

N.º 319 - JULIO-AGOSTO 1994

MAR

MAREJADA EN LA MARINA MERCANTE

- Los navieros rechazan el Segundo Registro
- Sigue la fuga de barcos a banderas de conveniencia

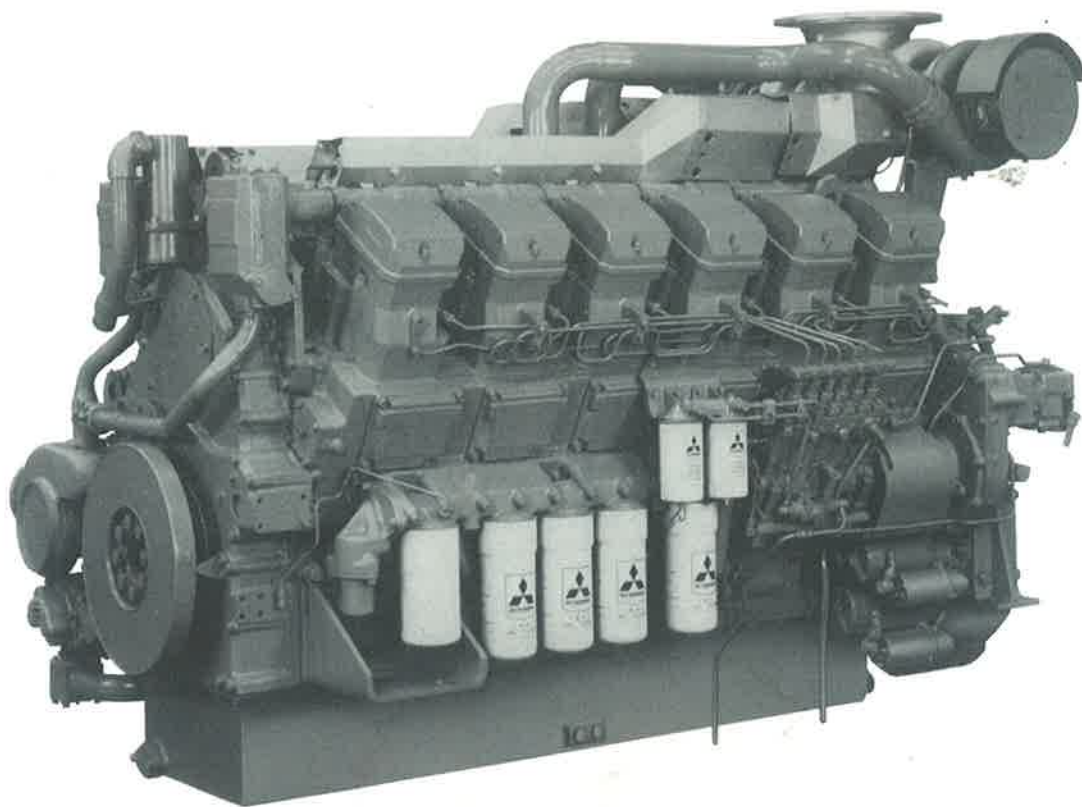
**POLÍTICA AZUL
PARA EL
MEDITERRANEO**

**REDES
PARA LA
POLEMICA**



LA FUERZA DE LA RAZON

Motores propulsores de 9 a 5.000 CV



LA MAS AMPLIA GAMA EN MOTORES DE NUEVA GENERACION

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

LA MAS EFICAZ Y ECONOMICA CAPACIDAD DE PROPULSION

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

FACIL MANTENIMIENTO

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

ASISTENCIA TECNICA ASEGURADA

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

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

DISTRIBUIDO EN ESPAÑA POR : INNOVACION DIESEL S.A.

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

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



6

RECHAZO PARA EL SEGUNDO REGISTRO

Los navieros no están satisfechos con las condiciones fiscales aprobadas para el Segundo Registro.

12

SIGUE LA HUIDA DE LA MERCANTE

Las empresas navieras siguen matriculando sus barcos bajo otras banderas.



20/24 POLITICA AZUL PARA EL MEDITERRANEO

Bruselas inicia de forma lenta una nueva política común para el Mediterráneo.

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

Director general: Jesús Muela.

Director: Vidal Maté.

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

Secretaría de Redacción: M.^a Victoria Ugarte.

Para entrar en contacto con el ISM: Alicante: Casa del Mar. Muelle del Poniente - Tel. (965) 22 34 53. Almería: Casa del Mar - Tel. (951) 23 82 22. Baleares: Casa del Mar. Muelle Viejo, s/n. - Tel. (971) 72 56 06. Barcelona: Puigxurriquer, s/n. - Tels. (93) 319 05 66 y 319 03 66. Bilbao: Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 62 22. Cádiz: Casa del Mar - Tel. (956) 25 17 04. Cartagena: Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. (968) 50 20 50. Castellón: Casa del Mar. Plaza Monturiol, s/n - Tel. (964) 22 14 08. Ceuta: Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. (965) 51 11 24. Gijón: Casa del Mar. Eduardo Castro, s/n. - Tel. (985) 32 51 03. Guipúzcoa: Casa del Mar. Pasaje de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. Huelva: Casa del Mar. Avda. Hispano-América, s/n. - Tel. (955) 25 75 65. La Coruña: Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal - Tel. (981) 28 70 00. Las Palmas: Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58. Lugo: Camil dos Loureiros, s/n. - Tels. (982) 22 34 50 o 22 34 54. Madrid: Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60. Málaga: Puente del Carmen, s/n - Tel. (952) 22 72 75. Melilla: Inspector Torralba, 9 - Tel. (952) 68 16 64. Santa Cruz de Tenerife: Avda. de Anaga - Tel. (922) 27 11 50. Santander: Casa del Mar. Avda. Sotileza, s/n. - Tel. (942) 21 46 00. Sevilla: Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. Tarragona: Casa del Mar. Fco. Baslos, s/n - Tel. (977) 22 71 66. Valencia: Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16. Vigo: Casa del Mar. Avda. de Ouilamar - Tel. (966) 29 09 50. Villagarcía de Arosa: Casa del Mar. Avda de la Marina, s/n. - Tel. (966) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

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

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

Imprime: Grafoffset S.L. - 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.



Fabricación de REDES e HILOS de Nylón para la PESCA

Todo tipo de redes con doble nudo, para la pesca del Trasmallo de bajura, altura, Volantes, Miños y Cerco.

Gama de Hilos:
117/2, 167/2, 210/2, 210/3, 210/4, 210/6, 210/9, 210/12, 210/18

Apartado, 141
 43850 CAMBRILS
 (Tarragona)

Tel y Fax: (977) 36 10 54

MARITIMA DEL NORTE Corp.

Agentes en España

AUXILIAR MARITIMA, S.L.

Miño, 4 - 28002 MADRID

Teléfono: 563 46 44

Télex: 27718 y 27295

Telefax: 561 89 62

Telegramas: MARINORTE, MADRID

FLOTA

TRANSPORTES FRIGORIFICOS

SIERRA ARACENA	135.000 P3
SIERRA ARALAR	135.000 P3
SIERRA CAZORLA	136.000 P3
SIERRA GRANA	127.000 P3
SIERRA GRANERA	123.000 P3
SIERRA GUADALUPE	123.000 P3
SIERRA GUADARRAMA	123.000 P3
SIERRA GREDOS	127.000 P3

TRANSPORTES DE GAS

LAIETA GNL 40.000 M3

LINEAS REGULARES Y TRAMP
 DE MERCANCIAS FRIGORIFICAS

TRANSPORTES DE GASES LICUADOS



FABRICA DE BANDEJAS PARA CONGELACION DE PESCADO
 CALDERERIA LIGERA
 MAQUINARIA - FERRETERIA EN GENERAL
 SUMINISTROS INDUSTRIALES



EXPOSICION Y VENTA:
 Fernando Guanarteme, 120
 Tlfs. (928) 22 48 25 - 22 15 87
 35400 LAS PALMAS G. C.

FABRICA:
 Lomo El Perdigón, 11 (ARUCAS)
 Tlf. (928) 60 07 24 - 60 21 57
 Fax: (928) 60 52 66
 35400 LAS PALMAS G. C.

El primer semestre del año se ha cerrado con aires de polémica tanto en la pesca como en la Marina Mercante en unos debates y enfrentamientos que van a seguir al menos a medio plazo.

En el caso de la Marina Mercante, el problema es la competitividad de la flota y las medidas adecuadas para que las navieras mantengan sus barcos bajo pabellón español. Desde el Ministerio de Transportes se ha hecho un esfuerzo en los últimos dos años, primero para convencer a los sindicatos del sector sobre la necesidad de concesiones en materia laboral para poner en marcha este Segundo Registro en Canarias y, posteriormente, para arrancar del Ministerio de Economía las medidas fiscales suficientes como para hacer atractivo este tipo de abanderamientos en España.

Por lo visto hasta la fecha, los esfuerzos no han dado los frutos esperados. Los sindicatos rechazan la filosofía global de los Segundos Registros por su política en materia laboral, mientras los navieros se han manifestado en contra de los beneficios fiscales o en las aportaciones a la Seguridad Social, que se plantean por la Ley aprobada ya por el Senado sobre el Régimen Económico para Canarias. Para las empresas navieras se trata de un parche insuficiente para hacer competitivo ese registro y, sobre todo, atractivo como para abanderar en Canarias los barcos en lugar de hacerlo en otros países.

Si no varían estas condiciones, que no parece lo vayan a decidir en el Congreso, la flota de la Marina Mercante seguirá en su exi-

30 DIAS

Mercante, redes y Mediterráneo

lio como lo ponen de manifiesto los datos referidos al último año hechos públicos por ANAVE en las últimas semanas.

Junto a este debate en la Marina Mercante, el otro gran frente abierto se centra en la pesca. En concreto, las redes y, como filosofía general, la necesidad de llevar adelante una política de pesquerías mucho más responsable con el mantenimiento de los recursos.

Los Ministros de Agricultura y Pesca de España y Francia suscribieron un compromiso para poner orden en la pesca de la anchoa en el golfo de Vizcaya, al igual que para el intercambio de cuotas entre ambos países. Pero, ése no es en realidad el nudo del problema. En el fondo se hallan las diferencias entre ambos países para la utilización o no de las redes a la deriva, así como sobre la dimensión de las mismas. España mantiene en este campo una política mucho más restrictiva que el conjunto de la Unión Europea y más concreta-

mente que Francia. Los españoles rechazan la posibilidad de que unos barcos franceses estén utilizando redes de hasta 20 kilómetros mientras la Unión Europea las limita a 2,5 kilómetros, pero no adopta una posición de firmeza frente a las infracciones galas.

Seguirá esta batalla de las redes hasta que se establezca una verdadera política azul en el Mediterráneo. La Unión Europea dio al fin luz verde a un proyecto de política azul pero con la abstención de España. Los representantes españoles pedían una política mucho más concreta, sin tantas excepciones a la regla, más rápida en su aplicación frente a quienes pretenden que sigan las cosas como están. Al final pudieron más los países partidarios de poner orden pero sin prisas en estas pesquerías. La política azul va para largo. ■

Vidal MATE



**Peligro
de un
éxodo
masivo
de nuestros
barcos a
otros
países.**



DECEPCIÓN ANTE LAS ESCASAS MEDIDAS FISCALES DEL SEGUNDO REGISTRO

La reciente aprobación en el Senado de la Ley de Régimen Económico y Fiscal de Canarias ha causado una gran decepción a los armadores, dadas las escasas medidas fiscales concedidas. Esto podría provocar una huida masiva a pabellones de conveniencia con objeto de ser competitivos. En los últimos cuatro meses, unos 40 barcos de navieras españolas están tramitando las

licencias de exportación a segundos registros de otros países. El Grupo Parlamentario Socialista considera necesario apoyar a los armadores con la mejora de los incentivos fiscales, camino de mejoras que ha quedado abierto con el artículo 79 por el que se podrán modificar las bonificaciones anualmente en los Presupuestos Generales del Estado.



LAS llamadas banderas de conveniencia, que son unos paraísos fiscales exentos de todo tipo de control, han experimentado en los últimos años una fuerte inscripción de buques, especialmente en casos como en los de Panamá, Liberia, o Hong Kong. En los últimos quince años los países comunitarios han ido creando Segundos Registros de Buques para hacer más competitiva su flota dentro del mercado del flete marítimo internacional. Desde 1988 la Unión Europea contribuyó a la creación de segundos registros con objeto de combatir estas tendencias. En Portugal se creó el Registro de Madeira, en Dinamarca el Registro Dis, que es de los más competitivos, en Irlanda, Alemania, y Luxemburgo.

En este marco, y ante la larga crisis de la flota mercante española y el continuo deterioro del mercado de fletes, el Gobierno español creó a través de la Ley 27/92 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, de 24 de



noviembre de 1992, en la Disposición adicional decimoquinta, el Segundo Registro en Canarias. En esta ley se establecían las condiciones laborales para la contratación de la tripulación.

Para el portavoz del Grupo Parlamentario socialista, José Segura, esto fue resultado de

que «ya en el año 92 éramos conscientes de que se estaba produciendo un éxodo de barcos de empresas y sociedades de titularidad española que se estaban inscribiendo o bien en terceros países como Bahamas, Liberia, Chipre o en Segundos Registros de otros países comuni-

tarios». Estas condiciones laborales, contempladas en la Disposición adicional decimoquinta, tenían que ser complementadas con distintas normativas para hacer competitivo el segundo registro: la Ley de Régimen Económico y Fiscal.

Una flota bajo mínimos

Estas medidas fiscales, tan esperadas por los armadores, y que llegan con un año de retraso, acaban de ser aprobadas en el Senado. Las reacciones de decepción por parte de los armadores no se han hecho esperar, ya que consideran que se ha perdido una oportunidad histórica para establecer un registro competitivo equivalente al de que dispone la mayor parte de los países comunitarios. En opinión de los navieros, a medida que se vaya liberalizando todo el cabotaje insular, la flota mercante deberá registrarse bajo pabellones o banderas de conveniencia con el fin de mantener una situación de competitividad en el mercado mundial de fletes. Para

el año 2000, la casi totalidad de la flota estará registrada en otros países. Para Fernando Casas, director general de ANAVE, con estas medidas fiscales la flota española se verá forzada a una masiva huida hacia pabellones de conveniencia con objeto de ser competitiva.

La pérdida de tonelaje de registro de la flota mercante de pabellón español es un hecho preocupante. Durante 1993, la flota de buques mercantes de pabellón español perdió el 47 por 100 de su TRB. Esta tendencia continúa agravándose ya que desde enero hasta abril, unos 40 barcos pertenecientes a navieras españolas están tramitando las licencias de exportación a segundos registros de otros países. Repsol, Naviera Vizcaña, tienen todos sus barcos radicados en el Segundo Registro de Madeira. Las empresas navieras, tanto del sector público como privado están buscando la ubicación de sus barcos en registros comunitarios que sean competitivos.

El descontento de ANAVE ante las recientes medidas fiscales para el Segundo Registro Canario aprobadas en el Senado, es en cierta medida compartida por el Grupo Parlamentario Socialista. Para José Segura, portavoz socialista de la ley, «hay que mejorar los incentivos fiscales y la prueba más evidente de ese sentimiento está en el artículo 79, que deja estos incentivos abiertos a una fluctuación». En este nuevo artículo 79 llamado «Modificación de los porcentajes de bonificación» se dice que los porcentajes de bonificación de los artículos 75.2 y 76.2 podrán modificarse anualmente en las correspondientes Leyes de Presupuestos Generales del Estado. José Segura no se muestra plenamente satisfecho ante los incentivos fiscales conseguidos, aunque asegura que este artículo 79 abre un camino para mejorarlos. «Si bien es cierto que con

«Hay que mejorar los incentivos fiscales y la prueba más evidente de ese sentimiento está en el artículo 79 de la ley», dice José Segura.

estos incentivos fiscales no hemos alcanzado el escalón que deseáramos, no lo hemos dejado cerrado, sino que ha quedado abierto para ir introduciendo mejoras progresivas. De hecho, en la Ley de Presupuestos Generales del Estado de 1995 va a mejorarse.» Con el artículo 79 se remite a los Presupuestos Generales del Estado año tras año para adoptar medidas que pueden ir mejorando esa competitividad.

Enmiendas socialistas

En la tramitación en el Senado de la Ley de Régimen Económico y Fiscal, el Grupo Parlamentario Socialista presentó cinco enmiendas con las que se mejoró el articulado del Título VII de Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, título que tiene siete artículos (del 73 al 79).

Con estas enmiendas lo que se ha pretendido es mejorar las escasas medidas fiscales con objeto de incrementar



Titulo Séptimo

Registro Especial de Buques y Empresas Navieras

CAPITULO PRIMERO

Normas Generales

Artículo 73. Inscripción de buques.

1. Se podrán inscribir en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras los buques y empresas navieras que cumplan los requisitos de la Disposición Adicional Decimoquinta de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

2. Los tripulantes y las empresas de los buques que estén adscritos a los servicios regulares entre las islas Canarias y entre éstas y el resto del territorio nacional, en tanto éstos no puedan inscribirse en el Registro Especial, de conformidad con lo previsto en el apartado anterior, podrán, no obstante, disfrutar de la exención del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados y de las bonificaciones sobre la Renta de las Personas Físicas, Impuesto sobre Sociedades y Cotizaciones a la Seguridad Social, establecidas en los artículos 74, 75.1, 76.1 y 78.

CAPITULO SEGUNDO

Régimen Fiscal

Artículo 74. Exención del Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados.

Los actos y contratos realizados sobre los buques inscritos en el Registro Especial que estén sujetos al Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados quedarán exentos de tributación por el citado impuesto.

Artículo 75. Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas.

1. Para los tripulantes de los buques inscritos en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, sujetos al Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas por obligación personal, tendrá la consideración de dieta exceptuada de gravamen el 15 por 100 de los rendimientos íntegros del trabajo personal que se hayan devengado con ocasión de la navegación realizada en buques inscritos en el citado Registro.

2. Para los tripulantes de los buques inscritos en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras



la competitividad de las navieras en el mercado internacional del flete.

Además, el último día, *in extremis*, el Grupo Parlamentario socialista presentó dos nuevas enmiendas transaccionales que no fueron aceptadas por coalición canaria, por lo que no se pudieron tramitar. Una de ellas hacía referencia al artículo 75. Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas. En la redacción se pretendía añadir un párrafo 2 que dice:

«2. Para los tripulantes de los buques inscritos en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, sujetos al Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas por obligación real, tendrá la consideración de dieta exceptuada de gravamen el 40 por 100 de los rendimientos íntegros del trabajo personal que se hayan devengado con ocasión de la navegación realizada en buques inscritos en el citado Registro.»

Como puede observarse en el cuadro tal y como ha que-

dado la ley, el artículo 75.2 tan sólo establece el 15 por 100, frente al 40 por 100 que se proponía en esta enmienda.

En cuanto a la segunda enmienda transaccional, que tampoco fue aprobada, se refería al artículo 78, estableciendo una sustancial mejora para contribuir a hacer atractivo el Segundo Registro de Buques y Empresas Navieras. En ella se decía:

Artículo 78. Bonificaciones y reducciones en las cotizaciones a la Seguridad Social.

1. Para los tripulantes pertenecientes a los países comunitarios de los buques inscritos en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, se establece una bonificación del 50 por 100 en la cuota empresarial a la Seguridad Social.

2. (Igual).

3. Para los tripulantes pertenecientes a terceros países de los buques inscritos en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, se establece una reducción del 75 por 100 en la cuota empresarial a la Seguridad Social.

ras, sujetos al Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas por obligación real, tendrá la consideración de dieta exceptuada de gravamen el 15 por 100 de los rendimientos íntegros del trabajo personal que se hayan devengado con ocasión de la navegación realizada en buques inscritos en el citado Registro.

Artículo 76. Impuesto sobre Sociedades.

1. Se bonificará en un 35 por 100 la porción de la cuota de este impuesto resultante después de practicar, en su caso, las deducciones por doble imposición a que se refiere el artículo 24 de la Ley 61/1978, de 27 de diciembre, que corresponda a la parte de la base imponible que proceda de la explotación desarrollada por las empresas navieras relativa a los servicios regulares a que se refiere el artículo 73,2.

2. Se bonificará en un 35 por 100 la porción de la cuota de este impuesto resultante después de practicar, en su caso, las deducciones por doble imposición a que se refiere el artículo 24 de la Ley 61/1978, de 27 de diciembre, que corresponda a la parte de la base imponible que proceda de la explotación desarrollada por las empresas navieras de sus buques inscritos en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras.

3. Reglamentariamente se establecerá la forma de aplicar lo dispuesto en los apartados anteriores.

Artículo 77. Aplicación del régimen fiscal de las entidades ZEC.

Lo dispuesto en el artículo anterior no será de aplicación a las empresas navieras constituidas como entidades ZEC, las cuales gozarán del régimen previsto para dichas entidades.

CAPITULO TERCERO

Régimen de Cotizaciones a la Seguridad Social

Artículo 78. Bonificación en las cotizaciones a la Seguridad Social.

1. Para los tripulantes de los buques inscritos en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, se establece una bonificación del 50 por 100 en la cuota empresarial a la Seguridad Social.

2. La bonificación establecida en el apartado anterior se financiará mediante la correspondiente aportación del Estado al presupuesto de la Seguridad Social

Artículo 79. Modificación de los porcentajes de bonificación.

Los porcentajes de bonificación recogidos en los artículos 75.2 y 76.2 podrán modificarse anualmente en las correspondientes Leyes de Presupuestos Generales del Estado.

Ayudar a los armadores

A pesar de que los primeros resultados no han sido muy satisfactorios, se ha abierto el camino y se pretende convertir el Segundo Registro Especial de Buques de Canarias en una pieza instrumental competitiva, que permita a nuestra flota mercante retornar al abanderamiento en nuestros puertos. «Estamos en la línea de ir subiendo escalón tras escalón hasta conseguir el incentivo fiscal adecuado», asegura José Segura. El portavoz socialista de la ley muestra su convencimiento de que en los próximos meses se va a alcanzar esa meta que se persigue.

Señaló también la necesidad de prepararse para algunos acontecimientos que se vienen encima como son la liberalización del tráfico de combustible en 1997 y la liberalización absoluta del tráfico de pasajeros

LISTADO DE BUQUES QUE TIENEN UN EXPEDIENTE DE EXPORTACION AUTORIZADO (AUTORIZADO CAMBIO DE BANDERA) EN EL PERIODO COMPRENDIDO ENTRE EL 1 DE ENERO Y EL 25 DE ABRIL DE 1994

Nombre del buque	Fecha aut.	Armador
Campogenil	16 marzo 94	C.L.H.
Campomayor	16 febrero 94	C.L.H.
Cotinsa Cataluña	2 febrero 94	Containers y Transportes, S.A.
Imola	13 enero 94	Navicar, S.A.
Islas dos	1 marzo 94	Cementos especiales, S.A.
Mariona del Mar	22 febrero 94	Contenemar, S.A.
Maruja del Mar	19 abril 94	Contenemar, S.A.
San Mamés	22 abril 94	Factoría Naval Marín
Saud	23 febrero 94	Yasmine Line, S.A.
Sea Dragon	2 marzo 94	Cía. Trasatlántica Española, S.A.
Sea Fortune	2 marzo 94	Cía. Trasatlántica Española, S.A.

LISTADO DE BUQUES QUE TIENEN UN EXPEDIENTE DE EXPORTACION SOLICITADO EN EL PERIODO COMPRENDIDO ENTRE EL 1 DE ENERO Y EL 25 DE ABRIL DE 1994

Nombre del buque	Fecha solíc.	Armador
Barbanza	17 marzo 94	Atlántico Shipping, S.A.
Bucanero Uno	6 abril 94	Marítima Nuevo Horizonte, S.A.
Campogenil	16 marzo 94	C.L.H.
Campomayor	2 febrero 94	C.L.H.
Formentor	8 abril 94	Cemenland, S.A.
Imola	3 enero 94	Navicar, S.A.
Maliaño	18 abril 94	Marítima de Camargo, S.A.
Maruja del Mar	25 marzo 94	Contenemar, S.A.
Rivagijón	11 abril 94	Marítima Peregar, S.A.
Sea Dragon	11 enero 94	Cía. Trasatlántica Española, S.A.
Sea Fortune	11 enero 94	Cía. Trasatlántica Española, S.A.

LISTADO DE BUQUES QUE TIENEN UN EXPEDIENTE DE EXPORTACION CONFIRMADO (ANOTADA BAJA DEL BUQUE EN EL REGISTRO DE BUQUES) EN EL PERIODO COMPRENDIDO ENTRE EL 1 DE ENERO Y EL 25 DE ABRIL DE 1994

Nombre del buque	Fecha conf.	Armador
Benceno	9 febrero 94	Nav. Química, S.A.
Campogenil	15 abril 94	C.L.H.
Campomayor	29 marzo 94	C.L.H.
Camporrubio	8 febrero 94	C.L.H.
Castillo de Almasa	18 abril 94	Emp. Nac. Elcano de la Marina M.
Castillo de Arévalo	18 abril 94	Emp. Nac. Elcano de la Marina M.
Castillo de Butrón	15 abril 94	Emp. Nac. Elcano de la Marina M.
Castillo de La Luz	25 abril 94	Emp. Nac. Elcano de la Marina M.
Castillo de Lopera	25 abril 94	Emp. Nac. Elcano de la Marina M.
Castillo de Lorca	19 abril 94	Emp. Nac. Elcano de la Marina M.
Cemenmar Tres	21 enero 94	Cementos del Mar, S.A.
Estireno	9 febrero 94	Nav. Química, S.A.
Eva del Mar	8 marzo 94	Medlines, S.A.
Guadiana	8 abril 94	Master Shipping, S.A.
Lex Almendro	2 febrero 94	Lexmar España, S.A.
Lex Cerezo	2 febrero 94	Lexmar España, S.A.
Lex Magnolio	21 febrero 94	Lexmar España, S.A.
Lex Naranja	23 febrero 94	Lexmar España, S.A.
Lex Nogal	25 febrero 94	Líneas Ecoa, S.A.

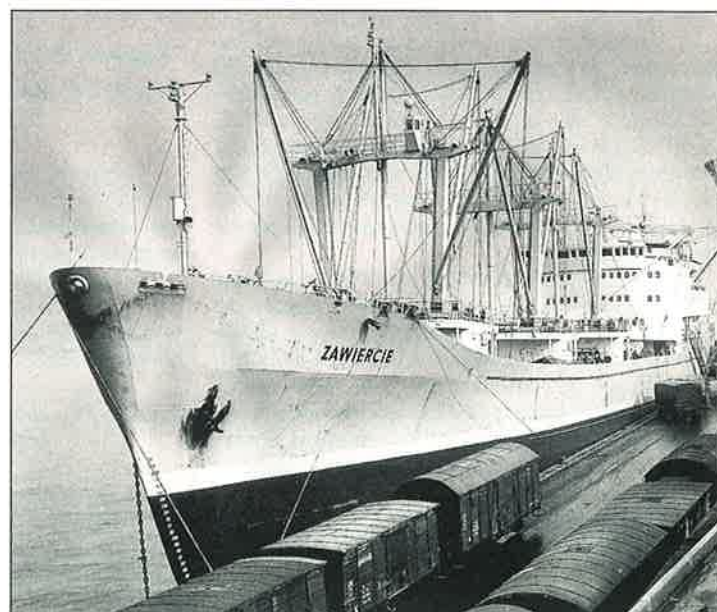
La falta de medidas adecuadas para el sector marítimo está provocando la desaparición de la inversión y el empleo industriales y de servicios ligados a este sector, y sus posibilidades de recuperación en medio y largo plazo.

en 1999. En este sentido, manifestó la necesidad de potenciar el diálogo entre la Administración, los sectores empresariales y sindicales para la búsqueda de soluciones satisfactorias para todos.

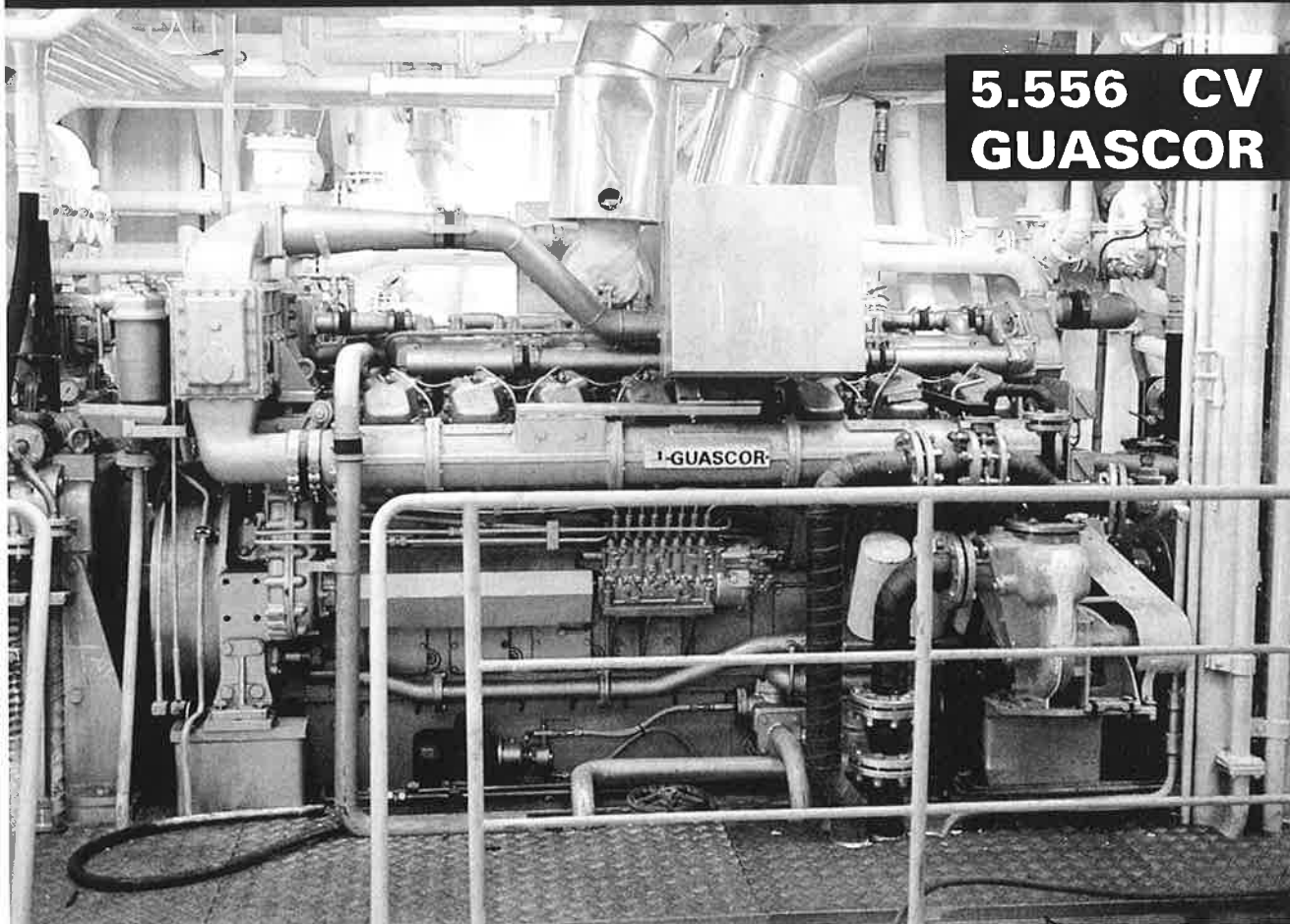
José Segura mostró el firme compromiso del grupo parlamentario socialista de llevar a cabo iniciativas parlamentarias, que incentiven en los próximos meses actuaciones al Gobierno a efectos de afrontar un problema que no se atiende con la suficiente intensidad. «El mercado internacional del flete —dice Segura— es duro en lo que a su competitividad se refiere y para poder ser competitivo, los armadores españoles necesitan apoyos.»

Por último, subrayó la necesidad de consolidar el Segundo Registro Canario para mantener los puestos de trabajo de los tripulantes españoles y proporcionar la competitividad en el mercado internacional del flete, y así impedir el éxodo permanente de nuestros barcos a otros registros. En este sentido, José Segura hace un llamamiento a los armadores españoles para que mediten mucho a la hora de solicitar expedientes de exportación. ■

Inés OTERO



ELAI-ALAI, ULTIMO ATUNERO CONGELADOR CONSTRUIDO EN ESPAÑA. EQUIPADO CON : AUXILIARES GUASCOR.



**5.556 CV
GUASCOR**

EQUIPOS INSTALADOS

- 3 x F480TA - SG**
1.150 CV a 1500 r.p.m. C / U
- 2 x E318TA2 - SG**
668 CV a 1500 r.p.m. C / U
- 1 x E318TA2 - SP**
770 CV a 1800 r.p.m.
- 1 x R-300** Reducción : 1/6



Dpto. PROFIC / 93



GUASCOR[®]

MOTORES
Y
SISTEMAS

Los buques
se van a
otros
pabellones
en busca de
competitividad

ANAVE PIDE MÁS AYUDAS PARA SALVAR LA FLOTA



La flota mercante española carece de un marco de explotación competitivo y homologable al de muchos países de la Unión Europea. Esto ha supuesto un elevado coste para nuestra economía, ya que entre enero de 1993 y mayo de 1994, la flota mercante bajo pabellón español, pasó de casi dos millones de TRB a menos de un millón de TRB. Esta fuerte reducción de la flota ha repercutido en el fuerte déficit de la balanza de fletes, que en 1993 estará próximo a los 200.000 millones de pesetas. Ante este panorama, el presidente de Anave, Carlos Barreda, considera urgente buscar medios para hacer posible la subsistencia de la flota bajo pabellón nacional.

LA flota mercante bajo pabellón español registró un espectacular descenso de 67 unidades y el 47 por 100 de sus TRB, como consecuencia de la liberalización de los tráficos internacionales y del comienzo de la apertura del cabotaje. Esta fuerte reducción se concentró en los graneleros, que perdieron el 90 por 100 de sus TRB, petroleros -52 por 100, buques de carga general -57 por 100, y gaseros -36 por 100. La mayor parte de

estos buques se mantuvo bajo el control de empresas navieras españolas, en registros abiertos o especiales más competitivos. En junio de 1994, el 65 por 100 de la capacidad de transporte controlado por empresas españolas se encuentra registrado en el extranjero.

A pesar de todo, ANAVE considera este incremento experimentado por la flota exterior controlada por empresas españolas, que han pasado de representar 0,8 millones de to-



El aumento de la flota exterior controlada por empresas españolas contribuyen a mantener el empleo, según ANAVE.

neladas a 1,5 millones de toneladas en la actualidad, como un dato positivo. Carlos Barreda, presidente de ANAVE, señaló durante la Asamblea General que esto ha permitido conservar el empleo de más de 1.000 marinos españoles y los puestos correspondientes en tierra. «El abanderamiento exterior de buques se ha revelado como un buen mecanismo para fomentar el empleo de españoles. Mientras España se concientia de la necesidad de

potenciar esta actividad económica, —continuó Barreda— las empresas deberán apoyarse en otros registros más competitivos, europeos o no.»

Entre los objetivos prioritarios que las empresas navieras se proponen para el presente ejercicio citó el área del cabotaje. En este sentido, aseguró que «es fundamental en este campo que el futuro decreto de autorización de líneas regulares sea un soporte básico de objetivación del proceso de autorización de los servicios de línea regular. Ello es fundamental para que el proceso de adaptación al marco abierto del 99 se produzca de una manera constructiva y ordenada».

La falta de flota

Contar con una Marina Mercante fuerte es de gran importancia para la economía del país. Para el presidente de ANAVE, «una nación sin una flota de dimensión adecuada a sus intercambios nacionales e internacionales, controlada por sus ciudadanos, es una sociedad sin prestigio ni potencial de presencia en el mercado internacional».

La Asociación de Navieros Españoles califica de insatisfactorias las tan esperadas medidas fiscales y económicas del Registro Especial de Canarias, pues suponen la pérdida de hacer viable el proyecto del Segundo Registro, ya que un buque en las condiciones aprobadas para el registro en Canarias, tiene un coste de un 50 por 100 mayor, en el apartado de la tripulación que el correspondiente a su registro en Madeira.

A esto hay que añadir el rechazo de las propuestas presentadas en el Congreso del tratamiento europeo del régimen del IVA a los buques de cabotaje. Para ANAVE, mientras no se consiga la flota de cabotaje también se verá abocada a retrasar cualquier esfuerzo de renovación de la misma para evitar el discriminatorio efecto del IVA que recae sobre ella, junto al perjuicio que va a suponer para nuestros astilleros, y los de cualquier proveedor de nuestros buques de cabotaje.

Rejuvenecimiento de la flota

La estructura por edades de la flota de pabellón español se ha rejuvenecido sensiblemente respecto del año anterior, por haberse exportado buques de edad avanzada. A 31 de diciembre de 1993, el 43,2 por 100 del tonelaje de la flota tenía menos de diez años, mientras que la flota de más de veinte años suponía sólo el 13,1 por 100. El 43,6 por 100 tenía entre diez y veinte años.

Durante 1993 se entregaron sólo dos buques mercantes de transporte para explotación bajo pabellón español: dos ferries, con un total de 18.836 GT y 5.257 TPM. En mayo de 1994 se ha entregado un portacontenedores de 754 TEUS, construido en astilleros holandeses. Durante 1993 se firmaron sólo cuatro contratos de nuevas construcciones de buques mercantes para explotación bajo pabellón español, con sólo 31.101 GT y 21.495 TPM. Se trata de un ro-ro, un tanque petrolquímico y dos ferries.

Resulta evidente la muy negativa tendencia de la flota de pabellón español durante el año pasado. En lo que va de siglo, tan sólo en 1938 y 1939 la flota mercante de pabellón español registró menos tonelaje que en el actual.

En cuanto a la flota mercante bajo otros pabellones, hasta 1992 las empresas navieras no se iban a registros internacionales. Es en los últimos dos años cuando se ha generalizado entre las empresas españolas la tendencia a abanderar sus buques en registros que permitan una mayor competitividad, especialmente con la reducción de las cargas fiscales y de Seguridad Social.

A 15 de mayo de 1994 el tonelaje controlado por empresas navieras bajo otros pabellones era muy superior al de bandera nacional. En cuanto a los tipos de buques que se han transferido más rápidamente destacan los petroleros, graneleros y buques de carga general, que suponen en conjunto casi el 90 por 100 de las TRB de la flota controlada en el exterior. Los buques que se mantienen bajo pabellón español son en su mayoría los dedicados única o preferentemente a tráficicos de cabotaje.

EVOLUCION DE LA FLOTA DE BUQUES MERCANTES DE TRANSPORTE BAJO PABELLOS ESPAÑOL

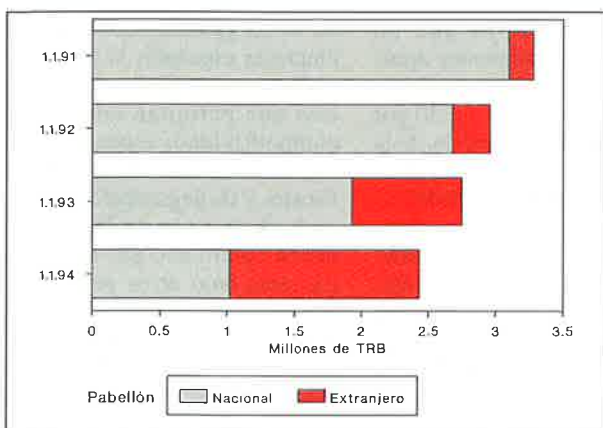
Datos al final de cada año, salvo 1994 (datos al 15 de mayo). Buques: número de buques. TRB: miles de TRB

Tipos de buques	1981		1985		1990		1992		1993		1994	
	Buques	TRB	Buques	TRB	Buques	TRB	Buques	TRB	Buques	TRB	Buques	TRB
Petroleros y Obos.....	104	4.674	74	2.668	57	1.619	34	896	26	438	25	418
Graneleros.....	77	1.064	76	1.275	43	797	24	442	6	45	6	45
Carga general.....	263	741	182	540	92	176	59	99	31	43	30	41
Portacontenedores.....	58	145	61	167	43	114	36	122	31	113	28	75
Roll-on/Roll-off.....	40	70	51	94	48	81	45	81	44	89	43	84
Frigoríficos.....	49	77	45	85	21	33	16	24	15	23	15	23
Gaseros.....	15	58	16	69	9	25	8	27	6	17	6	17
Pasaje y Ferries.....	43	170	41	128	48	115	44	101	46	120	45	119
Otros.....	50	119	55	178	55	150	51	144	45	131	43	123
TOTAL.....	699	7.118	601	5.204	416	3.111	317	1.936	250	1.021	241	944

FLOTA MERCANTE CONTROLADA POR NAVIERAS ESPAÑOLAS

Datos al 15-5-94. Buques: número de buques. TRB: miles de TRB

Tipos de buques	Pab. español		Pab. extranjero		TOTAL	
	Buques	TRB	Buques	TRB	Buques	TRB
Petroleros.....	25	418,4	14	875,1	39	1.293,5
Graneleros.....	6	44,8	11	393,5	17	438,3
Carga general.....	30	40,9	31	71,3	61	112,2
Portacontenedores...	28	74,5	4	39,6	32	114,1
Roll-on/Roll-off.....	43	83,5	2	2,7	45	86,2
Frigoríficos.....	15	23,2	19	42,1	34	65,3
Gaseros.....	6	17,2	4	41,5	10	58,7
Pasaje y Ferries.....	45	119,3	3	26,3	48	145,6
Otros.....	43	122,5	3	1,2	46	123,7
TOTAL.....	241	944,3	91	1.493,3	46	2.438



Los registros internacionales más utilizados por los armadores españoles son:

— Panamá: 50 buques. 505.000 TRB.

— Bahamas: 10 buques. 570.000 TRB.

— Madeira: 9 buques. 355.000 TRB.

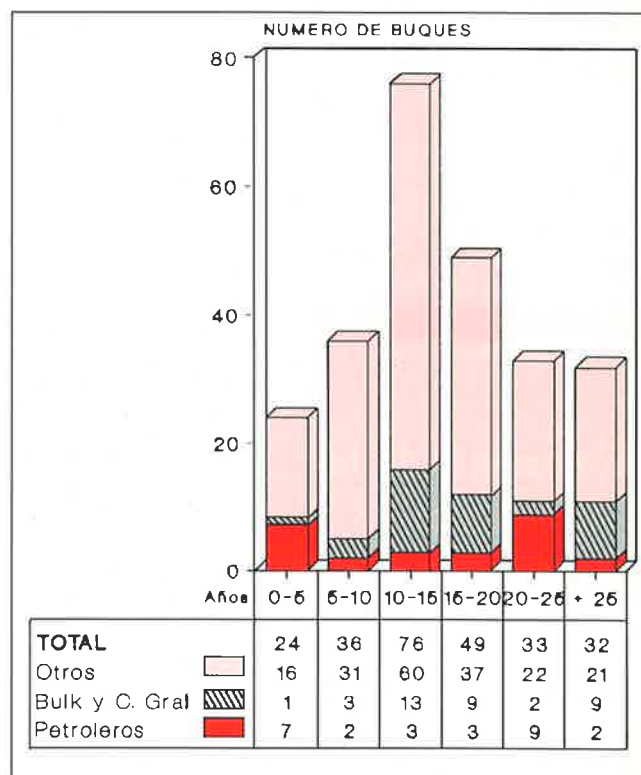
Uno de los problemas con los que tendrán que enfrentarse a medio plazo las navieras es la renovación gradual de esta flota, dado que la edad media de

estos buques supera los diecho años.

Tonelaje mundial

Según el Lloyd's Register, a 1 de enero de 1994 la flota mercan-

FLOTA DE PABELLON ESPAÑOL. ESTRUCTURA POR EDADES, AL 1-1-1994



te mundial comprendía 80.665 buques, con unos 458 millones de TRB, lo que supone un aumento del 2,9 por 100 de tonelaje respecto al año anterior. Este crecimiento de la flota, por quinto año consecutivo, se debe al ele-



PRINCIPALES FLOTAS MERCANTES MUNDIALES

Miles de TRB, a 31 de julio cada año (*). Para 1993 y 1994, a 1 de enero.

	1975	1980	1985	1990	1993 (*)	1994 (*)	94/93 %
Panamá	13.667	24.191	40.674	39.298	52.486	57.619	9,8
Liberia	66.820	80.285	58.180	54.699	55.918	53.919	-3,6
Grecia	22.527	39.471	31.032	20.521	25.739	29.134	13,2
Japón	39.740	40.960	39.940	27.078	25.102	24.248	-3,4
Chipre	3.221	2.091	8.196	18.336	20.487	22.842	11,5
Noruega	26.254	22.008	15.339	23.429	22.230	21.536	-3,1
Bahamas	190	87	3.907	13.626	20.616	21.224	2,9
Rusia (1)	19.236	23.493	24.745	26.737	16.302	16.814	3,1
R.P. China	4.278	4.278	8.877	13.899	13.899	14.945	7,5
Malta	n.d.	133	1.856	4.519	11.005	14.163	28,7
EE.UU.	15.687	18.464	17.868	21.328	14.446	14.087	-2,5
Singapur	3.892	7.664	6.505	7.927	9.905	11.035	11,4
Filipinas	879	1.928	4.594	8.515	8.470	8.466	-0,0
Corea del Sur	1.624	4.334	7.169	7.783	7.407	7.047	-4,9
Italia	10.137	11.095	8.843	7.991	7.513	7.030	-6,4
Otros Unión Europea							
Reino Unido	33.157	27.135	14.344	6.716	5.743	5.713	-0,5
Dinamarca	4.478	5.390	4.942	5.188	5.436	5.392	-0,8
R.F. Alemania	8.517	8.356	6.177	4.301	5.360	4.979	-7,1
Francia	10.746	11.925	8.237	3.832	4.021	4.332	7,7
Holanda	1.348	5.724	4.301	1.227	4.167	4.124	-1,0
España	5.433	8.112	6.256	3.807	2.643	1.752	-33,7
Luxemburgo	-	-	-	3	1.656	1.327	-19,9
Portugal	1.210	1.356	1.437	854	975	1.004	3,0
Bélgica	1.358	1.810	2.400	1.954	241	218	-9,5
Irlanda	210	209	194	181	199	185	-7,0
TOTAL UE (12)	99.121	120.583	88.163	56.575	63.693	65.190	2,4
TOTAL MUNDIAL ..	342.162	419.910	416.268	423.627	445.168	457.914	2,9
UE.Mundo (%)	29,0	28,7	21,2	13,4	14,3	14,2	

FUENTE: Lloyd's Register. Statistical Tables.

Incluye mercantes de transporte, pesqueros, remolcadores y auxiliares.

(1) Hasta 1990, inclusive; los datos corresponden a la URSS.

vado nivel de entregas de nuevos buques, que totalizaron unos 19,6 millones de GT, superando a las bajas por desguace y pérdida, que sólo sumaron unos 9,2 millones de GT. El mayor incremento porcentual se registró en los ferries, con un 7,3 por 100.

La contratación de nuevos buques totalizó unos 43 millones de TPM, duplicando la del año anterior, y la cartera de pedidos sólo aumentó un 2 por 100, en TPM.

La flota registrada en los pabellones de los miembros de la UE aumentó un 2,4 por 100 y representa el 14,2 por 100 de la total mundial. De los países de la Unión Europea, aumentaron las flotas de Grecia (13,2 por 100); Francia (7,7 por 100), y Portugal (3 por 100), este último debido a la transferencia de buques de ar-

madores españoles al registro de Madeira. El resto de países de la UE sufrieron descensos en sus TRB, principalmente España que redujo su tonelaje en más de un 35 por 100.

La flota de transporte de pabellón español pasa de ocupar el lugar número 30 en el ranking mundial, al 46, con un 0,27 del total mundial.

Durante 1993, las bajas de buques por desguaces y pérdidas totalizaron 702 unidades, con una edad media de veinticuatro años y unos 9,2 millones de GT, lo que supone un sensible aumento del 35 por 100, frente a 6,8 millones GT del año anterior.

Respecto a la evolución futura de la flota, las previsiones de Fearnleys señalan una posible reducción de hasta un 3 por 100 acumulado en los próximos tres

años en el tonelaje de petroleros, mientras que los graneleros probablemente aumenten un 4 por 100, y los buques especiales hasta un 8 por 100.

Esto supone que durante 1994 puede registrarse un estancamiento del tonelaje de la flota mundial o incluso el primer descenso desde 1988.

Previsiones poco optimistas

El Tráfico marítimo mundial aumentó un 2,4 por 100 alcanzando un máximo histórico, con 4.318 millones de Tm. El tonelaje transportado de crudo de petróleo aumentó un 2,9 por 100, mientras que disminuyó el de los tres principales graneles sólidos. La causa de este sensible des-

censo ha sido debido a los transportes de carbón (-3 por 100), y el muy importante (-7,2 por 100) del grano. El tonelaje transportado de carga general aumentó en torno a un 3 por 100.

Otro récord que no se daba desde 1973 ha sido el gran aumento de los encargos de nuevas construcciones, superando los 43 millones de TPM, aunque la cartera de pedidos se mantuvo estable.

Las perspectivas del mundo marítimo para los próximos dos-cuatro años son poco optimistas, y en opinión de los especialistas, si continúan los encargos de nuevos buques en niveles tan elevados como en 1993, no es previsible que el mercado mejore sensiblemente a medio plazo. ■

I. O.

81 Conferencia de la OIT

PRESERVAR LOS VALORES, PROMOVER EL CAMBIO



Casi un mes (del 7 al 24 de junio) han durado los trabajos de la Conferencia anual que la Organización Internacional del Trabajo (OIT) ha celebrado en su sede de Ginebra, coincidiendo con la celebración del 75 aniversario de su fundación.

Las delegaciones tripartitas —empleadores, sindicatos y gobiernos— de los 171 países miembros tuvieron oportunidad de reflexionar sobre distintas cuestiones tales como el paro, la generación de empleo, el trabajo a tiempo parcial, el papel de las agencias de empleo privadas en el funcionamiento de los mercados de trabajo, la cláusula social y, sobre todo, de un aspecto que preocupaba a todos los participantes: la justicia social en una economía que se mundializa desde la caída del comunismo y el nuevo papel que ha de desempeñar en el futuro la OIT para adaptarse a un mundo en cambio.

C

OMO ya es tradicional la conferencia de la OIT la abrió su director general, Michel Hansenne, quien en su Memoria más que referirse al balance de lo realizado reflexionó sobre el grado de adecuación de la OIT a los requerimientos sociales del momento presente y sobre las innovaciones, que pueden venir aconsejadas de cara al futuro para que este organismo pueda seguir cumpliendo con los fines y objetivos que justificaron su nacimiento.

En este sentido M. Hansenne dijo que ha llegado el mo-

mento de «*emprender un nuevo examen global de los objetivos y medios de acción de la OIT. Estamos obligados a cumplir esa tarea a causa de su magnitud y de la rapidez con que se han producido las convulsiones geopolíticas de los últimos años. Además, esas transformaciones son de tal índole y amplitud que han sacudido fuertemente, si no los ámbitos mismos de nuestra Organización, al menos sus métodos de trabajo más importantes.*»

Los cambios a los que se refirió el director general son la



Para el Ministro español de Trabajo y Seguridad Social hay que subordinar el crecimiento y el ordenamiento jurídicos respetando derechos y libertades conseguidos para alcanzar el bien más preciado de la sociedad: el empleo

reciente desaparición del bloque comunista, la mundialización de la economía y las profundas modificaciones que se vienen produciendo desde hace tiempo en el mundo del trabajo, determinadas por las innovaciones técnicas de gran alcance, de las nuevas prácticas de gestión aplicadas a las empresas y de la actividad misma que despliegan los Estados. Todo ello ha hecho surgir nuevos problemas sociolaborales.

En el marco de la mundialización de la economía destacó Mr. Hansenne el aumento del comercio mundial de bienes y servicios, los movimientos de capitales, con inclusión de las inversiones extranjeras, la interconexión de los mercados financieros y el incremento de la parte que corresponde a las empresas multinacionales en el conjunto de la actividad económica. También aludió a las negociaciones multilaterales de la llamada Ronda Uruguay, que se celebran en el GATT, y a la creación paulatina de entidades regionales que se proponen reducir las barreras comerciales y establecer vastas zonas de libre comercio. De entre ellas mencionó como la más desarrollada a la Unión Europea.

Todo ello, en opinión del responsable de la OIT, ha producido una propensión a la desreglamentación en el ámbito de las relaciones laborales, y esta circunstancia es la que ha venido afectando al enfoque de acción normativa de la OIT, hasta el punto que, desde algunos sectores, se ha llegado a cuestionar su vigencia actual.

Frente a ello el director general planteó en su Memoria una posible alternativa con tres cursos de acción: adaptar la actividad normativa a las necesidades reales y urgentes; explorar nuevas posibilidades de fomentar los derechos sociales fundamentales, y crear una nueva sinergia entre las normas internacionales del trabajo y el desarrollo del comercio internacional.

Dado que se ha detectado en los últimos años un descenso

del número de ratificaciones de convenios de la OIT por parte de los Estados miembros una primera vía de innovación apuntada por el director general podría ser la adopción de menos convenios e ir hacia la definición de un marco general y acudir a las recomendaciones y cláusulas de flexibilidad.

Como cierre a sus planteamientos el director general apuntó una cuestión clave para el futuro papel que ha de desempeñar la OIT: ¿cabe creer todavía en la justicia social cuando la ley del más fuerte no sólo sigue imponiéndose a muchísimos hombres y mujeres del mundo entero, sino que aparece con una nueva dignidad bajo la vestimenta de la competencia generalizada y sin límites?

M. Hansenne piensa que el mundo actual anda a tiendas *«en busca de un nuevo equilibrio entre el Estado, el mercado y la sociedad civil. De ahí que la composición tripartita de la OIT (Gobiernos, empleadores y sindicatos) posea una modernidad notable a condición de adaptarse a los nuevos tiempos para ayudar a inventar ese nuevo equilibrio»*.

Esa aceptación supondría para la OIT asumir tres desafíos: el primero de ellos concierne a los Estados miembros que deberán definir un proyecto común en el que tendrán que buscar el consenso sobre el ideal de justicia social, la apertura hacia los demás protagonistas del escenario sociolaboral y la utilización flexible y más equilibrada de la gama de actividades de la OIT.

Un segundo desafío será poner las condiciones necesarias para constituir una organización realmente universal sin renunciar a las exigencias de unicidad de la justicia social.

El tercer desafío pasa por considerar que el nuevo equilibrio que habrá de lograrse entre Estado, sociedad y mercado no pueda realizarse en el plano único de Nación-Estado. Será difícil fomentar la justicia social si no se encuentran pronto fórmulas idóneas de regulación de la economía nacional.

Mantener la justicia social y buscar un nuevo equilibrio entre el Estado, el mercado y la sociedad civil, son algunos de los objetivos propuestos

La cláusula social

Tema clave en esta 81 Conferencia ha sido el de la cláusula social, que fue planteado desde el principio por el propio director general de la OIT en su Memoria. Según explicó la cláusula social la constituyen aquellas garantías que un número creciente de países desean incorporar en sus acuerdos comerciales internacionales, para asegurar que la liberalización paulatina de los mercados se acompaña de mejoras en las condiciones de trabajo, por lo menos, de la eliminación de los abusos y formas de explotación más escandalosas.

Las posiciones sobre el papel que la OIT debe ocupar en este asunto son diversas. Por un lado, se propugna que esta Organización no debe entrar en las controversias del «dumping social» inspirando restricciones al comercio e igualdad obligatoria de los costes sociales. Tampoco estaría bien visto que este organismo enarbore la bandera del proteccionismo. Pero en lo que sí hay un punto de coincidencia es en que la OIT no puede sustraerse al debate, toda vez que un comercio cada vez más libre es deseable por las posibilidades que encierra de impulsar el desarrollo económico y, en consecuencia, de mejorar las condiciones de vida y trabajo y de crear empleo.

¿Qué papel correspondería a la OIT desempeñar en este

campo? Según se puso de manifiesto en la Conferencia cabe la posibilidad de una acción concertada OIT-GATT, con previsión de fondos para hacer frente a la financiación de las medidas de ajuste complementarias precisas para mantener o mejorar los compromisos de progreso social.

También se propuso que se aplicasen garantías para mantener el respeto a la libertad sindical y averiguar si los Estados interesados están adoptando disposiciones suficientes para ratificar las normas de la OIT y aplicarlas en la medida en que lo permitan su situación y sus medios.

Además de la observancia de estos principios habría que exigir la adopción de ciertas normas mínimas en el campo de la Seguridad Social.

Por último, otra línea de trabajo sería proporcionar a los países en desarrollo un apoyo real y práctico para ayudarles a hacer frente a los efectos perjudiciales, que puede tener la adopción de disposiciones sociolaborales que ofrezcan un nivel más elevado de protección en función del desarrollo de su comercio internacional.

El paro, única razón

También de la cláusula social habló el Ministro español de Trabajo y Seguridad Social, José Antonio Griñán, quien intervino en el transcurso de la Conferencia. Según Griñán «en una economía mundializa-



da deben existir no sólo reglas económicas, sino también reglas sociales aplicables en este ámbito. Estas reglas deben ser claras en sus objetivos y flexibles en cuanto a las formas de alcanzarlas, capaces, por tanto, de adaptarse a las peculiaridades de los distintos sistemas de relaciones laborales y, particularmente a las diferentes situaciones sociales y económicas».

«A la hora de plantear la fijación de estas reglas sociales internacionales que deberían ser el acompañamiento obligado de un comercio abierto en una economía mundializada

habría que hacerlo desde una visión equilibrada de la situación social y económica, que es tan compleja y diversa.»

«Habría que saber combinar —dijo el ministro— las garantías mínimas con la realidad desigualitaria de nuestro mundo. Garantías, sin duda, en derechos laborales a nuestro entender irrenunciables, desde la libertad sindical y la negociación colectiva a la protección de la salud del trabajador, pasando por cuestiones tan elementales como la abolición del trabajo infantil y, no digamos ya, del trabajo forzoso. Pero garantías que



MÁS PROTECCIÓN PARA LOS TRABAJADORES A TIEMPO PARCIAL

En una intervención final, el director general de la OIT, Michel Hansenne, hizo un resumen de cómo habían transcurrido las sesiones, mostrando su satisfacción por las conclusiones a las que se había llegado. Se refirió, en primer lugar, a la concienciación que todas las delegaciones participantes mostraron para iniciar de inmediato los trabajos para participar en la Cumbre Mundial sobre Desarrollo Social, que se celebrará en 1995, donde la OIT habrá de desempeñar un importante papel para orientar el crecimiento económico hacia más empleos y mayor justicia social. Particularmente vivo fue el debate sobre la cláusula social, nombre que no gustó a muchos intervinientes, proponiéndose que el debate se centrara en el interés y las modalidades de conferir eventualmente un marco social al comercio internacional. Si que hubo consenso tanto por los representantes sindicales, temerosos de que la apertura de las fronteras comerciales cree situaciones insoportables para los trabajadores, como por los países más radicalmente defensores de la apertura de dichas fronteras, que temen que la OIT adopte posturas proteccionistas sobre la necesidad de que esta Organización no debe abstenerse de actuar en este campo. Por lo referente a otra de las cuestiones clave tratadas en esta 81 Conferencia, como fue el papel de las agencias privadas de colocación en el funcionamiento de los mercados de trabajo, se recomendó a la Comisión correspondiente que reestudiara el Convenio número 96 que da el monopolio a las agencias públicas de colocación frente a las privadas. La Comisión de Resoluciones, por su parte, adoptó una resolución respaldando y robusteciendo a los Convenios 87 y 98 sobre libertad sindical y negociación colectiva; a los Convenios 29 y 105 sobre trabajo forzoso, y a los Convenios 100 y 111 sobre igualdad de oportunidades y trato. Finalmente, se aprobaron un convenio y una recomendación sobre el trabajo a tiempo parcial y sobre seguridad y salud en las minas. En el primero se pide más protección para los trabajadores a tiempo parcial.

C. H. C.

valoren también la existencia de muy diferentes situaciones en cuanto al nivel de desarrollo económico.»

«Es absolutamente rechazable —concluyó José Antonio Griñán— utilizar la libertad de comercio para mejorar posiciones en el mercado internacional a partir de una falta de respeto a derechos como los indicados.»

Pero donde el ministro español puso mayor énfasis fue en la cuestión del empleo: «Es necesario subordinar el crecimiento del ordenamiento jurídico a la promoción de empleo y esta subordinación llevarse a

cabo respetando los derechos básicos de libertad sindical, negociación colectiva, huelga y protección social.»

Griñán que definió el empleo como el bien colectivo máspreciado de la sociedad, afirmó que las normativas laborales dentro de la universalización de la economía de mercado, deben evolucionar para, a partir de ellas, facilitar un crecimiento económico generador de empleo y, sobre todo, hacer compatible la competitividad y el progreso social.

El titular de Trabajo y Seguridad Social, que puso como ejemplo la reforma laboral es-

pañola, dijo que sus primeros pasos dan la razón a los que «defendíamos que el único objetivo de la reforma era la creación de empleo y mantener la ocupación existente», porque ésta ha sido una de las tareas prioritarias del Gobierno español, en el último año, poner en marcha una reforma del mercado de trabajo, cuya única inspiración es la primera línea del Libro Blanco de la Comisión Europea: la razón es una sola. Una palabra: el paro.

Más adelante, dijo Griñán que en espacios políticos y culturales como la Unión Europea, el desempleo constituía la más

importante fuente de desigualdad de nuestra época «hay que centrar, por tanto, todos nuestros esfuerzos en el reparto del trabajo creando más empleo al mismo tiempo que se conjugan equilibradamente tres variables determinantes: precio, tiempo y calidad».

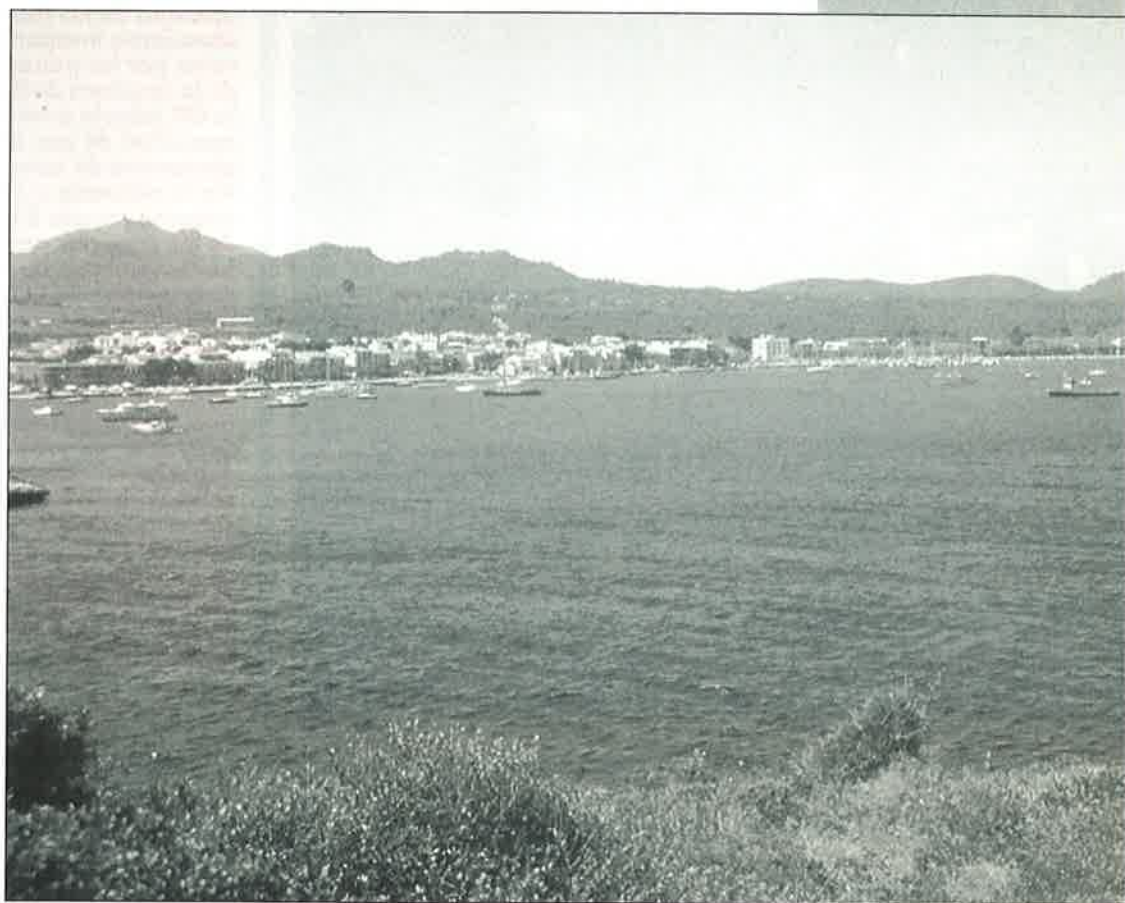
Para conseguirlo, el Ministro de Trabajo y Seguridad Social concedía una importancia casi trascendental a la formación profesional que, según él «se convierte en el aliado esencial de las políticas de empleo». ■

Concha HERNANDEZ
CARAZO

La Unión Europea aprobó un Reglamento para una mejor conservación de los recursos

CUENTA ATRAS PARA LA POLÍTICA AZUL EN EL MEDITERRÁNEO

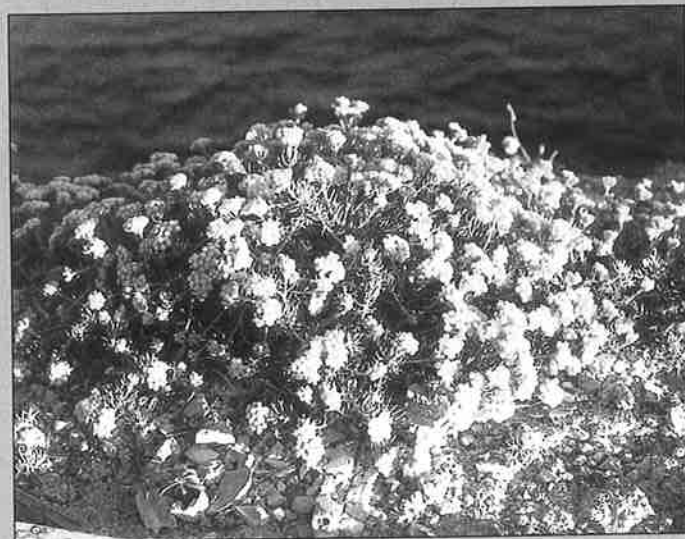
Con la abstención de España, los Ministros de Pesca de la Unión Europea aprobaron un proyecto, propuesta de Reglamento, por el que se establecen determinadas medidas técnicas encaminadas a la conservación de los recursos pesqueros del Mediterráneo. España es uno de los países de la Unión Europea más decididamente partidarios de establecer una política azul en el Mediterráneo, como existe en los mares del Norte desde 1983. Sin embargo, los representantes españoles consideraron que el contenido del último Reglamento es excesivamente blando, contempla demasiadas derogaciones y excepciones y además se prolonga por un periodo muy largo.



EL Mediterráneo no es de la importancia de los mares del Norte de la Unión Europea en materia de pesca. Las capturas anuales se sitúan en unas 700.000 toneladas de las que la mayor parte corresponde a Italia con 360.000 toneladas seguida de España con 137.000 y Grecia con 107.000 toneladas. Sin entrar en muchas pro-

fundidades, da la impresión que se trate de un caladero «salvaje» donde muchas embarcaciones, fundamentalmente italianas campan a sus anchas utilizando artes prohibidas en otros países comunitarios. En consecuencia, se trata de un caladero con peligro de esquilmación si no se pone un cierto orden en la política de capturas.

España, durante los últimos años, ha sido uno de los países pioneros en defender una política pesquera para el Mediterráneo, prácticamente desde el ingreso en la Comunidad Europea. La Administración española aplica además una política restrictiva en materia de artes, exigencias que no se cumplen en otros países comunitarios



como Francia o Italia, por hacer referencia a los más cercanos y a los que operan en las mismas aguas.

Para la Unión Europea, tras años sin prestar la debida atención en materia de ordenación pesquera al Mediterráneo, ha llegado el momento de poner remedio a los problemas que atraviesa esta zona introduciendo

un sistema de armonización en materia de pesca, aunque se haga teniendo en cuenta las diferentes normativas vigentes en cada zona. En esta línea, se dan plazos largos para aplicar las nuevas exigencias y se contemplan importantes excepciones, lo que supone el desarrollo de un sistema lento que no compartiría la delegación española.

Con la nueva reglamentación se pretende proteger la actividad de la pesca. Para ello, se procede a la prohibición de determinadas artes que contribuyen a degradar el medio, aunque de una forma progresiva, se pretende la recuperación de una determinada banda costera para las artes más selectivas utilizadas por los pescadores

artesanales, así como las condiciones de las artes con el fin de impedir la captura de las especies sin desarrollar.

A la hora de poner en marcha todo este conjunto de medidas, la Comisión se ha planteado su desarrollo en el plazo de algunos años.

La normativa contenida en este reglamento se aplicará para toda la actividad pesquera desarrollada en el Mediterráneo, con especial atención para las especies más vulnerables o amenazadas de extinción como figuran en el Anexo I.

Queda totalmente prohibida la utilización con fines de pesca o su conservación en barcos de sustancias tóxicas, soporíferas o corrosivas así como de aparatos generadores de descargas eléctricas y de explosivos. Igualmente se prohíben las artes de arrastre para la recogida de corales. A partir del 1 de enero del 2002 quedará prohibido el uso de redes de cerco y de arrastre lascadas con ayuda de una embarcación o maniobradas desde la costa, salvo que en su día el Consejo estime que no repercute de forma negativa en los recursos. En este punto se produjo la reserva de la delegación española.

Con este nuevo reglamento queda prohibida la utilización de artes de arrastre, jábegas y redes similares dentro del límite de las tres millas náuticas costeras o de la isobara de 50 metros cuando esta profundidad se alcance a menor distancia, cualquiera que sea el tipo de remolque, salvo la excepción prevista por la legislación nacional en el caso de que la banda costera de tres millas náuticas no esté dentro del límite de las aguas territoriales de los Estados miembros. No obstante, cualquier arte de pesca empleada a distancia de la costa inferior a la establecida en el párrafo anterior y utilizado conforme a la actual legislación al 1 de enero de 1994, se podrá utilizar hasta el 31 de diciembre de 1998, también salvo decisión en contra del Consejo por estimar que perjudica el mantenimiento de los recursos. No obstante lo anterior, se permitirá el uso de dragas para capturar moluscos

sea cual sea la distancia de la costa siempre que estas especies no superen el 10 por 100 de todas las capturas.

Se prohíbe la pesca con redes de arrastre de fondo remolcadas sobre las praderas de poseidonia u otras fanerógamas marinas, así como cualquier tipo de red de fondo por debajo del límite de 300 metros de las costas o de la isobara de 30 metros cuando se alcance esa profundidad a menor distancia.

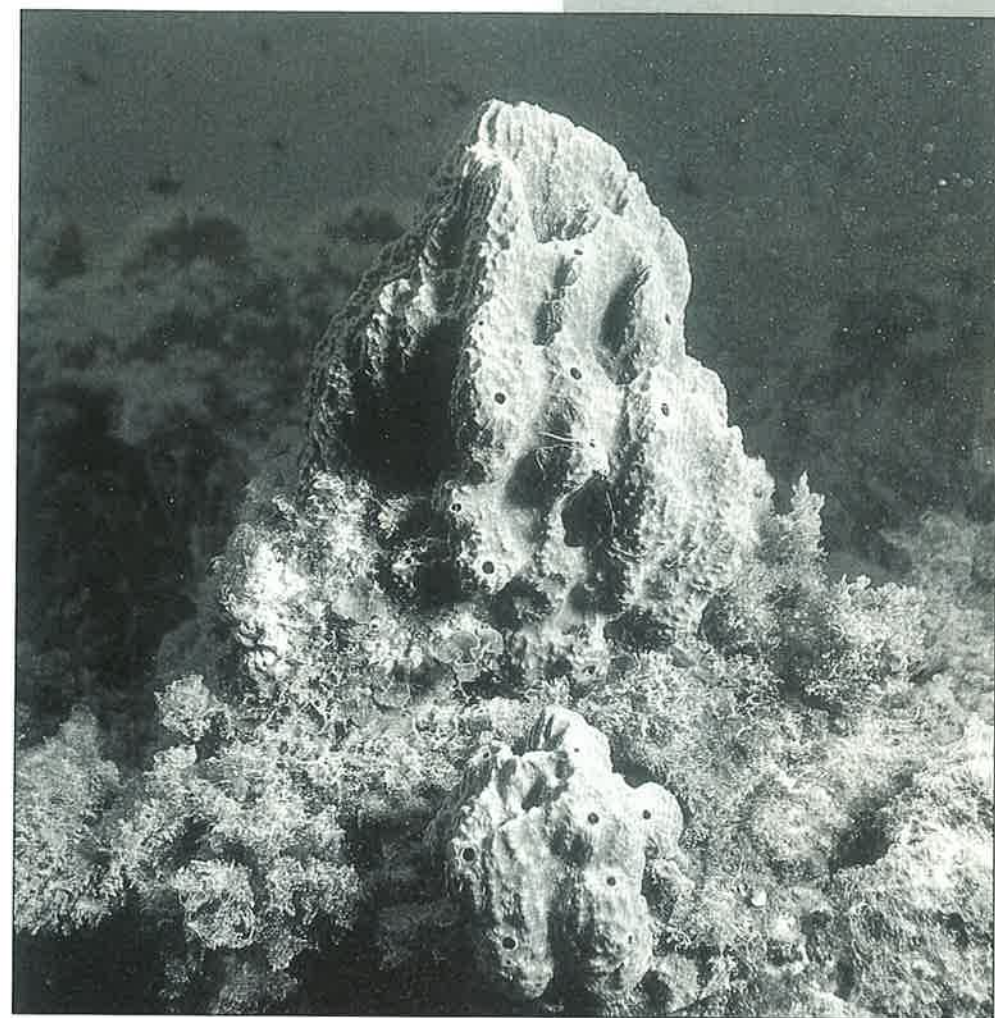
Los países miembros establecerán la lista de zonas de protección donde la actividad pesquera estará restringida por motivos biológicos. Igualmente, los Estados establecerán las restricciones relativas a las características técnicas de los principales tipos de artes de pesca de acuerdo con las exigencias contempladas en el Anexo II.

Por el artículo 6.º de este reglamento se prohíbe la utilización y conservación a bordo de redes de arrastre o de redes remolcadas similares, de redes de enmalle o de cerco, salvo si la malla de la parte de la red con la malla más pequeña es igual o superior a las tallas mínimas contempladas en el Anexo III. No obstante, como en ocasiones anteriores, si una malla con tallas inferiores es utilizada en este momento por algún Estado miembro la podrán emplear hasta el 31 de diciembre de 1998, salvo que la Comisión decida lo contrario.

Con el fin de intensificar los mecanismos de control, los Estados miembros podrán determinar la prohibición de desembarques fuera de los lugares preparados para ese fin.

Se considerará que un pez, crustáceo o molusco no tiene la talla exigida cuando sus dimensiones sean inferiores a las dimensiones mínimas que se fijan en el Anexo IV. Se prohíbe almacenar a bordo, trasbordar, desembarcar, transportar, almacenar, vender, exponer o comercializar especies del mar que no tengan la talla exigida.

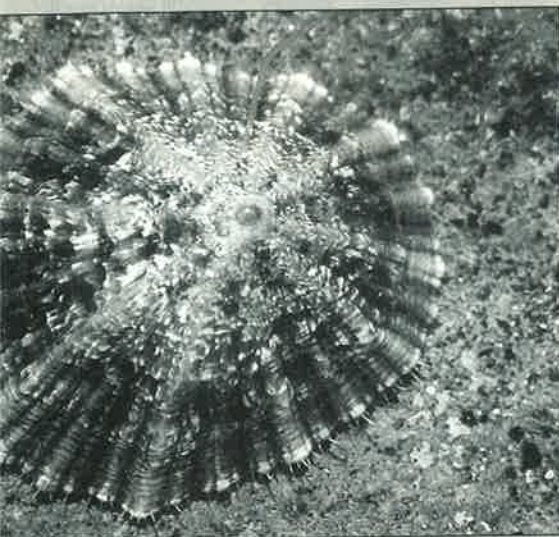
A grandes líneas se puede indicar que se trata de un reglamento pensado para comenzar a diseñar una política azul para el Mediterráneo y que comienza por limitaciones en capturas,



España se abstuvo por considerar que los avances sobre la situación actual deberían ser superiores

tipos de artes, mallas, etcétera. Para la Administración española, según apunta José Loira, secretario general de Pesca, se trata de una medida positiva, aunque con retraso y, sobre todo que no aborda el problema en toda su intensidad al establecer una serie de excepciones en la aplicación de esta normativa para los próximos años. España quería ir más lejos y, en definitiva, que otros Estados cumplieran lo que hacen ya armadores nacionales. ■

V. M.



Anexo I: Especies y entornos vulnerables o amenazados

Especies:

Todas las especies marinas presentes en el Mediterráneo de:

- mamíferos (cetáceos, pinnípedos)
- pájaros
- tortugas (quelonios)
- peces

indicadas en los Anexos I y II del Convenio sobre conservación de especies migratorias de la fauna silvestre, adoptado mediante la

Decisión 82/461/CEE del Consejo, de 24 de junio de 1982, o en el Anexo II del Convenio relativo a la conservación de la vida silvestre y del medio natural de Europa, adoptado mediante la Decisión 82/72/CEE del Consejo, de 3 de diciembre de 1981.

Entornos:

- Zonas litorales húmedas.
- Bancos de fanerógamas marinas.

Anexo II: Exigencias mínimas relativas a las características de las principales artes de pesca

Redes de arrastre (pelágicas y demersales)

— La utilización de cualquier dispositivo que cubra interna o externamente el copo queda limitada a las disposiciones autorizadas por el Reglamento (CEE) 3440/84 de la Comisión^(*).

Dragas

— La anchura máxima de las dragas será de cuatro metros, salvo para las dragas para la pesca de esponjas (gagava).

Redes de cerco (jábegas y lámparas)

— La longitud del paño se limitará a 800 metros y la altura de caída a 120 metros, excepto en el caso de las jábegas atuneras.

Redes de fondo (de enmalle y de enredo) y redes atrasmalladas

— La altura de caída de las redes de fondo se limitará a cuatro metros.
— Se prohíbe llevar a bordo y calar más de 5.000 metros de redes de fondo por buque.

Palangre de fondo

— Se prohíbe llevar a bordo y calar más de 7.000 metros de palangre por buque.

Palangre de superficie (de deriva)

— Se prohíbe llevar a bordo y calar más de 60 kilómetros de palangre por buque.

(*) D.O. L 318 de 7-12-1984, página 23.

Anexo III: Mallas mínimas

Redes remolcadas (arrastre de fondo, arrastre pelágico ^(*) , jábegas fondeadas, etcétera)	40 mm
Redes de cerco	14 mm

^(*) En el caso de la pesca de arrastre pelágico de sardinas y boquerones, la malla mínima se reducirá a 20 mm., siempre que estas especies representen al menos el 70 por 100 de las capturas después de efectuada la selección.

Anexo IV: Tallas mínimas

Especies de peces	Tallas mínimas
Dicentrarchus labrax	23 cm
Diplodus spp.	15 cm
Engraulis encrasicolus (*)	9 cm
Epinephelus spp.	45 cm
Lophius spp.	30 cm ⁽¹⁾
Merluccius merluccius	20 cm ⁽²⁾
Mugil spp.	16 cm
Mullus spp.	11 cm
Pagellus spp.	12 cm
Pagrus pagrus	18 cm
Polyprion americanus	45 cm
Scomber scombrus	18 cm
Solea vulgaris	20 cm ⁽³⁾
Sparus aurata	20 cm
Thunnus thynnus	70 cm o 6,4 kg
Trachurus spp.	12 cm
Xiphias gladius (**)	120 cm

(*) Los Estados miembros podrán convertir la talla mínima en número de ejemplares de esta especie por kilogramo.

(**) Longitud medida siguiendo una línea recta que una la punta del maxilar inferior a la extremidad posterior del radio caudal más pequeño (aleta caudal).

(1) La Delegación italiana solicita 20 centímetros.

(2) Las Delegaciones italiana y española solicitan 11 y 18 centímetros respectivamente.

(3) Las Delegaciones italiana y española solicitan 15 centímetros.



ESPAÑA ES PIONERA EN EL AUTOCONTROL Y PROTECCION DE RECURSOS

LAS COFRADÍAS DE PESCADORES RECLAMAN LA ARMONIZACIÓN PESQUERA

Las Cofradías de Pescadores del Mediterráneo español están siendo pioneras en la adopción de medidas de control de recursos y de protección del ecosistema marino. Esta actitud, apoyada en una legislación nacional igualmente proteccionista, contrasta con la del resto de países ribereños de la Unión Europea —Francia, Italia y Grecia— cuyas reticencias están demorando la puesta en marcha de medidas de armonización para un Régimen Común de Pesca en el Mediterráneo.

LA apuesta proteccionista de las Cofradías de Pescadores del Mediterráneo español no es repentina, sino la consecuencia del conocimiento cabal que tienen de las cosas del mar y de la necesidad de preservar los recursos para seguir viviendo. Las iniciativas de autocontrol —vedas voluntarias, reduc-

ción de jornadas— se remontan varios años atrás sin que se vean correspondidas por una actitud semejante entre los pescadores de los países del Sur europeo. En este sentido, la incorporación de España a la CE no ha servido de mucho, puesto que la reiterada solicitud de las Cofradías españolas ante el Grupo de Trabajo específico del Co-



mité Consultivo de Pesca para que Bruselas fije una política pesquera común para esta área viene siendo desatendida.

El retraso en la aprobación de un régimen común de pesca en el Mediterráneo se debe al escaso interés del resto de países por adoptar medidas de control. Ni Francia, ni Italia, ni Grecia parecen tener prisa alguna por otorgarse una normativa nueva que limite su actividad, antes bien obstaculizan cuanto pueden tal proyecto. De hecho, tras varias sesiones de negociaciones, apenas se ha conseguido otra cosa que la disposición a retirar artes que, como la «cruz de San Andrés» para extraer el coral, no son utilizadas por los españoles desde hace más de veinte años. Para justificar esta postura se esgrimen argumentos de índole social, insistiendo que una política proteccionista redu-

ciría los puestos de trabajo actuales. Los pescadores españoles, entretanto, se ven inermes frente a la actitud esquiladora de los pescadores italianos y franceses, cuyas legislaciones nacionales son extremadamente permisivas. *«De nada vale que nosotros reduzcamos el esfuerzo pesquero y que establezcamos vedas voluntarias si las flotas vecinas pueden operar impunemente mientras nosotros nos abstemos. El Mediterráneo requiere una acción conjunta y solidaria porque, de lo contrario, llegará un tiempo en que no sólo es que no habrá para algunos, es que no habrá para nadie.»* Este criterio, repetido por la mayoría de los pescadores españoles, es también el de Juan Cervantes, patrón mayor de la Cofradía de Garrucha en Almería y vicepresidente de la Federación Nacional de Cofradías, quien asegura que

El retraso en la aprobación de un régimen de pesca común en el Mediterráneo se debe al escaso interés del resto de países por adoptar medidas de control.

las Cofradías de aquella provincia cuidan mucho el caladero. Para cuidarlo, precisamente, redujeron ya los días de pesca a cinco semanales. *«Y más que se tiene que cuidar»*, insiste Cervantes. En este «más» incluye los tres meses de veda, de mayo a septiembre, que hasta ahora venían estableciéndose por iniciativa propia y cuya redacción en el *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía* vendría a darle carácter oficial y, en consecuencia, posibilidad sancionadora a los infractores.

Para el secretario de la Federación Nacional de Cofradías, José Manuel González Gil de Bernabé, los españoles estamos siendo los auténticos «quijotes» del Mediterráneo ya que mientras las Cofradías mediterráneas españolas extreman sus medidas de control, los pescadores de los países ribereños operan sin escrúpulos no sólo en la utili-

Juan Cervantes: «El Mediterráneo requiere una acción conjunta y solidaria porque, de lo contrario, llegará un tiempo en que no sólo es que no habrá para algunos, es que no habrá para nadie.»

zación de artes sino respecto a las medidas mínimas de las capturas. A título de ejemplo se señala el caso de Grecia donde se califica como «merluza» la variedad que aquí se denomina carioica.

Referente comunitario

Las Cofradías de Pescadores están resultando un referente para el Comité Consultivo de Pesca sobre el Mediterráneo. Una encuesta realizada en 1992 por la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores entre las 88 Cofradías del Mediterráneo español y trasladada luego al Grupo de Trabajo es uno de los documentos de consulta citados frecuentemente por dicho Comité.

De aquella encuesta, que fue contestada por 79 de las 88 Cofradías consultadas, se



desprende el alto nivel de eficacia de las Cofradías en la conservación y gestión de la pesca, su papel en el funcionamiento de las instancias de decisión o de concertación con la Administración y el grado de representatividad de las mismas.

El 96 por 100 de los pescadores enrolados en las embarcaciones con base en los puertos que fueron objeto de la consulta—prácticamente la totalidad de los del litoral mediterráneo—son afiliados a alguna Cofradía. En éstas hay un 63 por 100 de agrupaciones según modalidades de pesca, la mayoría en arrastre o trasmallo, algunas más de cerco y en menor número de palangre. El 78 por 100 de las Cofradías ha adoptado medidas de autocontrol, en la pesca, independientemente de lo establecido en la legislación

general. Un alto porcentaje ha aumentado el número de jornadas festivas en todas las modalidades de pesca, cerca del 50 por 100 ha establecido vedas en las modalidades de arrastre y cerco, cerca del 40 por 100 de los arrastreros ha reducido los horarios y ha limitado las zonas de pesca, el 36 por 100 de los cerqueros han establecido topes de capturas y el 15 por 100 de los arrastreros han acordado precios mínimos para las capturas. Por otra parte, el 37 por 100 de las Cofradías presta su colaboración a la instalación de arrecifes artificiales y el 29 por 100 al balizamiento de zonas de pesca.

En lo que corresponde a la comercialización de la pesca, el 68 por 100 de Cofradías es concesionario de la lonja, el 67 por 100 presta servicios de cajas, el 47 por 100 de





perrechos, el 34 por 100 de combustible y el 32 por 100 de carnada.

En lo que atañe a la vinculación de las Cofradías, el 96,2 por 100 pertenecen a una federación provincial y el 52 por 100 a una interprovincial. El 50,6 por 100 de las organizaciones consultadas estima que la Cofradía cuenta con representatividad suficiente en los organismos de interés para el sector pesquero, frente al 40 por 100 que considera ésta insuficiente. El 83 por 100 cree que la mayor parte de los problemas del sector pesquero que afectan a los afiliados de la cofradía tiene solución local, el 77 por 100 cree que se resolvería en la instancia autonómica y el 57 por 100 en el Gobierno central. Finalmente, el 57 por 100 de las Cofradías consultadas tiene establecidas medidas internas sancio-

nadoras para ayudar al control del esfuerzo pesquero en lo que atañe a horarios de pesca, perjuicio a otras artes o respeto a las capturas fijadas. Reclaman, no obstante, más respaldo público en las competencias sancionadoras y, en un porcentaje del 96 por 100, que se establezca algún tipo de control sobre la pesca deportiva.

La Federación Nacional de Cofradías reúne a las 225 existentes en el litoral español, agrupadas a su vez en 18 federaciones provinciales (Gerona, Barcelona, Tarragona, Castellón, Valencia, Alicante, Murcia, Almería, Málaga, Cádiz, Pontevedra, La Coruña, Lugo, Vizcaya, Guipúzcoa, Baleares, Las Palmas y Tenerife) y en dos interfederativas, la Catalana y la Andaluza. ■

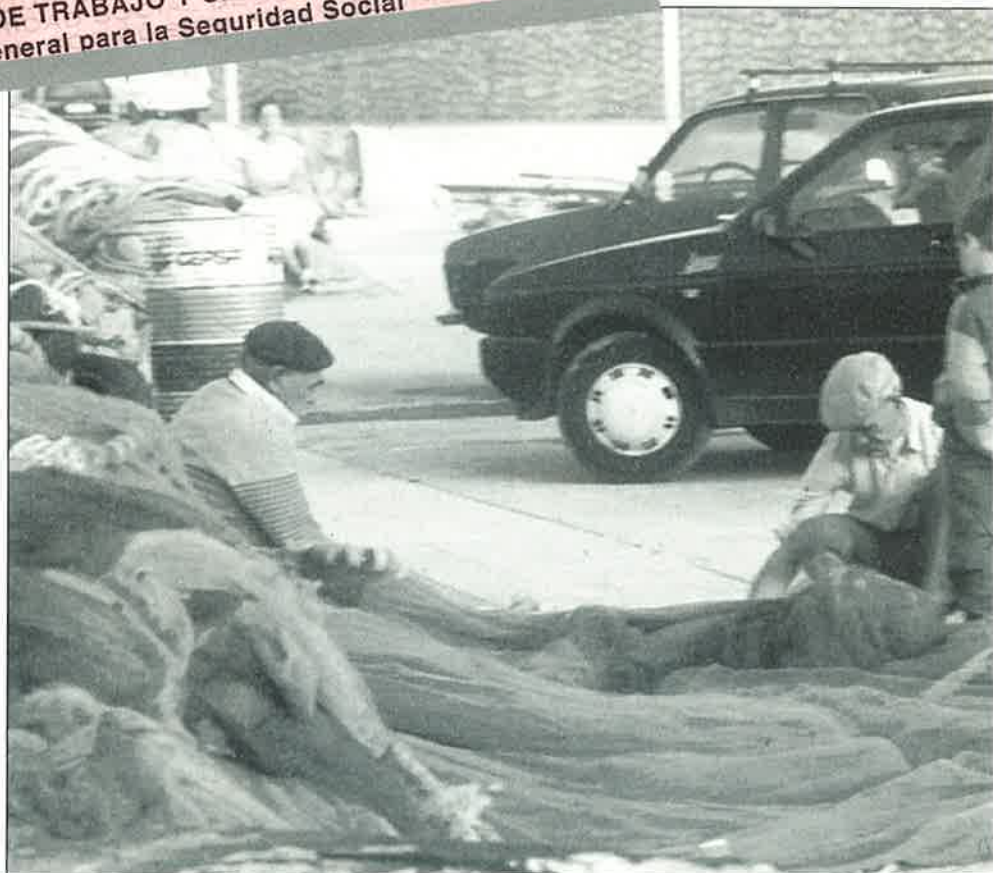
Mery VARONA

Nueva cartilla de la Seguridad Social

LA VIDA LABORAL EN UN CHIP



Los ciudadanos españoles podrán disponer, en breve, de toda la información que precisen sobre su vida laboral: listado de las empresas en las que han trabajado, situación de sus cotizaciones a la Seguridad Social, cuantía de las prestaciones a las que tienen derecho por jubilación o por desempleo, etcétera, sin que sea necesario que se acerquen a una oficina para obtener dichos datos. Ello será posible gracias a la nueva cartilla de la Seguridad Social, que ya no será tal, sino una tarjeta semejante a las de los cajeros bancarios que llevará incorporada una memoria informática o lo que en la terminología especializada se denomina «chip» en el que se encontrarán grabados todos los datos.





EL Ministro de Trabajo y Seguridad Social acompañado de los principales responsables de la Seguridad Social, su secretario general, Adolfo Jiménez; el director general de la Tesorería, Francisco Francés; y el director del Centro de Control de la Recaudación (CENDAR), Jesús Merino, han presentado el proyecto piloto que hará posible la puesta en marcha de este nuevo servicio. La provincia de Córdoba ha sido la elegida como campo de pruebas, dadas las características de población y dotación de centros de que dispone. Con posterioridad, se hará extensible a toda la Comunidad Autónoma de Andalucía, según lo fijado en el acuerdo de desarrollo conjunto de las utilidades de este documento suscrito entre la Consejería de Sanidad de la Junta y el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Finalmente, se implantará en todo el país.

Esta tarjeta que sustituirá plenamente a la antigua «cartilla» será remitida a todos los afiliados y beneficiarios de la Seguridad Social, pasando a ser el nuevo documento de afiliación que, además de ser más seguro, manejable y duradero que aquélla, permitirá fundamentalmente a través de difusores de información —cajeros automáticos— la prestación de nuevos y mejores servicios a los ciudadanos.

Personal e intransferible

La tarjeta de la Seguridad Social consiste en un documento plástico similar a cualquier tarjeta de crédito, dotado de un «chip» de memoria en la parte delantera y de una banda magnética en la cara posterior, en el que sólo figuran el nombre, apellidos y número de la Seguridad Social y del Documento Nacional de Identidad del titular, quedando grabados en el «microchip» otros datos nece-

sarios para la gestión de la Seguridad Social como son la condición de trabajador en alta, desempleado, pensionista o beneficiario, el régimen de asistencia sanitaria, la entidad responsable en caso de accidente de trabajo, etcétera.

Además, para mayor garantía de seguridad y confidencialidad, dado que la tarjeta es personal e intransferible, permite incorporar un número secreto de identificación y los datos biométricos de su titular mediante la grabación en el «chip» de memoria de su huella personal, lo que asegura plenamente que, en caso de pérdida no podrá, ser utilizada por otra persona.

Además de acreditar la situación de su titular de cara a la Seguridad Social, la tarjeta servirá para la mejora de la gestión de determinadas prestaciones como la incapacidad laboral transitoria o el desempleo, la obtención de información general o personalizada sobre Seguridad Social, asistencia sanitaria, desempleo y la realización de trámites ante los Servicios Autónomos de Salud, el Instituto Nacional de Empleo INEM, el Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS), el Instituto Social de la Marina (ISM) y la Tesorería General de la Seguridad Social.

Varias prestaciones

Para ello el programa se completa con la instalación de dispensadores de información interactivos conectados con las bases de datos del Sistema de Seguridad Social en los que se podrá realizar, entre otras, las aplicaciones siguientes:

- Obtener información general de la Seguridad Social, el INEM o los Servicios Autónomos de Salud.

- Consultar la vida laboral u obtener informes.

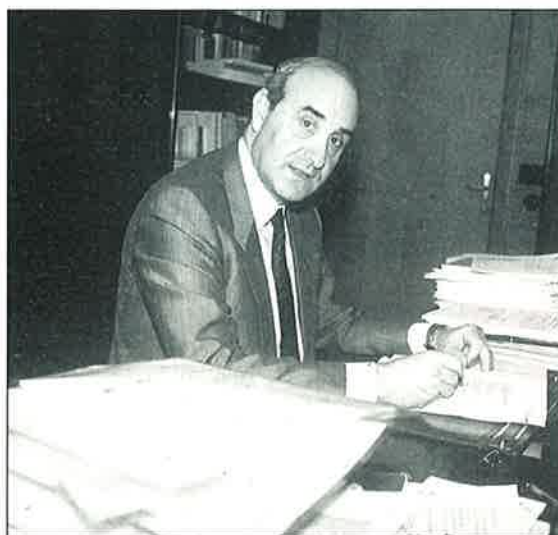
- Obtener certificaciones del cobro de prestaciones, de las retenciones del IRPF o de demanda de empleo.

- Renovar las demandas de empleo, sustituir los controles de presencia física o solicitar la inscripción en cursos del INEM.

La nueva tarjeta de la Seguridad Social permitirá a los afiliados conocer su vida laboral y las prestaciones a que tienen derecho de forma automática.



Adolfo Jiménez, secretario general de la Seguridad Social.



- Cambiar de médico general, pediatra o ginecólogo.
- Solicitar citas previas.

De cara al futuro este nuevo instrumento de gestión hará posible, como resultado del proceso de informatización integral de la Seguridad Social, un amplísimo abanico de utilidades que se irán abriendo de forma paulatina.

Mejora de la calidad de los servicios

La puesta en marcha de este nuevo documento se enmarca dentro del Plan de Modernización de la Gestión de la Seguridad Social que el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social viene aplicando en los últimos años para aumentar la calidad de sus servicios y mejorar su eficacia.

Tras culminar un proceso de reformas que implantaron un nuevo modelo de Seguridad Social en el que se acentuó el carácter contributivo y proporcional de las prestaciones de jubilación e

invalidez, se introdujo la revalorización automática de las pensiones y se racionalizó la estructura vigente, los responsables de la Seguridad Social pusieron su empeño en mejorar la gestión, dando un impulso decisivo a la dinámica de modernización constante que debe presidir la Administración de la Seguridad Social en una sociedad moderna.

Para llevarlo a cabo se pusieron en marcha más de 100 programas, la mayoría de ellos ya en aplicación y entre cuyas líneas de actuación cabe mencionar las encaminadas a la atención e información personalizada al ciudadano, descentralización y simplificación de

los procedimientos, descentralización de la gestión, modernización de los instrumentos de control y seguimiento presupuestario e informatización integral de la gestión.

Precisamente es esta última línea de actuación la que ha hecho posible la puesta en marcha de la nueva tarjeta de la Seguridad Social, puesto que la base de su funcionamiento radica en los medios tecnológicos que han contribuido a modernizar la gestión.

El objetivo de esta informatización integral de las funciones de la Seguridad Social ha sido mejorar la información al ciudadano, la simplificación

documental, la agilidad, el rigor en la gestión y el control y transparencia de los recursos utilizados por el sistema.

Esta dotación de un sistema informático moderno ha permitido que se pueda facilitar en tiempo real el estado de las cotizaciones de cualquier empresa o trabajador y detectar de inmediato las irregularidades.

Ahora, con la puesta en marcha de la nueva tarjeta de la Seguridad Social se da un paso más en los objetivos previstos de mayor información al ciudadano y mayor comodidad en las gestiones, que éste tiene que realizar tanto para conseguir esa información como para solicitar y normalizar las prestaciones a las que tiene derecho.

Dado que la implantación de esta tarjeta se irá haciendo progresivamente y que el abanico de posibilidades de utilización es muy amplio y se irá abriendo paulatinamente, los responsables del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social han dispuesto un teléfono de información al que podrán dirigirse los ciudadanos para cualquier consulta o incidencia relacionada con la nueva tarjeta de la Seguridad Social. Dicho teléfono, que es gratuito, es el 900 61 62 63. ■

Concha HERNANDEZ CARAZO



CHUGOKU

PAINTS ESPAÑA S.A.

Av. San Pablo, 28 - Edif. 2 - 2^º
28820 COSLADA (Madrid)
Tel.: 669 04 45 - 669 03 34 - 669 03 80
Fax: 669 03 97



"CHUGOKU PAINTS ESPAÑA, S.A. firma un contrato de fabricación con un fabricante nacional: CEPILUX FABRICACION, S.A."

Desde el momento en que CHUGOKU se establece por sí misma, cerca de hace cuatro años, se fija el objetivo de ofrecer al consumidor del sector naval sus productos de reconocida calidad con un servicio óptimo, dadas las especiales características del sector.

Por todo ello, CHUGOKU PAINTS ESPAÑA, S.A. ha suscrito un contrato de producción de varios de sus productos en España, con CEPILUX FABRICACION, S.A. en su Factoría de LUTXANA-ERANDIO (VIZCAYA).

Dado el alto estándar de calidad de fabricación de CEPILUX, avalado por los diferentes controles realizados, tanto a nivel de materia prima, como de producto acabado, supervisado a su vez por nuestra casa matriz en Europa (HOLANDA), nos aseguran el más alto nivel de calidad.

Por todo lo mencionado, tanto de capacidad de producción como estándar de calidad, nosotros CHUGOKU, una de las compañías más importantes del sector naval a nivel mundial, estará en las mejores condiciones de atender todas las necesidades del sector naval en España.

EL TELEFONO DE A BORDO!

Instale el teléfono de a bordo:

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

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



Adaptador RMA
LanMar

SITELSA
NAUTICA

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

Si desea recibir más información sobre el Adaptador Telefónico LanMar envíe este cupón a
SITELSA Dpto. Náutica
Vía Augusta, 186 - 08021 BARCELONA

Nombre: _____

Dirección: _____

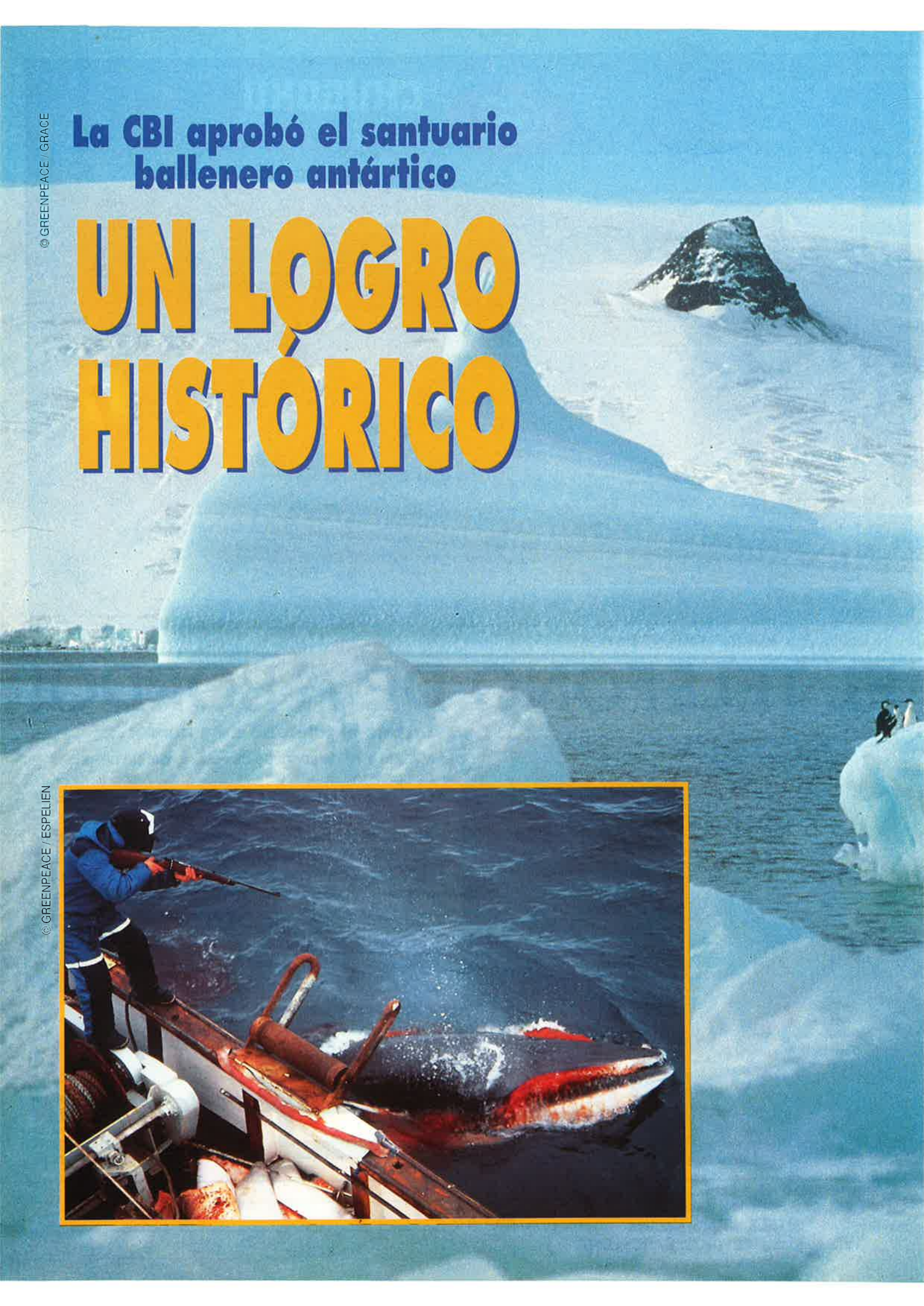
C.P.: _____ Teléfono: _____ Fax: _____

© GREENPEACE / GRACE

**La CBI aprobó el santuario
ballenero antártico**

UN LOGRO HISTÓRICO

© GREENPEACE / ESPELIEN



La Antártida será, por segunda vez en este siglo, un espacio donde las ballenas gozarán de plena protección. Así se decidió en la 46 reunión de la Comisión Ballenera Internacional, celebrada en Puerto Vallarta (México) a finales del pasado mes de mayo. El santuario antártico se suma así al ya existente en el Océano Índico, desde 1979, un paso considerado imprescindible para posibilitar la supervivencia de estos cetáceos, algunos de ellos en grave peligro de extinción. Japón, a pesar del esfuerzo político y económico desplegado especialmente durante el último año, se quedó solo a la hora de oponerse al santuario.

CON la aprobación del santuario en la Antártida, se ha acabado con el 90 por 100 de la caza de ballenas que se venía realizando en el planeta. Estas palabras de Ricardo Aguilar, coordinador de las Campañas de Ecología Marina de Greenpeace, revelan la importancia

de la decisión que se acaba de adoptar.

Durante los próximos diez años las ballenas no serán acosadas por los arponeros en las aguas antárticas, principalmente japoneses. Sin embargo, para entonces la situación será bien distinta, ya que modificar el estatus actual de la Antártida requerirá las tres cuartas

**Al final
pudo más
la presión
interna-
cional y,
en
especial,
de las
Organiza-
ciones No
Guberna-
mentales
(ONGs) de
la zona del
Caribe que
las
maniobras
de Japón.**



partes de los votos de los Estados miembros de la CBI, cifra que ahora resultaba ser la mínima requerida para su creación.

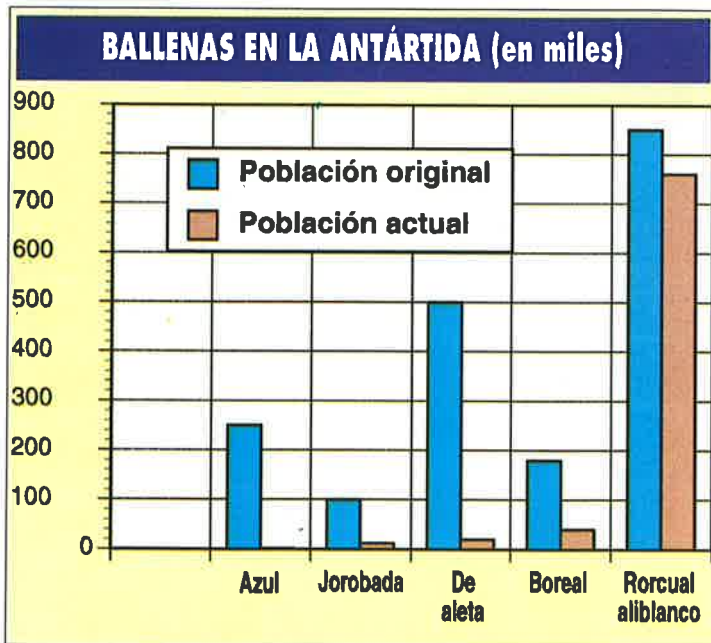
Los únicos que se opusieron a que se declarara a la Antártida santuario de ballenas fueron, precisamente, los países con una importante industria basada en la comercialización de estos cetáceos. Baste recordar, tal y como hizo público la propia prensa japonesa, que este país destinó unos 40.000 millones de pesetas en lograr «adeptos» a sus tesis. Sin embargo, tanto Japón como Noruega salieron ampliamente derrotados en la reunión de Puerto Vallarta. Y no sólo por la creación del santuario, sino por el conjunto de resoluciones adoptadas en la citada reunión de la CBI, entre las que cabe destacar también la prórroga de la moratoria para la caza comercial en el resto de los océanos.

Japón, el gran derrotado

Japón se quedó solo a la hora de oponerse al santuario antártico. Noruega no votó, tres países se abstuvieron y 23 —entre los que se encuentra España— apoyaron la propuesta. Si se tiene en cuenta que el 80 por 100 de las capturas que se producían en esta zona corría a cargo del país nipón, huelga decir quién fue el gran derrotado. Japón sigue insistiendo en que la captura de ballenas forma parte de su cultura tradicional. Una cultura que, hecha filetes, puede llegar a pagarse hasta a 60.000 pesetas el kilo entre los comerciantes de Osaka.

Teniendo en cuenta las cifras citadas, no resulta difícil comprender el enorme interés en perpetuar esta práctica, ni la particular «captación» de votos, ya fuera a través de importantes sumas de dinero, o a través del desarrollo de industrias y servicios de los países «amigos» o, incluso, del chantaje, como el denunciado por

© GREENPEACE / LUTHER



	Población original	Población actual
Azul	250.000	1.000
Jorobada	100.000	12.000
De aleta	500.000	20.000
Boreal	180.000	40.000
Rorcual aliblanco	850.000	760.000

Greenpeace contra Rusia, amenazando con retirarle su apoyo a la gestión de los residuos radiactivos si no contaban con su apoyo.

Al final pudo más la presión internacional y, en especial, de las organizaciones no gubernamentales de la zona del Caribe que las maniobras del país nipón.

A Japón se le concede la posibilidad de pescar 100 ballenas «rorcual aliblanco» en el Norte del Pacífico Oeste, junto a otras 300 incluidas en el cupo de «caza científica». Noruega fue autorizada a cazar 127, por el mismo motivo. Una excusa esta, la de la «caza científica», ante la que España no ha ocultado su disconformidad, «ya que en realidad encubre la caza comercial de algunos países», según señaló José Loira, secretario general de Pesca Marítima y responsable de la delegación española en la reunión de la



© GREENPEACE / MIDGLEY



© GREENPEACE / MORGAN



**«España estaría a favor de que se prohibiese definitivamente la captura de ballenas en todo el planeta. La caza científica en realidad encubre la caza comercial que realizan algunos países.»
(José Loira)**

CBI. «España estaría a favor de que se prohibiese definitivamente la captura de ballenas en todo el planeta.»

Los cupos asignados no contentaron, evidentemente, ni a japoneses ni a noruegos. Kazuo Shima y Karsten Klepsvik, responsables de las delegaciones de Japón y Noruega, respectivamente, hicieron patente su insatisfacción por los resultados de una convención en la que la inmensa mayoría de las resoluciones han sido contrarias a sus intereses.

Evidentemente, la satisfacción se hallaba entre los paí-

ses proteccionistas, organizaciones no gubernamentales (ONGs) y grupos ecologistas. El paralelo 40 grados latitud sur vuelve a ser la base de la zona de exclusión de la pesca de cetáceos (algo que ya ocurrió entre 1938 y 1955, fecha en la que fue abierta de nuevo a la explotación comercial debido a las presiones de la potente industria ballenera).

La propuesta aprobada respeta las aguas territoriales de Chile y Argentina, que no se incluirán en el santuario. Esta pequeña variación con respecto al santuario diseñado por

los franceses no afectará, de forma sustancial, a las poblaciones de ballenas, tal y como comentó a esta revista Ricardo Aguilar, de Greenpeace, «al hallarse en esas aguas ballenas protegidas» (en peligro de extinción).

Cuotas para poblaciones aborígenes

El presidente de la Comisión Ballenera Internacional, el mexicano Luis Fleischer, señaló que «se habían cerrado numerosos asuntos de la agenda de las negociaciones del Comité Técnico».

Entre estos asuntos cabe destacar:

— La observación turística de las ballenas.

— El tráfico ilegal de carne de cetáceos.

— Los programas de investigación en la Antártida.

— Los efectos del cambio climático sobre las poblaciones de ballenas.

— La caza sin sufrimiento, que pretende eliminar el uso del arpón eléctrico.

— La aprobación de cuotas para las poblaciones aborígenes. Según las cuotas aprobadas, los indígenas de Groenlandia podrán pescar 558



ballenas rorcual y fin hasta 1997; los de San Vicente y Las Granadinas, cuatro ballenas hasta 1996; los esquimales de Alaska, 204 hasta 1998; los de Chukotka (Rusia), en el Noreste del Pacífico, 140 como máximo al año hasta 1997.

Se denegó el cupo de 50 ballenas solicitado por Japón para cuatro poblaciones indígenas de la costa del Pacífico.

Las cuotas aprobadas para las poblaciones aborígenes son aproximadamente las mismas que tenían hasta el momento. La única diferencia, señala Ricardo Aguilar, «es que el cupo deja de ser anual, para establecer un número de capturas posibles en varios años. De esta forma, ellos mismos podrán autorregular su gestión».

La ausencia de propuestas

GUERRA DE CIFRAS

Cada vez que se discute sobre la continuación de la moratoria en la caza comercial de ballenas, o en la necesidad de proteger a estos cetáceos con la creación de un santuario como el del Índico o el de la Antártida, la guerra de cifras sobre el número actual de ejemplares resulta inevitable.

En esta ocasión, y pocas semanas antes de la reunión de la Comisión Ballenera Internacional en Puerto Vallarta (México), científicos británicos salieron a la palestra para desmentir las cifras aportadas por científicos noruegos. Según estos últimos, la población de cetáceos en el Atlántico Norte es de unas 87.000 ballenas, cifra rebajada hasta las 50.000 por los científicos británicos.

Los datos aportados por los noruegos, calificados cuando menos como «dudosos», han servido para justificar la posición de su Gobierno en favor de

la caza comercial, al señalar que hay «abundancia de ballenas».

Ya en la pasada reunión de la CBI, celebrada en la localidad japonesa de Kyoto, diversos miembros del Comité Científico estimaron que la ballena «rorcual» en el Atlántico Norte había descendido más de un 45 por 100 en los últimos treinta años, lo que viene a confirmar que las cifras presentadas por los noruegos están «engordadas». A veces las cifras presentadas se contradicen incluso con las propias actuaciones de los que las ofrecen. Así, Noruega ha pretendido que Rusia le concediera cazar 40 ballenas en sus aguas territoriales, propuesta que fue rechazada. La contradicción resulta evidente, como afirma Ricardo Aguilar: «No es fácil confiar en unos datos científicos que intentan justificar la abundancia de ballenas en las aguas noruegas, cuando sus

«Con la aprobación del santuario en la Antártida, se ha acabado con el 90 por 100 de la caza de ballenas que se venía realizando en el planeta.»
(Ricardo Aguilar)

© GREENPEACE / CULLEY



Arponeros intentan irse a cazar a aguas rusas o incluso al Mar de Barents.

Hace poco se hicieron públicas las capturas ilegales efectuadas por la ex URSS en los años sesenta —como recordarán nuestros lectores—, y que no habían sido contabilizadas. En este sentido, Ricardo Aguilar señala que «puede haber menos ballenas aún si tenemos en cuenta que Rusia ha reconocido que, en 1961, un solo barco ballenero mató casi 1.600 ballenas jorobadas, y a la Comunidad internacional se le dijo que toda la flota soviética había capturado ese año 270». Estos datos, sin embargo, no son contemplados por los países que desean iniciar la caza comercial, a pesar de la magnitud de los mismos. El intento de justificar lo injustificable puede dar lugar a afirmaciones tan peregrinas como la realizada por el

jefe de la delegación japonesa, Kazuo Shima. Llegó a decir que «en el mundo se pescan 82 millones de toneladas de pescado al año, mientras que las ballenas consumen unos 500 millones de toneladas». De lo que se infiere que «es muy importante proteger a las ballenas, pero si la población crece demasiado, no podremos pescar». Así que ya lo saben, la disminución de la pesca no se debe a la sobreexplotación de nuestros mares, sino a la insaciable voracidad de una desmesurada y creciente población de ballenas.

Los grupos ecologistas muestran su perplejidad ante tamaña afirmación señalando que la población actual de ballenas no llega ni al 10 por 100 de las existentes a principios de siglo. Según esto, es absurdo pensar que ahora se producen desequilibrios. ■

R. G.

sobre la moratoria existente desde 1986 para la caza comercial de ballenas hace que ésta siga vigente un año más.

Por primera vez desde hace tiempo, todo parece apuntar hacia una cierta calma en la lucha por lograr la supervivencia de las ballenas en nuestro planeta. Una calma no exenta de tensiones. Noruega ya hizo pública su intención de proceder a la caza de 301 ballenas en las aguas del Atlántico Norte durante el presente año.

Habrà que estar atentos los próximos meses para ver cómo encajan Japón y Noruega, fundamentalmente, esta derrota, y cuál será su próxima estrategia en la reunión que la CBI celebrará en Dublín, el mes de mayo de 1955. ■

Raúl GUTIERREZ

Centros asistenciales del ISM

SEGURIDAD EN ÁFRICA



Walbis Bay (Namibia).

EL centro asistencial del ISM en Seychelles comenzó a funcionar a finales de febrero de 1987 para atender a las tripulaciones de la flota atunera que faena en el Indico. Su puesta en marcha estuvo motivada por la insuficiente infraestructura sanitaria de las islas Seychelles unido al elevado número de pescadores que trabajaban en aquellas aguas y las perspectivas de ir en aumento.

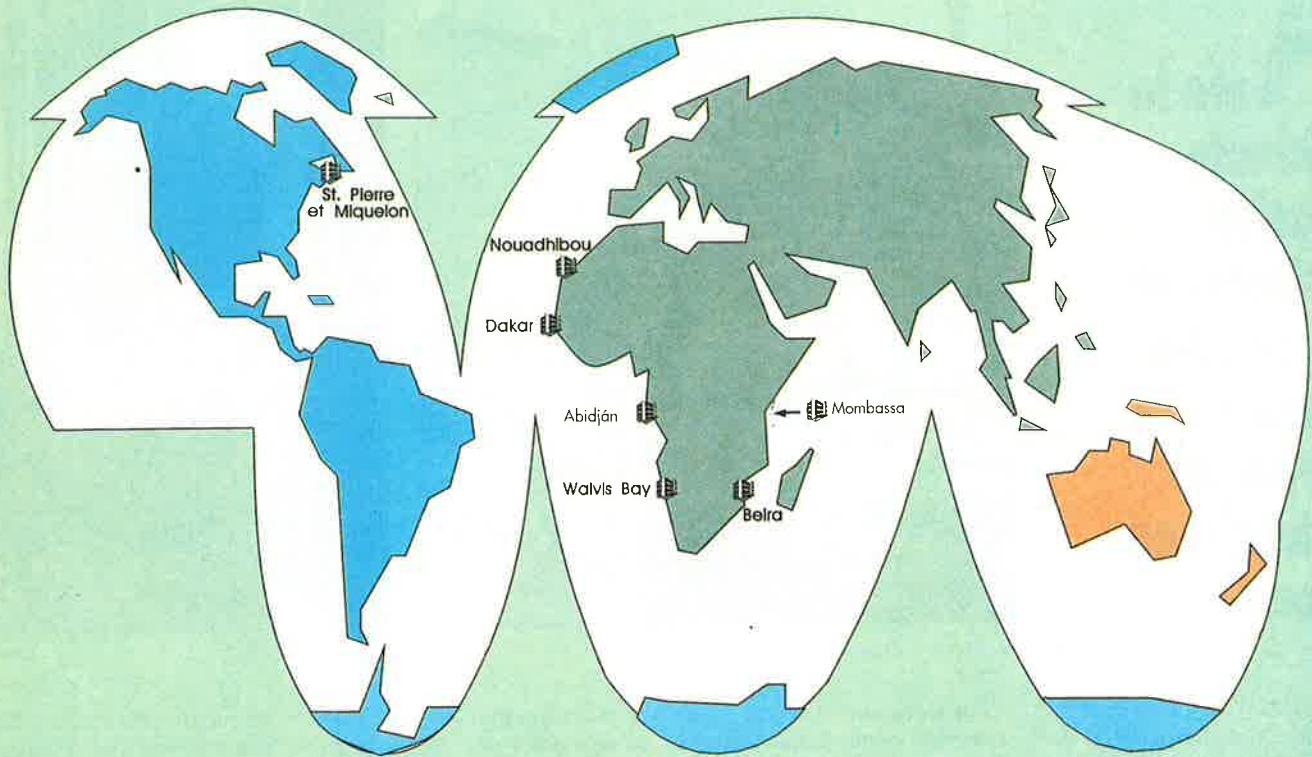
La sede de este centro asis-

Entre las tareas que realiza el Instituto Social de la Marina a través del Servicio de Sanidad Marítima figura la asistencia sanitaria a los trabajadores del mar mientras permanecen embarcados. Estos trabajos los realiza mediante tres instrumentos: el Centro Radio-Médico, el buque hospital «Esperanza del Mar» y los Centros Asistenciales en el Extranjero. En el ámbito de estos últimos se acaba de producir una novedad y es que el centro de atención que el ISM tenía en Mahé (islas Seychelles), que presta cobertura a la flota española en el Indico, ha sido trasladado por razones de mayor eficacia operativa a Mombassa (Kenya).

tencial se situó en la ciudad de Port Victoria en la isla de Mahé, porque aunque el atún es una especie altamente migratoria, la flota realizaba sus descargas la mayor parte de las veces en Seychelles, teniendo el puerto de Victoria como base permanente, salvando los meses de abril, mayo y junio, en los que se aprovisiona, transborda carga y hace reparaciones en el puerto de Diego Suárez en la isla de Madagascar.

Por todo ello el médico del

CENTROS ASISTENCIALES EN EL EXTRANJERO



Más de seis mil trabajadores del mar son atendidos en los siete centros asistenciales, que actualmente tiene el ISM distribuidos por toda la costa africana.



Abidján: Sala de exploración de los pacientes

centro asistencial del ISM centralizaba la mayor parte de su trabajo en Port Victoria, desplazándose con el correspondiente material de apoyo a Diego Suárez durante los meses indicados para continuar prestando la asistencia sanitaria a la flota.

Tiempos de cambio

Pero desde los primeros meses de 1992 la situación empezó a cambiar debido a una serie de problemas de distinta índole —económicos, socio laborales, políticos, de inseguridad, etcétera— lo que supuso que Port Victoria

fuese dejando de ser el puerto base de las operaciones de la flota, pasando a ser puerto auxiliar.

Durante dicho año se observó que los buques atuneros utilizaban de manera alternativa tres puertos base, dependiendo de la época del año y del grupo de armadores, de modo que en ese

A

nte la deficiente situación existente, el ISM decidió implantar un sistema de asistencia en la zona.



St. Pierre (Canadá).



Luanda (Angola).

tiempo no ha coincidido en ningún momento el 100 por 100 de la flota en el mismo puerto, en contra de lo que venía siendo habitual en años anteriores.

A ello se ha unido que las compañías pesqueras españolas han ido trasladando sus infraestructuras al puerto de Mombassa, en Kenya, por resultar más seguro y operativamente más barato y cómodo.

Aunque al principio se pensó que esta situación podía ser pasajera los hechos han sido rotundos. Durante 1993, la asistencia sanitaria prestada por el ISM se ha realizado en Diego Suárez (Madagascar) durante un mes; en Mahé (Seychelles), durante tres meses y medio y en Mombassa (Kenya), durante seis meses y medio, observándose asimismo, que la tendencia para años venideros corroboraría esta situación.

Junto a estos datos los responsables del Servicio de Sanidad Marítima han valorado, también, otros para replantear la localización del centro de Seychelles. Estos han sido que los siete nuevos barcos palangreros que se han añadido a la flota, que se espera que aumente hasta 20, utilizan de manera permanente Mombassa como puerto base y que está aprobada la construcción de dos fábricas de conservas de atún con capital español que, también, tendrán su sede en Mombassa.

Por todos estos factores y con el objetivo de que la flota atunera se encuentre correctamente atendida es por los que los responsables del ISM han decidido el traslado de Port Victoria a Mombassa, aunque aquél se ha cerrado pero no se ha desmontado, por el momento, en previsión de que la situación volviera a cambiar. Resulta más rentable su mantenimiento cerrado que el tener que volver que abrir uno nuevo en caso de que fuera necesario.

La flota del Indico

La flota pesquera española que faena en el Indico está integrada por atuneros que faenan en un enorme caladero que alcanza desde la costa oriental africana hasta Kenya, Etiopía, Canal de Mozambique, Mar Rojo, llegando hasta casi la India.

Los barcos que faenan son 11 atuneros agrupados en la Asociación Nacional de Buques Atuneros Congeladores (ANABAC) y 10 en OPAGAC. A este grupo le acompañan ocho mercantes españoles que de manera continuada se encargan del transporte del atún. Cinco de ellos pertenecen al grupo OPAGAC y tres a ANABAC.

Desde finales de 1993 se han sumado a este grupo de atuneros, siete palangreros, que a finales

de este año serán 20, dedicados a la pesca del pez espada y que están agrupados en la asociación ANAPA.

La flota atunera española de cerco comenzó a faenar en aguas de las islas Seychelles el año 1984, una vez firmado el acuerdo con dicha República.

Abidján, dos años

Otro centro que también protagoniza noticia es Abidján (Costa de Marfil) que cumple este verano sus dos primeros años de existencia. Fue abierto en septiembre de 1992 a petición de todos los colectivos del sector, tanto por armadores como por pescadores. La zona de pesca es aquí también muy amplia, ya que va desde la zona centro del Atlántico hasta el Golfo de Guinea, abarcando las costas de Nigeria y Camerún.

La flota pesquera captura en esta zona especies altamente migratorias, de ahí que se muevan en unas zonas tan amplias. Está integrada por atuneros, palangreros de superficie y marisqueros de arrastre. Los primeros son unos 40 (cada uno lleva entre 22 y 26 hombres) y suelen pescar en marzo en la zona centro y oeste; en abril y mayo en Senegal y Dakar y en junio y agosto entre Gabón, Zaire y Camerún. Entran

en puerto cada treinta y cuarenta días con estancias de entre tres y cuatro días.

Los palangreros se dedican fundamentalmente al pez espada. Hay unos 70 con 1.500 tripulantes.

Por último, los marisqueros de arrastre (congeladores) se dedican a la pesca de la gamba y del langostino. Suelen ser los más alejados de Costa de Marfil por lo que recurren en caso de enfermedad o accidente a los otros centros asistenciales, situados en otros países de esta costa Oeste de África a los que nos referiremos más adelante.

También en este puerto de Abidján hay una fuerte tráfico de mercantes, frigoríficos convencionales (de 14 a 20) que atracan varias veces al año para la recogida del atún; portacontenedores y unos seis barcos madereros, de origen vasco casi todos, que suelen atracar cada mes, con estancias medias de cuatro a cinco días. El promedio de tripulantes en cada uno de ellos es de 40 a 60.

Pero además de estos centros asistenciales para tripulaciones embarcadas el ISM cuenta con otros a lo largo de la costa africana:

Nouadhibou. El centro de Nouadhibou en Mauritania atiende a un colectivo de unos 600 a 700 trabajadores pertenecientes a



Abidján: Sala de consulta del médico.

una flota muy dispersa y fundamentalmente constituida por empresas mixtas hispano-mauritanas. Es una flota que va en aumento. Su zona de actuación es el banco canario-sahariano en el que abundan los cefalópodos y los mariscos.

Dakar. Unos 2.000 pescadores tienen este puerto senegalés como base. Aparte de la flota fija que faena en los alrededores de cabo Verde en busca de cefalópodos y camarones están también los atuneros que faenan en el golfo de Guinea y que van desplazándose siguiendo al atún, incluso sobrepasando esta zona. En primavera es este centro asistencial el que soporta mayor número de trabajadores, mientras que hacia el final del año es Abidján.

Hay también una flota mercante relativamente numerosa que hace travesías entre la Península y Dakar.

Luanda. Este centro, situado en Angola, asiste a unos 1.500 trabajadores dedicados fundamentalmente a la gamba y otros mariscos. Es un caladero muy largo de unas 200 millas de longitud a lo largo de las costas de Angola y 30 de ancho. Es posiblemente la zona más peligrosa por los conflictos internos que vive el país desde la guerra de 1975.

Walbis Bay. Este enclave es desde hace relativamente poco

tiempo territorio namibio. Anteriormente pertenecía a Sudáfrica. Precisamente este cambio generó una serie de problemas durante los años 1991-1992, ya que el primer Gobierno namibio amplió sus aguas jurisdiccionales a 200 millas y obligó a salir de ellas a la totalidad de los barcos que faenaban con pabellón extranjero.

Por razones de mayor operatividad el centro de Seychelles se acaba de trasladar a Mombassa (Kenya).

La medida afectó a cerca de un centenar de buques congeladores españoles, en su mayoría de Vigo. Finalmente, cuando se firmó el acuerdo de pesca correspondiente a través de la Comunidad Europea, la flota pudo volver, pero bastante diezmada. De casi 4.000 trabajadores lo hicieron en torno a 500. Normalmente capturan merluza y crustáceos, aunque la zona es rica en otras especies.

Beira. La flota española que faena en Mozambique tiene en este puerto su base y es fundamentalmente langostinera. Es una flota integrada por empresas gallegas, onubenses y vascas, aunque las tripulaciones de origen español van disminuyendo al irse constituyendo cada vez más empresas mixtas, los trabajadores mozambicanos van sustituyendo a los españoles. Estos han pasado de 1.500 que había en 1989 a los actuales 150, aunque sigan estando los mismos barcos. Tanto unos como otros son atendidos en el centro asistencial del ISM.

Finalmente, cabe destacar que ya fuera de África el ISM cuenta con otro centro asistencial en Saint Pierre (en la zona francesa de Canadá) que atiende a la cada vez más reducida flota bacaladera.

Todos estos centros disponen de dispensario médico, en algunos también de zona de bienestar del marino y en el caso de Walbis Bay, de hospedería. Al frente de

ellos está un médico español del Servicio de Sanidad Marítima y cuenta con personal auxiliar en función de las necesidades del centro. Este último suele ser nativo.

Enfermedades

Aparte de accidentes y enfermedades comunes que suelen ser atendidas por consulta radiomédica, en los centros asistenciales; o (si son de gravedad imprevista suelen ser evacuados). La enfermedad más grave y frecuente con la que se suelen enfrentarse los médicos del ISM es el paludismo, ya que en este área es enfermedad endémica. De los cuatro tipos de paludismo existentes el que impera en algunas de estas zonas es el *Plasmodium falciparum* cuyo riesgo radica en que es resistente a la cloroquina, medicamento que suele combatirlo, por lo que puede derivar hacia malaria o paludismo cerebral.

En cuanto al balance de atenciones hay que señalar que van en descenso en proporción al número de barcos que faenan en los caladeros. En 1993, hubo casi 3.000 consultas en ambulatorio, unas 500 radiomédicas y 250 evacuaciones. ■

Concha HERNANDEZ CARAZO

LA ACUICULTURA CONTINENTAL RONDA LAS 20.000 TONELADAS

Encuesta del MAPA sobre producción en 1992

Los 147 centros industriales activos de acuicultura continental produjeron 19.694 toneladas de peces para consumo humano durante 1992. La producción de las piscifactorías públicas para repoblación alcanzó los 23,5 millones de unidades. La trucha arco iris fue la especie de mayor demanda para consumo, la trucha común la especie más abundante para repoblación. Castilla y León la Comunidad de más producción y Madrid la de mayor consumo.



LOS centros industriales de piscicultura basan sus actividades en la producción para el consumo humano, en tanto que la principal actividad de los centros dependientes de organismos públicos es la repoblación de aguas continentales.

De acuerdo con la encuesta realizada por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en los centros de acuicultura continental, la trucha arco iris (*Salmo gairdneri*) acaparó casi íntegramente la producción de los centros industriales,

alcanzando el 99,95 por 100 de la misma. El escaso porcentaje restante lo ocupan la trucha común (*Salmo trutta fario*), la tenca (*Tinca tinca*) y la carpa (*Cyprinus carpio*). A lo largo de 1992 la producción para el consumo humano fue de 19.694 toneladas y de 5.308



para repoblaciones, lo que supone un incremento del 19 por 100 sobre el año anterior.

De las 179 piscifactorías privadas censadas en 1993, 147 estaban activas y 32 inactivas, aumentando en cinco el número de centros inactivos sobre el año anterior. El número de empresa-

rio o de mano de obra familiar en el total de instalaciones fue de 130 personas, a las que hay que sumar 569 obreros fijos y los 3.236 jornales de trabajo eventual. El grado medio de utilización de las instalaciones fue del 66 por 100, lo que significa que, de utilizarse íntegramente

su capacidad, la producción podría alcanzar las 29.839 toneladas. El mayor nivel de utilización lo obtuvieron los centros industriales de Baleares con el 100 por 100. En el otro extremo figura Extremadura con un grado de utilización de sólo el 27 por 100. Galicia y el País

Vasco alcanzaron el 81 por 100 y 78 por 100, respectivamente, la Comunidad Valenciana el 40 por 100 y Aragón el 50 por 100.

Por Comunidades Autónomas, el primer puesto en cuanto a producción piscícola para consumo humano lo ocupa Castilla y León, cuyas instalaciones surtieron de 4.391 toneladas de peces, el 22 por 100 de la producción total. Las 3.843 toneladas de Galicia, el 20 por 100, la colocan en segundo lugar, seguida de Cataluña que produjo el 12 por 100, 2.307 toneladas. La producción para repoblaciones en los centros privados fue de 4.308.000 de unidades, de las que 3.962.000 lo fueron de trucha arco iris. Asturias, con 1.575.000 peces, y Galicia con 1.100.000, ocupan los primeros puestos en la producción de peces para repoblación en los centros privados. La producción de huevos para autoconsumo de las piscifactorías industriales superó los 17 millones de unidades, 8.300.000 huevos se destinaron a comercialización. El incremento sobre el año anterior fue del 10 por 100. Con todo, la importación supuso el 91 por 100 del abastecimiento total de huevos, recuperando la tendencia al aumento que había sido rota en 1990. El abastecimiento de alevines fue en 1992 de 41 millones, con una reducción de tres millones sobre el año anterior. En el abastecimiento de adultos para recría se obtuvo un nuevo mínimo, con 46.000 unidades. El índice de transformación medio de consumo de pienso fue de 1,64 kilos por kilo de animal producido, lo que significó un descenso sobre los últimos cinco años que fue, respectivamente, de 1,95; 2,1; 2,01; 1,91; y 1,88.

La mayor parte de la producción piscícola procedente de los centros industriales, 17.022 toneladas, se destinó al consumo nacional, desviándose a la exportación las 2.672 toneladas restantes. Sólo la Comunidad de Ma-



dridi absorbió 4.282 toneladas; le siguió a notable distancia Castilla y León con 1.844 toneladas y la Comunidad Valenciana con 1.722.

Centros públicos

La trucha común fue la especie más utilizada en las piscifactorías dependientes de organismos públicos en 1992. De los 23.574.000 millones de ejemplares producidos, 18.085 (77 por 100) correspondían a esa especie, seguida a gran distancia por la tenca (1,75 millones, 7 por 100) la trucha arco iris (1,5 millones, 6 por 100), salmón del Atlántico (1 por 100), salmón del Danubio, carpa o salvelino. Las mayores repoblaciones se produjeron en Castilla y León, Castilla-La Mancha, Extremadura, Cataluña y Galicia.

La producción de huevos se incrementó un 7 por 100 sobre 1991, obteniéndose los mayores rendimientos en Castilla y León, Cataluña y Extremadura. El nivel de comercialización de nuevos fue del 33 por 100.



El grado de utilización de las piscifactorías públicas fue del 77 por 100, apreciándose una recuperación del nivel de años anteriores, que era en torno al 80 por 100. Los centros fueron atendidos por 91 obreros fijos y requirieron, ade-

más, 9.456 jornales, lo que equivale a otros 32 obreros estables. Los mayores rendimientos correspondieron al País Vasco, Extremadura, Castilla y León y Galicia; el menor a las instalaciones asturianas.

El consumo de huevos y ani-

males vivos se mantuvo en los niveles del año anterior. El incremento de los procedentes de producción propia —del 64 por 100 al 73 por 100 superando los 30 millones de unidades— se vio compensado por la disminución de los procedentes de la producción nacional —del 30 por 100 al 24 por 100—. El abastecimiento exterior se redujo del 6 por 100 al 3 por 100. El consumo de piensos disminuyó un 9 por 100 en la gama de gránulos de primera y segunda edad.

Centros de astacicultura

A diciembre de 1992 se contaban 20 astacifactorías privadas y cuatro públicas, de las que 16 estaban activas y ocho inactivas. Únicamente tres centros, todos ellos en Castilla y León, orientaban su actividad en la producción al cangrejo americano. Los restantes, ubicados en Castilla-La Mancha y Andalucía, centraban su actividad en la producción del cangrejo común, en las dos especies autóctonas, el de las marismas (*Procambarus clarkii*) y el de río o ibérico (*Astropota-*



mobius paipes). Los centros localizados en la provincia de Sevilla se dedicaban a la depuración y comercialización del cangrejo de las marismas. Los de Castilla-La Mancha a la repoblación de cangrejo ibérico.

Cultivos marinos

La producción acuícola continental dista mucho de las cifras que alcanzan los cultivos marinos, apartado en el que durante 1992 se recolectaron cerca de 150.000 toneladas. El mejillón, en cuyo cultivo España ocupa el primer puesto productor en Europa, es el principal responsable de estas magnitudes alcanzando en ese año casi 139.000 toneladas de las 149.869,6 que supuso el total de la acuicultura marina. La cosecha de peces —dorada, rodaballo, lubina, etcétera— fue de 4.489 toneladas, de 6.316,4 la de moluscos (aparte de las cifras del mejillón) y de

153,6 toneladas la producción de crustáceos. Las previsiones para el horizonte de 1995 para peces en acuicultura continental es de 21.100 toneladas.

Desde la incorporación de España a la CE los objetivos en los Programas de Orientación Plurianual de Acuicultura tendían a la estabilización de los cultivos de millón y trucha arco iris. Por contra, la producción del resto de especies se ha incrementado en más del 100 por 100 pasando de 4.598,5 toneladas en 1985 a las 10.959,6 en 1992. La inversión en proyectos acuícolas en el período comprendido entre 1987 y 1991 fue de 28.700 millones, de los que 23.400 fueron para cultivos en agua marina o aguas salobres y 5.300 en aguas continentales. La producción acuícola en 1992 representó el 17 por 100 del total de la pesca extractiva en fresco, considerando la producción del mejillón. ■

Mery VARONA



AUX-NAVAL, S.A.
AUXILIAR NAVAL DEL PRINCIPADO, S.A.

Avda. del Pardo, s/n
33710 NAVIA (Asturias)
Teléf: 563 18 69 - 563 18 70
Fax: 563 17 01



EMPRESA DEDICADA A LA CONSTRUCCION DE:
EMBARCACIONES ESPECIALES, LINEAS DE EJES,
Y MAQUINARIA DE CUBIERTA

AUX-NAVAL, S.A. FORMA PARTE DEL GRUPO:

astilleros
ARMON
Sociedad Anónima



Según el panel del Ministerio
de Agricultura

AUMENTÓ EL CONSUMO DE PESCADO

La cantidad comprada por persona
y año en 1993 creció el 1,4 %
para situarse en 31,6 kilos



Durante el último año, según los datos de los paneles de Consumo del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, la demanda de los productos de la pesca creció el 1,4 por 100 para situarse en 31,6 kilos por persona y año. Estas cifras ponen de manifiesto la continuidad de una ligera tendencia al alza en este tipo de compras a pesar de las subidas de precios registradas en algunas especies. De acuerdo con las cifras contenidas en este estudio, de los productos de la pesca consumidos, 14,4 kilos corresponden a pescado fresco mientras moluscos, crustáceos y mariscos suponen 10 kilos por persona y año. El valor total de las compras se sitúa en 918.000 millones de pesetas.

EN 1993, el gasto anual por persona y año en alimentación se elevó a 153.300 pesetas lo que supuso un aumento de 8.434 pesetas sobre las cifras del año anterior. El gasto total en alimentación fue de 7,7 billones de pesetas lo que representa a su vez un crecimiento medio del 2,5 por 100. De esta cantidad, la mayor parte con el 78 por 100 corresponde a las compras para consumo en los hogares, mientras la hostelería y la restauración significan el 19,9 por 100 y el

2,2 por 100 corresponde a gastos en las instituciones.

Una de las notas más destacadas sobre el comportamiento de los gastos en alimentación durante el último año ha sido el crecimiento del 6,4 por 100 experimentado en el abastecimiento doméstico, mientras los gastos para consumo en hostelería y restauración cayeron un 10,7 por 100. Estas cifras confirmarían la tendencia sobre el menor gasto en comidas fuera del hogar.

Por grupos de productos se mantiene un crecimiento en

aguas minerales, productos de la pesca, platos preparados, derivados lácteos y en frutas y hortalizas transformadas. Hay una serie de producciones como vinos, leche líquida, pastas y legumbres que en los años precedentes tuvieron una línea a la baja que ahora comienzan a remontar. Las bebidas alcohólicas, frutas frescas y pan se mantienen mientras están a la baja las compras de gaseosas, bebidas refrescantes, zumos y cervezas. Y no levantan cabeza otros productos como los huevos, galletas, bollería o aceitunas.





En una distribución por regiones, siguen con el farolillo rojo en cuanto a la demanda Comunidades Autónomas como Andalucía, Canarias y Levante mientras Cataluña, Baleares, Aragón, Navarra, La Rioja, País Vasco, Cantabria y Castilla y León se hallan por encima de la media.

Tomando como referencia el tamaño del hábitat, nos encontramos con que la demanda más importante en productos alimenticios se sitúa en las poblaciones pequeñas frente a las grandes. Igualmente hay diferencias si se contemplan los productos adquiridos más asiduamente en unas y otras zonas. Generalmente, en las poblaciones más pequeñas hay

niveles de ingresos de las familias. Así en los niveles de ingresos altos dominan más las compras de productos como frutas frescas, vinos con denominación de origen, cavas, derivados de la pesca, transformados de frutas y hortalizas, platos preparados, agua mineral o bollería. Por el contrario, en las capas más bajas hay un predominio en la demanda de productos como leche líquida, arroz, legumbres, pan, azúcar o café. Los tipos de demanda entre las poblaciones con menor número de habitantes y las rentas más bajas tienen grandes coincidencias.

Finalmente, en una panorámica general sobre el mapa alimentario, cabe señalar que por



mayor consumo de huevos, pan, leche líquida, vinos, pastas, azúcar, arroz y patatas frescas; mientras platos preparados, zumos, agua mineral, cerveza, frutas y hortalizas transformadas tienen una mayor demanda en las poblaciones con más de 500.000 habitantes.

Hay diferencias en consumo alimentario en función de los

lugares de compra, el 39,6 por 100 se continúan adquiriendo en tiendas tradicionales que siguen su caída; el 37,8 por 100 se hace en los supermercados y el 14,1 por 100 en los supermercados.

De cada 100 pesetas en gastos alimentarios, 27,3 pesetas se gastaron en carnes y transformados frente a las 27,9 pesetas que se gastaban en 1987.

AUMENTÓ EL CONSUMO DE PESCADO

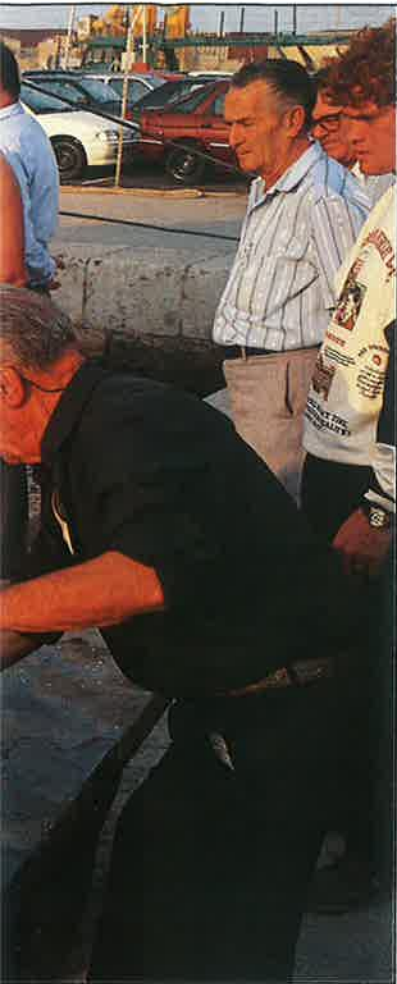
En productos de la pesca se ha dejado sentir el aumento de los precios. Mientras en 1987 suponían el 10,9 por 100 del total de los gastos en alimentación, en este momento ya significan el 12 por 100. De cada 100 pesetas dedicadas a la compra de productos alimentarios, nos gastamos 7,8 pesetas en pan, pastas y cereales; 9,7 pesetas en patatas y hortalizas frescas; 9,3 pesetas en frutas frescas y transformadas; 12 pesetas en leche, queso y mantequilla; 6,4 pesetas en azúcar y dulces; y, entre otros, 1,8 pesetas en huevos. En relación con 1958, actualmente nos gastamos mucho más en pescado, carnes y bebidas no alcohólicas mientras se han reducido los porcentajes de



gastos en huevos, aceite y pan, pastas y cereales.

En el caso concreto de la pesca, la demanda de productos fue en 1993 de 1.249 millones de kilos lo que equivale a un crecimiento del 1,4 por 100 sobre los 1.230 millones del año anterior, indicando una línea al alza. De esa cantidad

14,4 kilos por habitantes y año correspondieron a los pescados frescos entre los que destacan sardinas, boquerones, merluza y pescadilla. Los mariscos, crustáceos y moluscos supusieron 10 kilos por persona y año, la mitad en fresco y el resto en congelado. Pescadilla y merluza son los productos congela-



LA ALIMENTACION EN HOGARES. COMPARACION DE CONSUMOS

PESCADO FRESCO, 16,2 KILOS

PESCADO CONGELADO, 4,3 KILOS

- SUPERIOR A LA MEDIA
- EN TORNO A LA MEDIA
- INFERIOR A LA MEDIA

dos con una mayor demanda. En el capítulo de las conservas el atún y el bonito son las que tienen la mayor demanda.

Por zonas, la mayor demanda de productos frescos corresponde a Castilla y León y al Norte. La clase media baja es la que tiene la mayor demanda de pescado fresco, mientras el congelado es dominante en sectores más bajos.

En conjunto, las compras de productos de la pesca alcanzaron en 1993 los 918.000 millones de pesetas de los que 742.461 millones correspondieron a los consumos domésticos, 155.628 millones a la hostelería y restauración, el 16,9 por 100 y 20.523 millones a los centros institucionales que suponen el 2,23 por 100. Por volumen, de los

1.249 millones de kilos adquiridos, 1.047 millones correspondieron a los hogares, el 83,90 por 100; mientras la hostelería y la restauración adquirieron 167 millones de kilos, el 13,44 por 100 y 33 millones de kilos a las instituciones que representan el 2,66 por 100. ■

V. M.



Es la competición deportiva más prestigiosa del mundo en su terreno

XXIX edición
de la Copa
América 95



La Copa América 95, cuya presentación tuvo lugar el pasado mes de junio en Madrid, comenzará el próximo mes de enero y finalizará en mayo. Esta competición deportiva es la más prestigiosa del mundo en su terreno, y en esta edición, España participará por segunda vez. La importancia de esta prueba radica no sólo en la capacidad deportiva de los participantes, sino en el nivel tecnológico de sus países y la capacidad organizativa y empresarial de los mismos, ya que el barco tiene que ser diseñado y construido en el país participante.



***Para ganar
la Copa América,
primero hay
que lograr la Copa
Louis Vuitton.***

EL hecho de participar por segunda vez consecutiva en la competición más antigua del mundo es de gran importancia para España, gracias a la imagen y promoción comerciales que ello supone a nivel mundial. El secretario de Estado de deportes, Rafael Cortés, señaló en el acto de presentación que *«la Copa América es un proyecto no sólo deportivo sino tecnológico que tiene como vocación mostrar una España joven y moderna»*. La participación en la anterior edición supuso para España un gran éxito y prestigio. *«La experiencia acumulada por la tripulación y el equipo técnico, así como la responsabilidad de mantener presente a la vela española en la competición más prestigiosa del mundo, han hecho que España desee nuevamente poner en la línea de salida un barco netamente español, aseguran los organizadores.*

En la edición que empezará en enero de 1995 se unirá al Monte Real Club de Yates de Bayona, primer club de la historia de la vela española en participar en el Desafío de la Copa América en 1992, el Real Club Náutico de Valencia para lanzar conjuntamente al San Diego Yacht Club. Bajo este marco se constituyó la Sociedad Copa América 95 Desafío Español, S.A. (CADE 95), encargada de gestionar el proyecto deportivo.

El responsable deportivo del proyecto es Pedro Campos, seis veces campeón del mundo y patrón del primer barco español que compitió en la Copa América. Su trabajo consiste en supervisar el entrenamiento y



De izquierda a derecha: John Bertrand, Dennis Conner y Paul Cayard, vencedores de la Copa Louis Vuitton en distintas ediciones.

selección de la tripulación que nos representará en Estados Unidos.

Pedro Campos aseguró en la presentación de esta nueva edición que «el hecho de participar y ganar convierte al país en uno de los representantes de la alta tecnología a nivel mundial». Como anécdota, Campos recordó que en 1851 las velas del barco americano estaban cosidas a máquina, mientras que el resto de los países las tenían cosidas a mano. «Además, —continuó Campos— la Copa América es una inversión muy rentable de promocionar los países y las empresas.»

En el acto de presentación, que se celebró el pasado mes de junio, estuvieron presentes, además de Rafael Cortés, secretario de Estado de deportes; Miguel Aguiló, presidente de la Sociedad CADE 95; el presidente de Louis Vuitton, Yves Carcelles, el director de Marketing y Comunicación de Louis Vuitton, Jean Marc Loubier, y el ya citado, Pedro Campos, skipper del barco español.

«Es un proyecto no sólo deportivo sino tecnológico que tiene como vocación mostrar una España joven y moderna», dice Rafael Cortés.

Embarcación española

El diseño y la construcción del nuevo barco español, en el que ha participado la Empresa Nacional Bazán, lo está realizando el Equipo Técnico de CADE 95, con base en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales, con la colaboración del Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo y el Túnel de Viento del INTA (Instituto Nacional de Tecnología Aeroespacial).

El director técnico del proyecto es Joaquín Coello, y el inicio de la construcción del barco estaba prevista para el mes de junio, con botadura a principios de noviembre, fecha en la que se trasladará por avión a San Diego. El nombre

del barco español será «Rioja de España y, en un barco sólo pueden navegar 16 personas.

Para el responsable del proyecto deportivo, Pedro Campos «la preparación del equipo humano es clave». Para el entrenamiento de la tripulación se utilizarán los dos barcos que se construyeron en 1992, y que se han trasladado al Real Club Náutico de Valencia, que es la base en España.

El equipo deportivo contará con hombres que ya han participado en 1992, aunque se está intentando la incorporación de figuras importantes, entre las que cabe destacar a Alejandro Abascal, oro olímpico en Tallín en 1980, y campeón del mundo de la clase crucero.

Copa Louis Vuitton

Para ganar la Copa América, primero hay que ganar la Copa Louis Vuitton, que nació en 1983. La Copa Louis Vuitton se extenderá desde enero a abril de 1995. Constará de un total de 112 regatas en las fases clasificatorias, 48 en las semifinales y un mínimo de cinco y un máximo de nueve en las finales. «Esto constituye un exhaustivo entrenamiento que será primordial para el ganador, de cara a enfrentar al defensor de la Copa América.»

Este programa se completará en mayo cuando se enfrenten «Challenger» y «Defender», dos verdaderos ganadores que habrán dejado en el camino a muchos aspirantes a través de la Louis Vuitton Cup para los desafiantes, y la Citizen Cup para los defensores.

Una de las características de la Copa América es que el sistema de competición es «Match-race», es decir, competición directa de barco contra barco. «Un verdadero duelo entre dos tripulaciones en el

que prima fundamentalmente la táctica.» No hay segundo puesto, como sucede en las regatas de flota. Se logra la victoria, o no se pasa de ser el perdedor.

La experiencia, agresividad, las decisiones rápidas y la determinación total son atributos que tienen los mejores patrones de esta especialidad, un sistema de competición que hasta no hace muchos años fue casi exclusiva de norteamericanos y australianos.

En esta nueva edición se utilizarán por segunda vez las embarcaciones Clase Copa América, estrenados en la pasada edición de la Copa Louis Vuitton y en la XXVIII edición de Copa América (1992). Los Clase Copa América (IACC) están contruidos en materiales compuestos y tienen una eslora en flotación de 75 pies (aproximadamente 23 metros).

Como novedad, destacar que la línea de salida será mucho



más corta, 200 metros, lo que acercará la acción a los espectadores y a las cámaras de televisión. El número de barcos contruidos estará limitado a dos por sindicatos, para reducir los costes. Además, el inventario de velas no sobrepasará las 15 velas medidas en la fase inicial, a las que se podrán sumar cinco más en cada fase subsiguiente.

Este proyecto se ha hecho realidad gracias a la vocación e ilusión de muchas personas pero no sería posible sin los patrocinadores, que han decidido compartir el objetivo común de contribuir al prestigio, promoción y conocimiento de España, su industrial, tecnología y deporte. Los patrocinadores son el Banco Central Hispano, el Consejo Regulador de la Rioja, el Corte Inglés, Gamesa, Iberia, Puig, S.A., Telefónica y TVE. ■

I. O.



GRUPO HISPANOVA MARINE

¡PROFESIONALES DE LA ELECTRONICA!



PILOTO AUTOMATICO

NECO 2000

CALIDAD Y ECONOMIA

- Conexión a Compas Magistral.
- Interface para cualquier modelo de Giroscópica.
- Control remoto.
- Alarma fuera de rumbo.
- Indicador de timón.



DISTRIBUIDORES
Y SERVICIO OFICIAL

**EL PILOTO AUTOMATICO
PREFERIDO POR LOS
PROFESIONALES**

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.

El futuro tiene un nombre



FURUNO

El Vídeo Plotter de color GP-3100 incorpora un receptor GPS de 8 canales que presenta continuamente y con alta precisión la posición del barco, velocidad, curso previsto y pasado.

Además, utiliza tres modos de presentación para que pueda elegir el que mejor se adapte a sus necesidades.

El GP-3100 es más que un paso adelante.

Es el futuro.

Consulte a su distribuidor habitual.

Nº 1
en el mundo

FURUNO ESPAÑA, S.A.
Marca la diferencia.

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

Distribuidores y Servicio Técnico autorizados en toda España

En las negociaciones para su revisión y seguimiento

MARRUECOS QUIERE OTRO ACUERDO PESQUERO

Representantes de la Unión Europea y del Gobierno de Rabat desarrollaron durante la primera quincena de julio negociaciones para la revisión del acuerdo pesquero que tiene una duración de cuatro años. Tal como se preveía, los marroquíes plantearon a los responsables de la Unión Europea la necesidad de reducir drásticamente el esfuerzo pesquero en la zona.

Para Rabat, los caladeros se hallan sobreexplotados y sería necesario reducir la flota que opera en aquellas aguas nada menos que en un 50 por 100. Marruecos

también reclama, como se esperaba, más ayudas económicas. La propuesta de Rabat no ha causado sorpresa en las autoridades comunitarias quienes entienden que Rabat lo que quiere es un nuevo acuerdo y no una simple revisión. Los expertos comunitarios señalan que los caladeros no se hallan sobreexplotados y como mucho se podría aceptar una reducción del tonelaje en un 10 por 100. A la vista de las posiciones tan distantes entre ambas partes, las negociaciones quedaron por el momento bloqueadas al cierre de este número.

EL actual acuerdo con Marruecos fue suscrito el 15 de mayo de 1992 tras una serie de largas negociaciones entre Rabat y la Comunidad Europea, ante las exigencias en aumento ya entonces del país norteafricano. Las demandas de Marruecos iban desde las puramente conservacionistas de los recursos, paradas biológicas, reducción de barcos faenando en aquellas aguas hasta las de carácter financiero y otras en materia laboral sobre incorporación de tripulaciones en los barcos españoles.

El acuerdo con Marruecos, desde una perspectiva económica no es un acuerdo barato, aunque el coste final fue muy inferior a las peticiones de Rabat. Las autoridades del país norteafricano partieron de un aumento del 60 por 100 en el coste del mismo, porcentaje que al final se redujo hasta un aumento del 44,9 por 100 pero que sigue siendo muy estimable. De unos pagos por el acuerdo anterior que ascendían a 9.150 millones de pesetas, con el nuevo acuerdo se pasó a 13.200 millones de pesetas, cantidad a la que además se suman otros 2.347 millones de pesetas que debe pagar la flota en concepto de canon en función de los tipos de embarcaciones. Este es el coste económico del acuerdo con carácter anual.

A esta cantidad como eje central del compromiso se suman otras partidas más redu-



- **Bruselas rechaza la posibilidad de introducir modificaciones y limitaciones como las planteadas por Rabat.**
- **A nadie se le oculta que, una vez más, Marruecos trata de utilizar la pesca como un arma más a la hora de defender otros intereses ante la Unión Europea.**

cidas para otros fines como la investigación de recursos, formación profesional y otras actividades científicas.

Junto a estos logros, las autoridades de Rabat también consiguieron mejoras en otras cuestiones relacionadas con la actividad de la flota, así como con los períodos de vedas o el

número de tripulantes marroquíes embarcados en la flota. Igualmente Marruecos logró aumentar la presencia de observadores en los barcos españoles y, en definitiva, un mayor control sobre las embarcaciones. Frente a las pretensiones de Marruecos, que quería reducir el número de barcos, la Comu-

nidad Europea consiguió que se mantuviera la cifra actual, unas 650 embarcaciones, aunque sometidas a unas vedas más rigurosas y más amplias, si bien se consideraba que esa situación no tendría impacto negativo sobre los volúmenes globales de capturas con un cómputo anual.

Las autoridades de Marruecos insistieron entonces hasta última hora en la necesidad de un acuerdo solamente a dos años, en lugar de los cuatro planteados y logrados por Bruselas. Como una salida intermedia se llegó al compromiso de revisar su aplicación a los dos años de su vigencia, proceso que se ha iniciado en las últimas semanas. Bruselas ha dejado muy claro que se trata de un acuerdo a cuatro años y que las conversaciones para revisión no pueden afectar a cuestiones centrales del mismo como han planteado las autoridades de Rabat.

En medios de las cofradías de pescadores, la postura de Marruecos no ha causado ninguna sorpresa. Son ya muchos años de negociaciones con Marruecos y se sabe por experiencia que Rabat trata de sacar partido hasta última hora, siendo una excepción que se llegue a una situación de ruptura. Marruecos utiliza la pesca como un arma más a la hora de defender también otros intereses ante la Unión Europea. ■

V. M.

LAS REDES DE LA DISCORDIA

FUE precisamente el día de la patrona del mar, la Virgen del Carmen, cuando rebrotó el conflicto conocido como «la guerra del bonito». Un número indeterminado de pesqueros españoles intentó cortar las redes ilegales de los barcos franceses. Esta acción fue respondida por los galos con el lanzamiento de bengalas y abordajes a algunos de los buques del Cantábrico. La Armada española envió dos barcos de apoyo a los pesqueros españoles hasta que, tanto unos como otros, emprendieron el regreso a sus puertos base.

A pesar del llamamiento que los responsables de pesca españoles, el Ministro de Agricultura de Pesca y Alimentación, Luis Atienza y el Secretario General de Pesca, José Loira, hicieron regresar a la flota atunera española para evitar cualquier acción violenta y dejar la resolución del conflicto a la vía diplomática, los arrantzales emprendieron el regreso a puerto remolcando al atunero francés «La Gabrielle», con la intención de que la Administración y las autoridades pesqueras comprobaran el tamaño de sus redes.

Con ello, pretendían poner en evidencia la utilización, por parte de la flota francesa, de redes volantas con un tamaño superior a los 2,5 kilómetros permitidos por Bruselas.

Este barco había sido abandonado por los pescadores franceses al creer que había sufrido una vía de agua en los enfrentamientos.

Acuerdo

Tras estos incidentes los ministros responsables de pesca de España y Francia, Luis Atienza y Jean Puech,

Como ya viene siendo habitual, lamentablemente, en julio volvió a estallar la llamada guerra del bonito desencadenada entre pescadores españoles y franceses. Los pescadores españoles acusan a los del país vecino de utilizar redes de más de 2,5 kilómetros de longitud y otras artes ilegales taxativamente prohibidas por la Unión Europea. Los pescadores franceses lo niegan. Pero existen indicios del uso de redes kilométricas —de hasta más de 12 kilómetros— que esquilman los fondos marinos y amenazan su fauna, atrapando en ellas, amén de los túnidos, delfines, ballenas y tortugas que mueren atrapados en sus redes y, además, obtienen capturas que superan las cuotas comunitarias establecidas.



se reunieron en Bruselas en presencia del Comisario Europeo, Giannis Paleokrassas y pactaron una tregua basada en tres puntos: la condena de los actos de violencia, la devolución a las autoridades francesas del barco «La Gabrielle», atrapado por atuneros españoles y el reforzamiento de las inspecciones de control por parte de los inspectores comunitarios que hasta ahora actuaban como observadores.

Este último punto consiste en desplegar a ocho inspectores comunitarios a bordo de patrulleras de España, Francia, Irlanda y el Reino Unido, con facultades para abordar a los pesqueros que deseen inspeccionar.

Esta solución no fue bien recibida por el sector pesquero español, ya que consideró que la inspección no irá más allá de la denuncia porque la imposición de sanciones a los infractores depende de cada Estado.

No obstante, hay que destacar que la Comisión Europea ha reconocido y logrado imponer su criterio de que no se utilicen redes de más de 2,5 kilómetros, y que tampoco se lleven redes de reserva para evitar que los pesqueros cometan el fraude de enlazar varias redes. Este es, precisamente, uno de los puntos de origen del conflicto: la distinta interpretación de la legislación que hacen españoles y franceses. Estos burlan la legislación llevando estas redes de reserva «en previsión de accidentes».

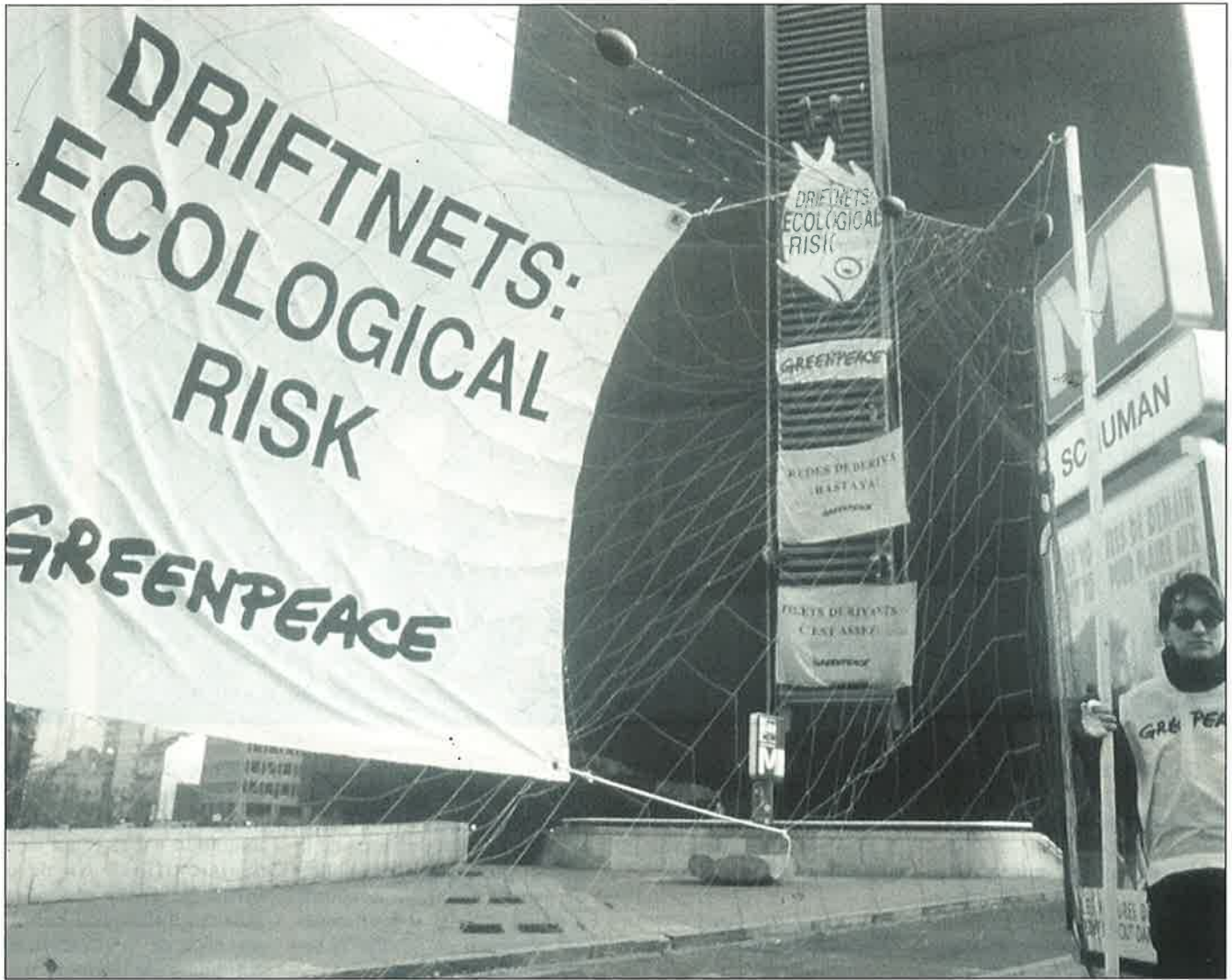
8.000 millones en conflicto

Otro de los puntos de origen del conflicto de la pesca del atún se deriva de la escasez de recursos en aguas comunitarias y del empeño de la flota francesa de emplear artes de pesca excesivamente grandes para efectuar las capturas más fácilmente. Estas redes de enmalle o volantas están prohibidas en España desde 1990 y en toda la UE desde 1993, aunque Francia intenta prorrogar su uso hasta 1997.

Los atuneros que realizan cada año la costera del bonito, que dura cuatro meses ocupa a unos 6.500 hombres embarcados en unos 500 barcos. Las capturas, que ascienden a unas 20.000 toneladas de promedio, representan una actividad económica cercana a los 8.000 millones de pesetas. Por su parte, los buques franceses son apenas 60.

Como se recordará, esta costera del bonito está atendida sanitariamente por el buque hospital «Investigador», que cada año fleta el Instituto Social de la Marina. ■

C. H. CARAZO



La tibieza de la UE beneficia a franceses e italianos

REDES DE DERIVA: LA PROHIBICIÓN QUE NO LLEGA

La reunión de Ministros de Pesca de la Unión Europea, celebrada a mediados del pasado mes de junio, constituyó un auténtico fiasco. Y es que la importancia de los asuntos tratados no se correspondió con las decisiones tomadas. Se refrendó un texto de «mínimos» que no contempla las propuestas conservacionistas defendidas por España, al tiempo que posibilita a los rederos a que sigan campando a sus anchas. El Cantábrico es un buen ejemplo de esta actitud permisiva, y ha vuelto a ser escenario de nuevos enfrentamientos entre pescadores vascos y franceses, ya que éstos están empleando redes de hasta 20 kilómetros en la campaña del bonito.

LA noticia es que no hay noticia. El último Consejo de Ministros de Pesca de la UE volvió a relegar, una vez más, la decisión sobre qué hacer con las redes de deriva a una posterior reunión. Y ya es la tercera ocasión en que esto ocurre.



Con los pescadores franceses, todo sigue igual. Y es que la normativa comunitaria sólo sirve para comparar la diferencia que media entre ésta y lo que ellos hacen. Si antes fue la campaña de la anchoa, ahora lo es la del bonito, una campaña que viene marcada, en los últimos años, por los enfrentamientos entre los pescadores vascos y franceses. La presente campaña, como no podía ser menos, ya ha originado los primeros enfrentamientos.

El Ministro de Pesca francés, Jean Puech, aseguró hace tan sólo unas semanas que los pescadores galos seguirían faenando con redes de 5 kilómetros (según los propios técnicos franceses, las redes tuvieron una longitud media de 7,12 kilómetros), tal como les autorizó la UE a una parte de sus barcos hasta finales del pasado año. Tras la reunión de junio, afirmó que se respetarían los 2,5 kilómetros. «No dudo —llegó a decir— que los pescadores mantendrán, como siempre, una actitud responsable...» Mientras

hacía tal aseveración, los barcos franceses iniciaban la campaña del bonito con redes, en algunos casos, de hasta 20 kilómetros.

Todo sigue igual

La campaña de túnidos vuelve a poner en cuestión el cumplimiento, por parte francesa, de la longitud de las redes que utilizan sus pescadores. Los más perjudicados, los arrantzales vascos, para los que esta campaña representa el 70 por 100 de sus ingresos.

De poco han servido, hasta el momento, las denuncias realizadas por los pescadores españoles, como la de Esteban Olaizola, presidente de la Cofradía de Pescadores de Hondarribia, al afirmar que «*siguen pescando con redes de hasta 20 kilómetros*». Denuncia confirmada por la propia Comisión de Pesca de Bruselas, que ha certificado que utilizan redes de más de 2,5 kilómetros.

El Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis

Atienza, se ha quejado de esta situación ante el ministro francés, Jean Puech. Mientras, el director general de Pesca de la UE, el portugués José Almeida, parece dispuesto a recurrir a la vía judicial si los franceses persisten en ignorar el reglamento comunitario.

La diferencia entre los distintos Estados miembros, con España, Holanda, Portugal y Grecia en contra de la utilización de estas artes de pesca; Francia, Italia e Irlanda, a favor; y Alemania, Bélgica y Dinamarca que no acaban de decantarse, mantienen bloqueada la decisión final. Una decisión pospuesta en diferentes ocasiones, como ya se ha señalado. La tibieza de la UE a la hora de castigar el incumplimiento de su propia normativa beneficia, especialmente, a la flota bonitera francesa que faena en el Atlántico Norte y el golfo de Vizcaya, así como a los volanteros italianos que pescan atún y pez espada en el Mediterráneo.

Dada la situación —deben pensar los países contrarios a que se tomen medidas contra

este tipo de pesca—, lo mejor es crear la mayor confusión posible sobre este asunto, prolongando así la toma de una decisión final. No de otra forma se puede entender la postura italiana al solicitar, por boca de la ultraderechista Adriana Poli Bortone, ministra de Pesca y Agricultura, que la longitud de las redes se amplíe hasta los nueve kilómetros.

La táctica dilatoria se ha llevado hasta el Consejo de Ministros de Pesca de la UE, favorecida por el informe realizado por el Comité de Representantes Permanentes, el COREPER. Como recordarán nuestros lectores (ver MAR, número 317, mayo 1994), este organismo quedó encargado de presentar un estudio sobre la utilización de redes de deriva. Dicho estudio, calificado de «lastimoso» por Assumpta Gual, portavoz de Greenpeace, no cubría los objetivos marcados, por lo que se le ha vuelto a pedir un nuevo informe que deberá ser remitido al Parlamento Europeo, cuando éste ya se había pronunciado ante-



Sin embargo, la postura española fue criticada por Greenpeace, ya que debió oponerse, no abstenerse, aunque fuera de manera testimonial.

Assumpta Gual, portavoz de Greenpeace, señaló a MAR que «la UE está empezando la casa por el tejado. Antes de definir objetivos (gestión responsable, empleo...), empieza con medidas técnicas (anchos de mallas, etcétera), que es lo último que se debiera adoptar». Para esta organización, «sin unos principios básicos que rijan el futuro de la pesca y tengan en cuenta a las personas que viven de ella, además de asegurar la conservación del medio marino, las discusiones técnicas carecen por completo de sentido».

Prosigue Assumpta Gual señalando que se legalizan, aunque se prohíban a medio plazo, sistemas de pesca que deberían erradicarse ya. Por otra parte, «se abre, indirectamente, una puerta a la utilización de sistemas peligrosos para el Mediterráneo. Se posibilita el crecimiento de sistemas industriales en detrimento de empresas familiares (pesca artesanal)».

La primera propuesta realizada por la UE «era más seria y responsable. Progresivamente, los Gobiernos han ido rebajando el listón, obviando las recomendaciones de los científicos» (Francia, Italia y Grecia, por ejemplo, exigen utilizar redes con tamaños de malla inferiores a los recomendados por expertos mundiales en gestión pesquera desde hace casi veinte años).

Y es que a nadie parece interesarle el problema de la sobrepesca, la destrucción del medio marino, etcétera. Mientras, las consecuencias más visibles provocadas por las redes de deriva siguen produciéndose de manera hasta rutinaria. Sobre las fechas en que se celebraba la reunión de Ministros de Pesca en Luxemburgo, en el Mediterráneo aparecía atrapado en una red de deriva, cerca del puerto de

riormente en contra (fuera de las 12 millas). Y vuelta a empezar.

España se quedó sola

Pero las medias tintas no marcaron sólo las decisiones respecto a las redes de deriva. En la reunión de Ministros de Pesca se votó una serie de medidas que servirán, en teoría, para conservar los recursos del Mediterráneo. España se abstuvo, mientras el resto de Estados miembros votó a favor. Y es que, como dijo el ministro español Luis Atienza, «el reglamento aprobado representa un retraso excesivo en la efectiva armonización de medidas técnicas fundamentales». Ello se debe a que algunos países han obtenido derogaciones para utilizar artes pesqueras y redes que motivan este retraso. Entre ellas, Luis Atienza señaló las relativas a dimensiones de las mallas de las redes, la fijación de fondos mínimos o las distancias mínimas de la costa y la prohibición de determinadas artes perjudiciales.

© GREENPEACE



«El reglamento aprobado representa un retraso excesivo en la efectiva armonización de medidas técnicas fundamentales.»

(Luis Atienza)

«La primera propuesta realizada por la UE era más seria y responsable. Progresivamente, los Gobiernos han ido rebajando el listón, obviando las recomendaciones de los científicos.» (Assumpta Gual)

© GREENPEACE/PONS



Andraxt (Balears), una cría de cachalote de unos siete metros de longitud. Los expertos dudan que pueda sobrevivir, tanto por las heridas que presentaba como por su necesidad, a esa edad, de nadar junto a su madre.

Es una historia que se repite sistemáticamente. El año pasado fueron 13 los cachalotes que aparecieron muertos en el litoral mediterráneo español (la Comisión Ballenera Internacional calcula que, cada año, entre 5.000 y 10.000 cetáceos son víctimas de estas redes). De mediados de mayo a mediados de junio, en tan sólo cuatro semanas, el cachalote referido anteriormente es el quinto que se encuentra atrapado entre redes de deriva. Coincide esta situación con la aparición en la zona de una flota de rederos italianos dedicados a la pesca del pez espada.

Los intereses particulares siguen primando sobre los generales; de ello han dado, una vez más, buena muestra los Ministros de Pesca de la UE. La próxima cita, para después del verano. ■

Raúl GUTIERREZ

EE.UU., a favor de la adopción de sanciones

No cabe duda que, con la llegada de Bill Clinton a la Presidencia de los EE.UU., la política estadounidense en materia de medio ambiente ha experimentado un cambio notable. Las diversas actuaciones llevadas a cabo hasta el momento —entre las que nuestros lectores recordarán el decidido apoyo prestado en la Comisión Ballenera Internacional a favor de la protección de las ballenas— dan buena prueba de ello. Ahora, estas medidas pueden extenderse al uso indebido de redes de deriva. Según ha podido saber esta revista, la Administración de los Estados Unidos se muestra dispuesta a atajar el abuso en la utilización de este tipo de redes. Fuentes de la Embajada estadounidense en Madrid confirmaron tal extremo, al señalar que «nuestra legislación permite la

adopción de medidas contra los países que consientan en la utilización de estas redes. Si hay evidencias de que algún país las utiliza, tendremos que tomar medidas».

EE.UU. aprobó, en 1992, la «Ley sobre el uso de redes de deriva para pescar en alta mar», en concordancia con las medidas internacionales adoptadas en este sentido. Según las mismas fuentes de la Embajada estadounidense, «apoyamos el programa de las Naciones Unidas para conservar los recursos pesqueros y la resolución de este organismo —Resolución 46/265, que entró en vigor el 31 de diciembre de 1992— que pone en práctica una moratoria sobre redes de deriva en alta mar». El apoyo a estas medidas dista de ser meramente testimonial. «El abuso de este tipo de redes por determinados

países hace posible que tengamos que adoptar medidas, caso de persistir en su actuación».

Al solicitar confirmación sobre si el caso italiano estaba ya siendo estudiado, se señaló textualmente: «Hemos tenido conversaciones con Italia sobre este extremo, pero no conozco los detalles».

Lo que parece claro, en estos momentos, es que la postura de los Estados Unidos dista mucho de la timorata actitud de la Unión Europea, consintiendo que algunos de sus Estados miembros se salten la propia legislación internacional y comunitaria, sin contar con la dilación en la adopción de medidas efectivas en cuanto a la longitud de estas redes y su definitiva prohibición. ■

R. G.



RECOMENDACIONES

DE LA XIII REUNION

ICCAT

ESPAÑA LIMITA LAS CAPTURAS DE ATUN

La Administración pesquera española ha acordado establecer una veda temporal de dos meses para el atún rojo del Mediterráneo y congelar el esfuerzo pesquero sobre el rabil en el Atlántico en los niveles de 1992.

La veda del atún rojo tendrá vigencia entre el 1 de junio al 31 de julio de cada año y afecta a los palangreros de superficie de más de 24 metros de eslora que operen en el Mediterráneo, quienes tienen prohibida la captura, tenencia a bordo y desembarco de dicha especie. La prohibición no afecta a la explotación del atún rojo con otras artes de pesca o por otras flotas.

La flota pesquera española no podrá aumentar el nivel de esfuerzo de pesca efectivo sobre el rabil del Atlántico por encima de los niveles observados en 1992. Ambas medidas son consecuencia de las orientaciones que emanan de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) de la que España es miembro desde el año 1969.

ICCAT tiene como objetivo mantener las poblaciones de túnidos y especies afines de su

área de influencia —el Océano Atlántico y los mares adyacentes, entre los que se incluye el Mediterráneo— en los niveles que permitan capturas máximas continuas para la alimentación. A este fin cuenta con un Comité Permanente de Investigaciones y Estadísticas (SCRS) cuya misión es estudiar y evaluar la evolución de las distintas especies de túnidos, cuyas conclusiones son luego analizadas por la Comisión Internacional que decide las medidas a adoptar para mantener las poblaciones, de manera que puedan proporcionar un buen nivel de rendimiento. Dentro de esta política proteccionista ICCAT fijó ya en 1973 en 3,2 kilogramos el peso mínimo del rabil capturado en el Océano Atlántico. A pesar de ello, en su última reunión, de noviembre de 1993, se constató que las capturas de ejemplares por debajo del peso mínimo seguían siendo impor-

tantes con un considerable efecto negativo que se estimaba en el 15 por 100 de pérdida sobre el rendimiento por recluta del rabil. Ello, unido al gran incremento del esfuerzo realizado en los últimos años sobre este recurso, después de varios años de baja explotación, había situado al rabil al límite de rendimiento máximo sostenible, razón por la que se aconsejó la congelación del esfuerzo pesquero en los niveles del año 1992, recomendado a todos los países cuyas flotas explotan esta especie que adopten las medidas oportunas para ello.

La recomendación fue comunicada oficialmente a la Administración española el pasado 1 de diciembre habiendo entrado en vigor el 6 de abril.

En cuanto al atún rojo del Mediterráneo, también en la decimotercera reunión de ICCAT de octubre último se vio la necesidad de adoptar medidas complementarias de ordenación de este recurso, a la vista de la extraordinaria actividad que sobre el mismo ejercen los grandes palangreros en la época

del desove y reproducción en el Mediterráneo, lo que supone un incremento considerable del esfuerzo a la vez que un aumento de la mortalidad por pesca. Las capturas españolas de atún rojo en el Mediterráneo se calculan en más de 4.000 toneladas anuales. El establecimiento de la veda anual no supone por sí misma una protección absolutamente eficaz sobre los túnidos del Mediterráneo ya que, como vienen denunciando las asociaciones ecologistas en los últimos años, en esta zona opera un alto número de buques de origen asiático pero bajo bandera de conveniencia que, al no estar sometidos a la disciplina de ICCAT, quedan al margen de cualquier control.

ICCAT ya había recomendado previamente la congelación del esfuerzo de pesca en el Atlántico Este a los niveles de 1982, el establecimiento de TAC's (Totales Admisibles de Capturas) en el Atlántico Oeste y la fijación de tallas mínimas para las poblaciones de los dos stocks. ■

M. V.

Anchoa por merluza, rape y merlán

ACUERDO PESQUERO CON FRANCIA

**TIENE UNA
VIGENCIA
HASTA EL
31 DE MAYO
DE 1995,
PRORROGABLE
SI LO
DECIDEN
AMBAS PARTES**



LA firma de este compromiso no es algo nuevo en las relaciones de pesca entre ambos países y concretamente por los problemas que plantea la costera de la anchoa. Durante los años 1992 y 1993 ya se firmaron compromisos similares con resultados positivos para ambas partes, razón por la cual se trata de un acuerdo apoyado desde el propio sector.

Por este nuevo compromiso se establecen condiciones para la ordenación de la pesca de la anchoa en el golfo de Vizcaya entre el período que va del 1 de junio de 1994 al 31 de mayo de 1995.

En la regulación de estas pesquerías, hay dos cuestiones fundamentales que van ligadas. La primera, es la referida a las cantidades de capturas. La segunda, afecta a los tipos de artes utilizados especialmente por los franceses así como sobre las posibilidades de control. El acuerdo se ha suscrito por el plazo de un año. Si ambas partes están de acuerdo,

Los ministros de Agricultura y Pesca de España y de Francia, Luis Atienza y Jean Puech, llegaron a un acuerdo para poner fin a la guerra de la anchoa que se ha desarrollado durante los últimos meses entre pescadores franceses y españoles. El inicio de la costera del bonito ha supuesto la superación de unos conflictos que se teme sin embargo se puedan repetir en los próximos meses si no se fijan unas reglas claras de juego con beneficio para ambas partes. Este acuerdo ha sido ratificado por las cartas que se han dirigido los ministros de ambos países donde se incluyen las condiciones del acuerdo.

se prorroga automáticamente, aunque España es propensa a introducir modificaciones sobre todo en las tablas de conversión de unas cuotas por otras.

Las Administraciones francesa y española coinciden en la necesidad de asegurar la conservación de los recursos en la zona así como potenciar la población de juveniles. Por este motivo, el acuerdo contempla el establecimiento de una veda temporal para la pesca de la anchoa entre el 1 de diciembre de 1994 y el 10 de enero de 1995. En estas misma línea de potenciar los controles y las medidas

restrictivas, se prohibirá también la pesca durante los sábados y domingos.

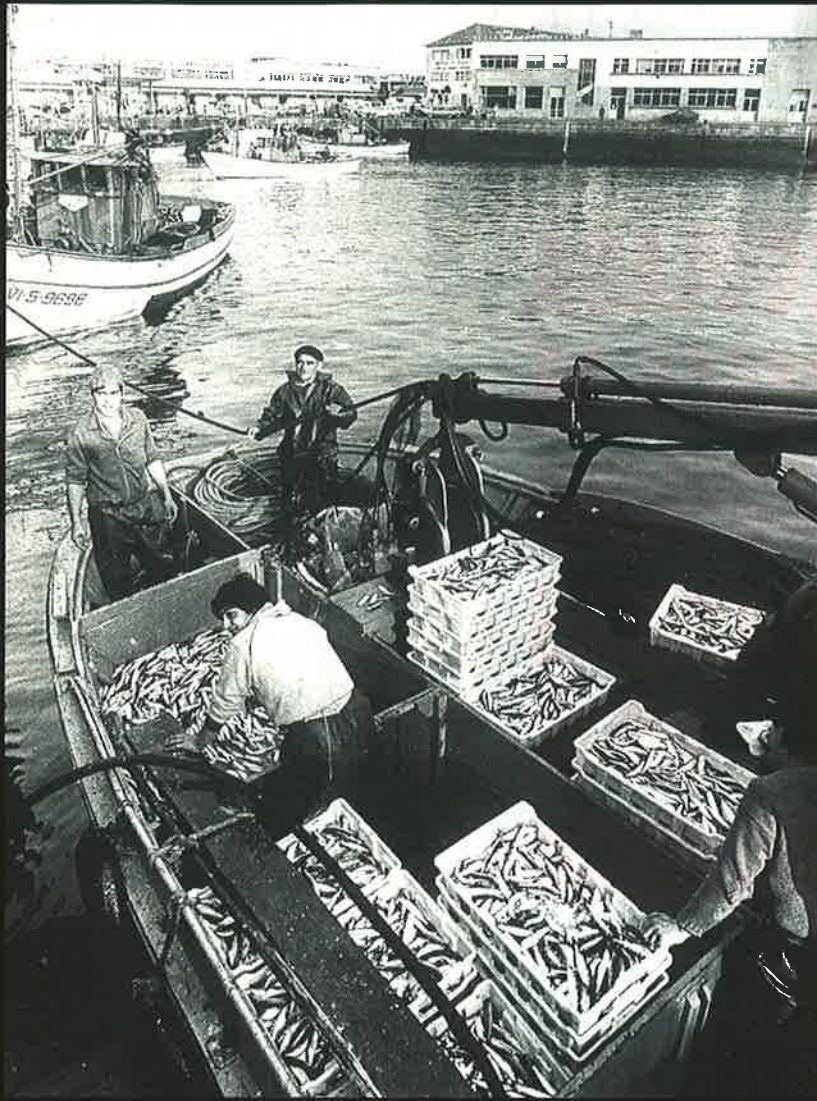
En lo que se refiere a las artes, otro de los puntos de la polémica entre franceses y españoles en el golfo de Vizcaya, por este mismo compromiso se prohibirán las artes con arrastre pelágico sobre la anchoa entre el 20 de marzo de 1995 y el 31 de mayo del mismo año, ambos inclusive. Francia y España se han comprometido además a poner en marcha los mecanismos necesarios de control para asegurar el estricto cumplimiento de la reglamentación comunitaria tanto para las cos-

teras de la anchoa como para la del bonito y que afecta a la misma zona y los mismos armadores.

Con este acuerdo en vigor, se espera se reduzcan al menos los conflictos entre ambas flotas, aunque se trata de un problema complejo. El ajuste de cuotas es algo que se puede lograr por la vía de los acuerdos. La aplicación o no de la normativa comunitaria en cuestiones como las artes, es un debate mucho más de fondo y que no puede cambiar de la noche a la mañana en cuanto se trata de la actitud de determinando armadores, en este caso franceses.

Para solventar este problema parece indispensable una posición dura de la Comisión haciendo cumplir simplemente lo dispuesto por la normativa de la Unión Europea. En lo que afecta al ajuste de posibilidades de capturas, las soluciones requieren una respuesta negociada.

Del total de la cuota asignada para España en anchoa, anualmente existe una partida



de unas 6.000 toneladas que no se llegan a capturar. Y, no es que no se quiera o no se pueda. Lo que sucede es que esa misma flota se embarca en la costera del bonito y dejan a un lado la de la anchoa.

Esta situación ya dio lugar en los años precedentes a que las Administraciones de España y Francia hicieran intercambios en algunas de sus cuotas. Una de ellas, la principal protagonista fue la anchoa. En base a ese sobrante, porque no se iba a capturar, de 6.000 toneladas, la Administración negoció con Francia el funcionamiento de un cambio. España cede la captura de esas 6.000 toneladas a Francia. A cambio de ello, los franceses, por este acuerdo de un año, compensan a los pescadores españoles con 720.000 toneladas de merluza en las zonas Vb, VI y VII, con 400 toneladas de rape en la zona

VII y con 50 toneladas de merlán en la zona VIII. Los intercambios de cuotas se han hecho de acuerdo con las tablas de conversión fijadas por la Unión Europea. Son unas tablas rechazadas por España en cuanto da poco valor a las capturas por ejemplo de la anchoa frente a otras especies. España plantea una revisión de estas tablas de conversión en base a los datos sobre precios en el último año. La Comisión se ha comprometido a trabajar sobre este punto en los próximos meses hasta elaborar una propuesta que sea asumida por ambas partes.

Está claro que por el acuerdo hay un trasvase de cuotas de pesca. Lo que no queda claro es si también habrá paz en cuanto al tipo de artes que se utilicen para el trabajo diario. ■

V. M.

Rechazo de los pescadores vascos

Para los arrantzales vascos de bajura, el acuerdo alcanzado es decepcionante. Según los representantes de dichos pescadores, están en contra del acuerdo porque éste no recoge ninguna de las reivindicaciones que los arrantzales vascos habían solicitado a Luis Añena una semana antes de la obtención del compromiso hispano-francés sobre la pesca de la anchoa. Los pescadores vascos pedían un período de veda de cuatro meses para preservar el stock de anchoa y que, a cambio de la cesión de cuota de anchoa, España exigiera a Francia que sus barcos pelágicos no pescasen tñidos dentro de las 200 millas de aguas jurisdiccionales españolas.

Según los representantes de los pescadores vascos de bajura, el acuerdo obtenido por Francia y España beneficia a parte del sector de altura, pero en absoluto al de bajura. Además, se muestran preocupados por el hecho de que las embarcaciones galas sobrepasen las 6.000 toneladas de anchoa de suplemento de que disponen. Según un informe de la Cámara de Comercio de Bilbao, la flota francesa ha superado con mucho el volumen de anchoa que podía pescar en los últimos cinco años. Por esto, los representantes de las Cofradías de Pescadores de Bajura de Vizcaya y Guipúzcoa consideran que el acuerdo es una puerta abierta para que los pesqueros franceses sigan sin respetar sus topes de capturas.

Por otra parte, los arrantzales vascos de bajura creen que hasta que la Unión Europea no prohíba definitivamente el uso de volantas, se seguirán produciendo enfrentamientos entre éstos y los pescadores galos, como viene ocurriendo en los dos últimos años, a causa de la incompatibilidad de las artes de pesca tradicionales de los pescadores vascos y el sistema de pesca depredador de los pescadores franceses, basado en el uso de redes de deriva. Además, los arrantzales vascos no creen que sus homónimos franceses vayan a respetar la legalidad comunitaria sobre volantas, ya que, según los primeros, nunca lo han hecho, puesto que dichos sistemas de pesca no son rentables si se usan con la medida actualmente legal.

R. R. de H.

Ordena la actividad de los cerqueros durante 1994

REGULADA LA PESCA DE ESPECIES PELAGICAS EN EL CANTABRICO



El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha establecido las cuotas máximas de capturas de especies pelágicas: caballa, verdel, jurel, sardina, anchoa, etcétera, a las que habrán de atenerse las embarcaciones de pabellón español autorizadas para la pesca al cerco en el Cantábrico y Noroeste durante la campaña de 1994.

LA Orden Ministerial de 12 de mayo de 1994 en la que se regulan los límites máximos de capturas establece dos zonas según los puertos en los que se realiza el desembarco: la Comunidad de Galicia y el resto de Comunidades Autónomas del Cantábrico: Asturias, Cantabria y País Vasco. Las embarcaciones que realicen el desembarco en los puertos del litoral gallego deberán limitar sus capturas por embarcación y día a 10.000 kilos de caballa, 6.000 de rinchá (caballa de 20 a 23 centímetros), 4.000

kilos de jurel, 7.000 de sardina, 3.000 de parrocha (sardina de 11 a 15 centímetros), 6.000 de anchoa y 2.000 de anchoa pequeña (más de 60 piezas/kilo y más de 12 centímetros de talla por pieza) y 10.000 kilos de mezcla. En todo caso, cada embarcación no podrá desembarcar diariamente más de 10.000 kilos de especies pelágicas, estando prohibido el traspaso o trasbordo de excedentes a otras embarcaciones cuyas capturas fueran deficitarias. La cesión sólo podrá efectuarse mientras el pescado se encuentre en el cerco.

Los puertos autorizados para la venta de especies pelágicas en Galicia son los de Ribadeo, Foz, Burela, San Ciprián, Cillero, Cariño, Ares, Puentedeume, Sada, La Coruña, Cayón, Malpica, Lage, Camariñas, Portosin, Aguiño, Riveira, Cambados, Portonovo, Bueu y Vigo.

Las embarcaciones que desembarquen sus capturas en los puertos asturianos, cántabros o vascos tendrán la misma limitación de 10.000 kilogramos máximo para la caballa pero en el caso de la sardina el límite se establece en 8.000 kilos, la misma cantidad que para el verdel. Las capturas máximas de parrocha son también de 3.000 kilos y de 6.000 para la anchoa. En el caso del jurel/chicharro blanco el límite es de 10.000 kilos y de 6.000 para el jurel/chicharro negro si bien en ningún caso se podrán sobrepasar los 10.000 kilos en el conjunto de jurel/chicharro blanco negro, ni en el de sardina y parrocha.

En el País Vasco han sido autorizados para la venta de especies pelágicas los puertos de Fuenterrabía, Pasajes de San Pedro, San Sebastián, Guetaria, Motrico, Ondárroa, Lequeitio, Elanchove, Mundaca, Bermeo, Ciérvana y Santurce. En Cantabria en los puertos de Castro Urdiales, Laredo, Colindres, Santoña, Santander y San Vicente de la Barquera y en los puertos asturianos de Lastres, Gijón, Avilés, Cudillero y Luarca. En todas las Comunidades afectadas por la Orden del Ministerio de Agricultura, cuando se pretenda realizar la venta de especies pelágicas en algún puerto distinto de los mencionados deberá comunicarse previamente esta circunstancia con al menos dos horas de antelación al órgano dependiente del MAPA en el litoral y a las autoridades pesqueras de la correspondiente Comunidad Autónoma.

La Orden ministerial se dicta en aplicación del Real Decreto 2349/84 por el que se ordena y reglamenta el ejercicio de la pesca con artes de cerco en el caladero nacional, y en el que se establece la posibilidad de fijar cuotas máximas de capturas por embarcación y día y para cada campaña en las especies pesqueras que se considere conveniente. A su vez, el Reglamento comunitario 3676/93 fija para determinadas poblaciones de peces, los totales admisibles de capturas para 1994 y las condiciones en las que pueden pescarse.

Esta Orden ministerial es una de las primeras firmadas por el nuevo titular del MAPA, Luis Atienza, en el apartado de competencias pesqueras de su Departamento. ■

M. V.



JOSÉ JAVIER CUBILLO, nuevo secretario general de la Federación Estatal de Transportes

UGT PIDE SOLUCIONES PARA PESCA Y MARINA MERCANTE

La Federación Estatal de Transportes y Telecomunicaciones de UGT celebró durante los pasados 13 a 17 de junio su VI Congreso Federal Ordinario en Granada. Con este Congreso, se asumió la responsabilidad de abrir una nueva etapa, marcando la política organizativa de los próximos cuatro años. Entre las principales novedades destacar la fusión de Marina Mercante y Pesca. José Cubillo García es el nuevo secretario general, candidatura avalada por el 98 por 100 del Congreso. También se acordó la creación de una presidencia honorífica, ocupada por Victoriano Sánchez.

DURANTE el VI Congreso Federal, celebrado en Granada, se llevaron a cabo ponencias de los diversos sectores: Aéreo, Carreteras y Urbanos, Marina Mercante, Pesca, etcétera. En la ponencia sobre la política de Marina Mercante se puso de manifiesto cómo los procesos iniciados por la CEE sobre Liberalización del Tráfico Internacional y Liberalización del Cabotaje Comunitario están afectando de forma negativa en el empleo y el volumen de la flota española, que en 1993 se vio reducida en

1.207.253 TRB, lo que significa más del 50 por 100.

El sector de Marina Mercante está en franca recesión y vive una constante desaparición de empresas, generando una elevadísima tasa de desempleo. «Por ello, UGT requiere la promulgación de medidas políticas que hagan posible la readaptación y recolocación de los trabajadores en otros sectores de producción.»

En opinión de UGT, la actual tendencia a exportar los buques a otros pabellones se debe en gran medida a la Ley de Puertos y de Marina Mercante, de 24 de noviembre de 1992, en la que se

eliminan las consultas previas a los agentes sociales para la autorización de las exportaciones. Además, esta ley ha proporcionado —según UGT— una importantísima pérdida de estabilidad no sólo en puestos de trabajo, sino también en las condiciones socio laborales. A finales de 1993, el paro afectaba a unos 9.000 trabajadores. Otro indicador del volumen de empleo es el número de empresas inscritas en el Régimen Especial del Mar, en el cual en 1990 existían 21.300 empresas y en el que, a finales de 1993, se pasó a 17.5000 empresas, y en lo que va de año, el número de empresas desaparecidas es de 232.

«Lo cierto es que la Ley de Puertos y Marina Mercante únicamente se está utilizando para el abaratamiento de las tripulaciones, ya que permite la contratación de trabajadores de terceros países (50 por 100 de la tripulación) y no con convenios españoles ya que permite el acuerdo individual entre las partes.»

Respecto a la liberalización del tráfico internacional y del cabotaje comunitario, se mencionó las dos eurohuelgas llevadas a cabo en colaboración con otros sindicatos europeos para combatir los efectos de este proceso europeo de liberalización.

Para combatir los efectos negativos del sector proponen:

— Medidas para el mantenimiento y reactivación de la Marina Mercante Española.

— Medidas de apoyo social y económico al Segundo Registro, como mínimo las establecidas en los Anteproyectos presentados por UGT: a) bonificación para los tripulantes del 70 por 100 de la cuota empresarial a la Seguridad Social, manteniendo las prestaciones de cotización al 100 por 100.

b) Establecer para los tripulantes de los buques inscritos en este Segundo Registro, sujetos al impuesto sobre la Renta para las Personas Físicas, por obligación personal, que el gasto deducible de los ingresos

íntegros derivados de su trabajo sea el 30 por 100.

c) Nacionalidad. Capitán, Jefe, Oficiales y resto de tripulación serán de nacionalidad española, etcétera.

Propuestas para el sector

Como forma de actuación del sector a nivel genérico, UGT propone una modificación del Memorandum de París, exigiendo las inspecciones a los buques inmediatas y continuas, con derogación de la moratoria de seis meses entre inspecciones actualmente en vigor, incrementándose las inspecciones MOU y SOLAS.

— Mantener contactos con los sindicatos europeos con el fin de conseguir una mejor legislación comunitaria que endurezca las medidas exigibles a los buques de bandera de conveniencia.

— Trasladar tanto a la Administración como a la opinión pública, la necesidad de una formación y cualificación profesionales que se homologue a nivel de la Unión Europea, debiendo ser exigida a todos los tripulantes de los buques que recalen en los puertos nacionales ya sea a bordo de buques de pabellón nacional o de terceros países.

— Potenciación del Registro Euros, y mientras no se promulgue este Registro continuar con las exigencias sobre el Segundo Registro español.

Respecto de las líneas regulares de cabotaje, continuar con las exigencias de los requisitos mínimos para la concesión de las Líneas de Cabotaje, que fueron comunicados por el Sector a la Administración a lo largo del año pasado.

También se dejó de manifestar que las banderas de conveniencia y los Segundos Registros están fomentando el desempleo de los marinos comunitarios, que se están viendo sustituidos por tripulaciones de terceros países en condiciones socioeconómicas y laborales muy inferiores, incrementándose de una manera «legal» el dumping social en la Europa comunitaria.

Según UGT, para parar este deterioro social la Comunidad Europea debe adoptar medidas



Las banderas de conveniencia y los Segundos Registros están fomentando el desempleo de los marinos comunitarios, según UGT

de carácter urgente y que se apliquen a todos los países miembros.

Respecto al Memorandum de París debe ser dotado de medios humanos y materiales necesarios para que se incrementen al 100 por 100 las inspecciones de los buques, no sólo comunitarios, sino de cualquier país que navega o haga escala en países comunitarios.

En cuanto a la seguridad, se puso de relieve la necesidad de

una formación adecuada para manejar el buque en condiciones de seguridad; una jornada apropiada ya que el stress y la fatiga han sido causas de numerosos accidentes; un número suficiente de tripulantes con la formación y cualificación necesarias para el apropiado manejo del buque, para lo que hay que vigilar en extremo la contratación de tripulaciones baratas cuya profesionalidad no es la óptima.

La nueva ejecutiva

Presidente

Secretario General
Secretario de Organización
S. de Administración
S. de Acción Sindical
S. de Formación
S. R. Internacionales
S. de Imagen
S. Documentación y Estudios
S. Aéreos
S. Servicios Turísticos
S. Autónomos
S. Carreteras y Urbanos
S. Ferroviarios
S. Marina Mercante
S. Puertos
S. Telecomunicaciones

Victoriano Sánchez Moreno

José Javier Cubillo García
Pedro Blanco Serrano
Montserrat Cabras Royo
Manuel Mariscal Moreno
Timoteo García Hernández
Miguel de Julián San Segundo
Manuel García Taguas
Francisco Javier Polo Núñez
Cecilio Pérez Velasco
Juan José Martínez Martín
Valentín Mendoza Ruiz
José Barrachina Alcaine
Antonio Moral Cuenca
Manuel Domínguez Segade
Jesús García
Miguel Álvarez

Sector pesquero

La larga crisis que atraviesa el sector pesquero, y sus gravísimas consecuencias respecto al empleo, requieren de una política anticrisis para paliarla en lo posible. Entre las medidas necesarias estaría la ordenación de pesquerías y la transformación de las estructuras tradicionales de pesca. Junto a esto: el mantenimiento de puestos de trabajo; reconversión de la flota buscando versatilidad; regular, orientar y controlar la explotación de los recursos del mar, ríos, zonas de cultivo y criaderos de especies en territorio nacional; promover el desarrollo científico, técnico y orgánico para asegurar la conservación de las especies, explotación económica más eficiente y las premisas para alcanzar el más alto nivel de beneficio social; propiciar el acercamiento del sector a los canales de comercialización y la búsqueda de una más directa participación en los mismos; contribuir a la potenciación y desarrollo de las acuiculturas marinas como sector complementario al pesquero, dadas las excepcionales condiciones que pueden generarse de esta actividad; potenciar las empresas de transformación para contribuir al desarrollo integral de todo el sector.

Como una de las salidas para paliar los problemas del sector pesquero en relación al empleo destacan la explotación racional y metodológica de los cultivos marinos y piscifactorías. Además, las algas son un cultivo con un gran futuro por lo que piden la constitución de una industria punta con la que paliar el desempleo.

También se habló del arte del cerco, para el que consideran preciso una única medida de aparejo en cada una de las Comunidades Autónomas en base a sus caladeros, eliminando las diferencias de un puerto a otro, dentro de una misma Comunidad. Asimismo, sugirieron la modificación de las mallas actuales en el arte de arrastre, para que las especies capturadas por esta arte cuenten con el tiempo suficiente para su reproducción. ■

I. O.



Proyecto «COMPLEX-94»

CIENTÍFICOS DE TRES PAÍSES INVESTIGAN DESDE EL «ESPERANZA DEL MAR»

La calima o polvo en suspensión que a veces envuelve nuestros cielos es especialmente visible en Canarias y en el banco sahariano. Esta calima tiene un efecto negativo en los satélites que investigan las aguas y los fondos marinos, ya que dificultan su labor. Con el fin de estudiar y hacer mediciones que permitan determinar las cantidades existentes de polvos en suspensión para, posteriormente, aplicar las medidas necesarias a fin de facilitar el trabajo de dichos satélites se ha puesto en marcha el proyecto «COMPLEX-94», en el que participa activamente el buque sanitario «Esperanza del Mar» del Instituto Social de la Marina.

El Proyecto «COMPLEX-94» se inició en 1992 cuando fue presentado en la ciudad de Washington. En su organización han participado Estados Unidos, Rusia y España. La campaña ha durado un mes y se ha realizado en el buque hospital «Esperanza del Mar» del ISM, en el que embarcaron dos técnicos del Instituto de Óptica Atmosférica de Tomsk (Siberia), un científico norteamericano del Laboratorio de Investigación de Satélites Ora-Nedis-Noaa, de Washington y otro del Instituto Canario de Ciencias del Mar.

Además, este proyecto científico está avalado por otros organismos de investigación tanto nacionales como internacionales. Aparte de los ya citados figuran el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA) del Ministerio de defensa y el Instituto de Astrofísica de Canarias, ambos españoles, el Instituto de Física de la Atmósfera de la Universidad de Arizona (EE.UU.) y el Institut Für Meereskunde de la Universidad de Kiel (Rusia).

Entre los trabajos llevados a cabo en este sentido figuran los estudios oceanográficos y oceanográfico-pesqueros a través de la teledetección que vienen realizando el grupo de Oceanografía Descriptiva del Instituto Canario de Ciencias Marinas, con el apoyo del buque sanitario «Esperanza del Mar» del ISM que ha servido de plataforma privilegiada para la conservación de esta área.

Durante el pasado mes de mayo los técnicos embarcados en el buque realizaron observaciones simultáneas con dos radiómetros solares, uno ruso y otro americano, que han permitido obtener medidas de la distribución de los aerosoles de alta calidad a la vez que han efectuado una intercalibración

Objetivos de «COMPLEX-94»

El desierto del Sáhara es sin duda la principal fuente de aerosoles atmosféricos en el he-

entre ambos instrumentos, posibilitando la utilización conjunta de observaciones con ambos tipos de instrumentos en el desarrollo y validación de programas de corrección de las observaciones térmicas y de color desde satélites.

Simultáneamente a las observaciones, desde el buque hospital «Esperanza del Mar» se fueron recogiendo y analizando imágenes en alta resolución de los sensores AVHRR de los satélites NOAA y del ATSR del Satélite ERS-1.

También se ha dispuesto de un avión, dotado de un sensor AEDALUS en configuración CZCS, para la observación del color del océano y de la concentración de clorofilas. También se ha realizado la observación de parámetros meteorológicos y oceanográficos, tales como dirección e intensidad del viento, presión, salinidad, nutrientes, oxígenos, clorofilas, etcétera.

Todas las muestras recogidas en los aspectos mencionados están siendo procesadas y analizadas por los expertos para realizar las conclusiones correspondientes y a tenor de las mismas decidir las medidas oportunas para mejor introducir las correcciones oportunas a fin de mejorar la visibilidad de los satélites.

Actividades del «Esperanza del Mar»

Coincidiendo con la presentación del proyecto «COMPLEX-94» los responsables del ISM en Las Palmas, puerto sede del «Esperanza del Mar» hicieron un balance de las actividades del buque sanitario durante los últimos once años. Tanto las actividades sanitarias como logísticas han ido descendiendo en estos años lo que es valorado positivamente por el director provincial, Fernando Lorenzo, al relacionarlo con una mejor formación del marino y «una mayor toma de conciencia de su salud».

El buque sanitario «Esperanza del Mar» lleva navegadas en los últimos once años 491.128 millas en tres mil trescientos noventa y tres días de mar. Además de realizar actividades



sanitarias realiza también otras de apoyo logístico. Ha sido precisamente dentro de este último marco en el que se inscriben las tareas de apoyo realizadas para el proyecto «COMPLEX-94».

Durante el período mencionado el «Esperanza del Mar» realizó 38.215 actividades de apoyo sanitario de las que 17.174 fueron consultas radio-médicas; 4.074 lo fueron en ambulatorio; 2.794 fueron hos-

pitalizaciones; y 1.512 intervenciones quirúrgicas. El total de historias clínicas nuevas realizadas fue de 10.113. Los diagnósticos de estas consultas fueron, en su mayoría, de enfermedad y el resto fue de accidentes.

Por nacionalidades de los tripulantes la mayoría de los atendidos fue de origen español, 13.204, siguiéndoles los marroquíes con 3.975, y el resto fue de otras nacionalidades.

En lo referente a las actividades de apoyo logístico cabe señalar que de las 5.035 el número más alto fue el de buceo, con 1.254 casos, siguiéndoles los apoyos a averías mecánicas (332); electrónicas (430); vías de agua (252); y eléctricas (185).

También se atendió a un total de 547 naufragos pertenecientes a un total de 41 barcos con problemas. El peor año fue 1986 en que fueron rescatadas 104 personas de siete buques diferentes. En 1993, solamente se atendió a 14 naufragos procedentes del «Bajamar III».

Finalmente, el número de evacuaciones en helicóptero durante el período 1982-1993 fue de 131. ■

Concha HERNANDEZ
CARAZO

**El Proyecto «COMPLEX-94»
estudia las calimas que
invaden la atmósfera canario-
sahariana e impiden en
ocasiones la investigación que
realizan los satélites.**

Tres países para un proyecto

Estados Unidos, Rusia y España son los tres países artífices del proyecto «COMPLEX-94». Todos han participado con una serie de organismos de investigación a cada uno de los cuales le ha correspondido una tarea específica. Estos son:

- **Instituto Canario de Ciencias Marinas del excmo. Cabildo Insular de Gran Canaria (España):** Coordinación general del proyecto y análisis de parámetros oceanográficos.

- **Instituto Social de la Marina del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (España):** Soporta desde el «Esperanza del Mar» los muestreos de los investigadores participantes y colabora en las series a largo plazo que realizan los tripulantes del barco.

- **Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial-Inta del Ministerio de Defensa (España):** Provee el avión con el sensor antes referido, realiza las observaciones desde el mismo y colabora en el proceso de integración de las imágenes.

- **IAC (España):** Facilita sus instalaciones en las Cañadas del Teide para la calibración de los fotómetros solares.

- **Satellite Research Laboratory del Ora/Nesdis/Noaa (EE.UU.):** Coordina el proyecto de observaciones de aerosoles e integra los datos en los programas de corrección de las imágenes del sensor AVHRR.

- **Instituto de Física de la Atmósfera de la Universidad de Arizona (EE.UU.):** Desarrolló un Fotómetro solar y colabora en el proceso de los datos.

- **Instituto de Óptica Atmosférica de Tomsk-Siberia (Rusia):** Provee un Fotómetro solar y realiza las observaciones, colaborando en el proceso e integración de los datos.

- **Institut für Meereskunde de la Universität de Kiel (Rusia):** Provee XBTs y colabora en el análisis de los datos.



ANDALUCIA

Tras más de un año sin incidentes entre ambos países

Apresamientos mutuos de pesqueros portugueses y españoles

Las relaciones entre España y Portugal en cuestiones pesqueras pasaron a finales de mayo por una cierta crispación por culpa de algunos barcos de las flotas de cada país. El 31 de mayo la Armada portuguesa apresó un barco español, el pesquero onubense «Joven Isabelita», acusado de faenar sin licencia en aguas del país luso.

ESTE hecho se relacionó con la expulsión el día anterior de algunos barcos portugueses que estaban de manera ilegal en aguas españolas. Desde hacía un año y medio aproximadamente las relaciones entre las autoridades marítimas de El Algarve y las

de la costa atlántica de Andalucía eran bastante buenas. Durante todo este tiempo no se había producido ningún apresamiento por ninguna de las dos partes.

Esto motivó que desde la Ayudantía de Marina de Ayamonte se relacionara el apresamiento del pesquero español con la expulsión el día anterior, por una patrullera de la Armada española, de 10 barcos portugueses que faenaban con mallas ilegales tras ser descubiertos y cercados por unos 60 pesqueros de puertos onubenses y gaditanos.

La presumible situación que provocó este incidente fue la intervención de una patrullera de la Armada española que obligó a una decena de pesqueros portugueses a abandonar el lugar donde faenaban, dentro del golfo de Cádiz, por utilizar mallas ilegales. Esto sucedió a petición de armadores andaluces que los acusaron de esquilmar el caladero, junto a otros barcos gallegos que faenaban por esas aguas.

La Armada, tras la expulsión de los portugueses vigiló de cerca a los pesqueros gallegos para que no utilizaran artes ilegales, como denunciaban los andaluces, quienes se mostraron dispuestos a abordar a las embarcaciones ilegales si la Administración no tomaba cartas en el asunto.

El presidente de la Asociación de Cofradías de Huelva llegó a declarar que esperaba que esos pesqueros no volvieran o de lo contrario estaba dispuesto a repetir el cerco y abordarlos como respuesta a la pesca de la merluza con redes que esquilman el caladero y que acaban con todas las especies de la zona.

El tercer incidente en pocos días sucedió el 6 de junio, cuando el barco de la Marina española «Lagraña» interceptó al pesquero portugués «David Albino» faenando sin licencia a 20 millas de isla Cristina.

Esta embarcación, de 14 metros de eslora, tenía su base





en el puerto de Vilarreal de San Antonio y viajaba con seis tripulantes a bordo. El pesquero se encontraba en una zona fronteriza frente a la desembocadura del Guadiana. El inspector del Ministerio de Agricultura y Pesca que viajaba a bordo del «Lagraña» y el comandante del buque se percataron de que este barco faenaba con parte de su arte calada en aguas españolas y el resto en las portuguesas.

En concreto, se trataba de una red de enmalle de fondo fija —conocida como volante— cuya longitud máxima permitida por la Administración española es de dos kilómetros y 80 milímetros de malla.

El pesquero fue conducido hasta Cádiz donde los inspectores de Pesca procedieron al decomiso de 1.428 metros de red, cantidad estimada que se encontraba ilegalmente en aguas españolas. El barco pudo salir al día siguiente tras presentar un aval que cubría la multa por esta infracción.

Iniciativa «Pesca»

El presidente de la Diputación Provincial de Cádiz, Jesús Ruiz, y el delegado de Pesca de

la Junta de Andalucía, Antonio Fernández, presentaron a los alcaldes de los municipios costeros de la provincia la denominada «Iniciativa Comunitaria Pesca», que es un sistema de ayudas y subvenciones que se han dirigido a las zonas que están fuertemente dependientes

económicamente del sector pesquero.

Es en estas zonas donde se está notando más los efectos negativos de los cambios estructurales de la Política Pesquera Común. El principio básico de esta iniciativa es ayudar a esas áreas costeras

con la puesta en marcha de nuevas actividades económicas que sean susceptibles de crear puestos de trabajo alternativos.

Cursos de programación pesquera

La Dirección General de Investigación, Tecnología y Formación agroalimentaria y Pesquera ha convocado ayudas de asistencia a los cursos del Programa de Promoción Pesquera. Los alumnos podrán percibir ayudas en concepto de desplazamiento, manutención y alojamiento, cuando las condiciones de acceso a la formación así lo requieran. Serán beneficiarios de las ayudas los asistentes a cursos que tengan relación con el sector marítimo-pesquero o de la acuicultura. La cuantía máxima de estas ayudas en concepto de desplazamiento fuera del lugar de domicilio habitual será de 5.463 pesetas por día. El gasto deberá ser suficientemente acreditado mediante justificantes a nombre del titular. ■

La Junta repuebla el litoral gaditano

Una importante labor de repoblación de la costa gaditana ha sido emprendida por la Consejería de Pesca de la Junta de Andalucía. A finales de mayo se llevaron a cabo dos operaciones enmarcadas dentro de los planes de recuperación de los recursos pesqueros según convenios ultimados entre la Junta de Andalucía y la Dirección General de Costas para la recuperación de las zonas afectadas por la extracción de arenas para la realimentación de las playas.

Dentro de estos acuerdos se elaboró un plan de actuación con intervención de las cofradías de Conil y Barbate, que incluye la instalación de arrecifes artificiales, estudios biológicos, alternativas acuícolas y repoblaciones.

La primera de estas operaciones contó con la presencia del delegado de Agricultura y Pesca en Cádiz, Antonio Fernández, y se realizó frente a las costas de la localidad gaditana de Conil. Los ejemplares que se soltaron fueron unas 17.000 ostras planas de cinco a siete

centímetros; 1.000 doradas de 200 gramos y 300 rodaballos de 300 gramos. Estas especies han sido producidas por el centro de investigación Pemares, dependiente de la Dirección General de Investigación, Tecnología y formación Agroalimentaria y Pesquera de la Consejería de Agricultura y Pesca.

Con motivo de la celebración del día mundial del Medio Ambiente —5 de junio— la Agencia del Medio Ambiente (AMA) de la Junta de Andalucía, en colaboración con la consejería de Pesca y la empresa de cultivos marinos, Cuprimar, realizó una nueva actuación repobladora del litoral gaditano.

Por un lado, se efectuó la suelta en el río San Pedro desde las instalaciones de la facultad de Ciencias del Mar de la Universidad de Cádiz, de 400 doradas de 20 gramos. En el muelle deportivo de Sancti Petri se procedió a repoblar esa zona que comunica el interior de la bahía gaditana con el Océano Atlántico, con 2.500 doradas, 25.000 almejas, 1.000 lenguados y 1.000 lubinas.



Los pescadores de Laredo piden el dragado del puerto

POR el contrario, los pescadores de Laredo están constatando que la campaña de la anchoa este año está presentando unos precarios resultados a pesar de haber comenzado de forma brillante. Las capturas están siendo escasas, irregulares y con unas piezas que tienen un tamaño más bien pequeño. El Cabildo de San Martín, cuyo patrón mayor es Tomás Cos, tiene seis barcos faenando en esta campaña.

A pesar de los escasos resultados que están consiguiendo los pescadores se muestran esperanzados con la próxima campaña del bonito de la que se espera conseguir mejores resultados. La flota pejina presenta un escaso número de barcos y está formada por seis barcos de anchoa, tres palanqueros y otras tres embarcaciones que se dedican a las betas.

El Cabildo de Laredo reclama el dragado de la canal de acceso al puerto que presenta un considerable riesgo para el paso de los barcos, y está propiciando el descenso en el número de barcos de esta histórica villa marinera cántabra. Alrededor de 1.500.000 de kilos de verdel es el resultado de la costera de este pez durante 1994 en Laredo. El precio de estas capturas se cifra en una media de 40 pesetas el kilo y cuyas capturas se han destinado a los mercados de Sur y Levante de la Península, donde esta especie tiene un reconocido valor y prestigio alimentarios.

Progresivamente, la villa laredana está viendo cómo disminuye su flota como consecuencia del aumento de la edad de las embarcaciones y por razones económicas.

La poca disponibilidad de la Diputación Regional de Cantabria impide que se ejecuten los trabajos del dragado de la bocana del puerto.

Por su parte, el Ayuntamiento

de Laredo intenta mejorar las condiciones de uso del puerto con un mantenimiento de todas las instalaciones portuarias y la ejecución de dragados de la arena, pero su esfuerzo ha resultado improductivo. La solución para mejorar el acceso al puerto vendría dado por la eliminación de la roca existente en el fondo pero su excesivo costo hace que, paulatinamente, se deje sobre la mesa este asunto.

El riesgo de acceso a las instalaciones portuarias ha supuesto un descenso en el número de barcos.

Caída de las capturas en un 30 por 100

Por otro lado, los pescadores cántabros muestran su preocupación por el descenso en las capturas de la campaña de la anchoa que se estiman en unas 7.000 toneladas con respecto al pasado ejercicio, lo que supone un 30 por 100. Tomando como referencia los dos primeros meses de la costera en las cap-





turas nos lleva a pensar que este año no se conseguirá llegar a las 16.574 toneladas de este pez que se lograron en 1993.

El último día del mes se lograron unas capturas óptimas para la producción de las anchoas con un total de 38 a 50 piezas por kilo, registrando el puerto de Santoña unas capturas de 103.000 kilos. A comienzos de junio, los pesqueros tuvieron que trasladarse hasta las 70 millas de la costa al Norte de Guetaria para realizar las faenas.

Hasta el día 31 de mayo en Castro Urdiales se subastaron 171.600 kilos a un precio medio de 335 pesetas el kilo, en Laredo fueron 100.000 los kilos de anchoa registradas a un precio de 267 pesetas. Colindres subastó 242.000 kilos a un precio de 335 pesetas, Santoña subastó 996.000 kilos a 320 pesetas el kilo, mientras que Santander canalizó 19.200 kilos a un precio de 340 pesetas y San Vicente de la Barquera 1.710 kilos a 355 pesetas el kilo.

La precaria situación que presentan los puertos de Cantabria denotan una serie de carencias importantes en cuanto a dotaciones y equipamientos. Dentro de los factores que han provocado un descenso en la actividad portuaria se encuentran los precarios accesos a los

mismos por la falta de calado en algunos casos, y la distancia a los caladeros que obligan a sus barcos a entrar en puertos más cercanos a las zonas donde se producen las capturas.

Movimiento en la región

La Capitanía de San Vicente de la Barquera se trasladó recientemente a la Casa del Mar que se realizó mediante las

aportaciones del Ayuntamiento, la Cofradía de Pescadores y la ayuda del Instituto Social de la Marina. Las competencias de esta Capitanía se extienden desde Tina Mayor hasta Punta Ruiloba.

Por otro lado, los pescadores de toda la región volvían a manifestar sus quejas por la detección de barcos franceses que faenaban con volantas con dimensiones superiores a las permitidas por la legislación vigente en la zona de las Azores.

En los últimos días del mes de mayo arribaron al puerto de Santander ocho dragaminas de la Stanavforchan pertenecientes a las fuerzas controladas por la OTAN.

Durante la citada semana también fondeó en el puerto santanderino una flotilla de dragaminas franceses pertenecientes a la base de Brest, con motivo de la realización de una de las tareas de vigilancia por las aguas del Mar Cantábrico.

También a finales del mes de mayo quedó liberado el pesquero cántabro «Nuevo Menéndez Valdés» por parte del juzgado de Bayona, tras haber sido apresado de forma ilegal por las patrulleras francesas cuando faenaba en una zona permitida. ■

Vital Alsar edita un nuevo vídeo

Dentro de las personalidades que se encontraron en Cantabria durante el pasado mes figura el ex capitán del buque oceanográfico «Hespérides», José Quiroga, que manifestó el interés que tiene el Gobierno español en la investigación en la Antártida mediante seis programas de geofísica y cuatro de biología.

También se suscitó una polémica sobre la realización de los exámenes de patrón de yate que no tendrán lugar en Cantabria. Ello obedece a que es la única Comunidad Autónoma que no posee este tipo de estudios a pesar de contar con numerosas personas aficionadas, que tienen que trasladarse hasta el País Vasco para poder realizar dichos exámenes y obtener la calificación que les permita

contar con el título para dicha navegación.

El navegante cántabro, Vital Alsar, edita un libro de sus aventuras y escribirá libros para los niños con motivo de cumplirse los treinta años del inicio de sus viajes en los que ha recorrido medio mundo tanto en balsa, en nao, galeón y en almadía. La primera iniciativa de este navegante se remonta al año 1964, bajo la denominación de La Pacífica; también viajó en La Marigalante. En el año 1970 participa en la expedición denominada La Balsa; y en 1973, realiza la expedición Las Balsas. Y en el año 1978, partió con tres galeones en la expedición Hombre, Mar y Tierra. ■

A. H.

Agustín HERNANDEZ



Por invadir zonas donde no tiene competencias El Tribunal Superior de Justicia anula una norma de la Xunta sobre tallas mínimas

El Tribunal Superior de Xustiza de Galicia anuló uno de los artículos de la orden de la Consellería de Pesca dictada el 15 de noviembre de 1992 y publicada en el Diario Oficial de Galicia el 18 de marzo de 1993, en la que se regulaban los tamaños mínimos de extracción y comercialización de diversas especies de pescados, moluscos, crustáceos y equidermos. Contra esta disposición interpuso recurso la empresa Agacomara, dedicada a la comercialización de productos del mar.

EL artículo anulado ahora es el 5.2 de la mencionada orden, en el que, a juicio del tribunal, está contenida de modo expreso una limitación para la comercialización en Galicia de especies extraídas en aguas que no son competencia de la Administración autonómica, sobre las que se fijaban tamaños mínimos para la venta.

Esta circunstancia, anuncia el Tribunal Superior de Xustiza, supone por parte de la Xunta un ejercicio desviado de sus competencias, no sirviendo de amparo a tal disposición las que la Comunidad autónoma ostenta en materia de pesca.

Según la sentencia, la orden de la Consellería de Pesca invade

zonas sobre las que no tiene competencias, las cuales están limitadas a las aguas interiores en materia de pesca, ni las que en forma exclusiva le corresponden en materia de comercio interior. «Y en todo caso, añade la sentencia, ha de entenderse en necesaria relación relación con las bases y ordenación de la actuación económica general, todo ello enmarcado dentro del principio de libertad que ha de regir la circulación de bienes.»

Finalmente, la resolución judicial rechaza otros motivos de impugnación, como eran, según la empresa recurrente, la omisión del trámite de audiencia, la ausencia de informe jurídico y la irregularidad del informe

de acierto, oportunidad y legalidad. Respecto a esfos supuestos, el tribunal considera que, aunque son irregulares y confusos no son motivo suficiente de impugnación.

Reordenación de bateas

En 1995 deberían haberse reordenado los polígonos de bateas en todo el litoral gallego, según anunció el director general de Marisqueo, Juan Pedrosa, ante el Parlamento gallego, aunque todavía se encuentran pendientes de ejecutar las zonas más complejas, en las rías de Arousa y Vigo. Esta promesa fue contestada desde la ope-





sición socialista por el diputado José Giráldez quien calificó la afirmación de Pedrosa como «propaganda» ante las reiteradas promesas en este sentido.

Asimismo, el diputado socialista recordó que continúan sin retirar algunas bateas ilegales, que «son de militantes del PP» y de las que se benefician hace años. Por su parte, el director de Marisqueo adujo que se retirarán todas las bateas ilegales, pero antes el Tribunal Superior de Xustiza de Galicia deberá resolver el contencioso que los propietarios promovieron por la vía jurídica.

En la misma sesión parlamentaria se aprobó por unanimidad, tras ser consensuada, un apropiada del BNG, por la que se pide el fomento del asociacionismo y coordinación de todas las entidades existentes en Galicia para favorecer la comercialización y la exportación de mejillones.

Según Francisco Trillo (BNG) el aspecto más interesante de esta propuesta es que se solicita la intervención del Estado ante la importación de mejillones. Concretamente, se insta a la Xunta para que reclame a la Administración central que las normas que deba cumplir el mejillón procedente de otros países sean las mismas exigidas al bivalvo gallego. Asimismo, se acordó que se homologuen y homogeneicen las normativas y se impida la entrada de moluscos del exterior mientras no se cumplan.

También se aprobó la propuesta de Uxío Labarta (PSOE), de realizar un plan de actuación para

poner fin a la «situación desestabilizadora» provocada el último año por las mareas rojas, mientras que se favorece la retirada del mejillón viejo y su posterior procesado.

Ostras gallegas

Finalmente, Juan Pedrosa anunció que en 1995 está previsto que entre en funcionamiento el primer

criadero para producir ostras en aguas gallegas. En estos momentos se está estudiando el tamaño idóneo y otras condiciones biológicas para esos criaderos en aguas gallegas.

Entre las dudas que existen sobre este tema se encuentra la de si será más interesante que esos criaderos sean de tipo familiar o empresas de tamaño medio, ni si funcionarán todo el año o sólo varios meses.

Según el director de Marisqueo se pretende aprovechar los fondos europeos del IFOP para canalizar futuros proyectos, «el objetivo, añadió Pedrosa, es que la semilla se críe en Galicia y en esta Comunidad se cierre todo el proceso productivo, de forma que el máximo valor añadido posible se quede en el país.» ■

Elena CEBRIAN

Clasificación de las playas

El 95 por 100 de las playas marítimas gallegas es apto para el baño y el 73 por 100 de las fluviales reúne las condiciones necesarias, según los datos facilitados por la Dirección Xeral de Saúde Pública da Consellería de Sanidade que realizará un control regular de las playas hasta el 30 de septiembre.

De las playas marítimas 169 obtuvieron la calificación de óptimas, lo que representa el 63 por 100 de las zonas controladas; 63 merecen la consideración de buenas; y 13 (el 5 por 100) son malas.

La provincia de La Coruña tiene 84 playas (el 76 por 100) con una clasificación de óptimas; 23 (21 por 100) buenas y tres (3 por 100) malas. Lugo dispone de 23 arenales (el 88 por 100) óptimos, tres (12 por 100), buenos, y ninguno atiende a la consideración de malo. Finalmente, la provincia de Pontevedra cuenta con 62 playas (el 52 por 100) óptimas; 37 (34 por 100), buenas, y 10 (19 por 100) malas.

Respecto a las playas fluviales, La Coruña tiene dos óptimas y ocho buenas. Lugo tiene 11 buenas, y ocho malas. La provincia de Pontevedra cuenta con tres óptimas, siete buenas y siete malas.

Sanidade ha controlado un total de 201 zonas de baño de mar de 57 Ayuntamientos, mediante 245 puntos de muestra. En lo que se refiere a las playas continentales, esta temporada revisará un total de 55, repartidas entre 45 Ayuntamientos, con 64 puntos de muestreo.

En el control sanitario de las aguas se incluye la determinación de indicadores microbiológicos, análisis físico-químicos, inspección visual y otros estudios referidos a metales pesados, plaguicidas y oxígeno disuelto. También se tienen en cuenta en los dictámenes de la Xunta la calidad de los servicios sanitarios, puntos de agua potable y aspectos como la vigilancia y señalización.

E. C.

Biólogos de diversos países advierten sobre la escasez de bonito en el Atlántico

De COSTA a COSTA

Según biólogos de diversos países, la población de atún blanco en el Atlántico es cada vez menor. Los biólogos también han subrayado la existencia de una mortalidad adicional de bonito cuando se utilizan redes de volanta para su pesca.

DESDE el 1 hasta el 8 de junio, se celebró un encuentro científico del Comité Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) en la sede de Azti Sio (Instituto vasco de Investigación y Tecnología para la Oceanografía, Pesca y Alimentación), ubicado en la localidad vizcaína de Sukarrieta. En el encuentro se expusieron algunos resultados de los análisis realizados dentro del Plan Especial del Bonito del Norte, plan cuatrimestral puesto en marcha por ICCAT en 1990, con el objetivo de estudiar diversos aspectos relacionados con el atún blanco, como el estado de explotación de la especie y la interacción entre artes de pesca.

En el encuentro no se aportaron las conclusiones definitivas del Plan, las cuales se dejan para la reunión plenaria de ICCAT, que se celebrará en noviembre, pero los biólogos

reunidos constataron un descenso en el stock de bonito en el Atlántico. Los análisis realizados muestran que la población de bonito del Norte en el Atlántico es cada vez menor, lo cual es especialmente preocupante para los arrantzales vascos de bajura, ya que el 70 por 100 de sus ingresos económicos se basa en la pesquería de dicha especie.

Se ha constatado también que el rendimiento de capturas de las flotas tradicionales desciende en coincidencia con el aumento de las faenas de pesqueros que utilizan redes de deriva. Los pescadores de la cornisa cantábrica siempre han pescado bonito mediante la utilización de cacea y cebo vivo. Por su parte, embarcaciones francesas faenan a la pesca de túnidos con volantas desde mediados de los años ochenta. Durante los últimos años, la flota tradicional cantábrica ha sufrido un sensible descenso de

sus capturas, mientras la flota volantera gala aumentaba mucho sus capturas.

Los biólogos reunidos en Sukarrieta destacaron además la existencia de unas tasas de mortalidad añadidas cuando se pesca bonito con redes de volanta. Esto tiene como causa, entre otras, los efectos mecánicos en la utilización de las redes y el oleaje que golpea lo pescado hasta que la red es izada.

En este sentido, los pescadores cantábricos vienen denunciando hace mucho el carácter depredador de las artes de pesca basadas en las volantas, además de advertir de la peor calidad del pescado capturado con redes de deriva, ya que lo destrozan. Por ello, los pescadores del Cantábrico abogan por la prohibición del uso de las volantas. ■

Roberto RUIZ DE HUYDOBRO





La naviera Antonio Armas Curbelo, Líneas Armas, ha encargado a los astilleros Hijos de J. Barreras, S.A., con sede en Vigo, del grupo de Astilleros Españoles, la construcción de dos ferries para el servicio interinsular.

Líneas Armas construye dos nuevos ferries

Mejoras para el tráfico interinsular

La primera de las unidades que ya está en avanzado estado en grada será botada el próximo mes de diciembre y para mayo de 1995 se espera que pueda estar navegando entre las islas.

En cuanto al segundo ferry está previsto que entre en servicio tres meses después, en agosto del próximo año.

La gran novedad de Líneas Armas es que sin abandonar su misión principal que ha sido el transporte de carga rodada entre las islas, también incorpora con estas dos nuevas unidades capacidad para el transporte de 250 pasajeros, de ellos 174 en butacas y 76 acomodados en camarotes de dos plazas.

Las nuevas unidades contarán con una rampa a popa para la carga y descarga de vehículos de 15 metros de ancho por 15 metros de largo.

Estarán dotadas de tres cubiertas para llevar carga con altura de 4,50 metros cada una y la novedad principal es que podrán entrar y salir simultáneamente tres vehículos, accediendo de forma directa a cada una de las cubiertas que serán independien-

tes y con rampas fijas para salir o entrar.

Los nuevos ferries tendrán 120 metros de eslora o largo, 107 de eslora entre perpendiculares, 19,50 metros de manga de trazado, 12 metros de puntal a la cubierta principal y 5,30 metros de calado.

Las dos unidades tendrán dos motores Deutz, de origen alemán, con una potencia de 4.650 caballos y además dos timones y dos hélices a popa, dos hélices a proa con una potencia de 600 caballos cada una.

También tendrán estabilizadores y aire acondicionado en el salón de butacas y alojamientos de la tripulación y pasajeros así como en los salones del buque.

Está previsto que lleven instaladas junto a la cafetería una discoteca y televisión y las butacas estarán distribuidas en filas de dos o de tres pudiendo estas últimas convertirse en un sofá para acostarse.

Se pretende con estos proyectos ofrecer la mayor gama posible de comodidades y ventajas modernas a los usuarios tratando de que sean también unos barcos familiares y populares al alcance

de todas las familias y jóvenes, ya que ambos ferries unirán en un principio las islas de Lanzarote, Fuerteventura, Tenerife, La Palma y Gran Canaria, para que se pueda viajar con el propio coche en régimen de equipaje.

La duración del trayecto de estos barcos entre los puertos de las dos capitales canarias podría ser de unas tres horas navegando a 17 nudos.

Fred Olsen a la espera de la concesión de una línea comercial entre Agaete y los Cristianos

A pesar de que aún no cuenta con la autorización para abrir un servicio de transporte de pasajeros entre los puertos de Agaete y los Cristianos, la naviera Fred Olsen, ya ha hecho la presentación del ferry con el que cubrirá este servicio.

Se trata del «Betancuria» que atracó en el puerto grancanario de Agaete el pasado 16 de junio y que pudo ser visitado en su interior por quien quisiera. Esta línea uniría Gran Canaria y Tenerife en menos tiempo que el trayecto habitual entre estas dos islas en un medio de transporte similar. No obstante, y a pesar de haber realizado ya varias peticiones a la Dirección General de Marina Mercante del permiso, no se ha dado aún vía libre al proyecto.

El atraque del «Betancuria» en el puerto de Agaete constituyó todo un espectáculo siendo el primer buque de sus dimensiones que ha atracado en este puerto desde su ampliación.

Las características de este nuevo puerto son el argumento esgrimido por Marina Mercante para negar el permiso a esta nueva línea. No obstante, el atraque del ferry ya es un hecho y fue celebrado por los vecinos con fuegos artificiales, aplausos e incluso con lágrimas.



C. R.



«Las costas alicantinas mejorarán su imagen a partir de este verano»

Múltiples proyectos se agolpan en las distintas instituciones para conseguir una mejor fachada que atraiga al turismo.

A pesar de la crisis, son muchos los proyectos que los distintos Ayuntamientos de la provincia de Alicante tienen en mente. Uno de los planes más ambiciosos es la regeneración de la playa de la Mata que tiene previsto realizar este año el Ayuntamiento de Torrevieja y la Dirección General de Costas. Por otra parte, el Ayuntamiento de Alicante ha iniciado la regeneración de la playa de la Almadraba, sita en la Albufera, con un presupuesto inicial de 1.000.000 de pesetas. Otra regeneración tendrá lugar en el Postiguet que contempla la creación de una conocida playa en el Cocó.

UNA de las planificaciones más importantes contempla el nuevo parque natural de Torrevieja, cuyo objetivo es eliminar la barrera artificial y plantar en primera línea de playa un gran palmeral para que se fijen las dunas y la vegetación crezca con normalidad. Los trabajos comenzarán, primero, en el interior del parque, construyendo caminos y senderos. El proyecto se efectuará en varias fases incluyendo la eliminación de 800 metros de carretera junto a la playa. El proyecto costará 240 millones de pesetas y está previsto que se realice en el transcurso de este año.

Por otra parte, el Ayuntamiento de Alicante ha iniciado la regeneración de la playa de Almadraba, con un presupuesto inicial de 1.000.000 de pesetas. La playa se había deteriorado, entre otras cosas, por las obras inacabadas del polémico puerto deportivo «Puerto Amor». La playa de la Almadraba está situada en la Albufera, entre la playa del mismo nombre y el puerto deportivo «Puerto Amor», a seis kilómetros de la ciudad. La intención del Ayuntamiento de Alicante es realizar una inversión de 1.000.000 de pesetas para acondicionar la zona para los bañistas.

Embarcaderos en Sierra Helada

Los proyectos turísticos de la localidad de l'Alfàs del Pi no terminarán con la construcción del paseo marítimo, que ahora se realiza sino que está previsto continuar las obras y alargar el paseo hasta el acantilado de Sierra Helada y, por medio de senderos, acceder directamente a las calas,

a las que ahora sólo se llega por mar.

En la segunda fase de este ambicioso proyecto, se habilitarán zonas de baño hasta el faro, se construirá un pequeño embarcadero y varios miradores. Por último, se realizarán, también, piscinas naturales dentro del mar y se crearán varios arrecifes artificiales. El presupuesto global asciende a más de 1.000 millones de pesetas.

El Postiguet como proyecto

El proyecto de regeneración contempla la creación de una nueva playa en el Cocó, contigua a la del Postiguet, que se realizará con la aportación de unos 45.000 metros cúbicos de arena del yacimiento de Sierra Helada. La arena gris de la cantera benidormí, se mezclará con la actual amarilla del Postiguet.

Alrededor de 600 millones van a ser invertidos en la regeneración de la arena y la remodelación del paseo marítimo en un proyecto del Ministerio de Obras Públicas y bajo el visto bueno del Ayuntamiento de Alicante. Fuentes del MOPT han asegurado que las obras no provocarán el cierre de la playa durante los meses estivales.

En cuanto a Benidorm, la remodelación del paseo de la playa de Levante será llevada a cabo por el mismo Ayuntamiento, el Ministerio de Obras Públicas y la Dirección General de Costas. Se creará un nuevo mobiliario urbano y el objetivo principal radica en la peatonalización de los más de dos kilómetros de paseo que separan la plaza de Torrentxó en el Rincón de Loix. De esta manera podrán disfrutar los bañistas de una playa en mejores condiciones, sin olvidar que las aguas de la playa de Levante se encuentran en perfectas condiciones.

Otra de las inversiones se centra en la construcción de un nuevo arrecife artificial situado en Guardamar del Segura, que permitirá recuperar las praderas de posidonia oceánica, una clase de algas propias del Mediterráneo. El proyecto corre a cargo de la Consellería de Agricultura y Pesca con un presupuesto inicial de 35 millones de pesetas.

En definitiva, un amplio abanico de posibilidades para mejorar la infraestructura de las costas alicantinas que ven, cada vez, más cerca su integración, y consiguiente comparación, con las costas europeas. Un reto que no ha hecho más que empezar. ■

Rosa RUIZ ARAGONES



Como ya se dijo en el número anterior, con fecha 23 de mayo de 94, fue publicado en el Boletín Oficial del Estado, 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.

Los puntos de la reforma laboral

ES la Ley más conocida como «la Reforma del Estatuto o reforma del Mercado Laboral», que está en vigor desde el 13-6-94, a los veinte días de haber sido publicada en el *BOE*.

En éste y en los siguientes capítulos, vamos a tratar de exponer o resaltar los puntos que han sufrido reforma, para de este modo, tener una idea, sino muy profunda, sí lo suficientemente clarificadora de lo que este cambio ha significado; sobre todo, puesto en parangón con la normativa hasta ahora existente.

Por ello, nos detendremos en aquellos puntos que han sido objeto de la reforma, aludiendo a la situación de cómo estaba regulado anteriormente, para obtener, una idea lo más clara posible de su significado.

Una modificación muy importante, sobre todo, para las empresas dedicadas al transporte, se introduce en la Disposición final séptima, por la que se adiciona la letra g), al número 3, del artículo 1 del Estatuto de los Trabajadores.

Esta adición consiste en excluir del ámbito laboral, del ámbito de la jurisdicción social, «... a las personas prestadoras del servicio de transporte al amparo de autorizaciones administrativas de las que sean titulares, realizada mediante el correspondiente precio, con vehículos comerciales de servicio público cuya propiedad o poder directo de disposición ostenten, aun cuando dichos servicios se realicen de forma continuada para un mismo cargador o comercializador».

En otros términos, las empresas dedicadas a la actividad del transporte, dejarán de tener el peso, en muchos casos la amenaza, de que los «Transportistas Autónomos», les puedan pedir en cualquier momento, *la relación laboral*.

Hasta ahora, y sobre todo, desde la sentencia del Tribunal Supremo de 26 de febrero de 86, cuyo ponente fue el magistrado señor Martínez Emperador, resolución más conocida como «la

sentencia de los mensajeros», estas personas, transportistas, propietarios de los vehículos que utilizan para el transporte, y en base al artículo 1.1 del Estatuto de los Trabajadores, eran declarados trabajadores del régimen general de las empresas para las que prestaban el transporte, no siendo óbice para ello el que estuvieran dados de alta en la Seguridad Social como Autónomos, que fuesen los dueños de esos vehículos, que cobrasen mediante factura a los que se cargaba el IVA, o que estuvieran en alta en el Impuesto de Actividades Económicas, antes Licencia Fiscal, eran declarados trabajadores en el más amplio sentido de la palabra.

Ello significaba para esta empresa un sobrecoste, especialmente en la Seguridad Social por el período de cinco años atrás, en el supuesto de que vinieran trabajando para ellas durante dicho período, y por una base, generalmente, máxima, dado que, todo lo que percibía el transportista era considerado sueldo, cuando la realidad era que, si estas personas se pagaban los impuestos, gas-oil, averías, seguros, etcétera, lo que les quedaba libre o neto, en el mejor de los supuestos, siempre era una cantidad bastante más inferior a lo que percibían mensualmente por las facturas giradas.

Este asunto, como digo, ha quedado zanjado con este «añadido», y a partir del 13 de junio de 94, cualquier reclamación que estos transportistas autónomos tengan que hacer a la empresa para la que realizan el transporte, deberán efectuarla ante la jurisdicción ordinaria, los juzgados de lo civil, en este caso.

En lo que respecta a la *Forma y Duración del contrato, artículo 8 del Estatuto*, la norma se modifica para dar entrada y cobertura a los nuevos contratos creados con anterioridad a la entrada en vigor de esta ley, tales como *los de aprendizaje y los de prácticas*, los cuales deberán constar por escrito.

Se añade un punto 4 a dicho artículo 8, relativo a que los contratos cuya duración se prevea superior a cuatro semanas deberán constar por escrito. Además, en estos casos, el empresario deberá informar por escrito al trabajador, en los términos y dentro de los plazos que se establezcan reglamentariamente (el reglamento al que se refiere, todavía no ha sido publicado), acerca de: los elementos esenciales de contrato, las



condiciones en las que se va a realizar la prestación laboral, si éstas no hubieran sido especificadas ya en el contrato de trabajo suscrito entre empresa y trabajador.

Siguiendo el orden del articulado que ha sido modificado, pasamos al período de prueba que recoge el artículo 14 del Estatuto de los Trabajadores.

Se modifican dos de los apartados de los tres de que consta dicho artículo, a saber, los apartados 1 y 2.

El artículo establece unos parámetros o períodos de prueba, y remite a lo que el Convenio Colectivo establezca respecto de la duración.

En defecto de regulación al respecto por Convenio Colectivo, habrá que estar a lo que este artículo dice, que es lo siguiente:

— La duración del período de prueba no podrá exceder de *seis meses*, seis para personal que vaya a desempeñar los servicios como técnico titulado.

— Para el caso en que se trate de personal que no sea técnico, el período de prueba no podrá ser superior a *dos meses*.

Durante este lapso de tiempo el trabajador tendrá los mismos derechos y obligaciones que los correspondientes al puesto de trabajo que desempeñe, como si se tratara de uno más de la plantilla.

Pendiente el período de prueba, la resolución de la relación laboral, del contrato, podrá producirse a instancias de cualquiera de las partes. Una vez superado el período de prueba sin que se haya extinguido el contrato, éste producirá todos sus efectos y este tiempo se computará al trabajador a efectos de antigüedad.

Los contratos de duración determinada, o temporales, que pueden concertarse son los acogidos al Real Decreto 2104/84, que son los que permanecen después de la reforma, salvo para colectivos concretos que cada año establecerá la Ley de Presupuestos del Estado, para los que también podrán concertarse contratos de duración determinada, como ya se ha indicado en números anteriores de esta Revista. Sirva como recordatorio que los de duración determinada que pueden concertarse son:

— Por obra o servicio.

— Por circunstancias de la producción: acumulación de tareas o exceso de pedidos que demanden este tipo de contratación de forma puntual, aunque se trate de la actividad normal de la empresa. Con la salvedad de que sólo se pueden hacer por seis meses como máximo dentro del período de un año.

— Cuando se trate de lanzamiento de una nueva actividad, bien se trate de empresas de nuevo establecimiento, bien sea porque una empresa ya establecida amplíe o lance una nueva línea de producción. La duración no podrá ser ni inferior a seis meses, ni superior a tres años.

— Contratos de interinidad. Que tengan por objeto sustituir a trabajadores con derecho a reserva del puesto de trabajo, debiendo especificar en los mismos el nombre del trabajador sustituido y la causa de esa sustitución.

No obstante lo dicho, si un trabajador no fuera dado de alta en Seguridad Social habiendo transcurrido el período de prueba que se hubiera fijado, adquirirá la condición de trabajador fijo; al igual aquel contrato que sea celebrado en fraude de ley, se entenderá que el mismo está realizado por tiempo indefinido, que es fijo.

Los empresarios que concierten contratos de esta naturaleza están obligados a ponerlos en conocimiento de la representación legal de los trabajadores: en conocimiento de los Delegados de Personal o del Comité de Empresa.

Al artículo 16 del ET es de nuevo cuño. Desaparece la redacción anterior, lo cual es lógico, pues al tratar, entre otras cuestio-

nes de los requisitos formales de contratación de cara a comunicarlo al INEM, y de las Agencias de colocación, prohibidas antes, y ahora autorizadas, no tiene razón de ser que subsista la redacción anterior cuando ahora se ha dictado ya una ley al respecto.

Sólo se mantiene, y con nueva redacción, lo referente a establecer el contenido de la prestación laboral, la cual debe realizarse por acuerdo entre el trabajador y el empresario, al igual que la equiparación de las funciones a la categoría que corresponda teniendo presente lo que el Convenio Colectivo prevea al respecto.

Cuando se acuerde que las funciones a desarrollar por el trabajador sean las correspondientes a dos o más categorías o niveles, la equiparación se realizará a la categoría respecto de la cual prevalezcan las funciones.

Se le da una redacción totalmente nueva al artículo 22 del ET que trata sólo sobre el sistema de Clasificación Profesional.

Esta clasificación profesional se llevará a cabo por medio de categorías o grupos profesionales, que nacerán como producto de la negociación colectiva, o en defecto de ésta, se establecerá por acuerdo entre la empresa y los representantes legales de los trabajadores, y por exclusión y en defecto de representantes legales, entre la empresa y los trabajadores.

Por grupo profesional se entenderá aquel que agrupe de forma unitaria aptitudes profesionales, titulaciones y contenido de las prestaciones a realizar, pudiendo existir tantas categorías profesionales como funciones distintas o especialidades profesionales puedan darse.

Una categoría profesional es equivalente a otra cuando las aptitudes que se precisen para desempeñar una categoría, permitan también desarrollar las prestaciones laborales básicas de otra.

Se prohíbe la discriminación por razón de sexo a la hora de establecer los criterios de definición de categorías, de forma que éstos se adecuarán a reglas comunes para trabajadores de ambos sexos. ■

J. Manuel MARTINEZ GALAN



— Si se tratara de empresas de menos de 25 trabajadores, en estos casos y para el personal que no sea técnico, el período puede ampliarse hasta *tres meses*.

Establece una limitación al pacto por el que se determine un período de prueba determinado cual es el que, si el trabajador ha desempeñado en la empresa las mismas funciones para las que se contrata ahora, *no podrá establecerse ningún período de prueba*; si a pesar de ello se fijase alguno, dicho pacto será nulo.

Duración del contrato de trabajo: artículo 15 del ET

Desaparece en esta redacción la presunción *iuris tactorum* (se entiende que es verdad mientras no se demuestre lo contrario), de que el contrato se concierta por tiempo indefinido; de que se es fijo, si no se dice otra cosa, añadiendo que el contrato de trabajo podrá concertarse por tiempo indefinido o por una duración determinada.

*Salud
Salud
Salud*

HIGIENE DEL MEDIO A BORDO (III)

TÉCNICAS DE SANEAMIENTO

Podemos definir el saneamiento como el control, dominio y regulación sobre aquellos factores personales y ambientales que pueden afectar a la salud individual y pública con el fin de conservar la salud, evitando las enfermedades e incrementando el bienestar.

EXISTE un buen número de enfermedades infecciosas, graves, que son transmitidas por mosquitos (paludismo, fiebre amarilla), pulgas (peste), piojos (tifus exantemático), garrapatas, moscas y cucarachas. Los roedores pueden ser, asimismo, portadores de enfermedades.

Gracias al desarrollo de medidas eficaces de lucha, la propagación de enfermedades transmitidas por vectores (insectos, roedores, etcétera) y la de estos mismos de un país a otro por los barcos es, en la actualidad, un problema menos importante que en el pasado. De todos modos, la lucha contra los vectores de enfermedades sigue siendo una parte importante de la prevención de las enfermedades a bordo.

Tres son las principales técnicas de saneamiento: la desinfección, la desinsectación y la desratización.

Desinfección

Es el procedimiento por el que se aplican procesos físicos o químicos con el fin de destruir los gérmenes que producen enfermedades. Aquellas sustancias capaces de producir la muerte de los microorganismos productores de enfermedades, actuando sobre superficies inanimadas o vivas se llaman desinfectantes.

Las técnicas de aplicación son:

- Inmersión.
- Loción o humedecimiento.
- Pulverización.
- Fumigación y vaporización.

La desinfección de objetos, ropas y mobiliario utilizado por un enfermo se realizará lavándolos con agua y jabón e introduciéndolos a continuación en una solución desinfectante y, si esto no es posible mediante humedecimiento o pulverización con un desinfectante; a bordo se puede utilizar lejía o amil (Cuadro 1).

Después de agregar la lejía al agua debe removerse bien, sumergiendo en esta mezcla la ropa durante dos horas. Transcurrido este plazo, se escurrirá la ropa y se lavará en la forma habitual.

La desinfección del camarote se hará fregando en primer lugar suelo y paredes con agua y jabón, y utilizando después una solución desinfectante.

Dependiendo de la vía de eliminación de los gérmenes por el organismo, podemos actuar de la siguiente forma:

a) Cuando la eliminación sea por excreciones intestinales y urinarias, como es el caso de diarreas, fiebre tifoidea, etcétera, se deben recoger todas las excreciones en recipientes con solución desinfectante (por ejemplo, lejía), lavándose, a continuación las manos con agua y jabón y utilizando una solución desinfectante.

b) Si la vía de eliminación es a través de la boca, como en el caso de la tuberculosis, hay que recoger esputos y exudados en recipientes con desinfectantes, desinfectarse las manos y desinfectar las ropas siguiendo las instrucciones anteriores.

c) Cuando los gérmenes son eliminados por piel y mucosas (enfermedades de la piel, de los ojos, etcétera), hay que limpiar la piel con agua y jabón, desinfectando las ropas de la forma descrita.

Desinsectación

Es la técnica con la que pretendemos la eliminación de artrópodos (insectos y arácnidos) por ser molestos y nocivos por su papel como transmisores activos o pasivos de enfermedades.

Para combatir los insectos con éxito hay que conocer primeramente los hábitos de cada tipo y aplicar este conocimiento. Por ejemplo, los

piojos del cuerpo viven en el cuerpo humano y en las ropas; por consiguiente, la limpieza personal contribuirá mucho a prevenir la infestación por piojos. Es lo más probable que las chinches busquen refugio en los colchones y hendiduras alrededor de las camas; por ello, la limpieza y la inspección frecuentes son valiosas medidas de lucha. Las cucarachas proliferan en zonas en que hay alimentos; es por ello de gran importancia una limpieza estricta de las zonas donde se guardan, preparan o consumen alimentos. Las moscas son atraídas por los alimentos y basuras sin protección; de ahí que puedan ser evitadas si la exposición de alimentos se reduce al mínimo y si las basuras se colocan en recipientes limpios y con tapa ajustada para su rápida evacuación.

La limpieza personal y la del medio ambiente son los componentes más satisfactorios de la lucha a largo plazo contra los insectos. El uso esporádico o casual de insecticidas es de escaso valor si persisten condiciones básicas sanitarias insatisfactorias, porque los efectos de los insecticidas se desvanecen y los insectos que sobreviven, las nuevas generaciones de insectos y los nuevos insectos que se introducen restablecen rápidamente la infestación. Los mejores resultados se obtienen cuando los insecticidas se utilizan sólo como complemento de la limpieza y otras medidas permanentes de lucha.

Las operaciones de lucha contra los insectos presentan riesgos para los miembros de la tripulación en forma de contacto con venenos, maquinaria y materiales inflamables. Debe utilizarse el plaguicida eficaz más inocuo y el personal ha de recordar en todo momento los riesgos especiales.

Debe recordarse que los insectos pueden hacerse resistentes a los insecticidas y que el fracaso en la lucha contra ellos puede obedecer a este factor y no a una aplicación insuficiente del insecticida. Si se sospecha este problema conviene cambiar el tipo de insecticida y puede ser necesario el asesoramiento por un especialista.

Hay que tener mucho cuidado para evitar la contaminación por in-

Cuadro 1

CLORACION DOMESTICA DEL AGUA DESTINADA A LA DESINFECCION —ANTES DE SU LAVADO— DE ROPAS CONTAMINADAS CON EXCRETAS DE LOS ENFERMOS

Cantidad de las distintas lejías comerciales a base de hipoclorito sódico que, según su concentración inicial, es preciso añadir al agua destinada a la desinfección de ropas, para que tal agua contenga un gramo de cloro 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 CLORAR 20 litros
20 g de cloro de 1 l. de lejía.....	1.000 cc
40 g de cloro de 1 l. de lejía.....	500 cc
80 g de cloro de 1 l. de lejía.....	250 cc
100 g de cloro de 1 l. de lejía.....	200 cc

secticidas de los alimentos, las bebidas o las superficies utilizadas para la preparación de comidas.

A continuación, se indican algunas de las características de los insectos más frecuentemente encontrados a bordo, juntamente con sugerencias para combatirlos.

Piojos

Se localizan en el hombre, siendo a este a quien hay que tratar. Actualmente, existen en el mercado insecticidas en forma de loción o champú (Filvit®, Mitigal®, etcétera), además de los que se presentan en forma de polvo.

Hay que tener siempre en cuenta que las liendres o huevos son resistentes, por lo que hay que hacer aplicaciones semanales sucesivas. Además, habrá que examinar siempre a quienes hayan estado en contacto con las personas parasitadas.

Moscas y mosquitos

En fase de larva viven en charcas y basuras, por lo que es importante la desecación de aquéllas, y a bordo, el achique de calas y sentinas y la correcta evacuación de basuras.

En su fase adulta, estos insectos los encontramos volando o posados en techos y paredes; por tanto, será aquí donde tendremos que actuar. Las superficies de los locales deben tratarse impregnándolas con sustancias insecticidas o mediante la producción de humos o aerosoles que eliminan moscas y mosquitos en los locales tratados.

Es importante señalar aquí la importancia de la protección personal frente a los mosquitos, utilizando medios mecánicos, como son mosquiteros, ropa adecuada, etcétera, o lociones repelentes o ahuyentadoras.

Pulgas

Hay que tratar a los animales parasitados mediante lociones, polvos o aerosoles, así como los locales en que éstos se encuentran.

Cucarachas

Anidan en rincones, hendiduras, sitios oscuros y húmedos. Es una plaga muy frecuente en los barcos y muy difícil de luchar contra ella.

El tratamiento de elección es el empleo de soluciones, emulsiones y barnices o lacas en todos los lugares donde anidan (fregaderos, retretes, cocinas, pañoles).

Chinchas

Viven en grietas y rendijas de paredes, ensambles de muebles, colchones, camas...

Cuadro 2

CUADRO ORIENTATIVO DE SUSTANCIAS INSECTICIDAS

PIOJOS.....	<ul style="list-style-type: none"> • Polvos: Lindane, Malation • Loción o champú: Carbaril, Malation, Bioaletrinas
MOSQUITOS	<ul style="list-style-type: none"> • Soluciones o emulsiones: Carbaril, Baygón • Barniz-Fican W
PULGAS	<ul style="list-style-type: none"> • Polvos: Baygón, Lindane • Loción, Carbamatos (Carbaril, Baygón) • Emulsión, Carbamatos
CUCARACHAS	<ul style="list-style-type: none"> • Soluciones, emulsiones, barnices o lacas: Baygón, Fican W
CHINCHES.....	<ul style="list-style-type: none"> • Soluciones, Carbamatos • Barniz, Baygón

Cuadro 3

RATICIDAS MAS UTILIZADOS Y TECNICAS DE USO

- **Productos sólidos o líquidos:** Estrictrina, Arsénico, 1080, Fosforo de zinc, Escila roja, Anticoagulantes (Warfarín, Ibys-152, Racumín)
- **Productos gaseosos-fumigantes:** Acido cianhídrico, Bromuro de metilo (utilizado sólo por personal autorizado)
- **Técnicas:** Cebos raticidas de una sola dosis
Cebos raticidas de dosis repetidas
Cebos esterilizantes
- **Comederos:** Bandeja descubierta
Bandeja cubierta
Caja sujeta a la pared
Comederos de relleno automático
Vasijas bebedoras

Se combaten aplicando en estos lugares emulsiones o soluciones insecticidas, siendo muy importante la limpieza periódica de camas y colchones.

Acaro de la sarna

Afecta al hombre produciendo picor intenso y lesiones características en la piel.

Además del tratamiento con medicamentos específicos es importante desinfectar la ropa, lavándola con agua hirviendo y la limpieza de colchones (Cuadro 2).

Desratización

Es la técnica de saneamiento utilizada para el exterminio de roedores (ratas y ratones), que son muy frecuentes a bordo.

En un barco, las ratas constituyen una amenaza para la salud y una molestia. Causan extensos daños en

la carga y los alimentos, y sus deyecciones contienen microorganismos que producen diversas enfermedades. De este modo son transmisoras de enfermedades como la peste bubónica, rabia, etcétera.

La desratización puede ser:

a) *Pasiva.* Tiene como objetivo impedir el acceso a bordo de los roedores, evitando así su posible proliferación. Para ello se mantendrán todos los alimentos protegidos, evitando la acumulación de residuos de alimentos y «matando de hambre» a los roedores, y cuando el barco esté atracado se retirarán planchas y pasarelas, se iluminarán intensamente las partes del casco y cubierta que miren al muelle y se colocarán discos y embudos en las amarras.

b) *Activa.* Tiene como objetivo la eliminación de los roedores allí donde se encuentren. La colocación de ratoneras es un buen método para reducir la población de ratas; las de

resorte, que son más eficaces y prácticas que las de tipo jaula, deben colocarse en repisas, mamparas y otros lugares por donde pasan las ratas, pudiendo usarse como cebos: carne, corteza de tocino o queso, si las ratas no pueden encontrar estos alimentos en ningún otro sitio. Las patatas, manzanas, peras, dátiles y nabos son también buenos cebos.

Los productos químicos que se utilizan contra los roedores se denominan raticidas o rodenticidas, que pueden ser de dos tipos: los que producen una intoxicación aguda mortal en una dosis única, y los que producen hemorragias (anticoagulantes), que han de ser ingeridos varios días consecutivos antes de ejercer su acción. Son estos últimos los generalmente recomendados por las autoridades sanitarias.

La mayor parte de los raticidas es venenosa para el hombre; por consiguiente deben mantenerse en sus envases originales, que han de estar debidamente rotulados y guardados en condiciones de seguridad lejos de los alimentos (almacenes y cargamento).

En el Reglamento Sanitario Internacional se especifica que todo barco, al llegar a puerto, ha de presentar el Certificado de Desratización, operación que ha de practicarse cada seis meses; pero si por la vigilancia no existieran roedores a bordo, puede suplirse con el Certificado de Exención de Desratización, previa la visita de las autoridades del puerto, que comprobarán la no existencia de datos que aseguren la infestación del barco por ratas o ratones.

Como orientación se incluye un cuadro en el que se exponen los raticidas más utilizados, así como sus técnicas de utilización (Cuadro 3).

Animales a bordo

Los animales actúan en muchos casos como transmisores de enfermedades (rabia, tétanos, parasitosis...), por lo que es muy importante no llevar a bordo ningún animal del que no se tengan garantías de que ha sido desparasitado, vacunado y de que no padece ninguna enfermedad susceptible de ser transmitida al hombre.

Debe evitarse especialmente el contacto con animales cazados en estado salvaje (monos, pájaros, etcétera). Por tanto, se desaconseja su adquisición e introducción a bordo. ■

Fernando MESTRE MOLTO
Médico de Sanidad Marítima
Castellón



Aulas del Mar en Cartagena

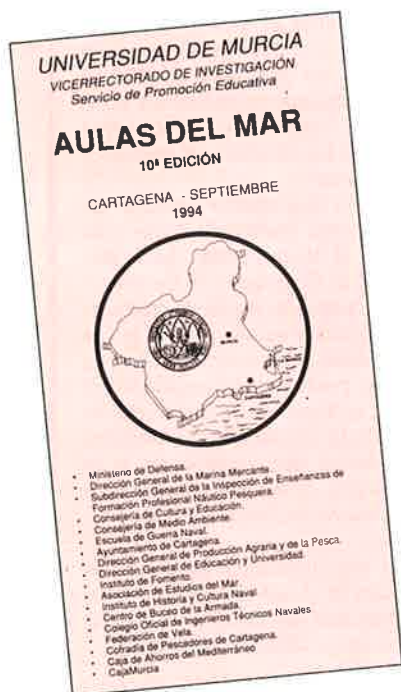
Como ya es tradicional desde hace diez años Cartagena será la sede, durante el mes de septiembre, de las Aulas del Mar, organizadas por el Vicerrectorado de Investigación de la Universidad de Murcia, en colaboración con otros organismos oficiales y entidades privadas, entre los que figuran el

vegetación; Contaminación Marina; Medicina Subacuática e Hiperbárica; Influencia Naval en la Historia; Pesquerías; Acuicultura; Cultivo y Alimentación de Peces y Moluscos; Biología Marina; Construcciones Navales y Arqueología Subacuática; Comercio; y Tráfico Marítimo en la Antigüedad.

Cada aula de cinco días cuesta 15.000 pesetas y la de Buceo 25.000. El alojamiento es de 15.000 pesetas. Existe un sistema de concesión de becas para estudiantes.

Los plazos de matrícula finalizan el 26 de agosto para Buceo, Arte y Ciencia. Contaminación Marina y Medicina Subacuática. Para el resto, el 2 de septiembre.

Para mayor información se puede consultar en la Secretaría de Aulas del Mar, Servicio de Promoción Educativa, c/ Santo Cristo, 1. Edificio de Asuntos Generales, 1.ª planta. Universidad de Murcia - 30001 MURCIA. Teléfonos: 36 33 19-36 33 20 y 36 33 21. ■



Ministerio de Defensa, la Dirección General de la Marina Mercante, la Escuela de Guerra Naval, el Centro de Buceo de la Armada, el Colegio Oficial de Ingenieros Navales, la Cofradía de Pescadores de Cartagena y las Cajas de Ahorro del Mediterráneo y la de Murcia.

El programa es amplio y cubre diversos aspectos del sector marítimo. El total de aulas es de 11 y son: XI Curso de Buceo Científico; Arte y Ciencia de la Na-

VI Congreso Internacional de Tráfico Marítimo



transporte marítimo y estudiar, de forma pormenorizada, la realidad en otros países comunitarios.

Por la importancia de la Comunidad Autónoma Gallega, y el puerto de Vigo en particular, en el sector pesquero europeo, tampoco faltará en este Congreso un profundo y completo análisis sobre esta actividad, comenzando por la problemática del buque, para llegar hasta el estudio de los procesos de comercialización, tanto de pesca fresca como congelada.

Las ponencias que se debatirán versarán sobre La Política de Puertos Marítimos en la Unión Europea; Pesca Fresca y Pesca Congelada, el Comercio Mundial y sus Flujos en Relación con el Transporte Marítimo; Calidad y Servicio en la Comunidad Portuaria y últimas tendencias en Infraestructura de Explotación Portuaria.

Para mayor información la Oficina del Congreso está radicada en la Autoridad Portuaria de Vigo, Virgen del Puerto, 2. Teléfonos: (986) 43 20 55 o 22 42 65. 36201 Vigo (Pontevedra).

Del 18 al 21 de octubre próximos Vigo se convertirá en la sede del VI Congreso Internacional de Tráfico Marítimo y Manipulación Portuaria que tratará sobre las últimas tendencias en infraestructuras de explotación y prestación de servicios, con el objetivo de contribuir a optimizar los índices de calidad a obtener por la comunidad portuaria. También hará especial hincapié en los modelos de prestación de determinados servicios portuarios, para analizar su influencia en el

EXPOMAR-94

La Asociación de Comerciantes e Industriales Autónomos de Burela (Lugo) ha organizado EXPOMAR-94, que se celebrará los días 4, 5, 6 y 7 de agosto en la citada localidad.

Esta feria, que está dedicada al sector náutico-pesquero acogerá a aquellas empresas dedicadas a la fabricación y comercialización de productos de todo tipo relacionados con el mar, promoverá especialmente la presencia de tecnología punta en sectores como la maquinaria de propulsión; maquinaria auxiliar, y de pesca; aparatos de con-

trol, navegación y comunicaciones; embalaje y conservación; seguridad marítima; pesca deportiva y deporte marítimo.

Durante este certamen se celebrará una serie de conferencias que evaluarán la estructura pesquera, desarrollo de caladeros, distintas influencias en la pesca, seguridad marítima y simbiosis entre tecnología espacial y pesca tradicional. Estarán complementadas con algunas demostraciones prácticas.

La secretaría del Congreso está en Rúa do Sil, 2. Teléfono (982) 58 56 48. 27.880 Burela (Lugo).

MURIMAR LE CUBRE SUS RIESGOS



(A valor de reposición de nuevo)

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



MURIMAR

MUTUA DE RIESGO MARITIMO

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

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 ÁREAS DE GUERRA (AAW, ASW, ASVW).
- CONSOLAS TÁCTICAS NAVALES Y SUS EQUIPAMIENTOS.
- EQUIPOS AUXILIARES ELECTRÓNICOS.

SERVICIOS

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

SAINSEL
SISTEMAS NAVALES, S.A.

CENTRAL:

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

DIRECCIÓN COMERCIAL

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