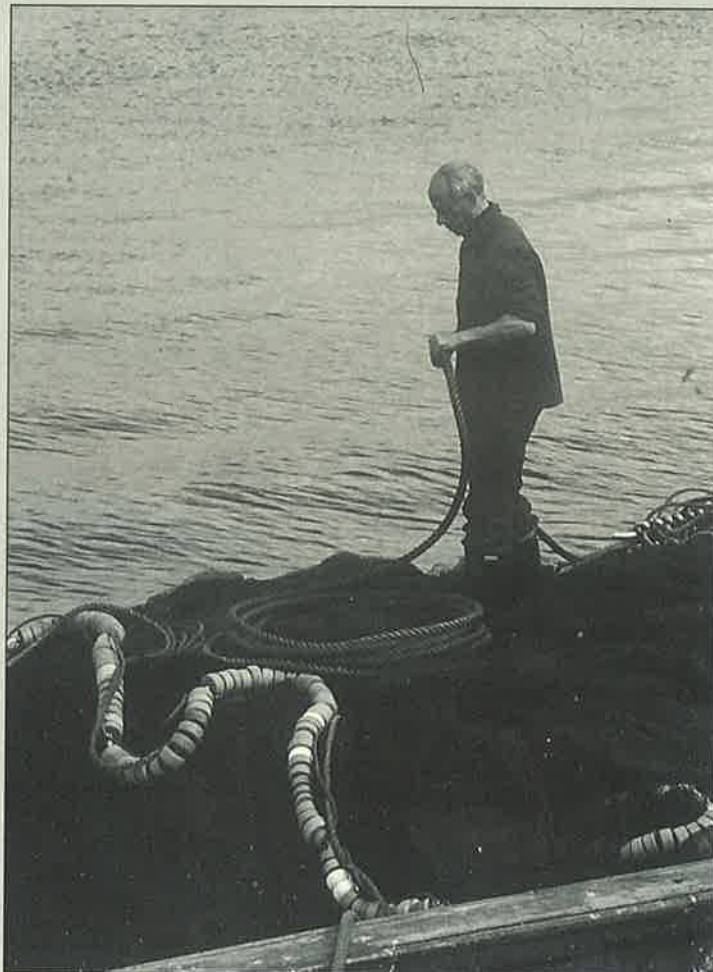


CORREGIR LOS DÉFICITS SOCIALES DE LA PPC

Uno de los efectos de la convocatoria de Huelva ha sido la presentación de un documento conjunto suscrito por CC.OO. y UGT, en el que ambas centrales sindicales reclaman una política social que resuelva los déficits provocados por la Política Pesquera Comunitaria y, en su opinión, no resueltos por la Iniciativa «Pesca». El documento sindical fue elaborado en una sesión de trabajo celebrada la víspera del encuentro del Comité Paritario de la que surgió una estrategia común para afrontar los problemas del sector pesquero. Lo cual, en opinión de los propios firmantes del documento, sería un balance suficientemente positivo para justificar la reunión de Huelva. Otros interlocutores se mostraban mucho menos optimistas, en cambio, y definían el documento sindical como «flojo y desconocedor de la legislación comunitaria». En el mismo sentido, la iniciativa sindical era vista como un acto de «guijotismo» impropio de un encuentro comunitario, que en poco beneficia a los intereses españoles frente a las posiciones de otros países de la UE, mucho más agresivos que España en su actividad pesquera. Los sindicatos reclaman de la Unión Europea, a través de las Direcciones Generales XIV y

V, una Política Social que contemple:

- Dimensionamiento de la flota y actuación sobre los excedentes de personal, con subvenciones para prejubilaciones y cualquier otra medida prevista para sectores en crisis y/o reconversión.
 - Impulso a los proyectos alternativos presentados por los trabajadores (economía social), en los campos de acuicultura, piscifactorías, industrias de transformación, etcétera.
 - Reparto a los trabajadores en régimen «a la parte» de las subvenciones concedidas a los armadores por paradas biológicas.
 - Control sobre las jornadas de los trabajadores y adopción inmediata de la Directiva sobre Jornadas y Descansos en el Sector Pesquero.
 - Garantía de puestos de trabajo negociados para los trabajadores por parte de las empresas mixtas, subvencionadas con dinero comunitario, así como el mantenimiento de las prestaciones sociales a las que tienen derecho los Estados miembros.
 - Subvenciones dirigidas a una campaña comunitaria para la seguridad del trabajo en la pesca.
- CC.OO. y UGT exigen de la Unión Europea



la adopción de una política de apoyo al sector pesquero que garantice su supervivencia en España y en la Unión, aplicando medidas que contemplen:

- La racionalización de los caladeros con una inspección activa en los puertos, que actúe preventivamente en el necesario conocimiento de los recursos pesqueros y en el dimensionamiento de la flota.
- Control de la comercialización de la pesca que evite fraudes sobre las capturas.
- Mantenimiento de los caladeros ajenos a la Unión Europea y expresamente del caladero marroquí, negociando acuerdos a medio y largo plazo para despejar las incógnitas empresariales y sociales.
- Ayudas para la modernización de la obsoleta flota pesquera que garantizando el mismo esfuerzo pesquero, haga seguras y competitivas las flotas de los distintos subsectores de la pesca.
- Aplicación de las Directivas Comunitarias sobre las condiciones mínimas de seguridad, extendiendo el Memorándum de París a los buques pesqueros.
- Impulso a la formación del tratamiento del pescado y su comercialización en los sectores de bajura y pesca artesanal.

- Ordenación de las artes y su regulación para evitar las capturas esquiladoras de los recursos pesqueros, subvencionando también a los trabajadores las paradas biológicas necesarias.
- Reconocimiento inmediato de Andalucía en general y Huelva en particular como regiones a las que deben aplicarse las ayudas del FEDER, del Fondo Social Europeo, así como lo recogido en la Iniciativa Comunitaria «Pesca». Finalmente, las centrales sindicales reclaman atención especial a las siguientes cuestiones:
- Las pérdidas de puestos de trabajo de los trabajadores de la pesca que, tras los desguaces, pase de buques a empresas mixtas o cierres de empresas, se encuentran sin ningún tipo de ayudas por pérdida de empleo o con prestaciones sociales agotadas.
- Los problemas de reciclaje a otros puestos de trabajo alternativos en regiones donde el índice de desempleo es ya muy alto.
- La elevada siniestralidad del sector.
- Formación ocupacional y profesional de los trabajadores.

M. V.

Gil de Bernabé, quien resaltaba, asimismo, la justeza de lo expuesto por el catedrático Osuna en su ponencia «*basada en parte en los documentos que le habían sido proporcionados por la Federación de Cofradías*». Abundando en una opinión reiterada entre los asistentes, González Gil de Bernabé reprochaba la ausencia de los representantes autonómicos «*con independencia de que tengan problemas con organizaciones pesqueras o puntos de vista muy distintos con otros entes autonómicos*».

Para Casimiro Costales, de UGT, siempre resulta positivo que «*Bruselas conozca los problemas, in situ, aunque la reunión sólo tenga carácter consultivo y un poco burocrático*». El líder ugetista resaltaba, igualmente, el significado de la ausencia de representación de la Administración andaluza. «*Esta Comunidad es lo suficientemente importante en materia de pesca como para que hubiera acudido algún representante. Si el problema es que el consejero no entiende mucho de pesca, hubiera sido una oportunidad para aprender algo. Al menos hubiera dejado constancia de su interés, como hizo el Secretario de Pesca del Ministerio, que excusó su ausencia*», reprochaba Costales.

Jon Azkue de CC.OO., destacaba del encuentro, además del acercamiento a los problemas reales de las regiones, la posibilidad de presentar alternativas que empujen «*un cambio de orientación que corrija los déficits de la actual política pesquera*». Azkue reprochaba, asimismo, la ausencia de representantes de la Administración autonómica, afirmando que los interlocutores comunitarios «*observan estas cosas y toman buena nota de ello*».

Concertación y dotación

En su análisis sobre la situación socio económica del sector pesquero en Andalucía, José Luis Osuna recordaba que las pesquerías andaluzas aportan al empleo regional más de un 50 por 100 de lo que el sector aporta al empleo



español. En este contexto, la caída del empleo pesquero regional ha supuesto la reducción de casi un tercio de la significación del empleo pesquero en el conjunto del empleo andaluz. Este se concentra principalmente en las provincias occidentales del litoral, donde sólo Huelva y Cádiz absorben más del 70 por 100 del empleo regional pesquero. De otro lado, en Huelva el paro sectorial alcanza el 40 por 100. La pesca en esta provincia es la segunda de sus actividades económicas con mayor aportación al VAB sectorial regional, con un 36 por

100. *«Las condiciones de producción de la actividad pesquera andaluza no se ajustan a la demanda regional, estando escasamente integrada en el conjunto de la economía regional y, por tanto, con escasa capacidad de arrastre»*, sostiene Osuna, quien denuncia en su ponencia, entre otros problemas de la pesca en Andalucía, la desvertebración sectorial y el escaso margen de maniobra para la elaboración de una política pesquera adecuada, debido a la existencia de una flota bipolarizada por el aumento de la flota artesanal, la caída de la flota

semi/preindustrial y la tendencia sostenida a la concentración en la flota de gran altura. En lo que se refiere a la producción, el catedrático señala el estado de agotamiento por sobrepesca de los recursos, el poder oligopolístico de los intermediarios comerciales y el aumento de los costes de uso de las instalaciones portuarias. En cuanto al empleo, pone el acento en el significado de la cohesión social prevista en el Tratado de Maastrich *«no sólo en sentido vertical —entre países y/o regiones— sino también en sentido horizontal —entre trabajadores y/o*

productores— con sentido equidistributivo, atendiendo a un criterio de justicia social más que de bienestar económico medido exclusivamente en niveles de renta».

La ponencia, que concitó el unánime reconocimiento de los asistentes, concluye reclamando la planificación integrada de la actividad pesquera como única fórmula para corregir las rupturas estructurales, sociales y económicas detectadas, interrogándose si en el contexto descrito *«la Unión Europea desea ser productora de pescado o, por el contrario, opta por ser exclusivamente comercializadora de productos pesqueros»*. Por lo que hace a la situación del sector pesquero en Andalucía, afirma que tiene un importante papel en el desarrollo económico futuro, apuntando que determinadas comarcas, principalmente en el occidente regional continuarán dependiendo de la actividad extractiva pesquera. En todo caso, concluye Osuna, cualquier planificación debe pasar ineludiblemente por dos cuestiones: *«La concertación con los sectores sociales y empresariales afectados y por la dotación presupuestaria que la magnitud del problema requiere.»*

El presidente de la mesa, Paulino San Emeterio, en su alocución exhortó a proteger a la empresa por ser ésta el único instrumento para crear riqueza y a meditar sobre las causas estructurales y coyunturales que han desembocado en la actual crisis del sector, insistió en la necesidad de equilibrar la protección a los recursos pesqueros con la defensa del empleo, recordó a los empresarios que sus inquietudes no deben ser sólo económicas sino también sociales y concluyó su intervención citando un aforismo inglés que reza: *«Bienaventurado aquel que ha encontrado su trabajo porque lo demás vendrá por añadidura.»*

Además de la reunión de Huelva, el Comité Paritario tiene previsto celebrar reuniones descentralizadas en Escocia, Alemania y Francia. ■

Mery VARONA

Las vías de circulación están comprendidas entre 21,4 y 31,4 millas

ENTRA EN VIGOR EL DISPOSITIVO DE TRÁFICO MARÍTIMO DE FINISTERRE



El pasado 4 de mayo entró en vigor el nuevo dispositivo de separación de tráfico marítimo de Finisterre, desplazamiento aprobado mediante Resolución de la 18 Asamblea de la OMI, firmada el 4 de noviembre de 1993. La medida implica la modificación de las cartas náuticas internacionales y su difusión.

Lo más cercano a la costa que pueden navegar los barcos es de 21,4 millas y lo más lejos es a 31,4 millas.

CON la entrada en funcionamiento de este nuevo dispositivo se cumple uno de los objetivos por el que luchaban desde hace tres años el sector pesquero en general, y, en particular, el vinculado a la costa del Norte y la zona Oeste de Galicia.

La inversión que se ha realizado en los equipos de localización ha sido muy elevada ya que se ha necesitado instalar sofisticados sistemas radiogoniométricos, capaces de señalar la posición de los buques con absoluta precisión dentro del Dispositivo al tratarse del DST más alejado de la costa que existe en el mundo.

Una zona conflictiva

La zona de Finisterre, por la que transitan anualmente cerca de 100.000 buques, es base de una gran flota pesquera que tiene sus caladeros habituales en medio de las grandes rutas de navegación, repleta de buques de gran tonelaje y que transportan mercancías peligrosas en numerosas ocasiones. Además, en esta zona hay fuertes temporales del Suroeste y del Noroeste, con olas de un «fetch» considerable, ya que acumulan su energía durante su recorrido entre las costas de Labrador y el litoral gallego. Esta zona marítima europea ha constituido siempre una encrucijada de rutas y paso obligatorio de todo el tráfico marítimo que circula entre el Atlántico Central y Sur, y los puertos del Norte europeo.

Fue en 1973 cuando la Administración marítima española propuso a la Organización Marítima Internacional (OMI) la instalación de un Dispositivo de Separación de Tráfico (DST) similar al existente en numerosas zonas marítimas mundiales que sufrían problemas de la misma naturaleza.

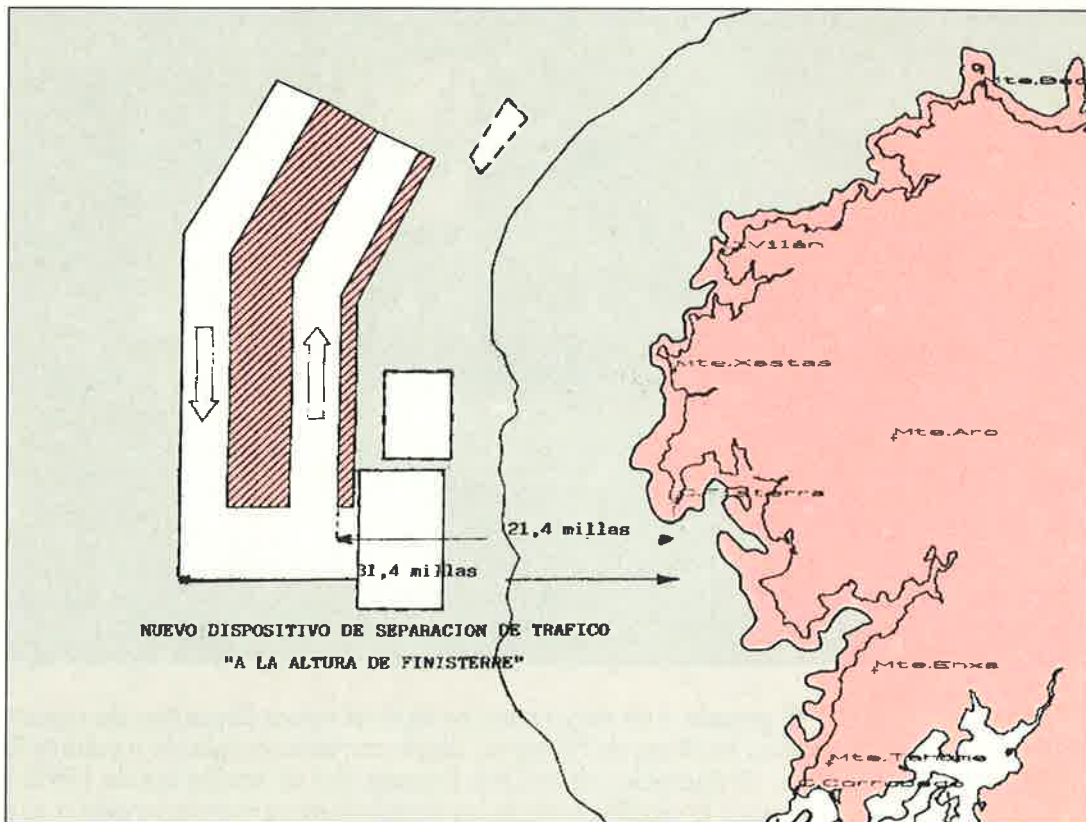
En un principio, el DST de Finisterre se situó a una distancia mínima de la costa de cinco millas. La propuesta española fue aprobada por la OMI en noviembre del mismo año.

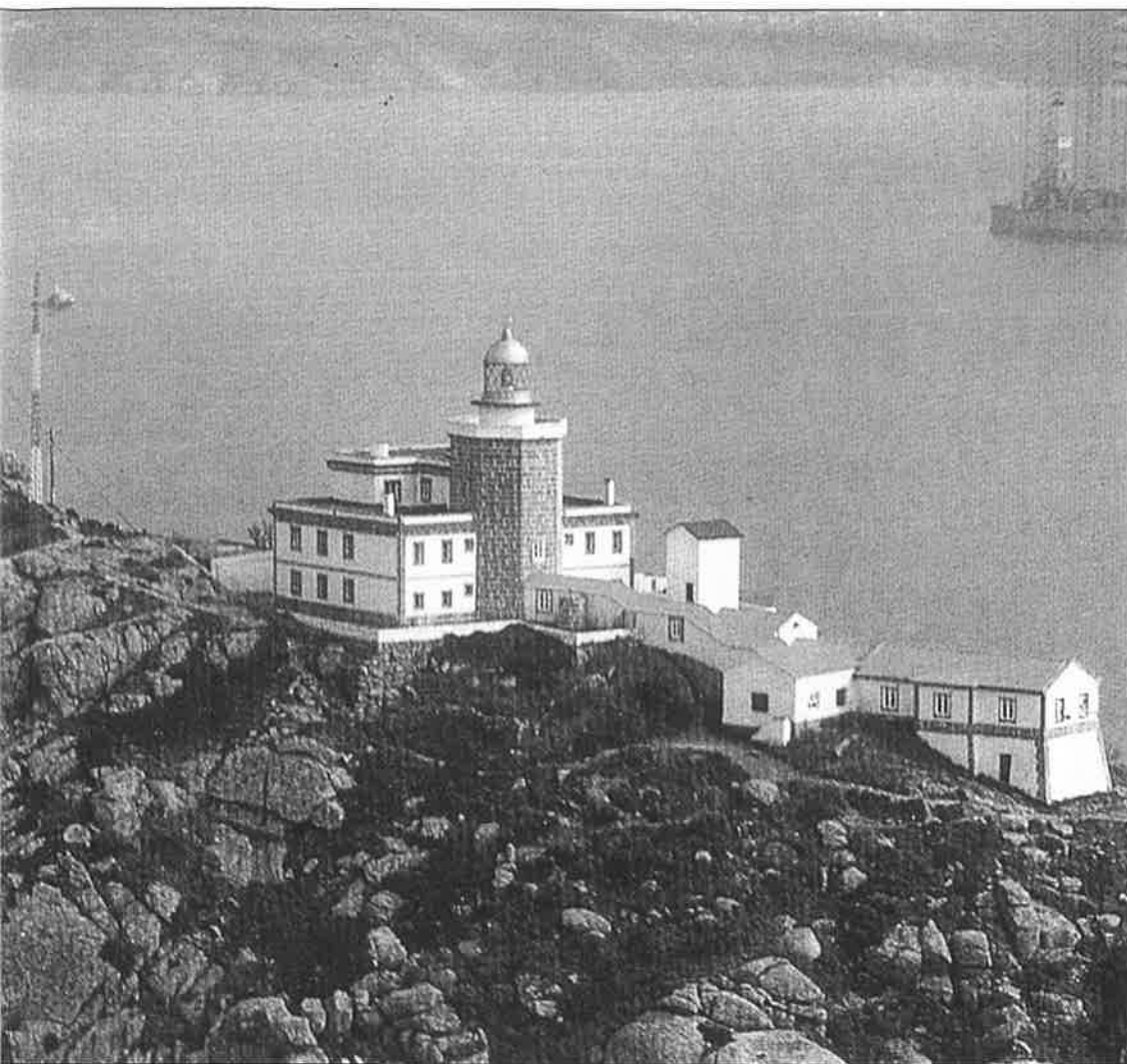
Este antiguo dispositivo estuvo sin la correcta vigilancia a lo largo de más de veinte

años, hasta que se proyectó y construyó el Centro Zonal de Coordinación de Salvamento (CZCS) de Finisterre en el Monte Enxa por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, con un coste superior a los 1.600 millones de pesetas.

El DST de Finisterre quedaba situado en medio de determinados caladeros de pesca y surgieron reclamaciones por parte de las cofradías de pescadores afectados. De esta forma, se vio que era necesario alejar un poco más el DST. En diciembre de 1988 se propuso mover todo el dispositivo hacia el Oeste, instalándolo a nueve millas de la costa, segundo dispositivo que se aprobó en abril de 1989.

Los pescadores locales continuaban insatisfechos ante la medida, ya que algunos caladeros de pesca continuaban afectados por el tráfico mercante. En junio de 1991, la Administración marítima española propuso a la OMI el traslado del DST a una zona más alejada del litoral. Según Marina Mercante, esta propuesta de modificación no resultó sencilla de asumir por





los responsables de la navegación mundial, ya que significaba aumentar la distancia a recorrer por los buques en su recorrido.

La Administración marítima española presentó el 22 de abril de 1992 ante el Subcomité de Seguridad de la Navegación de la OMI el documento sobre el alejamiento del dispositivo. El 10 de septiembre de 1993, llegó la aprobación previa, y la definitiva se adoptó mediante Resolución de la 18 Asamblea de la OMI, firmada el 4 de noviembre de 1993, fijando su entrada en vigor para las 00.00 horas del día 4 de mayo de 1994.

Presuntos infractores

El Centro Zonal de Control de Tráfico Marítimo, Coordinación de Salvamento y Lucha contra la Contaminación de

Finisterre, de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, en el ámbito de la vigilancia y del control del tráfico marítimo, logró identificar durante 1993 a un total de 5.359 buques durante su tránsito por el DST. De ellos, 97 fueron denunciados a la Dirección General de la Marina Mercante como presuntos infractores a la normativa internacional que regula la navegación por estos sistemas de organización del tráfico marítimo.

Respecto a su nacionalidad los buques denunciados eran 14 de la Unión Europea, 14 de Chipre, 10 panameños, siete rusos, seis españoles y 46 de otras nacionalidades.

Estas denuncias son tramitadas a los países del pabellón de los buques a través del Ministerio de Asuntos Exteriores con objeto de conocer la reso-

lución adoptada por éstos. Actualmente, ya se ha recibido contestación a 30 de estas denuncias en las que figuran sanciones económicas a la compañía armadora o al capitán del buque infractor. En cuanto a los buques españoles se inicia el correspondiente expediente administrativo sancionador por infractores contra la seguridad marítima de las tipificadas en la vigente Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, la cual contempla para las graves, multas de hasta 30 millones de pesetas.

También está previsto completar el equipamiento electrónico del Centro de Finisterre y sus tres Estaciones Remotas, lo que permitirá controlar la navegación marítima que discurre, no sólo por el DST de Finisterre, sino por todo el litoral No-

roccidental español. Este equipamiento consiste en radiogoniómetros y radares de gran alcance unidos por microenlaces, lo que permitirá la localización y seguimiento de los buques que transitan por la zona, así como el enlace con los mismos por medio de transeptores de comunicaciones en las bandas VHF y MF, además de radiotélex y estación meteorológica con sensores para medir la dirección y velocidad del viento, presión atmosférica y temperatura.

Notificación obligatoria

Con el Dispositivo de Separación de tráfico corregido y con el Centro de Control en funcionamiento, uno de los problemas existentes en la actualidad son las notificaciones que los buques deberían hacer cuando transitan por él.

Marina Mercante asegura que muchos capitanes ignoran el dispositivo y transitan por él sin hacer uso de las ayudas ofrecidas desde los Centros de Control. *«Este fenómeno se hace patente en Finisterre y en el otro DST controlado por España, el situado en el Estrecho de Gibraltar.»*

A este respecto, España ha presentado ante el Comité de Seguridad Marítima de la OMI una propuesta para hacer obligatoria la notificación de cada buque que circule por un Dispositivo de Separación de Tráfico, propuesta que ha sido bien acogida y apoyada por Estados Unidos y la Asociación Internacional de Naveros (ICS).

«El problema del control de los buques —dicen desde Marina Mercante— es el de hacer obligatoria la circulación por las “calles” establecidas y disponer de un sistema para identificar a cada uno de ellos.» En más ocasiones de las deseadas, los buques circulan por los Dispositivos de Separación de Tráfico sin entrar en contacto con los Centros y sin identificarse. ■

Inés OTERO

Fallo del Tribunal de Apelaciones de
San Francisco

ESTADOS UNIDOS LEVANTO EL VETO A LOS TUNIDOS PROCEDENTES DE ESPAÑA



El Tribunal de Apelaciones de San Francisco (California) ha revocado el veto que desde hace tres años pesaba sobre las importaciones a Estados Unidos de túnidos procedentes de España. La prohibición anterior había sido adoptada como consecuencia del recurso presentado por la asociación ecologista «Instituto de la Tierra» dentro de la campaña «dolphin-safe».

LA decisión judicial afecta a Costa Rica, Japón, Italia y España y se basa en el pequeño volumen de ventas de las especies de túnidos sujetos a cautela desde los cuatro países al mercado estadounidense, por lo que considera excesivo el veto anterior. El fallo del Tribunal de San Francisco no afecta al fondo de la cuestión —la demanda presentada por la asociación ecologista Instituto de la Tierra para la protección de los delfines—, y mantiene la vigencia del veto a los túnidos procedentes de los países cuyos métodos de captura ocasionan la mortandad de un alto número de delfines.

La sanción vigente en Estados Unidos está dirigida principalmente contra México y Venezuela, a quienes se considera responsables en mayor medida de los daños causados en la población de delfines por la prác-

tica de métodos de captura indiscriminada. Por extensión, el veto afectó a aquellos países que adquirían atún del Pacífico mexicano o venezolano, caso de las empresas conserveras españolas.

Sin embargo, los países vetados, con México y Venezuela a la cabeza, se han venido defendiendo de las acusaciones norteamericanas, arguyendo que el veto enmascara una política proteccionista que pretende mantener artificialmente los precios, favoreciendo a las grandes empresas, evitando la entrada en el potente mercado estadounidense del pescado procedente del Pacífico, cortando a la vez el desarrollo de la industria pesquera latinoamericana. Insisten, además, en que en los últimos años y con las mejoras introducidas en los métodos de pesca la mortandad de delfines ha disminuido significativamente, pasando de 133.000 ejemplares en 1986 a menos de 25.000 en

1992, según datos de la *Comisión Interamericana del Atún Tropical (CIAT)*. Esta entidad contempla reducciones graduales de la mortalidad mediante la aplicación de un programa internacional para desarrollar tecnología, con el que espera una reducción por debajo de los 5.000 ejemplares para 1999, lo que supondría un impacto del 0,08 por 100 sobre la población estimada de delfines del área. El objetivo final es colocar la mortalidad en cero absoluto.

USA, mercado prioritario

Para España el levantamiento de la sanción no tiene unas repercusiones inmediatas, toda vez que la mayor parte de las exportaciones a Estados Unidos corresponde a la especie llamada bonito del Norte (atún blanco) y en grado inapreciable, como recoge la propia sen-

tencia, a otras variedades de atún.

Sin embargo, Estado Unidos es, en el caso concreto de las conservas de pescado, el mayor y más importante mercado del mundo y, por tanto, prioritario. Se trata de un mercado no autoabastecido que precisa importar más de 160.000 Tm de túnidos, lo que supone un 72,5 por 100 de las conservas consumidas. Su consumo interno está entre los 2,7 y tres kg/per cápita, observándose una tendencia al crecimiento. Se surte de túnidos de los mercados asiáticos: fundamentalmente Tailandia (79 por 100), Taiwan (11 por 100) y Filipinas (8 por 100). El 99 por 100 del atún consumido en Estados Unidos es en conserva, más del 80 por 100 está copado por tres grandes marcas (StarKist, Bumble Bee y Chicken of the Sea) que en los últimos años han vivido diferentes peripecias, en razón a los cambios de titularidad. En los años



1990 y 1991 las importaciones estadounidenses de túnidos adquirieron un valor de 360 millones de dólares.

Ante tal estado de cosas, los conserveros españoles están intentando potenciar la imagen de calidad del bonito español con el fin de penetrar en el mercado de productos de calidad a través de las tiendas «gourmet». El principal obstáculo para este empeño, además del complejo entramado de distribución, lo representa el etiquetado nutricional que exige la Administración norteamericana como requisito imprescindible para acceder a su mercado. Dicho etiquetado ha de incluir unas especificaciones en valores nutricionales, pesos y medidas acordes con la legislación alimentaria estadounidense, muy diferente a la europea. Para paliar esta dificultad los conserveros españoles mantienen una buena línea de comunicación y colaboración con la Oficina Comercial de la Embajada española. Fuentes de la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescados y Mariscos, ANFACO, consideran el etiquetado nutricional «una barrera técnica sobre la que

se está trabajando, en la confianza de que no sólo no se va a perder, sino que se va a ganar cuota del mercado estadounidense».

De acuerdo con los datos de ANFACO, las exportaciones de bonito del Norte en conserva alcanzaron en 1990 las 375 toneladas, con un valor en pesetas cifrado en torno a los 275 millones. La producción de esta especie en el mismo año fue de 10.434 toneladas con un valor de 7.293 millones de pesetas. En esta misma variedad Suiza es el principal mercado hacia el que, también en 1990, se dirigieron exportaciones por valor de más de 193 millones de pesetas. En el mismo ejercicio Estados Unidos importó conservas de bonito procedentes de España por valor de 14 millones de pesetas. Las exportaciones de pescado de España a Estados Unidos ascendieron ese año a 1.173 millones de dólares. Por contra, las importaciones de pescado en sentido contrario supusieron 4.260 millones de dólares, lo que arroja un déficit de 3.087 millones para la balanza española. ■

Mery VARONA

EL SEGUNDO REGISTRO TENDRA REGIMEN ECONOMICO Y FISCAL ANTES DEL VERANO

Los armadores españoles, que están a la espera de la aprobación de la Ley de Régimen Económico y Fiscal de las islas Canarias, podrán disfrutar de estas medidas económicas antes del verano. De esta manera, Canarias se va a convertir en los próximos años en la protagonista de la Marina Mercante gracias al Segundo Registro, ya que en las islas se encuentran los centros de control de explotación de los buques matriculados en el Registro Especial.

LA difícil situación que atraviesa la flota mercante española y el continuo deterioro del mercado de fletes han obligado al Gobierno a desarrollar una política marítima, cuyo primordial objetivo es reforzar la protección de una Marina Mercante bajo pabellón español y garantizar un calendario razonable para España en el proceso de liberalización comunitaria del cabotaje marítimo. Uno de los hechos más preocupantes en este sector es la continua pérdida de tonelaje de registro

bajo pabellón español. Muchos buques de bandera nacional se han exportado y abanderado en otros registros más competitivos como en Liberia, Panamá, etcétera.

Ante esta situación, la Dirección General de la Marina Mercante ha puesto las expectativas de recuperación de la flota española principalmente en el Registro Especial Canario, como alternativa real para que nuestros armadores mantengan los buques mercantes bajo pabellón nacional, y la posibilidad futura de captar buques de otros pabellones.

Beneficios fiscales

Actualmente tan sólo hay inscritos cuatro buques, ya que la mayoría de los armadores se encuentra a la espera de conocer el régimen económico y fiscal. En estos momentos, la futura Ley de Régimen Económico y Fiscal de las islas Canarias, en la que se incluyen las medidas económicas del Registro Especial, está tramitándose en el Senado. Según fuentes oficiales «se espera que esté aprobada para el mes de junio. Con toda seguridad antes del verano».

Con estas medidas, el Segundo Registro adquiere —según Marina Mercante— una especial legitimación al asegurar un equilibrio en el mercado de trabajo marítimo entre la «lógica social», que predica el mantenimiento del mayor número posible de empleos para los trabajado-

res españoles y la «lógica económica», que demanda casi inexorablemente la consecución de unos beneficios que garanticen la competitividad de las empresas navieras españolas y la explotación de sus buques bajo bandera nacional ante la fuerte competencia de otros Registros internacionales como Panamá, Liberia, Chipre, Madeira, Alemania, Noruega o Dinamarca.

«Se trata de mantener el empleo existente, mantener las condiciones mínimas de seguridad marítima, así como la cartera de pedidos, asegurar desde Marina Mercante. Incluso en un futuro pretendemos relanzar el actual mercado de fletes.»

Tráficos afectados

Los tráficoes que podrán acogerse a los beneficios fiscales y de Seguridad So-



cial del Registro Especial son:

- La navegación exterior y la navegación extranacional, desde la entrada en vigor de la Ley 27/92, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

- Desde julio de 1993, según el Real Decreto 897/93, la navegación de cabotaje continental (sin escalas en islas o en Ceuta y Melilla, y con las siguientes excepciones: petróleo, productos derivados del petróleo y agua potable. Desde el 1 de enero de 1994, los servicios de crucero.

- Desde la entrada en vigor de la futura Ley de Régimen Económico y Fiscal de las islas Canarias, la navegación de cabotaje Península-Canarias e Interinsular-Canarias sólo disfrutará de los beneficios fiscales pero no de los laborales. Esto supone para las empresas la exención del Impuesto de Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados en las operaciones de los buques, una bonificación del 35 por 100 en la cuota a practicar en el Impuesto de

La futura Ley, que tiene doble tratamiento parlamentario, se está tramitando en el Senado.

La navegación de cabotaje Península-Canarias e Interinsular-Canarias disfrutará de los beneficios fiscales pero no de los laborales.

las Sociedades, una bonificación del 50 por 100 en la cuota patronal en las cotizaciones a la Seguridad Social, y finalmente para los tripulantes de los buques se les exceptúa del gravamen en el IRPF el 15 por 100 de los rendimientos íntegros del trabajo personal.

Los tripulantes y las empresas que operen en el archipiélago disfrutarán de las ventajas económicas y fiscales del Registro Especial pero los buques no podrán, de momento, inscribirse en él. «De esta manera —aseguran

fuentes de Marina Mercante— *se garantizan los puestos de trabajo y los intereses de un número significativo de tripulaciones y familias nacionales.*»

Por su parte, el cabotaje insular continuará reservado sólo temporalmente a buques de pabellón español, inscritos en el Primer Registro, con las ventajas económicas pero no las laborales del Registro Especial, tal y como se contempla en el Reglamento Comunitario 3577/92 al aplicarse los siguientes plazos de liberalización:

- Servicios de crucero: 1 de enero de 1995.

- Transporte de mercancías estratégicas (petróleo, productos derivados del petróleo y agua potable): 1 de enero de 1997.

- Servicios efectuados por buques de menos de 650 TRB: 1 de enero de 1998.

- Servicios regulares de pasajeros y de transbordadores: 1 de enero de 1999.

- Transportes entre islas: 1 de enero de 1999.

Una vez cumplidos estos plazos, entre las condiciones que se prestarán estos servicios de cabotaje están:

- Los buques deberán estar registrados en un Estado miembro de la Unión Europea.

- La composición de las tripulaciones será competencia del Estado donde esté registrado el buque (Estado del pabellón), excepto el caso del cabotaje con las islas o, entre las mismas y con los territorios aislados, a los que serán aplicables las normas sobre tripulaciones del Estado en que se presta el servicio (Estado de acogida). ■

Inés OTERO



Sevilla fue sede de la Exposición Internacional Portuaria'94

EL PUERTO: PIEZA CLAVE EN EL DESARROLLO ECONÓMICO

La Exposición Portuaria Internacional desarrollada en Sevilla durante la última semana de mayo ha permitido revisar la función de los puertos desde una perspectiva económica y científica sin perder por ello sus referencias históricas en una década a caballo entre dos siglos. Portuaria'94 ha sido una cita al más alto nivel para los sectores industriales, científicos, comerciales, sociales y de servicios vinculados al entorno portuario y costero y a la navegación marítima y fluvial.



La Exposición Internacional Portuaria'94 se desarrolló en el marco del 28 Congreso Internacional de Navegación de la Asociación Internacional Permanente de Congresos de Navegación, AIPCN-PIANC, reuniendo por primera vez en España a científicos, técnicos y profesionales de los sectores industriales y de servicios vinculados a los puertos y a la navegación. Las áreas de exposición y las Jornadas Técnicas desarrolladas en el ámbito mismo del Congreso acreditaron una vez más a Sevilla como la ciudad esencialmente portuaria que siempre ha sido.

El Palacio de Congresos y Exposiciones acogió las áreas de exposición, extendidas al muelle de Delicias del puerto sevillano, donde se mostraban las embarcaciones a flote y las acciones relacionadas con la contaminación y la seguridad portuarias. Tres líneas temáticas se desarrollaron en Portuaria'94: los Puertos Españoles a

través de la Historia, Sevilla, Puerto, Río y Ciudad, y Recuperando la Costa. Precisamente los aspectos medioambientales y de conservación de la naturaleza fueron objeto de atención preferente en las ponencias desarrolladas en las Jornadas Técnicas. Coincidiendo con Portuaria'94 se celebró también en Sevilla el Congreso de Prácticos dentro del cual se había convocado la asamblea de la Federación de Prácticos de Puertos de España.

Las actividades marítimas en torno a la Exposición Internacional se completaron con la celebración en la bahía de Cádiz de la última manga de la regata para cruceros Portuaria'94, que había sido organizada por la empresa pública Puertos de Andalucía y el Club Náutico de Cádiz.

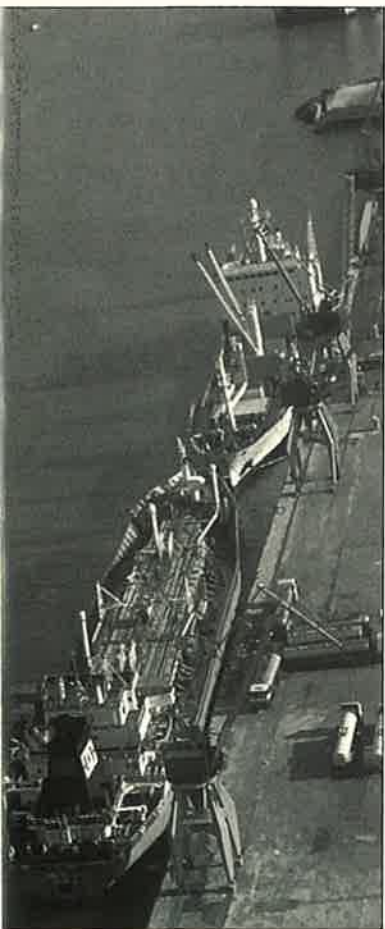
Centros dinamizadores

La propuesta temática de este congreso se ha enunciado en la declaración «El Puerto:

pieza clave del desarrollo económico», con la que se ha pretendido resaltar la importancia cada vez mayor de los puertos no sólo en la circulación de los flujos comerciales, sino por su condición de centros dinamizadores del entorno inmediato desde el punto de vista social y económico. En la misma línea abundaban las ponencias y debates de las «Jornadas Técnicas». El transporte combinado, la logística portuaria, pavimentación, predicción del oleaje y recomendación de derrota, los puertos deportivos, la seguridad portuaria y marítima fueron algunas de las cuestiones allí analizadas que se cerraron con un debate sobre el patrimonio cultural de los puertos, rehabilitación y museología.

La AIPCN-PIANC fue fundada hace más de un siglo por iniciativa de 20 países europeos que vieron la conveniencia de intercambiar mediante encuentros periódicos las propias iniciativas encaminadas a racionalizar y potenciar los transportes marítimos y fluvia-





les, constatando ya su función como piezas clave del desarrollo económico y mundial. Desde el primer congreso, organizado en 1885 en Bruselas, las reuniones cuatrienales se han venido celebrando en distintas ciudades, destacando siempre por sus aportaciones científicas, técnicas y jurídicas, así como por el espíritu de cooperación puesto de manifiesto.

En la organización de Portuaria'94 han participado el Ente Público Puertos del Estado, la Autoridad Portuaria de Sevilla, la Empresa Pública Puertos de Andalucía y la Institución FERIA Iberoamericana de Sevilla junto con organizaciones y entidades públicas y privadas, asociaciones empresariales y destacadas empresas del sector. El acto inaugural contó con la asistencia del ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, José Borrell, el presidente de la Junta de Andalucía, Manuel Chaves, el alcalde de Sevilla, Alejandro Rojas Marcos, altos cargos de Ministerios eu-

ropeos y autoridades vinculadas al tráfico marítimo.

Recuperando la costa

Organizada por la Dirección General de Costas del MOPT-MA, el sector de la exposición reunido bajo el epígrafe «Recuperando la costa» mostraba las actuaciones emprendidas para salvaguardar este entorno natural y recuperar los ámbitos anteriormente agredidos.

Nuestras costas, se recordaba, tienen 7.880 kilómetros de longitud. En 1900 se asentaba en ellas el 12 por 100 de la población que noventa años después había pasado a ser el 35 por 100, sin contar la población de aluvión que supone el turismo. Este es un dato relevante puesto que España recibe el 8 por 100 del turismo mundial, de ahí que las actuaciones en la costa contribuyan a mejorar la oferta turística con la recuperación medioambiental de espacios degradados.

La política de costas en el

último decenio se ha centrado en dos objetivos principales: garantizar el uso público de los espacios litorales y salvaguardar su integridad física y paisajística. Con el Plan de Costas diseñado para los años 1993-97 se pretende corregir las situaciones que impiden o limitan la utilización racional y pública del litoral y desarrollar actuaciones preventivas y protectoras para controlar procesos de erosión y degradación de la costa. La inversión prevista para este período es de 150.000 millones de pesetas.

Los puertos españoles a través de la historia

La sección de Portuaria'94 dedicada a los puertos españoles suponía por sí sola un repaso histórico a la vocación marítima de España. Dividida a su vez en cinco áreas, el observador pudo conocer la aportación española a la ingeniería portuaria desde el mundo antiguo a



las modernas ciudades, pasando por los sistemas de construcción y carenado de embarcaciones, el tráfico marítimo y la relación siempre viva y a veces conflictiva entre los puertos y las ciudades en que se asientan.

El muelle romano de hormigón construido en el puerto de Ampurias, el viejo Emporion griego, y el faro de Brigantium de La Coruña, conservados a pesar de la erosión del oleaje, del tiempo y de las reformas, aparecían, así, como ejemplo del antiguo patrimonio portuario hispano. Esta primera área de la muestra se completaba con una mirada sobre la evolución de los navíos en el Medievo, justo cuando portugueses, castellanos y aragoneses porfiaban en afianzar sus nuevas rutas y las estratégicas bases que les permitieran establecer y mantener un comercio eficaz. La segunda de las áreas estaba dedicada a la evolución de las instalaciones en tierra: gradas de construcción o diques secos para reparar navíos progresivamente de mayor arqueo en los que se introducen nuevas técnicas de carenado. Las técnicas constructivas por-

tuarias estaban representadas en la tercera sección, en la que podía verse desde el primer diseño conocido en el mundo hispánico para la construcción de campos de espigones con los que recrecer playas muy erosionadas, hasta la iluminación mediante arco voltaico, una innovación que modificó las técnicas constructivas bajo agua.

El tráfico marítimo y las relaciones entre el puerto y la ciudad centraban el interés de las dos últimas secciones. En la primera de ellas se ponía de relieve la función principal de los puertos, la de facilitar el tráfico de mercancías y el transporte de viajeros, resolviendo a la vez la conexión entre un medio terrestre y otro marítimo de transporte. Esta fue una de las áreas que más interés suscitaba por la posibilidad que ofrecía de tomar contacto y manipular las mercancías objeto del tráfico comercial: fardos, barriles de madera, petacas, vasijas de cerámica, cajones de madera. La última zona de exposición fijaba su atención en las relaciones y evolución históricas entre el puerto y la ciudad,

desde la polis griega a los ensanches del siglo XIX.

Sevilla: puerto, río y ciudad

Por último, la sección «Sevilla, puerto y ciudad» mostraba al propio pueblo sevillano la dependencia que a lo largo de la historia ha marcado el desarrollo simultáneo del puerto y la ciudad con el río como hilo conductor. Al tiempo, el municipio mostraba al exterior sus posibilidades como polo y eje de iniciativas públicas y privadas relacionadas con el puerto, posibilidades que han sido grandemente potenciadas con las mejoras introducidas con ocasión de la Expo'92 en el terreno de las comunicaciones, mercancías y transportes, posibilidades turísticas, zonas de expansión, etcétera.

Con esta visión de conjunto, puede afirmarse que Portuaria'94 ha sido para la ciudad de Sevilla como una segunda vuelta de la Expo'94, en esta oportunidad con la mirada fijada en el puerto... como clave del desarrollo económico. ■

Mery VARONA

EL ISM EN PORTUARIA'94

El Instituto Social de la Marina también estuvo presente en Portuaria'94. Dentro del marco de conferencias que complementaron las actividades expositivas, el doctor José Antonio Acebes, del Servicio de Medicina Marítima, presentó la ponencia: «Asistencia Sanitaria: la atención médica a los marineros en España.» Tras recordar que la actividad marítimo-pesquera está considerada como una de las profesiones de más alto riesgo, tal y como demuestran las estadísticas de accidentes laborales en todos los países marítimos, el doctor Acebes explicó a los presentes que en España es el Servicio de Sanidad Marítima del ISM el encargado de organizar y gestionar la medicina preventivo-asistencial de los casi 100.000 hombres que trabajan en el mar. Dicha atención se lleva a cabo en dos niveles, el preventivo y el asistencial, para lo que el ISM cuenta con distintos instrumentos como son los reconocimientos previos al embarque y las campañas de formación para el primer nivel y con el Centro Radiomédico, los Centros Asistenciales en el extranjero y el buque hospital «Esperanza del Mar» para el segundo. También recordó el doctor Acebes que toda esta organización se basa en: el sistema computerizado con datos sanitarios, el centro de coordinación y seguimiento y los medios disponibles a bordo: botiquín y guía sanitaria. Completó su exposición con la proyección de un video sobre la actividad del Servicio de Medicina Marítima. ■

C. H. C.

LOS ESTIBADORES EUROPEOS DEBATEN SU FUTURO

Estibadores de los principales puertos de la Unión Europea se reunieron en Tarragona en los primeros días de mayo para debatir el futuro de su profesión y el de los mismos puertos. Los delegados europeos pretenden establecer una estrategia y una voz común que les avale como interlocutores ante los legisladores de la UE.

CERCA de un centenar de estibadores procedentes de Alemania, Bélgica, Dinamarca, Francia, Grecia, Holanda, Inglaterra, Irlanda, Italia y Portugal, además de los anfitriones españoles, participaron en esta conferencia europea en la que se analizaron cuestiones relacionadas con la formación profesional, el futuro de los puertos europeos y las implicaciones medioambientales de su trabajo.

El congreso de Tarragona ha servido de puesta en común entre posiciones y situaciones diferenciadas representadas en los puertos del Norte de Europa y los del Mediterráneo, que a su vez tienen repercusiones en las tareas de estiba de una y otra zonas.

De este análisis se han identificado como las principales diferencias entre las condiciones de estiba de los puertos del Norte y del Sur una mayor mecanización de las operaciones portuarias en los primeros, en tanto que en los puertos mediterráneos se reservan todavía muchas tareas a los trabajadores. Otra diferenciación notable es la que atañe a la titularidad de las empresas de estiba y a las organizaciones sindicales. En los puertos del Norte las empresas estibadoras están mayoritariamente en manos privadas frente a la titularidad pública o semipública de buena parte de las empresas del Sur. Los sindicatos que agrupan a los estibadores nordeuropeos son externos a los puertos, mientras que entre los estibadores mediterráneos es frecuente la organización de sus propios sindicatos internos.

Entre los problemas comunes identificados se menciona-

ron las condiciones de trabajo y económicas que imponen las multinacionales que operan en los puertos.

Los delegados reunidos en Tarragona, que representaban a más de 30.000 estibadores, coincidieron en señalar el escaso interés demostrado por las empresas, sean públicas o privadas, en fomentar o mejorar la formación profesional de los trabajadores de estiba,



lo que redundará en una merma de la calidad del trabajo e incluso en las perspectivas laborales de los mismos trabajadores.

A la reunión de Tarragona habrá de seguirla una nueva convocatoria en la que se fijarán las posiciones expuestas en este primer encuentro, de la que se espera salgan las propuestas definitivas. El objetivo de la conferencia es alcanzar una estrategia común que convierta a los estibadores europeos en interlocutores válidos, a la hora de defender sus intereses frente a los legisladores de la Unión Europea. ■

M. V.

Se celebró en Barcelona entre los días 16 y 24 de abril MUESTRA FLOTANTE DEL BARCO DE OCASION

El barco de ocasión es un mercado que está en auge. Así ha quedado de manifiesto en el Salón Náutico de Barcelona, que organizó por primera vez la Muestra Flotante del Barco de Ocasión entre los días 16 y 24 de abril en el Puerto Olímpico. Este certamen, en el que había unas 150 embarcaciones, ha sido muy positivo para el sector, y los expositores han mostrado su interés en que se repita en años sucesivos.

El objetivo de este certamen era facilitar una herramienta más para la compra-venta de embarcaciones, y animar el mercado de segunda mano, que a pesar de la época de crisis que vive, se encuentra en auge. «Actualmente estamos en una época de crisis lo que hace que la gente busque. Además, la persona que compra un barco nuevo, vende el que tenía, y esto produce movilidad», dice el director del Salón Náutico, Miguel Rafart.

La Muestra estuvo integrada exclusivamente por 150 embarcaciones, de las cuales —según los organizadores— se ha vendido aproximadamente la mitad. No se expusieron ni accesorios, ni motores, ni otros productos complementarios de la náutica.

Los expositores del certamen fueron fabricantes, distribuidores y brokers. Se dispuso de dos espacios diferenciados que permitieron la exposición a flote de barcos de vela y motor con eslora superior a los siete metros, y

en seco para las embarcaciones de eslora inferior a los siete metros.

El acceso para los visitantes fue gratuito en todo el recinto. Respecto a las condiciones de los barcos estaban garantizadas ya que no se aceptaron aquellas embarcaciones que no reunieran condiciones óptimas de manejabilidad, al mismo tiempo que se rechazaron las que a su juicio consideraban como no aptas.

Según los organizadores, la convocatoria de este certamen ha tenido muy buena acogida. «Es la primera vez que se realizaba y ha sido un éxito por lo que casi con toda seguridad repetiremos en años sucesivos», asegura el director del Salón Náutico. Otro de los motivos que han provocado la masiva asistencia a la muestra han sido las oportunas fechas de su celebración, por lo que se pudo reunir una amplísima oferta de todo tipo de embarcaciones deportivas y de recreo —grandes yates, cruceros, cabinadas, lanchas, catamaranes, neumáticas, optimist, motos acuáticas, tablas de windsurf, etcétera—, con la concentración de una variada gama de productos a flote y en seco a disposición del público comprador.

Durante la celebración de la Muestra, con la finalidad de animar a los asistentes, se contó con un programa de actuaciones de grupos de habaneras. ■

I. O.

LOS SINDICATOS EUROPEOS APLAZAN HASTA NOVIEMBRE LAS MOVILIZACIONES EN MARINA MERCANTE

LOS sindicatos de marinos de la Unión Europea han decidido aplazar las movilizaciones que se habían convocado, a nivel europeo, bajo el lema «Defendamos el empleo de nuestros marinos», ante la respuesta positiva del Ministro de Transportes griego para reconsiderar por parte del Consejo de Ministros de Bruselas la política marítima y su posición sobre el Registro Euros. «Será en el mes de noviembre cuando el Consejo de Ministros adopte su posición definitiva sobre lo que nos afecta», aseguran fuentes sindicales.

Jornadas informativas

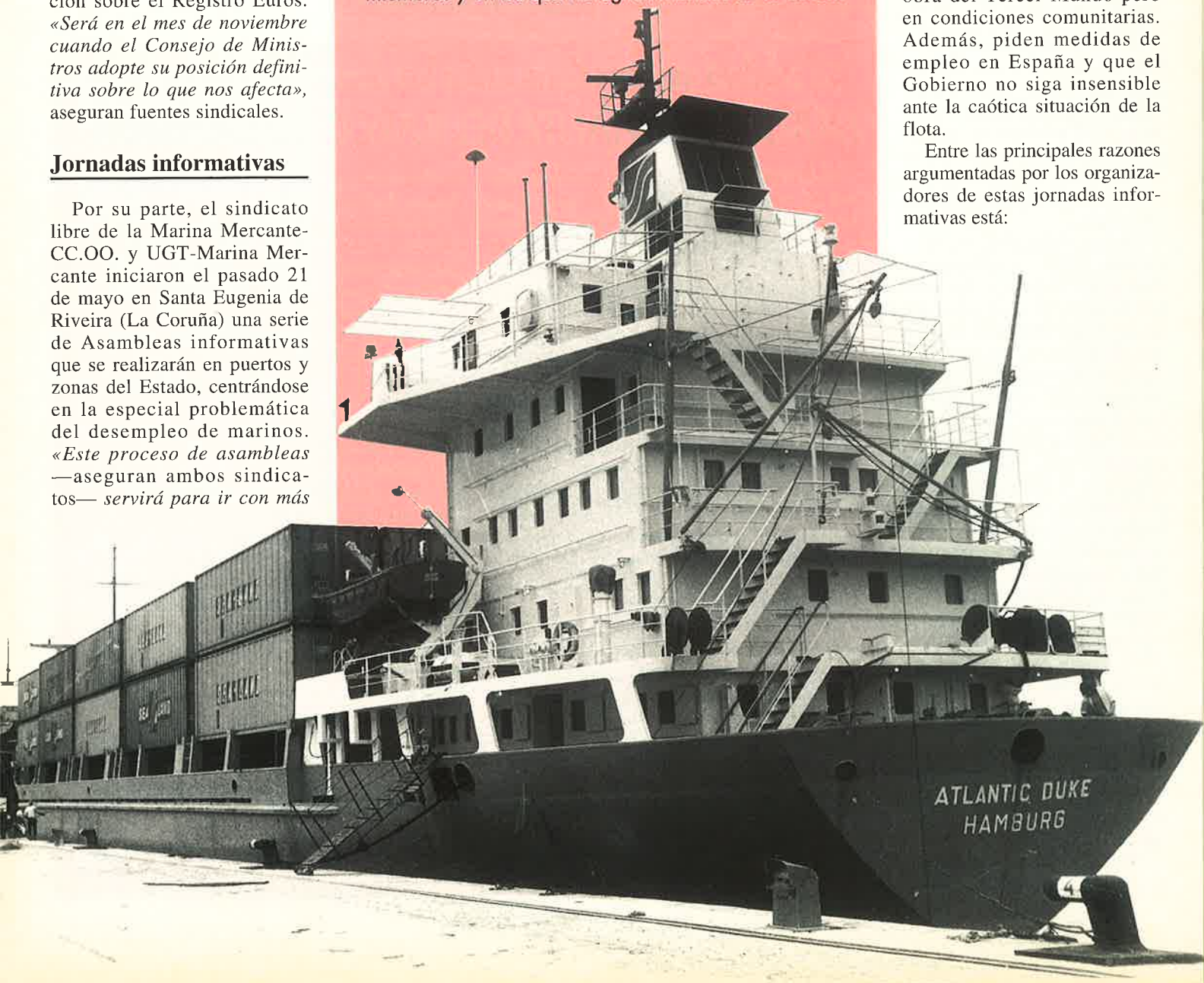
Por su parte, el sindicato libre de la Marina Mercante-CC.OO. y UGT-Marina Mercante iniciaron el pasado 21 de mayo en Santa Eugenia de Riveira (La Coruña) una serie de Asambleas informativas que se realizarán en puertos y zonas del Estado, centrándose en la especial problemática del desempleo de marinos. «Este proceso de asambleas —aseguran ambos sindicatos— servirá para ir con más

Los sindicatos de marinos de la Unión Europea han aplazado hasta el próximo mes de noviembre las movilizaciones que habían convocado para junio y que iban a tener como colofón una huelga general de toda la flota europea el día 10. Esta decisión se ha tomado tras la reunión de todas las organizaciones sindicales europeas de marinos con el Ministro de Transportes griego, en donde plantearon sus reivindicaciones en pro de una flota de la Unión que garantice los puestos de trabajo de los marinos, así como el que se definiese Euros como un Registro en que se inscriban los buques de los Estados miembros y en los que navegaran marinos de la Unión.

fuerza al proceso de movilizaciones a acordar con el resto de los sindicatos, plantando cara a cualquier decisión que pueda adoptarse en noviembre.»

Los sindicatos esperan que en la actual propuesta del Registro Euros, que está estudiando la Comisión, se contemple que toda la tripulación sea comunitaria, y en su defecto, se pueda contratar mano de obra del Tercer Mundo pero en condiciones comunitarias. Además, piden medidas de empleo en España y que el Gobierno no siga insensible ante la caótica situación de la flota.

Entre las principales razones argumentadas por los organizadores de estas jornadas informativas está:



● La continua pérdida de trabajo en el sector. En los últimos diez años, la Marina Mercante ha perdido 13.500 puestos de trabajo. Actualmente navegan en buques de bandera española 8.500 marinos.

● La creación de un absurdo Segundo Registro en Canarias que no sirve para mantener la flota ni nuestros empleos.

● La ausencia de planes de flota para la renovación de los obsoletos barcos, mientras se han destruido miles de empleos sin que en Marina Mercante se haya planteado ningún Plan General de Reconversión.

● Ausencia de Planes de Formación Ocupacional alternativos para los marinos, sin que el Gobierno central, ni los Gobiernos autonómicos proporcionen trabajo en otros sectores a los trabajadores del mar.

● Cerrazón de la patronal pública y privada a unas negociaciones que, sustituyendo a la Ordenanza, velen también por los empleos en el sector.

«El objetivo de las movilizaciones es lograr un cambio en la política marítima de la Comisión», dicen SLMM-CC.OO. y UGT

A nivel europeo

Respecto a los motivos para las movilizaciones, a nivel europeo, aplazadas hasta el próximo mes de noviembre, ambos sindicatos denuncian la falta de una política marítima y comunitaria que garantice el mantenimiento de una flota propia y de los puestos de trabajo de los marinos europeos.

La pérdida de puestos de trabajo de los marinos es preocupante, ya que en 1983 había 213.281 empleos, y en 1992 era de 121.255. Según SLMM-CC.OO. y UGT, a pesar de estas cifras, «la Comisión de las Direcciones sindicales VII y V no han adoptado políticas de apoyo al sector, incluso la liberaliza-

ción del cabotaje no tuvo en cuenta los intereses de los marinos europeos pese a que también el Parlamento Europeo planteó los problemas sociales antes de la adopción del Reglamento».

El objetivo de las movilizaciones de noviembre «es lograr un cambio en la insensible política marítima de la Comisión».

Entre las medidas de apoyo a la Marina Mercante, que ambos sindicatos proponen están:

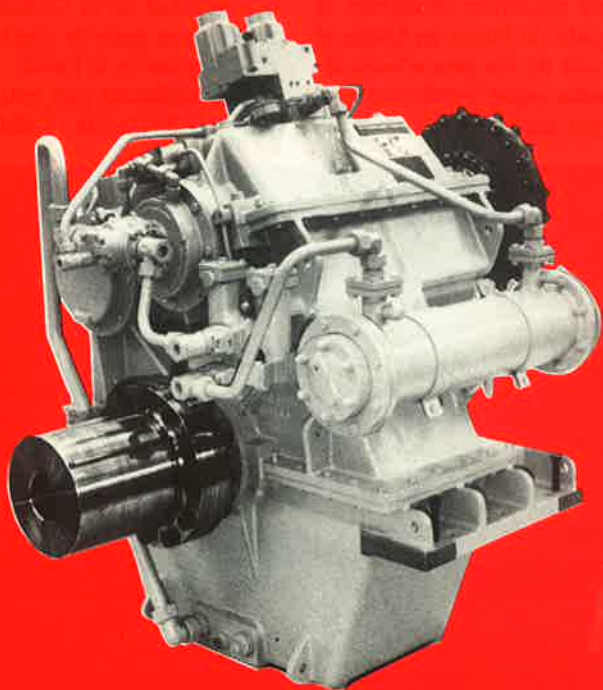
● La constitución de un pabellón comunitario Euros, proyecto actualmente en estudio por parte de la Comisión Europea, sólo será aceptable para los sindicatos en la medida en que en los textos constituyentes

esté claramente establecida la obligación de negociar con los representantes sindicales legítimos las condiciones de contratación de las tripulaciones así como los convenios colectivos pertinentes, de forma que sirva para promover el empleo de los marinos comunitarios.

● El establecimiento de medidas positivas dirigidas a los armadores y encaminadas a la promoción de la Marina Mercante (créditos blandos a la construcción, exenciones fiscales, subvenciones a la Seguridad Social...)

● La reserva del acceso al mercado de cabotaje europeo será exclusiva de los buques bajo pabellón nacional comunitario, pabellón Euros, constituido según el punto primero, o bajo pabellón de aquel país que alcance acuerdos con la Unión Europea para el acceso recíproco y equilibrado a los respectivos mercados domésticos. ■

I. O.



REINTJES ESPAÑA, S.L.
C/ Extremadura, 5
28110 ALGETE (Madrid)
Tel.: 628 03 42
Fax: 628 01 18

Reductores e Inversores Marinos

Más de 70.000 barcos en todo el mundo, entre ellos más de 2.000 en España, han sido equipados con reductores e inversores REINTJES, gracias a su:

- ALTA FIABILIDAD.
- SENCILLO MANEJO Y MANTENIMIENTO.
- ALTO RENDIMIENTO.
- BAJO NIVEL DE RUIDOS.

y un inmejorable servicio postventa ha contribuido a que REINTJES sea la marca más solicitada.



ANDALUCÍA

Concienciación generalizada
contra los pescadores ilegales

Mayor vigilancia pesquera para las costas andaluzas

Las faenas pesqueras de numerosos incontrolados han sido objeto durante las últimas semanas de especial atención por parte de los pescadores de la flota artesanal y la Consejería de Pesca de la Junta de Andalucía. Desde hace meses, diversos colectivos están tratando de hacer una campaña que conciencie a todos los ciudadanos de lo dañino que resulta para el ecosistema la actividad de pescadores ilegales, pero se hace preciso un mayor apoyo de la Administración, tanto central como autónoma.

EN este sentido, la Cofradía de Pescadores de Cádiz se reunió recientemente con el delegado de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, con el fin de tratar sobre los problemas que tiene actualmente esta flota de pesca artesanal en la bahía gaditana.

Durante la reunión se planteó por los representantes de la cofradía la posibilidad de que dentro de la bahía se impida la pesca de arrastre, debido, según el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Cádiz, Juan Pedro Moreno, «al daño que este tipo de artes ocasiona a los fondos marinos y a la mortandad de alevines que provoca».

Este colectivo manifestó al delegado de Pesca en Cádiz el malestar de los pescadores artesanales «que —afirmaron— estamos siendo víctimas de las

prácticas de pesca ilícitas, dado que los arrastreros enganchan y destrozan las redes caladas por nuestra flota».

La Junta se ha comprometido a que estos hechos se extingan, declaró Juan Pedro Moreno, aunque el delegado reconoció la dificultad para realizar esta tarea ya que se han dado casos en los que los agentes de la autoridad y los funcionarios de las patrulleras de vigilancia «son agredidos por los ilegales». Estos hechos, según informó el delegado de Pesca, han sido puestos en conocimiento del consejero en Sevilla. En los próximos meses se prevé poder contar con una mayor dotación de vigilancia y nuevos agentes de la autoridad de la Comunidad Autónoma para la vigilancia de las aguas de la bahía.

Coincidiendo con esta reunión, la Junta de Andalucía

Lográn la reproducción de lenguados en cautividad en El Puerto de Santa María

El Centro de Investigación y Cultivo de Especies Marinas, El Toruño, con sede en El Puerto de Santa María consiguió recientemente por primera vez reproducir en cautividad al lenguado autóctono de la bahía, una especie que se da principalmente en los caños y esteros tradicionales de la geografía gaditana.

Este centro pertenece a la Consejería de Pesca de la Junta de Andalucía, que ha informado que las técnicas empleadas han permitido confirmar, aumentar y regularizar el desove en los tanques de reproducción de los ejemplares controlados de la especie «solea senegalensis».

Según el comunicado de este centro, esta innovación abre una nueva posibilidad de producción marina en la provincia de Cádiz y con

ella se cumple uno de los objetivos marcados por el centro de investigación portuenses. Además, señalaron los responsables del centro, se abre paso al desarrollo de nuevas especies cuyo conocimiento en aspectos de técnicas sobre cría de larvas, preengorde y engorde es aún escaso.

Estas innovadoras técnicas puestas en marcha por el Centro de El Toruño han suscitado ya el interés de otros centros de investigación europeos —continúa el comunicado de la Junta—, que además añade que el crecimiento en su producción debido a la abundancia de superficies de marismas en las que se adapta muy fácilmente. ■

J. L. .G

anunció que desde primeros de mayo comenzaría a funcionar el helicóptero que el ejecutivo andaluz había adquirido para reforzar las labores de vigilancia pesquera y que ha supuesto una inversión de 36 millones de pesetas.

La vigilancia pesquera desde el aire tiene «evidentes ventajas» —afirma la nota de la Junta de Andalucía—, como ha quedado demostrado en otras Comunidades que cuenta con esta clase de unidades y que servirá de complemento y coordinación a los medios tradicionales de vigilancia.

El helicóptero permite cubrir grandes áreas en poco tiempo y tener una visión inmejorable de las faenas de pesca, y además supone una gran dificultad para que los pesqueros puedan controlarlo, añade la nota de la Consejería de Pesca.

Hasta ahora la vigilancia se efectuaba por medio de patrulleros, así como a través de inspecciones periódicas en las lonjas de los puertos de descarga.

Protección policial para los veterinarios de la lonja de El Puerto de Santa María

Pero la situación no es fácil de erradicar. Una buena prueba de ello es la actitud que han tomado diversos pescadores en la lonja de El Puerto de Santa María, en donde se ha llegado a amenazar a los veterinarios de esa instalación pesquera por su labor de control sanitario y de tallas sobre las especies descargadas en esos muelles.

La delegación de Gobernación de la Junta, a petición de la delegación de Salud, llegó a solicitar a finales de abril del Gobierno Civil una escolta policial, de la Guardia Civil o Policía Nacional, «ante las especiales connotaciones que se estaban produciendo en esas fechas en la labor de los vete-



rinarios actuantes en la lonja portuense».

Según la denuncia presentada por la Dirección del Distrito Universitario Bahía-Vejer del Servicio andaluz de Salud (SAS), «las condiciones de inspección sanitaria en las instalaciones de la lonja de El Puerto estaban llegando a un alto grado de degradación que dificultaban casi al límite el desarrollo de las funciones

de los veterinarios, que sufren frecuentes presiones y amenazas verbales contra su integridad».

La denuncia señalaba que «gracias al mantenimiento de los servicios de inspección y a la entereza de los funcionarios que los han llevado a cabo, se consiguió en los últimos meses una serie seguida de intervenciones de productos de pesca, en especial con motivo de in-

cumplimiento de la ordenanza de tallas mínimas y condiciones sanitarias».

Estas intervenciones han venido provocando un enfrentamiento con armadores y tripulaciones que cada vez ha ido en mayor aumento, y que ha llegado a las amenazas, cada vez menos veladas, hacia los funcionarios. La Consejería afirma que uno de los armadores llegó a decir en un momento dado que no se garantizaba «la seguridad de los veterinarios». Otras personas, presumiblemente afectadas por el exceso de celo de los veterinarios, llegaron a manifestar su intención de realizar gestiones necesarias para lograr el traslado de los mismos.

La Junta de Andalucía expresó su malestar por esta situación y repulsa por tales hechos, y añadió que no se permitirían más coacciones hacia estos funcionarios del Servicio andaluz de Salud para lo que decididamente anunció el empleo de cuantas medidas y resortes legales estuvieran en su mano. ■

J. L. G.

UGT y CC.OO. denunciaron empleo ilegal a jubilados y parados

Aprovechando esta reunión a nivel europeo, unos 50 responsables del sector del mar de pesca de los sindicatos UGT y CC.OO. procedentes de toda España participaron en unas jornadas sobre la situación pesquera en Andalucía. Los sindicatos analizaron la situación de la flota, el censo de buques y el estado de los caladeros así como los acuerdos con terceros países.

Al término de sus debates estas organizaciones denunciaron que centenares de barcos faenan ilegalmente en Andalucía, esquilmán sus caladeros y defraudan al Estado al emplear de forma irregular a jubilados y parados que ya perciben prestaciones sociales.

Jon Azkue, máximo responsable del sector del mar de CC.OO. achacó esta situación a la política pesquera de las Administraciones. Azkue presentó a la reunión del comité paritario las conclusiones del encuentro entre los sindicalistas. Entre otras, la necesidad de «racionalizar la explotación de los caladeros, concretar el tratado con Marruecos y buscar

nuevas fórmulas para el reparto ágil de ayudas por paradas biológicas».

Según Juan Gómez, responsable de UGT en Huelva, el problema de la proliferación de pesqueros ilegales es culpa de la «escasa ayuda de la Administración» y dijo que tan sólo en Huelva faenan más de 200 barcos sin estar inscritos en el ISM, lo que conlleva a la contratación de jubilados y parados. CC.OO. por su parte responsabilizó a los armadores de la presentación de suspensiones de pagos en empresas congeladoras de altura «ya que las ayudas públicas recibidas para renovar sus barcos las han empleado en construir otros nuevos sin deshacerse de los viejos».

Las organizaciones sindicales manifestaron que en toda Andalucía existen 2.800 barcos pesqueros censados que emplean a 17.000 trabajadores y que el índice de paro alcanza el 20 por 100, por lo que exigieron a las Administraciones la adopción de soluciones a la crisis del sector que calificaron de encontrarse en «situación crítica». ■

J. L. G.



Los moluscos bivalvos vivos que se producen en Galicia deberán portar, desde el mes de abril, un «documento de Registro» que emitirán las cofradías, organizaciones y asociaciones de productores, con lo que se permitirá la correcta identificación del producto. Esta obligación ha sido regulada a través de una Orden emitida por la Consellería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura, en virtud de la Directiva comunitaria sobre comercialización de moluscos bivalvos vivos.

Como consecuencia de la directiva comunitaria sobre comercialización de estos productos

Los moluscos bivalvos vivos de Galicia deberán portar «carnet de identidad»

La Orden de la Consellería de Pesca que regula el documento de registro para el transporte y comercialización de moluscos bivalvos vivos entró en vigor el pasado día 23 de abril, tras publicarse en el *Diario Oficial de Galicia*. En ella se establece que las cofradías, organizaciones y agrupaciones de productos y entidades asociativas legalmente constituidas, así como concesionarios de lonjas o titulares de establecimientos de cultivos marinos expedirán estos documentos que deberán acompañar la mercancía.

Además, esta Directiva, cuya transposición a la legislación española fue desarrollada, entre otros, por un Real Decreto de febrero del pasado año, establece que cada lote de moluscos debe ir acompañado, desde el lugar de producción y durante todo su período de transporte, de un documento de registro que permita en todo momento la identificación del producto de que se trate.

La puesta en vigor de esta norma provocó un cierto malestar a los productores de estos moluscos, ya que la Consellería de Pesca explicó a los interesados su contenido diez días después de que fuera efectiva, lo que provocó que su puesta en marcha hubiera de retrasarse debido a que las cofradías de pescadores y mariscadores, y las organizaciones de productores de la ría de Arousa, todavía no habían cumplido el trámite de encargar a la imprenta los talonarios contemplados en la orden, y que posteriormente han de ser sellados en las delegaciones territoriales de la Consellería de Pesca.

Estos talonarios de registro, que permitirán en todo momento la identificación del producto de que se trate, se emitirán por duplicado y serán impresos por

las propias entidades de productores.

Marisqueo

Por otra parte, en relación con las actividades propias del marisqueo, el director general, Juan Luis Pedrosa, manifestó que se está haciendo lo posible para convertir el marisqueo a pie en una actividad productiva y profesionalizada, un objetivo que sólo se conseguirá en la medida en que exista una adecuación del número de mariscadores a la capacidad productiva de cada zona. Por ello, anunció que Pesca autorizará nuevos carnés de mariscador en «muy pocas zonas».

En este mismo sentido, cuestionó la actitud de quienes pretenden compatibilizar la explotación racional de los recursos con que la actividad marisquera sea el refugio de la población en situación de desempleo. Indicó que la solidaridad que se muestra hacia las personas que quieren acceder al marisqueo le parece ideal, pero cree que en esa situación con quien no hay solidaridad es con los que ya están. Con los mariscadores.

Tráfico de Fisterra

A las cero horas del día 4 de mayo se puso en marcha el nuevo dispositivo de separación del tráfico a la altura de Fisterra. La entrada en vigor de este nuevo servicio cumple una de las reivindicaciones más sólidas de una parte importante del sector marítimo, representado principalmente por las cofradías de pescadores y la asociación de titulados náuticos pesqueros. Este es el separador más alejado de la costa que existe en el mundo.

El nuevo dispositivo aleja la navegación de los buques hasta

las 21,4 millas náuticas de la costa que, en la práctica, salvaguarda importantes caladeros de pesca frecuentados por la flota gallega de bajura. Con anterioridad estuvieron en vigor otros dos dispositivos; el primero de ellos disponía la navegación a una distancia mínima de la costa de cinco millas, y el segundo, a nueve millas.

Como consecuencia de esta modificación ha habido que adaptar la cartografía marítima y dar publicidad al nuevo dispositivo, además de extremar la seguridad en los primeros días, pues el pasillo de navegación de subida del dispositivo coincide con el de navegación de bajada del dispositivo anterior.

El Centro Zonal de Coordinación de Tráfico Marítimo de Fisterra ha sido dotado de sofisticados sistemas radiogoniométricos, capaces de indicar la posición de los buques que navegan por el dispositivo. De esta forma, en 1993 se identificó un total de 5.359 buques, de los que 97 fueron denunciados a la Dirección General de la Marina Mercante como presuntos infractores a la normativa internacional.

Costera del bonito

Como cada año las embarcaciones y tripulantes que participan en la costera del bonito se hacen a la mar llegado el mes de junio. En principio, cerca de 60 boniteros de A Mariña, la zona con más tradición bonitera de Galicia, salen en sus barcos hacia su primer destino, el nordeste de las islas Azores, donde esperan localizar los primeros bancos de túnidos.

En cuanto a las perspectivas, a juicio de los responsables de esta zona de A Mariña lucense, parece que son más optimistas respecto del año pasado, una



temporada aciaga debido al conflicto de la volanta que mermó capturas y resultados, además de provocar tensión y enfrentamientos con barcos franceses.

Esta confianza se basa en que, a pesar de que el problema continúa existiendo, la sensibilización de la Unión Europea sobre los graves perjuicios ecológicos provocados por las redes de deriva ha levantado reacciones, como es el caso de las conserveras francesas que han anunciado que no comprarán atún capturado con volantas.

Además, confían en el apoyo logístico del «Investigador», fletado por el Instituto Social de la Marina, y del barco cuyo flete ha anunciado el Conselleiro de Pesca.

340.000 kilos de erizos

En Camariñas, ayuntamiento de la Costa da Morte donde se extrae la mayor parte del erizo gallego, se comercializaron en la pasada campaña más de 340.000 kilos de erizo de mar. Esta campaña se abrió en octubre del pasado año y finalizó a finales de abril.

En las localidades de Came-

lle y Camariñas se dedican a esta actividad unos 50 submarinistas, que utilizan el sistema de buceo semiautónomo con compresor para la recogida de equinodermos, mientras que los mariscadores de Fisterra, que obtuvieron este año autorización para extraer equinodermos, cuentan con menos ventajas ya que no pueden utilizar el compresor y deben bajar a pulmón, como explica el presidente de la agrupación, Jesús Mendoza.

Con la comercialización de este producto se obtuvieron unos ingresos totales de 25.824.070 pesetas, con un precio por kilo que no pasó de las 80 pesetas. Su destino comercial se basa en compradores fijos que venden el producto en Asturias y Francia, y también para las conserveras, que enlantan las gónadas.

A juicio de los profesionales del sector, a pesar de los temporales que durante el pasado invierno afectaron a la Costa da Morte obligando a parar en numerosas ocasiones y provocando que en el mes de diciembre no se consiguiera recoger un solo erizo, la campaña no fue del todo mala. ■

Elena CEBRIAN



Tras siete años de negociaciones

Firmado el convenio de estibadores

El presidente de la Sociedad Estatal de Estiba y Desestiba y de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, José Manuel Hernández, los empresarios y la Confederación Autónoma Nacionalista canaria, CANC y UGT, firmaron el pasado 21 de mayo el convenio laboral que regulara este sector después de casi siete años de negociaciones.

EL convenio introduce importantes modificaciones y mejoras respecto al preacuerdo suscrito entre la Sociedad Estatal de Estibadores y la CANC en octubre de 1993. Así lo destacó el presidente de SESTIBA, José Manuel Hernández, en la presentación, en rueda informativa de este convenio. Destacó también Hernández la ausencia de conflicto para llegar a la consecución de este convenio.

Resaltó también que el acuerdo supondrá una reducción de un 12 por 100 de la masa salarial global de los trabajadores lo que permitirá no incrementar los costes de los servicios para amortizar la regulación de empleo como se ha tenido que hacer en otros puertos.

La regulación de empleo que está haciendo SESTIBA en el puerto de La Luz y de Las Palmas afecta a 138 trabajadores.

Con el convenio firmado el puerto gran canario una vez que se amortice el plan de empleo experimentará una reducción de los costes en torno a un 20 ó 30 por 100.

Tanto José Manuel Hernández como los representantes de la patronal y de los sindicatos coincidieron en que en el convenio suscrito ha primado la situación que atraviesa el puerto

de Las Palmas sobre los intereses de cada una de las partes.

El convenio afecta a 240 trabajadores y tendrá tres años de vigencia, señala para este año 1994 una congelación de los salarios y para los próximos tres años, 1995, 1996 y 1997 una revisión salarial que para el primer año será igual que el IPC menos un 0,5 y los dos siguientes será como el IPC. Además, el convenio fija el salario mínimo en 180.000 pesetas.

El representante de los empresarios, Juan Pérez, señaló que la parte que representa decidió firmar el acuerdo al llegarse a un censo en los cuatro puntos que presentaban como decisivos para la firma del convenio y que recogía el anterior firmado por Hernández y los sindicatos el pasado mes de marzo.

Indicó también Juan Pérez que los cuatro puntos decisivos han sido: la reducción de los equipos de trabajo en las actividades portuarias, la libre contratación de trabajadores, el que se recoja la desaparición de las manos mínimas de trabajo a partir de diciembre del 95 y la flexibilización de los descansos.

El acuerdo ha sido suscrito también por Comisiones Obreras. ■

C. R.



Entre los días 3 y 8 de mayo se celebró la edición de la III Semana del Mar de Getxo. Proyecciones filmicas, conferencias, exposiciones y actividades desarrolladas en el mar formaron el programa de 1994 de la semana que el municipio vizcaíno dedica a lo marino. Un simulacro de salvamento marítimo en un pesquero incendiado constituyó la principal novedad de la Semana del Mar getxotarra de este año.

III Semana del Mar de Getxo

ERA el 8 de mayo. Hacia el mediodía, los tripulantes de un pesquero simulaban un incendio en el motor de su embarcación, que se encontraba próxima a la playa getxotarra de Ereaga. Inmediatamente, se llevó a cabo el salvamento de los pescadores. Sirenas de coches policiales y ambulancias, lanchas de la Cluz Roja del Mar y un helicóptero de la policía autónoma vasca adquirieron protagonismo. Algunos de los tripulantes del pesquero presuntamente incendiado fueron trasladados a centros hospitalarios por carretera, mientras otro era evacuado en el helicóptero.

Este simulacro de salvamento marítimo fue contemplado por cerca de 5.000 personas. El simulacro ponía punto final a la III Semana del Mar de Getxo. Esta contó también, como actividad desarrollada en el mar, con una exhibición de motonáutica en la que participaron, a pesar de las malas condiciones climatológicas del día de celebración de la misma, el 7 de mayo, 20 pilotos.

«Año tras año, el programa de la Semana del Mar incluye

mayor cantidad de actividades desarrolladas en el mar. Este año, hemos organizado actividades marítimas que no pudimos realizar el año anterior. Queremos ir centrandó la Semana en las actividades de mar. Uno de los proyectos que tenemos para el año próximo es la organización de una exposición de embarcaciones en la playa de Ereaga», explica Marta Herrera, coordinadora de la Semana del Mar de Getxo.

Las exposiciones con las que contó la Semana del Mar getxotarra fueron sobre modelismo naval, sobre acuarios marinos y sobre naufragios ocurridos en el Abra. Las conferencias trataron los temas del salvamento marítimo, la gestión pesquera, la pesca del atún en el País Vasco, los recursos farmacéuticos del mar y la Expedición Circumpolar Mapfre 92.

En la conferencia «La necesidad de un cambio de la gestión pesquera», representantes de Greenpeace expusieron la necesidad de concienciar a la gente de que los recursos marinos no son ilimitados, de forma que se debe cuidar el

mar y modificar la gestión pesquera.

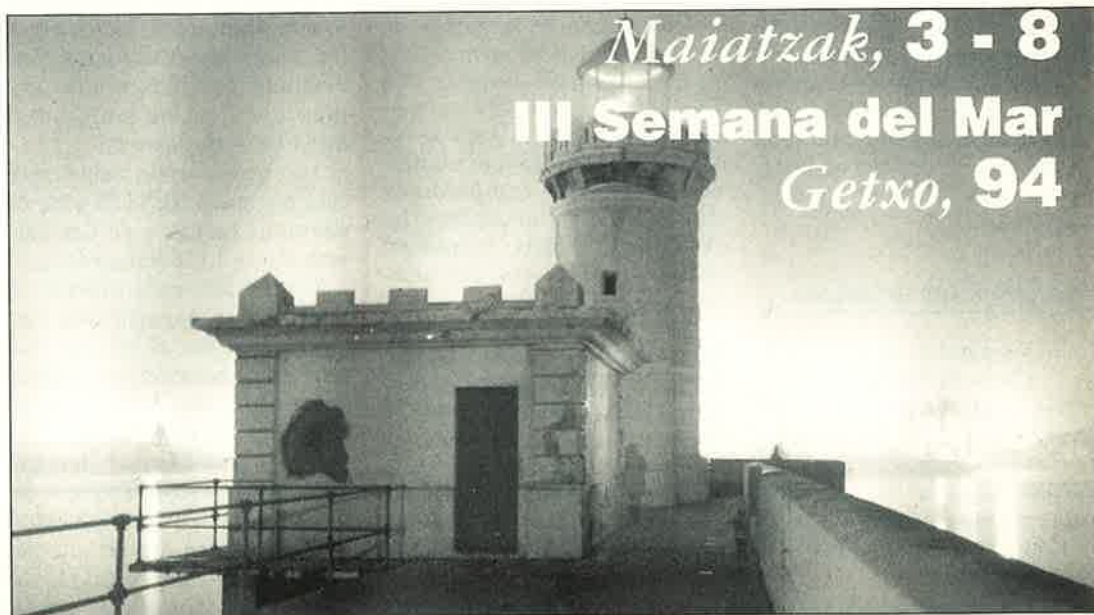
En la conferencia «La pesca del atún blanco en Euskadi: situación actual y problemática», un responsable de Azti Sio (Instituto Vasco de Investigación y Tecnología para la Oceanografía, Pesca y Alimentación) analizó diversos aspectos relativos al proceso de pesca del atún blanco o bonito del Norte.

Con base al documental «La farmacia del mar», expertos en el tema hablaron sobre los recursos del mar que pueden ser utilizados para la producción de fármacos.

«La conclusión de todo esto es que el mar es importante y hay que cuidarlo», asegura Marta Herrera.

Según la coordinadora de la Semana del Mar de Getxo, «trabajamos para que cada año la Semana del Mar cuente con un programa cada vez más completo. El objetivo es recuperar el mar como parte de la vida de los getxotarras, y de los vizcaínos en general. No hay que olvidar que las raíces de Getxo vienen del mar». ■

R.R. de H.



El Centro Regional de Coordinación de Salvamento Marítimo de Bilbao funcionará a principios de 1996

En junio se iniciarán las obras de construcción del edificio que albergará el Centro Regional de Coordinación de Salvamento del Cantábrico Oriental. Tras la construcción y equipamiento del edificio, el Centro será operativo a principios de 1996.

TRAS ser analizados varios emplazamientos, el lugar elegido para ubicar el Centro de Coordinación de Salvamento del Cantábrico Oriental se encuentra en pleno corazón del puerto de Bilbao. El punto concreto está situado en el extremo del muelle de Santurce. El muro de protección que hay en el lugar servirá de apoyo al nuevo edificio.

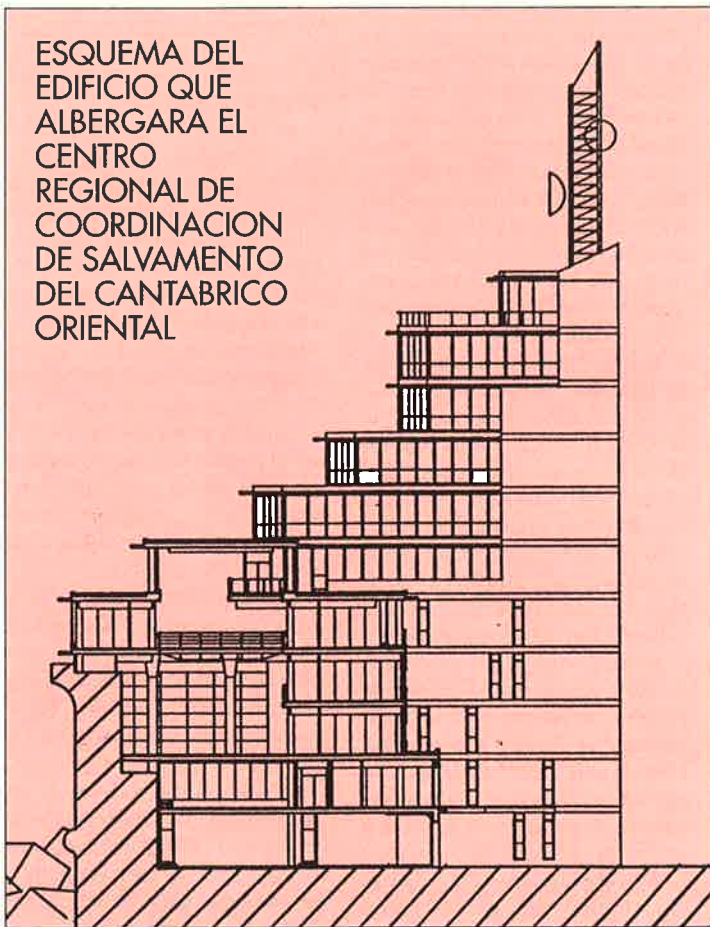
El Centro bilbaíno cubrirá una superficie de agua de 1.500.000 kilómetros cuadrados, dando cobertura de radar y de radiogoniometría a zonas de aproximación a puertos y áreas costeras, así como de comunicaciones en una franja de 100 millas desde la línea de costa.

Mientras el nuevo edificio no sea una realidad, el Centro funcionará provisionalmente en los locales de la Comisaría de la Autoridad Portuaria de Bilbao desde el 1 de junio. En dichos locales, el Centro tendrá un equipamiento básico de comunicaciones.

El edificio proyectado tendrá una superficie de 4.000 metros cuadrados. La Dirección General de la Marina Mercante destinará 1.000 millones de pesetas a la construcción del mismo. 600 millones de pesetas serán invertidos en la obra civil y 400 millones en su equipamiento.

En el proyecto del edificio se ha tenido mucho en cuenta el muro existente en el lugar donde será construido. El nuevo edificio aprovechará la

ESQUEMA DEL EDIFICIO QUE ALBERGARA EL CENTRO REGIONAL DE COORDINACION DE SALVAMENTO DEL CANTABRICO ORIENTAL



estructura actual del gran muro de protección del espigón de Santurce. Este servirá también de protección de las primeras plantas de la construcción proyectada. Además, la anchura del muelle de Santurce en su final ha condicionado la planta del edificio, que adoptará una base geométrica triangular que no agote la superficie de la que se dispone en el extremo del muelle.

El edificio no tendrá forma de torre de aeropuerto, sino piramidal. Una vez que supere la altura del muro, a partir de la cuarta planta, el edificio irá perdiendo volumen de acuerdo con una geometría ligada a la estructura.

La construcción tendrá 11 plantas. Las nueve primeras serán habitables. Los dos niveles serán el lugar donde se sitúen las antenas parabólicas y todos los demás elementos electrónicos del Centro.

Las funciones básicas del Centro Regional de Coordinación de Salvamento de Bilbao serán las de vigilar y prevenir accidentes marítimos, vigilar y controlar el tráfico marítimo, coordinar el salvamento marítimo, controlar y luchar contra la contaminación marina, controlar las actividades marítimas y emergencias portuarias, emitir avisos de seguridad marítima, y apoyar e informar a la Administración Marítima y, en su caso, a otras Administraciones e instituciones. ■

Roberto RUIZ DE HUYDOBRO

INFORMACION

JURIDICO

LABORAL

Con fecha 23 de mayo han aparecido en el Boletín Oficial del Estado dos leyes de gran importancia para el mundo de las relaciones laborales, para el mundo del trabajo: La Ley 10/94, de 19 de mayo, sobre medidas urgentes de fomento de la ocupación, y la Ley 11/94, de 19 de mayo, por la que se modifican determinados artículos del Estatuto de los Trabajadores, y del texto articulado de la Ley de Procedimiento Laboral y de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social.

La reforma del mercado laboral

POR fin, la tan anunciada reforma del *mercado laboral*, ya está en marcha con la segunda de las leyes mencionadas: la Ley 11/94, de 19 de mayo.

Alabada por unos y con sabor a poco, dice la patronal, denostada por otros, en especial, por el mundo sindical, es demasiado pronto para hacer una valoración de su incidencia en el mercado de las relaciones sociales. Lo que es cierto, y en eso prácticamente coinciden todas las partes, es que la reforma era necesaria. Para unos se ha ido demasiado lejos; es más, se ha dado un paso atrás en las conquistas de los derechos de los trabajadores para otros, en cambio, debiera haberse ido más lejos aún.

Seguramente no será la mejor de las reformas que pudiera haberse realizado, pero de lo que no cabe duda es que es una reforma que va a permitir una cierta flexibilidad del mercado. Flexibilidad importante, sobre todo en tiempos de crisis como el actual, que puede permitir algún respiro a los empresarios, aunque tampoco demasiados.

Esta reforma ha ido precedida, como ya hemos tenido ocasión de percibir, de una serie de medidas tendentes a fomentar el empleo. Una de ellas ha sido la que ha querido incidir en el fomento del empleo y que ha sido elevada a ley por la 10/94, de 19 de mayo.

De esta ley nos vamos a ocupar en este capítulo, dejando para otros posteriores, la verdadera reforma laboral y que ha tenido lugar con la publicación de la otra ley de las mencionadas: la Ley 11/94, de 19 de mayo. Esta ley entrará en vigor, al no decir nada la misma al respecto, a los veinte días de su publicación en el *BOE*, de conformidad con el artículo 2.1 del Código Civil que señala: «Las leyes entrarán en vigor a los veinte días de su completa publicación en el *Boletín Oficial del Estado*, si en ellas no se dispone otra cosa.» Supuesto en el que nos encontramos.

La otra Ley: 10/94, de 19 de

mayo, sobre medidas de fomento a la ocupación, según su disposición final segunda entra en vigor al día siguiente al de su publicación; esto es, desde el día 24 de mayo dicha ley está en vigor.

Finalidad de la Ley 10/94, sobre medidas urgentes de fomento de la ocupación

Entre los objetivos de dicha ley podemos indicar:

- Mejorar los servicios públicos de empleo, descargando al INEM de tareas burocráticas en muchos casos ya obsoletas, como el hecho de eliminar la obligación del empresario de contratar a través del INEM, en los casos, que eran la mayoría, de las ofertas nominativas: aquellas en las que eran registradas en el INEM a los efectos de constatar el nombre del trabajador previamente elegido por el empresario. No obstante se mantiene la obligación del empresario de registrar los contratos o de notificar las contrataciones que efectúe al INEM.

Se posibilita la creación de *agencias de colocación* siempre y cuando no tengan fines lucrativos. Concepto del lucro que es muy relativo. Pues lo que es cierto es que si no existe beneficio ¿quién se va a arriesgar a crear una empresa de estas características? Con seguridad que en la matización del concepto lucro, estará la idea de beneficio, descafeinado, si se quiere, pero al fin y al cabo, beneficio.

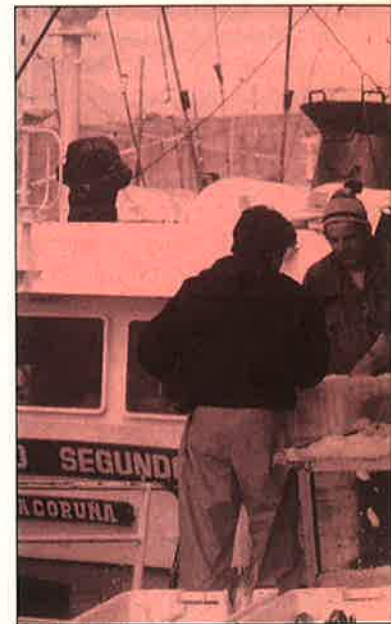
- Se intenta facilitar la inserción de los jóvenes en el mundo laboral. En especial de aquellos a los que su falta de formación les dificulta más todavía el tener la oportunidad de acceder a un puesto de trabajo.

- Fomentar el Contrato a Tiempo Parcial y convertirlo en factor que favorezca el incremento de las tasas de ocupación, al permitir, mediante el cómputo anual de la jornada, adaptar los sistemas de organización de trabajo de las empresas a las necesidades productivas.

- Orientar los programas fu-

turos de fomento de la ocupación a crear empleo en las pequeñas y medianas empresas, así como dar ocupación a perceptores de prestaciones por desempleo, sobre todo los de larga duración.

- Como un objetivo más de cara a dar ocupación, esta ley permite la prórroga durante 18 meses de los contratos temporales de fomento del empleo acogidos al Real Decreto 1989/84, pero sólo para aquéllos cuya duración máxima de tres años termine entre el uno de enero y el 31 de diciembre de 1994.



Medidas concretas que la Ley 10/94, de 19 de mayo, recoge de cara a fomentar la ocupación

1. De la colocación.

Dentro de las gestiones burocráticas que la ley mantiene está la obligación de los empresarios de registrar en la oficina del INEM correspondiente, dentro de los diez días siguientes a su concertación, los contratos que deban celebrarse por escrito, o comunicar, dentro del mismo plazo, las contrataciones llevadas a cabo, aunque no exista la obligación de formalizar por escrito dichos contratos.

Se autoriza, en el ánimo de descargar tareas al INEM, la creación de *agencias de coloca-*

ción sin fines lucrativos. De esta forma, la remuneración que recibían estas agencias del empresario o del trabajador, se limitará solamente a los gastos ocasionados por los servicios prestados.

Estas agencias serán autorizadas por el Servicio Público de Empleo, en las condiciones que se determinen en el correspondiente convenio de colaboración y previo informe del Consejo General del INEM, debiendo garantizar en su actuación, el principio de igualdad en el acceso al empleo.

Se autorizan también las *Empresas de Trabajo Temporal*. Así, se hace posible la contratación de trabajadores para cederlos temporalmente a otra empresa, siempre que se haga a través de estas empresas de trabajo tem-



poral, manteniendo en lo demás las prohibiciones y las consecuencias que establece el artículo 43 del Estatuto de los Trabajadores, en lo que respecta al tráfico prohibido de trabajadores y a la responsabilidad solidaria de cedente y cesionario, relativa a los pagos de Seguridad Social.

2. *Novedades en la Contratación*

Se introduce un cambio en los anteriores contratos en prácticas y para la formación, y se hace una nueva versión de estos últimos bajo el nombre de Aprendizaje.

Contratos en Prácticas.—Se podrá concertar con quienes estuvieran en posesión de título universitario o de formación pro-

fesional de grado medio o superior, o tengan títulos oficialmente reconocidos como equivalentes, que habiliten para la profesión de que se trate.

Para poder contar bajo esta modalidad habrán de ser concertados dentro de los cuatro años siguientes a la finalización de los estudios.

La duración no podrá ser inferior a seis meses, ni superior a dos años. Autorizando a los convenios colectivos a determinar la duración de estos contratos dentro de los límites temporales indicados. Si el contrato se concertase por un período inferior a los dos años, podrán prorrogarse hasta el tiempo máximo de duración indicada.

El período de prueba no será superior a un mes para los trabajadores que estén en posesión del título de grado medio; ni de dos meses para aquéllos que posean título de grado superior.

El período de Contrato en prácticas se computará a efectos de antigüedad para el supuesto de que superados los dos años siga el trabajador en la empresa prestando servicios.

El trabajador no podrá ser contratado en prácticas en la misma o distinta empresa por tiempo superior a dos años en base a la misma titulación.

La retribución será la fijada en convenio, a falta de convenio, la misma no podrá ser inferior al 60 o al 75 por 100, para el primer y segundo años, respectivamente, del salario que esté fijado en convenio para un trabajador que desempeñe el mismo puesto o equivalente.

Contrato de Aprendizaje.—Se trae un poco a colación con este tipo de contratos, la figura de los llamados aprendices de antaño, con el objeto de dar formación teórica y práctica adecuada para desempeñar un determinado puesto de trabajo.

La edad para celebrarlos oscila entre los 16 y los 25 años, y podrá concertarse con trabajadores que no tengan la titulación requerida para formalizar un Contrato en Prácticas. El límite de edad no se tendrá en cuenta, cuando se trate de contratar a un trabajador minusválido.

El período de concertación podrá extenderse desde los seis meses a los tres años, pudiendo-

se prorrogar hasta el tiempo máximo, en los casos de que se haya concertado por un período inferior al de los tres años.

En el caso de que un trabajador haya realizado un contrato de estas características y haya agotado el tiempo máximo de duración, ningún trabajador podrá ser ya contratado bajo esta modalidad por la misma o distinta empresa para ocupar dicho puesto.

Tampoco podrá concertarse el contrato de Aprendizaje que tenga por objeto la cualificación para un determinado puesto de trabajo que haya sido desempeñado por el trabajador en dicha empresa y durante un período de un año al menos.

El tiempo que el trabajador le dedique a la formación no podrá ser inferior a un 15 por 100 de la jornada máxima de la prevista en convenio. Entendiéndose que el requisito de formación se ha cumplido cuando el aprendiz acredite, mediante un certificado de la Administración Pública competente, que ha realizado un curso de formación profesional ocupacional adecuado al oficio objeto del aprendizaje. En cuyo caso la retribución se incrementará en proporción al tiempo no dedicado a la formación teórica.

La retribución del aprendiz será la fijada en convenio colectivo, y a falta de éste, la misma no podrá ser inferior al 70, 80 o 90 por 100 del salario mínimo interprofesional correspondiente a su edad. Computándose la antigüedad del aprendizaje para el caso de que el trabajador se incorpore a la empresa con carácter fijo.

Contrato a Tiempo Parcial.—Se fomenta este tipo de contratación, y se entiende que se contrata bajo esta modalidad cuando se preste servicios durante un número de horas al día, a la semana, al mes o al año, inferior al considerado como habitual en la actividad de que se trate para los mismos períodos de tiempo. Podrá concertarse por tiempo indefinido o por duración determinada.

Fomento del Empleo.—Uno de los contratos que más empleo ha creado, el de Fomento al Empleo, conocido también como Temporal, acogido al Real Decreto 1989/84, deja de existir, no pudiéndose celebrar esta modalidad contractual a partir del 24 de mayo de 1994.

No obstante, aquéllos contratos que finalicen el tiempo máximo de tres años, dentro del 1 de enero y el 31 de diciembre de 1994, se podrán concertar dos prórrogas más y por un plazo total que no sea superior a los dieciocho meses. Total máximo cuatro años y medio.

Como medida de fomento al empleo y desde el 24 de mayo al 31 de diciembre de 1994, se podrá contratar temporalmente a trabajadores desempleados que estén incluidos en alguno de los siguientes casos:

— Que sean mayores de 45 años.

— Trabajadores minusválidos.

— Beneficiarios de prestaciones por desempleo, tanto a nivel contributivo, como asistencial, y se concertará en modelo oficial que facilitará la oficina del INEM.

La duración de estos contratos no podrá ser inferior a un año, ni superior a tres años, indicando la Ley de Presupuestos de cada año los colectivos que podrán ser objeto de este tipo de contratación.

Si las empresas contratan con estos colectivos a jornada completa y además, contraten con mayores de 45 años beneficiarios de prestaciones de desempleo, o con minusválidos, tendrán una reducción en la cuota empresarial a la Seguridad Social del 75 por 100.

Si las empresas son de menos de 25 trabajadores y contraten a beneficiarios de prestaciones de desempleo menores de 45 años, que lleven inscritos en el INEM un año, tendrán derecho a una reducción del 50 por 100 de la cuota empresarial.

Estas reducciones indicadas pueden elevarse al 100 por 100 o al 75 por 100, respectivamente, para el primer trabajador contratado por empresas, que no tengan ningún trabajador a su servicio desde el 1 de enero de 1994, debiendo acreditar el empresario que se encuentra dado de alta en el Impuesto de Actividades Económicas desde el 31 de mayo de 1993. ■

**José Manuel
MARTINEZ GALAN**



HIGIENE DEL MEDIO A BORDO (II)

El agua

El agua forma parte de nuestro organismo en más del 70 por 100. Es un elemento esencial para la vida, ya que además de ingerirla con alimentos y bebidas es necesaria para el aseo personal, la limpieza y otros múltiples usos.

Sanidad a bordo

EL agua destinada al consumo humano ha de reunir una serie de características: no ha de contener compuestos químicos nocivos ni tampoco gérmenes capaces de producir enfermedades. La manipulación del agua debe estar rígidamente controlada desde la fuente hasta el consumidor para evitar la contaminación.

El agua potable a bordo procede de la destilación o de fuentes naturales. El agua destilada es agua dulce o salada que ha sido convertida en vapor y reconvertida en agua; está relativamente libre de impurezas pero resulta insípida. El agua natural suele obtenerse de pozos, fuentes o masas de agua dulce en tierra; usualmente ha de ser tratada en tierra o a bordo para proteger la salud de la tripulación.

Al realizar el suministro de agua al barco hay que tener en cuenta unas necesidades mínimas de 30 litros por tripulante y día, cantidad que deberá aumentarse cuando se navegue por zonas cálidas.

El sistema de abastecimiento de agua de una ciudad por-

tuaria es la fuente usual de agua potable. Se pone a disposición del barco ya sea mediante puntos de toma de agua junto al muelle o con barcos cisterna. Para realizar el suministro de agua hay que tener las siguientes precauciones:

1. Cerciorarse de que el agua reúne todas las garantías sanitarias.

2. Procurar que todo el sistema de toma de agua, depósitos (tanques y guías de medición) y conducciones de a bordo reúnan las condiciones higiénicas adecuadas. Las mangueras que se utilicen han de ser dedicadas exclusivamente para este uso, debiendo guardarse en un armario especial con el rótulo «*Manga de agua potable solamente*», no deben tener empalmes y deben ser impermeables.

3. El agua debe renovarse cada mes como mínimo.

Todo persona que penetre en los tanques de agua debe llevar ropa y calzado limpios y no padecer infecciones cutáneas, diarrea ni ninguna otra enfermedad transmisible.

Cuando pueda existir alguna duda sobre la contamina-

ción del agua de bebida, lo mejor es proceder a su potabilización. Para ello existen diversos métodos, pero el sistema más práctico y más seguro es la cloración, que se puede realizar con lejías comerciales no detergentes, para lo que se puede utilizar como orientación la tabla 1.

Después de agregar la lejía al agua, debe removerse bien; dejar actuar durante treinta minutos como mínimo, antes de su bebida o utilización para determinados usos domésticos (lavado de manos, higiene dental, etcétera). Transcurrido este tiempo el agua debe tener un ligero sabor a cloro; si no se aprecia tal sabor habrá que añadir progresivamente más lejía, sin que la cantidad de ésta exceda en total del doble de la indicada en el cuadro.

Higiene de los alimentos

El debido cuidado de los servicios y provisiones de alimentos de un barco comprende a quienes manipulan los alimentos, las condiciones de adquisición, el medio ambiente en que se almacenan, preparan y sirven los alimentos, el cuidado de los utensilios e instalaciones, la evacuación de desechos alimentarios y la lucha contra vectores de enfermedades como insectos y roedores.

Son principios generales de la manipulación de alimentos su obtención de una fuente fiable, cocinarlos totalmente, manipularlos lo menos posible e ingerirlos inmediatamente o mantenerlos por bajo de los 6° C o por encima de los 60° C.

Es de gran importancia separar los alimentos crudos de los cocinados y, especialmente, la carne cocida y cruda; no debe permitirse ningún contacto di-

Tabla 1

CLORACION DOMESTICA DEL AGUA DESTINADA A LA BEBIDA

Cantidad de las distintas lejías comerciales a base de hipoclorito sódico —sin detergente— que, según su concentración inicial, es preciso añadir al agua destinada a la bebida, para depurarla por la acción del cloro, en la proporción de dos miligramos por litro.

Concentración inicial de la lejía a utilizar, representada por el CLORO LIBRE que contiene en un litro, al salir de la fábrica. (Este dato figura en los envases de venta al público.)	CANTIDAD DE AGUA A DEPURAR			
	2 litros	10 litros	200 litros	1 m ³
20 g de cloro de 1 l. de lejía.....	4 gotas	1 cc	20 cc	100 cc
40 g de cloro de 1 l. de lejía.....	2 gotas	10 gotas	10 cc	50 cc
80 g de cloro de 1 l. de lejía.....	1 gota	5 gotas	5 cc	25 cc
100 g de cloro de 1 l. de lejía.....	1 gota	4 gotas	4 cc	20 cc



recto ni indirecto entre estos alimentos. Las provisiones no deben almacenarse directamente sobre el suelo, sino con una elevación de por lo menos 15 cm a fin de facilitar su limpieza y evitar que aniden insectos y roedores.

Las normas generales de temperatura a la que deben mantenerse los alimentos son:

- Todos los alimentos congelados por debajo de los -18°C .
- Leche, cremas y todos los alimentos que los contengan 6°C .
- Carne cruda y pescado (durante períodos cortos) por debajo de los 6°C .
- Carne manufacturada o pasteurizada o productos cárnicos por debajo de los 6°C .
- Frutas y vegetales 6°C , -10°C .

Estas temperaturas no garantizan el mantenimiento indefinido de la calidad, por lo que se deben seguir cuidadosamente las instrucciones del fabricante o manufacturador.

Las personas que padezcan una enfermedad susceptible de ser transmitida por los alimentos o el agua o que sean portadoras de una enfermedad de ese tipo no deberán ser empleados en la preparación o manipulación de alimentos. Además los manipuladores de alimentos deben estar sujetos a vigilancia regular.

Todos los manipuladores de alimentos deben realizar instrucciones básicas sobre higiene aplicada al trabajo que realizan, los reglamentos y procedimientos de la compañía, los requisitos de salud, el uso del equipo, el uso de ropas protectoras, el código práctico de manipulación de alimentos, la comunicación de enfermedades, la higiene personal y las normas higiénicas generales en las zonas de trabajo.

El manipulador de alimentos debe prestar escrupulosa atención a la limpieza de su persona y sus ropas. Debe llevar ropa especialmente diseñada para las zonas de servicio

de alimentos, y esta ropa ha de lavarse regularmente y llevarla sólo durante las horas de trabajo.

Para fomentar altos niveles de higiene personal entre quienes trabajan en el servicio de alimentos, las instalaciones de retretes y lavabos deben ser fácilmente accesibles desde la zona de preparación de alimentos. En esta zona debe haber lavabos para las manos, con aparatos higiénicos de distribución de jabón y toallas individuales.

En general, todos los techos, suelos y mamparos de las zonas en que se elaboran, sirven y almacenan alimentos deben estar libres de corrosión y ser lisos y fáciles de limpiar. Todas las superficies que entren en contacto con alimentos deben ser de material resistente a la corrosión, no tóxico, no absorbente, liso, duradero y su limpieza debe resultar fácil.

El equipo y los utensilios de cocina han de ser de materiales no tóxicos; no deben ser de

cadmio, plomo, cinc o antimonio. La colocación del equipo y el almacenamiento de los utensilios deben hacerse con vistas a su utilización eficiente y sin riesgo.

Es obligatoria en las zonas de servicio de alimentos una buena instalación de fontanería; el equipo y las zonas de servicio de alimentos deben tener un desagüe adecuado, protegido de cualquier reflujo de desecho.

El control y vigilancia sanitarios de todas aquellas personas que manipulan alimentos están regulados por Real Decreto; todos los tripulantes que tengan relación con la manipulación de alimentos a bordo (cocinero, marmitón, etcétera) deben estar en posesión del carnet de manipuladores de alimentos, que se obtiene en los Organismos competentes de cada Comunidad Autónoma.

Fernando MESTRE MOLTO
Médico de Sanidad Marítima
Castellón



El PP ganó las elecciones al Parlamento Europeo

Cerrado ya este número de MAR, el pasado 12 de junio se celebraron las elecciones al Parlamento Europeo que han supuesto la victoria del Partido Popular que lidera José María Aznar. Esta es la primera victoria de los populares sobre el PSOE.

LOS populares con 1.761.700 votos más, se pusieron 9,6 puntos por delante de los socialistas, consiguiendo 28 diputados, frente a los 22 de los socialistas. Izquierda Unida, que también obtuvo un incremento importante de votos, obtuvo nueve diputados (tenía cuatro); Convergencia i Unió se situó con tres y la Coalición Nacionalista, que encabezaba el Partido Nacionalista Vasco, obtuvo dos diputados. El Centro Democrático Social, que se presentaba coaligado con el FORO de Eduardo Punset, perdió su representatividad (tenía cinco escaños) y Herri Batasuna perdió también el único escaño que había conseguido en 1989.

La representación española en Estrasburgo quedó formada, pues, por 28 diputados del PP, que obtuvo 7,38 millones de votos, el 40,22 por 100 del total. El PSOE, que obtuvo 5,61 millones de votos, el 30,62 por 100, queda representado con 22 eurodiputados e Izquierda Unida con nueve, al obtener el respaldo de 2,46 millones de votos, el 13,45 por 100.

Por lo que se refiere a los partidos nacionalistas, Convergencia i Unió consiguió tres escaños al contar con 861.690 votos, el 4,7 por 100 y la Coalición Nacionalista dos diputados al recibir 515.995 votos, el 2,81 por 100 del total. (Ver datos comparativos en el cuadro 1.)

La jornada electoral transcurrió con toda normalidad —sólo dos mesas no pudieron abrirse— y la participación se situó en el 59,45 por 100 (el censo fue de 31.562.451 personas), lo que supuso un aumento de casi 5 puntos respecto a las anteriores elecciones europeas celebradas en 1989 y uno de los porcentajes

de participación más altos del resto de los países comunitarios, que también celebraron elecciones. España eligió 64 diputados al Parlamento Europeo, cuatro más de los que le correspondieron en 1989.

El PSOE ganó en Andalucía

En la misma jornada se celebraron, asimismo, elecciones al Parlamento de Andalucía. Aquí el PP acertó distan-

cias con el PSOE, que, aunque ganó, perdió la mayoría absoluta. Izquierda Unida-Verdes con sus 20 escaños se han convertido en la fuerza bisagra imprescindible para garantizar la gobernabilidad.

Los resultados fueron: PSOE, 45 escaños, con el 38,60 por 100 de los votos; Partido Popular, 41 escaños, con 34,47 por 100 de los votos; Izquierda Unida-Verdes, 20 escaños, con el 19,17 por 100 de los votos y Poder Andaluz (en 1990 se presentó como Partido Andalucista), tres escaños y 5,80 por 100 de los votos. El censo fue de 5.389.660 votantes, y el total de escaños a elegir fue de 104. (Ver cuadro 2.) ■

C. H. C.

Cuadro 1 ELECIONES EUROPEAS				
Partidos	12 junio de 1994		15 de junio de 1989	
	Escaños	% voto	Escaños	% voto
PP	28	40,2	15	21,41
PSOE	22	30,6	27	39,57
IU	9	13,4	4	6,06
CiU	3	4,7	2	4,20
CN ⁽¹⁾	2	2,8	1	1,91
PEP ⁽²⁾	—	—	1	1,51
Foro-CDS	—	—	5	7,15
ARM ⁽³⁾	—	—	2	3,84
PA ⁽⁴⁾	—	—	1	1,86
IP ⁽⁵⁾	—	—	1	1,83
HB	—	—	1	1,70
Participación	59,45%		54,70%	

(1) Coalición Nacionalista (encabezada por PNV); (2) Por la Europa de los Pueblos; (3) Agrupación Ruiz Mateos; (4) Coalición Andalucista - Poder Andaluz; (5) Izquierda de los Pueblos. (100% escrutado)

Cuadro 2 RESULTADOS DE LAS ELECCIONES EN ANDALUCIA						
Partidos	Resultados 1994			Resultados 1990		
	Escaños	% voto	Votos	Escaños	% voto	Votos
PSOE	45	38,56	1.382.991	62	49,61	1.368.576
PP	41	34,47	1.236.005	26	22,17	611.734
IU-CA-Los Verdes	20	19,17	687.415	11	12,67	349.640
Poder Andaluz ¹	2	5,80	208.141	10	10,75	296.558
Otros	—	2,00	40.954	—	4,80	120.278
TOTAL	109	100,0	3.555.506	109	100,0	2.746.786

(1) En 1990, Partido Andalucista.

SUMINISTRO A BUQUES



ESCALAS CEPSA

Rapidez en el servicio, alta tecnología en los combustibles marinos, facilidad para el suministro especialmente en **Algeciras, Tenerife,**

Las Palmas, Ceuta, Gibraltar y Huelva. Así son las escalas CEPSA para profesionales del mar. En muelle o por gabarra, la asistencia de nuestro personal siempre es un signo de profesionalidad.

Y es que nada nos agrada más que satisfacer a nuestros clientes.

CEPSA BUNKER.

Avda. de Burgos, 16-D 28036 Madrid.

Tel.: (91) 337 69 52/61 57 • Telex: 44 601 SPAB E • Fax: (91) 767 12 73.



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.
- MONITORIZACIÓN DE BUQUES VÍA SATÉLITE.

MANDO Y CONTROL 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