

N.º 322 - NOVIEMBRE 1994

MAR

Entrevista con Luis Atienza

«NI UN PASO ATRAS EN PESCA»

En aguas de
NAFO, para las
capturas del
fletán negro

Empleo, formación profesional
y protección social

**LOS OBJETIVOS
PRIORITARIOS
DEL MINISTERIO
DE TRABAJO**

**CANADA IMPONE
LIMITACIONES
A LOS
CONGELADORES
ESPAÑOLES**

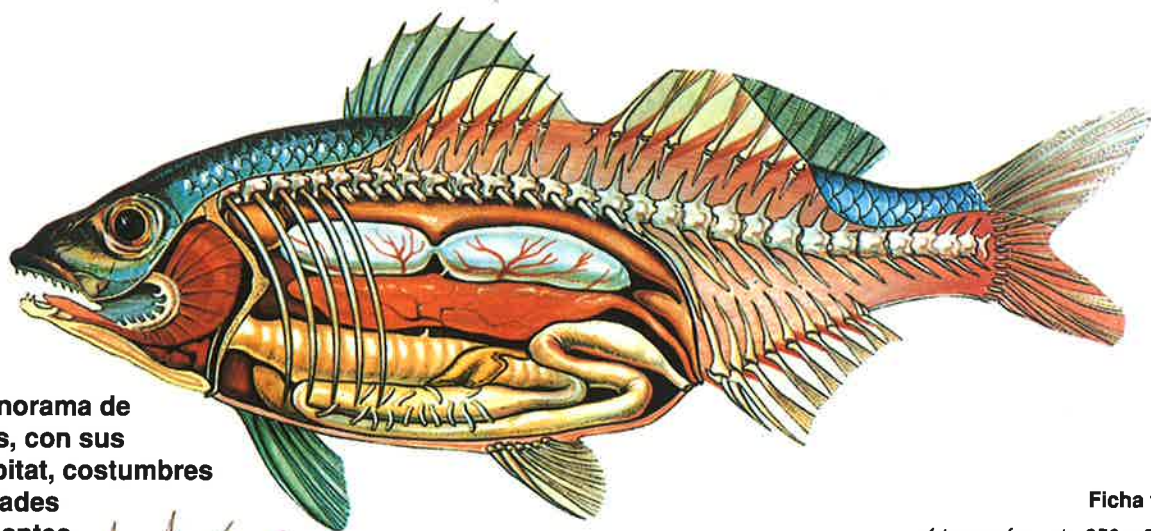
PECES

Esta obra
ha sido galardonada con la
MENCION DE HONOR
en el concurso

DE MAR
Y DE RIO

“Los Libros más Bellos del Mundo”

Leipzig – ALEMANIA



Un apasionante panorama de
la vida de los peces, con sus
características, hábitat, costumbres
y otras particularidades
sumamente interesantes.

Ficha técnica

4 tomos formato 250 x 320 mm.

Encuadernación en skivertex verde, acolchado y
con estampaciones de oro a fuego.

Impresión en offset sobre papel printomat 140 g/m².

Más de 3.000 ilustraciones, de ellas más de 2.000 a
todo color.

16 desplegramas a página cuádruple, con el
desarrollo de los procesos de clasificación
ictiológica.



NOMBRE

DIRECCION

POBLACION CP

TELF. TELF. EMPRESA

TRAS los acontecimientos vividos en el sector de la pesca desde el pasado mes de junio, las últimas semanas han constituido un período de relativa calma. En algunos casos, las aguas han vuelto a su cauce, pero en la mayor parte de las ocasiones se trata solamente de calmas pasajeras que tienen por delante duras negociaciones y nuevamente la posibilidad de otras tensiones.

El sector de la pesca ha vivido durante este mes de noviembre un tiempo de espera.

La Administración española más que ninguna otra, aguardaba, prácticamente con este número ya impreso, las posiciones definitivas de los Estados miembros de la Unión Europea ante el compromiso asumido en su día para la plena integración de España en la política común pesquera. Los responsables españoles tuvieron en su día plenas garantías de este proceso y todo parece indicar que al final no se van a interponer intereses muy concretos de países como el Reino Unido o Irlanda. Sobre la mesa están todas las promesas y sobre todo los compromisos. Sin embargo, nada está dicho hasta que se firma el último acuerdo.

El sector de la pesca español, fundamentalmente el que opera en el caladero del banco sahariano-marroquí, en lo que se refiere a las relaciones con Marruecos, ya no se asusta de casi nada. Son muchos los años pasados sometidos a negociaciones y chantajes de última hora por las autoridades de Rabat para lograr el mejor

10 DÍAS

Pesca, cuestiones pendientes

acuerdo pesquero. En este momento, con las licencias para el último trimestre en la mano, la negociación de un nuevo acuerdo constituye el objetivo prioritario con el fin de evitar nuevos sobresaltos en los próximos meses. En las relaciones pesqueras con Marruecos falta una buena dosis de estabilidad, objetivo que solamente se puede lograr si la pesca es parte de todo el paquete en las negociaciones entre la Unión Europea y el país norteafricano. Esta va a ser la próxima gran negociación con resultados concretos en los próximos meses. La otra negociación pendiente que tiene en su mesa la Administración española es la referida a la guerra de las redes en el marco comunitario, donde los resultados positivos no se vislumbran, al menos en un plazo de varios años. Finalmente, y esto ya no son previsiones a corto plazo, la flota congeladora que operaba en aguas de NAFO para la captura del fletán negro, como sucediera antaño a

otras flotas, se ha visto limitada en sus capturas ante las presiones omnipresentes de las autoridades de Canadá.

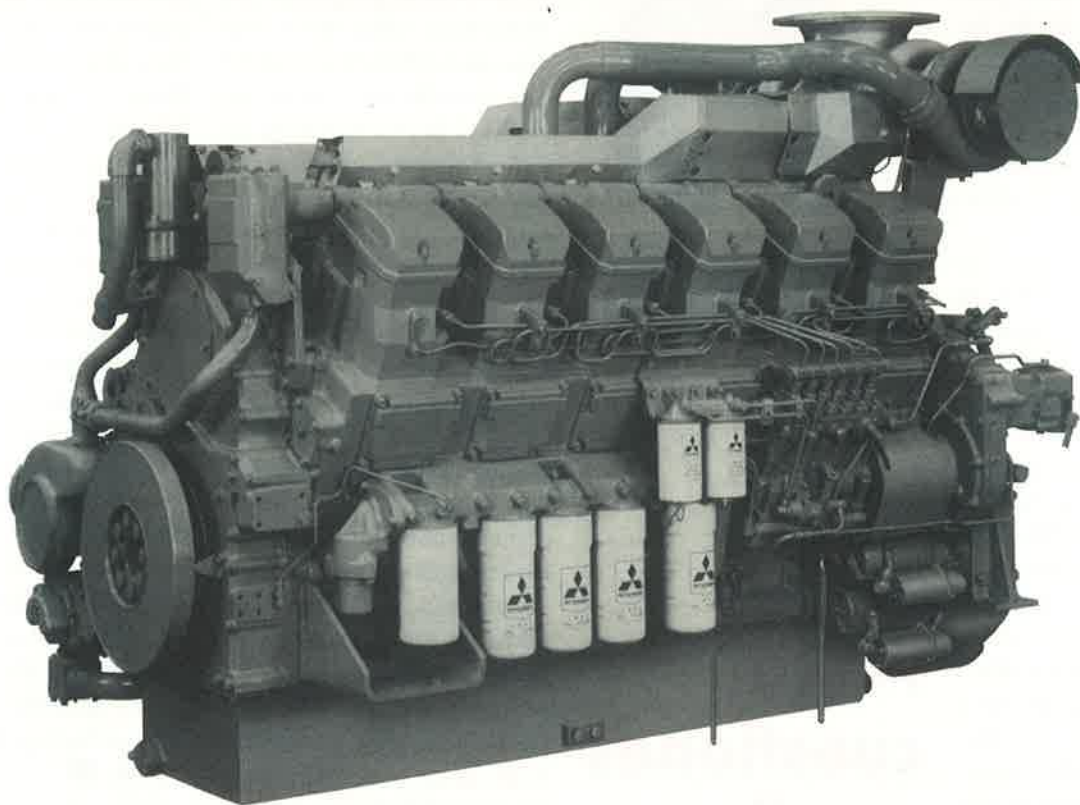
Este es el panorama que tiene ante sí, al menos en parte, el sector de la pesca en España. Una situación no precisamente fácil donde la capacidad de brega del ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Atienza, va a encontrar serias dificultades para lograr soluciones satisfactorias para todos en todos los frentes. El sector pesquero en España ha estado siempre necesitado, también ahora, de caladeros importantes y estables para el desarrollo de su actividad. Pero también necesita una cierta reordenación de su flota para lograr un sector más competitivo y menos dependiente de uno u otro caladero, tal como se propugna en el Plan Sectorial, cuyas líneas de actuación fueron definidas en las últimas semanas por el Gobierno. ■

Vidal MATÉ



LA FUERZA DE LA RAZON

Motores propulsores de 9 a 5.000 CV



LA MAS AMPLIA GAMA EN MOTORES DE NUEVA GENERACION

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

LA MAS EFICAZ Y ECONOMICA CAPACIDAD DE PROPULSION

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

FACIL MANTENIMIENTO

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

ASISTENCIA TECNICA ASEGURADA

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

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

DISTRIBUIDO EN ESPAÑA POR : INNOVACION DIESEL S.A.

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

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



6

LOS EJES DEL MINISTERIO DE TRABAJO

El ministro José Antonio Griñán expone las líneas básicas del Departamento.

32

ENTREVISTA CON LUIS ATIENZA

El ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación analiza los temas calientes del sector.



60

CANADA IMPONE MAS RESTRICCIONES

El Gobierno canadiense logró imponer más restricciones, en este caso para el fletán, en el marco de NAFO.

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

Director general: Jesús Muela,

Director: Vidal Maté.

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

Secretaría de Redacción: María Victoria Ugarte.

Para entrar en contacto con el ISM: Alicante: Casa del Mar, Muelle del Poniente - Tel. (965) 22 34 53. Almería: Casa del Mar - Tel. (951) 23 82 22. Baleares: Casa del Mar, Muelle Viejo, s/n. - Tel. (971) 72 56 06. Barcelona: Puiguiriguer, 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 Allonso 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 Casillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58. Lugo: Carril dos Loureiros, s/n. - Tels. (982) 22 34 50 ó 22 34 54. Madrid: Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60. Málaga: Puente del Carmen, s/n. - Tel. (952) 22 72 75. Melilla: Inspector Torralba, 9 - Tel. (952) 68 16 64. Santa Cruz de Tenerife: Avda. de Anaga - Tel. (922) 27 11 50. Santander: Casa del Mar, Avda. Solileza, s/n. - Tel. (942) 21 46 00. Sevilla: Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. Tarragona: Casa del Mar, Fco. Bastos, s/n. - Tel. (977) 22 71 66. Valencia: Casa del Mar, Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16. Vigo: Casa del Mar, Avda. de Orillamar - Tel. (966) 29 09 50. Villagarcía de Arosa: Casa del Mar, Avda. de la Marina, s/n. - Tel. (966) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

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

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

Imprime: EGRAF, S. A. Polígono Industrial de Vallecas, Calle Luis I, 5-7, 28031 MADRID. Depósito legal: M. 16516/1963. N.I.P.O.: 205-94-003-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.

EJES DE ACTUACION

PRIORITARIA DEL MINISTERIO

DE TRABAJO Y SEGURIDAD

SOCIAL PARA 1995

EMPLEO, PROTECCION SOCIAL Y FORMACION PROFESIONAL

Además de profundizar en lo ya realizado, tres son los retos y los nuevos caminos que el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social se ha propuesto abordar para el próximo año político: el empleo, la protección social y la formación profesional, ya que, según ha dicho el titular de este Departamento: «Estos tres ejes son el triángulo, cuyos lados se funden y cuya construcción exige contar con la concertación social entendida como práctica habitual de trabajo que tiende a buscar soluciones concretas a problemas concretos, y en la que, a menudo, es más importante el diálogo que el acuerdo mismo».

EN una intensa intervención ante la Comisión de Política Social y Empleo del Congreso de los Diputados, José Antonio Griñán, titular del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, hizo un balance de lo realizado en el año transcurrido desde que compareció por primera vez ante esta Comisión, tras su nombramiento como ministro, y presentó las líneas de actuación para 1995.

Para el titular de Trabajo los ejes esenciales de la política de su Departamento son el empleo y la protección social, que son

«una aspiración común». «Nuestro objetivo fundamental —señaló— es desarrollar políticas activas para conseguir que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos sean efectivas. Para lo cual es preciso hacer realidad la igualdad de oportunidades y erradicar aquella desigualdad que no nace de la ley, pero que subsiste en la sociedad europea entre quienes tienen empleo y quienes lo buscan inútilmente. Con este fin —concluyó— hemos de combatir el paro, ampliar los niveles de empleo y así garantizar la solidaridad social.»

Tras analizar los factores que

han desencadenado la reciente crisis económica y las últimas estadísticas de la evolución del empleo, el ministro insistió en una premisa que viene repitiendo hasta la saciedad: el Ministerio de Trabajo no crea empleo y, por supuesto, el «Boletín Oficial del Estado», tampoco. Su misión es otra: acompañar el crecimiento y promover una ordenación jurídica que facilite la traducción del crecimiento en empleo, que permita que todo empleo posible sea un empleo real.

De ahí que el programa presentado por el Ministerio de Trabajo en lo que se refiere a las

relaciones laborales para el próximo año político consista en consolidar la recientemente aprobada Reforma del Mercado de Trabajo, profundizar en el diálogo social y apostar por la formación profesional como arma estratégica para el futuro.

Modernización de la legislación

Si durante 1994 mucha ha sido la tarea legislativa realizada, plasmada en la Reforma del Mercado de Trabajo y en la refundición de todos los textos existentes en materia de Seguri-



dad Social, queda aún bastante para conseguir su efectiva aplicación, mediante el oportuno desarrollo reglamentario.

Además de esta normativa, el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social se propone desarrollar otros asuntos de importancia en materia de legislación. Especial relevancia se ha concedido a la Ley de Prevención de Riesgos Laborales. Su anteproyecto está ya concluido, tras las consultas pertinentes con los agentes sociales, Comunidades Autónomas y Consejo Económico y Social.

El proyecto elaborado traspone la Directiva marco en materia de higiene y seguridad y otras normas comunitarias. Su objetivo es garantizar el derecho de los trabajadores a la salud, seguridad e higiene en el trabajo. Esta norma sustituirá a la vieja ordenanza de 1971.

Defensor del pueblo

Otro de los puntos subrayados por el ministro, que será

La Ley de Prevención de Riesgos Laborales, los reglamentos de desarrollo de la Reforma Laboral, el Proyecto de nueva prestación de la Incapacidad Temporal y la nueva regulación de la Inspección de Trabajo, principales normas que prepara el Departamento

objeto de trabajo para el próximo año, es incorporar a la legislación las sugerencias hechas por el Defensor del Pueblo en su resolución de recurso de inconstitucionalidad contra las leyes que integran la Reforma Laboral, que fue solicitado por las centrales sindicales a este organismo. Dichas sugerencias perfeccionan las leyes aprobadas, resolviendo cuestiones que afectan a la proporcionalidad, discriminación, distribución del tiempo parcial y facilitar el acceso a la información.

Mejora de la inspección

Otra de las cuestiones que el Ministerio se propone abordar para 1995 es la Inspección de Trabajo. Se va a proceder a acomodar la actuación inspectora a la nueva realidad del Estado de las Autonomías (la actual legislación responde a un Estado centralizado) y ampliar su campo de acción a actividades tales como la correcta aplicación de los sistemas de protección

**EJES DE ACTUACION
PRIORITARIA DEL MINISTERIO
DE TRABAJO Y SEGURIDAD
SOCIAL PARA 1995**

social (lucha contra el fraude, control de subvenciones, etcétera). Todo ello requiere mayor especialización y nueva organización.

La actuación de la Inspección deberá tomar en cuenta el reconocimiento constitucional de la autonomía de las partes y el protagonismo de empresarios y sindicatos en la ordenación de las relaciones de trabajo, así como el régimen de libertades y los derechos de igualdad, inviolabilidad del domicilio y derecho a la intimidad de los trabajadores protegidos constitucionalmente.

Transferencias a las Comunidades Autónomas

Otra línea de trabajo es avanzar en el proceso de las transferencias a las Comunidades Autónomas. Para aquellas Comunidades que tienen transferidas competencias en ejecución de la legislación laboral antes de la Ley Orgánica de diciembre de 1992, la propuesta es crear una Conferencia Sectorial de Trabajo en el último trimestre del presente año. En este sentido, el ministro de Trabajo se ha dirigido ya a todos los consejeros de las Comunidades para que se logre lo más rápidamente posible un acuerdo técnico sobre el contenido del Reglamento de funcionamiento de la Comisión.

Por lo que respecta a las Comunidades Autónomas que aún no han asumido el ejercicio de las competencias de ejecución de la legislación laboral, la principal tarea durante el próximo año será la negociación con las mismas de los acuerdos de traspaso de servicios y funciones y la valoración de efectivos personales y materiales necesarios para atender a dichas funciones.



Nuevos reglamentos

Por último, hay que recordar que quedan por desarrollar varios reglamentos de la legislación de la Reforma del Mercado de Trabajo. Para el último trimestre de este año están pendientes de su terminación los correspondientes a: Empresas de Trabajo Temporal; de Contratación y Agencias Privadas de Colocación; Ley de Calendarios Laboral y Festivos, y norma sobre el nuevo modelo de recibos de salario.

En el primer semestre de 1995 verán la luz el Reglamento sobre Jornadas y Descansos (desarrollo de los artículos 34 a 38 del Estatuto de los Trabajadores), el de procedimiento de regulación de empleo, el Texto Refundido del Estatuto de los Trabajadores y el Texto Refundido de la Ley de Procedimiento Laboral.



Formación profesional

La formación profesional será una política de actuación prioritaria para los próximos meses. Según dijo José Antonio Griñán: «Nuestra sociedad se basa, más que en el intercambio de mercancías, en la transmisión y reparto de conocimientos. Invertir en formación es acrecentar la mayor riqueza disponible: nuestro capital humano».

Y añadió: «Sabedores de la relación de causalidad entre formación y empleo, el sistema de formación profesional que hemos creado en los últimos años queremos configurarlo de modo integrado, coordinado, flexible, abierto y participativo, para que pueda dar una respuesta eficiente a la lucha contra el paro mediante la formación de jóvenes y la reconversión del personal excedente como consecuencia del progreso tecnológico, el lanzamiento del crecimiento reforzando la competi-

tividad de las empresas y la obtención de un crecimiento más rico en puestos de trabajo».

Para lograrlo el ministro propuso la implicación y participación de todos (poderes públicos, empresas, interlocutores sociales), la acción coordinada, intersectorial e interterritorial de las Administraciones públicas (Estado, Comunidades Autónomas, Administraciones educativas y laborales), dotarla de un carácter integrado sin que existan piezas separadas, convalidable sobre troncos comunes, combinarla con otras políticas activas (industrial, comercial, de investigación, etcétera), y, sobre todo, situarla pegada a la realidad, que su objeto sea formar para trabajar en el trabajo que existe.



«El sistema de Seguridad Social es viable hoy y en el futuro. No a un cambio de modelo. El objetivo es blindar la protección social»
(José Antonio Griñán)

convalidación entre la formación reglada y ocupacional.

Blindar la protección social

Si el crecimiento económico es una condición necesaria para aumentar los niveles de empleo, éste es a su vez una pieza esencial para garantizar los niveles de protección social en una sociedad avanzada.

En España está configurado un modelo de protección social cuya estructura, básicamente profesional, ha aumentado la extensión e intensidad de la protección mediante la paulatina universalización de la sanidad, las pensiones y la concreción de un sistema complementario. En este contexto, el ministro de Trabajo y Seguridad Social afirmó que sigue siendo objetivo prioritario del Gobierno «proteger la protección» que hoy dispensa nuestro sistema de Seguridad Social a través de las modalidades contributiva y asistencial, y marcó para el próximo año los siguientes objetivos:

- Este año se reformará la ILT y la Invalidez Provisional refundiendo estas dos prestaciones en una, la Incapacidad Temporal, que tendrá una duración de treinta meses, para dar seguridad y garantía a los beneficiarios tanto para reincorporarse a su puesto de trabajo en caso de alta laboral, como para acceder a una prestación permanente en función del grado de invalidez. Dicha reforma, incluida en la Ley de Acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado, no modifica los requisitos de acceso a la prestación vigentes ni las cuantías de la prestación.

- La maternidad se configura como contingencia específica, de acuerdo con la regulación del proyecto de Ley de Acompañamiento que debatirá próximamente el Parlamento, y se le reconoce una prestación económica del ciento por ciento de la base reguladora.

- Se mantendrá el poder adquisitivo de las pensiones. Así se ha concretado recientemente con la UGT, la UDP y CC. OO en

Anunció el ministro que está muy avanzado el proyecto de Repertorio de Certificaciones de Profesionalidad, para que la autoridad laboral expida los certificados que acreditan las cualificaciones alcanzadas en cursos de formación profesional o en la práctica profesional.

En breve quedarán definidas 400 ocupaciones, fijándose la correspondencia y convalidación entre la Formación Profesional Reglada y la Ocupacional. Esta tarea está siendo tutelada por la Unidad Interministerial para las Cualificaciones Profesionales, creada por acuerdo de Consejo de Ministros el 18 de febrero de este año, como órgano técnico de coordinación con la correspondencia y

La formación profesional será otra de las líneas de actuación prioritaria, ya que invertir en formación es aumentar la mayor riqueza disponible: nuestro capital humano

**EJES DE ACTUACION
PRIORITARIA DEL MINISTERIO
DE TRABAJO Y SEGURIDAD
SOCIAL PARA 1995**

un acuerdo para toda la legislatura que contempla la revalorización anual según el IPC previsto, y una cláusula de garantía para el caso de desviación. Es la fórmula de revalorización aplicada en 1994, que cumple el compromiso electoral del PSOE y establece una paga en el caso de desviación, que se consolida en la base de la pensión con carácter previo a la revalorización del ejercicio siguiente.

● Continuarán las mejoras de gestión en la Seguridad Social mediante la aplicación de las recomendaciones hechas por la Unidad de Lucha contra el Fraude, que ya aparecen recogidas y reguladas en el proyecto de ley que acompañará a los Presupuestos Generales del Estado referidas a la calificación y control de las prestaciones de Incapacidad Temporal por órganos integrados en la entidad gestora responsable del pago,

ampliación del ámbito de gestión de las mutuas de la Seguridad Social, creación de un Registro de Prestaciones Sociales Públicas, mejora del procedimiento recaudatorio, prevención y corrección del fraude, etcétera.

● Avanzar en la sistematización normativa elaborando los reglamentos generales de Desarrollo del Texto Refundido de la Ley General de Seguridad Social.

● Y continuar con el desarrollo de los compromisos asumidos en el programa socialista tan pronto las circunstancias económicas lo permitan, especialmente en lo relativo a la equiparación de las pensiones mínimas de viudedad para menores de sesenta años que carezcan de otros ingresos con las mínimas de dicha edad.

Reforma de la Seguridad Social

Con respecto a esta candente cuestión, el ministro de Trabajo afirmó que «quien piense que pretendemos una transformación sustancial del sistema, está muy equivocado. Nuestro objetivo es garantizar los derechos



de los pensionistas, los de hoy y los del futuro. Y es un objetivo avalado por trece años de Gobierno, que son precisamente los inmediatamente posteriores al llamado Libro Verde de la Seguridad Social, en el que se vertían serias dudas sobre el futuro de la Seguridad Social. Este futuro es hoy pasado y la Seguridad Social sigue siendo una realidad viva, sólida y eficiente».

El ministro añadió que «la actuación del Departamento,

por lo que hace al ámbito de la Seguridad Social, se ha desarrollado en torno a los tres ejes fundamentales contenidos en el programa del Partido Socialista: reforzamiento y perfeccionamiento del sistema público de pensiones, mantenimiento del poder adquisitivo de las mismas y continuidad y mejora de la gestión. Tres ejes que confluyen en un único fin: proteger la protección, consolidar nuestro sistema de Seguridad Social. Un sistema que cumple razonable-



mente los objetivos que se propone».

«Este sistema —dijo Griñán— no sólo es viable ahora y en el futuro, sino que es también el más adecuado a nuestras posibilidades y entorno social y económico dentro del ámbito de la Unión Europea, y que por ello creo que debemos proteger en su concepción actual; es decir, basada en la cobertura de las distintas contingencias a través de prestaciones de carácter contributivo financiadas por el sistema de reparto mediante cotizaciones sociales y completado con prestaciones no contributivas cuyos recursos provengan de transferencias del Presupuesto del Estado al de la Seguridad Social; es decir, vía impuestos.»

«Todo ello sin perjuicio de que, como todos los sistemas de protección social, requiera adaptarse permanentemente a la realidad de situaciones cambiantes, lo que no supone, en absoluto, un cambio de modelo, sino, bien al contrario, un reforzamiento del mismo para garantizar su estabilidad presente y futura, en la misma línea en que vienen actuando otros países europeos con sistemas protectores similares, como Alemania, Francia, Italia, Holanda, etcétera.»

En este sentido, el ministro de Trabajo recordó que el pasado año se apostó por la apertura de una reflexión amplia sobre el tema. Dicho deseo encontró un amplio eco en la Cámara de los Diputados, que se reflejó en la constitución, en la Comisión de Presupuestos, de una ponencia, que deberá culminar sus trabajos en breve plazo, con un informe en el que se analicen los problemas de la Seguridad Social y se recomienden medidas para garantizar la viabilidad del sistema público. Informe cuyo contenido, sobre el que se espera que haya una amplia coincidencia política y social, será el que oriente la acción del Gobierno en este ámbito. ■

Líneas de actuación para 1995 del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social

Desarrollo de la Reforma Laboral, protección de la salud laboral, descentralización, inspección de trabajo, formación profesional y protección social constituyen los objetivos más inmediatos de este Ministerio para 1995. Objetivos que deberán desarrollarse en un clima de permanente diálogo social que produzca, en su desarrollo, acuerdos y desacuerdos, pero que servirá para penetrar más la activación del Ejecutivo en el tejido social. En resumen, éstas serían las grandes líneas de trabajo propuestas por este Departamento:

- Continuar la modernización de la legislación laboral y concluir el desarrollo reglamentario de la Reforma Laboral.
- Presentación, para su aprobación por el Parlamento, del Proyecto de Ley de Prevención de Riesgos Laborales.
- Incorporar a la Reforma Laboral las recomendaciones del Defensor del Pueblo, que perfeccionan las leyes aprobadas.
- Transferencias a las Comunidades Autónomas.
- Nueva regulación de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.
- Nuevo planteamiento en la concertación social.
- Prioridad a la política de formación profesional.
- Blindar la protección social.

Concha HERNANDEZ
CARAZO

La subvención comunitaria se sitúa en casi
180.000 millones de pesetas

EL GOBIERNO DEFINIO LOS CRITERIOS PARA APLICAR EL PLAN SECTORIAL DE PESCA

El Consejo de Ministros aprobó a finales del pasado mes de octubre un Real Decreto por el que se fijan los criterios y las condiciones a aplicar en el Plan Sectorial de Pesca, que está en vigor desde este año hasta 1999 y que debe suponer un cambio profundo en las estructuras del sector, desde la pesca a la transformación.

Las subvenciones comunitarias a través del Instrumento Financiero de Orientación Pesquera (IFOP) se sitúan casi en 180.000 millones de pesetas. Por su parte, el presupuesto nacional para el mismo fin ascendería para el mismo período a 84.000 millones de pesetas, aproximadamente, partiendo de una asignación para el próximo año en los Presupuestos Generales del Estado de 14.000 millones de pesetas.

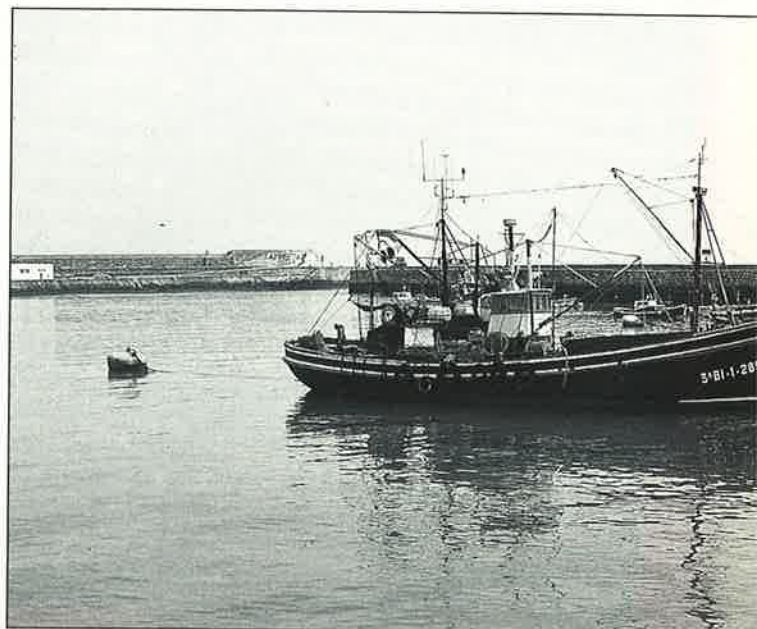


EL Plan Sectorial de Pesca, elaborado por la Administración española el pasado mes de abril y remitido para su aprobación por Bruselas, va a constituir el esfuerzo más importante de los últimos tiempos para ordenar y modernizar el sector pesquero, desde la producción a la fase de transformación y comercialización. La actual Unión Europea, coincidiendo con los criterios aportados por las respectivas Administraciones pesqueras, pretende dar un paso decisivo en la ordenación casi decisiva de sus respectivas flotas en un momento en que hay dificultades en aumento en los caladeros más importantes, exceso de embarcaciones y una mayor apertura de mercados.

En base a las directrices marca-

das por Bruselas, la Administración española aprobó en las últimas fechas el real decreto por el que se define este tipo de actuaciones para la construcción, modernización y reconversión de los buques pesqueros, desarrollo de la acuicultura y acondicionamiento de las zonas marinas litorales, retirada definitiva y paralización temporal de los buques pesqueros, sociedades mixtas, asociaciones temporales de empresas, acciones piloto de pesca experimental, equipamiento de puertos, comercialización y transformación de productos de la pesca y la acuicultura, promoción y búsqueda de nuevas salidas comerciales, acciones realizadas por los profesionales, gestión de ayudas y censo de la flota pesquera operativa.

Este real decreto ha sido consen-



DISTRIBUCION POR AMBITOS DE INTERVENCION

Ambito de intervención	Regiones de objetivo número 1		Resto de regiones		TOTAL	
	Millones de ecus	Millones de pesetas	Millones de ecus	Millones de pesetas	Millones de ecus	Millones de pesetas
Ajuste del esfuerzo pesquero	338,30	54.128	40,65	6.506	378,96	60.634
Renovación y modernización de la flota pesquera	298,50	47.750	35,88	5.741	334,38	53.501
Acuicultura	59,70	9.552	7,18	1.149	66,88	10.701
Zonas marinas costeras	14,93	2.388	1,79	286	16,72	2.674
Equipamiento de puertos pesqueros	49,75	7.960	5,98	957	55,73	8.917
Transformación y comercialización de productos	199,00	31.840	23,92	3.827	222,92	35.667
Promoción de productos	14,93	2.388	1,79	286	16,72	2.674
Otras medidas	19,90	3.184	2,39	382	22,29	3.566
TOTALES	995,00	159.200	119,60	19.134	1.114,60	178.334

DISTRIBUCION ANUAL DE LAS AYUDAS ESTRUCTURALES DEL IFOP EN EL PERIODO 1994-1999

AÑOS	Regiones de objetivo número 1		Resto de regiones		TOTAL	
	Millones de ecus	Millones de pesetas	Millones de ecus	Millones de pesetas	Millones de ecus	Millones de pesetas
1994	136,53	21.845	19,93	3.189	156,46	25.034
1995	147,68	23.629	19,93	3.189	167,91	26.818
1996	158,32	25.331	19,93	3.189	178,25	28.520
1997	169,32	27.091	19,93	3.189	189,25	30.280
1998	184,04	29.446	19,93	3.189	203,97	32.635
1999	199,11	31.858	19,93	3.189	219,04	34.047
TOTALES	995,00	159.200	119,60	19.134	1.114,60	178.334



suado con todas las Comunidades Autónomas y por el mismo se establece la normativa básica del Estado en el campo de las acciones estructurales pesqueras, a la vez que supone el punto de partida para un posterior desarrollo por cada una de las autonomías. Igualmente significa una adaptación de la normativa nacional a la legislación comunitaria contemplada en el Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca (IFOP).

Por este real decreto se contemplan ocho ámbitos de intervención con ayudas cofinanciadas por el IFOP y donde se diferencian las regiones de objetivo uno y el resto. Entre este conjunto de actuaciones destacan las encaminadas a la renovación y modernización de la flota pesquera y que contarán con unos

apoyos del IFOP de 53.000 millones de pesetas. Para la adecuación de la capacidad de la flota mediante retirada de barcos viejos, exportaciones o constitución de empresas mixtas en terceros países se destinarán otros 60.000 millones de pesetas. Finalmente, para el desarrollo de la acuicultura, equipamiento de puertos pesqueros, transformación, comercialización y campañas de promoción se darán apoyos comunitarios por un volumen de 59.000 millones de pesetas. A estas cantidades se suman otros 84.000 millones de pesetas que aportará la Administración española en el mismo período. Tanto los fondos procedentes de IFOP como los aportados por la Administración española van a ser gestionados por las Comunidades Autónomas.

La Secretaría General de Pesca Marítima y los Gobiernos regionales han negociado y llegado a un acuerdo durante los últimos meses para determinar los criterios seguidos a la hora de la distribución de los mismos. Se han tenido en cuenta fundamentalmente tres: ayudas recibidas por cada Comunidad Autónoma entre 1986 y 1993, demanda existente en la actualidad y potencial futuro. Cada uno de esos parámetros tenía un peso diferente y se ha dado mayor importancia a la demanda actual.

En base a estos criterios, de los recursos asignados a las regiones integradas en el objetivo uno, el 19,98 por 100 de los fondos serán para Andalucía; el 47,33 por 100, para Galicia; el 10,14 por 100, para Canarias; el 6,43 por 100, para la Comunidad Valenciana; el 4,89 por 100, para Cantabria; el 4,47 por 100, para Asturias; el 2,01 por 100, para Murcia; el 1,69 por 100, para Castilla y León; el 1,46 por 100, para Ceuta; el 0,70 por 100, para Castilla-La Mancha; el 0,57 por 100, para Extremadura, y el 0,33 por 100, para Melilla.

De los fondos a conceder a las regiones fuera del objetivo uno, el 60,18 por 100 corresponde al País Vasco; el 24,29 por 100, para Cataluña; el 6,12 por 100, para Madrid; el 4,71 por 100, para Baleares; el 3,17 por 100, para Aragón; el 0,84 por 100, para Navarra, y el 0,69 por 100, para La Rioja. ■

V. M.



Con gran aceptación por parte del sector bonitero

El «Investigador» finalizó la AME'94

COMO ya es tradicional, la campaña se ha desarrollado en tres mareas de un mes cada una –junio, julio y agosto– y la zona de cobertura ha sido similar a la de años anteriores, es decir, abarcando las zonas marítimas del golfo de Vizcaya, Cantábrico, Finisterre, norte de las Azores y oeste del Gran Sol.

La flota española con licencia comunitaria para esta actividad pesquera ha sido este año de 663 barcos, con un promedio de doce tripulantes por embarcación. Esto ha supuesto que en esta campaña el número de trabajadores protegidos por esta atención médica haya superado los siete mil.

El equipo sanitario ha estado compuesto por seis médicos del Servicio de Medicina Marítima del Instituto Social de la Marina: los doctores José Manuel Moriyón del Corro y Jorge Herrador Aguirre, quienes cubrieron la marea del mes de junio; los

Un año más el buque hospital «Investigador», que fleta el Instituto Social de la Marina para atender sanitariamente a los más de seis mil pescadores que faenan en la costera del bonito, ha cumplido su misión. La labor llevada a cabo por los médicos responsables esta campaña –conocida como Asistencia Médica Embarcada (AME)– ha sido, fundamentalmente, la de prestar apoyo sanitario tanto a nivel asistencial como preventivo, de forma gratuita, a todos los tripulantes que han faenado en la pesca del bonito. Esta acción, tendente a potenciar los niveles de salud de la gente del mar, se enmarca en los programas que viene desarrollando el Ministerio de Trabajo, en el área de Seguridad Social, para el sector marítimo-pesquero.

doctores Santiago Navarro Comet y Virginia González Lacalle, quienes navegaron en el mes de julio, y los doctores José Luis González Vallecillo y Celia López Carballedo, quienes cubrieron la última etapa de la campaña.

A diferencia del año anterior, los preparativos y el inicio de singladura se realizó desde el puerto de Vigo, aunque durante la campaña el puerto base fue el de Santander, a donde acudió el

«Investigador» a finales de cada mes para repostar y hacer el correspondiente cambio de médicos y alguno en la tripulación. Excepcionalmente realizó seis escalas técnicas: una en Azores, dos en Burela, dos en La Coruña y una en Vigo, para desembarcar a varios pacientes.

También estuvo amarrado en el puerto de Burela desde el 21 al 30 de julio, ya que la flota realizó una parada por el conflicto de las redes de deriva.

La operatividad del buque fue similar a la de años anteriores, aunque en esta campaña adelantó su salida a primeros de junio y se retiró a primeros de septiembre. La experiencia había aconsejado adelantar las fechas, ya que es en junio cuando la flota se encuentra más alejada de la costa (hasta diez días) y retirarse en septiembre porque ya la costera está lo suficientemente cerca de puerto para que pueda ser atendida, bien desde el Centro Radiomédico, bien con los medios en tierra.

Sin embargo, para el próximo año se va a estudiar la posibilidad de incrementar el número de días de campaña, teniendo en cuenta las peticiones de los armadores. Este hecho hay que valorarlo muy positivamente, ya que es indicativo de la importante acogida que la asistencia médica embarcada tiene en el colectivo a que va dirigido y no sólo entre la flota bonitera, ya que en los últimos meses viene siendo reitera-



de maniobra y transbordo, aportando así mayor seguridad en las operaciones.

Un hospital en el mar

Como se recordará, el «Investigador», que es fletado por el Instituto Social de la Marina para atender sanitariamente a los trabajadores de la costera del bonito, siendo éste el tercer año que se efectúa esta campaña con este barco y en solitario (los dos primeros años se hizo en colaboración con un barco francés), dispone de una sala-enfermería equipada con el instrumental necesario para la atención y mantenimiento de enfermos graves, camarotes para alojar a seis pacientes y capacidad para un total de 18 en caso de necesidad imperiosa, una embarcación neumática –modificada para poder transportar una camilla debidamente sujeta– para el transporte entre el barco y los pesqueros y un equipo de comunicación VHF, onda corta y sistema INMARSAT, así como un ordenador que facilita el acceso a la historia clínica informatizada de los pacientes atendidos y la consulta con los médicos del «Investigador», permitiendo todo ello mejorar la calidad de la atención prestada a los trabajadores del mar en el caladero.



El equipo médico del ISM embarcado en el «Investigador» realizó 94 asistencias sanitarias, de las que 64 fueron por enfermedad y 30 por accidente. El total de consultas médicas solicitadas durante los tres meses que duró la campaña fue de 410

da por los armadores de buques de palangre la petición de que el Instituto Social de la Marina aumente la presencia de la AME en los caladeros del Atlántico.

Balance de actividades

El total de personas que solicitaron asistencia sanitaria durante la campaña AME 94 fue de 97, lo que ha supuesto un total de ocho personas más que en el año anterior. El total de personas atendidas fue de 94, cinco más que en 1993, de las que 64 lo fueron por enfermedad y 30 por accidente. Por enfermedad el número de personas se incre-

mentó en 22 con respecto a la campaña anterior, y por accidente, en tres.

El número total de consultas atendidas fue de 410, de las cuales 161 lo fueron por radio, 221 en ambulatorio a bordo del «Investigador» y 28 fueron efectuadas a bordo de los barcos solicitantes por parte de los médicos que atendieron la campaña. El número total de expedientes clínicos elaborados ha sido de 94.

Actividades hospitalarias

Se ingresó a bordo del «Investigador» a un total de 20

personas de las que 13 fueron atendidas por enfermedad y siete por accidente. En cuanto al número de evacuaciones realizadas, fue de 12; todas ellas se llevaron a cabo por el propio buque-hospital sin tener que recurrir a helicópteros u otros medios. De estos evacuados, siete lo fueron por enfermedad y cinco por accidente.

Como ya es habitual, el «Investigador» realizó también tareas de apoyo logístico a la flota bonitera, que en su mayoría fueron de buceo (9 de 11), lo que pone de manifiesto, una vez más, que la presencia de los buzos es imprescindible, ya que también colaboran en las tareas

El buque-hospital cuenta también con una instalación de comunicaciones vía satélite «Saturno 3.90», con teléfono, télex, fax y un VHF direccional para la localización de un buque concreto en áreas muy pobladas.

Asimismo, recogiendo las recomendaciones que han ido efectuando los médicos con la experiencia de las distintas campañas, se han incrementado las dotaciones de material quirúrgico, farmacológico y ortopédico, introduciendo un equipo de laboratorio analítico. ■

Concha HERNANDEZ CARAZO

Reactivada
la Federación
de Productores
de Mejillón
de Galicia

LOS MEJILLONEROS SE REORGANIZAN

Las organizaciones mejilloneras de Galicia han acordado reactivar la Federación de Productores de Mejillón de Galicia, Fepmega, con el fin de fortalecer su posición y unificar la gestión de servicios, como el control de la producción y gestión de los cobros de ventas. La creación de una central de control y de cobros era uno de los objetivos largamente perseguido por el sector mejillonero para mejorar su defensa frente al sector de transformación.

CON la recuperación activa de la nunca desaparecida Fepmega se recorre un camino de retorno a la unidad frente a la disgregación asociativa vivida en los últimos tiempos. De la primitiva Federación surgió en su momento la Organización de Productores de Mejillón de Galicia, Opmar, de la que en abril último se escindiría la Asociación de Mejilloneros de O Grobe, Amegrove, tras la crisis surgida con ocasión del descenso en los precios de la producción. A ambas se unen la Federación de Productores, Promega, y la Asociación de Bateerios de Rías Bajas. En conjunto, suponen el

90 por 100 de los productores de mejillón en Galicia, donde existen algo más de 3.300 parques flotantes, la mayoría ubicados en la provincia de Pontevedra: Arosa (2.436), Vigo (495) y Pontevedra (338).

El esfuerzo aglutinador puesto en marcha por los productores mejilloneros se evidenció en la asamblea convocada el 22 de septiembre último, de la que salió la nueva junta gestora de Fepmega presidida por Ramón Dios Iglesias, de Opmar, con un vicepresidente procedente de Amegrove, Benjamín Álvarez; el secretario, captado de las filas de Promega, y el tesorero, de la Asociación Rías Bajas. De esta forma se superaban las proverbiales reticencias de las asocia-





ciones más pequeñas frente a la posición de dominio de Opar, entidad que aun habiendo perdido parte de los efectivos que tuvo en sus mejores momentos, cuando alcanzó las 2.200 bateas, continúa siendo la de mayor peso y la única organización de productores reconocida por la Unión Europea. En la actualidad agrupa a 800 mejilloneros de los 2.500 censados en Galicia, que cultivan unas 1.400 bateas.

La revitalización de Fepme-ga pone un punto final esperanzador a un período conflictivo para los mejilloneros gallegos, que protagonizaron durante el pasado verano una huelga de ventas en protesta por lo que consideraban leoninas condiciones impuestas por los conserveros. En el pulso mantenido entre productores y conserveras, aquéllos sostenían que en los últimos cinco años habían perdido poder adquisitivo no sólo porque los precios se han mantenido estables desde 1988, sino porque las industrias estaban aumentando desmesuradamente los descuentos por rendimiento, que en algunas partidas alcanzaban el 70 por 100.

Al tiempo, los productores protestaban por las importaciones de partidas de mejillón de baja calidad procedentes de Chile, Corea, Nueva Zelanda o China, que se comercializan, una vez transformadas, como producto de Galicia. El plante del verano y las negociaciones que le sucedieron acabarían convirtiéndose en el primer paso hacia la organización común que ahora se ha plasmado con la recuperación de Fepme-ga.

La puesta en marcha de la central de control permitirá a los productores intervenir en la clasificación del mejillón de acuerdo a los rendimientos reales en base a peso y calidad. En cuanto a la central de cobros, posibilitará una mejor fiscalización del dinero que se mueve en el sector, que era

también una de las peticiones de los productores.

La iniciativa unitaria de los mejilloneros precede en poco tiempo a la salida al mercado del mejillón como Producto Gallego de Calidad, a iniciativa del Consejo Regulador de la Denominación de Origen del Mejillón de Galicia. Previsto inicialmente para hacerla coincidir con la Feria de Alimentación de París, se espera que el nuevo etiquetado sea una realidad en las próximas semanas.

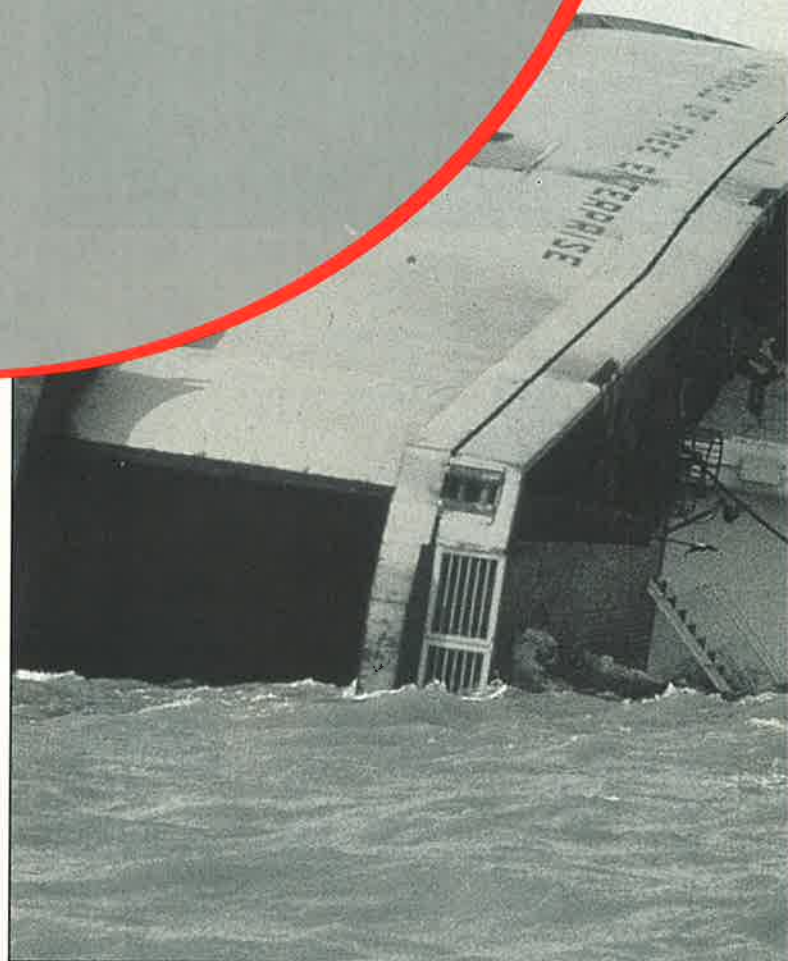
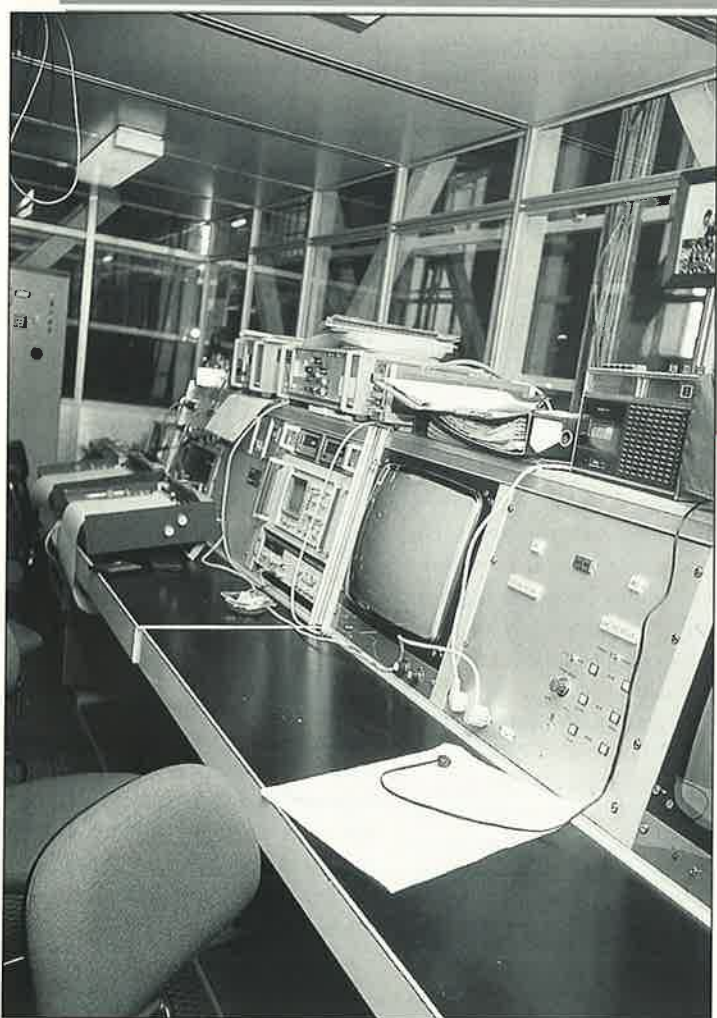
Segundo país productor del mundo

Las vicisitudes que afectan a la producción y comercialización del mejillón tienen una gran importancia para la economía nacional, no sólo gallega, puesto que España es el segundo país mejillonero del mundo, sólo superada por China. La producción media anual puede alcanzar las 200.000-250.000 toneladas año, lo que se traduce en un volumen de negocio que para 1992 fue de 16.785 millones de pesetas. Los primeros ensayos de engorde de mejillón se abordaron en las Rías Bajas gallegas hacia 1940, donde se localizan la mayoría de las bateas, estructuras flotantes de madera de las que cuelgan los cordones a los que se adhiere el molusco. La producción en esta zona alcanzó, en 1992, 135.000 toneladas, y en 1993, 150.000. Otro núcleo de producción se sitúa en el Delta del Ebro, alcanzando del orden de las 2.500 toneladas, con lo que se abastece el mercado local. Allí las estructuras son fijas, por la escasa profundidad del delta y por la ausencia de mareas. El período de engorde del mejillón es de entre seis y doce meses. ■

Mery VARONA

A consecuencia del hundimiento del «Estonia»

OMI LA BUSCA MAYOR SEGURIDAD EN LOS FERRYYS



La seguridad en el mar es una cuestión a la que cada día se enfrentan los países costeros. En este campo se están realizando avances muy importantes, a pesar de que las catástrofes siguen produciéndose. Cabe recordar la tragedia vivida el pasado 28 de septiembre en aguas del mar Báltico con el hundimiento del ferry «Estonia», debido, al parecer, a un defecto del portón de proa, y en el que murieron más de 900 personas. Ante este accidente, la OMI se ha puesto manos a la obra para mejorar la seguridad en los ferrys.



EN los últimos años pueden observarse importantes progresos en la adopción de medidas para mejorar la seguridad de los ferrys. Fue a raíz del accidente del transbordador de pasajeros y vehículos «Heral of Free Enterprise», ocurrido en marzo de 1987, donde murieron 188

personas, cuando se publicó una resolución de la OMI (MDC-11 [55]), «BOE» de 25 de noviembre de 1989. Era la primera vez que una enmienda (de abril de 1988) entraba en vigor en un período menor de dos años desde su adopción. Las enmiendas sólo afectan a los buques de pasaje con espacios de carga rodada o de categoría especial, tanto a los nuevos como a los existentes.



En la primera, titulada «Integridad del casco y la superestructura, prevención de avería y lucha contra éstas», se pide:

— Indicadores en el puente de navegación para todas las puertas o aberturas del forro exterior que puedan originar inundaciones graves.

— Medios en el puente de navegación que indiquen cualquier escape a través de puertas que puedan dar origen a una inundación grave.

— Sistema de vigilancia por televisión en los espacios de categoría especial y a los de carga rodada para observar el movimiento de vehículos y el acceso no autorizado de pasajeros.

En la nueva Regla 42-1 se exige para los buques de pasaje con espacios de carga rodada o de categoría especial la instalación de un alumbrado de emergencia suplementario, además del exigido en la regla 42.

La segunda serie de enmiendas propuestas a partir del accidente del «Herald of Free Enterprise» fueron aprobadas por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI en sesión extraordinaria a petición del Gobierno del Reino Unido. Conocidas como «Solas 90», afectan a la estabilidad residual en averías exigida a los buques nuevos de pasaje. Las enmiendas de octubre de 1988, aprobadas por el Comité de Seguridad Marítima mediante resolución MSC.12 (56), entraron en vigor el 29 de abril de 1990, después de que fueran consideradas como aceptadas el 28 de octubre de 1989, al cumplirse lo dispuesto en el procedimiento de aceptación tácita de enmiendas.

Estas enmiendas presentan dos grupos de prescripciones, aplicables ambos exclusivamente a buques de pasaje:

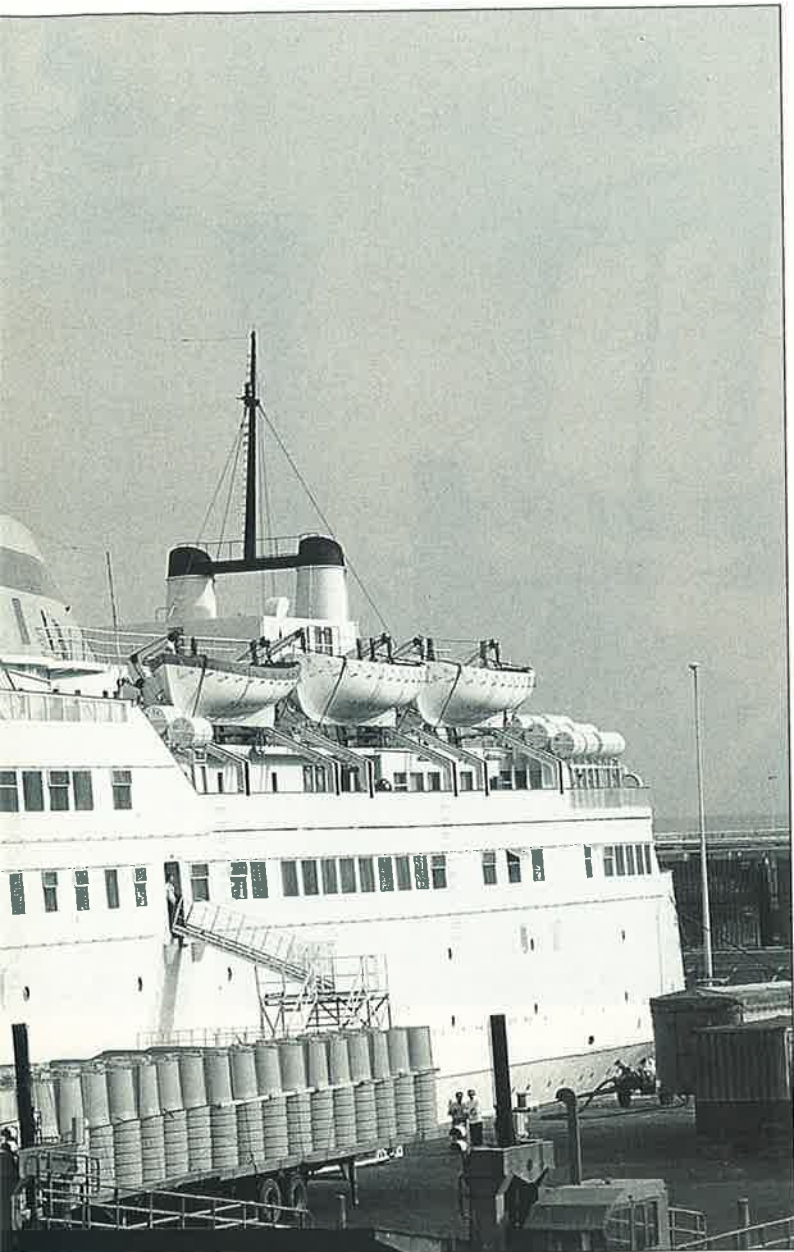
— Uno que se aplica solamente a los buques de pasaje nuevos, construidos después del 29 de abril de 1990, referente a la



estabilidad residual en la condición final después de avería.

— Otro que se aplica a todos los buques de pasaje, nuevos y existentes, y que incluye varias disposiciones.

La modificación más importante y con mayor impacto es la estabilidad residual después de averías, que afecta sólo a la regla 8. Se obliga a la curva de brazos adrizantes residuales positivos a cumplir tres requisitos: cubrir una gama mínima de 15 grados, cubrir un área mínima dentro de los límites especificados y presentar un brazo adrizante mínimo dentro de una gama de ángulos también especificada.



También se solicitan requisitos para la curva de brazos adriantes en las fases medias de inundación, y se fija la escora máxima alcanzable después de una inundación asimétrica.

Estos criterios sobre estabilidad residual después de avería sólo se aplican a los buques nuevos construidos a partir del 29 de abril de 1990, pero estudios posteriores realizados por el Reino Unido han aconsejado su aplicación a buques existentes, lo que ha dado origen a una de las enmiendas del 92 al «Solas».

Se introduce una nueva regla 20-1 que se aplica a todos los buques de pasaje y que prescri-

be el cierre obligatorio de todas las puertas de embarque de carga durante la navegación, implantando para ello un adecuado sistema eficaz de vigilancia y notificación.

Por último se prescribe que todos los buques de pasaje deben ser sometidos a un reconocimiento cada cinco años para comprobar si se han producido cambios en el desplazamiento en rosca, obligando a una nueva prueba de estabilidad en caso de que se considere necesario.

Estudio del Reino Unido

La tercera serie de enmiendas viene como consecuencia de la

Parte de la flota mundial de 'ferrys' tendrá que ser modificada, lo que supondrá un elevado coste

La valoración global de la seguridad de estos buques en España es un notable

realización por parte del Reino Unido de un detallado programa de investigación destinado a seguir mejorando la seguridad de los transbordadores de pasajeros y más concretamente su aptitud para conservar la flotabilidad.

La investigación realizada confirmó que la norma de estabilidad residual después de avería, introducida por la OMI el 29 de abril de 1990 (resolución MSC.12 [56]), conocida como «Solas 90», sólo aplicable a buques nuevos construidos a partir del 20 de abril de 1990, ofrecía una protección adecuada contra la zozobra rápida, pudiéndose constituir como base de una norma de conservación de la flotabilidad válida para cualquier proyecto tradicional de buque de pasaje.

La delegación del Reino Unido propuso en mayo de 1990 en la OMI que la norma «Solas 90» se aplicara también a todos los transbordadores de pasajeros y vehículos existentes en los tres años siguientes. La fecha tope sería el 1 de mayo de 1993. Desde entonces se han estudiado en sus respectivos períodos de sesiones tanto la necesidad de mejorar la estabilidad después

de avería como las repercusiones que las distintas propuestas efectuadas para ello pudieran tener en la seguridad y en otros aspectos importantes del mundo marítimo.

De estos estudios se desprende que hubo unanimidad en que la capacidad de supervivencia después de avería de los buques de transbordo rodado existentes debe ser mejorada. Pero existían muchas discrepancias con el Reino Unido respecto a las medidas a adoptar y la fecha para exigir las. Esta oposición internacional llevó al Reino Unido a proponer un período de aplicación más razonable, que comenzaría el 1 de octubre de 1994 y finalizaría el 1 de octubre de 1999. Finalmente, surgió la resolución MSC.26 (60), que quedaba a medio camino entre las dos posiciones, pero que contó con la oposición de Reino Unido e Irlanda.

Los aspectos más relevantes de la resolución son:

— Se aplica sólo a buques de pasaje con espacios de carga rodada o espacios de categoría especial (*ferrys*) construidos antes del 29 de abril de 1990.

— Establece el cumplimiento de estos buques con unos

criterios sobre estabilidad residual después de avería, ligeramente modificados respecto a los introducidos en su momento por la norma «Solas 90» para los buques de pasaje construidos el 29 de abril de 1990 o posteriormente.

— Determina un calendario de aplicación que comienza el 1 de octubre de 1994 y finaliza el 1 de octubre del 2005.

— El período de gracia para cada buque depende de su capacidad potencial de supervivencia después de las averías que se le presenten. Esta capacidad se calcula por un índice, A/A Máxuni.

— Este índice da una idea aproximada del porcentaje de la norma «Solas 90» con la que es capaz de cumplir el buque.

— Los buques con un índice superior al 95 por 100 quedan exentos del cumplimiento de esta norma.

«La aplicación de esta resolución significa que una gran parte de la flota mundial de transbordadores (ferry) tendrá que ser modificada y, en muchos casos, las modificaciones llegarán a ser amplias, y el elevado coste podría traducirse en el desguace de algunas unidades y su sustitución por buques nuevos», aseguran en Marina Mercante.

La OMI se moviliza

Pese a las múltiples normas establecidas por la OMI para mejorar la seguridad en los transbordadores, el secretario general William O'Neil estima que de la zozobra del buque de pasaje «Estonia» y de los informes de varios incidentes protagonizados por buques transbordadores se deduce que existe una necesidad imperiosa de examinar pormenorizadamente la seguridad de estos buques como cuestión prioritaria. Es necesario garantizar que se



utilizan los mejores recursos disponibles y que se hace sin demora, de forma que se puedan presentar las conclusiones en el LXV período de sesiones del Comité. O'Neil propone la creación de un panel de expertos, presidido por el presidente del Comité e integrado por los presidentes de los Subcomités pertinentes, y una selección de expertos técnicos, que se encargue de esta labor.

Independientemente de las conclusiones, se invitará al panel de expertos a que examine aspectos de la seguridad de los transbordadores relacionados con la construcción y las operaciones en el LXIV período de sesiones del Comité de Seguridad marítima de la OMI, que tendrá lugar a primeros de diciembre. El secretario general señala seis puntos:

— La resistencia y estanqueidad de las aberturas de la cubierta para vehículos (en

especial, de las puertas de proa y popa).

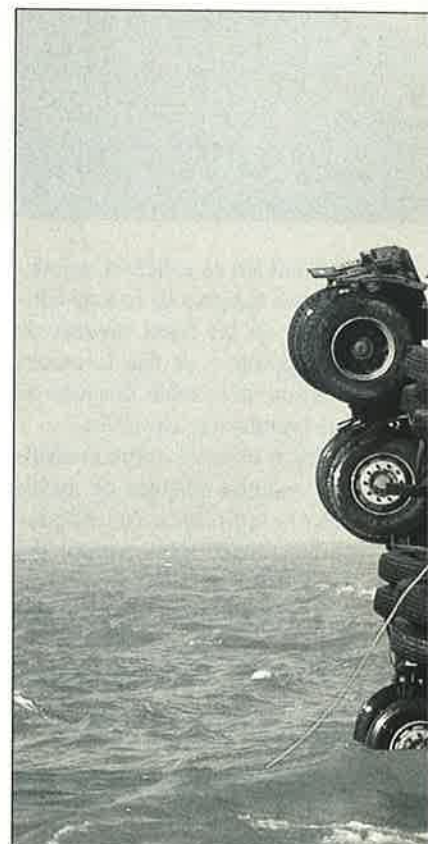
— La posibilidad de hacer más estrictas las normas de aptitud para conservar la flotabilidad instalando mamparos.

— La evaluación de los dispositivos salvavidas y los procedimientos de evacuación de a bordo, si lo estima necesario.

— La necesidad de elaborar directrices operacionales para condiciones meteorológicas adversas, dados el tamaño y tipo de buques transbordadores en cuestión y su zona de operaciones.

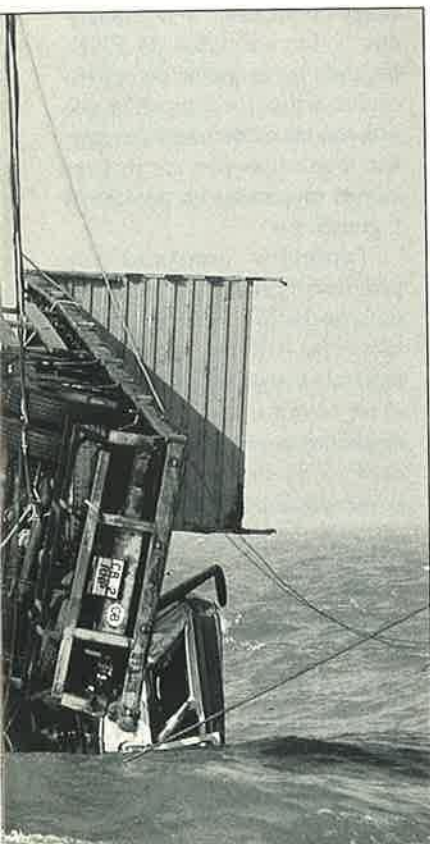
— Cuestiones relativas a las comunicaciones de a bordo, en especial cuando los buques llevan tripulaciones multinacionales y transportan pasajeros de varias nacionalidades.

— La notificación de incidentes relativos a cuestiones de seguridad de los buques transbordadores a las autoridades pertinentes y las medidas que las





Existe una necesidad imperiosa de examinar detenidamente la seguridad de los 'ferrys', según la OMI



autoridades deben adoptar al recibir esos informes.

Además, el secretario general recomienda que el Comité examine la posibilidad de añadir la cuestión de la seguridad de los transbordadores como punto independiente del orden del día del período de sesiones de 1995.

La seguridad en España

En España existen 28 ferrys y la valoración global de esta flota es, en términos generales, un notable, según el subdirector de Inspección de Buques, Jesús Valera.

Estos barcos, que irán cumpliendo las resoluciones del 92 en diferentes fechas, tienen una revisión todos los años en seco y a flote. Después, cada cinco años se hace una revisión global en la que se desmonta prácticamente todo el barco.

«Desde hace tiempo —dice Jesús Valera— Marina Mercante tiene preparado un documento para introducir la inspección operativa, similar al Memorandum de París (control de buques extranjeros que entren en nuestros puertos) pero referido a nuestra propia flota. El motivo fundamental es comprobar la operatividad de las tripulaciones, ya que entre una visita anual y otra puede que la tripulación haya cambiado varias veces y no haber constancia de que la tripulación conoce el barco y las normas de salvamento.»

Para Jesús Valera, nuestras tripulaciones tienen una profesionalidad muy superior a la de un país nórdico. «Los barcos en general están bien. Estamos tranquilos, ya que razonablemente es muy improbable que ocurra un accidente, pues las normas que existen se cumplen.»

Por otro lado, uno de los datos que añade Jesús Valera, subdirector de Inspección de Buques, es que en estos barcos hay un gran problema de alcohol. «Es muy probable que pongamos un cierto control de las bebidas alcohólicas a bordo.»

Necesidad de compartimentación

En los buques de carga y pasaje es obligatorio la compartimentación en los espacios de carga para garantizar una mayor seguridad. «Lo que se hace es dividir los espacios en compartimentos, de forma que si se perfora uno, el agua llene tan solo ese compartimento y permita al barco continuar.» Pero esta compartimentación no existe en la bodega de carga de los ferrys de carga rodada.

En opinión de Jaime Suárez, ATLM del Instituto Social de la Marina, es un contrasentido que se exija compartimentación en los espacios de carga para los ferrys de carga y pasaje y ninguna para los ferrys de carga rodada, como en el caso del «Estonia». «La cubierta de carga no está compartimentada y suele estar cerca del nivel del mar cuando el barco está cargado», dice Jaime Suárez. Esta falta de compartimentos hace que en caso de accidente el agua pueda inundar libremente todo el espacio de carga, provocando el hundimiento del buque.

Entre las razones que hay para que los ferrys de carga rodada no se compartimenten en la bodega de carga es que realizan trayectos cortos de pocas horas de duración y así la descarga de vehículos se hace más rápida. A raíz del hundimiento del «Estonia» la OMI empieza una labor complicada para buscar una reglamentación. ■

Inés OTERO

LLOYD'S REGISTER, LA SEGURIDAD EN EL MAR

Lloyd's Register es una sociedad de clasificación de buques sin ánimo de lucro, cuyo objetivo es mejorar la seguridad de vida y bienes en el mar. Su reto primordial es promover los mejores estándares factibles de seguridad de manera que estén regidos por un criterio técnico independiente y acertado, sean comercialmente viables y cumplan las obligaciones de los convenios internacionales.



A seguridad en el mar es responsabilidad de Gobiernos, operadores, navieros, financieros y aseguradores, pero en esta misión también desempeñan un papel importante las sociedades de clasificación de buques. La clasificación de buques, es decir, la garantía de conformidad con un conjunto de reglas determinadas, es una labor esencial para la seguridad del transporte marítimo internacional. Uno de los retos de Lloyd's Register es demostrar esto a través de la mejora continua de los procedimientos e instrumentos mediante los que se aplica la clasificación.

Actualmente esta sociedad —que durante el año pasado

mantuvo su posición de liderazgo en la clasificación de buques de alto valor como barcos para el transporte de LNG, cruceros y VLCCs de doble casco— está centrada en procedimientos de diseño, construcción y cuidado durante la vida, en los que los componentes más importantes son los análisis complejos del diseño, y la fatiga y la vigilancia de la condición del casco en servicio.

Novedades del 93

Lloyd's Register ha progresado durante los últimos años en el cálculo directo de la resistencia estructural adecuada de cascos cada vez más complejos, así como sus procedimientos actuales para todos los aspectos del diseño del casco,

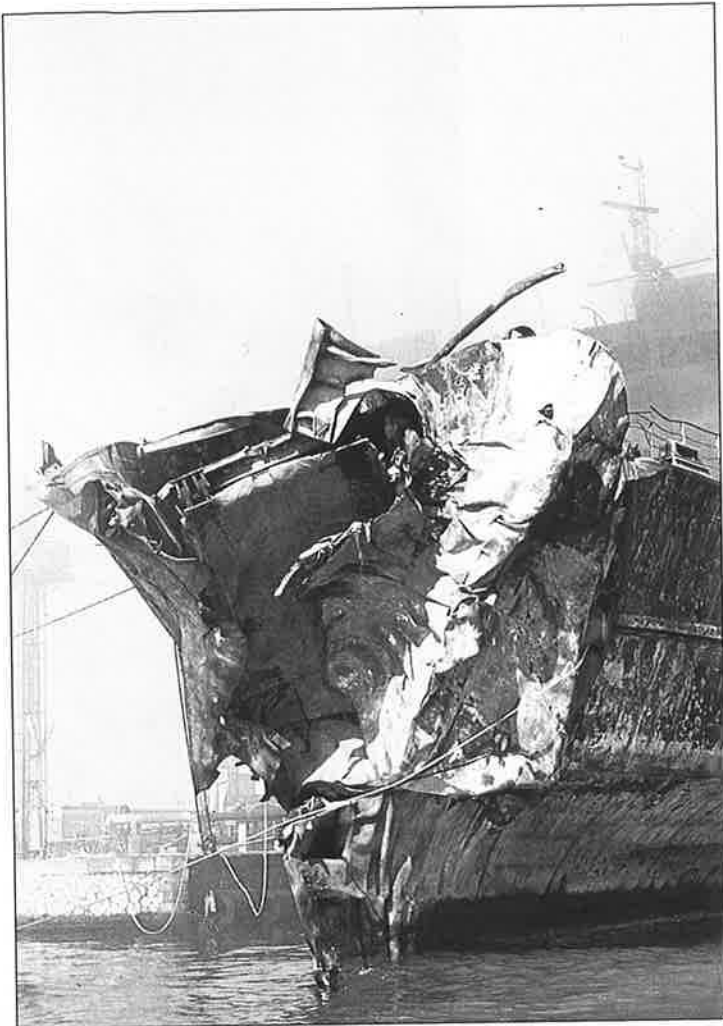
especialmente los relacionados con la evaluación de la fatiga.

Una de las principales novedades introducidas en el año 93 ha sido Rulefinder, un revolucionario sistema de base de datos CD ROM que incorpora los reglamentos de la OMI así como las reglas de clasificación de Lloyd's Register. «Este sistema —dice Jesús Gordo, inspector principal para España—, permite a navieros, operadores, diseñadores, constructores y administraciones el comprobar rápidamente y con un coste mínimo todos los requisitos relevantes mediante un sistema avanzado basado en Windows y fácil de utilizar.» También durante el año pasado se introdujeron inspecciones mejoradas para petroleros y bulkcarriers.

Entre las áreas de crecimiento se incluyeron la evaluación de software, en particular técnicas de evaluación conducentes a la certificación del software; prueba de materiales, en la que la capacidad de Lloyd's Register se mejoró con una nueva máquina de ensayos para materiales compuestos y no metálicos, y los servicios de END, incluido un esquema de certificación dirigido a compañías que ofrecen las mediciones de espesor requeridas por las inspecciones mejoradas en petroleros y graneleros.

También continuó su progreso en el campo de control de condición. «Este eficaz servicio —afirma el informe anual de Lloyd's Register—, que está siendo aplicado a la maquinaria rotativa, se extenderá en su momento a maquinaria alternativa e implicará el uso más amplio de transductores fijos.»

Probablemente en un futuro próximo el envío electrónico de datos de ingeniería sea una proposición viable. Lloyd's Register está considerando los enfoques del uso del intercambio electrónico de datos en su actividad de evaluación de planos.



Area marina

Las inspecciones marinas fueron el principal área de actividad de Lloyd's Register en España. A pesar de que en nuestro país se produjeron escasos nuevos pedidos de buques, las entregas

incluyeron dos petroleros de ciento cuarenta mil tpm para Lauria Shipping por AESA, Puerto Real; dos lanchas de desembarco de mil cien tb para Galway por Astilleros Gondán y seis patrulleras para la Guardia Civil por Polyships.

Al Servicio de Respuesta de Emergencia en Buques se incorporaron trece buques españoles con el apoyo de los inspectores locales de aprobación de planos. «Este departamento —asegura el informe anual de 1993— estuvo igualmente ocupado con cálculos para el diseño de un petrolero de doble casco de 280.000 tpm de AESA y con una investigación financiada por el Comité Español de Lloyd's Register sobre métodos para cálculos estructurales de graneleros.»

El trabajo industrial incluyó la inspección de dos motores diésel Burmeister 12K 90 MC-S de 51.240 Kw en AESA, Manises, para National Power Corporation de Filipinas, para generación de electricidad.

En cuanto a los servicios de aseguramiento de la calidad, creció hasta representar el 10 por 100 de la actividad de Lloyd's Register en España. En el área de consultoría se obtuvieron noventa nuevos contratos para la implantación de sistemas de gestión de la calidad, auditorías, diagnósticos y cursos de formación para clientes.

El trabajo *offshores* incluyó la terminación de módulos para Amerada Hess Scott en Dragados y la entrega en una unidad de almacenamiento flotante para Chevron Alba en Astano.

Aumento de pedidos

Durante 1993, la cartera de pedidos de nuevos buques vivió un incremento del 77 por 100 respecto a 1992, con un total de 22,7 millones de toneladas brutas. Esta cifra nos sitúa en el segundo mayor nivel de nuevos pedidos durante diez años, siendo superada tan sólo en 1990. De estos 22,7 millones de toneladas brutas, más del 28 por 100, es decir, 6,4 millones de toneladas brutas fue con clasificación Lloyd's Register, cerca de tres veces la cifra de 1992, que fue de 2,3 millones de toneladas brutas.

Al final de 1993 la cartera de pedidos mundial totalizaba 39 millones de toneladas brutas, 1,9 millones de toneladas brutas más que a finales de 1992. En cuanto al porcentaje de Lloyd's Register del total de la cartera, era del 31,5 por 100, es decir, 12,3 millones de toneladas brutas.

Como consecuencia de los muchos pedidos de 1990 y 1991 se completaron un total de 20 M tb de nuevos buques, casi un 8 por 100 más que en 1992 y el nivel más alto de los últimos diez años. Las terminaciones con clasificación Lloyd's Register totalizaron 4,4 M tb, el 22 por 100 del total mundial y superaron en 1,4 M tb las del año anterior.

Respecto a nuevos pedidos, Corea del Sur desbancó por primera vez a Japón de su posición de liderazgo, obteniendo cerca del 37 por 100; es decir, 8,4 M tb de los pedidos de 1993, por el 33 por 100; es decir, 7,5 M tb de Japón. En términos de cartera total, Japón mantuvo por estrecho margen el liderazgo con el 29 por 100, 11,5 M tb, por el 28 por 100, 10,9 M tb, de Corea del Sur.

La flota mundial de buques mercantes oceánicos autopropulsados de 100 tb, y mayores creció hasta 458 M tb, subida de 13 M tb, de los que 97 M tb, el 21 por 100, está clasificado con Lloyd's Register.

Durante el año pasado los desguaces fueron los más altos desde 1988, con un total de 10,5 millones de toneladas brutas, lo que supuso un aumento del 60 por 100 con respecto a 1992 y casi seis veces más que en 1991. Esto dio como resultado el aumento más pequeño de la flota mundial en los últimos seis años. Según el informe de Lloyd's Register, «si bien es un signo positivo, aún ha de conseguirse el doble objetivo de erradicar el exceso de oferta y el tonelaje sub-estándar». ■

I. O.

ESTONIA: LA ÚLTIMA CATASTROFE

A

partir de ahora, el nombre de una república del mar Báltico estará asociada a una de las mayores catástrofes de la navegación marítima.

¿Qué pudo suceder para que en la madrugada del 28 de septiembre las frías aguas del mar Báltico se tragasen en un abrir y cerrar de ojos las miles de toneladas de un buque repleto de

pasajeros y sepultando consigo casi un millar de éstos?

Por las primeras noticias aparecidas en la prensa, todo apunta a que el origen del accidente estuvo en un fallo de estanqueidad del portalón de proa que da acceso a la enorme bodega de carga rodada que prácticamente ocupa la totalidad de esa cubierta y que en caso de inundación deja al buque totalmente indefenso.

En principio llama la atención que éste haya sido el origen del accidente, puesto que a raíz del hundimiento en el estrecho de Dover del «Herald of Free Enterprise» por un problema similar a éste, se endurecieron notablemente las inspecciones y el control sobre este tipo de buques.



Ya se percibía la necesidad de un organismo que generase legislación marítima y de esa forma nace la Organización Marítima Internacional (OMI) bajo los auspicios de la ONU en el año 1948. Hoy en día está formada por 128 miembros más uno asociado (Hong Kong).

Uno de los problemas con que se encontró la OMI era la forma de controlar el cumplimiento de los convenios internacionales.

El 26 de enero de 1982 se firmó en París el «Memorándum de Entendimiento sobre Control de Buques por el Estado del Puerto». Fue ratificado por los once países costeros de la CE y además por Suecia, Noruega y Finlandia. Cada uno de estos países se comprometió a inspeccionar anualmente al menos un 25 por 100 de los buques comerciales extranjeros que entren en sus puertos.

En vista de esto y teniendo en cuenta



que el «Estonia» estaba abanderado en esa república báltica y cubría de forma regular la línea Tallín-Estocolmo, cabría preguntarse cuándo se realizó la última inspección por parte de las autoridades suecas y si ésta fue totalmente satisfactoria.

Otro punto que merece un análisis es el comportamiento de la tripulación. Las primeras noticias de prensa nos decían, a través de un tripulante sobreviviente, que se detectó entrada de agua a la bodega de carga casi una hora antes de enviar el primer mensaje de socorro, y a partir de ese momento pasaron otros treinta minutos hasta que el buque comenzó a escorar.

Todo esto nos lleva a realizar las siguientes reflexiones:

– ¿Estaba la tripulación debidamente entrenada para afrontar una situación de emergencia?

– ¿Se había realizado, tal como indica

el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar en su capítulo III, regla 18, un ejercicio de abandono de buque convocando a tripulación y pasaje en los puestos de reunión para el abandono, o, en su defecto, se dieron unas instrucciones claras al pasaje sobre la utilización de equipos personales de abandono y forma de llegar a los puntos de reunión, a la salida del buque de Tallín? Con este ejercicio se pretende que el pasaje tenga una idea de lo que debe hacer si escucha los timbres generales de alarma de emergencia.

– ¿Se observaron debidamente las prescripciones contenidas en el Convenio Internacional sobre Formación, Titulación y Guardia para Gente de Mar? Se trataría de saber si el oficial de guardia actuó de forma correcta ante un problema que podía afectar a la estabilidad del buque, y si dio aviso con tiempo suficiente para poder

tomar una decisión el capitán. Da la impresión, por las noticias publicadas, que en los primeros momentos no se dio la debida importancia a la entrada de agua que se estaba produciendo. Otra cuestión importante es si se tomaron las medidas adecuadas en cuanto a moderar velocidad y cambio de rumbo para evitar que la zona dañada continuase sufriendo los golpes de mar.

– Otra cuestión es si llegaron a sonar los timbres de alarma, y si fue así, en qué momento se produjo. Las noticias nos dicen que, aparte de los supervivientes, no se rescató un porcentaje grande de cadáveres en relación al número de personas que había a bordo. Es posible que a gran número de pasajeros les sorprendiese la escora del buque durmiendo en sus camarotes, por lo que a muchos de ellos les resultaría muy complicado subir unas escaleras con 30 grados de escora, muchos gente de edad y puede que sin saber a dónde dirigirse. Puede que si se hubiese convocado a los pasajeros a los puestos de reunión con antelación suficiente, se hubiese podido hacer un abandono más organizado en las embarcaciones de supervivencia y haber rescatado con vida a un porcentaje bastante elevado.

De todas formas, ello no quiere decir que el abandono hubiese sido fácil, ni mucho menos, cuando el naufragio se ha producido de noche, con rachas de viento de 80 km/h., olas de siete metros y una temperatura del agua del mar de diez grados; ya se sabe que en estos casos la mayor parte de víctimas lo son por frío, que produce una hipotermia corporal y en pocos minutos la muerte. De todas formas, no parece que haya sido ésta la causa, pues es posible que un gran número de personas hayan sido sepultadas con el propio buque.

En definitiva, todas estas dudas deberían desembocar en una profunda reflexión por parte de las instituciones, de las empresas y de los profesionales de la mar encaminadas a reforzar las medidas de seguridad a bordo. De no ser así estaríamos confirmando la teoría de aquellos que piensan que en épocas de crisis la seguridad se resiente notablemente. ■

Enrique FERNANDEZ PEREZ

*Jefe del Departamento Seguridad Marítima
Centro FOM de Bamio*

NUEVO AMARRE DE LA FLOTA DE BAJURA DEL CANTÁBRICO

EN PROTESTA POR LA ACCION DE BARCOS PELAGICOS FRANCESES

Tras los graves incidentes ocurridos durante el verano, la flota de bajura del Cantábrico volvió a amarrar durante dos semanas. A las reiteradas peticiones de los pescadores cantábricos de que se prohíba el uso de volantas, se sumaba esta vez su protesta ante las capturas de bonito que estaban realizando barcos pelágicos franceses muy cerca de la costa vasca.



EN los meses de julio y agosto la campaña del bonito provocó graves enfrentamientos entre los pescadores de bajura de la costa cantábrica y otros pescadores europeos que capturan bonito con redes de enmalle a la deriva, también conocidas como volantas. El origen de los incidentes era, como vienen denunciando hace años los pescadores españoles, la incom-

patibilidad existente entre las artes tradicionales de pesca que éstos utilizan, basadas en la cacea y el cebo vivo, y las artes depredadoras, las volantas, que utilizan otros pescadores europeos, especialmente franceses. Todo ello se tradujo en un nuevo capítulo de la denominada «guerra del bonito», que se repite desde hace unos años. En esta ocasión se produjeron enfrentamientos en alta mar entre ambas partes, el amarre de la flota de

bajura del Cantábrico y el bloqueo de los principales puertos de la cornisa cantábrica como protesta por el uso ilegal que algunos pescadores europeos hacen de las volantas, y diversas manifestaciones en contra del uso de estas artes.

El objetivo era presionar al Consejo de Ministros de Pesca de la Unión Europea (UE), que se reuniría a finales de año, para que prohibiese totalmente el uso de redes de enmalle a la deriva,

excepto en las doce millas jurisdiccionales propias de cada país, a partir del 1 de enero de 1955. Pero los intentos de los pescadores españoles parecían chocar con el comisario de Pesca de la UE, Yannis Paleokrassas, cuando éste, a principios de septiembre, compareció en la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo y se ratificó en su intención de proponer al Consejo de Ministros un calendario, que culminaría en 1998 con la prohi-



bición definitiva de las volantas. Paleokrassas se mostraba favorable a endurecer los controles por parte de los inspectores españoles y franceses hasta que se prohíban totalmente las volantas, ya que, según él, los ministros de Pesca de la UE no llegarán a un acuerdo para prohibir dichas redes a finales de año, como piden los pescadores y los eurodiputados españoles.

Pero los pescadores de la cornisa cantábrica no se rendían en sus

reivindicaciones y continuaban movilizándose en contra de las volantas, debido, según ellos, al grave perjuicio que su utilización causa en la pesquería tradicional que practican, actividad que da sustento a cerca de ocho mil familias en la costa del Cantábrico. Así, en una manifestación convocada en Bilbao por los ayuntamientos de diversas localidades costeras vascas el 24 de septiembre, más de diez mil personas exigieron a los responsables de la

UE la prohibición del empleo de volantes, ya que éstas ponen en peligro el equilibrio ecológico y el mantenimiento del ecosistema marino y, consecuentemente, el futuro de los enclaves cuyos Ayuntamientos habían convocado la manifestación, cuya principal actividad económica es la pesca. Los participantes en la manifestación también pidieron el cese de las importaciones de túnidos capturados con volantes y con redes de arrastre pelágico.

Contra las redes pelágicas

Coincidiendo con dicha manifestación, toda la flota de bajura del Cantábrico amarró a puerto. Protestaban así contra la actividad de buques franceses que faenaban con redes de arrastre pelágico a la pesca de túnidos a pocas millas de la costa vasca. Según los representantes de los pescadores cantábricos, las pocas capturas que estaban obteniendo durante los últimos días tenían como causa la actividad de los arrastreros pelágicos galos, debido al castigo que éstos dan al pescado. José Manuel Gabantxo, presidente de la Cofradía de Pescadores de Bermeo, declaraba que *«además de las redes de volanta, las artes de arrastre pelágico hacen mucho daño al pescado. Tanto es así que nuestros arrantzales han abandonado la costera del bonito debido a la actividad de barcos pelágicos a pocas millas de la costa vasca»*.

Mientras tanto, en otro frente, representantes de las asociaciones de conserveros de Vizcaya y Guipúzcoa y de las cofradías de pescadores de bajura del Cantábrico mantenían diversas reuniones. En ellas, los representantes de los pescadores solicitaban la suspensión de las importaciones de túnidos capturados con artes de enmalle a la deriva y redes de arrastre pelágico. Los conserveros vascos, por su parte, explicaban que sus necesidades de materia prima no las cubren las capturas de los arrantzales vascos y que, por tanto, se ven obligados a importar bonito fresco capturado con redes de arrastre pelágico. Su futuro, destacaban, depende de ello. Así, el acuerdo entre ambas partes se presenta difícil.

El 28 de septiembre, el ministro español de Agricultura y Pesca, Luis Atienza, que se encontraba en Estrasburgo con motivo de que el Parlamento Europeo debatiría diversas propuestas sobre las redes de enmalle a la deriva, se mostró dispuesto a acatar, como oferta límite, la propuesta de la Comisión Europea de aplazar hasta la finalización de 1997 la supre-



NUEVO AMARRE DE LA FLOTA DE BAJURA EN EL CANTÁBRICO

sión de las volantas. El titular español de Pesca matizaba que su objetivo final es la prohibición definitiva de las redes de enmalle a la deriva.

Las declaraciones de Luis Atienza indignaron a los presidentes de las Federaciones de Cofradías de Pescadores de Bajura de Vizcaya y Guipúzcoa, Antón Garai y Juan Mari Urbietta, que también habían acudido a Estrasburgo. «El sector de bajura está pidiendo la prohibición inmediata de las volantas y Atienza, sin embargo, está dispuesto a esperar hasta 1977. Eso indica que el tope máximo que obtendrá es ése», declaraba Urbietta, quien, junto a Garai, solicitaban la dimisión de Luis Atienza por las manifestaciones realizadas.

Apoyo del Parlamento Europeo

Al día siguiente, el Pleno del Parlamento Europeo aprobó un

dictamen por el que se solicita la prohibición de las redes de enmalle a la deriva a partir del 1 de enero de 1995. El dictamen, aunque supone un paso importante en la lucha por erradicar las volantas, no tiene carácter vinculante. La decisión definitiva sobre el futuro de las volantas la debe adoptar el Consejo de Ministros de Pesca. Sin embargo, la petición de información sobre el impacto que causan las volantas realizada por los ministros al Comité Técnico y Científico de la UE puede demorar la discusión sobre el tema varios meses más.

Mientras tanto, la flota de bajura cantábrica seguía amarrada y la tensión aumentaba en los puertos del Cantábrico. Las pérdidas económicas de los pescadores eran cuantiosas y las capturas sensiblemente inferiores a las de años anteriores. Los pescadores cantábricos centraron sus movilizaciones contra la comercialización de anchoa y bonito capturado ilegalmente. Y

el 30 de septiembre, cerca de cuarenta arrantzales vascos interceptaron un cargamento de 3.000 kilos de anchoa francesa en la localidad guipuzcoana de Lezo, que arrojaron a la calzada y rociaron de gas oil. Según los pescadores españoles, la flota francesa ya había superado su cuota de anchoa y, sin embargo, continuaba capturando dicha especie. Además, los arrantzales vascos denunciaban que en la frontera había más partidas de anchoa esperando entrar en España. Los pescadores demandaban una reunión urgente con Luis Atienza para solicitarle soluciones al problema.

Por otro lado, los pesqueros de bajura de Santander y Asturias empezaron a faenar a principios de octubre, rompiendo la unidad de acción de todos los pescadores cantábricos mantenida hasta entonces.

El 6 de octubre, en la Delegación del Gobierno central en Vitoria, Luis Atienza se reunió con representantes de los pescadores de bajura del Cantábrico. En la reunión, el titular español de Pesca se comprometió a recabar apoyos ante los Estados de la UE para lograr la pronta prohibición de las volantas; a trabajar conjuntamente con el sector de bajura para tratar de restringir la

utilización de redes pelágicas por parte de los barcos franceses, y a solicitar a la Comisión de Pesca de UE que obligue a Francia a interrumpir sus capturas de anchoa en el Cantábrico.

Mientras se celebraba la reunión, más de mil pescadores cantábricos pedían, frente a la Delegación del Gobierno central en Vitoria, la dimisión del ministro español de Agricultura y Pesca.

Tensa espera

Finalmente, el 9 de octubre, y una vez informados en asambleas locales de lo ocurrido en la reunión mantenida con Luis Atienza, los pescadores de bajura del Cantábrico decidieron volver a faenar. Consideraban insuficientes los compromisos del titular español de Pesca, pero los pescadores estimaban que necesitaban reanudar la campaña del bonito, ya que las pérdidas económicas acumuladas eran cuantiosas. También se decidió sancionar a los barcos que no apoyaron el amarre, los cuales no podrán vender pescado en los puertos que sí apoyaron éste.

Así, los pescadores cantábricos intentarán aprovechar los últimos días de una campaña del bonito especialmente negativa para ellos. De momento, esperarán hasta que el Consejo de Ministros de la UE adopte alguna decisión definitiva, previsiblemente hacia finales de año, sobre las redes de enmalle a la deriva. En caso de que no se prohíban inmediatamente dichas artes de pesca, los pescadores cantábricos pronostican que la próxima campaña del bonito se convertirá en una auténtica guerra. «La Unión Europea no puede garantizar el cumplimiento de las normativas sobre el uso de volantas. Si éstas no se prohíben antes de que finalice este año, el año próximo se recrudecerán los incidentes que han tenido lugar en esta campaña», asegura un representante de dichos pescadores. ■

Roberto RUIZ DE HUYDOBRO



Saturn M proporciona un fácil acceso al dial Internacional de telefonía, facsimil y servicios data globalmente a través del sistema Inmarsat M. La terminal para barcos, Saturn M consiste unicamente en dos unidades; la Above Decks Equipment y la Below Decks Unit con su teléfono de mano. Un cable coaxial es la única conexión entre las dos unidades.

Su diseño ultra compacto y su fácil manejo permite su instalación

Saturn

barcos, Saturn M consiste unicamente en dos unidades; la Above Decks Equipment y la Below Decks Unit con su teléfono de mano. Un cable coaxial es la única conexión entre las dos unidades.

Inmarsat M

en cualquier tipo de buques.

ABB Nera ha sido durante más de una década el suministrador de estaciones para barco y tierra de Inmarsat. Cinco mil

Marine Terminal

terminales responden

de su calidad, fiabilidad y funcionamiento.

Para más información, por favor diríjase a:



ABB

San Severo, 30 "Barajas Park" • 28042-Madrid (España)
Tel. (91) 329 18 62 • Fax: (91) 329 30 45/46 • Telex: 23686

SAIT
RADIOHOLLAND

CRAME

Member of the SAIT-RadioHolland Group

LUIS ATIENZA

Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación

“

**NI UN PASO
ATRÁS**

”

Luis Atienza es ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación desde el pasado mes de mayo. Casado y con una hija, nació hace treinta y siete años en el pueblo burgalés de Trespaderne, aunque realizó sus estudios y una buena parte de su carrera política en el País Vasco. Criado al pie del campo (su padre era veterinario de pueblo), ha pasado la mayor parte de su vida a orilla del mar, lo que le ha conferido una especial sensibilidad tanto por las cuestiones agrarias y del medio ambiente como por el sector de la pesca. Economista por la Universidad de Deusto, ejerció varios cargos públicos en el Gobierno vasco, donde ocupó la cartera de Economía, para, tras una breve estancia en Bruselas, desembarcar en Madrid en 1991 como secretario general de Estructuras en el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación con Pedro Solbes. Posteriormente, después de menos de un año al frente de la Secretaría para la Energía en el Ministerio de Industria, pasó a ocupar desde el pasado mes

de mayo la cartera de Agricultura, Pesca y Alimentación de la mano de Pedro Solbes. Solamente poco más de seis meses al frente del Departamento, pero especialmente intensos en materia de pesca; con situaciones conflictivas que han ido de norte a sur, pero también con proyectos y programas fundamentales para el futuro del sector de la pesca en España, como el Plan sectorial para aplicar entre 1994 y 1999. Afectado de lleno por la «guerra del bonito» desde el mes de junio prácticamente hasta septiembre, los problemas del norte se solaparon con los conflictos en Andalucía, provocados por la revisión del acuerdo con Marruecos solicitado por las autoridades de Rabat, mientras en Bruselas no se cerraban temas de negociación tan importantes como las redes de enmalle a la deriva o la plena integración de España en la política pesquera de la Unión Europea a partir de enero de 1996. Luis Atienza se muestra, sin embargo, optimista y confiado en la solución positiva de todos los contenciosos en los diferentes frentes.



66

PARECE como si se hubieran concentrado todos los conflictos durante los últimos seis meses...

—En realidad, se trata de problemas que estaban ya presentes y que casualmente han estallado a la vez, coincidiendo con mi presencia en Agricultura.

La situación y las irregularidades que se estaban cometiendo en la costera del bonito es algo que desde la Administración española y el propio sector se estaba denunciando hace mucho tiempo. Lo que sucede es que la capacidad de aguante también tiene un límite y eso es lo que ha sucedido este año con los pescadores españoles frente a las agresiones de las embarcaciones de otros países al usar redes ilegales. Se trata de un conflicto que no ha cogido a nadie por sorpresa.

En lo que afecta a Marruecos, sabíamos la obligación de esa revisión del acuerdo de pesca, aunque las autoridades de Rabat entendemos han ido mucho más lejos en sus planteamientos de lo que supone una revisión basada en los informes técnicos sobre stocks. El retraso en la entrega de las licencias tampoco ha sido una novedad. Son estrategias que ya ha utilizado en otras ocasiones la Administración del país norteafricano en momentos de negociaciones.

—¿Considera que después de la batalla desarrollada tanto en el mar como ante las instancias comunitarias se han logrado unos resultados suficientes?

—Yo creo que la ofensiva española contra el uso de artes de enmalle a la deriva ha tenido unos resultados positivos, tanto durante los meses de conflicto como después. Se logró que todos los países prestasen más atención sobre las flotas que operaban con este tipo de artes. Se aumentó

la presencia de inspectores comunitarios y han estado en el caladero patrulleras de los Estados miembros afectados, que en algunos casos hacían anteriormente la vista gorda frente a este tipo de actuaciones.

—Se acusó a Francia insistentemente y por diferentes partes de tener una actitud pasiva ante las actuaciones de sus barcos...

—En el mar y con este tipo de artes no es fácil el control en cada embarcación. Es probable que desde Francia no se exigiera como era necesario un riguroso control sobre las redes de enmalle a la deriva. Pero lo que tampoco se puede decir es que la «guerra» de las redes termi-

España sigue defendiendo la prohibición total de las redes de enmalle a la deriva, pero creo que el compromiso para 1997 es un paso positivo.



nase como comenzó. Hoy hay más control y, sobre todo, una mayor información y sensibilización contra su uso.

—¿España jugó esta batalla en solitario?

—Prácticamente, sí. La Administración española desarrolló su ofensiva contra las redes de enmalle a la deriva casi en solitario, solamente con los apoyos de Grecia y Portugal. Nos hallamos en todo momento en situación de inferioridad frente a otros países miembros, pero creo que se han dado pasos muy importantes, al menos para la aplicación con más severidad de la reglamentación en vigor.

—En el sector existe la impresión de que España se

bajó los pantalones en esta «guerra» de las redes y que, después de tantas amenazas, se aceptó su prórroga hasta 1997.

—España mantuvo y mantiene como su única propuesta la total eliminación de las redes de enmalle a la deriva cualquiera que sea su dimensión y sobre todo para determinados caladeros. En eso hemos sido coherentes, eliminando las mismas en la legislación nacional y pretendemos lo mismo en el marco de la Unión Europea. Lo que sucede es que, sin renunciar a ese objetivo y como un mal menor, como un avance, aceptamos la propuesta de la Comisión, por la que se da un plazo hasta 1997. No era la peor salida, sobre todo si consideramos que nos hallamos en una clara posición de inferioridad ante la postura de otros países. Pero no es negativo. Primero, el que se fije un plazo para su eliminación; segundo, que se pueda reducir el esfuerzo pesquero con este tipo de artes, que haya un máximo de capturas y un mayor control.

En problemas como éste no era posible jugar a todo o a nada. Lo propuesto no es lo defendido por España, pero nuestro peso en el conjunto de los países miembros no daba de sí para forzar otros compromisos.

—¿Para qué sirvió entonces el acuerdo en contra del Parlamento Europeo?

—El Parlamento en este caso solamente tiene valor como una recomendación. Pero lo más importante es que también refleja las posiciones de los países miembros.

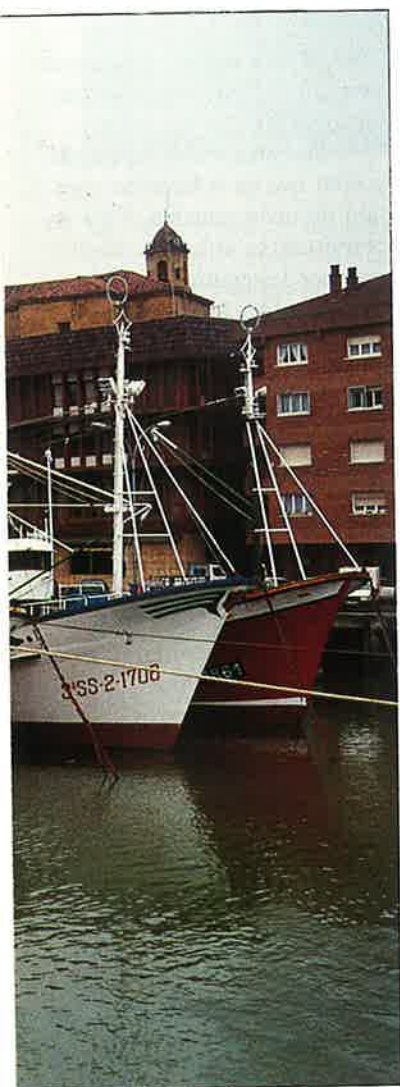
—¿Cómo enjuicia el papel de organizaciones ecologistas en esta batalla, como es el caso de Greenpeace?

—El Ministerio ha tenido buenas relaciones con esta organización ante el problema que se presentó en la costera del bonito por las redes ilegales.

Creo han hecho un buen trabajo, pero deberían seguir con ese mismo esfuerzo en aquellos países donde tienen una mayor implantación, de cara a crear una conciencia ciudadana contra el uso de las redes de enmalle a la deriva.

—Con motivo de la costera del bonito, la flota española ha dado la impresión de ser más ecologista que ninguna y defensora de los recursos en esos caladeros... ¿Pondría usted la mano en el fuego por la flota nacional en su actividad pesquera?

—En el caso concreto de la costera del bonito y su posición





En una posición casi solitaria frente a la mayor parte de los Estados miembros, no se puede ir a todo o nada.

total contra el uso de este tipo de redes, sí. Llevan ya años luchando por su eliminación, faenando en inferioridad de condiciones, y el sector tiene las ideas muy claras sobre las salidas al problema.

—¿Las etiquetas para la identificación del bonito han servido para algo?

—Fue una decisión que casi se hubo de adoptar sobre la marcha, aunque previamente ya se habían realizado grupos de trabajo. Su aplicación fue producto de la prisa y es probable que hayan existido algunos fallos. Pero, en conjunto, yo creo que ha sido una actuación muy positiva que se deberá seguir perfeccionando en el futuro. Se trata de una línea positiva para clarificar el comercio de este tipo de productos apoyada por el colectivo de los pescadores.

—¿Cuál habría sido la parte negativa en las posiciones finales de esta guerra?

—En mi opinión, no ha sido positiva ni ha dado resultados la posición del sector en contra de la industria conservera para la no utilización del producto importado. Hartos problemas tiene también ese sector conservero como para añadir algunos más. Hay mercado para el producto fresco y de calidad nacional y también para el destinado a la industria.

—Durante los últimos años, desde Pedro Solbes a Vicente Alberó se «vendió» a la opinión pública española el compromiso de Bruselas de que la flota española estaría ya plenamente integrada en la política común de pesca a partir del 1 de enero de 1996. ¿Por qué a estas altu-

ras no se han clarificado todavía las cosas respecto a este compromiso?

—Yo creo que actualmente ya se han superado todas las reticencias respecto al proceso de plena integración de España en la política común de pesca en igualdad de condiciones con el resto de los países miembros a partir del 1 de enero de 1996. En su día existieron las posiciones en contra de algunos países del norte, pero ya se han superado. Las dificultades estriban ahora en la redacción de ese nuevo reglamento sobre esfuerzo pesquero y los respectivos controles para aplicar por igual a todos los países miembros. Hay Estados a quienes les parece excesivamente duro, algo que se ha venido aplicando anteriormente para la flota española.

—¿Es optimista respecto a una solución favorable a corto plazo?

—Soy plenamente optimista y creo que es solamente cuestión de unas semanas. Hay un compromiso sobre la mesa y tenemos la seguridad de que se va a cumplir, y que la plena integración de la pesca en la política común va a ser un hecho en las fechas previstas.

—Vuelven los problemas con Marruecos...

—Con Marruecos nos encontramos ante lo que pueden ser relaciones normales entre dos países vecinos, donde España necesita sus caladeros para que siga faenando una parte de nuestra flota, y ellos, que además tienen otros intereses de cara a la Unión Europea, conocen perfectamente esta situación. Esto podría resumir





las relaciones en materia de pesca entre ambos Estados durante las últimas décadas. Al final, con posiciones positivas por ambas partes, creo que debemos ir siempre hacia el entendimiento.

El último acuerdo era para cuatro años. En el acuerdo actualmente en vigor con Marruecos en materia de pesca se contemplaba una revisión del mismo al término de los dos primeros años. Se trataba de una revisión que se podría denominar técnica, no política. En otras palabras, que si por parte de los servicios técnicos se detectasen problemas de reservas para determinadas especies o en ciertos caladeros, se podría producir una revisión del esfuerzo pesquero. La Unión Europea propuso que se reuniera la Comisión técnica mixta para evolución de los *stocks* con el fin de determinar si existían o no problemas, y

fue una posibilidad rechazada por Marruecos.

Para España y la Unión Europea es inaceptable una revisión de las actuales capturas en un 50 por 100, como era la propuesta de las autoridades de Rabat, cuando no hay razones técnicas objetivas para ello.

—Da la impresión a la opinión pública en general que, frente a Marruecos, la Unión Europea se baja los pantalones y no mantiene la actitud mucho más dura que podría tener, dados los intereses que también tiene Marruecos en su política con la Unión Europea.

—Yo creo que, en este caso, Bruselas ha mantenido una postura firme frente a las pretensiones de Marruecos en el acuerdo de pesca. Se ha rechazado la pretensión de reducir el acuerdo pesquero al cincuenta por ciento de las capturas y se ha impedido, como quería Rabat, que se pusiera fin al actual acuerdo inmediatamente.

—¿Cuáles son las posiciones que se plantean de cara a la negociación del nuevo compromiso?

—Para España, el país más afectado por este caladero, y para la Unión Europea, el principal objetivo es mantener los actuales niveles de capturas siempre que no digan nada en contra los estudios técnicos sobre la evolución de los *stocks* que por ahora no hablan de reducción de recursos. Va a ser una negociación dura, pero no diferente a todas las que se han celebrado con anterioridad.

“

*Para el 1 de enero de 1996
la pesca estará
plenamente integrada en
la política común.*

Tenemos varios meses para llevar a cabo las conversaciones y esperamos estén listas para finales de abril, cuando deberá entrar en vigor el nuevo compromiso.

—¿No tiene la Unión Europea otras armas más fuertes para presionar sobre las autoridades de Marruecos para lograr un buen acuerdo de pesca? ¿Por qué no se utilizan otros instrumentos frente a las duras posiciones de Rabat, que provocan cada varios años bloqueos a la actividad de la flota?

—Bruselas podría emplear otros instrumentos en materia comercial, financiera, etcétera, frente a Marruecos. Pero también habría que tener en cuenta una visión más global sobre el país norteafricano

“

En el nuevo acuerdo a negociar con Marruecos, España plantea el mantenimiento de los actuales niveles de capturas.

donde confluyen otros intereses políticos o estratégicos para la Unión Europea. Yo creo que, hasta la fecha, se han empleado instrumentos de fuerza suficientes, y para la flota española afectada por esos problemas también se han puesto en marcha los mecanismos compensatorios para pescadores y armadores.

—En plena «batalla del bonito» en el norte y con España defendiendo la legalidad en

el uso de artes de pesca, se produce el conflicto en el sur y la denuncia de barcos españoles faenando ilegalmente. ¿Cuáles son los niveles de control e inspecciones sobre la actividad de la flota?

—En los últimos años se ha intensificado el esfuerzo para lograr un mayor control sobre la actividad de la flota, con aumento de recursos humanos y técnicos mediante un importante plan de inversiones. De las inspecciones realizadas a cabo se ha puesto en evidencia que hay un alto nivel de infracciones. La inspección y el control es un instrumento para evitar esos problemas pero lo ideal sería que se practicase una pesca responsable. Los recursos pesqueros no son inagotables y su mantenimiento o mejora depende fundamentalmente de la actitud y la filosofía que tenga el sector respecto a sus propios caladeros. Si los mismos se ven como algo a explotar coyunturalmente o, por el contrario, como un sector a explotar racionalmente con visión de futuro.

—¿No tiene la impresión, a veces, ante la situación de la pesca, que nos hallamos frente a un sector con un alto porcentaje de su flota atrapado, con



escasos caladeros propios ricos en recursos, una fuerte dependencia de los caladeros de otros en un mercado interior con alta demanda?

—Es una situación que, efectivamente, está ahí, pero frente a la que es preciso tomar medidas que hagan posible la actividad de la flota. Desde esta perspectiva, son importantes varias actuaciones y la Administración trabaja en esta dirección. Hay que lograr una recuperación de los caladeros propios y en los últimos años hay ejemplos que confirman esas posibilidades. En segundo término, se mantiene dentro del marco comunitario el esfuerzo para lograr nuevos acuerdos y abrir el sector a nuevas pesquerías en todo el mundo, donde destacaría el importante acuerdo con Argentina. Finalmente, es preciso la ordenación en lo posible de la flota para tener menos barcos cautivos de unos determinados caladeros e ir a unidades más polivalentes, capaces de adaptarse a nuevas posibilidades de pesca. En cualquier caso, se trata de procesos lentos cuyas soluciones no pueden ser objeto de una legislación, pero creo que en los últimos años se han dado pasos importantes en esta dirección.

—¿Qué puede suponer para el sector el Plan de Pesca para los próximos cinco años y concretamente el llamado IFOP (Instrumento Financiero para la Ordenación Pesquera)?

—El Plan Sectorial Pesquero español, que será aprobado en el próximo mes de noviembre por la Comisión, persigue el objetivo de una mayor cohesión económica y social, adaptando las estructuras pesqueras de las zonas y regiones que viven fundamentalmente de esta actividad a la realidad de los recursos pesqueros disponibles para el período 1994-1999.

El Plan Sectorial supone una actuación programada que



“

No hemos bajado la guardia contra las redes de enmalle, ni la UE se ha bajado los pantalones ante Marruecos.

exige que los Estados miembros planifiquen, en coordinación con las Comunidades Autónomas y en estrecha cooperación con la Comisión, la acción del Fondo Estructural para la Pesca: IFOP.

El Plan contiene un conjunto de medidas coherentes de política común para las estructuras pesqueras de:

1. Ajuste del esfuerzo pesquero. Que contempla el ajuste en capacidad de pesca para adaptarla a los recursos pesqueros disponibles.
2. Renovación y modernización de la flota pesquera.
3. Fomento de la acuicultura marina y continental.
4. Atención a las zonas marinas costeras.
5. Desarrollo del equipamiento de los puertos pesqueros.
6. Fomento de la transformación y comercialización de los productos de la pesca y de la acuicultura.
7. Promoción comercial de los productos de la pesca y de la acuicultura.
8. Otras medidas, como son la asistencia técnica, la paralización temporal de buques de pesca y las acciones piloto de pesca experimental.

La dotación comunitaria del Plan Sectorial de Pesca para España en el período 1994-1999 alcanza 180.000 millones de pesetas, siendo el 88 por 100 destinado a las regiones objetivo 1 y el 12 por 100 restante para las otras regiones.

Con este Plan Sectorial se triplica el nivel de inversiones en las estructuras pesqueras de las regiones particularmente dependientes de la pesca, lo que permitirá atender de manera suficiente las necesidades de reestructuración y el desarrollo del sector pesquero español en los próximos años. ■

V. M.

Desde hace varios años, este símbolo es la base de una intensa campaña publicitaria destinada a evitar la captura, comercialización y consumo de pescado inmaduro.

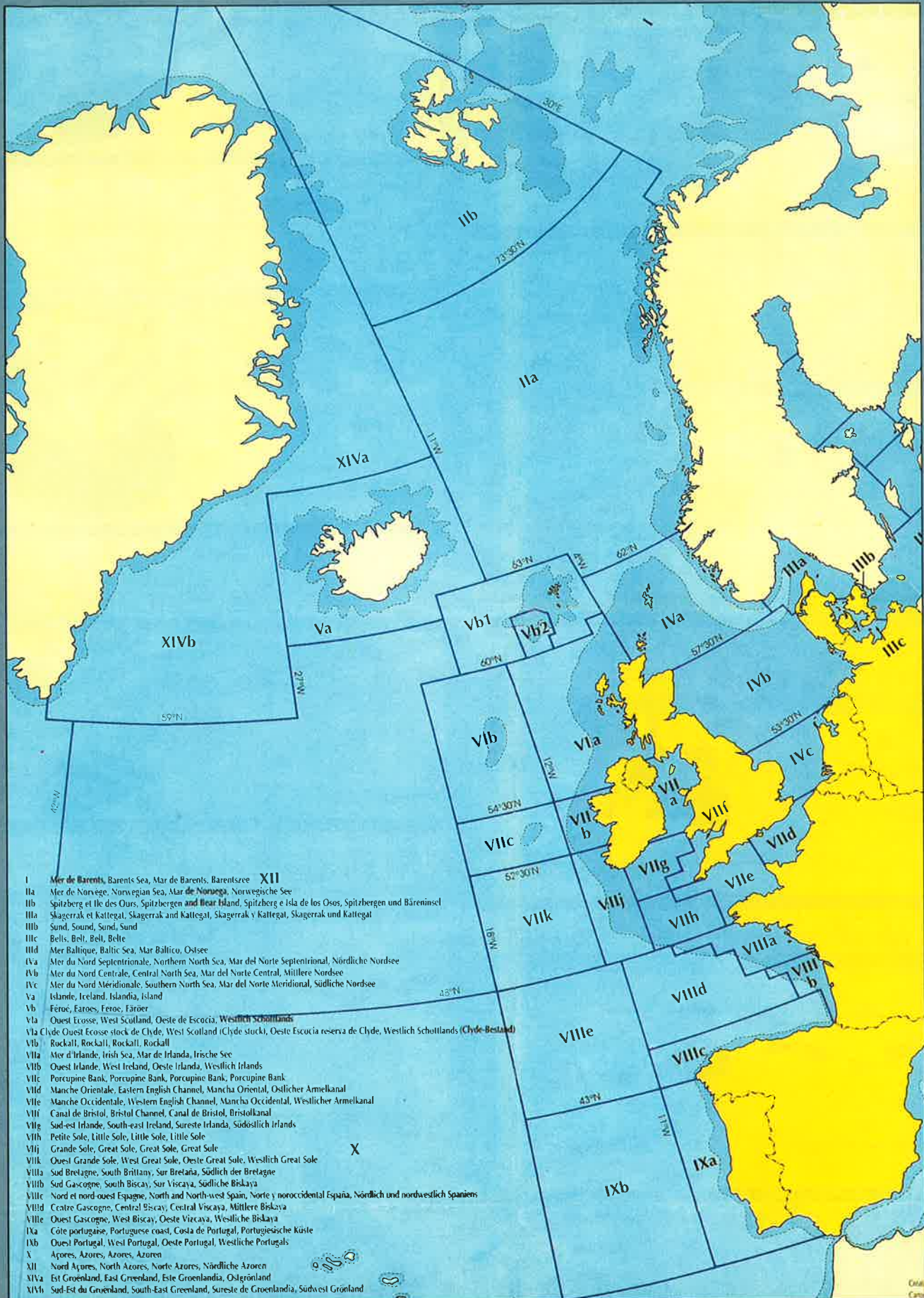
Ante todo, el objetivo es proteger nuestros caladeros y recursos, evitando los perjuicios que ocasiona la venta de inmaduros.



Aún es pronto para pescarlos.
Si no cuidamos nuestros propios recursos pesqueros,
¿quién lo hará?



CUOTAS DE PESCA 1994





CUOTAS DE PESCA



HARENG

Herring
Arenque
Hering



Zone	TAC	UE	BE	DK	DE	FR	NL	UK	ES	IR	PO	N.R.
Ila	148 000	63 580		62 580	1 000							
IIbcb	125 200	121 450		28 660	92 790							
Ila, Vab	390 000	257 950		73 030	45 930	14 370	62 270	62 350				
IVc, VIId	50 000	50 000	9 020	790	790	19 880	15 550	3 970				
Vb, VIa, N, Vb	62 000	55 140			6 160	1 160	6 160	33 330		8 330		
VlaS, VIIbc	28 000	28 000					2 550			25 450		
Via Clyde	1 000	1 000						1 000				
Vila	7 000	7 000						5 180		1 820		
VIIef	1 000	1 000				500		500				
VIIghk	21 000	21 000			230	1 300	1 300	30		18 140		
TOTAL	833 200	606 120	9 020	165 060	146 900	37 210	87 830	106 360				



CABILLAUD

Cod
Bacalao
Kabeljau

Zone	TAC	UE	BE	DK	DE	FR	NL	UK	ES	IR	PO	N.R.
I, IIb	24 220	24 220				4 820		2 130				
Ila Skagerrak	15 000	12 785	40	12 360	310		75	3 130	11 500		2 390	250
Ila Kattegat	6 700	4 040		3 960	80							
IIbcb	21 600	20 850		14 390	6 460							
Ila, IV	102 000	93 070	3 320	19 060	12 090	4 100	10 770	43 730				
Vb, VI, XII, XIV	13 000	13 000	40		370	4 005		6 640		1 945		
Vila	6 200	6 200	85		225	20		1 790		4 080		
VIIb, VIII, IX Copaca	17 000	17 000	760			12 990	110	1 410		1 730		
TOTAL	205 720	191 165	4 245	49 770	24 130	23 450	10 975	56 700	11 500	7 755	2 390	250



SPRAT

Sprat
Espadín
Sprotte



Zone	TAC	UE	BE	DK	DE	FR	NL	UK	ES	IR	PO	N.R.
Ila	43 000	28 290		28 230	60							
IIbcb	111 200	109 200		66 720	42 480							
Ila, IV	114 000	93 680	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500	1 500			84 680	
VIIde	12 000	12 000	60	3 900	60	840	840	6 300				
TOTAL	280 200	243 170	1 560	100 350	44 190	2 340	2 340	7 800				84 680



EGLEFIN

Haddock
Eglefino
Schellfisch



Zone	TAC	UE	BE	DK	DE	FR	NL	UK	ES	IR	PO	N.R.
Ila, VIIbcb	10 000	5 630	30	5 260	330							
Ila, IV	160 000	117 700	1 250	8 630	5 490	9 570	940	91 820				
Vb, VI, XII, XIV	16 000	16 000	35		40	1 720		12 595		1 610		
VII, VIII, IX Copaca	6 000	6 000	70			4 000		600		1 330		
TOTAL	192 000	145 330	1 385	13 890	5 860	15 290	950	105 015		2 940		



ANCHOIS

Anchovy
Anchoa
Sardelle



Zone	TAC	UE	BE	DK	DE	FR	NL	UK	ES	IR	PO	N.R.
VIII	30 000	30 000				3 000			27 000			
IX, X Copaca	12 000	12 000							5 740		6 260	
TOTAL	42 000	42 000				3 000			32 740		6 260	



LIEU NOIR

Saithe
Carbonero
Seelachs



Zone	TAC	UE	BE	DK	DE	FR	NL	UK	ES	IR	PO	N.R.
Ila, IIIa, IIIbcb, IV	97 000	48 600	40	4 250	10 730	25 240	110	8 230				
Vb, VI, XII, XIV	14 000	14 000			895	8 925		3 700		480		
VII, VIII, IX Copaca	14 000	14 000	40			7 870		2 150		3 940		
TOTAL	125 000	76 600	80	4 250	11 625	42 035	110	14 080		4 420		



SAUMON

Salmon
Salmon (en nombre d'individus)
Läche



Zone	TAC	UE	BE	DK	DE	FR	NL	UK	ES	IR	PO	N.R.
IIIbcb	112 000	112 000		100 910	11 090							
TOTAL	112 000	112 000		100 910	11 090							



LIEU JAUNE

Pollack
Abadejo
Pollack



Zone	TAC	UE	BE	DK	DE	FR	NL	UK	ES	IR	PO	N.R.
Vb, VI, XII, XIV	1 100	1 100				530		400	20	150		
VII	14 000	14 000				10 030		2 440	30	1 070		
VIIIab	2 600	2 600				2 160			440			
VIIIc	800	800				80			720			
VIIId	50	50				50						
VIIIf	100	100										100
IX, X Copaca	450	450							430		20	
TOTAL	19 100	19 100	430			12 850		2 840	1 640	1 220	20	100



CUOTAS DE PESCA



BAUDROIE
Anglerfish
Rape
Seeteufel



Zone	TAC	UE	BE	DK	DE	FR	NL	UK	ES	IR	PO	N.R.
Vb, VLX, XIV	8 600	8 600	310		350	3 600	300	2 650	330	860		
Vii	18 500	18 500	1 710		190	10 970	220	3 330	680	1 400		
VIIIab	5 300	5 300				4 490			810			
VIIIc	100	100										100
VIIIc, IX, Copace	13 000	13 000				10			10 830		2 160	
TOTAL	45 500	45 500	2 020		540	19 270	520	5 980	12 650	2 260	2 160	100



TACAUD NORVÉGIEN
Norway pout
Faneqa noruega
Stintdorsch



Zone	TAC	UE	BE	DK	DE	FR	NL	UK	ES	IR	PO	N.R.
Ila, IIa, IV	220 000	180 000										180 000
TOTAL	220 000	180 000										180 000



CREVETTE PENAEUS
Penaeus Shrimp
Cameron Penaeus
Penaeus Garnele



Zone	TAC	UE	BE	DK	DE	FR	NL	UK	ES	IR	PO	N.R.
Fr Guyana	4 108	4 000				4 000						
TOTAL	4 108	4 000				4 000						



CREVETTE NORDIQUE
Northern Shrimp
Cameron Nortano
Fleeseegarnele



Zone	TAC	UE	BE	DK	DE	FR	NL	UK	ES	IR	PO	N.R.
Ila, IIab	12 600	4 636		4 636								
TOTAL	12 600	4 636		4 636								



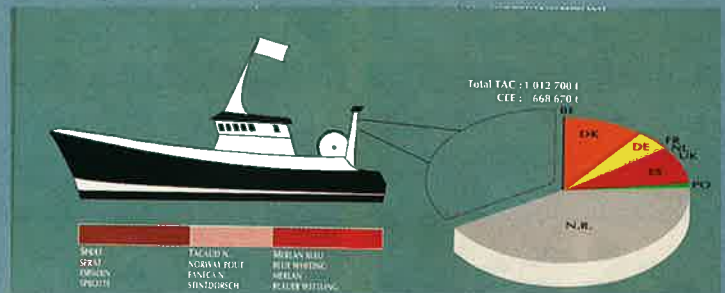
LANGOUSTINE
Norway Lobster
Cigala
Kaisergranat



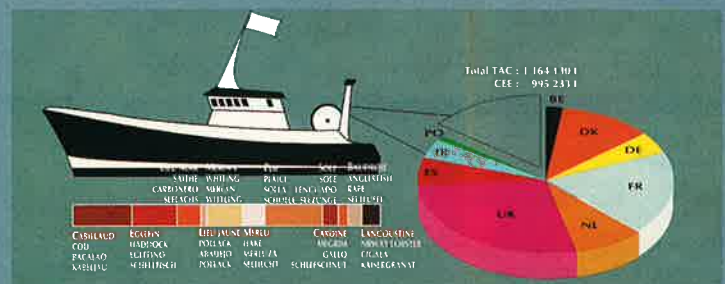
Zone	TAC	UE	BE	DK	DE	FR	NL	UK	ES	IR	PO	N.R.
Ila, IIb	3 500	3 500		3 490	10							
Ia, IV	13 000	13 000	680	680	10		350	11 260				
Vb, VI	12 600	12 600				20		12 305	25	170		
VII	20 000	20 000				4 860		6 565	1 200	7 375		
VIIIab	6 800	6 800				6 390			410			
VIIIc	1 000	1 000				40			960			
VIIIde	50	50				50						
IX, X, Copace	2 500	2 500							625		1 875	
TOTAL	59 450	59 450	680	4 170	20	11 460	350	30 130	3 220	7 545	1 875	

BE **Belgie/Belgique**
DK **Danmark**
DE **Deutschland**
ES **España**
FR **France**
IR **Ireland**
NL **Nederland**
PO **Portugal**
UK **United Kingdom**
N.R. **Non Réparti - Not Allocated**
No Repartido - Nicht Aufgeteilt

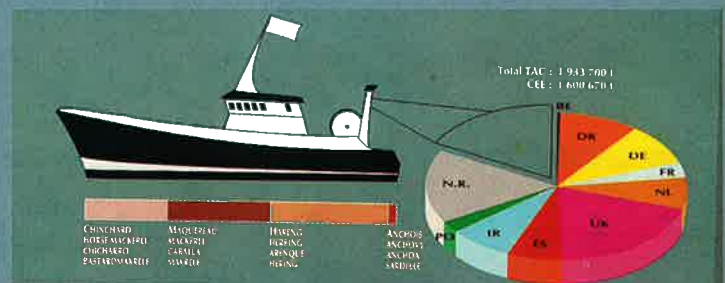
ESPECIES DESTINADAS A USOS INDUSTRIALES



ESPECIES BENTONICAS Y DEMERSALES



ESPECIES PELAGICAS



Líderes en motores y logística Tecnología alemana



Emilio Guerra
Jefe de Ventas



Juan Manuel Pintos
Director Service Center Vigo



José María Ordóñez
Jefe Sucursal Las Palmas

**Con estos tres están en buenas manos.
Entienden todo sobre motores Deutz MWM y sus necesidades.
Confíen su motor sólo a nuestros expertos.**

- Mantenemos y reparamos.
- Garantizamos calidad.
- Disponemos del know-how de fábrica.
- Tenemos las piezas originales en stock.



KHD DEUTZ SERVICE España, S.A.
Avda. de los Artesanos, 50.
28760 Tres Cantos (Madrid).
Tlf.: (91) 807 45 28.
Fax: (91) 807 45 33.

KHD DEUTZ SERVICE España, S.A.
Service Center Vigo.
Rúa Coruña, 35. 36208 Vigo.
Tlf.: (986) 211 659.
Fax: (986) 211 758.

KHD DEUTZ SERVICE España, S.A.
Suc. Las Palmas de Gran Canaria.
Doctor Domínguez Pérez, 19 - Bajo.
35008 Las Palmas de Gran Canaria.
Tlf.: (928) 465 3060. Fax: (928) 464 355.



El 80 por 100
de todo el atún
tropical mundial
es pescado por
ocho naciones.
La mitad de esa
cantidad
corresponde a
EE.UU. y Japón

UNA ACTIVIDAD FUERA DE CONTROL

La pesca del atún

El escándalo que provocó la noticia de la muerte de decenas de miles de delfines al año en la pesca del atún hizo que algunas organizaciones de defensa ambiental, como Adena/WWF España, lanzaran la campaña «Dolphin Safe». A pesar de las justificadas reticencias que provocó esta campaña, debido a los grandes intereses económicos que hay detrás de la pesca del atún, lo cierto es que sí logró que se frenara esta brutal mortandad. Sin embargo, apenas se ha incidido en el impacto de esta pesquería, fuertemente industrializada, sobre otras especies y su repercusión en las comunidades costeras que se dedican a su pesca de modo artesanal en todo el mundo.

LOS problemas originados por la pesca industrial de túnidos va más allá de los causados en el área denominada Pacífico Tropical Oriental, donde se estableció un control, el «Dolphin Safe», para evitar la muerte de delfines en la pesca del atún. Esta situación debe ser tomada como una llamada de atención a unos problemas que se extienden a las aguas tropicales de los diferentes océanos y las repercusiones que tal actividad está teniendo: mortandad de un elevado número de especies marinas y no sólo de delfines, desaparición de comunidades artesanales dedicadas a la pesca del atún frente a las potentes flotas pesqueras, la falta de sistemas internacionales de

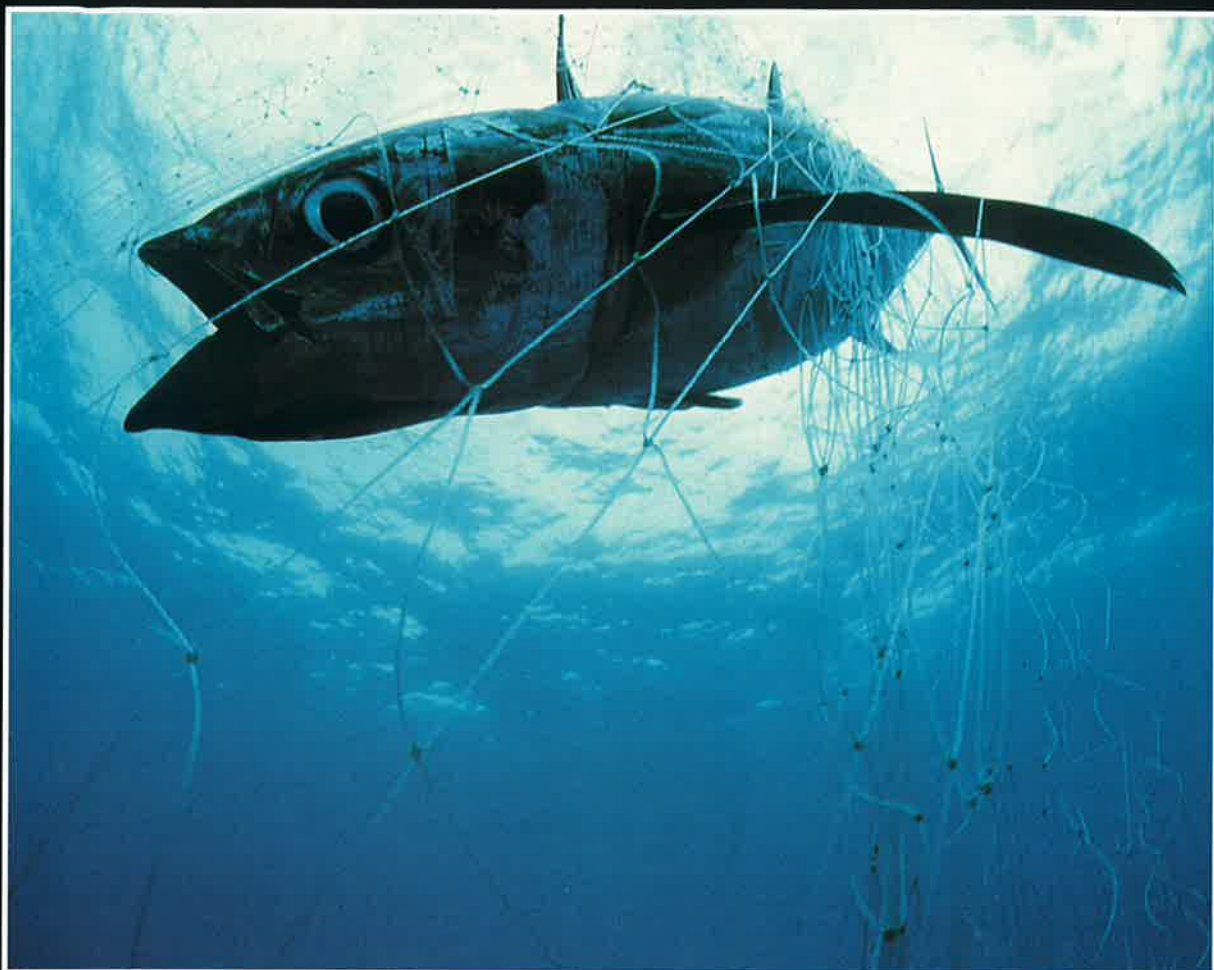
gestión, seguimiento y control de la industria atunera.

Estos son, a juicio de Greenpeace, el conjunto de problemas que ha configurado una crisis global.

Durante siglos los pescadores han calado redes a mano o han utilizado sedales para capturar el atún. Los orígenes de esta actividad son difíciles de determinar, pero se sabe que ya en el siglo XVII los pescadores artesanales faenaban en las costas de Senegal y Sierra Leona.

Pesca comercial del atún

Todavía perviven algunas de estas comunidades pesqueras, pero en un pequeño porcentaje y con tendencia a desaparecer. La causa es el desarrollo de la



pesca comercial del atún, sin la consecuente gestión, regulación o control, tanto en el Atlántico como en el Pacífico.

Después de la Segunda Guerra Mundial —según un informe elaborado por Greenpeace— las naciones industrializadas comenzaron la invasión de los océanos apoyadas en las innovaciones tecnológicas. A principios de los años sesenta Estados Unidos comenzó a construir su imperio sobre la pesca comercial del atún con barcos de cerco en el Pacífico Tropical Oriental y el Atlántico. Francia y España le siguieron de cerca.

En 1940 las capturas no superaban las 250.000 toneladas. En 1970 se sobrepasaba el millón de toneladas, para veinte años más tarde triplicar esa cantidad.

Al igual que ocurre en las pesquerías a gran escala, la pesca del atún se convirtió en un monopolio, en el que tan sólo ocho naciones capturaban el 80 por 100 de todo el atún tropical del mundo. La mitad de esa

cantidad correspondía a Estados Unidos y Japón. El valor de la captura mundial de atún (sin procesar) alcanzó los 4.000 millones de dólares en 1990, lo que convierte a esta industria pesquera en la segunda del mundo, por detrás tan sólo de las pesquerías de crustáceos.

La mayoría del atún es trasladado a los mercados de Estados Unidos, Japón y Europa occidental, por lo que esta pesca comercial, como otras muchas, contribuye muy poco a aliviar el hambre en el resto del mundo. La mayor parte de estas suculentas ganancias van a parar a las compañías multinacionales que poseen los barcos y las empresas conserveras, que además controlan los sistemas y vías de distribución.

Otro dato de importancia, para ayudar a entender los problemas planteados por esta pesquería, es que apenas se disponen de datos, incluso de la información más básica, como el volumen de atún capturado. Evidentemente, menos aún se dispone de información sobre el



© GREENPEACE/GRACE

volumen de capturas accidentales ni del impacto de esta pesquería sobre el medio ambiente. El Pacífico Oriental es la excepción, aunque sólo respecto a los cerqueros, no a los palangreros.

Greenpeace denuncia que la flota atunera supera en tamaño y potencia las posibilidades de captura, algo común a la mayor

parte de las pesquerías modernas. Es necesario establecer un equilibrio si se pretende evitar su desaparición.

«Dolphin Safe»

Se ha hablado del fuerte impacto sobre las comunidades artesanales dedicadas a la pesca del atún, así como de la «sobrecapacidad pesquera». La otra gran preocupación es la mortandad de otras especies asociadas a esta pesquería. En abril de 1988 se puso en marcha una campaña, denominada «Dolphin Safe», en contra de la práctica de cerco sobre los delfines en el Pacífico oriental. Poco antes, la opinión pública conoció que cerca de 500.000 delfines morían cada año en la década de los sesenta.

Debido a que los atunes suelen situarse debajo de los delfines en sus desplazamientos, se lanzaban las redes sobre estos mamíferos para atrapar a la especie perseguida. Todo valía con tal de aumentar las



A pesar de que el valor del atún capturado hace de esta pesquería la segunda del mundo, por detrás tan sólo de las pesquerías de crustáceos, apenas existe información tan básica como el volumen real de atún pescado

© GREENPEACE

capturas. Promovida por diversos grupos de defensa ambiental de Estados Unidos y Europa, como el Earth Island Institute, Humane Society International y Adena/WWF España, así como Greenpeace, la campaña trataba de presionar a las empresas para impedir la compra de atún capturado por métodos o artes de pesca que causaban la muerte de delfines.

Pronto se pudo comprobar que la campaña tenía numerosos puntos débiles, y cuando se intentó implantar en España (ver MAR número 297, julio-agosto 1992), algunas de las más importantes industrias conserveras pusieron sus reparos, como fue el caso de la Asociación Nacional de Conserveros (ASCONSER). Su director gerente, José Manuel Sánchez, se mostraba dispuesto a colaborar, pero proponía que el control se realizara por una organización independiente que no proviniera de organismos estadounidenses.

Greenpeace ya había hecho constar también su disconfor-

midad sobre el que empresas privadas se autoconcedieran el etiquetado «Dolphin Safe». Resultaba poco serio, cuando menos.

Estados Unidos mostró un insospechado afán de colaborar en la campaña. Su flota, sin embargo, se trasladó hasta los caladeros del Pacífico occidental, donde el control era sustancialmente inferior. *«Lo que empezó siendo una buena idea —señala Greenpeace— fue rápidamente manipulado por la industria atunera hasta convertirlo en una sofisticada campaña de lavado de imagen frente a la opinión pública.»*

A todo ello se une la falta de un control serio, tanto en alta mar como en tierra. A este respecto se pronunciaba Martín A. Hall, responsable del programa atún-delfín de la Comisión Interamericana de Atún Tropical (CIAT): *«El problema es la credibilidad del control. ¿Quién sigue todo el proceso del atún hasta que es enlatado? Haría falta una infraestructura similar a la de la CIA».* Señaló que esa

fue una de las principales razones para el fracaso de esta campaña, que sirvió para el lavado de imagen de las industrias conserveras estadounidenses. *«Hacían promoción en apoyo de los delfines y al mismo tiempo pedían subvenciones para llevarse la flota a otros lugares.»*

Al margen de estos intereses, lo cierto es que la opinión pública y la presión de los grupos ecologistas forzaron un mayor respeto hacia la utilización de los delfines. Los pescadores han colaborado. Si no lo hubieran hecho, señala Martín A. Hall, *«a estas alturas tampoco podrían seguir manteniendo este sistema de pesca, ya que no quedarían delfines».*

Ricardo Aguilar, miembro de Greenpeace, señala que, aunque los barcos españoles no se acogieron al control «Dolphin Safe», sí contaron y cuentan con observadores internacionales a bordo y respetan la vida de estos mamíferos. *«mientras otros países firmantes no admiten un control sobre sus pesquerías».*

Ecología de jardín

El movimiento en favor de los delfines ha tenido dos consecuencias: una, positiva, y es que se ha reducido la mortandad de estos animales de forma sustancial, contabilizándose unos 3.500 delfines muertos en 1993, cuando dos años antes la cifra rondaba los 30.000; otra, negativa, ya que ha servido para echar una cortina de humo sobre el resto de especies sacrificadas en esta pesquería.

Los delfines resultan más entrañables y la opinión pública se ha volcado fácilmente en su defensa; sin embargo, las tortugas, que también son pescadas junto al atún, están en mayor peligro de extinción que los delfines. Esta afirmación de Martín A. Hall, que desde 1984 ha estado al cargo del programa Atún-Delfín de la Comisión Interamericana del Atún Tropical, le lleva a hacer una crítica de los que practican lo que él denomina como «ecología de jardín»: *«Gusta la naturaleza, pero elegida. Si se quiere preservar a los delfines hay que preservar también a todas las demás especies. Es como si hubiera una aristocracia en el mundo animal».*

Los tiburones entrarían dentro del grupo de animales que despiertan menos simpatías, encontrándose algunas de sus especies en grave peligro de extinción.

Apenas se dispone de datos sobre el resto de especies afectadas, pero, a partir de la información obtenida por este investigador, la situación es más que preocupante. Sirvan a modo de ejemplo los siguientes cálculos estimativos: por cada 23.500 atunes pescados muere un delfín, 123 doradas, más de 47 tiburones, 7,9 salmones, 0,1 tortugas, entre otros.

Paradójicamente, la pesca de delfines resulta más selectiva, ya que, dada la velocidad con que se desplazan estos mamíferos, sólo les pueden seguir los atunes, no registrándose apenas otros tipos de capturas. Sin embargo, los otros tipos de pesca producen una alta mortandad de numerosos animales (ver recuadro), al tiempo que aumenta enormemente la proporción de atunes inmaduros atrapados.

Esta situación lleva a Martín A. Hall a afirmar que «Dolphin Safe» no quiere decir, tampoco, ecológicamente bueno.

Gestión global

En su informe sobre la situación producida por la pesquería del atún, Greenpeace señala que «el objetivo global y más importante de cualquier régimen de gestión pesquera debe ser la conservación tanto del atún —la especie objetivo— como de las demás especies que son también capturadas de forma accidental».

Para que esta gestión resulte efectiva debe abarcar el área de distribución completa, tanto de los stocks de atún como de las flotas pesqueras que los explotan. En la actualidad, las medidas dejan bastante que desear. En el Pacífico oriental la CIAT estableció un sistema de cuotas. Duró poco más de diez años, hasta 1979, en que las naciones que operan en esta zona no llegaron a un acuerdo sobre las capturas. En el Atlántico se impuso la talla mínima, equiva-

© GREENPEACE/GLEIZES



CAPTURAS ACCIDENTALES

LOS delfines nadan siempre asociados a una gran variedad de especies u objetos en el mar. Ello hace que muchos de estos animales corran la misma suerte que el atún, pasando a engrosar lo que se conoce como «capturas accidentales». Apenas se tienen datos sobre su volumen real y, mucho menos, su repercusión entre las poblaciones de especies afectadas. La única cifra fiable sobre estas capturas accidentales es la referente a los delfines muertos en el Pacífico oriental, ya que la Comisión Interamericana para el Atún Tropical (CIAT) ha venido realizando un programa de observación para la pesca del atún por medio del cerco sobre delfines. Aunque no se dispone de datos exactos, se estiman entre los seis y siete millones los delfines muertos en aguas del Pacífico oriental desde los años cincuenta. De haberse mantenido ese ritmo de capturas hoy ya no quedarían delfines.

Afortunadamente, la mortandad de estos mamíferos ligada a la pesca del atún se ha reducido drásticamente, pasándose de los 133.000 en 1986 a los 27.300 en 1991, hasta situarse en los 3.500 delfines muertos el pasado año.

Sin embargo, la organización ecologista Greenpeace pone el acento en el problema que se plantea con el resto de capturas accidentales, las que corresponden a otras especies de las que apenas se poseen datos fidedignos. Los pocos que se disponen parten de anotaciones dispares recogidas por observadores científicos a bordo de buques atuneros.

La flota de cerco también efectúa sus lances sobre ballenas, especialmente en el Atlántico. En las aguas de la costa africana occidental, casi el 10 por 100 de los lances se realiza sobre estos cetáceos, desconociéndose su destino final. Algo similar ocurre con los tiburones-ballena. Los lances sobre esta especie de grandes dimensiones, que se alimenta de pequeños peces y calamares, son sorprendentemente elevados. Se sabe, por ejemplo, que una de cada tres actuaciones de la flota venezolana en el Caribe en la captura del atún se realiza sobre esta especie.

El atún, al igual que un gran número de especies, se suele concentrar bajo objetos flotantes. Por ello, en la modalidad que se centra en los lances efectuados sobre estos objetos se produce la captura de



La flota atunera supera en tamaño y potencia las posibilidades de captura; tiene un fuerte impacto sobre las comunidades artesanales dedicadas a la pesca del atún y provoca una altísima mortandad de especies asociadas

© GREENPEACE/GRACE

una gran diversidad de especies, como tiburones (hasta cinco variedades distintas), marlines, peces erizo, caballitos de mar, mantas raya...

Dentro de esta modalidad de lances sobre objetos flotantes, el volumen de capturas accidentales puede llegar hasta las cinco toneladas por lance, lo que viene a suponer una cuarta parte de la captura total. Según Greenpeace, «salvo una pequeña parte, que puede ser consumida a bordo o llevada a puerto para su venta, muchas toneladas de peces y otras especies —una vez muertas— son, sencillamente, lanzadas por la borda».

La pesca con palangre también produce un buen número de capturas accidentales, principalmente grandes pelágicos, como pez espada, marlines, peces vela y tiburones, además de enormes cantidades de aves y tortugas marinas (amenazadas de extinción).

Lo más alarmante, según Greenpeace, es que los problemas que amenazan a las especies son conocidos una vez que la situación se torna lo suficientemente crítica como para causar alarma, especialmente en el caso de las especies que no son comercialmente explotadas. Es muy

posible que algunas de estas especies se encuentren en estos momentos al borde del colapso.

Por lo reseñado, resulta evidente que los nocivos efectos provocados por la pesca comercial del atún van más allá de la matanza de delfines causada por la flota de cerco en el Pacífico oriental. Un claro ejemplo lo constituyen los tiburones, capturados en gran número de forma accidental no sólo en la pesca del atún. Ello, unido a las capturas tanto comerciales como deportivas, a que especies que sirven de presa a los tiburones están siendo pescadas de forma intensiva y a que algunas variedades tienen tasas muy lentas de crecimiento y reproducción, desemboca en la casi desaparición de buen número de especies de tiburón. Sin duda un animal menos simpático y atractivo que los delfines, pero de igual importancia ecológica.

Por tanto, limitar la discusión —señala Greenpeace— a la captura de delfines en una zona determinada supone ignorar otros problemas ambientales causados por la industria atunera. Un régimen de gestión serio debe tomar en cuenta éstos y otros factores. ■

lente a un peso de 3,2 kilogramos. La medida fue un fracaso total. En el Indico no existen controles sobre la pesca internacional. Es decir, sólo existen sistemas regionales sin ninguna conexión entre ellos. Por ello, si en una zona se toman medidas de control, la solución para la flota es sencilla: desplazarse a otra zona menos controlada.

Una buena prueba del descontrol reinante es que no se sabe con exactitud el número de capturas de atún, ni mucho menos del volumen de especies capturadas de forma accidental. Tan sólo la mortandad de delfines ha sido abordada por un organismo de gestión.

Greenpeace señala que deben adoptarse una serie de medidas de control —hasta ahora sólo existentes sobre el papel— y unos programas de gestión de cumplimiento obligatorio en todos los océanos. Para empezar, y como primera medida, habría que acabar con el secretismo que rodea las operaciones de pesca comercial del atún, impuesto por las grandes multinacionales del sector. ■

Raúl GUTIERREZ

Barcelona puede convertirse en el gran centro de contratación de la náutica del Mediterráneo occidental gracias a la Muestra Flotante, que se celebrará por tercera vez en la Ciudad Condal entre los días 26 de noviembre y 4 de diciembre. Consolidada como la primera manifestación española en este sector, esta feria tiene como fin la compra-venta de barcos deportivos y de recreo.



La náutica pasa un buen momento fuera de España

III MUESTRA FLOTANTE DE BARCELONA

EL negocio náutico internacional es un sector económico que necesita de amplios espacios acuáticos y portuarios para poder presentar su oferta, por ello se ha elegido el puerto de Barcelona como centro de intercambio, información y plataforma de contacto empresarial. «Barcelona se está consolidando como el punto de mayor atracción para este tipo de actividad gracias a su buena infraestructura portuaria», dicen desde la Muestra Flotante.

Esta Muestra, que contará con más de 200 embarcaciones, muchas de ellas con esloras de más de 30 metros, se desarrollará con la presencia a flote de las embarcaciones, particularidad que sólo se puede realizar en una zona portuaria como la del Port Vell barcelonés.

«La Muestra Flotante de

Barcelona está muy especialmente dedicada al broker, tanto español como extranjero, así como a las embarcaciones de un cierto porte, cuyo comprador potencial no sufre tanto la crisis como el usuario más popular», asegura Carlos Rico, director de la Muestra. Según Rico, los brokers del sector, la amplia red de servicios náuticos, atraen a estos especialistas económicos y ven en Barcelona un marco insuperable como cuartel general de operaciones de sus negocios en la zona mediterránea.

Grandes barcos

La feria reunirá, junto a las embarcaciones más variadas, a los principales astilleros, agentes náuticos comerciales, brokers, chartering y usuarios

del sur de Europa, que presentan una oferta de grandes barcos que no pueden exhibirse en salones náuticos convencionales ubicados en tierra dado el volumen de éstos. De hecho, sólo se admiten embarcaciones superiores a los ocho metros.

Junto a éstos, un gran número de brokers y firmas dedicadas a la venta de barcos, tanto españolas como del sur de Francia y el norte de Italia, han mostrado su interés en participar en dicha Muestra. «Las principales agencias de compraventa de Italia, Francia y España, así como los astilleros de esta zona, han apostado por Barcelona como su lugar idóneo de encuentro para la exposición de sus productos».

Esta Muestra no supone ninguna competencia con el Salón Náutico, ya que son dos manifestaciones distintas. «En

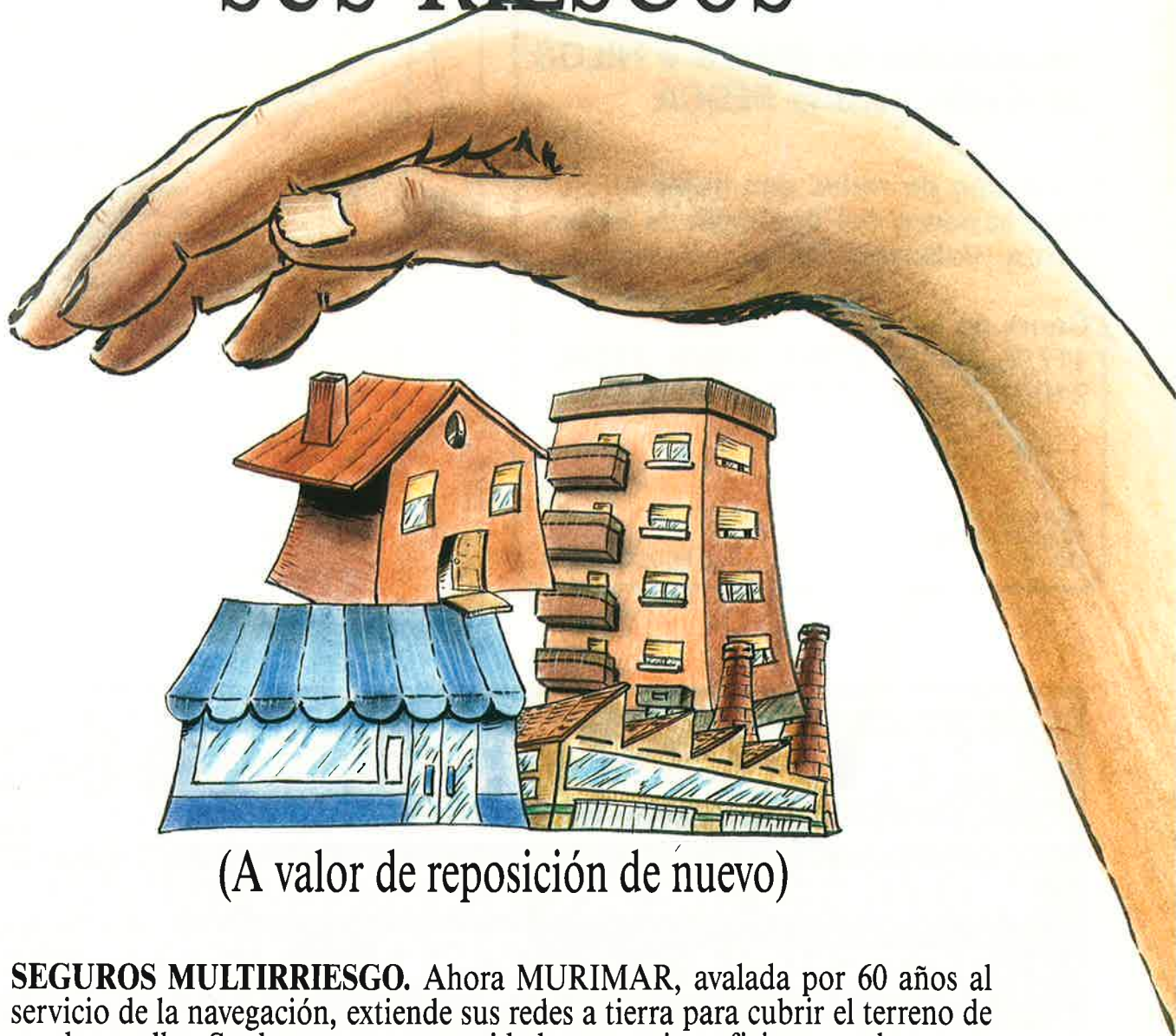
todo casos se complementan», señala Carlos Rico. Además, el tipo de participantes es diferente. Aquí vienen sobre todo brokers, agentes de charters, que necesitan que sus barcos se vean en el agua, así como los astilleros con grandes barcos que por sus dimensiones no caben en los estrechos márgenes de un palacio ferial.

Los visitantes de la Muestra serán principalmente profesionales liberales y empresarios que viven en el hinterland económico de influencia barcelonesa, que abarca España, el sur de Francia e incluso Italia.

En opinión del director de la Muestra, Carlos Rico, el mercado de la náutica no está en crisis. «Hay subsectores en crisis, otros en expansión. La náutica más de consumo popular puede que esté pasando un pequeño momento de crisis, sobre todo la del motor, pero por contra, está creciendo el de la vela ligera y sobre todo el de la gran náutica, la de barcos de gran eslora.» También señala que así como en España se vive un momento difícil debido a los gravámenes de tipo impositivo, fuera de nuestro país la náutica crece y goza de buena salud. ■

I. OTERO

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.

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



Fabricación de REDES e HILOS de Nylon 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



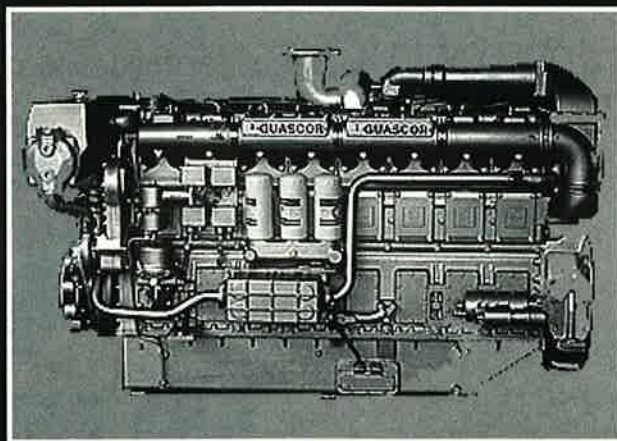
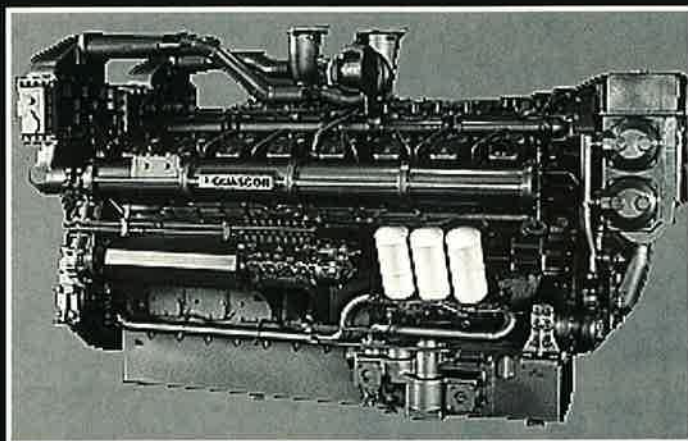
GUASCOR

MOTORES Y SISTEMAS

COGENERACION

MOTORES DIESEL MARINOS GUASCOR

POTENCIA : de 250 a 1300 cv



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

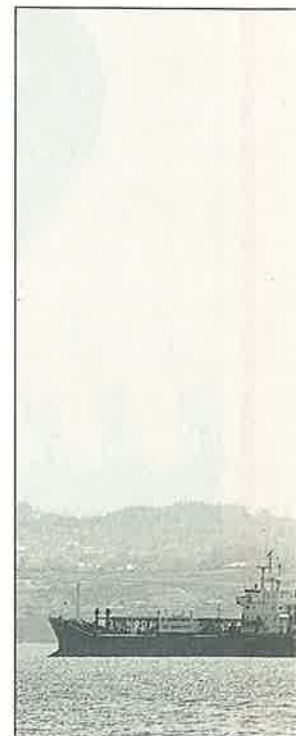
Tel.: (9) 43 14 32 00 - Fax.: (9) 43 86 21 80

PUERTOS ESPAÑOLES: MAS COMPETITIVIDAD Y MENOS SUBVENCIONES



La necesidad de que los puertos operen en igualdad de condiciones y, en general, la política de puertos marítimos en la Unión Europea, la calidad del servicio de la comunidad portuaria, el comercio mundial y sus flujos y el equipamiento portuario son algunas de las cuestiones discutidas en el VI Congreso Internacional de Tráfico Marítimo y Manipulación Portuaria, organizado en Vigo entre los días 18 al 21 de octubre pasados.

VI Congreso Internacional de Tráfico Marítimo y Manipulación Portuaria



AS ponencias presentadas en las jornadas congresuales analizaron aspectos diversos relacionados con las nuevas tecnologías en el sector marítimo, calidad de los servicios, tarifas portuarias, *marketing* o coordinación de los agentes de la comunidad portuaria. Del interés suscitado en el sector es buena prueba la presencia de los responsables de la gestión portuaria en la Unión Europea, de los grandes puertos europeos y de España, así como el alto número de congresistas inscritos en esta edición, 270, procedentes en su mayoría de España y Portugal, pero también de Hispanoamérica, Italia y Gran Bretaña.

El presidente de Puertos del Estado, Fernando Palao, y el secretario general de los Servicios de Transporte, Manuel Panadero, resaltaron la influencia positiva de la nueva Ley de Puertos en cuanto que permite mejorar la competitividad y los

resultados económicos de los puertos españoles. Panadero señaló que dicha ley «ha permitido que las autoridades portuarias se conviertan en instituciones más próximas al concepto empresarial y más alejadas del concepto administrativo, lo que permite una mayor eficacia y, por tanto, la reducción de costes y tarifas». Fernando Palao aludió a los resultados positivos obtenidos tras la entrada en vigor de la ley y abogó por la apertura de un debate «con el objeto de buscar alternativas que consoliden nuestros puertos en base a la mejora de su competitividad». En la misma línea abundaría Manuel Panadero, al resaltar «la oportunidad que tiene España de convertirse en punto de referencia para el tráfico marítimo internacional», reclamando el esfuerzo de todos «para conseguir que los puertos españoles se conviertan en los más competitivos de la Unión Europea». El alcalde de Vigo, Carlos González Prín-

cipe, puntualizó, por su parte, que la competitividad «debe fundamentarse en acciones permanentes formuladas sobre la base del consenso social y democrático», pero no a costa de los salarios.

Las sesiones de trabajo se iniciaron con un debate sobre las ayudas oficiales que los puertos europeos reciben para su gestión. David Pope, director general de la VII Comisión Europea del Transporte, afirmó que las autoridades comunitarias son conscientes de que debe buscarse una competencia justa entre los puertos, evitando que la inversión pública distorsione esa competencia. En esta cuestión, Fernando Palao acusó a las autoridades europeas de mantener «una actitud hipócrita», al permitir la existencia de distintos tipos de financiación de los puertos más importantes del norte de Europa, lo que supone una posición de ventaja respecto a los puertos españoles. El presidente de Puertos del Estado

reclamó «criterios homogéneos de financiación» de las infraestructuras, y que las tarifas que se apliquen en cada caso reflejen los costos de amortización de la explotación, evitando así la competencia desleal que las ayudas oficiales suponen en la actualidad al cubrir los costes de mantenimiento y de explotación. También el responsable de la Autoridad Portuaria de Londres, David Jeffery, se declaró partidario de que los grandes puertos funcionen



como empresas comerciales, abogando porque los costes de los servicios portuarios se reflejen en las tarifas, en tanto que las ayudas oficiales complementen las inversiones privadas en materias tales como medio ambiente y en puertos menores que no supongan competencia entre sí, que puedan mejorar de esta forma sus infraestructuras y la eficacia de sus servicios. El presidente de la Asociación Europea de Puertos, Fernand Suykens, a su vez presidente

honorario del Puerto de Amberes, sostuvo que «la incidencia de las tarifas en los costes totales portuarios es muy baja», ya que la mayor incidencia corresponde a las tareas de manipulación de la mercancía, por lo que es primordial apostar por la eficacia y la agilidad para reducir el coste final de la operación. Suykens afirmó que los puertos del norte de Europa tienen un coste menor que los del Mediterráneo, señalando entre éstos al de Barcelona como el de costes más bajos y



calificando a los puertos españoles de «buenos y bien desarrollados». No obstante, añadió, todo parece indicar que los puertos del norte aumentarán sus costes, mientras los del sur muestran una tendencia a la baja por la mejora de su productividad.

En su ponencia sobre «Política portuaria dentro de la política global de transportes», David Pope insistió en que los países comunitarios deben apostar por el transporte marítimo como alternativa al tráfico terrestre, por lo que tiene de reducción de costes y por los beneficios medioambientales que comporta. Una opción que, por otra parte, está recogida ya en el Informe Blanco elaborado por la Comisión Europea de Transportes, actualmente en estudio en el Parlamento. Según datos comunitarios, el 90 por 100 del tráfico de mercancías de países de la UE con terceros países se realiza

por vía marítima, mientras que el tráfico entre países europeos por esta vía se reduce al 35 por 100.

Plan Sectorial de Pesca

El director general de Mercados Pesqueros y presidente del FROM, Sebastián Fraile, anunció en su intervención la inmediata aprobación del Plan Sectorial de Pesca español presentado en Bruselas, lo que permitiría anticipar las actuaciones comunitarias en el período 1994-1999 en siete ámbitos de aplicación, incluidos el esfuerzo pesquero y la promoción de los productos de pesca. Fraile cuantificó las inversiones previstas en equipamientos para puertos pesqueros en 11.418 millones de pesetas, que serán gestionados por las Comunidades Autónomas. Las Regiones Objetivo 1 se beneficiarán de ayudas comunitarias por una

VI Congreso Internacional de Tráfico Marítimo y Manipulación Portuaria

cuantía de 7.960 millones de pesetas. Estas regiones recibirán 21.933 millones de pesetas en el capítulo de comercialización en origen, adaptación de lonjas a la normativa sanitaria, principalmente, siendo las ayudas previstas por el IFOP de 15.920 millones. En el resto de zonas las inversiones previstas ascienden a 1.728 millones en el capítulo de equipamientos, con unas ayudas comunitarias de 848 millones, y de 2.858 millones en el de comercialización, y ayudas IFOP por importe de 1.280 millones.

Plan Estratégico

El director general de Puertos del Estado, Francisco de Rueda, habló del Plan Estratégico elaborado por el Ente Público que dirige, en el que se contempla una inversión inicial en un plazo máximo de tres años de 10.000 millones de pesetas en infraestructura y sistemas. En su ponencia «Telecomunicaciones en el entorno portuario e interpuerto», Francisco de Rueda señaló que la disponibilidad de información estructurada en el entorno portuario «constituye uno de los más importantes componentes de valor añadido que se pueden aportar a la cadena logística», defendiendo la implantación de servicios avanzados de información y comunicaciones y el desarrollo de nuevas tecnologías como una baza importante en la competitividad. Admitió, no obstante, que en el entorno portuario español se dan numerosas carencias en infraestructuras básicas de telecomunicaciones y sistemas de información debido, en gran parte, al desconocimiento general de los operadores sobre la capacidad y ventajas de estas tecnologías,



e insistió, finalmente, en la necesidad de que los puertos se doten de plataformas telemáticas integrales y que la comunidad portuaria facilite el intercambio electrónico de información entre los agentes que intervienen en el despacho y acceden a una información global de tipo comercial, financiera o simplemente operativa.

El director general de Política Económica, Luis Alentosa,

Reducción de tarifas y mantenimiento de las inversiones

El Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente reducirá a partir de enero de 1995 las tarifas portuarias, según anunció en la VIII Conferencia Nacional de Transportes, celebrada el 25 de octubre pasado. La reducción tarifaria se contempla una vez concluido el proceso de autofinanciación del sistema portuario y a la vista de los crecimientos de tráfico que se están produciendo. La disminución, no obstante, no será igual para todas las mercancías. En algunos casos no se modificará en absoluto y en otros se reducirá hasta un 25 por 100. Los criterios, que se plasmarán en una orden ministerial, atenderán a primar los tráficos de la Península con los archipiélagos canario y balear y con Ceuta y Melilla, el transporte interinsular, el tráfico de cruceros tocando puertos españoles y el desarrollo del cabotaje europeo dentro de la línea de

política de transporte propugnada por la Unión Europea.

Al mismo tiempo, una vez concluido el Acuerdo Marco en el sector de estiba y aprobado el programa de medidas para mejorar el funcionamiento de los puertos, el MOPTMA daba a conocer su disposición a convocar a todos los agentes portuarios —autoridades portuarias, consignatarios, empresas estibadoras, sindicatos, transitarios, etcétera—, para promover un acuerdo global de competitividad en los puertos españoles que permita mejorar su eficacia. La aportación ministerial en este terreno será, por un lado, el descenso continuado de las tarifas portuarias y un mantenimiento de los niveles de inversión existentes en la actualidad. El objetivo final será hacer de los puertos españoles los puntos de entrada en la UE, especialmente para los tráficos de Extremo Oriente. ■

M. V.



centró su intervención en la «Coordinación de los diferentes agentes de la comunidad portuaria», analizando la evolución de las estrategias empresariales vinculadas a la actividad portuaria e incidiendo en la necesidad de evolucionar hacia una reestructuración que permita una mayor eficiencia en los puertos

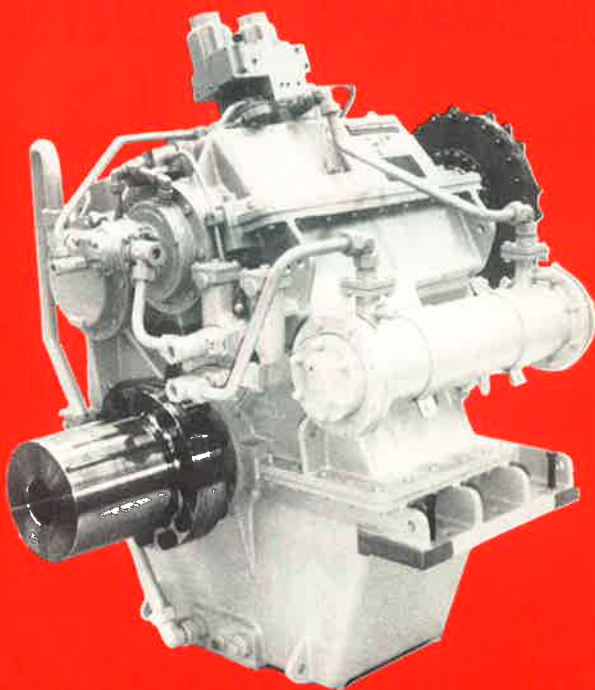
para evitar desvíos hacia instalaciones competidoras. Se mostró partidario de una reestructuración dirigida a la bajada de costes y la mejora de la calidad del servicio ofrecida tanto al navío como a la mercancía, y afirmó que la competitividad de un puerto «no depende exclusivamente de las infraestructuras,

sino que una de las variables fundamentales está relacionada con los tiempos de escala que precisan los buques». Albentosa declaró que el «gran objetivo de agilizar el paso portuario de las mercancías ha sido recogido por el Gobierno», motivando la creación de una Comisión Interministerial que está revisando la regulación a la que están sometidos todos los operadores portuarios privados a fin de lograr una mayor agilidad. Se trata de optimizar la coordinación de los organismos de la Administración que intervienen en el control de importaciones y exportaciones de mercancías al tiempo que se buscan soluciones para la complejidad y diversidad de funciones de los agentes privados.

A lo largo de las jornadas congresuales se expusieron, además, ponencias sobre «Adecuación de buques pesqueros», a cargo de José Núñez Basáñez sobre «Experiencias mundiales en nuevas técnicas de transformación»,

desarrollada por Javier Varona, o sobre «Mecanización de la descarga de pesca congelada» y «Comercialización de la pesca fresca y congelada», expuestas por Ricardo Medina y José A. Suárez Llanos, respectivamente. Sobre «Productividad en el movimiento de mercancías en los puertos europeos» habló Manlio Trotta, y Ramón Gómez-Ferrer sobre «Formación y capacitación portuaria». Con especial interés fue seguida la intervención de Xavier Campasol, coordinador del Plan de Calidad del Puerto de Barcelona, al disertar sobre «Calidad de los servicios portuarios». Finalmente, Fernando Huet habló sobre «El comercio mundial y sus flujos en relación con el transporte marítimo», y Ramón Villalba González, Gabriel Fernández e Ignacio de Cárdenas se extendieron sobre cuestiones relacionadas con el equipamiento portuario. ■

Mery VARONA



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

Reductores e Inversores Marinos

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

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

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

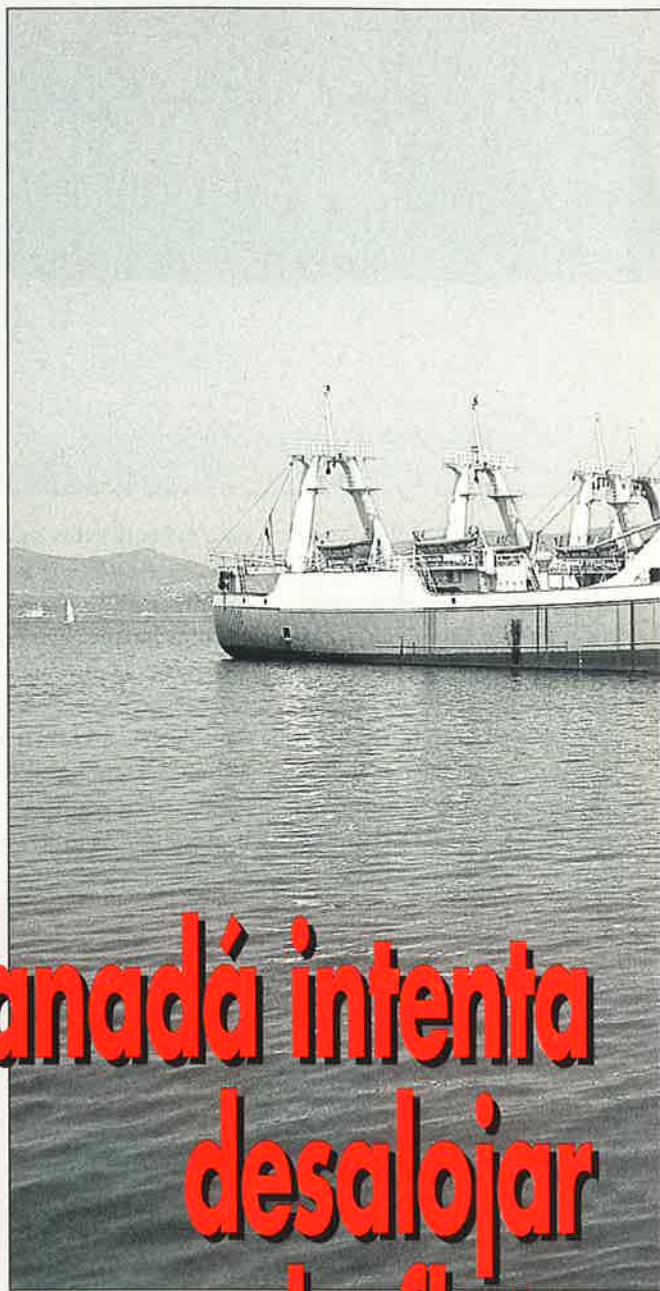
NAFO

Los armadores de buques congeladores que capturan el fletán negro —o lenguado limón— reclaman de la UE que se oponga a la reducción de capturas de esta pesquería acordada en la reunión anual de la Organización NAFO, detrás de la cual creen ver una nueva maniobra de Canadá para expulsar de aquellas aguas a las flotas comunitarias, al tiempo que denuncian las graves consecuencias que esta medida tendría para la economía y el mercado laboral españoles.

EN la reunión anual de NAFO, convocada en Halifax (Canadá) entre el 19 y 23 de septiembre último, los países miembros, secundando la iniciativa de Canadá y con la abstención de la UE, aprobaron un Total de Capturas Autorizadas (TAC) de 27.000 toneladas para el fletán negro a repartir entre todos los países miembros de la Organización, una cuota por debajo, incluso, de las recomendaciones del Consejo Científico de la Organización, que eran las de no sobrepasar las 40.000 toneladas, y que contrasta llamativamente con el nivel actual de capturas, situado en torno a las 60.000 toneladas, de las que unas 40.000 son realizadas por la flota congeladora española.

Las consecuencias de dicha resolución, la más inmediata de las cuales sería la pérdida

de una pesquería conseguida con harto esfuerzo por la flota congeladora gallega, repercutirían en la industria pesquera española por un montante aproximado de 20.800 millones de pesetas/año, amenazando la continuidad de varios miles de puestos de trabajo. Para el sector extractivo las pérdidas económicas se cifran en unos 8.300 millones de pesetas/año en primera venta, más de 1.200 puestos de trabajo directos y 7.500 inducidos. A ello habría que añadir las pérdidas en la industria de transformación que elabora el fletán negro, que actualmente factura unos 10.000 millones de pesetas, y la pérdida de mercados en Japón, Taiwan, Italia, Francia, Holanda y Suiza, a donde se exporta parte de la producción. Finalmente, se calcula que la industria de reparación y suministros relacionada con la pesquería



Canadá intenta desalojar a la flota española del fletán negro



amenazada alcanza los 2.500 millones de pesetas.

La Asociación Nacional de Armadores de Buques Congeladores de Pesca de Merluza (ANAMER), y la Asociación Nacional de Buques Congeladores de Pesquerías Varias (ANAVAR) se han dirigido a los responsables políticos de pesca del Gobierno central y de la Unión Europea, a quienes reclaman «una objeción al nivel de TAC de 27.000 toneladas de fletán negro fijado por la Organización NAFO

En la reunión anual de NAFO los países miembros aprobaron un TAC por debajo, incluso, de las recomendaciones del Consejo Científico de la Organización: 27.000 toneladas para el fletán negro a repartir entre todos los países miembros de la Organización.

para 1995», además del «avance de los estudios científicos y técnicos que permitan demostrar el verdadero estado de los stocks» de esta pesquería en el área NAFO. Los armadores españoles consideran que esa sería la única forma de «frenar la pretensión de Canadá de eliminar en dos o tres años al conjunto de la flota comunitaria que opera en aquellas aguas».

Caladeros alternativos

Las asociaciones de armadores de buques congeladores recuerdan ahora que la progresiva pérdida de caladeros tradicionales les obligó a un proceso de reestructuración cuyo balance a la fecha es la desaparición de más de 45 unidades y la pérdida de unos 1.300 puestos de trabajo directos.

Para conservar la actividad del resto de la flota congeladora, de acuerdo con la Xunta de Galicia y la Secretaría General de Pesca Marítima del MAPA, el sector se aplicó a la búsqueda de caladeros alternativos y nuevas especies, bajo la premisa de «favorecer una mejor conservación de los recursos y una respuesta positiva del mercado, evitando así caer en errores pasados de falta de control en la explotación de recursos». En esa línea de diversificación de capturas en distintos caladeros, la flota congeladora española descubrió en 1990 la pesquería del fletán negro en aguas internacionales de NAFO.

La buena aceptación de esta especie en el mercado propició que la administración pesquera española, de acuerdo con el sector, preparase una amplia ordenación de la pesquería con el objetivo de preservar el recurso. Como consecuencia, por primera vez en un caladero internacional se llevaron a cabo, entre otras medidas, el

NAFO

establecimiento de planes de pesca anuales que incluían la limitación del número de buques, la limitación de la profundidad y la limitación de las capturas incidentales (*by-catch*), el seguimiento científico del recurso mediante la obligatoriedad de llevar a bordo observadores científicos que pudieran ejercer un control sobre la biología y evolución de la biomasa del *stock*. Otras medidas en la misma dirección fueron la implantación de un sistema especial de control e inspección mediante la obligatoriedad de llevar a bordo observadores-inspectores del programa piloto de NAFO, que pudieron controlar el cumplimiento de las medidas técnicas y condiciones de pesca establecidas por la Organización o el control de los desembarcos en puerto por parte de inspectores de la Secretaría General de Pesca Marítima.

En consecuencia, los armadores reprochan a la UE «*que haya propiciado el nacimiento de esta pesquería en aguas de NAFO, al haber financiado varias campañas de pesca experimentales y que ahora, una vez consolidada y creado un nuevo mercado, permita el que se tenga que abandonar forzosamente*». Los armado-

res lamentan «*que se hayan ignorado por la Comisión las demandas planteadas por los dos únicos Estados miembros que tienen presencia de buques pesqueros congeladores en este caladero y que, finalmente, se hayan impuesto en la posición comunitaria razones de otra índole, al margen de los verdaderos intereses de los buques pesqueros comunitarios que faenan en el área de NAFO*».

El descubrimiento del fletán negro

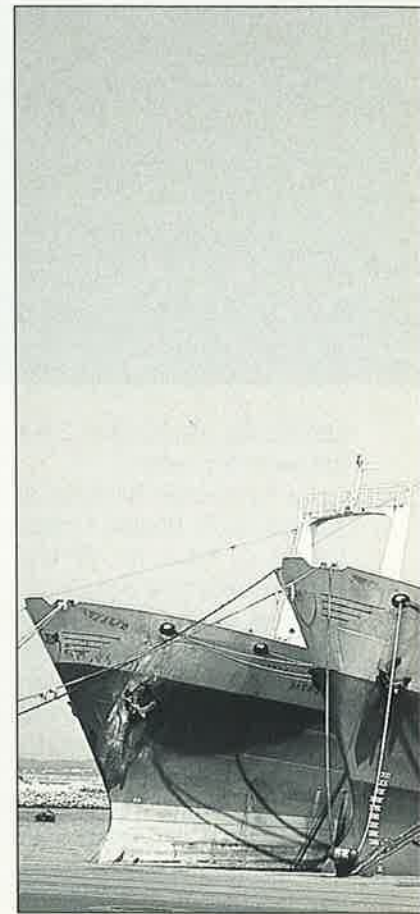
Después de la pérdida de los que fueron sus caladeros tradicionales, el descubrimiento del fletán negro vino a ser, para la flota congeladora española, como el salvavidas surgido de la misma mar.

Animados por las conclusiones de un informe del Instituto de Investigaciones Marinas, elaborado por Manuel Gómez Larrañeta, ya en 1989 algunos buques de la flota congeladora española se aventuraron en campañas comerciales experimentales en aguas profundas del Atlántico Noroeste, en el entorno del «Flemish Cap» del área de NAFO. La Administración española, primero, y la comu-

nitaria, enseñada, apoyaron la conveniencia de campañas de pesca experimental en la zona NAFO que permitieran conocer con mayor consistencia las posibilidades reales de la pesquería

del fletán negro en profundidad. Lo positivo de aquellas experiencias alentó el desarrollo de una nueva pesquería para la flota congeladora en aguas profundas internacionales del Atlántico. Simultáneamente, la evolución descendente de las cuotas de pesca de especies planas como platija, mendo o limando, que habían sido la base de las capturas de la flota de medio porte denominada «*platuxeira*», orientó a ésta hacia la nueva pesquería.

A la vista de este fuerte desarrollo, Administración española y sector pesquero acuerdan una amplia ordenación de la pesquería mediante el establecimiento de Planes de Pesca, en los que se limitaba el número de buques que anualmente podían acceder a la pesquería. Entre las medidas de gestión aplicadas de forma progresiva se incluyen las limitaciones de la profundidad, que impiden la pesca en fondos inferiores a los 800 metros, y las limitaciones de capturas incidentales (*by-catch*) por las que se prohibía la captura de otras especies reguladas por la Organización NAFO (bacalao, platija, mendo, limanda y gallineta). Además se implantaba un riguroso sistema de control e inspección sobre la pesquería, con observadores científicos y observadores-inspectores a bordo y un control de los desembarcos por parte de





inspectores de la Secretaría General de Pesca.

En todo este tiempo ninguna otra flota de países miembros de NAFO ha desarrollado esta pesquería, a excepción de los buques portugueses, que se dirigen a pesquerías mixtas en las que incluyen el fletán negro. De acuerdo con los datos de la propia NAFO, durante 1992 y 1993 las capturas en el caladero se situaron en torno a las 62.000 toneladas, de las que unas 40.000 correspondieron a la flota española y 7.000 a la portuguesa. Hasta 1990 la pesquería del fletán negro se capturaba dentro de la Zona Económica Exclusiva de Canadá, con una media anual de alrededor de 12.900 toneladas. Entre 1982 y 1990 también Alemania Oriental, Faroes, Japón, Polonia y la Unión Soviética realizaron capturas de fletán negro, pero en cantidades no relevantes.

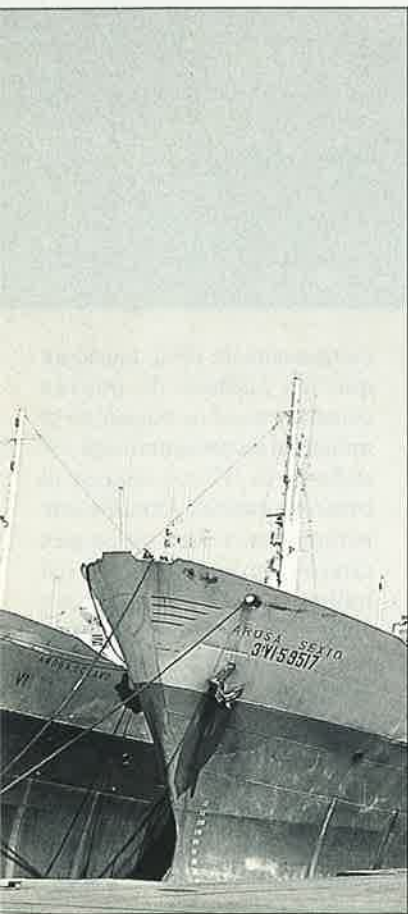
El descubrimiento de la pesquería y su posterior

expansión en aguas internacionales del Atlántico por parte de la flota congeladora española colisionaba frontalmente con la estrategia canadiense, desarrollada en los últimos dieciocho años, de acoso a las flotas extranjeras que operan en las zonas de NAFO, situadas fuera de las 200 millas de sus aguas jurisdiccionales, con especial ahínco hacia la flota comunitaria, española y portuguesa. Una estrategia que, según denuncian los armadores españoles, se ha venido ejecutando minuciosamente, especie por especie, comenzando por el bacalao y siguiendo por las especies planas hasta finalizar ahora con el fletán negro, y habría culminado el pasado mes de mayo cuando, sobrepasando los límites del Derecho Internacional, Canadá modificó su ley de pesca ampliando más allá de las 200 millas sus ámbitos de control, inspección y sanción.

La reunión de NAFO en Halifax se convirtió en una sesión más en la misma estrategia. Convocada para revisar la situación actual de los stocks más importantes en el área fuera de las 200 millas de Canadá, fijar los TAC's de las principales especies para 1995 y establecer las medidas de gestión y control de estas pesquerías acabaría convirtiéndose en un procedimiento para regular la pesquería del fletán negro y, en consecuencia, expulsar de aquellas aguas a las flotas comunitarias. La UE, que desplazó a la reunión negociadores de segundo nivel, frente a los primeros espadas de los otros países, se limitó a solicitar que constase en acta su abstención frente a la reducción impuesta por Canadá. La estrategia canadiense, se lamentan los armadores españoles, ha funcionado una vez más. ■

La pérdida de la pesquería repercutirá en la industria pesquera española por un montante aproximado de 20.800 millones de pesetas/año, amenazando la continuidad de varios miles de puestos de trabajo.

Según datos de la propia NAFO, durante 1992 y 1993 las capturas en el caladero se situaron en torno a las 62.000 toneladas, de las que unas 40.000 correspondieron a la flota española y 7.000 a la portuguesa.



Mery VARONA

Muchas factorías, en grave peligro de supervivencia

EL AUMENTO DE LA CONTRATACION NO RESUELVE EL PROBLEMA DE LOS ASTILLEROS

La contratación de los astilleros españoles en el primer semestre de 1994 se cuadruplicó, ya que se elevó a 57.175 CGT (arqueo bruto compensado), con 25 buques contratados, frente a 13.495 CGT y 10 buques contratados durante el mismo período del año anterior. A pesar del fuerte incremento de la contratación, esta cifra continúa siendo baja, lo que hace que muchos astilleros tengan muy poca carga de trabajo.

LA cartera de pedidos aumentó un 9 por 100, pasando de 426.129 CGT el 30 de junio de 1993, a 462.985 CGT al final del primer semestre de 1994, pero manteniéndose muy alejada de las cifras necesarias para asegurar un trabajo continuado en los astilleros. «Con esta cartera de pedidos sólo hay trabajo para un año», aseguran en Industria. Además, está muy desigualmente repartida, lo que coloca a muchos astilleros en grave peligro de supervivencia. Como consecuencia de la

baja carga de trabajo, las puestas de quillas han descendido mucho (-13 por 100), las botaduras (-19) y entregas (-49), lo que representa un índice de actividad ponderada de 96.371 CGT en el primer semestre de 1994, frente a 135.944 CGT en el mismo período del año anterior, que se traduce en un descenso del 29 por 100.

Durante este período de tiempo no se han podido reflejar los beneficios sobre medidas de financiación de buques, recogidas en el real decreto, cuyos efectos se notarán a partir del segundo semestre del año.



La exportación, en alza

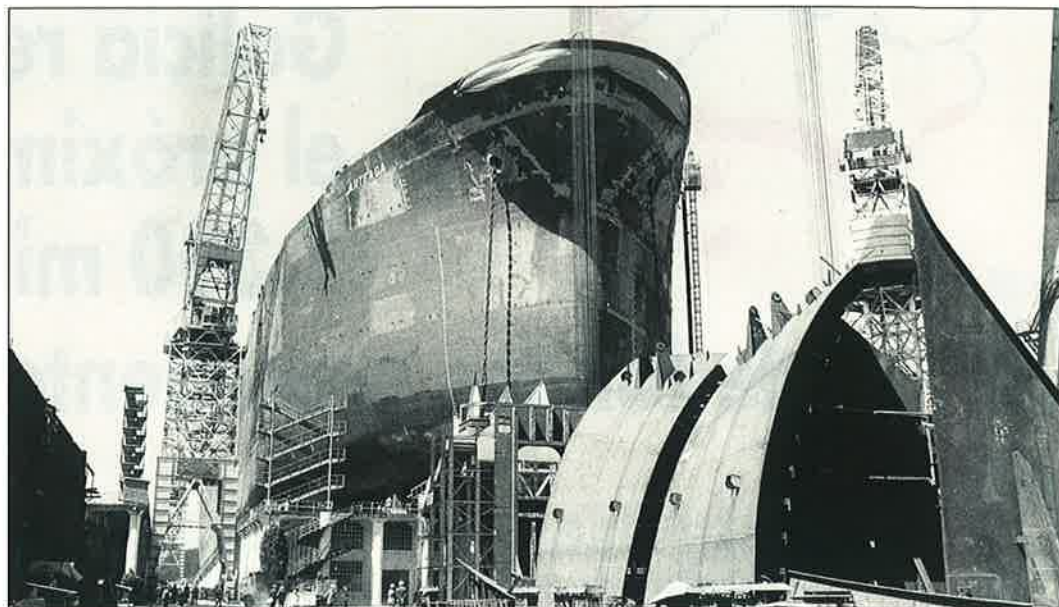
La exportación continúa siendo el principal motor de la actividad de los astilleros españoles. Veinte de los nuevos contratos formalizados hasta junio, por un total de 36.909 CGT (un 998 por 100 más), corresponden a la demanda exterior, frente a la demanda nacional que sólo aporta cinco nuevos contratos por 20.266 CGT, con un incremento del ciento por ciento.

Las últimas estadísticas publicadas por Lloyd's Register, correspondientes al segun-

do trimestre de 1994, muestran que los pedidos de nuevas construcciones de buques en el mundo se incrementaron en 1,8 millones de GT con respecto al trimestre anterior. Durante este período los pedidos de buques tanque aumentaron en 1,8 millones de GT. En el trimestre anterior la cartera de pedidos mundial para *bulkcarriers* aumentó en 1,9 millones de GT.

La cartera de pedidos mundial al finalizar junio era de 40,8 millones GT (2.148 buques). De este tonelaje, los pedidos no comenzados supo-

La exportación sigue siendo el principal motor de la actividad de los astilleros españoles



111.000 GT. Otros países constructores también aumentaron su nivel de actividad, como, por ejemplo, Brasil, que incrementó su cartera en un 23,4 por 100, o Taiwan, que lo hizo en un 9,6 por 100. Por el contrario, la cartera de pedidos del Reino Unido descendió en 186.000 GT.

Contratación en España

Astilleros de Huelva está construyendo dos *ferrys* para Isnasa, valorados en 8.000 millones de pesetas. Junto a esto, está ultimando la adjudicación de un contrato para construir cuatro barcos portacontenedores, cuyo destino final es Lituania. El contrato está valorado en cerca de 5.500 millones de pesetas y podría cubrir las necesidades laborales de la compañía para los próximos dos años. Además, tiene pendiente un importante contrato con Rusia, valorado en 25.000

Japón vuelve a liderar el mercado mundial de la construcción naval

millones de pesetas para la construcción de veinte palanqueros.

Por su parte, Astilleros Españoles ha firmado un contrato con la empresa holandesa Blewater para la transformación del petrolero «Dirck Maersk» en un navío de almacenamiento y descarga. La obra, que se llevará a cabo en Cádiz, tiene un importe de 3.900 millones de pesetas y se prevé que finalizará en marzo de 1995. El destino es el campo de Fife (Escocia) en el

Mar del Norte, que será explotado por la compañía Amerada Hess.

Por su parte, la plantilla del grupo astillero naval Gijón ha quedado sometida a un expediente de regulación de empleo como consecuencia de la falta de pedidos que sufre la empresa desde 1993. El expediente afectará a 541 personas y se prolongará por seis meses, a no ser que logren algún pedido. El expediente incluye jubilaciones anticipadas.

Real decreto en marcha

Por su parte el Real Decreto sobre Primas y Financiación a la Construcción Naval, aprobado por el Gobierno ante la fuerte caída de la cartera de pedidos, establece un sistema de primas a la construcción naval más flexible y condiciones de financiación análogas a las de otros países europeos. ■

I. OTERO

nen 25 millones de GT (1.050 buques), 1,6 millones de GT más que en el trimestre anterior, mientras que el tonelaje en construcción aumentó en 150.000 GT, hasta alcanzar los 15,8 millones de GT (1.098 buques).

Por lo que respecta a los países constructores, Japón vuelve a liderar el mercado mundial de construcción naval, ya que aumentó su cartera de pedidos en 1,7 millones de GT, hasta alcanzar en el segundo trimestre los 13,3 millones. Corea del Sur alcanzó los 10, 2 millones, con un incremento de



GALICIA

La Comunidad Autónoma gestionará directamente su reparto

Galicia recibirá el próximo año 7.300 millones

de fondos procedentes de la UE

El próximo año el sector pesquero gallego percibirá algo más de 11.000 millones de pesetas, de los cuales 7.300 millones serán aportados por la Unión Europea a través del Instrumento Financiero de Orientación de Pesca (IFOP), y otros 4.000 que facilitará la Xunta. Estos fondos serán gestionados directamente por la Comunidad Autónoma gallega tras el acuerdo logrado con la Administración central. Hasta ahora existía una comisión tripartita en la que las tres Administraciones –comunitaria, central y autonómica– hacían primar sus intereses en el reparto.

LA distribución de fondos del IFOP, según el conselleiro de Pesca, se realizará en base a una sectorialización de las prioridades, teniendo como objetivo aumentar la rentabilidad del conjunto de la actividad pesquera.

La renovación de la flota será la partida a la que se destinarán la mayor parte de los fondos del Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca (IFOP) en Galicia, con 4.000 millones de pesetas, que se distribuirán entre nuevas construcciones, modernización de la flota y adaptación de capacidades, una

reforma claramente necesaria si se tiene en cuenta el estado de envejecimiento en el que se encuentra buena parte de la flota pesquera gallega.

El resto de los fondos se distribuirán entre las industrias de transformación (conservas y comercializadoras de productos), con 1.600 millones; 1.100 millones se invertirán en piscifactorías, bateas y otros cultivos marinos; 300 millones, en recuperar zonas marisqueras improductivas; 150 millones, en una campaña de promoción de productos e investigación de mercados, y otros 150 millones en equipamientos informáticos, grúas, fábricas de hielo y reforma de lonjas.

El aumento de fondos respecto al pasado año es muy significativo, pues frente a los 11.300 disponibles en 1995 (aportados por el IFOP y la Xunta), tan sólo se repartieron a lo largo de 1994, 4.297. En total, Galicia percibirá el 47,33 por 100 del presupuesto del IFOP correspondiente a España entre 1994 y 1999. A juicio del conselleiro de Pesca, la cantidad resultante puede aproximarse a los 80.000 millones de pesetas en dicho período.

Respecto a la posibilidad de que esta cifra sea gestionada

desde Galicia, el responsable de Pesca precisó que «esto permitirá que el administrado ahorre trabajo y dinero a la hora de tramitar los expedientes». Hasta ahora solicitar una subvención de la UE implicaba llamar a las puertas de tres Administraciones y normalmente los plazos se alargaban hasta dos años desde que se presenta el justificante de la inversión realizada hasta que se percibe la ayuda conseguida. Según Caamaño, el propósito de la Consellería es de reducir a dos meses este período de tiempo.

Portos de Galicia

La creación del ente Portos de Galicia se encuentra lista para su aprobación definitiva, tras concluir la Comisión de Obras Públicas del Parlamento el debate de las enmiendas presentadas por la oposición al proyecto de ley. Este plan fue propuesto en 1990 por los responsables de la Consellería de Obras Públicas.

Desde el grupo auspiciador de este plan, el Partido Popular, se subrayó que tras las mejoras incorporadas por la oposición el proyecto se encontraba dispuesto para su aprobación, según informó su portavoz Fernando Pensado.

Damnificados por el «Mar Egeo»

El Fondo Internacional de Compensación por Hidrocarburos ha accedido a liquidar de inmediato a los damnificados por el siniestro del mercante «Mar Egeo», el 40 por 100 de los daños reconocidos por el propio fondo, fijando como cifra tope 10.500 millones de pesetas, frente a los 24.500 millones que la Administración española presentó como estimación final global.

Estas cifras, que fueron dadas a conocer por la gobernadora civil de La Coruña, Pilar Lledó, serán el porcentaje máximo al que se puede aspirar, y como consolación la gobernadora civil citó otros accidentes marítimos de alcance que, en su opinión, recibieron compensaciones menores, como el del petrolero «Braer», ocurrido poco después del siniestro del «Mar Egeo», frente a las costas de Escocia.

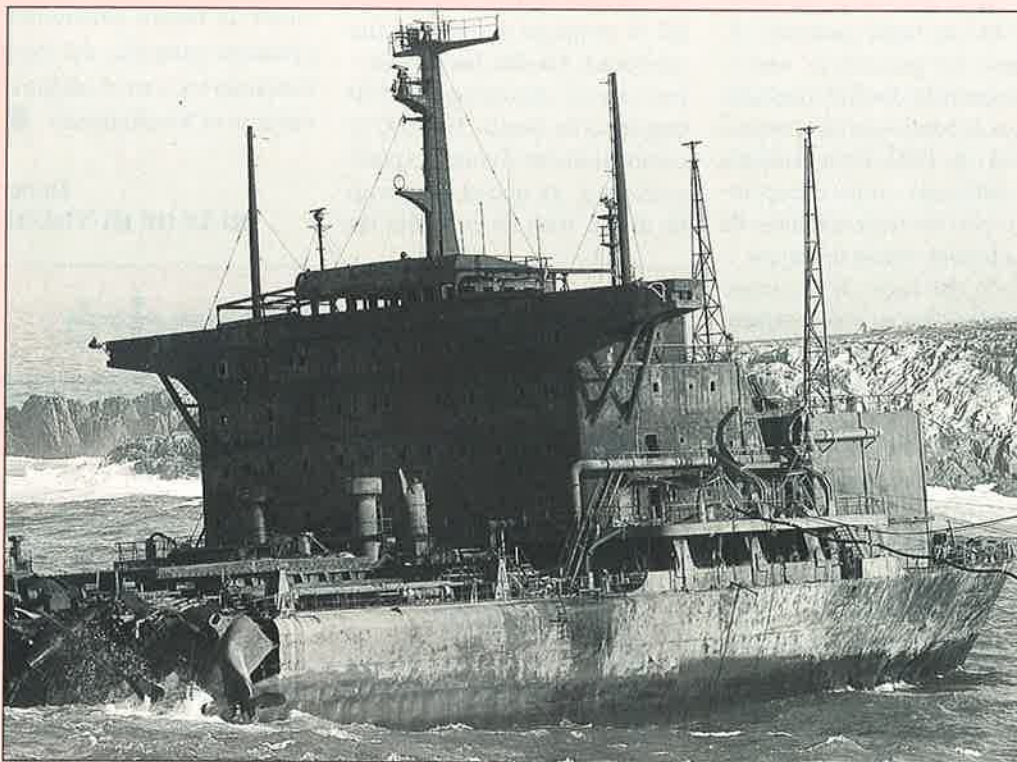
Como uno de los problemas significativos para la reclamación de daños, Pilar Lledó se refirió a la ausencia de justificantes de estas peticiones en forma de facturas acreditativas,

subrayando las dificultades de los pescadores que carecen de documentos que realmente acrediten las pérdidas sufridas.

Los representantes de las cofradías perjudicadas reconocieron, asimismo, las dificultades para aportar estadísticas y datos absolutamente fiables para probar la dimensión real de los daños causados por el petróleo que vertió el «Mar Egeo». También anunciaron que el 40 por 100 de la indemnización por los perjuicios causados supondrá el reparto de sólo 210 millones de pesetas.

Según las cofradías, el contencioso sigue abierto, pues los perjudicados piden 4.800 millones de pesetas y, de momento, les ofrecen 1.400. De todas formas, no se pierde la esperanza y parece ser que existen indicios de que los representantes del Fondo se inclinarían a aceptar que la indemnización global y definitiva fuera de unos 3.800 millones de pesetas. ■

E. C.



No se mostraban tan conciliadores los portavoces de PSdeG-PSOE y del BNG, José Antonio Ventoso y Francisco Trigo, respectivamente. El primero dijo que el proyecto es

muy incompleto y deja las competencias de importancia en manos del presidente del organismo y de la Consellería, avanzando en la creación de una «administración paralela», con

un articulado lleno de ambigüedades y generalidades, olvidando referirse a una definición amplia de competencias, a los problemas urbanísticos de los puertos, a los usos particulares

y a la prestación de servicios públicos.

Francisco Trigo fue más allá y rechazó la creación de este ente, así como de las sociedades mercantiles a él asociadas, como la forma de gestión más adecuada, ya que habría que potenciar las comisiones administrativas y las inversiones.

Bonito de A Mariña

Los dos puertos de A Mariña lucense que concentran las descargas de bonito superaron en un 25 por 100 las ventas del año pasado, aumentando los ingresos un 36 por 100. En total este año se alijaron 2.681.862 kilos de bonito y los ingresos obtenidos en la primera venta ascendieron a 1.129.607.038 pesetas. Respecto al año pasado el incremento es evidente, pues en 1993 se descargaron 2.140.192 kilos, que reportaron 828.892.603 pesetas.

Con la campaña costera del bonito prácticamente finalizada, desde que comenzó el pasado mes de junio, barcos gallegos, vascos, cántabros y astures descargaron 2.429.880 kilos en el puerto de Burela, que reportaron 1.029.751.420 pesetas. El precio medio por kilo fue de 429 pesetas.

En Celeiro este año también crecieron las capturas y se llegó a casi 252.000 kilos, que aportaron cerca de cien millones de pesetas. El año anterior se habían comercializado 167.192 kilos, que generaron poco más de 64 millones.

En esta campaña del bonito participaron cincuenta y nueve barcos gallegos, y a pesar de la lucha mantenida por los pescadores del Cantábrico por la utilización de las volantas, que provocaron una merma de los ingresos de la marinería, en la zona se habla con optimismo de los resultados obtenidos. ■

Elena CEBRIAN



Un año más, quince pesqueros vascos volverán a faenar en el archipiélago azoriano con la esperanza de mejorar los resultados de una campaña del bonito que está resultando especialmente mala.

Las islas Azores, balón de oxígeno

ESTE año, más que cualquier otro, la campaña de las Azores se presenta, para las quince embarcaciones que la llevarán a cabo, como un verdadero balón de oxígeno ante la mala campaña del bonito que se viene desarrollando.

Desde que se iniciase la campaña del bonito, oficialmente el primer día de julio, y debido a los amarres de la flota de bajura de todo el litoral cantábrico como medida de protesta contra el uso ilegal de redes de enmalle a la deriva por parte de pesqueros europeos, especialmente franceses, los arrantzales vascos de bajura llevan perdidos cincuenta y cinco días de faena. Este inconveniente se ha traducido en que hasta mediados de octubre los pescadores vascos han capturado dos mil toneladas menos de bonito que en el mismo período de 1993, cuya campaña fue calificada como decepcionante por los representantes de las cofradías vascas de bajura.

Todo esto hace que la campaña a desarrollar en el rico caladero azoriano sea contemplada con esperanza por los patrones de los quince barcos que la llevarán a cabo. Estos, elegidos por sorteo, proceden en un número de siete de puertos vizcaínos, seis con base en Bermeo y uno en Lekeitio, y en un número de ocho de puertos guipuzcoanos, cuatro con base en Getaria, tres en Orio y uno en Pasajes.

Por mediación de los gobiernos autónomos del País Vasco y las islas Azores, las cofradías vascas y la empresa conservera azoriana Cofaco han llegado a un acuerdo para que quince atuneros vascos puedan faenar en aguas del archipiélago portugués desde el 15 de octubre hasta finales de año.

El establecimiento de las

Zonas Económicas Exclusivas en 1977 hizo que los pesqueros vascos tuviesen que abandonar las ricas aguas de las Azores, en las que faenaban libremente hasta entonces. Posteriormente, en 1990 se llegó a un acuerdo similar al obtenido este año, para que quince barcos vascos volviesen a faenar en aguas azorianas durante el último trimestre del año. Tras ello, 1994 es el cuarto año en que se renueva dicho acuerdo, ya que en 1992 no se hizo efectivo.

La primera campaña desarrollada en las Azores fue buena, proporcionando a los arrantzales vascos unas capturas de algo más de mil toneladas de atún blanco. Sin embargo, la campaña de 1991 no fue tan buena. En ella, los pescadores vascos sólo pescaron 550 toneladas de bonito. En 1992 la campaña en las Azores no pudo realizarse, ya que el Gobierno de dichas islas no concedió las

autorizaciones correspondientes para que quince barcos vascos capturasen túnidos en aguas de su jurisdicción. Finalmente, la de 1993 fue la mejor de las campañas desarrolladas en las Azores. En dicho año los quince pesqueros vascos que acudieron a faenar al archipiélago azoriano obtuvieron un volumen de capturas que ascendió a 1.500 toneladas de bonito.

Asimismo, otras quince embarcaciones vascas, ocho vizcaínas y siete guipuzcoanas pondrán rumbo al archipiélago de Madeira, donde podrán pescar túnidos. El resto de los barcos que componen la flota vasca de bajura concluirán la presente campaña del bonito faenando unos en el Atlántico y otros en el Mediterráneo. ■

Roberto
RUIZ DE HUYDOBRO

Hondarribia tendrá la lonja más moderna de la costa vasca

El nuevo edificio, que supondrá una inversión de casi quinientos millones de pesetas, tendrá tres plantas, equipadas con el fin de facilitar la manipulación y venta de pescado.

EL puerto guipuzcoano de Hondarribia tendrá una nueva lonja de manipulación de pescado a finales del próximo año. El lugar donde se emplazará dicha lonja será el muelle existente entre el Club Náutico y el puerto de refugio.

La nueva lonja tendrá una planta baja de 3.600 metros

cuadrados, una primera planta de 1.100 metros cuadrados y una segunda planta de 300 metros cuadrados.

Frente a la entrada del edificio habrá una calle en la que podrán maniobrar carros de pescado con una anchura máxima de seis metros. Para introducir los carros cargados con las descargas procedentes



de los barcos pesqueros, el edificio contará con seis puertas de 4,7 metros de anchura, tras las que se encontrará la sala de recepción de pescado. En dicha sala se efectuará la primera ordenación y clasificación del pescado. Posteriormente, a través de un sistema de cintas transportadoras, el pescado pasará a la sala de ventas.

La venta se realizará mediante un panel electrónico en el que se señalarán las partidas que se subastan, su procedencia y su calidad. Tras efectuarse la venta, el pescado pasará, mediante el citado sistema de cintas transportadoras, a la sala de manipulación. En esta sala el pescado será reagrupado por partidas comerciales.

La planta baja también dispondrá de ocho pequeños locales que estarán a disposición de los compradores habituales, seis cámaras frigoríficas y un muelle de carga para diez camiones.

En las plantas superiores del edificio se situarán las oficinas de la Cofradía de Pescadores y un bar-restaurante. Además, un anfiteatro permitirá que la sala de ventas tenga una relación directa con el área de oficinas de la Cofradía.

El nuevo edificio, construido con la finalidad de facilitar las labores de manipulación y venta del pescado, costará 496 millones de pesetas. ■

R. R. de H.



Alicante tendrá su puerto deportivo en 1995

Un total de 700 amarres dispondrá el futuro puerto deportivo en la dársena, que contará con precios que oscilarán entre casi los tres millones los más pequeños y algo más de quince millones los más grandes. La construcción de una segunda fase demolerá el actual Club de Regatas, que ampliará el número de amarres. Las obras de esta segunda fase estará terminada a mediados de 1996, donde se construirán bares, restaurantes y locales comerciales, así como un aparcamiento semisubterráneo con capacidad para unos 600 vehículos.

EL puerto deportivo ya está en marcha y los amarres están de venta al público. Un total de 17 pantanales móviles y dos fijos, donde se situarán los 934 amarres previstos. No obstante, en la primera fase en construcción tan sólo se realizarán 700 amarres, ya que el resto se podrán situar una vez se demuela el Club de Regatas.

Según el director de Gestión Marina Deportiva del Puerto de Alicante (MDPA), Juan Miguel Alonso, todos los puntos de atraque dispondrán de luz y agua, y los que tengan una longitud de 15 o más metros también contarán con conexión de teléfono y de televisión.

En cuanto a la primera fase de las obras, contará con los sistemas de seguridad más avanzados, dotado de cámaras de rayos infrarrojos que vigilarán el puerto durante las veinticuatro horas del día, así como cada uno de sus atraques.

Según la promotora, los amarres más baratos están dotados de una dimensión de unos ocho metros de largo por 3,30 de ancho, cuyo coste es de 2.000.000 de pesetas sin IVA. Dentro de estos amarres se incluye el *finger* o pasarela lateral, que permitirá acceder el barco por el costado. Por otra parte, los amarres de 10 por 3,80 metros cuestan unos 3.600.000; el de 11 por 4,80 metros, 4.950.000 pesetas; el de

15 por 6,20 metros, unos nueve millones, y el de 20 por 6,50 metros, unos 10.400.000 pesetas.

Las condiciones de pago están supeditadas a la entrega de un 20 por 100 del total al efectuar la reserva del amarre y el resto al entregar el amarre.

En cuanto a los locales comerciales, está previsto que se comiencen a construir a primeros de año una segunda fase, en la que se edificarán los locales de hostelería y restauración. Todo eso contará con una extensión de unos 13.000 metros cuadrados, contando con la zona de estacionamiento.

Los bares y restaurantes contarán con la primera línea de construcción, lugar privilegiado con un buen paisaje marítimo. En segunda línea se ubicarán los locales comerciales, que contarán con una extensión de 50 metros cuadrados. Por tanto, la actual Junta del Puerto se demolerá en breve y la dársena que limita con la avenida de Conde de Vallellano será terminada sin edificaciones.

Por último, señalar que el presupuesto en principio está calculado en unos tres mil millones de pesetas, el plazo de ejecución de la segunda fase cuenta con unos veinte meses, por lo que la remodelación de la fachada marítima alicantina estará finalizada para mediados de 1996, según datos de la promotora. ■

Rosa RUIZ ARAGONES



El patrón mayor de la Cofradía de Laredo, Tomás Cos, fue elegido presidente de todos los pescadores de la región en el transcurso de una reunión celebrada el pasado día 6 de octubre. El anterior responsable de la Federación de Cofradías cántabras, José Povedano, optó por dimitir tras los acontecimientos ocurridos en la denominada «guerra del bonito», donde jugó un importante papel.

Tomás Cos, presidente de las cofradías de Cantabria

EL nuevo patrón mayor se muestra partidario de utilizar las vías del diálogo en la resolución de los temas relacionados con la actividad pesquera y su trabajo intentará servir para aunar los intereses de todos los pescadores, solventando antiguas diferencias de criterio entre varios miembros. Tomás Cos ocupará el cargo de mayor responsabilidad de la flota pesquera de la región hasta el verano de 1995, momento en el que se celebrarán las elecciones que renovarán los cargos de la gestión en las cofradías.

Junto a Cos, José Sarabia y Rodolfo Iglesias se configuran como los nuevos presidentes de la Federación de Cofradías de Cantabria, sumándose al equipo de trabajo que organizó el nuevo patrón para el año que resta de mandato.

Por otro lado, los pescadores de Comillas denuncian la presencia ilegal de barcos de arrastre faenando cerca del puerto de esta localidad, a pesar de que estas actividades están terminantemente prohibidas por la normativa del sector. Los datos manifestados por la Cofradía del Santo Cristo del Amparo señalan que se han visto varios barcos de arrastre en zonas de calado de 20 metros procedentes del País Vasco, Asturias y, en ciertos casos, de Santander.

La presencia de los barcos junto a la costa propicia el deterioro de los aparejos de los pescadores de Comillas, que sufren pérdidas económicas por esta situación y padecen los efectos de la disminución de las capturas. El puerto de Comillas es el más pequeño de la región y ha visto decrecer su flota de

forma constante desde el año 1965 hasta la actualidad, cuando faenan un escaso número de familias con sus respectivas embarcaciones de pequeño tonelaje.

Los pescadores y los conserveros de la región mantuvieron una reunión para estudiar la problemática concreta que afecta a ambos sectores y, sobre todo, las consecuencias de la guerra del bonito», a comienzos de octubre. En estas sesiones de trabajo estuvieron presentes Andrés González, Ignacio Cerro, Braulio Incera y Segundo Ochoa por parte de los profesionales de la mar de Cantabria.

En las reuniones mantenidas entre empresarios y pescadores se plantearon los aspectos relacionados con las capturas del bonito y la búsqueda de coope-

ración entre las partes para evitar la competencia francesa.

Al finalizar los primeros diez días del mes de octubre las cofradías de Cantabria y Euskadi se plantean la vuelta a las faenas para evitar, en la medida de lo posible, las pérdidas ocasionadas por el paro mantenido durante, al menos, quince días.

Los puntos del acuerdo alcanzado por los pescadores con los empresarios conserveros fueron los siguientes:

- Compra del bonito exclusivamente a las cofradías de pescadores.
- Salida inmediata de los barcos a la mar.
- Los conserveros garantizan la compra del 60 por 100 de las capturas de la costera, incluyendo las campañas del





Puertos deportivos contra la crisis

UNA de las ideas más pintorescas que se han planteado durante los últimos meses en Cantabria para superar la crisis del sector pesquero es la construcción de puertos deportivos. El presidente de la Diputación Regional de Cantabria, Juan Hormaechea, planteó a los miembros de las cofradías a comienzos del mes de octubre que se podría mitigar el descenso de la actividad pesquera con la contratación de los pescadores en los puertos deportivos.

Las cofradías mantienen una sensible diferencia de criterios con respecto al Consejo de Gobierno de Cantabria, puesto que no acudió a las sesiones del Parlamento Europeo donde se debatieron las propuestas para anular la utilización de las volantas.

A este respecto, la Diputación pide ayudas a la Unión Europea para construir tres puertos deportivos como alternativa a la crisis del

sector pesquero, con un presupuesto de 1.500 millones de pesetas, dentro del apartado de Iniciativa Comunitaria de Pesca. En la región existen censados en este momento 2.435 barcos, y podría aumentarse en el caso de que se mantuviera la orientación turística de Cantabria en años venideros.

El emplazamiento de dichos puertos sería Santoña, dos, y uno en Castro Urdiales, mientras que San Vicente de la Barquera muestra su preocupación por haber quedado fuera de las previsiones del Consejo de Gobierno.

La particularidad del presidente regional, Juan Hormaechea, queda en evidencia con este tipo de medidas, puesto que la CE financiará unos proyectos que no están relacionados con la potenciación y organización de la pesca. ■

A. H.

Los populares consideran que el cambio de pabellón conlleva unos graves problemas para el sector, puesto que los armadores podrían utilizar este sistema para cambiar el lugar de actividad y, en consecuencia, generar pérdidas económicas al país.

Los pescadores cántabros se manifestaron en el País Vasco, junto con otros profesionales del sector de otras Comunidades Autónomas, exigiendo la dimisión del ministro, Luis Atienza. Cinco autobuses, con cerca de trescientas personas, acudieron a los actos reivindicativos emprendidos por los pescadores para defender sus derechos y exigir el apoyo del Gobierno.

La polémica suscitada entre pesqueros franceses y españoles queda plasmada en la denuncia formulada por el Gobierno central en la CE por la situación de la costera de la anchoa en Francia, que, con toda probabilidad, habrá superado las cuotas establecidas.

Movimiento portuario

Respecto del movimiento portuario, durante el mes de octubre abandonó el puerto de Santander el buque «Eptalofos», llevando en sus bodegas 80.000 toneladas de cebada con destino a Arabia Saudí que, por su tamaño, provocó la atención de numerosas personas.

La empresa Astilleros de Santander recupera su actividad dedicada a la reparación de barcos tras el acuerdo establecido para traspasar la cartera de pedidos desde Sestao por parte del INI. Esta solución propiciará la mejora de la actividad del personal de esta empresa, que se encuentra ubicada en el municipio de Astillero y que ha sufrido una fuerte reestructuración durante los pasados años. ■

A. H.

Sur, Mediterráneo, Azores y Madeira.

– Las subastas se realizarán a precio libre para los conserveros que firmen el acuerdo.

– Los conserveros piden que se acepte el sistema tradicional de tamaños, se mantengan las formas de pago y se elimine el 2

por 100 de impuesto de actividad portuaria, que quedaría reducido al 0,7 por 100.

– Identificación del producto en el envase de las conservas, campañas de divulgación de los productos y la implantación de un sistema de garantía del cobro de las ventas.

Por su parte, el Partido Popular de Cantabria denuncia que algunos pesqueros españoles cambian su pabellón por el francés para poder beneficiarse de la situación de la pesca en la actualidad. En el caso cántabro, una decena de embarcaciones permanecen bajo bandera gala en la actualidad.



Construirá cuatro buques portacontenedores para Lituania

Astilleros de Huelva, salvado gracias a un aval de una entidad bancaria

Astilleros de Huelva se salvará definitivamente gracias a un aval bancario que ha prestado la Caja de Ahorros de esa localidad. Esta garantía era condición indispensable para la construcción de cuatro mercantes para Lituania en las gradas de la factoría onubense.

ASTILLEROS de Huelva obtuvo el contrato para realizar estos cuatro buques en una dura lucha con otras factorías navales. El contrato especificaba que la Compañía de Seguros y Crédito a la Exportación (Cesce), dependiente del Ministerio de Economía y Hacienda, debería garantizar las sumas adelantadas por la compañía lituana, cuyo coste total ascendería a 5.700 millones de pesetas.

La negativa de Cesce, por entender que se daban difíciles circunstancias económicas en este astillero privado, hubiera provocado la crisis de ese centro de construcción naval andaluz y la pérdida del contrato que permitiría mantener el empleo de 494 personas hasta 1997 y el

de otras dos mil indirectamente implicadas en la construcción de los barcos.

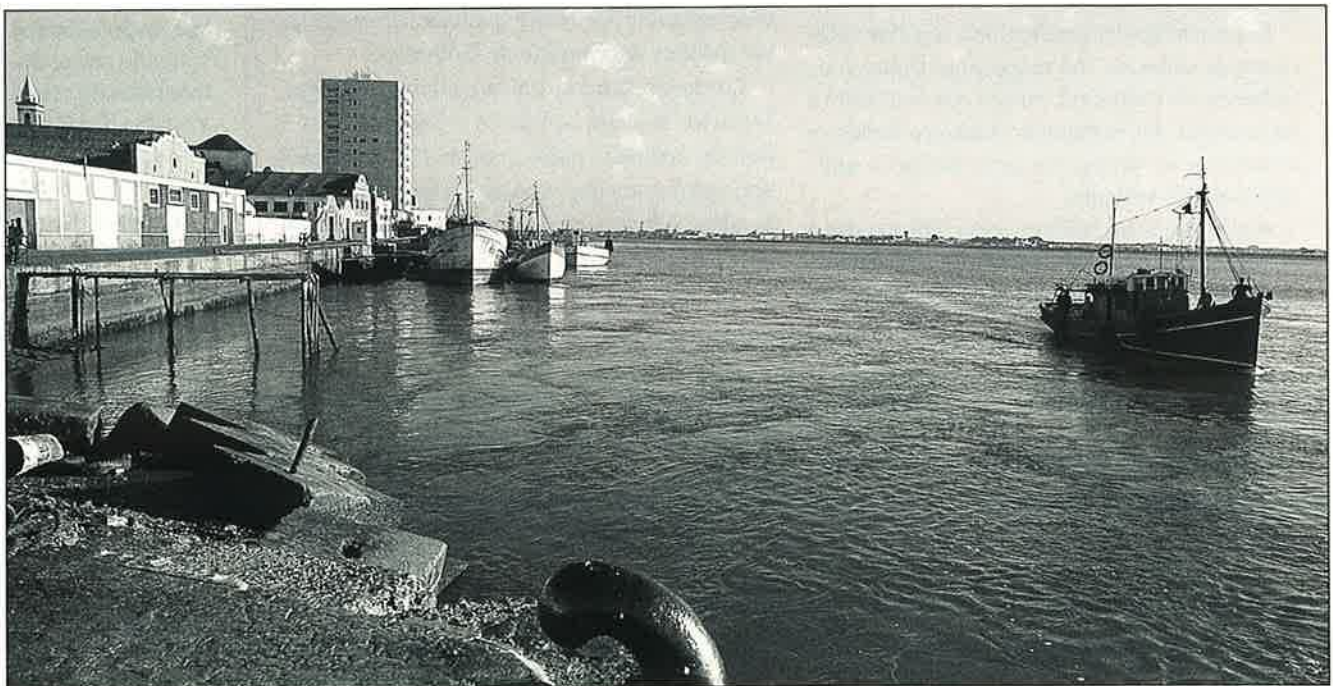
Ante la situación planteada, la presión y las gestiones realizadas desde diversas instancias de la Administración andaluza, la Caja de Ahorros de Huelva ha accedido a garantizar el contrato justo en el mismo día en que expiraba el plazo para su presentación.

Cada uno de los buques costará 1.425 millones de pesetas. El primero de ellos se entregará dentro de veintiún meses y los tres restantes a razón de uno cada cuatro meses después. Los armadores tenían decidido encargar la construcción de estos cuatro portacontenedores a un astillero holandés, por lo que obtener este contrato ha

resultado realmente difícil. Cada buque tendrá 105 metros de eslora y 15,8 de manga. Su puntal será de 8,10 metros y el registro bruto de 3.650 toneladas.

El casco de cada uno de los barcos será construido en Lituania, y en bruto serán remolcados hasta Huelva, donde se le colocará toda la superestructura, máquinas y demás elementos necesarios para la navegación.

El encargo realizado por la naviera Lithuan Multipurpose Shipping, que ha pagado ya 1.300 millones por estos buques, se une al obtenido ya para la naviera española Isnasa, a la que los Astilleros de Huelva le van a construir dos nuevos transbordadores para el servicio del Estrecho. ■



El Parlamento de Andalucía apoya la pesca del corruco

El Pleno del Parlamento andaluz mostró su apoyo unánime a los quinientos pescadores andaluces dedicados a la captura del corruco, aprobando una proposición no de ley sobre la aplicación de la normativa europea establecidas para este bivalvo.

La proposición, que fue presentada por el grupo Socialista, pide al Consejo de Gobierno andaluz que reclame del Gobierno central que apoye la modificación de la directiva comunitaria por la que se fijaron las normas sanitarias aplicables a la producción y puesta en el mercado de moluscos bivalvos vivos. La proposición pretende que las exigencias sanitarias se verifiquen y se obligue a que se cumplan una vez que los corrucos han sido transformados y no antes del proceso industrial, como ahora se hace.

La Cámara propuso que se estudie la posibilidad de

permitir la captura de este bivalvo con niveles superiores de la toxina PSP, detectada en las zonas productivas gaditanas de Algeciras y La Línea, así como en Málaga, siempre que su destino sea la transformación en la industria conservera, tras la cual se ha demostrado que no se detecta la presencia de estas biotoxinas.

Esta iniciativa del Parlamento andaluz quiere paliar los efectos de la norma europea que obliga al cierre de las zonas de producción con niveles de toxinas superiores a 80 microgramos por cada 100 gramos de carne, tanto si es para consumo directo como si lo es para su posterior transformación.

Según el grupo Socialista, la práctica totalidad del corruco se destina a la industria conservera, en la que desaparece o se encuentran niveles tóxicos por debajo de los niveles prohibidos. ■

La Junta de Andalucía, contra la pesca ilegal

La Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía acometerá un proceso para la erradicación de la pesca ilegal de bajura como uno de sus objetivos preferentes, así como medidas que favorezcan una mayor vertebración del sector, aseguró el director general de Pesca, Francisco Gómez Aracil.

Gómez Aracil terminó en Huelva una ronda de visitas por Andalucía con el fin de «acercar la Administración a las cofradías y armadores y para conocer directamente sus problemas».

Según el responsable pesquero de la Junta, la Junta «centrará sus esfuerzos en acometer de forma seria, y sin que haya una gran distorsión social, el problema pendiente de la existencia de una importante flota ilegal de bajura».

También destacó que «es necesario cambiar la actual tendencia por la que se acrecienta la ilegalidad, así como reducir la presencia de esos barcos, lo que beneficiaría a las empresas legales».

«Este proceso debe acometerse con prudencia —señaló—, energía y con la colaboración de

todo el sector que sufre esa situación.»

En relación con la negociación del nuevo tratado con Marruecos, Gómez Aracil abogó por potenciar el «diálogo permanente, constructivo y sin demagogias». Además, señaló que «hay que afrontar el futuro próximo con serenidad y negociar con rigor nuestras pretensiones».

El director de Pesca de la Junta rechazó la propuesta marroquí, de la que dijo ser «excesivamente baja», de reducir las capturas y la flota que faena en sus aguas, pero añadió que «hay posturas serias para interpretar que Marruecos tiene que seguir siendo un aliado de España para explotar en común esos recursos».

El proceso, según Gómez Aracil, «debe basarse en el entendimiento y en la existencia de un apoyo biológico y técnico que ha faltado hasta ahora».

Finalmente, puntualizó que la Junta defenderá la postura que se acerque más al anterior y abogará porque las cláusulas del mismo incluyan «mecanismos de rigor permanente con indemnizaciones ante posibles incumplimientos».

También destacó que una posible reestructuración del sector dependerá de ese tratado y se mostró partidario de que la reducción de flota sea «la menor posible». Tampoco descartó intensificar los contactos con otros países africanos para llegar a acuerdo que permitan utilizar sus recursos pesqueros. ■



ESPAÑA INCORPORA LAS MEDIDAS SANITARIAS EUROPEAS EN ACUICULTURA



El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha incorporado a su propia normativa las medidas de policía sanitaria comunitaria derivadas de las Directivas 93/53 y 54/CEE del Consejo, relativas a medidas mínimas de lucha contra determinadas enfermedades de los peces y al comercio de animales y productos de acuicultura, respectivamente, y la Decisión de la Comisión 92/532/CEE, que establece los planes de muestreo y métodos de diagnóstico para detección y confirmación de enfermedades de los peces. Tales medidas pretenden combatir la anemia infecciosa del salmón (AIS), la septicemia hemorrágica viral (SHV) y la necrosis hematopoyética infecciosa (NHI).

EN su transposición al ordenamiento jurídico interno, el Real Decreto 1488/1994 dispone la protección sanitaria de los peces que garantice el desarrollo regional del sector acuícola, y fija las medidas de lucha a adoptar en caso de aparición de enfermedades que pueden adquirir proporciones epizooticas con altos índices de mortalidad que pongan en riesgo la rentabilidad de la producción acuícola. Las medidas preventivas pasan por un control riguroso del movimiento de peces y productos, la realización de investigaciones epizootológicas y la armonización del diagnóstico.

En lo que afecta a la comercialización de animales y productos de la acuicultura, el Real Decreto 1882/1994 especifica las condiciones en las que ha de efectuarse la puesta en el

mercado, con indicación de las enfermedades o agentes patógenos que pueden afectar a peces, moluscos y crustáceos y las estipulaciones a tener en cuenta en

las zonas autorizadas, tanto en aguas continentales como en litorales.

Siendo el control sanitario de los cultivos marinos competencia de las Comunidades Autónomas, compete a éstas la adopción de medidas de control de las explotaciones dedicadas a la cría o mantenimiento de los peces susceptibles de ser afectados por las enfermedades que se pretende combatir. Este control pasa por un registro oficial y actualizado de las explotaciones que incluya las entradas en la explotación de peces vivos, huevos y gametos, con datos sobre la

entrega, número o peso, origen, fuente de suministro y talla de los peces; otro tanto referido a las salidas de la explotación de peces vivos, huevos y gametos, con todos los datos sobre la expedición, número o peso, destino y talla de los peces y, finalmente, sobre la mortalidad observada. El registro podrá ser examinado en cualquier momento a petición del servicio oficial, deberá actualizarse regularmente y se mantendrá durante cuatro años.

Las Comunidades Autónomas deberán establecer también las medidas oportunas para que la sospecha de la existencia de enfermedades se notifique obligatoriamente y con la mayor brevedad al servicio oficial.

El real decreto especifica los laboratorios nacionales de referencia en cada uno de los países de la Unión Europea y el laboratorio comunitario de referencia para las enfermedades de los peces, ubicado en Aarhus (Dinamarca), así como las competencias y funciones de éste o los criterios aplicables a los planes de intervención. En la misma dirección, señala los procedimientos de muestreo y de análisis para el control de las enfermedades y, en su caso, del diagnóstico para la confirmación de las mismas. ■



M. V.

El ISM ayuda
a los familiares de las
víctimas del «Ana Rosa»

UN ELEVADO COSTE POR MORIR EN LA MAR

El hundimiento del pesquero alicantino «Ana Rosa», ocurrido en aguas de Baleares el pasado mes de abril, tras chocar con el mercante «Orion Star», supuso un alto precio para todos.

Los principales afectados, los familiares de las víctimas, no sólo han sufrido el derrumbamiento moral tras perder a un ser querido, sino que también han visto desvanecerse la principal fuente de ingresos del núcleo familiar.

EL rescate de los cadáveres del pesquero «Ana Rosa» puso en movimiento a todas las autoridades competentes en la materia. Una vez pasados los primeros momentos, se comenzaron las tareas de rescate.

La Dirección Provincial del ISM de Baleares mantuvo contacto con las autoridades portuarias y con la Federación de Cofradías con fines informativos. El principal apoyo prestado por el ISM, tanto de Baleares como de Alicante, ha sido una ayuda moral y psicológica. Durante mes y medio el Instituto Social de la Marina dio apoyo psicológico e inició una terapia a las viudas y demás familiares que lo necesitaron.

La asistente social apoyó a los supervivientes durante su estancia en el hospital hasta la obtención del alta médica: adquisición de ropas, disposición de alojamiento en un hotel, acompañamiento por la asistente social y el ATLM al Juzgado de Instrucción donde tuvieron

que declarar, adquisición de los billetes para su traslado a Alicante, gestiones por parte del ATLM y el director provincial para el inmediato traslado del tripulante fallecido.

Pero, junto a esta ayuda moral, el ISM también tuvo que hacer frente a los innumerables gastos económicos derivados tras el accidente. «El viaje en avión lo costeó el Instituto Social de la Marina. Además facilitamos una primera ayuda a las familias, transcurrida una semana tras el accidente, de 100.000 pesetas, más 650.000 pesetas.»

A este coste hay que sumar la estancia de mes y medio de amarga espera para los familiares, que permanecieron en Palma de Mallorca. Esto ha causado cuantiosos gastos de

viajes, alojamiento y manutención, en cantidades muy superiores a sus posibilidades económicas.

«También la Dirección Provincial de Baleares tuvo que buscar alojamiento y manutención, lo que supuso unas ocho mil pesetas al día por persona. En total hemos gastado en estos conceptos un millón ochocientos mil pesetas.»

Derrumbamiento moral

La revista MAR ha podido hablar con los familiares de las víctimas rescatadas, quienes han coincidido en expresar su agradecimiento por el apoyo prestado. Ester, la mujer del patrón del pesquero, señaló que

«desde el primer momento, tanto la Cofradía de Palma como el ISM nos hicieron sentir como si estuviéramos en casa. No tenemos palabras para agradecerlo». Para Ester, el principal apoyo que les dieron fue el «sentimental». «En unos momentos de rabia, desesperación e impotencia, eso es muy importante», asegura la viuda.

Mari Carmen, otra viuda de un pescador del «Ana Rosa», se encuentra en estos momentos moralmente derrumbada. El mástil de la familia se ha destruido y ahora tiene que mantener a tres hijos y una nieta. «Actualmente estamos a la espera de cobrar la pensión de viudedad, que se encuentra tramitándose.»

Por su parte, José, un pescador jubilado, padre de los dos hermanos que han fallecido, no puede expresar sus sentimientos ante esta situación. «No hay palabras para decir lo que se siente.» ■

I. O.

Presentada en Barcelona

«GUÍA DE SEGURIDAD EN EL TRABAJO PARA LA PESCA EN CATALUÑA»



Con asistencia del conseller de Trabajo de la Generalitat de Cataluña, del gobernador civil de Barcelona, del subdirector general de Acción Social del Instituto Social de la Marina, del jefe de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social de Barcelona, del director general de Pesca Marítima de la Generalitat y del presidente de la Mutua de Accidentes de Trabajo (ASEPEYO), así como de otros representantes de los organismos participantes en el proyecto y del sector marítimo-pesquero, acaba de ser presentada en Barcelona la «Guía de Seguridad en el Trabajo para la Pesca en Cataluña».

Esta publicación es fruto del esfuerzo durante un año de trabajo de tres organismos oficiales pertenecientes a dos Administraciones diferentes (Departamento de Trabajo de la Generalitat de Cataluña e Inspección de Trabajo e Instituto Social de la Marina, del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social) y la colaboración de la Mutua ASEPEYO. La «Guía» pretende ser el buque insignia de la campaña de sensibilización «Jo Pesco Sense Accidents» (Yo pesco sin accidentes), dirigida al sector pesquero que desarrolla sus actividades en el litoral catalán.

El acto de presentación tuvo lugar en la sede de la Dirección Provincial del ISM en Barcelona, siendo su director, Juan Zamora, el anfitrión del mismo. El señor Zamora, tras agradecer a los presentes su asistencia, explicó la doble línea de acción que desarrolla el ISM. De un lado, la gestión integral del Régimen Especial del Mar de la Seguridad Social y, de otro, el amplio abanico de servicios sociales, que abarcan desde el programa de medicina preventiva hasta los distintos programas de formación.



EL acto estuvo presidido por el conseller de Trabajo de la Generalitat de Cataluña, Ignacio Farreres, quien puso de manifiesto la necesidad que tiene el sector pesquero catalán, compuesto en su mayoría por pequeñas empresas, de contar con el apoyo decidido de las Administraciones públicas, tanto en aspectos económicos como sociales. «Ayuda—dijo el conseller— que no debe confundirse ni con el proteccionismo ni con actitudes intervencionistas de la Administración. De ahí que esta «Guía de

Seguridad en el Trabajo para la Pesca en Cataluña» sea una buena muestra de esta colaboración y ayuda que la Administración debe aportar al sector.»

El conseller destacó algunos aspectos importantes de este documento. En primer lugar, el hecho de ser una importante pieza para mejorar la seguridad del trabajo en la pesca. También señaló el que de forma sencilla y al mismo tiempo rigurosa trate temas tan importantes como los accidentes laborales y su prevención, ya que son estos accidentes



La «Guía» aborda los problemas de seguridad laboral en las embarcaciones que faenan en Cataluña

y no los marítimos los que provocan las mayores pérdidas económicas y personales en el sector.

Por último, destacó el honorable Ignacio Ferreras el carácter pionero de esta publicación, no sólo por el hecho de ser la primera «Guía» con este contenido que se realiza en España, sino también por ser fruto de una colaboración entre tres organismos públicos dependientes de dos Administraciones distintas y una mutua como es ASEPEYO.

Objetivos

Según se explica en la propia introducción, esta «Guía» ha nacido de la preocupación del sector pesquero y de los organismos públicos comprometidos con la seguridad laboral. El trabajador, su bienestar y su seguridad están en el centro de las actuaciones del Ministerio de Trabajo, a través de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y del Instituto Social de la Marina, y de la Conselleria de Trabajo de la Generalitat de Cataluña. Esta preocupación responde al creciente valor que los trabajadores, en este caso los pescadores, dan a la seguridad laboral.

Además con esta «Guía» las Administraciones públicas de Cataluña cumplen una de las direc-

trices de seguridad e higiene para patronos y tripulantes de buques pesqueros efectuadas conjuntamente por la FAO, la OIT y la OML.

El propósito fundamental de la obra es señalar los riesgos detectados a fin de prevenir el posible accidente. Para ello se proponen soluciones practicables que no supongan grandes inversiones ni sean incómodas o complejas para los tripulantes. Aunque la principal insistencia que se hace es que cada tripulante asuma su responsabilidad, la prevención es, ante todo, una actitud de responsabilidad y prudencia por parte de las tripulaciones y también de patronos y armadores, disponiendo a bordo y en perfectas condiciones de uso de todos los medios de seguridad laboral y marítima reglamentarios.

Jornada de pesca

Para facilitar su uso y comprensión la «Guía» sigue el orden

cronológico de una jornada de pesca, observando los riesgos laborales que se presentan durante el acceso a bordo; la estancia y deambulación en cubierta durante las faenas de pesca, distinguiendo entre arrastre, cerco y artes menores, y en la selección y manipulación de capturas.

A ello se han añadido dos capítulos generales: los riesgos ambientales derivados del ruido y temperatura y los riesgos náuticos y marímeros.

Por último, la «Guía», que se presenta en edición bilingüe castellano-catalana, finaliza con un capítulo de instrucciones prácticas, la lista de chequeo de embarcaciones con los puntos claves a reparar antes de zarpar y un glosario de términos marímeros más usuales.

Especial para Cataluña

La «Guía» ha sido especialmente concebida pensando en la

seguridad de la pesca en Cataluña: pesca de bajura integrada por barcos pequeños de construcción tradicional, que salen y regresan a puerto en la misma jornada.

En general, es un sector que se caracteriza por su homogeneidad, sin perjuicio de la diversidad de flotas y técnicas de pesca utilizadas. Estas características comunes son:

- Todo el sector se dedica a la pesca de bajura o artesanal. Los barcos salen y regresan dentro de las veinticuatro horas.

- Una inmensa mayoría de las empresas son propiedad de los mismos patronos que mandan los barcos. Todas las empresas, salvo contadas excepciones, son propietarias de un solo barco. El sector está formado exclusivamente por pequeñas empresas necesitadas de un especial apoyo de los poderes públicos, de acuerdo con las políticas señaladas por la Unión Europea.

- El tamaño de las embarcaciones no sobrepasa las 100 TRB. En muy pocos casos, incluso, superan los 50 TRB. Por lo general, son construcciones de madera.

- La diversidad de flotas y actividades (arrastre mayor, arrastre menor, cerco, trasmallo, palanque, almejeros y artes diversas) no supone apenas la quiebra de la homogeneidad básica del sector, por lo que existe una unidad y confluencia de intereses entre todas ellas. ■

Concha HERNANDEZ CARAZO

DATOS BASICOS DEL SECTOR PESQUERO EN CATALUNYA (1992)

Número de empresas	Número de barcos	TRB	Número de trabajadores	Pesca capturada (ton.)	Valor en lonja (Mill. pts.)
1.277	1.526	25.745	4.407	54.601	16.951,4

INFORMACION

JURIDICO

LABORAL

Visto en el número anterior la modificación que ha sufrido la extinción del contrato por causas objetivas, que amplía el espectro aplicativo de dicho precepto a todo tipo de empresas con independencia del número de trabajadores, e introduce las causas económicas y organizativas como causas de extinción o resolución del contrato de trabajo, vamos a centrarnos ahora en otra de las instituciones que se han visto «tocadas» o reformadas por la Ley 11/94, de 19 de mayo, por la que se modifican determinados artículos del Estatuto de los Trabajadores, de la Ley de Procedimiento Laboral y de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social.

MODIFICACIONES EN EL DESPIDO

A primera vista, leyendo los preceptos que regulan el despido (artículos 55 y 56 del Estatuto y 103 al 113 de la Ley de Procedimiento Laboral), de antes y después de la reforma, parece como si no hubiera cambiado nada. Pero de una lectura más detenida y profunda se extraen importantes modificaciones, como iremos viendo seguidamente.

Calificación del despido

Si partimos de la perspectiva puramente técnico-jurídica, la calificación del despido no ha variado. Este podrá ser calificado por los jueces competentes para ello, los jueces de los Juzgados de lo Social, antes Magistraturas de Trabajo, como: *procedente*, *improcedente* o *nulo*.

Despido procedente. Será calificado como tal cuando ese incumplimiento grave y culpable que el empresario imputa al trabajador en la carta de despido quede acreditado a juicio del juez que entienda del mismo.

Despido improcedente. Cuando esa grave imputación no haya podido demostrarse, o cuando en su forma no se ajustara a lo establecido en el artículo 55.1 del Estatuto.

Esta última parte del punto anterior sí nos marca ya la introducción de una modificación importante en relación con la regulación precedente. Así, si antes el despido verbal, el que se hacía sin observar los requisitos de forma del artículo 55 del Estatuto:

- Por escrito.
- Especificando los hechos causantes del despido.

- Y con indicación de la fecha de efectividad del mismo era declarado *nulo*, ahora se reconvierte en *improcedente*, de conformidad con el artículo 55.4 del ET y artículo 108.1 de la Ley de Procedimiento Laboral.

Por tanto, y a tenor de los mencionados artículos, el despido verbal pasa a ser considerado como despido improcedente. Ello conlleva para el empresario el ahorrarse los salarios de tramitación del primer procedimiento, puesto que al ser declarado nulo, debía readmitir al trabajador despedido abonándole los salarios dejados de percibir entre la fecha en la que verbalmente fue despedido y la fecha de la notificación de la sentencia que declaraba la nulidad del despido en cuestión (salarios de tramitación).

Despido nulo. «Será nulo el despido que tenga por móvil algunas de las causas de discriminación prohibidas por la Constitución o en la ley, o bien se produzca con violación de derechos fundamentales y libertades públicas del trabajador.»

El efecto de la declaración del despido como nulo conlleva la inmediata readmisión del trabajador a su puesto de trabajo en las mismas condiciones anteriores a haberse producido el despido, y el consiguiente abono de los salarios dejados de percibir, de los salarios que el trabajador hubiera cobrado de haber permanecido en activo en la empresa o centro de trabajo.

Con este elenco de supuestos, las posibilidades actuales de que el despido pueda ser declarado nulo disminuyen en relación con la normativa anterior a la reforma que estamos viendo.

De la declaración de nulidad se ocupan los artículos 55.5 del Estatuto y el artículo 108 de la Ley de Procedimiento Laboral.

Artículo, este último, que ve aminoradas las posibilidades de nulidad, pues de los cinco supuestos que el anterior artículo 108 de la LPL prevenían como supuestos de nulidad, el actual artículo 108 del mismo cuerpo legal lo ha dejado reducido al anterior apartado d) del artículo 108.2.

Con independencia de lo que cada convenio, el Estatuto, la



Ley de Libertad Sindical y otras leyes digan, habrá que estar a lo que la Constitución dice en relación con las causas de discriminación y la violación de derechos fundamentales.

De esta forma, y en concordancia con los artículos 14 y del 15 al 29 de nuestra Constitución, que son los preceptos que regulan las causas de discriminación y los Derechos Fundamentales y

las libertades públicas, habrá que entender que será declarado nulo todo despido que tenga como móvil del mismo:

- Discriminación por «razón de nacimiento, raza, sexo, religión, opinión o cualquier otra condición o circunstancia personal o social».

- O se conculque con dicho despido alguno o algunos de los derechos fundamentales y libertades públicas a que se refieren los artículos 15 al 29 de la Constitución.

Entre otros y a título indicativo, puede intuirse que serían declarados nulos los despidos que tuvieran como fundamento de la acción empresarial la violación:

La indemnización del despido y la reducción de los costes de trámite del despido improcedente

Cuando el despido sea declarado improcedente, el trabajador tendrá derecho a percibir unas cantidades que no han variado en relación con la anterior normativa, y que son las siguientes:

- El importe de una indemnización equivalente a *cuarenta y cinco días de salario por año de servicio*, prorrateándose por meses los períodos de tiempo inferiores a un año y hasta un máximo de cuarenta y dos mensualidades.

- El empresario podrá dar una indemnización superior al importe de cuarenta y dos mensualidades, pero no está obligado.

- Otro tope que marca dicha cantidad tiene importancia a *efectos fiscales*. En principio la indemnización que percibe un trabajador por la resolución de su contrato está exenta de cotización por IRPF; es decir, en la declaración de la renta anual del trabajador no tiene por qué incluir como renta la cantidad cobrada en concepto de indemnización. Ahora bien, toda cantidad que supere el importe de esas cuarenta y dos mensualidades necesariamente deberá cotizar y obligatoriamente está sujeta a retención de IRPF.

Conclusión de ello: que la cantidad que exceda del importe de cuarenta y dos mensualidades deberá ser declarada en la declaración de la renta del trabajador correspondiente al ejercicio fiscal en el que se haya percibido la misma.

Dentro de esta calificación del despido como improcedente conviene tratar un tema importante que la Ley 11/94 modifica, importante, sobre todo, para los empresarios, que introduce una línea flexibilizadora en el régimen del despido disciplinario, al menos en cuanto a coste.

Modificación que si beneficia, como lo hace, al empresario, perjudica al trabajador. Lógico, por otra parte, cuando la relación de fuerzas está formada por dos partes como en este caso: trabajador/empresario.

El ahorro de costes está previsto para el supuesto de que la opción entre readmisión o indemnización corresponda al empresario en el caso de improcedencia del despido. No hay que olvidar que en el supuesto de que se trate de un despido de un representante de los trabajadores y éste fuera declarado improcedente, la opción correspondería al trabajador y no al empresario.

La innovación se introduce en el artículo 56.2 del Estatuto por la citada Ley 11/94, según el cual «en el supuesto de que la

opción entre readmisión o indemnización correspondiera al empresario, la cantidad a que se refiere el párrafo b) del apartado anterior (Salarios de tramitación) quedará limitada a los salarios devengados desde la fecha del despido hasta la de conciliación previa, si en dicho acto el empresario reconociera el carácter improcedente del despido y ofreciese la indemnización prevista en el apartado a) del número anterior (cuarenta y cinco días por año), depositándola en el Juzgado de lo Social a disposición del trabajador en el plazo de cuarenta y ocho horas siguientes a la celebración del acto de conciliación.

De todo este precepto cabe extraer que, para que el empresario pueda ahorrarse parte de los salarios de tramitación deberán darse los requisitos siguientes:

- Que el empresario reconozca la improcedencia del despido.

- Que ofrezca al trabajador simultáneamente a esa declaración de improcedencia el importe equivalente a cuarenta y cinco días por año de servicio en concepto de indemnización, más el importe de los salarios dejados de percibir por el trabajador desde la fecha del despido hasta el acto de conciliación. Ambos ofrecimientos deben constar en el acta de conciliación.

- Consignar dichas cantidades en el Juzgado Decano de lo Social dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes a la celebración del acto de conciliación en el SMAC.

Si dictada sentencia, se declara la improcedencia del despido, el trabajador sólo percibirá la cantidad que el empresario depositó en el Juzgado y que ofreció en el acta de conciliación, con lo que se ahorraría los salarios que median entre la fecha del acto de conciliación en el SMAC y la fecha de recepción de la sentencia dictada por el Juzgado de lo Social. ■

José Manuel
MARTINEZ GALAN



— Del derecho a la vida, atentase contra la libertad religiosa e ideológica, a la libertad personal, a la intimidad, o afectase a la inviolabilidad del domicilio del trabajador. Se atentase a la libertad de residencia y circulación, a la libertad de expresión, al derecho de reunión, al de asociación, a la libertad de enseñanza, a la libertad de sindicación, al derecho de huelga, etc.

- Y una cantidad igual a la suma de los salarios dejados de percibir durante el tiempo que dure la tramitación del procedimiento judicial; esto es, desde la fecha del despido hasta aquélla en la que se le notifique la sentencia que declare la improcedencia del dicho despido.

La suma indemnizatoria de cuarenta y dos mensualidades que marca el artículo 56 a) del ET, representa un doble tope:

Sanidad a bordo

El sentido de la vista es, en general, el más apreciado por cualquier persona, que ve en él el soporte de la mayor parte de la actividad cotidiana. Esta afirmación, aun exagerada (el resto de los sentidos son también imprescindibles), convierte los defectos de la visión en un hecho dramático para la mayor parte de los afectados. Sin embargo, actualmente, con una buena prevención, un buen diagnóstico y un tratamiento oportuno, gran número de enfermedades visuales son corregibles fácil y eficazmente.

LA VISION OPTIMA

PARA una correcta visión son imprescindibles una serie de condiciones anatómicas y funcionales tales como la integridad de ambos ojos y anejos (párpados, cejas, glándulas lagrimales), el correcto funcionamiento de los nervios y áreas visuales del cerebro, un estado nutricional adecuado, una buena circulación sanguínea y, en general, la ausencia de enfermedades generales, junto a unos adecuados hábitos higiénicos, ya que numerosas enfermedades de órganos distantes tienen su reflejo a nivel visual (diabetes, hipertensión arterial, arteriosclerosis, bronquitis crónica, infecciones generalizadas, mal funcionamiento de órganos como riñón e hígado, tabaquismo, alcoholismo, etcétera).

Sin embargo, las enfermedades que con mayor frecuencia afectan a la visión son las propias de los sistemas de lentes, estructuras internas y músculos del propio ojo, como la miopía, hipermetropía, astigmatismo, estrabismo, presbicia y cataratas.

Como es lógico, el mejor tratamiento de estos defectos es la prevención para evitar su aparición, aun cuando en algunas de ellas debamos hablar de enfermedades congénitas, ya que el individuo nace con ellas, avanzando en intensidad conforme la edad va aumentando. Por ello, otra medida eficaz será su diagnóstico y corrección temprana.

● **Miopía:** Consiste en la enfermedad del ojo más extendida, en la que la percepción de los objetos lejanos se ve disminuida y la visión cercana suele conservarse. Va unida a la «intelectualidad», apreciándose una menor incidencia en

pueblos primitivos no sometidos a exigencias en el estudio o lectura.

● **Hipermetropía:** Se caracteriza por una deficiente visión cercana, permitiendo una visión lejana normal o incluso mejor que lo normal (mayor agudeza).

● **Astigmatismo:** Consiste en la alteración de los ejes de la mirada, lo que origina la falta de nitidez en las imágenes captadas por el ojo. Suele asociarse en mayor o menor grado a miopía e hipermetropía.

● **Presbicia o cansancio visual.** Va unida al proceso de envejecimiento, perdiéndose paulatinamente agudeza visual, sobre todo cercana. Se favorece por los malos hábitos o el exceso de lectura.

● **Estrabismo:** Se produce por la alteración de la musculatura de uno o ambos ojos, que al actuar de manera inadecuada hace que uno o los dos se desvíen y las imágenes de ambos ojos «no se superpongan», apareciendo visión doble al inicio y una anulación «automática» de la visión de uno de los ojos por parte del cerebro para evitar la engorrosa duplicidad. De no detectarse a tiempo y corregirse, la anulación de la visión en uno de los ojos será casi total y permanente al cabo de un tiempo (ambliopía u ojo vago), no pudiendo recuperarse jamás la visión del ojo suprimido.

● **Catarata:** Es un fenómeno de enturbiamiento de la lente del ojo, «cristalino», que puede tener múltiples causas y que en general se va a producir a edades avanzadas de la vida, llegando incluso a anular la visión totalmente en el ojo afecto. Su solución quirúrgica extirpando la lente defectuosa es fácil.

Además de las señaladas, existe un amplio catálogo de enfermedades, afortunadamente, más raras, que alteran la visión, como las que afectan a la retina o capa más profunda del ojo, donde se recibe la señal luminosa y se convierte en señal eléctrica hacia el cerebro; las de la córnea o capa más anterior del ojo, las de los párpados, los aumentos de la presión interna del ojo (glaucoma o «tensión a la vista») y un apartado de especial importancia como es el de



los accidentes que afectan al globo ocular.

Tratamiento

El avance que se ha producido en los últimos años en el tratamiento de las afecciones oculares ha sido extraordinario, pues tanto los medicamentos, las lentes, como el tratamiento quirúrgico han conseguido solucionar numerosos problemas hasta hace poco insuperables. Los tiempos de los monóculos y anteojos parecen ir terminando.

El análisis de los distintos tratamientos hoy en día dispo-

Una alimentación rica en frutas y verduras frescas ayuda a un mejor funcionamiento de los ojos.

En trabajos muy habituales en la mar es preciso utilizar gafas de seguridad.



nibles para las enfermedades oculares sería amplísimo, por lo que no nos detendremos en ellos. Sin embargo, todos podemos cumplir una serie de consejos que nos ayuden a mantener nuestra visión en óptimas condiciones:

- Es aconsejable comentar con el médico cualquier síntoma que notemos en relación a la visión, los ojos y sus órganos anejos. Podemos aprovechar los reconocimientos previos a embarque para ello.

- Cuidar y tratar lo mejor que podamos las enfermedades que puedan alterar nuestra visión, como son la hipertensión arterial, la diabetes, el aumento de colesterol, etcétera, reduciendo además el consumo de alcohol y tabaco. Una alimentación rica en frutas y verduras frescas nos ayudará a aportar al ojo las vitaminas precisas para su adecuado funcionamiento.

- Evitar el uso de lentes y gafas de compañeros y familiares. Cada defecto visual precisa una corrección diferente y específica. Debemos seguir los consejos del especialista en cuanto al uso de corrección visual (gafas o lentillas) y visitas de control.

- Proteger los ojos mediante gafas de seguridad

de las inclemencias ambientales, sol, polvo, trabajos que desprendan partículas sólidas o líquidos irritantes, como lijado, picado de pinturas, descamación de pescado, petroleado de superficies, etcétera. Las gafas de protección solar, muy recomendables para la reverberación del sol sobre el agua de mar, deben ser de buena calidad (adquirirlas en ópticas, donde puedan aconsejarnos y garantizar la calidad de los vidrios) y adaptadas a la mayor o menor sensibilidad de los diferentes ojos, en especial si el paciente usa lentillas para corregir alguna enfermedad.

- Evitar automedicarnos por procesos «banales» de nuestros ojos como conjuntivitis, orzuelos, inflamación de párpados, cansancio visual, etcétera, ya que algunos fármacos en colirio o cremas pueden llegar a provocar en determinados pacientes lesiones del ojo muy graves.

- Debemos evitar «vicios» comunes, como el leer con pobreza de luz, a una distancia corta del papel, ver televisión mucho tiempo o desde muy cerca. Si trabajamos con pantallas de ordenadores, radar, sonar, sondas, etcétera, deberemos informarnos de las posibilidades de filtros protectores para esos instrumentos y evitar largos períodos ininterrumpidos frente a ellos.

En resumen, podemos afirmar que en las enfermedades de los ojos y de la visión, como en otros muchos padecimientos, el propio paciente puede hacer mucho para aliviarlas o, al menos, para evitar su agravamiento. ■

José Manuel GONZALEZ VALLECILLO
José Manuel TARRIO PEREIRA

Médicos de Sanidad Marítima. Santander

Te interesa
SABER

Puertos para la gente de mar

EL Instituto Social de la Marina acaba de editar, dentro de la colección «Guía de Puertos para la Gente de Mar», el correspondiente a Valencia. La finalidad de esta «Guía» es ofrecer a todos los trabajadores del mar un instrumento sencillo y ameno, que les permita situarse en la ciudad, conocer sus lugares de interés, sus museos, monumentos, instalaciones deportivas, de esparcimiento y recreo, etc., y, al mismo tiempo, darles a conocer los servicios que el ISM pone a su disposición en este ámbito geográfico, así como otras direcciones de interés.

Estos folletos divulgativos, que comenzaron a publicarse hace ya más de un año, y de los que se han editado los correspondientes a los puertos de Cartagena, Huelva, Tarragona y Bilbao, obedecen a la recomendación 173, de 1987, de la Organización Internacional de

Trabajo (OIT), relativa al bienestar de la gente de mar, que trata de los medios de información para los trabajadores del mar y hace referencia a que tengan información sobre los puertos.

El contenido de la «Guía» que ahora acaba de aparecer está formado por un plano de la ciudad con una relación de los lugares de interés general (equipos administrativos, culturales, históricos y comunicaciones). Se hace una pequeña reseña de la ciudad y sus características y un informe sobre el puerto. También se incluye una relación de los servicios del Instituto Social de la Marina en la provincia y un apartado de teléfonos divididos en teléfonos de interés general y de interés marítimo.

Por último, se citan las hospederías y Direcciones Provinciales que el ISM tiene a lo largo del territorio español. ■

INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

GUIA
DE
PUERTOS
PARA
LA
GENTE
DE
MAR



VALENCIA



MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
Secretaría General para la Seguridad Social

**II JORNADAS
EN DEFENSA
DEL MAR**

A Coruña, 1, 2 e 3 de
diciembre de 1994.

Los días 1, 2 y 3 de diciembre, en La Coruña

II JORNADAS EN DEFENSA DEL MAR

Organizadas por la Comisión de Cofradías afectadas por la catástrofe del «Aegean Sea» frente a las costas gallegas, durante los días 1, 2 y 3 de diciembre tendrán lugar en La Coruña, en el salón de actos de la Casa del Mar, las II Jornadas en Defensa del Mar. Estas Jornadas tienen lugar cuando se cumple el segundo aniversario de la marea negra que causó graves pérdidas en el sector de la pesca. El tema monográfico serán «Los efectos de las grandes catástrofes por vertidos de petróleo sobre la pesca». ■



ESTE AÑO TAMBIEN SE LLEVA LO AZUL.

Estos expertos en nutrición y cardiología ratifican los destacables beneficios para la salud del Pescado Azul: sardina, caballa, boquerón, palometa, jurel, bonito del norte...

FRANCISCO GRANDE COVIÁN

Presidente del Comité Científico de la Fundación Española de la Nutrición.

GREGORIO VARELA MOSQUERA

Presidente de la Fundación Española de la Nutrición.

BERNABÉ SANZ PÉREZ.

Catedrático Emérito de Nutrición y Bromatología.
Universidad Complutense - Madrid.

DOMINGO ESPINÓS PÉREZ.

Catedrático de Patología Médica.
Universidad Complutense - Madrid.

ABEL MARINÉ FONT.

Catedrático de Nutrición y Bromatología.
Universidad de Barcelona.

JOSÉ MATAIX VERDÚ.

Director del Instituto de Nutrición y Tecnología de Alimentos.
Universidad de Granada.

LEANDRO PLAZA CELEMÍN.

Presidente de la Fundación Hispana de Cardiología.

GABRIEL HERGUETA GARCÍA DE GUADIANA.

Presidente de Honor de la Sociedad Castellano de Cardiología.

JESÚS LLONA LARRAURI.

Presidente del Label Vasco de Calidad Alimentaria.

PESCADO AZUL: FRESCO, FRESCO...Y A PRECIO RAZONABLE.



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/ ALBARRACÍN, 21 - 28037 - MADRID
TEL.: (91) 327 08 41 - FAX: (91) 327 36 30