

MAR

N.º 305 - ABRIL 1993

EL GOBIERNO PLANTEA UNA NUEVA POLITICA DE EMPLEO

**BATALLA
CONTRA
LAS
IMPORTACIONES
DE PESCADO**

**Congresos de la OMI
y la ITF en Málaga:
Debate sobre la seguridad
en los pesqueros**

**6 de junio, ELECCIONES
GENERALES**

Evitar el riesgo, una responsabilidad mutua.



SEGUROS DE BARCOS Y MERCANCIAS

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

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



MURIMAR
MUTUA DE RIESGO MARITIMO

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

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

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

Con seguridad, hacia el futuro.

S

E mire por donde se mire, las últimas semanas han sido un período intenso, tanto por lo que afecta al sector marítimo en concreto como al conjunto de la política en general.

Casi por sorpresa, aunque no se había descartado nunca esa posibilidad, el Gobierno decidió adelantar los comicios, previstos inicialmente para otoño, y convocó elecciones generales para el próximo 6 de junio. Disuelto el Parlamento, se ha paralizado la actividad legislativa. Felipe González entiende, según explicó a la hora de justificar esta decisión, que por parte de algunos partidos de la oposición se ha iniciado ya hace un tiempo una campaña electoral, que está provocando un cierto grado de crispación, y que, en estas circunstancias, lo mejor para el país es que los ciudadanos se manifiesten cuanto antes para que el nuevo Gobierno, del signo que sea, pueda desarrollar su trabajo en medio de otro clima.

Desde la perspectiva laboral, tras las medidas urgentes contra el paro aprobadas el mes anterior, el Gobierno ha elaborado un documento por el que se propone la reforma global del mercado del trabajo y que puede suponer un vuelco en las relaciones laborales, los salarios y los contratos. Este documento ha sido remitido, en primer lugar, al Consejo Económico y Social, para que, a ser posible, en un plazo de dos meses emita un dictamen con las posiciones al mismo de empresarios y sindicatos. El Gobierno, según señaló el ministro de Trabajo, Luis Martínez Noval, pretende llevar a cabo una reforma en un clima de concertación. Se trata de una profunda reforma que, entre otros aspectos, afectará a las modalidades de contratación, movilidad funcional, horaria o geográfica, estructura del salario o condiciones de despido.

COMI M DIAS

TIEMPOS DECISIVOS

En el sector de la pesca, las últimas semanas han sido escenario de duras protestas en toda la Comunidad Europea contra la avalancha de importaciones desde terceros países que, según los pescadores, entran por debajo de los precios mínimos, en cantidades superiores a las estipuladas y con unas condiciones de calidad también inferiores a las que se exigen a los propios pescadores comunitarios. Las protestas, que tuvieron lugar especialmente en Francia, en España se reflejaron en el paro de la flota de bajura de todo el norte y parte del Mediterráneo, preocupados especialmente por las importaciones de anchoeta y bonito. La Comunidad Europea adoptó unas primeras medidas para impedir el acceso a los puertos comunitarios de mercancía que no cumpliera unas mínimas condiciones de calidad y precios. En la práctica, con las fronteras prácticamente abiertas, con un sector tremendamente deficitario en productos de la pesca, parece que las importaciones van a seguir siendo algo en aumento tanto en

lo que afecta a las especies de bajura como al producto que captura la gran flota congeladora.

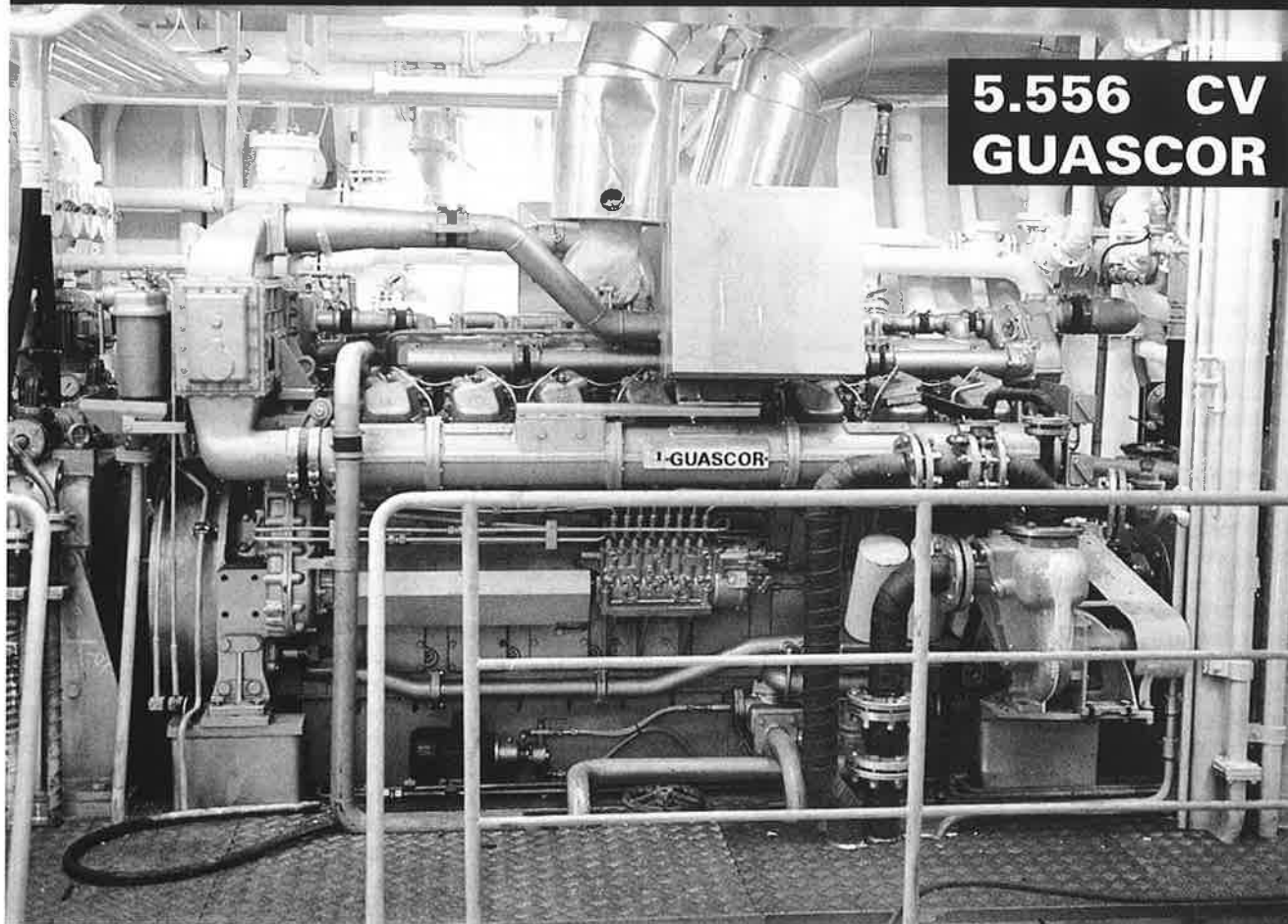
La problemática de los pescadores fue también objeto del debate central en los respectivos congresos, que tuvieron lugar en la Costa del Sol, por parte de la Organización Marítima Internacional (OMI) y de la Federación Internacional del Transporte (ITF). Al final, una coincidencia general: hay que mejorar la seguridad en las embarcaciones. Los congresistas también concluyeron que la defensa de los caladeros es el primer instrumento para defender el empleo en el sector.

Finalmente, las costas asturianas fueron escenario del hundimiento por una vía de agua del mercante indio «Vishva Mohini», con más de una treintena de muertos. La tripulación acusó al capitán del barco de haber comunicado excesivamente tarde la avería a las autoridades de salvamento españolas, cuyos efectivos lograron rescatar a quince marineros. ■

Vidal MATE



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



**5.556 CV
GUASCOR**

EQUIPOS INSTALADOS

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



Dpto. PROFIC / 93



GUASCOR[®]

MOTORES
Y
SISTEMAS



26

PROPUESTA DEL GOBIERNO PARA MODIFICAR LA POLÍTICA DE EMPLEO

El Ministerio de Trabajo ha remitido al CES un amplio informe con importantes medidas para reformar la actual política de empleo.

6

LA BATALLA DE LAS IMPORTACIONES

Pescadores de media Europa piden más protección frente a la importación de pescado.



13

LOS SINDICATOS, UNANIMES EN LA PROTECCION DEL MAR

Los sindicatos integrantes de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF), en su congreso celebrado en Benalmádena, fueron unánimes al defender los recursos pesqueros como primera medida para proteger el empleo.

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

Director general: Jesús Muela.

Director: Vidal Maté.

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

Secretaría de Redacción: M.ª Victoria Ugarte.

Para entrar en contacto con el ISM: **Alicante:** Casa del Mar. Muelle de 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:** Varadero, 4. Tel. (93) 319 05 66. **Bilbao:** Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 62 22. **Cádiz:** Casa del Mar - Tel. (956) 25 17 04. **Cartagena:** Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. (968) 50 20 50. **Castellón:** Casa del Mar. Plaza Monturiol, s/n. Tel. (964) 22 14 08. **Ceuta:** Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. (965) 51 11 24. **Gijón:** Casa del Mar. Eduardo Castro, s/n. - Tel. (985) 32 51 03. **Guipúzcoa:** Casa del Mar. Pasajes de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. **Huelva:** Casa del Mar. Avda. Hispano-América, s/n. - Tel. (965) 25 75 65. **La Coruña:** Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal - Tel. (981) 28 70 00. **Las Palmas:** Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58. **Lugo:** Carril dos Loureiros, s/n. - Tels. (982) 22 34 50 ó 22 34 54. **Madrid:** Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60. **Málaga:** Puente del Carmen, s/n. - Tel. 22 72 75. **Melilla:** Inspector Torralba, 9 - Tel. (952) 68 16 64. **Santa Cruz de Tenerife:** Avda. de Anaga - Tel. (922) 27 11 50. **Santander:** Casa del Mar. Avda. Sotileza, s/n. - Tel. (942) 21 46 00. **Sevilla:** Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. **Tarragona:** Casa del Mar. Fco. Bastos, s/n. Tel. (977) 22 71 66. **Valencia:** Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16. **Vigo:** Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. (966) 29 09 50. **Vilagarcía de Arosa:** Casa del Mar. Avda. de la Marina, s/n. - Tel. (966) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

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

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

Imprime: EGRAF, S. A. Luis I, 5. 28031 MADRID - Depósito Legal: M. 16516/1963. NIPO: 205-93-001-4.

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.

Conflictos en Francia y protestas de los armadores españoles



Pescadores franceses y arrantzales del País Vasco han protagonizado durante las últimas semanas acciones de protesta contra las importaciones de pescado incontroladas y a bajos precios que dieron lugar al hundimiento de los mercados. Al norte de los Pirineos, las movilizaciones francesas, especialmente en la zona de Bayona, se centraron contra las entradas de productos frescos, como bacalao o eglefino, mientras en el País Vasco el malestar respondía a las importaciones de anchoeta, cuyos efectos también se reflejaron en la costa mediterránea. Por su parte, los armadores del puerto de Vigo denunciaban y pedían medidas urgentes, no solamente contra las importaciones de pescado fresco sino, fundamentalmente, contra las entradas de producto congelado y especialmente de merluza.

EN una situación de aumento de capturas en el mundo, con problemas graves en algunas flotas y en diferentes países, y con una reducción en la demanda, los países importadores, como es el caso de España, se convierten en una posibilidad para colocar en muchos casos a cualquier precio parte de esos productos, con los consiguientes efectos negativos para el sector de la pesca, que reclama medidas a la Comunidad Europea con el fin de frenar esos desembarcos. En este momento Bruselas ha fijado precios de referencia para varias especies de pescados frescos y congelados, a la vez que ha impuesto también mayores medidas de control para la importación de otras 23 especies de pescado fresco y otras 37 de congelado.

A pesar de estas actuaciones de la Comunidad Europea, en el sector de la pesca se teme que la batalla del comercio en este tipo de productos no haya hecho nada más que comenzar.

Las pretensiones proteccionistas del sector de la pes-



Los países importadores de la Comunidad Europea solicitan medidas más duras para evitar la invasión de los mercados.

Bruselas fijó mayores controles para los desembarcos y el funcionamiento de unos precios de referencia mínimos en frontera.



José Loira, secretario general de Pesca Marítima.



Juan María Urbieto, patrón mayor de la Federación de Cofradías de Guipúzcoa.

En este momento los problemas denunciados por los pescadores franceses responden a una situación en parte coyuntural, pero que podría prolongarse por mucho más tiempo, razón por la cual se han adoptado algunas medidas de salvaguardia. En el entorno de la Comunidad Europea hay países, como Islandia y Noruega, cuyas capturas ascienden a 2,1 y 1,5 millones de toneladas, respectivamente, y en muchos casos con problemas de excedentes. Por otra parte, existe una importante flota, especialmente en los países del Este, cuyas capturas tampoco encuentran salida en sus respectivos mercados, con casi 10 millones de toneladas en la antigua URSS y más de 10 millones en la Europa Oriental.

Esta situación de capturas y recesión en la demanda han dado lugar a que parte de ese producto trate de encontrar huecos en el conjunto del mercado comunitario a precios por debajo de las cotizaciones mínimas impuestas en frontera. Hay flotas, como la de la antigua URSS, que necesitan financiación y, en consecuencia, llevan a cabo

LA BATALLA DEL PESCADO

ca de la Comunidad Europea, a las que por el momento ha dado respuesta Bruselas, chocan, sin embargo, con los deseos liberalizadores para los mercados del resto de los países, especialmente aquellos que tienen las pesquerías más importantes, apoyados por la filosofía defendida desde Estados Unidos en el seno del GATT, encaminada a la eliminación de trabas en frontera. El hecho de que una parte de la flota comunitaria, especialmente la española, se vea obligada a operar en caladeros de otros países, así como el funciona-

miento de acuerdos para el aprovisionamiento de pescado con otros Estados, son factores que han incidido, además, en la existencia de compromisos para las importaciones de partidas con reducción de aranceles y que, incluso, en muchos casos entren con arancel cero.

La Comunidad Europea tiene anualmente unas importaciones totales de unos cuatro millones de toneladas de pescado. Parte de ese comercio es entre países de la CE, mientras las compras en terceros países se sitúan en casi tres millones de toneladas.

descargas que provocan la consiguiente caída en las cotizaciones.

Según los datos manejados por la propia Comunidad Europea, las importaciones de pescado fresco o refrigerado que se han vendido en estas condiciones en algunos países, como Francia, en las úl-



aplicar en frontera afectan a los bacalaos, carboneros, eglefinos y merluza.

La respuesta comunitaria fue considerada positiva en todos los medios del sector de la Comunidad Europea, pero se calificó también como insuficiente para atender al problema planteado. Los franceses siguieron con sus reivindicaciones ante la Comisión de la CE en su intento para que se adoptasen mayores medidas de salvaguardia. Entre sus peticiones figuraba también un aumento de los precios de referencia mínimos a aplicar en frontera del 30 por 100.

Los ministros de pesca comunitarios estudiaron la situación en su reunión del 18 de marzo y estuvieron de acuerdo en el establecimien-

timas semanas, se situarían en unas 11.000 toneladas, cifra que en el sector se considera excesivamente baja.

Respondiendo parcialmente a las peticiones planteadas no solamente por los pescadores franceses o ingleses, sino también de los armadores españoles a través de la Cooperativa de Vigo, la Comunidad Europea adoptó una primera medida a finales del pasado mes de febrero, con un reglamento por el que se fijaban unos precios de referencia por debajo de los cuales no se podían llevar a cabo importaciones en la CE. Este reglamento contempla tanto los productos frescos y refrigerados como los congelados, productos estos últimos de interés para los armadores españoles y especialmente para productos como la merluza (Cuadro I).

Desde el pasado mes de febrero hasta el próximo 30 de junio funcionarán precios de referencia para los bacalaos de la especie *Gadus morhua*, los carboneros, eglefinos, merluzas de la especie *Merluccius merluccius* y para el rape. En cuanto a los productos congelados, los precios de referencia que se deberán

CUADRO I PRODUCTOS FRESCOS Y REFRIGERADOS

(En ecus por tonelada)

ESPECIE	Talla (1)	PRECIOS DE REFERENCIA			
		Pescado vaciado con cabeza		Pescado entero	
		Extra, A (1)	B (1)	Extra, A (1)	B (1)
Bacalaos de la especie <i>Gadus morhua</i> 0302 50 10	1	947	894	684	526
	2	947	894	684	526
	3	894	736	526	421
	4	705	484	400	284
	5	494	284	295	189
Carboneros (<i>Pollachius virens</i>) 0302 63 00	1	484	484	376	376
	2	484	484	376	376
	3	478	478	371	371
	4	387	280	204	151
Eglefinos (<i>Melanogrammus aeglefinus</i>) 0302 62 00	1	696	618	541	464
	2	696	618	541	464
	3	595	502	417	286
	4	526	433	394	270
Merluzas de la especie <i>Merluccius merluccius</i> ex 0302 69 65	1	2.819	2.650	2.227	2.058
	2	2.142	2.001	1.663	1.522
	3	2.114	1.973	1.635	1.494
	4	1.804	1.663	1.409	1.156
	5	1.691	1.550	1.325	1.071
		Pescado entero o vaciado con cabeza		Pescado sin cabeza	
		Extra, A (1)	B (1)	Extra, A (1)	B (1)
Rape (<i>Lophius</i> spp.) 0302 69 81	1	1.334	963	3.462	2.692
	2	1.704	1.334	3.269	2.500
	3	1.704	1.334	3.077	2.308
	4	1.426	1.056	2.692	1.923
	5	815	445	1.923	1.154

(1) Las categorías de frescura, talla y presentación son las que se definen en aplicación del artículo 2 del Reglamento (CEE) núm 3759/92.

CUADRO I (continuación)

PRODUCTOS CONGELADOS

(En ecus por tonelada)

Producto	Presentación	Precio de referencia
1. Bacalaos (<i>Gadus morhua</i> , <i>Gadus ogac</i> y <i>Gadus macrocephalus</i>) y pescados de la especie <i>Boreogadus saida</i> ex 0303 60 11, ex 0303 60 19 ex 0303 60 90, ex 0303 79 41	Enteros: — con o sin cabeza	937
ex 0304 20 21 ex 0304 20 29	Filetes: — planchas industriales con espinas («estándar») — planchas industriales sin espinas — filetes individuales con piel — filetes individuales sin piel — bloques en envasado directo que no pesen más de 4 kg.	2.037 2.354 2.230 2.574 2.462
ex 0304 90 35 ex 0304 90 38 ex 0304 90 39	Bloques aglomerados (relleno)	1.011
ex 0303 60 11, ex 0303 60 19 ex 0303 60 90, ex 0303 79 41 ex 0304 90 35, ex 0304 90 38 ex 0304 90 39	Piezas y otras carnes	1.191
2. Carboneros (<i>Pollachius virens</i>) ex 0303 73 00	Enteros: — con o sin cabeza	617
ex 0304 20 31	Filetes: — planchas industriales con espinas («estándar») — planchas industriales sin espinas — filetes individuales con piel — filetes individuales sin piel — bloques en envasado directo que no pesen más de 4 kg.	1.223 1.347 1.250 1.383 1.412
ex 0304 90 41 ex 0303 73 00, ex 0304 90 41	Bloques aglomerados (relleno) Piezas y otras carnes	675 811
3. Eglefinos (<i>Melanogrammus aeglefinus</i>) ex 0303 72 00	Enteros: — con o sin cabeza	817
ex 0304 20 33	Filetes: — planchas industriales con espinas («estándar») — planchas industriales sin espinas — filetes individuales con piel — filetes individuales sin piel — bloques en envasado directo que no pesen más de 4 kg.	1.825 2.397 2.172 2.493 2.433
ex 0304 90 45 ex 0303 72 00, ex 0304 90 45	Bloques aglomerados (relleno) Piezas y otras carnes	807 954
4. Merluza (<i>Merluccius</i> spp.) ex 0303 78 10	Enteros: — con o sin cabeza	773
ex 0304 20 57	Filetes: — planchas industriales con espinas («estándar») — planchas individuales sin espinas — filetes individuales con piel — filetes individuales sin piel — bloques en envasado directo que no pesen más de 4 kg.	1.039 1.223 1.058 1.135 1.224
ex 0304 90 47 ex 0303 78 10 ex 0304 90 47	Bloques aglomerados (relleno) Piezas y otras carnes	779 1.026

to de unos mayores controles a la hora de las descargas de pesca procedente de terceros países. Fruto de ese interés fue la publicación, el pasado 26 de marzo, de un nuevo reglamento por el que se establecen medidas encaminadas a un mayor seguimiento en las descargas de productos de la pesca. Este reglamento está enfocado en una doble dirección. Por un lado, se establece un mayor control a la hora de los desembarcos. Se indica que, antes de una descarga de pescado procedente de un tercer país, deberá haberse notificado a las autoridades correspondientes. Por otra parte, no se podrá realizar ningún desembarco si no hay delante una autoridad comunitaria que certifique el producto del que se trata.

Una segunda vía que se establece por este reglamento trata de que los productos procedentes de un tercer país, además de tener los certificados de importación en regla, cumplan las condiciones en materia de comercialización y calidad que se piden a los productos comunitarios. Esta es una de las principales peticiones planteadas por la Administración española para impedir que tallas de algunas especies cuya captura está prohibida en aguas comunitarias se importen y se vendan procedentes de terceros Estados. La Administración española defiende, en esta misma línea, que esas condiciones de comercialización, entre las que destacan las tallas mínimas, se apliquen también a los productos congelados y eviscerados, teniendo en cuenta las correspondientes tablas de conversión.

Frente a estas decisiones de la Comisión de la Comunidad Europea, desde el sector de la pesca, no solamente el francés, sino también el español, se habían reclamado medidas mucho más duras, entre las que destacaba una petición para cerrar temporalmente algunas importaciones, así como una subida del

PLATO FAVORITO



Con una media por cabeza y año de 43 kilos, España es actualmente el principal consumidor de pescado en el marco de la Comunidad Europea, computando tanto las cantidades que se demandan en fresco como las que se utilizan en conserva. Esta situación de alto consumo se mantiene, a pesar de los precios altos del producto, muy por encima de las cotizaciones de otros países del entorno. Esta sería, además, una razón de peso por la cual diferentes Estados miembro y terceros países tienen a España como un buen comprador.

La alta demanda de pescado, junto a las dificultades para acceder a los caladeros de otros países, hace que las importaciones en España sean cada día más elevadas, en su mayor parte consecuencia de las ventas que se hacen por parte de empresas de otros Estados, pero también por las que realizan armadores españoles que están faenando o transformando sus productos en terceros países. En cualquier caso, se trata de una balanza pesquera que ha experimentado un grave deterioro en los últimos años y de la que una tercera parte de todas las compras corresponden a solamente tres países, como Francia, Chile y Marruecos.

Hace solamente unos años, justo antes del ingreso de España en la Comunidad Europea, la tasa de cobertura en la balanza comercial pesquera se situaba en el 86 por 100, con unas importaciones de 322.000 toneladas, por valor de 70.000 millones de pesetas, frente a unas exportaciones de 230.000 toneladas, por valor de 60.000 millones de pesetas.

En este momento la situación no tiene nada que ver con ese pasado inmediato. El volumen de las importaciones en el último año ascendió a 833.000 toneladas, por valor de casi 300.000 millones de

30 por 100 en otros precios de referencia o mínimos en frontera. La Comunidad Europea consideró excesivas esas medidas, no solamente por convicciones propias sino, sobre todo, con el fin de no enrarecer más los ánimos en el marco del GATT, donde países como Estados Unidos propugnan una mayor liberalización para facilitar los intercambios comerciales.

Con estos dos reglamentos en el mercado, está por ver cuál va a ser su incidencia en un sector con precios a la baja que está incidiendo negativamente sobre una flota ya cargada de problemas, aunque las medidas reclamadas en el propio caso español eran más amplias.

Según José Ramón Fuertes, director gerente de la Cooperativa de Armadores de Vigo, además de los productos frescos y congelados, para los que se han fijado unos precios de referencia como cotizaciones mínimas en frontera para acceder al mercado comunitario, se deberían adoptar medidas similares para otras especies, como los cefalópodos, atunes y crustáceos. Los armadores entienden que en este momento funcionan unos precios de referencia excesivamente bajos, razón por la cual se deberían introducir medidas más rígidas para salvaguardar el mercado interior y los intereses de los ar-

COMERCIO EXTERIOR PESQUERO 1992

PRODUCTOS	IMPORTACIONES				EXPORTACIONES				
	Tm.	Variación sobre 1991 (%)	Millones ptas.	Variación sobre 1991 (%)	Tm.	Variación sobre 1991 (%)	Millones ptas.	Variación sobre 1991 (%)	Tasa cobertura
Peces vivos	655	70,13	2.044	35,18	107	-10,08	526	17,05	25,72
Pescado fresco y refrigerado	173.717	18,10	72.259	12,51	33.955	-10,27	10.434	5,32	14,44
Pescado congelado	194.911	6,13	39.834	11,23	94.619	-30,75	15.346	-20,01	38,52
Filetes y carnes de pescado	59.526	36,78	18.108	29,20	6.307	1,61	2.786	15,53	15,39
Pescado seco, salado, etc.	43.402	10,85	20.020	9,39	6.356	-57,73	4.277	-53,45	21,36
Crustáceos	103.603	17,37	71.120	9,55	4.399	56,49	3.736	58,03	5,25
Moluscos	173.012	7,63	45.224	10,48	95.125	3,20	18.312	2,46	40,49
Preparados y conservas pescado	29.020	36,76	11.991	33,18	16.453	-9,82	9.944	-5,48	82,92
Preparados y conservas crustáceos y moluscos	21.838	3,31	13.035	13,35	13.053	17,56	4.998	15,45	38,35
Harinas de pescado	29.162	3,89	1.614	6,69	29.039	-9,92	1.459	-8,07	90,38
Aceites y grasas de pescado	4.418	-40,13	367	-2,75	8.353	139,75	998	62,72	271,71
TOTAL	833.264	12,51	295.616	12,78	307.766	-13,51	72.816	-7,15	24,63

España es el principal consumidor de pescado de la CE, a pesar de sus precios altos

pesetas, mientras las exportaciones fueron de 307.000 toneladas, por valor de 73.000 millones de pesetas. La tasa de cobertura se ha situado en solamente el 24,6 por 100.

En relación con los países de la Comunidad Europea, la balanza comercial tiene una cobertura ligeramente por encima del 40 por 100, con unas importaciones de 263.000 toneladas, por valor de 112.000 millones de pesetas, frente a unas exportaciones de 202.000 toneladas, por valor de 45.000 millones de pesetas.

Del conjunto de los Estados miembro destacan las 75.000 toneladas que se importan desde Francia, por valor de 32.500 millones de pesetas, y las 54.000 toneladas, por valor de 25.000 millones de pesetas, del Reino Unido, aunque en este caso parte de esas ventas corresponden a empresas mixtas con empresarios españoles al frente.

En el capítulo de las exportaciones, Italia es el principal comprador, con 76.000 toneladas, por valor de 21.000 millones de pesetas. Portugal se halla en segundo lugar, con 68.000 toneladas.

La balanza comercial con terceros países tiene solamente una cobertura del 14 por 100 y en el caso de algunos de estos Estados ese nivel de cobertura no llega al 1 por 100. España es claramente importadora respecto a países en vías de desarrollo, y también con otros, como Canadá o el Reino Unido. Frente a unas importaciones de 570.000 toneladas, por valor de 183.000 millones de pesetas, las exportaciones solamente fueron de 105.000 toneladas, por valor de 27.000 millones de pesetas. Un desajuste que no es previsible mejore en el futuro. ■

V. M.



madores españoles, ya bastante afectados por la situación mundial de la pesca. Para la Cooperativa de Vigo es especialmente grave la situación de la importación de la merluza, de la que entran grandes cantidades procedentes de Chile, Argentina, Suráfrica, Namibia o Estados Unidos. Los armadores estiman que los precios mínimos en frontera son excesivamente bajos, razón por la cual en el último año las cotizaciones descendieron entre un 30 y un 40 por 100. La existencia de problemas se refleja, asimismo, en la necesidad de almacenamiento que tienen algunos armadores ante el descenso de la demanda.

Las importaciones están incidiendo también en el funcionamiento de otros mercados en fresco, correspondientes a una flota que opera fundamentalmente en caladeros nacionales o en el marco de la Comunidad Europea. El exponente de esos problemas se ha ubicado tanto en algunos puntos de la costa mediterránea, como Tarragona, así como en el País Vasco y Cantabria.

Según Juan María Urbietta, patrón mayor de la Federación de Cofradías de Guipúzcoa, existen problemas en productos como la anchoa, el bonito o la caballa, derivados de unas importaciones mal controladas y ante la postura

COMERCIO EXTERIOR PESQUERO 1992. PAISES CE

PRODUCTOS	IMPORTACIONES				EXPORTACIONES				
	Tm.	Variación sobre 1991 (%)	Millones ptas.	Variación sobre 1991 (%)	Tm.	Variación sobre 1991 (%)	Millones ptas.	Variación sobre 1991 (%)	Tasa cobertura
Peces vivos	343	114,38	1.312	42,79	81	-15,62	354	-2,76	26,96
Pescado fresco y refrigerado	109.092	13,68	53.518	12,50	29.707	-5,83	7.915	0,40	14,79
Pescado congelado	26.905	5,04	5.626	4,51	62.082	-19,44	10.949	-11,29	194,60
Filetes y carnes de pescado	10.879	17,40	5.939	19,13	5.442	-5,54	1.839	-11,53	30,96
Pescado seco, salado, etc.	6.573	-21,34	3.621	-24,82	4.713	-64,58	2.959	-62,51	81,72
Crustáceos	26.555	9,32	16.210	1,61	4.258	60,74	3.638	64,88	22,44
Moluscos	57.792	4,72	15.994	3,98	58.146	-3,30	8.251	22,45	51,59
Preparados y conservas pescado	5.187	13,25	2.416	20,49	10.707	-7,27	5.911	-3,22	244,63
Preparados y conservas crustáceos y moluscos	10.043	8,67	6.647	26,04	8.931	8,56	3.117	8,01	46,89
Harinas de pescado	6.858	2,91	548	27,59	11.487	5,61	541	20,38	98,68
Aceites y grasas de pescado	2.889	-5,90	285	35,34	6.926	145,08	217	194,80	76,23
TOTAL	263.926	8,56	112.116	8,92	202.480	-9,56	45.691	-6,79	40,75

COMERCIO EXTERIOR PESQUERO 1992. RESTO DE PAISES

PRODUCTOS	IMPORTACIONES				EXPORTACIONES				
	Tm.	Variación sobre 1991 (%)	Millones ptas.	Variación sobre 1991 (%)	Tm.	Variación sobre 1991 (%)	Millones ptas.	Variación sobre 1991 (%)	Tasa cobertura
Peces vivos	312	38,67	731	23,37	26	13,04	172	101,59	23,50
Pescado fresco y refrigerado	63.815	26,57	18.741	12,55	4.248	-32,51	2.519	24,46	13,44
Pescado congelado	168.006	6,31	34.208	12,42	32.537	-45,37	4.397	-35,74	12,85
Filetes y carnes de pescado	48.647	42,02	12.169	34,75	865	93,95	947	184,13	7,79
Pescado seco, salado, etc.	36.829	19,58	16.399	21,62	1.643	-12,56	1.317	1,76	8,03
Crustáceos	77.048	20,42	54.910	12,13	141	-12,96	98	-37,64	0,18
Moluscos	115.220	9,16	29.230	14,39	36.979	15,40	10.060	-9,64	34,42
Preparados y conservas pescado	23.833	43,24	9.575	36,82	5.746	-14,20	4.033	-8,61	42,12
Preparados y conservas crustáceos y moluscos	11.795	-0,86	6.388	2,60	4.122	43,32	1.882	30,32	29,46
Harinas de pescado	22.304	4,19	1.067	-1,59	17.552	-17,82	919	-19,29	86,12
Aceites y grasas de pescado	1.529	-64,52	82	-50,68	1.427	116,87	781	1.345,38	946,56
TOTAL	569.338	14,43	183.500	15,28	105.286	-20,24	27.125	-7,75	14,78

de las industrias. En anchoa, las Cofradías denuncian la importación de anchoeta procedente de Chile o Argentina para su empleo por la industria. Para los pescadores españoles no es lógico que descabezada y sin vísceras llegue a 200 pesetas, razón por la cual es difícil competir. Juan María Urbieta entiende que se trata de un producto de calidad muy diferente a la anchoa nacional y que, en definitiva, constituye un fraude para el futuro consumidor de esa conserva.

Los bajos precios de las últimas semanas en la anchoa son consecuencia, además, de las importaciones hechas desde Francia. España y Francia suscribieron un pacto en este mercado por el que el país vecino podía pescar hasta 9.000 toneladas para su venta en España hasta el pasado 19 de marzo. Según Urbieta, Francia ha cumplido el compromiso de no exportar a partir de esa fecha, pero las exportaciones han llegado a las 17.000 toneladas.

En el caso del bonito, los pescadores denuncian la importación de animales que se han capturado como pesca asociada a los delfines y cuyos desembarcos se hallan



prohibidos. Además, las industrias españolas suscribieron un compromiso por el que no iban a adquirir esa materia prima para sus empresas. Finalmente, se han producido también problemas de precios a la baja con la caballa.

En medios del sector se teme que, con los problemas de falta de mercados que tienen algunas importantes flotas, y ante los precios que se obtienen en el marco comunitario, los puertos de la CE sigan en el punto de mira de esos armadores.

Para el secretario general de Pesca Marítima, José Loira Rúa, las decisiones adoptadas por la Comunidad Europea en materia de control sobre las importaciones es algo que ha reclamado en Bruselas la Administración española, entre otras cosas, porque en algunos de sus puntos ya se venía haciendo en España. La Administración española ha planteado entre sus principales exigencias en Bruselas la armonización sobre tallas mínimas, para impedir que se comercialicen productos que no se pueden pescar en aguas comunitarias. ■

BALANZA COMERCIAL (ESPAÑA-FRANCIA 1991)

PARTIDAS	IMPORTACIONES		EXPORTACIONES	
	Tm.	Miles ptas.	Tm.	Miles ptas.
03.01 Peces vivos	220	792.398	2	43.103
03.02 Pescado fresco o refrigerado	45.268	21.579.289	2.270	612.122
03.03 Pescado congelado	2.058	365.819	9.611	1.258.905
03.04.10 Filetes frescos	249	128.823	225	72.655
03.04.20 Filetes congelados	575	164.912	735	215.042
03.04.90 Demás carnes de pescado	9	5.531	139	33.423
03.05 Pescado salado	481	363.339	516	189.911
03.06 Crustáceos	2.702	1.861.950	627	295.304
03.07 Moluscos	17.339	6.117.185	10.641	1.198.109
16.04 Preparados y conservas de pescado	479	368.030	663	263.466
16.05 Preparados y conservas de crustáceos y moluscos	385	172.675	2.973	904.698
15.04 Aceites y grasas de pescado	1.256	61.671	1.757	54.562
23.01.20 Harinas de pescado	4.827	373.675	2.028	95.978
TOTAL	75.848	32.355.297	32.187	5.237.278

Vidal MATE



Congreso Mundial de ITF en la Costa del Sol

A finales del mes de marzo la provincia de Málaga se convirtió durante unos días en la capital mundial del sector marítimo y pesquero con motivo de la Conferencia Mundial del Sector de Pesca de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF), que tuvo lugar en la localidad malagueña de Benalmádena entre los días 24 y 26 de marzo.

En este encuentro, organizado por ITF en colaboración con la Federación del Transporte de la Unión General de Trabajadores (UGT), y en el que participaron expertos en la materia de 21 organizaciones sindicales de doce países del mundo, se analizaron diversos

Los sindicatos de todo el mundo defienden la protección de los recursos pesqueros para mantener el empleo

asuntos relacionados con la seguridad en los buques pesqueros, se debatieron las estadísticas de accidentes, el transporte de materiales nucleares irradiados, la contaminación del mar, la protección y preservación del medio subacuático... Entre estas cuestiones destacó, dada la novedad y lo inusual del tema, la ponencia presentada por UGT sobre «La problemática de la mujer en el sector marítimo-pesquero». Paralelamente al Congreso de la ITF, el Palacio de Congresos de Torremolinos fue la sede de la Conferencia Internacional sobre Seguridad en los Buques de Pesca, organizada por la Organización Marítima Internacional (OMI).



LA Conferencia Mundial del Sector de Pesca de la ITF, celebrada en la localidad malagueña de Benalmádena los días 24, 25 y 26, reunió a cerca de 40 delegados de todo el mundo de diversas organizaciones sindicales, con objeto de analizar y posteriormente presentar unas enmiendas al protocolo del Convenio del Torremolinos sobre seguridad en los buques pesqueros, que desde el 22 de marzo hasta el 2 de abril estuvieron debatiendo miembros de la OMI y que nunca entró en vigor por falta de consenso.

Los países participantes en esta reunión internacional de la ITF fueron: Bélgica, Dinamarca, Islas Feroe, Francia, Alemania, Islandia, Indonesia, Japón, Corea, Noruega, Portugal, España y Estados Unidos. Por parte española estuvieron el sindicato organizador del encuentro, UGT, y como observadores CC. OO. y ELA-STV.

Además de elaborar las en-

miendas al Protocolo de Torremolinos, se debatieron otros asuntos, como la contaminación del mar, el transporte de materiales nucleares irradiados, la protección y preservación del medio subacuático —cuyo estado es fundamental para el mantenimiento de los recursos naturales—, las condiciones de vida de los pescadores comunitarios, la problemática de la mujer en la comunidad marítimopescquera, y se analizaron las estadísticas de accidentes.

Durante el acto de apertura, el 24 de marzo, bajo la presidencia de Oli Jacobsen, de las Islas Feroe, y como presidente de honor S. M. el Rey, la Conferencia Internacional de Pesca de ITF contó con la presencia del secretario general adjunto de la ITF, Ake Sælender; el secretario de Relaciones Internacionales de la Federación de Transportes y Comunicaciones de UGT (FETIC-UGT), Miguel de Julián; el secretario general de FETIC-UGT, Victoriano Sánchez. En representación de la Administración central estuvieron

el secretario general de Pesca, José Loira; el director general de Marina Mercante, Rafael Lobeto; por parte del Instituto Social de la Marina, Jesús Muela; por la Junta de Andalucía fue el director general de Pesca, Francisco Alba, y también asistió el alcalde de Benalmádena, Javier Ortiz.

En el acto de inauguración de este encuentro, que se celebra por primera vez en España, se puso de relieve la internacionalidad de los problemas de la pesca. «*Todos los países —aseguró el presidente, Oli Jacobsen— tenemos los mismos problemas en esta materia.*»

Victoriano Sánchez, secretario general de la Federación de Transportes y Telecomunicaciones de UGT, pidió ayuda a la Administración para mantener los puestos de trabajo en el sector pesquero. «*Es necesario —dijo— un esfuerzo desde el punto de vista sindical, empresarial y por parte de la Administración para mejorar las condiciones de vida y con el principal fin de sostener los puestos de trabajo.*»



ISM apuesta por la modernización

El director general del ISM, Jesús Muela, destacó el avance que en los últimos años ha experimentado la protección social dentro del sector marítimo-pesquero en cuestiones como la jubilación y desempleo. En su intervención, señaló que el ISM está llevando a cabo una serie de programas para mejorar las condiciones del sector y lograr modernizarlo. «Estamos desarrollando un modelo lo más completo posible de asistencia médica y de formación e información sanitaria.»

Mencionó la importante labor de la red asistencial del Centro Radiomédico y la red de centros extranjeros; el papel esencial de asistencia sanitaria y logística permanente que desde hace más de diez años desempeña el buque «Esperanza del Mar» en el caladero canario-sahariano, así como las actuaciones puntuales que se llevan a cabo, como la campaña

El director general del ISM, Jesús Muela, que destacó los grandes avances alcanzados durante los últimos años en protección social para el sector, dijo que se está desarrollando un modelo lo más completo posible de asistencia médica y de formación ocupacional.

ITF, por la igualdad de oportunidades para la mujer en el mar

UGT, en concreto el sector de Pesca y Marina Mercante, sensibilizada ante los problemas que tienen las mujeres en el mercado laboral, están luchando por la igualdad de oportunidades, «por la no discriminación por razón de sexo».

En la Conferencia de ITF, celebrada en Benalmádena, UGT presentó una ponencia sobre «la problemática de la mujer en el sector marítimo-pesquero». Durante su intervención, Visitación Morán, de UGT, señaló que los principales problemas de este colectivo son la escasa oferta de empleo a la población femenina en las comunidades pesqueras (para cada puesto de trabajo hay cinco mujeres esperando); la actitud negativa al trabajo fuera de casa (según una encuesta realizada en diciembre de 1984, el 74 por 100 de las mujeres casadas de este sector trabajan exclusivamente en sus labores); así como el escaso grado de formación de la mujer (hasta un 20 por 100 de las mujeres de pescadores carecen de estudios y el 73 por 100 han realizado sólo estudios primarios completos o incompletos, cuando la media nacional es del 5 por 100). Junto a estos *handicaps* está la baja rentabilidad, baja remuneración, la falta de prestigio y, sobre todo, la negativa del marino, que ve con recelo que la mujer trabaje fuera del hogar.

Contrariamente a lo que sucede con las mujeres casadas del sector pesquero, las solteras «todas sin excepción se manifiestan favorables a trabajar».

Cambio de actitudes

Como medidas para abordar estos problemas, Visita-

ción Morán, de UGT, propuso la necesidad de cambiar las actitudes de las mujeres y el conjunto del entorno. «Es imprescindible que ya que la Constitución de 1978 reconoce la igualdad legal, hay que plasmar esta igualdad a la realidad. Aunque en el plano teórico —continuó Morán— se están alcanzando grandes logros, como, por ejemplo, en 1983 la ley de creación del Instituto de la Mujer, organismo encargado de promover y fomentar la igualdad social de ambos sexos y la participación de la mujer en la vida política, económica, social y laboral, para lo que utiliza dos instrumentos fundamentales: el I Plan de Igualdad, creado en 1989, y desde el 15 de enero de este año se aprobó en Consejo de Ministros el II Plan de Igualdad de Oportunidades para la Mujer (PIOM), que estará en vigor hasta 1995.»

Junto a esto, apuntó la importancia de organizar campañas de mentalización de las gentes de las comunidades marítimo-pesqueras y concienciar a los hombres y mujeres a asumir las responsabilidades familiares al 50 por 100.

Una vez finalizada la intervención, el secretario general adjunto de la ITF se comprometió a seguir adelante con la Conferencia de la Mujer, que posiblemente se celebrará a principios del año 1994, «para que no se sientan minoritarias». «Las mujeres de la pesca en España —aseguró Ake Selander— no tienen nada que temer en el futuro.» ■

I. O.

de asistencia sanitaria a la flota atunera, que atiende de forma gratuita cualquier emergencia que se presente durante el desarrollo de la campaña.

Esta labor del ISM se desarrolla de junio a septiembre y tiene como objeto favorecer las condiciones de vida y trabajo de la gente del mar, a la vez que se potencian los niveles sanitarios de asistencia y prevención.

Muela habló también de la importancia que supone para el sector la reciente puesta en funcionamiento del Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio, situado en Villagarcía de Arosa (Pontevedra). En este centro, cofinanciado por la CE y calificado por expertos internacionales como uno de los mejores de Europa de estas características, se impartirá con carácter gratuito durante el presente año una amplia oferta formativa de cursos para alcanzar una mayor capacitación profesional de las gentes del mar.

Por último, destacó las actuaciones de trabajo hacia el bienestar que realizan las Casas del Mar, dando información al marino transeúnte y ofreciendo la posibilidad de albergarse en las 21 hospederías repartidas a lo largo del territorio español.

Necesidad de un acuerdo

El director general de Marina Mercante, Rafael Lobeto, puntualizó lo vital que era la Conferencia de la OMI que se estaba celebrando en Torremolinos, ya que *«el Convenio de Torremolinos de 1977 es el único Convenio que regula la actividad de la pesca, pero nunca ha entrado en vigor ante la oposición por parte de los países más fuertes, como Japón, Estados Unidos, China y la Federación Rusa, por los términos en los que estaba redactado»*.

Lobeto expresó la voluntad del Gobierno español de aplicar el Convenio de la OMI de forma que garantice el mismo nivel de seguridad para los buques pesqueros como para los mercantes.

Por su parte, el secretario general de Pesca, José Loira, señaló la trascendencia de la pesca para España, que es uno de los grandes



países pesqueros. Coincidió con el presidente de la mesa en afirmar que los problemas de pesca son internacionales, y subrayó la aportación de la Administración española a la CE en el intento de concienciar a la Comunidad Europea para que se tuviera en consideración no sólo grandes buques, sino también las pequeñas embarcaciones, con objeto de mejorar sus condiciones de seguridad.

Apostó por la modernización de los pequeños buques, así como de adoptar acuerdos con otros países que tienen los recursos. *«Este país —señaló Loira— ha aportado a la Comunidad Europea esa tradición de España en acuerdos internacionales.»*

Para terminar su intervención, mostró su preocupación ante el estado actual de las pesquerías a nivel mundial y ante fenómenos como las actuaciones de barcos con banderas de conveniencia en áreas donde *«mientras países contratantes estamos inmovilizados sin poder pescar, por ejemplo, bacalao, buques de países no contratantes, incluso, más grave, de banderas de conveniencia, que sí capturan bacalao»*. En este sentido, defendió un gran acuerdo marco a nivel mundial para evitar que el mar llegue a una situación de «colapso». *«Defendemos una pesca responsa-*

El director general de Marina Mercante expresó la voluntad del Gobierno español de aplicar el Convenio de Torremolinos de la OMI para garantizar el nivel de seguridad en los buques pesqueros y mercantes.

ble, un pacto a nivel mundial y un código de buena conducta para dotarnos de normas mínimas. Hay que concienciar a los pescadores de la necesidad de mimar más esos caladeros, para permitir que continúen existiendo los pescadores y la pesca.»

Por último, el secretario general adjunto de la ITF, Ake Selander, finalizó el acto de apertura subrayando la importancia que tiene para la defensa de los intereses de los propios pescadores su incorporación a los sindicatos. Selander indicó la necesidad de tener más reglamentos y lograr que de alguna forma se complementen, así como crear comités regionales o una Conferencia internacional.

Controlar la contaminación

En la sesión del día 25, los delegados de la Conferencia Internacional de Pesca de ITF acordaron, entre otras resoluciones, dar su apoyo a la Convención internacional de 1978 sobre la formación de las gentes de mar.

La delegación gubernamental española ante la OMI, que simultáneamente se celebraba en Torremolinos, accedió a defender en dicho organismo la posición de ITF de extender el Convenio de



1977 sobre seguridad de buques a las embarcaciones de más de 25 metros de eslora.

Durante la jornada los debates se centraron en el transporte de materiales nucleares irradiados en buques no contruidos para ese fin y en la contaminación marina. UGT e IFT indicaron que, en relación a la contaminación marina, «es necesario tomar medidas drásticas para proteger el medio marino, de lo contrario la actual falta de concienciación podría llevar a situaciones catastróficas. De hecho, las capturas permisibles totales ya han descendido, afectando a los trabajadores europeos de la pesca. Hay que conservar las reservas y mantener viva la industria. Si ahora no se toman medidas, el futuro de la industria pesquera en todo el mundo será muy negro».

Los datos demuestran que el mar ha sido tratado como un vertedero de basura. Cada año se depositan millones de toneladas de desechos. «Los diversos tipos de descarga son un cóctel de diferentes elementos, algunos venenosos y algunos peligrosos cuando se combinan con otros elementos.»

UGT hizo un llamamiento a las instituciones, organizaciones y gobiernos para potenciar el estudio, seguimiento y, por tanto, eliminar todo vertido contaminante en el

V
ictoriano Sánchez (UGT): «Es necesario un esfuerzo desde el punto de vista sindical, empresarial y por parte de la Administración para mejorar las condiciones de vida de las gentes del mar y así sostener los puestos de trabajo».

ITF, unión de sindicatos en pro de los derechos humanos y la solidaridad

La ITF, Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte, es una organización mundial, independiente y autónoma, que une a más de 400 sindicatos de unos cien países y representa a más de cinco millones de trabajadores del transporte de todas las partes del mundo.

La afiliación a la ITF está abierta a todas las organizaciones sindicales cuyos miembros trabajen en la industria del transporte, que defiendan principios democráticos y que funcionen independientemente de todo control foráneo.

Como objetivos prioritarios, establecidos en sus estatutos, tiene:

- Promover a nivel mundial el respeto a los derechos humanos y sindicales (la propia ITF reconoce este objetivo como el principal de su labor).

- Trabajar por la paz fundada en la justicia social y el progreso económico.

- Ayudar a las organizaciones sindicales a defender los intereses de sus miembros.

- Brindar a sus afiliados sus servicios de información e investigación.

- Ayudar a los trabajadores del transporte en dificultades.

Uno de los grandes «caballos de batalla» de la ITF es su lucha contra las banderas de conveniencia, donde se comprometen a «combatir» por los derechos de los trabajadores. ITF es la única organización sindical internacional que ejerce influencia directa en cuanto a los salarios y condiciones de trabajo de un grupo concreto de trabajadores: los marinos que trabajan en

buques de banderas de conveniencia (BDC).

Desde hace cincuenta años ITF y sus sindicatos de marinos y portuarios afiliados realizan una infatigable campaña contra los armadores que abandonan la bandera de su propio país en busca de tripulaciones más baratas y más bajos niveles de capacitación y normas de seguridad para sus buques.

Su campaña tiene dos objetivos principales: eliminar el sistema de banderas de conveniencia en su totalidad, mediante un acuerdo gubernamental internacional que establezca un «vínculo genuino» entre la bandera de un buque y la nacionalidad, y en segundo lugar, proteger a los marinos que trabajan en buques de banderas de conveniencia, cualquiera que sea su nacionalidad, contra la explotación de los armadores.

Este organismo es el mecanismo por el que los sindicatos de los trabajadores del transporte pueden dirigirse como una sola voz a las organizaciones internacionales, gestionando, respecto a los derechos sindicales, mejor protección social para los trabajadores y un enfoque más racional de la política del transporte. Entre las organizaciones más importantes con las que mantienen relaciones, en colaboración con la CIOSL, son la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Organización Marítima Internacional (OMI), la Comisión de las Comunidades Europeas (CCE) y la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE). ■

I. O.

mar y la creciente destrucción de la flora y la fauna.

Contra materiales nucleares

En cuanto a los residuos nucleares, la mayoría de los países han prohibido el vertido directo de éstos en el mar. «*Estos materiales son una amenaza para el medio marino desde hace siglos.*» Muchas sustancias tóxicas que contaminan el mar son muy peligrosas, pues se acumulan en la cadena alimenticia, produciendo un efecto indirecto y prolongado, lo que hace mucho más preocupante las expectativas de vida de las existencias de peces y plantas.

Durante el Congreso de ITF se aceptó la implicación de todos: de las personas que se ocupan del medio ambiente, las organizaciones de pesca, los Gobiernos, y los que contaminan. Los trabajadores de la industria pesquera y sus sindicatos tienen una importante función que cumplir para difundir información sobre la amenaza ambiental a los océanos, no sólo porque pone en peligro muchos puestos de trabajo y comunidades, sino porque el mar es el mayor recurso renovable del mundo.

Como soluciones, la ITF propone controles ambientales estrictos a nivel mundial con el fin de prevenir el envenenamiento de los océanos. En este sentido, UGT sugirió la creación de un Día del Medio Ambiente, cuestión que será objeto de análisis.

Sobre el transporte de materiales nucleares, se tomó como referencia la Resolución 34, «Transporte de combustible nuclear irradiado en buques no construido para dicho fin», adoptada en el XXXVI Congreso de la ITF, celebrado en Florencia el 4 de agosto de 1990. Se pidió a la Secretaría de la ITF que apremiara a la OMI para desarrollar con urgencia recomendaciones por las que se prohibiera el empleo de estos buques no especialmente contruidos para el transporte de combustible nuclear irradiado (CNI). Esta cuestión fue planteada por la delegación de la ITF/CIOSL ante la OMI.

El Consejo Ejecutivo de la ITF estudia la necesidad de adoptar una política más amplia de oposi-

ción al transporte a larga distancia de combustible nuclear irradiado (CNI) y de materias similares altamente radiactivas sobre la base de los principios establecidos en la resolución sobre desechos peligrosos adoptada por la Conferencia de la ITF sobre el Transporte de Mercancías peligrosas en 1989.

El problema del transporte de residuos radiactivos es de extrema delicadeza, dadas las consecuencias que pueden sufrir las pesquerías, que podrían verse potencialmente devastadas por cualquier accidente marítimo que liberara combustible nuclear irradiado (CNI), plutonio (PU) o desechos radiactivos hiperenergéticos (DHE).

Política pesquera de la ITF: por un futuro mejor

La primera política de pesquerías completa destinada a ayudar a coordinar las opiniones de las filiales de la ITF sobre cuestiones que afectan a los pescadores y a las condiciones de trabajo de los mismos se adoptó el 4 de agosto de 1990 en el XXXVI Congreso de la ITF, celebrado en Florencia.

Esta política pesquera proporciona a las filiales de la ITF un instrumento para ejercer presión sobre las autoridades, la patronal y otros a nivel internacional, con objeto de alcanzar una vida mejor y un futuro prometedor para los pescadores.

El principal objetivo de esta política es la gestión y conservación eficiente de las reservas de peces, para que los pescadores y familiares tengan una vida estable. El agotamiento de ciertas poblaciones trae como consecuencia la reducción de los ingresos de los pescadores y la pérdida de puestos de trabajo.

La falta de reglamentación de la pesca en aguas internacionales puede llevar a una explotación excesiva, con graves repercusiones económicas. La ITF trata de conseguir una reglamentación sensata de dichas poblaciones con la cooperación de organizaciones internacionales que tienen a cargo la reglamentación de las poblaciones de peces.

La política pesquera de la ITF

El secretario general de Pesca, José Loira, defendió una pesca responsable, un pacto a nivel mundial y un código de buena conducta para dotarnos de normas mínimas y así evitar un «colapso» en el mar.



Conclusiones

La Conferencia Mundial del Sector de Pesca de ITF concluyó con una serie de resoluciones en las que se refleja la situación y política a seguir por parte de ITF:

- Solidaridad con los pescadores de las Islas Feroe y oposición a cualquier boicot al pescado de la isla que ciertas organizaciones pretenden realizar en protesta por las capturas de pequeños cetáceos.

- Ante la ausencia al Congreso de las organizaciones de pescadores de Latinoamérica, se mantiene la propuesta surgida del Congreso de Florencia (agosto de 1990) de celebrar un Seminario de Pescadores de Latinoamérica, al que se recomienda la asistencia de los afiliados de la ITF españoles y norteamericanos. También se estableció un Comité Regional Europeo de Pescadores.

Se pidió al secretario de la ITF mantener un Seminario Regional Latinoamericano antes del Congreso de Interlaken de 1994, para conocer las políticas y actividades de la ITF en



recoge también asuntos de vital importancia que fueron discutidos en el Congreso de Benalmádena, como las vacaciones anuales, los períodos de descanso entre salidas al mar, períodos de descanso a bordo, bienestar, así como el hecho de que los pescadores deberán contar con precios mínimos razonables garantizados para sus capturas.

Otro de los puntos que se debatió fue la cuestión de la afiliación. Según ITF, «es de crucial importancia que se fomente entre los pescadores la participación en los sindicatos, pues sólo mediante la solidaridad será posible mejorar las condiciones sociales y de trabajo de los pescadores».

Esta organización trabaja en estos momentos en la recopilación de información sobre las condiciones de trabajo de los pescadores y

conseguir que «ellos mismos se impliquen y ayuden a trabajar para el mejoramiento de las condiciones de los pescadores».

Es imprescindible —en opinión de ITF— fortalecer la sección de pescadores, para lo que se organizarán regularmente actividades y conferencias para pescadores.

En el curso de la Conferencia, el representante de la OIT puso de relieve las dificultades presupuestarias existentes en esa organización para la creación de un Comité Permanente sobre asuntos pesqueros.

Por una profesión más segura

Otro aspecto fundamental de la Conferencia Mundial fue la seguridad en los buques de pesca y las

nombre de los pescadores a las organizaciones representativas de pescadores en la región latinoamericana.

- Otra de las resoluciones, «Organización sindical», asegura que la sección de Pesca no representa la mayoría aplastante de los pescadores del mundo dentro de los afiliados constituidos. Los Estatutos de la ITF proveen asistencia para organizar la desorganización, en particular en países en vías de desarrollo.

Acepta la oferta de la FAO de cooperar con la ITF y suministrar información de organizaciones de pesca, especialmente las de países en vías de desarrollo.

Resuelve actuar urgentemente para incrementar el número de pescadores afiliados a la ITF.

Pide al secretario de la ITF seguir la oferta de la FAO para asistir con investigación entre aquellas organizaciones de pescadores que pueden ser elegibles para afiliación a la ITF y establecer contacto con ellas.

- En cuanto al abanderamiento de buques pesqueros de

ITF pide controles estrictos para proteger el medio marino de la contaminación, conservar las reservas y mantener viva la industria, de forma que se eviten las graves consecuencias que sufrirían las pesquerías y la pérdida de puestos de trabajo.

altura, el Congreso Mundial de ITF, ante la creciente tendencia de registrar los pesqueros en países que ofrecen facilidades de bandera de conveniencia, con el deterioro que esto produce en la administración internacional y regulación de las pesquerías y, en consecuencia, en la remuneración y seguridad de empleo de los trabajadores de la pesca, apoya los intentos de la FAO para asegurar un acuerdo internacional en el abanderamiento de buques pesqueros de altura, solicitando al secretario de la ITF poner todos los esfuerzos en la adopción de tal acuerdo internacional mediante presiones dentro del marco de las agencias intergubernamentales afectadas.

- Por último, la Conferencia recibió un informe de la OIT acerca de sus últimas actividades sobre los pescadores. ITF muestra en esta resolución su gran preocupación ante la exclusión de cualquier actividad sustancial relativa a los pescadores en el presupuesto de la OIT para 1993-94, a pesar de la crisis que en estos momentos vive la industria pesquera, con

las consiguientes repercusiones en los niveles social y laboral de los trabajadores del mar.

Señala al cuerpo gobernante de la OIT la urgencia de establecer un Comité Permanente para la industria pesquera en su revisión del sistema de comités análogos e industriales.

Además, recomienda al cuerpo de gobernantes que instruya al director general para preparar una reunión urgente del Comité Permanente y discutir la posible adopción de niveles internacionales de trabajo en asuntos como horas de trabajo, remuneración y ganancias de los pescadores, seguridad e higiene en la industria pesquera y una revisión general de los niveles internacionales de trabajo para los pescadores.

Por último, recomienda que el cuerpo de gobernantes instruya al director general a llevar a cabo la preparación de tal reunión tal y como señala la resolución adoptada por el Comité de la OIT sobre Condiciones de trabajo en la industria pesquera de 1988, incluyendo una recopilación de la información estadística necesaria. ■



La crisis económica reduce la afiliación sindical

«La actual situación del mercado laboral revela que los empresarios se encuentran a la ofensiva, sacando ventaja de la crisis, y los trabajadores a la defensiva.» Esto se desprende del último informe publicado a finales del mes de marzo por la OIT, «El trabajo en el mundo». Dicho estudio subraya que los cambios políticos y económicos que se han experimentado en los últimos años plantean grandes retos para los sindicatos, ya que en los países de la OCDE presentan un descenso en el número de afiliaciones.

Según el estudio, los niveles de afiliación sindical en los países de la OCDE oscilan entre un máximo del 81 por 100 de la fuerza laboral en Suecia y un mínimo del 10 por 100 en Francia.

Tal y como indica el citado informe, el camino conduce hacia la legislación laboral internacional en lugar de nacional, «a asegurar un mínimo a los trabajadores y dejar la protección suplementaria a la interacción de trabajadores y empresarios».

«Los sindicatos —revela el análisis de la OIT— tienen a menudo una influencia mayor

de lo que hacen suponer las cifras de afiliación, y en muchos países es frecuente que convenios colectivos acordados por sindicatos se extiendan a toda la población activa.» La creciente diversidad y complejidad de las formas y horarios de trabajo dificulta todavía más la organización de los sindicatos.

Desempleo, afiliación y mujeres

Otro de los factores que van contra la sindicación —tal y como asegura el informe— son niveles altos de desempleo y la mayor facilidad de los empresarios a resistirse a la sindicación o a socavar su gestión.

Las transformaciones en la fuerza laboral, como el aumento del sector servicios en detrimento de la industria, perjudica a los sindicatos, pues el sector terciario está más fragmentado, es más difícil de organizar y tiende a emplear gran número de mujeres, que tradicionalmente no se afilian. Solamente el 34 por 100 de los miembros en la Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres (CIOSL) son mujeres. ■

I. O.

A

nte la creciente tendencia a registrar buques en banderas de conveniencia, la FAO, apoyada por ITF, busca un acuerdo internacional sobre abandonmentamiento de buques a través de presiones de las agencias intergubernamentales afectadas.

estadísticas de accidentes. De todos es sabido que la pesca es la actividad humana que sufre más accidentes graves. Un pescador tiene una probabilidad del 3 por 100 de morir en la mar y del 50 por 100 de sufrir accidente grave de trabajo. La accidentalidad del sector pesquero es cinco veces superior al de Marina Mercante.

La gran resistencia física que requiere, la incomodidad de los lugares de trabajo, el descanso, la inestabilidad... y la necesaria polivalencia del marino impide una profunda especialización. A todos estos riesgos hay que añadir los peligros de la navegación, ya que el mar es un medio hostil.

En opinión de UGT, las inspecciones de buques en materia de seguridad dejan mucho que desear. Tras la exposición sobre la situación de la seguridad en los pesqueros, UGT propuso como resolución en materia de seguridad a los buques pesqueros, entre otras, las siguientes medidas, que deben aplicarse a todos los barcos de pesca marítima y profesional: reducir las jornadas laborales de los pescadores; disminuir los niveles de ruido, en particular en los lugares de descanso; privilegiar la luz natural y fijar niveles mínimos de iluminación; mejorar las condiciones generales de trabajo y vida a bordo, y cubiertas semicerradas y cubiertas de pesca.

En relación a la profesionalidad de los tripulantes de los barcos, el responsable de Relaciones Internacionales de la ITF, Miguel de Julián, indicó que los últimos accidentes de petroleros tenían un denominador común en el personal de a bordo: mano de obra barata y poco cualificada procedente de países asiáticos.

Precisamente las enmiendas que la ITF hace al Convenio de Torremolinos sobre seguridad de los buques pesqueros, elaborado por la OMI, están dirigidas a evitar accidentes. La ITF pretende que el Convenio se aplique a todos los barcos en activo y no sólo a los de nueva creación, y que se haga extensible a partir de los 25 metros de eslora. En este sentido la OMI establece en este Convenio que las medidas a adoptar se apliquen a buques de 40 metros de eslora en adelante. ■

Inés OTERO



**El Protocolo de Torremolinos 1993 renueva
las normas para buques pesqueros**

Convenio Internacional para la seguridad en el mar

La Organización Marítima Internacional (OMI), organismo de las Naciones Unidas encargado de preservar el medio ambiente marino y aumentar la seguridad de la navegación, se reunió entre los días 22 de marzo y 2 de abril en Torremolinos (Málaga), en el marco de una Conferencia diplomática internacional, con el fin de adoptar un Protocolo relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la



seguridad de los buques pesqueros (1977), acuerdo que nunca entró en vigor y que estaba técnicamente anticuado. El resultado de la Conferencia, que finalizó con éxito tras dos semanas de minuciosas deliberaciones, es la adopción del Protocolo de Torremolinos 1993, con el que se cubre la carencia existente de un tratado internacional obligatorio para la seguridad de buques pesqueros.

LA seguridad en los buques pesqueros acaparó la atención de los máximos responsables a nivel mundial en cuestiones de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques pesqueros en la Conferencia Internacional celebrada por la OMI, organismo de la ONU encargado desde su fundación, en 1959 de estas cuestiones.

La Conferencia diplomática reunió en la Costa del Sol a representantes de 49 países y un miembro asociado de la OMI, junto con representantes de dos organismos especializados de las Naciones Unidas y observadores de dos organizaciones intergubernamentales y una organización no gubernamental. Su objetivo era adoptar un Protocolo relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros de 1977, y paliar la carencia normativa, dotando a la comunidad internacional de una reglamentación que, aunque no solucione todos los problemas de los pesqueros, vele por la seguridad en el sector.

Normas específicas para la pesca

El diseño, construcción, equipo y operación de los buques pesqueros difieren mucho de los buques mercantes, factor que ha obligado a dar un tratamiento normativo específico para los pesqueros. Las características propias de la pesca impiden la aplicación de las normas generales a esta actividad (Convenio Solas, de carácter internacional para la seguridad de la vida humana en el mar 1974, excepto su Capítulo V, Seguridad de la navegación, de total aplicación; de líneas de carga, etc.). La comunidad internacional marítimo-pesquera, que percibió esta falta de pautas, decidió elaborar convenios internacionales sobre



El Protocolo de Torremolinos de 1993, adoptado por la Conferencia de la OMI, se aplica a los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, incluidos aquellos que procesan sus capturas.

seguridad específicos para buques pesqueros.

La existencia de numerosos códigos y recomendaciones sobre seguridad de los buques pesqueros adoptadas por la OMI resultaban insuficientes, y en la década de los setenta se pusieron a trabajar en un convenio obligatorio que abarcara los mismos temas que el Convenio Internacional de líneas de carga, 1966, y el Solas.

Convenio de 1977

Fue entonces, hace dieciséis años, en abril y marzo de 1977, cuando tuvo lugar en Torremolinos una Conferencia Internacional sobre Seguridad de Buques Pesqueros de la que surgió el Convenio de Torremolinos de 1977. Su función era establecer normas mínimas sobre seguridad en construcción, equipo y operación, para paliar la elevada siniestralidad a nivel mundial.

El resultado fue el Convenio de 1977, que se esperaba que entrase en funcionamiento a los doce meses de su ratificación por 15 Estados cuyas flotas pesqueras de buques de eslora igual o superior a 24 metros representase, como mínimo, el 50 por 100 del total de la flota pesquera mundial; sin embargo, nunca entró en vigor.

Fue ratificado por 19 Estados, sin que el número de buques pesqueros que abarca alcanzara la cifra necesaria, y contaba con la oposición, en su forma actual, de las principales naciones pesqueras (Estados Unidos, la Federación Rusa, China, Japón, Corea), que encontraban muy exigentes determinadas disposiciones para sus flotas, especial-

mente en temas sobre seguridad contra incendios, medios de salvamento, etc.

El principal rechazo al Convenio de 1977 que plantearon estos países que tenían mucha flota era lo estricto que resultaba, ya que se aplicaba a buques de igual o más de 24 metros de eslora. (Este punto es el que se ha modificado y, finalmente, en el Protocolo actual se rebajan sus exigencias, por lo que hay unas disposiciones que se aplican a buques de más de 24 metros y otras a buques de 45 metros de eslora.)

Estas objeciones iniciales al texto fueron aumentando con el tiempo y el Convenio quedó cada vez más anticuado (por ejemplo, el capítulo relativo a las radiocomunicaciones no tiene en cuenta el sistema de socorro y seguridad marítimos (SMSSM), en vigor desde 1992 y que en los próximos años será obligatorio para todos los demás buques).

En 1989 la OMI comenzó la elaboración de un Protocolo al Convenio para que los Estados reticentes adecuaran el acuerdo y salvar las trabas existentes para su implantación. Fueron los mismos Estados que se oponían a la ratificación los que dirigieron la elaboración del texto provi-



sional del Protocolo, punto de partida de la reciente Conferencia diplomática.

En octubre de 1990 se reunió en Torremolinos el Grupo de Trabajo Internacional de la OMI para redactar el borrador del articulado y disposiciones generales del Protocolo. Dos años después, en octubre de 1992, nuestro país presentó ante la OMI su solicitud de albergar la Conferencia diplomática para la adopción de un Protocolo al Convenio de Torremolinos.

Modificaciones adoptadas

Entre los principales cambios de este nuevo Protocolo

El propósito es eliminar las disposiciones del Convenio original (1977), que ha causado dificultades a los Estados, y permitir su inmediata entrada en vigor, teniendo en cuenta los adelantos tecnológicos de la pesca.

España apuesta por los buques pequeños

España, país en el que tiene gran arraigo el sector pesquero, y que ha mostrado desde un principio su sensibilidad e interés hacia la mejora de sus condiciones de vida, fue el primero en ratificar el Convenio de Torremolinos sobre seguridad de buques pesqueros en 1979.

Nuestro país siempre ha defendido la postura de elaborar un Protocolo al Convenio de Torremolinos. La posición oficial es que «es mejor tener unas normas internacionales, aunque en parte sean "suaves", que no tener nada».

Gran parte de la flota pesquera mundial está excluida del campo de aplicación del Convenio Internacional sobre Seguridad; por ello la delegación española instará ante la OMI, y a todos los países, a que inmediatamente después de la aprobación del Protocolo se reúnan de nuevo para elaborar normas internacionales para buques pesqueros no incluidos en el ámbito de aplicación del Convenio.

En este sentido, el ministro de Obras Públicas y Transportes, José Borrell, sugirió en la apertura que «las normas que hoy se empiezan a discutir aquí, y que se aplican en su mayoría a los grandes buques pesqueros, sirvan de base para que próximamente nos podamos volver a sentar y hacerlas extensibles a otras categorías de menor tamaño».

Por su parte, el director general de Marina Mercante, Rafael Lobeto, se pronunció a este respecto en el Congreso Mundial del sector de pesca de ITF, que se celebró paralelamente en Benalmádena, donde calificó de «inadmisible» que no haya normas de seguridad para buques de pesca menores de 45 metros. «En el ámbito de la CE —aseguró— estamos dispuestos a corregir esta situación y mejorar las condiciones de los trabajadores.»

El jefe de la delegación española y secretario general para los servicios de Transporte, Manuel Panadero, que presidió la Conferencia, declaró que todo esfuerzo es insuficiente cuando se trata de hacer más seguras estas actividades, particularmente cuando entrañan un peligro serio para las vidas humanas. «El Proyecto de Protocolo —añadió— no es fruto de la elucubración de unos pocos técnicos, es un instrumento que puede hacer que se salven vidas humanas en un sector especialmente necesitado.» ■

I. O.

destacan los capítulos que afectan más directamente a la seguridad de buques, que se aplica únicamente a los mayores de 45 metros, frente al Convenio de 1977, que afectaba a los buques mayores de 24 metros. Esta novedad reduce el margen de su aplicación a un porcentaje muy reducido de la flota pesquera mundial, aproximadamente el 20 por 100. (En el Protocolo aprobado hay una serie de disposiciones que afectan a buques de más de 24 metros de eslora y otras a los de más de 45 metros.)

Según fuentes de Marina Mercante, el Comité de Seguridad Marítima de la OMI podrá rebajar poco a poco las esloras mediante enmiendas



adaptables, sin necesidad de una Conferencia diplomática como la de Torremolinos.

Como otra importante innovación se permite el establecimiento de acuerdos regionales para establecer prescripciones armonizadas para los buques de eslora igual o superior a 24 metros pero inferior a la estipulada en los capítulos IV, V, VII y IX, que es superior a 24 metros.

Otras disposiciones que se incluyen en el Protocolo se refieren a la construcción, instalaciones de máquinas y eléctricas, prevención, detección, extinción de incendios y equipo contra incendios. ■

Inés OTERO
(Enviada especial.)

Protocolo de Torremolinos 1993, al día en tecnología

La Conferencia diplomática de la OMI, celebrada en Torremolinos y que finalizó con éxito el pasado 2 de abril, tras dos semanas de minuciosas y detenidas deliberaciones, adoptó un Protocolo relativo al Convenio de Torremolinos 1977, que actualiza el convenio original y tiene en cuenta los adelantos tecnológicos de los últimos años, así como la necesidad de un planteamiento pragmático que permita ratificar pronto un instrumento que ofrece el régimen jurídico adecuado necesario para regular la seguridad de los buques pesqueros y de sus tripulantes.

El Protocolo, que enmienda y absorbe el Convenio original, también se aplica a los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, incluidos aquellos que procesan sus capturas.

El propósito del Protocolo es eliminar las disposiciones del Convenio original que han causado dificultades a los Estados, permitiendo que entre en vigor en cuanto sea posible, y tener en cuenta los adelantos tecnológicos de la pesca y los buques pesqueros desde la adopción del Convenio de 1977.

Las disposiciones sobre seguridad que contiene el Protocolo incluyen el control automático de los espacios de máquinas, mejores dispositivos de salvamento, trajes de inmersión y ayudas térmicas, sistemas de comunicaciones por satélite y otros elementos del sistema mundial de

socorro y seguridad marítimos.

El Protocolo consta de artículos que contienen disposiciones revisadas y nuevos procedimientos de enmienda, donde se establece que entrará en vigor un año después de la fecha en que lo hayan ratificado 15 Estados cuya flota pesquera conjunta sea, como mínimo, de 140.000 buques, lo que corresponde, aproximadamente, al 50 por 100 de la flota pesquera mundial actual de buques de eslora igual o superior a 24 metros.

Una importante innovación figura en el artículo 35, que permite el establecimiento de acuerdos regionales para establecer prescripciones armonizadas para los buques de eslora igual o superior a 24 metros, pero inferior a la estipulada en los capítulos IV, V, VII y IX, que es superior a 24 metros.

Además, comprende diez capítulos: Disposiciones generales; Construcción, integridad de estanqueidad y equipo; Estabilidad y navegabilidad; Instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas y espacios de máquinas sin dotación permanente; Prevención, detección y extinción de incendios y lucha contra incendios; Protección de la tripulación; Dispositivos y medios de salvamento; Consignas para casos de emergencia y llamadas y ejercicios periódicos; Radiocomunicaciones, y, por último, Seguridad de los aparatos náuticos y visibilidad desde el puente.

La Conferencia reconfirmó varias recomendaciones relativas a disposiciones establecidas en el Convenio de Torremolinos 1977 sobre estabilidad, acumulación de hielo, estabilidad con avería, prescripciones actualizadas sobre altura de las amuras, respecto de la distancia mínima comprendida entre la máxima flotación de servicio y el punto más bajo del galón de las amuradas, precauciones contra la congelación de los colectores contra incendios y sobre el empleo de ciertos materiales plásticos.

Se adoptaron también varias resoluciones sobre aspectos jurídicos relativos a la adopción del Protocolo, para la aplicación efectiva de normas regionales a los buques pesqueros, sobre equipo radioeléctrico y náutico, respecto de materiales piroretardantes y sobre cooperación técnica.

Por último, se aprobó una resolución de agradecimiento al Gobierno y al pueblo español por su contribución a la elaboración del Protocolo, y en reconocimiento se decidió llamar al Protocolo adoptado «Protocolo de Torremolinos de 1993», relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, o, en forma resumida, Protocolo de Torremolinos 1993. ■

I. O.



Cánovas del Castillo, 12 bajo
36202 VIGO
Tels. (986) 22 25 36 - 22 35 18
Fax (986) 43 56 50

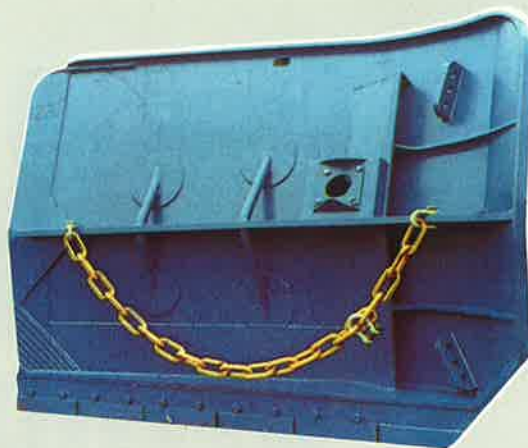
PUERTAS DE ARRASTRE Thyborøn

Dinamarca

DELEGACION ESPAÑA



DUNLOP BEAUFORT LIMITED



BALSAS SALVAVIDAS
BOTES RESCATE
TRAJES SUPERVIVENCIA



utzen
Dinamarca

Malleros aprobados por la CEE.
Distribuidores para España.

¡No se preocupe! Nos tiene al alcance del teléfono.



Ud. tiene que hacer un trabajo y necesita una pieza de repuesto. Rápido. Y nosotros, otro trabajo, proporcionársela. Lo hacemos mediante el sistema Non-Stop de Volvo Penta, que es un enlace especial permanente entre los concesionarios y nuestro almacén central. Al servicio de todos

aquellos que dependen de los motores marinos Volvo Penta. Para respaldarles. Y para que Ud. pueda ponerse a trabajar inmediatamente.

Llámenos y le indicaremos el concesionario más cercano.

**VOLVO
PENTA**

Volvo Penta España, S.A.
Paseo de la Castellana 130
Teléfono: (91) 562 4820/1500 Fax: (91) 564 1413

El Consejo Económico y Social (CES) deberá emitir un dictamen en el plazo de dos meses

El Gobierno propone UNA PROFUNDA REFORMA DEL MERCADO DE TRABAJO

El Gobierno ha solicitado al Consejo Económico y Social un dictamen sobre el documento de Reforma Global del Empleo, que plantea un ambicioso cambio del actual sistema de relaciones laborales que afecta no sólo a las condiciones de entrada y salida en el mercado laboral, sino al papel que en el mismo han de jugar los interlocutores sociales y la propia Administración. Las siete cuestiones sobre las que el CES habrá de pronunciarse en el plazo de dos meses son: modalidades de contratación, movilidad funcional, movilidad horaria, movilidad geográfica, estructuras salariales, despidos y otras medidas, como tributación fiscal de los parados, reforma de la negociación colectiva y derogación de algunas ordenanzas vigentes.

El Gobierno envió el pasado día 1 de abril al Consejo Económico y Social (CES) un informe, denominado «La Reforma del Mercado de Trabajo», con las líneas maestras por las que deberá transcurrir la reforma laboral. En el documento se solicita a dicho órgano consultivo el correspondiente dictamen para, a partir de él, abrir la ronda de negociaciones con las fuerzas sociales con vistas a acometer, consensuadamente, una profunda modificación del sistema normativo vigente y preparar un nuevo sistema laboral capaz de crear y mantener el empleo en un mercado abierto, basado en la competitividad de las empresas y de las economías.

Bases de la reforma laboral

Las reflexiones en torno a la reforma laboral que plantea el





ción y la regulación de las empresas de trabajo temporal, para lo que ha elaborado un anteproyecto de ley que también ha remitido al CES.

Modalidades de contratación

En lo referente a modalidades de contratación, el Gobierno cree que difícilmente podrán alcanzarse los objetivos de prosperidad y cohesión social sin reducir sustancialmente la actual dualización del mercado de trabajo español. «Por ello —se puntualiza en el documento—, resulta necesario plantearse el restablecimiento de la causalidad en las vías temporales de entrada en el mercado de trabajo, a fin de que la contratación de duración determinada responda a una causa que justifique su existencia.»

Asimismo, en este apartado el Gobierno apuesta por la potenciación de las relaciones laborales a tiempo parcial y por la elaboración de nuevos instrumentos de inserción de los jóvenes en el mundo laboral, tales como los contratos de aprendizaje.

Movilidad laboral

Otro de los aspectos básicos de la reforma laboral es el referente a la movilidad de los trabajadores, en tanto en cuanto es pieza importante para incrementar la competitividad de las empresas.

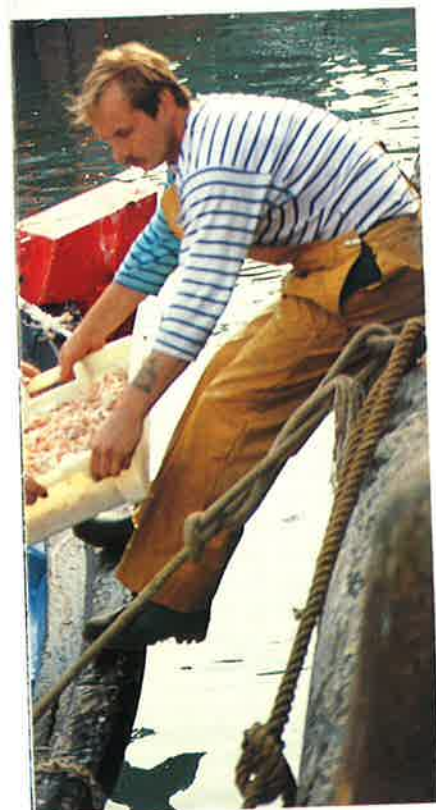
La movilidad funcional está regulada por ordenanzas laborales, casi todas franquistas, que la hacen prácticamente inviable. En vista de que los agentes sociales no han conseguido acuerdos sectoriales que las sustituyan, el Gobierno propone al CES que analice procedimientos que aceleren su desaparición, siempre que se queden garantizados los derechos de los trabajadores.

Se propone también una nueva ordenación de los tiempos de trabajo, que podría pasar por una reducción de la jornada laboral y la distribución flexible del tiempo de trabajo.

«La previsible próxima apro-

documento que el Gobierno ha remitido al CES comienzan por los mecanismos de reclutamiento de la mano de obra y, en consecuencia, por el funcionamiento del servicio público y gratuito de empleo y el papel que el mismo debe desarrollar en una sociedad moderna. En este sentido, el documento propone «la transformación de las estructuras administrativas de gestión e intervención en el mercado de trabajo en auténticas organizaciones de servicio a trabajadores y empleadores» y, precisando aún más, advierte que «con el objetivo de reducir la carga de trabajo a la que está obligado a hacer frente el INEM (Instituto Nacional de Empleo), habría que abordar la modificación de los términos en los que actualmente se contempla la obligatoriedad de registro de los desempleados en las oficinas del servicio público de empleo». Así, el Ejecutivo insinúa la necesidad de autorizar agencias privadas de coloca-

Los salarios deberán ajustarse a la productividad del trabajador y a los beneficios de la empresa.





CUADRO I
ESTRUCTURA SALARIAL, TASAS DE PARO Y PIB
PER CAPITA POR CC. AA. EN 1991

CC. AA.	Salario nominal relativo (Madrid = 100)	Salario real relativo (Madrid = 100)	Tasa de paro	PIB per cápita relativo (Madrid = 100) (1)
Andalucía	77,7	81,2	25,8	61,2
Aragón	87,7	93,1	9,9	85,8
Asturias	90,9	93,5	15,9	70,2
Baleares	76,3	75,3	9,9	103,1
Canarias	69,9	73,9	24,5	82,1
Cantabria	82,9	85,3	16,0	77,2
Castilla-La Mancha	66,6	73,4	13,0	69,4
Castilla y León	82,3	87,5	14,9	69,5
Cataluña	86,2	83,6	12,2	97,2
Comunidad Valenciana	73,2	73,8	15,7	79,1
Extremadura	72,2	81,0	23,8	50,5
Galicia	72,1	75,9	12,2	62,4
Madrid	100,0	100,0	12,2	100,0
Murcia	65,8	69,5	18,1	80,3
Navarra	83,0	81,9	10,6	102,1
País Vasco	100,6	99,3	18,5	97,0
Rioja	69,8	72,5	9,6	99,3
Medidas de dispersión				
Recorrido/Valor medio en porcentaje.	43,5	37,1	104,5	64,5
Coefficiente de variación en porcentaje.	13,0	11,2	32,6	19,3

(1) Los datos de la contabilidad regional corresponden al ejercicio de 1990.
 Fuente: INE (Encuesta de Salarios, Encuesta Regional de Precios, Encuesta de Población Activa y Contabilidad Regional).

bación de la Directiva de la CE sobre ordenación del tiempo de trabajo —advierte el documento— debe constituir un importante elemento para abordar las actuaciones en esta materia.»

Estructura de los salarios

Uno de los aspectos más novedosos del documento y que, a buen seguro, mayor controversia levantará, es el referido a la estructura de los salarios, ya que propone que una parte del mismo sea fija y otra variable, vinculada a aspectos como la productividad, el rendimiento y los beneficios.

Esto tendría efectos positivos en la negociación colectiva y de formación de salarios, ya que hasta ahora el sistema vigente era «insensible a la situación cíclica de la economía y a la situación concreta de cada empresa».

La propuesta del Gobierno se concreta en el aumento de los componentes de masa sala-

rial ligados a la evolución de la productividad y otros pluses. Hoy, del salario total, el sueldo base supone el 48,4 por 100, los complementos fijos el 9,5 por 100 y la antigüedad el 5,2, mientras que la productividad significa sólo el 5,8 por 100 y el epí-

grafe otros pluses el 5,7 por 100. Esto significa que alrededor del 63 por 100 de la masa salarial bruta de las grandes empresas son retribuciones fijas, y este porcentaje llega hasta el 85 por 100 si se le añaden las cotizaciones empresariales a

la Seguridad Social. Para el Gobierno, «difícilmente podrá mantenerse en el futuro un esquema de determinación de retribuciones tan rígido y tan de espaldas a la ineludible necesidad de generar incentivos suficientes para que los aumentos de productividad se constituyan en el objetivo prioritario de la empresa».

Propone, además, una estructura salarial que tenga en cuenta las diferencias regionales, tanto en niveles de desarrollo como en tasa de paro (ver Cuadro I).

Todo ello conduce, a su vez, a modificar la actual estructura de negociación colectiva, de manera que se puedan incorporar «nuevas modalidades de determinación de pagos y salarios, definiendo un marco que estimule la fijación de los salarios en función de los resultados y beneficios de las empresas».

Formación Profesional

La potenciación de la Forma-

¿Qué es el CES?

El Consejo Económico y Social es un ente de derecho público con personalidad jurídica propia y plena capacidad, autonomía orgánica y funcional para el cumplimiento de sus fines, estando adscrito al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

Fue creado por Ley de 17 de junio de 1991, al amparo de un mandato constitucional, y está integrado por 61 miembros que representan a todas las fuerzas sociales: sindicatos, asociaciones de empresarios, de agricultores, ganaderos, pescadores, usuarios y expertos en derecho y economía.

Es un órgano de carácter consultivo en materia socio-económica y laboral en relación con la actividad normativa del Gobierno, y su función se materializa fundamentalmente en la emisión de informes y dictámenes con carácter preceptivo o facultativo. Es también una plataforma institucional permanente de diálogo y deliberación, en la medida en que es el único órgano donde están representados un amplio conjunto de organizaciones socio-profesionales. ■

ción Profesional como mecanismo imprescindible para conseguir un aumento sostenido de la capacidad de generación de empleo, de la productividad y, por tanto, del poder de compra de los salarios, también tiene su hueco en el documento de la Reforma Laboral. En él se recuerda el recientemente presentado Plan Nacional de Formación Profesional como herramienta clave en el fomento de empleo.

Extinción de la relación laboral

La normativa española sobre suspensión o extinción del contrato de trabajo por causas económicas, tecnológicas o de fuerza mayor es una de las peculiaridades más relevantes de nuestra legislación laboral, al estar vinculado el despido a la autorización administrativa previa y a una tarifa indemnizatoria mínima.

Si estas cláusulas excesivamente tuteladoras han sido beneficiosas en otras épocas, «no han servido para evitar que en tiempo de recesión se produzcan abultadísimas tasas de destrucción de empleo indefinido». En concreto, desde el tercer trimestre de 1991, en que comenzó a caer el empleo asalariado, la destrucción de empleo indefinido ha supuesto el 80 por 100 de la destrucción del empleo, por lo que «mantener la actual regulación sería económicamente ineficiente y socialmente injusto».

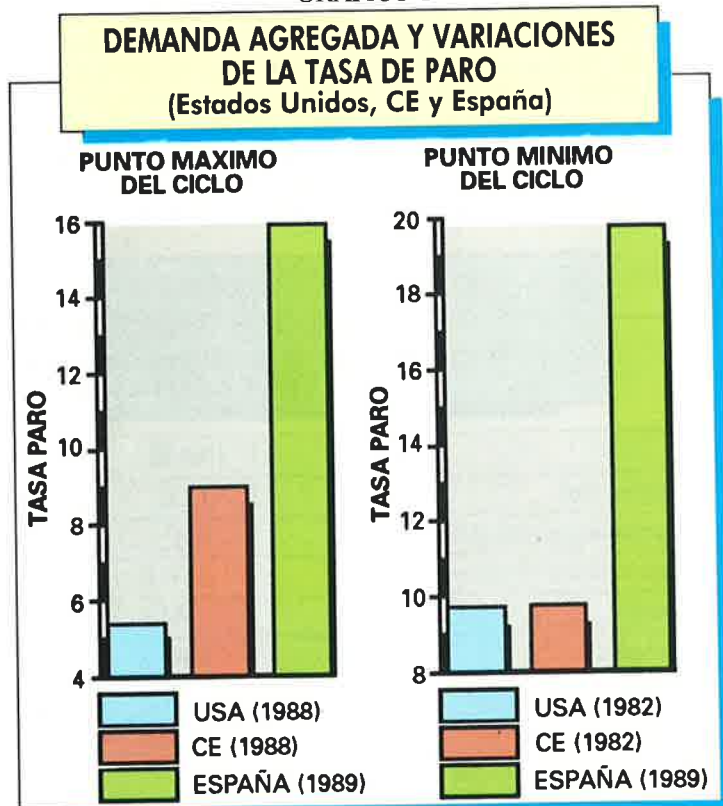
En realidad, según el informe, para lo que ha servido la autorización administrativa ha sido para que las indemnizaciones realmente pagadas resulten superiores a las legales.

En este apartado, el tratado con mayor ambigüedad en el documento, el Gobierno pide al CES que analice los efectos económicos, sociales y laborales que supondría la eventual supresión de la autorización administrativa previa y su repercusión en el aumento de causas en las Magistraturas de Trabajo, ya que los desacuerdos en los despidos acabarían en esa jurisdicción.



**Se propone
la supresión de la
autorización
administrativa
previa en los despidos
colectivos.**

GRAFICO 1



Contratos blindados

Los trabajadores excluidos del ámbito de la negociación colectiva no escapan a la atención del Gobierno, que en el documento analizado pide que para proteger el derecho de información de los accionistas de las compañías, se incluya en las memorias anuales el monto global de las indemnizaciones libremente pactadas con sus directivos, lo que se conoce popularmente como «blindaje de contrato». Una revisión del tratamiento fiscal en los impuestos de la Renta de las Personas Físicas y en el de Sociedades de las indemnizaciones superiores a los límites legales también contribuirá a mejorar el impacto que sobre la equidad global tienen actualmente estos contratos blindados».

Otras cuestiones

El documento incluye en este apartado la posibilidad de que el subsidio de Desempleo pase a tributar en el IRPF a partir de determinadas cantidades, ya que, según el ministro de Trabajo y Seguridad Social, es «regresivo que algunos parados no paguen impuestos», aunque considera también regresivo que los parados y pensionistas con prestaciones bajas tuvieran que estar sujetos a retenciones y a liquidación posterior a Hacienda.

Por último, el documento invita a reflexionar sobre la revisión de la normativa reguladora del procedimiento de la negociación colectiva, la mejora de las condiciones de salud y seguridad en las empresas, mayores niveles de información y de consulta a los representantes de los trabajadores y sobre la necesidad de actuaciones normativas que apunten a reducir los actuales niveles de conflictividad y a racionalizar su desarrollo.

Razones para una reforma

El amplio documento, que está dividido en ocho capítulos,

Se cuestiona la exención fiscal de los desempleados con subsidios altos.



hace en su primera parte un profundo análisis de las causas en que se fundamenta la necesidad de la reforma que se propone.

En primer lugar, se refiere el documento al nuevo entorno comunitario en el que España ha empezado a vivir en el presente año, y en el que le espera, a partir de 1997, con la Unión Económica y Monetaria. «Para afrontar con éxito la nueva situación —dice el documento— nuestro país está obligado a acelerar el proceso de convergencia laboral con sus socios comunitarios más desarrollados, lo cual requiere emprender una reforma amplia y global del sistema de relaciones de trabajo que, si bien podría comenzar por su marco jurídico, más temprano que tarde habría de alcanzar a los restantes elementos que lo integran.»

Otro argumento en favor de esta reforma es —siempre según el informe gubernamental— la necesidad de actualizar la estructura básica del sistema español de relaciones de trabajo, constituido en los años ochenta alrededor de un eje central conformado por el Estatuto de los Trabajadores de 1980 y su reforma de 1984, que definían las modalidades de contratación laboral y que ya están superadas por el tiempo. «Pese a contar con tan sólo una década de vida —sentencia el texto—, la modernidad de la legislación laboral española es

más aparente que real, ya que una parte no despreciable de la antigua legislación laboral franquista y preconstitucional convive con el ordenamiento que surgió en los primeros años de la democracia.»

A pesar de esta dura crítica, el documento reconoce las bondades y aciertos de la reforma de 1984: «Esta modificación del Estatuto de los Trabajadores y la aprobación de la Ley de Protección por Desempleo, pocos meses antes de la firma del último gran acuerdo tripartito realizado en España, el Acuerdo Económico y Social, constituyó la antesala de un intenso proceso de cambio en la evolución del mercado de trabajo español, que en un solo lustro (1985-1990) pudo

recuperar los casi dos millones de puestos de trabajo perdidos durante la década inmediatamente superior».

Sin embargo, la ralentización a partir de 1990 del crecimiento económico puso de manifiesto los límites de un modelo que había funcionado satisfactoriamente en la etapa anterior. A partir del tercer trimestre de 1990 comenzaron a percibirse nítidamente determinadas consecuencias de la reforma laboral del decenio anterior que habían permanecido ocultas durante la fase de crecimiento.

Otra de las razones que mueven al Gobierno a reformar el sistema de relaciones laborales es que éste se halla aún fuertemente tutelado y, según el do-

cumento, «el nivel del paro está influenciado por el marco normativo del mercado de trabajo, aunque intervengan también otras variables, como la tasa de crecimiento, las rigideces estructurales de otros mercados, etcétera».

El gráfico I pone de manifiesto que la flexibilidad relativa del mercado de trabajo es un factor importante en la evolución de la tasa de paro en los momentos de máxima expansión y máxima recesión correspondiente al último ciclo económico.

Como último fundamento para la reforma, analiza el documento las causas estructurales de la escasa capacidad de generación de empleo de la sociedad española. Señala el informe que el bienestar conseguido por los españoles en los últimos años —incremento del Producto Interior Bruto, de la renta per cápita (450.000 pesetas en 1964 a 1.032.700 en 1992), del consumo, etcétera— se ha basado exclusivamente en las ganancias de productividad de los ocupados y no en el aumento de la tasa de ocupación. «De hecho esta tasa ha caído 13 puntos porcentuales, lo que significa que entre 1964 y 1992 los ocupados aumentaron tan sólo en 315.100, lo que supone un incremento medio de apenas 11.250 empleos netos por año.»

Según señala el documento, «buena parte de esta paupérrima

(Pasa a la página 32.)

CUADRO II
MERCADO DE TRABAJO ESPAÑOL
Rasgos básicos de la oferta y demanda de trabajo
(Miles de personas)

	1964-92	1964-75	1975-85	1985-92
Población total	7.222	3.774,0	2.889,0	559,0
Población activa potencial (1)	n.d.	n.d.	3.094,5(2)	2.313,3
Población activa efectiva	2.935,0	1.117,2	502,2	1.315,6
Ocupados	315,1	742,4	-1.023,8	1.496,5
Asalariados	2.087,6	1.663,9	-1.322,7	1.746,4
Autónomos y empleados	-1.772,5	-921,5	-601,1	-249,9
Desempleados	2.620,0	374,9	2.426,1	-181,0

(1) Incremento de la población mayor de dieciséis años.
(2) Cubre el período 1976-85. No existen datos para años anteriores.

Luis Martínez Noval

«EL CONSENSO ES NECESARIO»

EL documento enviado al Consejo Económico y Social por el Gobierno insiste constantemente en la necesidad de conseguir un consenso con los agentes sociales y en mantener el equilibrio entre los intereses contrapuestos de empresarios y trabajadores. Y así lo puso de manifiesto también el ministro de Trabajo y Seguridad Social, Luis Martínez Noval, en la presentación oficial del documento a los medios informativos: «Tras el dictamen del CES —dijo—



reforma habrá de preservar los valores y garantías constitucionales, pero también los principios de equilibrio y participación que singularizan el modelo vigente, por lo que la reforma debe ser plenamente consecvente con el papel de responsabilidad que al Estado y a los interlocutores sociales atribuye la Constitución».

En este sentido, dejó claro el ministro de Trabajo que el Estado «continuará participando en la regulación del mercado de trabajo a través de la fijación de

habrá negociación, porque no podemos pasar de unas relaciones laborales basadas en una normativa consensuada, como es el Estatuto de los Trabajadores, a una sin consenso tripartito. Sería inconveniente no llegar a un acuerdo».

No consideró el ministro que el hecho de haber enviado al CES el documento de la Reforma del Mercado de Trabajo antes de negociarlo con los interlocutores sociales pudiera interferir negativamente en la posterior negociación con éstos, ya que «el CES es un órgano de debate —dijo— y no de negociación».

No obstante, el ministro precisó que después de conocer el dictamen del Consejo, hecho que se producirá en dos meses, el Gobierno fijará su postura y si no hay acuerdo en las posteriores negociaciones «el Ejecutivo asumirá su responsabilidad y llevará a cabo la reforma en aquello que dependa de la Administración».

Conviene insistir en que el documento que propone la Administración, aparte de señalar algunos problemas y de sugerir líneas genéricas o globales de actuación, intenta abrir un debate que conduzca —con la celeridad que los problemas imponen— a la adopción de medidas reformadoras. Pero es evidente que «esta necesaria

normas de derecho mínimo necesario que los interlocutores sociales puedan desarrollar asumiendo la defensa responsable de los intereses de sus representados en un mercado homogéneo y abierto a la competencia exterior, como elemento sustancial para la creación de riqueza y empleo».

Aunque Martínez Noval ha dejado patente la celeridad con que ha de hacerse la reforma, dado el momento económico y social que vive el país, ha mostrado también realismo al admitir que no será posible tenerla lista en esta legislatura. «No hay tiempo material —dijo— para articular toda esta reforma, puesto que se trata de una revisión profunda de algunos artículos del Estatuto de los Trabajadores y hay que tener en cuenta que los períodos de sesiones de las Cámaras son limitados y tienen grandes cantidades de trabajo acumuladas.»

También ha admitido el ministro que los efectos que sobre el empleo podría tener la reforma presentada, en el supuesto de que ya estuviera en vigor, no serían inmediatos, puesto que, además de las modificaciones legislativas, entran en juego otras variables macroeconómicas. ■

C. H. C.

«Habrá negociación con los agentes sociales cuando se conozca el dictamen del CES.»

Consenso, equilibrio y responsabilidad, puntos clave para llevar adelante la reforma del mercado de trabajo.

Se considera que es muy fuerte el peso de los contratos a tiempo completo y muy débil los de a tiempo parcial.

(Viene de la página 30.)

generación de empleo se debe al intensísimo esfuerzo de ajuste estructural que la economía española ha desarrollado en las últimas tres décadas y que ha supuesto la caída del empleo agrícola en más de tres millones de trabajadores y su correspondiente reasignación a otros sectores de la economía».

«Si se descuenta este cambio estructural —señala el documento—, la economía española en los últimos treinta años ha creado en el sector no agrícola alrededor de 3,5 millones de puestos de trabajo —una media de 125.000 al año—, aunque no por ello deja de ser insuficiente, dado el crecimiento que ha experimentado la población activa» (ver Cuadro II).

En base a estos planteamientos, y sobre todo para no condenar a la frustración a los hoy parados y a aquellos que en un futuro se integrarán en la población activa, el Gobierno considera que «es imprescindible reformar la legislación y las prácticas hoy existentes en el mercado de trabajo, a fin de compatibilizar las necesidades de crecimiento económico que son posibles en el contexto de nuestra estrategia de crecimiento a medio plazo». ■

Concha HERNANDEZ
CARAZO

Fotos: Jesús NAVARRO

PUNTOS CLAVE DE UNA REFORMA

A modo de resumen, éstas son las medidas que el Gobierno plantea para llevar a cabo la reforma del mercado laboral, y sobre las que ha pedido dictamen al Consejo Económico y Social:

1 MODALIDADES DE CONTRATACION

- Restablecer el principio de causalidad para la contratación laboral; es decir, que este tipo de contratos se utilicen sólo para su verdadera finalidad, bien sean necesidades coyunturales de las empresas o para la formación de trabajadores.
- Potenciar el contrato a tiempo parcial.
- Promover la inserción laboral de los jóvenes.

2 MOVILIDAD FUNCIONAL

- Establecer cauces para facilitar la movilidad funcional.
- Analizar si conviene derogar las ordenanzas laborales o sustituirlas mediante acuerdos.

3 MOVILIDAD HORARIA

- Reducción de la jornada anual a través de la negociación colectiva.
- Incluir el contrato a tiempo parcial en la reforma del tiempo ordinario o extraordinario de trabajo.

4 MOVILIDAD GEOGRAFICA

- Análisis de la legislación actual para establecer vías alternativas.

5 ESTRUCTURA DEL SALARIO

- Potenciar acuerdos colectivos que vinculen una parte del salario a la productividad, el rendimiento y los beneficios.

6 DESPIDO

- Analizar los efectos económicos, sociales y laborales de eliminar la autoriza-



ción administrativa previa a los despidos colectivos.

- Analizar los efectos económicos, laborales y sociales de la cuantía de la indemnización.
- Correspondencia de la normativa española con la comunitaria.
- Analizar los efectos de eliminar la autorización administrativa de los despidos en la actividad judicial, en el seguro de paro y en la distribución de los poderes dentro de la empresa.
- Estudiar la regulación del despido individual dentro del nuevo marco de las relaciones laborales.
- Estudiar la inclusión de las indemnizaciones de los «contratos blindados» en las memorias de las empresas.

7 OTRAS MEDIDAS

- Posible tributación del subsidio de paro en el IRPF.
- Mayor información a los representantes de los trabajadores.
- Reformar la negociación colectiva.
- Tratar diversificadamente algunos aspectos de las relaciones laborales en función de la dimensión de las empresas.
- Regular la solución de los conflictos laborales por vías distintas a la jurisdiccional. ■

Después de largos meses de enfermedad, falleció el Conde de Barcelona, padre del Rey

LA MUERTE DE UN MARINO

El pasado día 1 de abril falleció en la Clínica Universitaria de Pamplona Don Juan de Borbón, Conde de Barcelona, hijo del Rey Alfonso XIII y padre del Rey Juan Carlos I, tras un largo proceso canceroso que le afectó la hipofaringe y la boca del esófago. Por expreso deseo de su hijo, el Rey, fue enterrado en el

Panteón de Reyes de El Escorial con los honores propios de un Monarca y rodeado de todos los altos mandatarios del Estado, de representantes de Casas Reales de todo el mundo y, sobre todo, del cariño que le testimoniaron miles de españoles durante los siete días de luto oficial decretados en España.

SUS dos vocaciones fueron España y la mar, y las dos sólo las pudo vivir como pasiones. Heredero legítimo de la Monarquía, hubo de renunciar a su principio intrínseco: ser Rey. El mismo lo dijo de un modo sencillo: *«Me hubiera gustado ser el Rey de todos los españoles. Fue mi vocación, para la que me educaron y para la que viví. Pero renuncié plenamente porque era para el bien de España».*

La paradoja es que con el fin de prepararse para esta tarea había tenido que renunciar a la que fue su otra gran vocación: ser miembro de la Marina española. También lo explicó con sencillez, pero con un deje de amargura: *«Qué difícil es, a veces, vivir lo que la historia ha querido que vivamos».*

Hijo del Rey Alfonso XIII y de la Reina Victoria Eugenia, Don Juan de Borbón nació en el palacio de La Granja (Segovia) el 20 de junio de 1913. Fue el tercero de los hermanos varones y, por tanto, el tercero también en la línea de sucesión dinástica. Este hecho permitió un margen de libertad en su educación, así como la posibilidad de seguir su inclinación por el mar.

Estudió bachillerato en el Instituto de San Isidro de Madrid, y en 1930 ingresó en la Real Academia de San Fernando (Cádiz) para iniciar su carrera como marino. Sin embargo, el triunfo de la II República, en abril de 1931, y el consiguiente exilio de la familia real, truncaron por primera vez sus estudios navales.

Su padre, Alfonso XIII, decide entonces seguir apoyando esta vocación y, gracias a su gestión con el rey Jorge V de Inglaterra, Don Juan ingresa en las escuelas navales de Dartmouth y Portsmouth. Allí hubo de soportar la dura disciplina inglesa, en la que se incluía el castigo físico: 124 azotes llegó a recibir el Conde de Barcelona.

Hasta 1935 navegó por todos los mares. Primero como guardia marina en el crucero «Enterprise» y después como alférez de navío en varios buques de la Royal Navy, entre ellos el buque insignia «Iron Duke». Es en uno de estos viajes (junio de 1933) cuando recibe la noticia de la renuncia de sus hermanos mayores a la sucesión de la Corona de España. Don Alfonso, por enfermedad, y don Jaime, por sordomudez. Su padre, el Rey Alfonso XIII, le comunica que le nombra su sucesor y, por tanto, Príncipe de Asturias.

Como príncipe heredero, Don Juan debe asumir responsabilidades que truncan definitivamente su carrera marinera. En 1934, tras solicitar el retiro de la Royal Navy, de la que Jorge V le concede el grado de teniente de navío honorario, acude a Roma para empezar su formación en Derecho, Historia, Ciencias Económicas, Políticas y Sociales en distintas universidades europeas.

El 12 de octubre de 1935, con veintidós años, se casa con su prima la infanta María de las Mercedes de Borbón y Orleans en

«En el mar me siento más seguro. El mar me tonifica, me da salud y fortaleza.»

(Don Juan de Borbón)



Roma. Tienen cuatro hijos: Pilar, Juan Carlos, Margarita y Alfonso (muerto en accidente en 1956).

Tras intentar alistarse en el Ejército español durante la guerra civil española e impedírselo el general Franco, dado *«lo valioso de su persona y de la institución que representa»*, y muerto ya su padre, se instala con su familia en Lausana a la espera de que se produzca la restauración de la Monarquía en España. Pero el acontecimiento se va retrasando y Don Juan empieza una larguísima carrera de treinta y seis años como defensor de la Monarquía constitucional y democrática para España, lo que le depara unas tensas relaciones con el entonces jefe del Estado español, Francisco Franco, jalónadas por los manifiestos de 1942, 1945 y 1947, en los que reclama la restauración monárquica. Sin embargo, cuando el general Franco decide que esta institución vuelva a España cuando él fallezca, no lo hará en la persona de Don Juan, sino en la de su hijo Juan Carlos.

Don Juan lo acepta para no enfrentarse con su hijo, pero no abdicará de sus legítimos derechos sucesorios hasta

el 14 de mayo de 1977, ya con su hijo Juan Carlos en el trono y convocadas las primeras elecciones democráticas del 15 de junio.

Si a un hombre se le conoce más por sus renunciaciones que por sus ambiciones, Don Juan de Borbón dejó claras cuáles habían sido las suyas durante años: el servicio y la lealtad a la Patria, por la que había renunciado a todo. El mismo lo ha dejado explicado: *«Ser Rey no es un galardón ni un honor, y si me apuráis, ni siquiera un derecho; es, fundamentalmente, un deber de servicio a España.»*

Establecido ya en España y pudiendo navegar por sus aguas en el yate «Giralda», sólo conservó para sí, en su renuncia a los derechos dinásticos, el título de Conde de Barcelona, aunque el que con mayor orgullo llevó fue el de Almirante Honorario de la Armada, que su hijo el Rey Juan Carlos le concedió en 1978. *«Es el título que he anhelado toda mi vida»*, confesó a sus allegados.

En diciembre de 1992 el Gobierno de la nación, por decisión tomada en Consejo de Ministros, le nombró Capitán General de la Armada, pero ya el tumor que se le había enroscado en la garganta trece años atrás le impidió lucir el rango que en la actualidad sólo ostenta el Rey de España y que en el pasado sólo lo alcanzaron, paradójicamente, Francisco Franco y Luis Carrero Blanco.

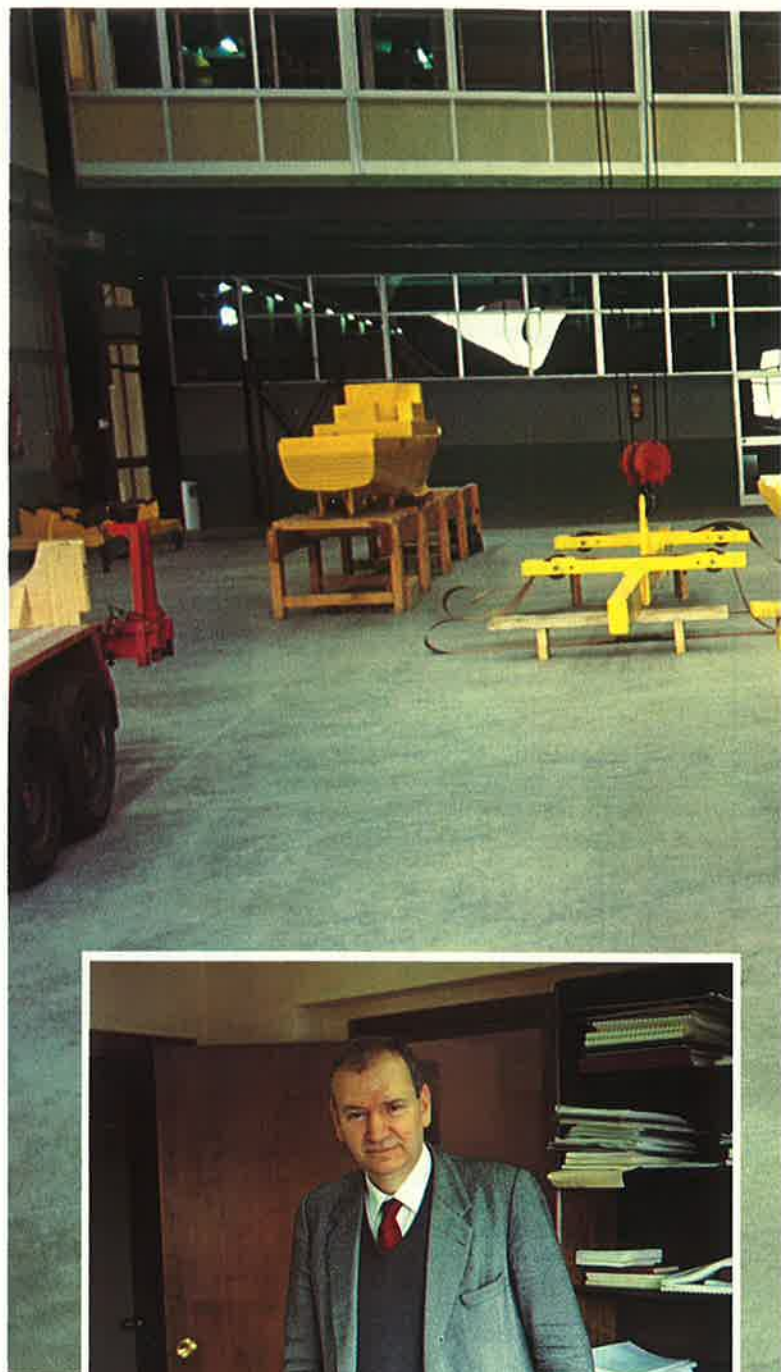
El pasado día 1 de abril Don Juan de Borbón, el Rey que no reinó, atracó en el puerto más seguro para un hombre y un marino de su rango: la historia. Y lo hizo con los honores de un Rey y de un Capitán General de la Armada. ■

C. H.

CANAL DE EXPERIENCIAS
HIDRODINAMICAS
DE EL PARDO

COMO UN BRAZO DE MAR

Situado a escasos kilómetros del centro geográfico de la Península Ibérica, rodeado de pinos, enebros y robles, observado de cerca por ciervos y gamos, codeándose con varios cuarteles militares y a un tiro de piedra del pabellón de caza donde murió Alfonso XII, el mismo palacio desde donde gobernó el general Franco, convertido en la actualidad en residencia de visitantes oficiales ilustres, se alza el Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo, Cehipar. Su ubicación de secano se conjuga armónicamente con una rotunda vocación marinera. Porque es aquí donde se botan, siquiera simbólicamente y a escala, la mayoría de los buques españoles que surcan los océanos.



Juan Antonio Aláez, director del Cehipar.



Modelos prestos a navegar en el Cehipar.

EL Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo, más conocido como «el canal», ha ido creciendo a impulso de los avances tecnológicos. En principio contaba con un canal de aguas tranquilas al que se incorporó luego el túnel de cavitación. El pasado 24 de noviembre el ministro de Defensa inauguraba el Laboratorio de Dinámica del Buque, tam-

«La función del Cehipar es el estudio, experimentación e investigación de los aspectos hidrodinámicos de la construcción naval, sea militar, mercante o pesquera.»

bién denominado «canal de olas». Simultáneamente se ha ido informatizando todo el proceso de experimentación e investigación.

La función del Cehipar es el estudio, experimentación e investigación de los aspectos hidrodinámicos de la construcción naval, sea militar, mercante o pesquera. Su actividad se aplica a la experimentación con modelos a escala de carenas y propulsores con el fin de conseguir un óp-

COMO UN BRAZO DE MAR

«Si se examina cómo ha evolucionado la velocidad de los transportes, se observa que la de los aviones se ha multiplicado por diez, la de los trenes por cuatro o cinco, mientras que la de los barcos se ha aumentado por dos, no mucho más.»



El Cehipar, a través de sus experiencias e investigaciones, es un buen observatorio de la evolución en el sector naval.

timo comportamiento hidrodinámico del buque. Ello contribuye a optimizar las condiciones de explotación de los buques ensayados, consiguiendo disminuir sensiblemente su consumo energético por la menor resistencia al avance y el mejor rendimiento del propulsor.

Su adscripción al Ministerio de Defensa es justificado por el director del Cehipar, Juan Antonio Aláez, en razón a su origen. «Los canales estatales en todo el mundo se crearon por iniciativa de la Marina. El de El Pardo también perteneció inicialmente a Marina, pasó a Defensa dependiendo del Cuartel General de la Armada hasta el año 79, que se adscribió a la Dirección General.» Además de esta dependencia histórica, razones prácticas aconsejan que los ensayos de barcos de guerra estén protegidos por la máxima confidencialidad y sigilo. No se conocen casos de espionaje industrial. «Disponemos de mecanismos de protección porque sí es cierto que muchos clientes son celosos de sus estudios y les preocupa que la información relativa a sus encargos sea confidencial. Que, por supuesto, lo es», asegura Aláez.

Proceso experimental

El proceso experimental en el Cehipar comienza cuando un astillero inicia la espiral de un proyecto de barco. «Lo primero que hay que determinar son las dimensiones generales, a partir de las que se sacan las formas del barco, el contenido que luego va a llevar el buque. Hay que tener en cuenta que la hidrodinámica es muy importante porque estudia la relación que hay entre el casco y el medio que le rodea, la relación que el agua ejerce sobre el casco. El astillero nos manda los planos preliminares que, generalmente, tienen unas limitaciones. No tenemos las manos libres para hacer lo que queramos, porque no hay que olvidar que un barco es un sistema para ganar dinero; por consiguiente, hay otros condicionantes que no son sólo los hidrodinámicos para proyectar un barco. Puede suceder que consideremos que hay que modificar la forma porque así el barco navegará mejor o más deprisa, pero el astillero puede considerar que no le interesa ir más deprisa si con ello sacrifica volumen y de esa forma pierde carga. Dentro de unas limitaciones, aconsejamos cómo

deben modificarse las formas del barco para que navegue mejor o más deprisa. A partir de ese momento, una vez elegido el casco, se construye el modelo.»

Para la construcción de las carenas suele utilizarse madera o parafina. «La madera no aguanta muy bien el agua, después de cada ensayo se ha de sacar el modelo —explica Luis Palao, uno de los ingenieros del Cehipar—, la parafina, en cambio, se conserva bien, lo que la hace especialmente apta para ensayos largos.» Una larga batería de carenas de parafina, amarradas a los costados del canal de aguas tranquilas corrobora la idoneidad del material.

Una vez conseguida la carena, tallada por método computerizado a partir del molde inicial, es sometida a un largo y complejo proceso de ensayos en aguas tranquilas y en movimiento, sometiendo sus sistemas de propulsión a múltiples análisis.

Canal de aguas tranquilas

En el canal de aguas tranquilas se realizan las pruebas de resistencia y propulsión. Los ensayos más comunes son





Canal de olas y CMPC.

los de resistencia al avance, autopropulsión, arrastre y tracción, medida de estela, líneas de corriente.

El canal tiene 320 metros de largo, 12,50 de ancho y 6,5 metros de profundidad. Cuenta con un carro remolque capaz de una velocidad máxima de 10 metros/segundo y unas aceleraciones y deceleraciones máximas de un metro/segundo. Dispone, además, de dinamómetros de remolque y de autopropulsión, cámaras y equipos de vídeo y cámaras submarinas, y otros equipos propios proyectados por el Cehipar. En 1992 se habían contabilizado más de 16.000 ensayos en estas instalaciones.

Canal de olas

El canal de olas, o más exactamente Canal de Dinámica del Buque, es una instalación de 152 metros de largo por 30 de ancho y cinco de profundidad. Dispone de la más moderna tecnología de generación de oleaje y predicción de los movimientos de buques y artefactos flotantes en olas.

En un lateral se ha situado un mecanismo de generación

de olas del tipo Multiflap, formado por 60 paletas rígidas de simple articulación. Este mecanismo es capaz de generar olas regulares longitudinales entre 1,7 y 15 metros, mares irregulares de crestas largas con altura significativa de ola de hasta 0,3 metros y mares de crestas cortas con ángulo máximo de direccionalidad de 60 grados. Los 60 segmentos están accionados hidráulicamente y son capaces de crear cualquier tipo de espectro estándar o arbitrario. Aplicando un pequeño desfase a las paletas se produce el efecto «snake» (serpiente), olas oblicuas de ± 45 grados. Con una señal aleatoria y desfasada con respecto a todas las demás se produce el espectro de un mar tridimensional. Es decir, la fotografía del mar real.

En el lateral opuesto se ha simulado una playa de absorción del oleaje de viruta de acero inoxidable, de doble pendiente para optimizar la longitud útil del canal a la hora de los ensayos, con un tramo abatible para permitir el acceso del buque desde el taller de preparación de modelos hasta el canal. En la parte central, a 15 metros del gene-



Modelo experimental de buque noruego, uno de los últimos proyectos de investigación del Cehipar.

rador de olas, existe un foso de diez por diez metros y cinco más de profundidad para ensayos específicos con plataformas petrolíferas o fondeos.

El laboratorio cuenta con un conjunto de tres subcarros, que corren sobre el carro principal, denominado Computerized Planar Motion Carriage (CPMC), capaz de reproducir todo movimiento que un buque puede hacer en la mar en el plano horizontal. El sistema está controlado por ordenador y fabricado en España sobre diseño alemán.

Túnel de cavitación

El túnel de cavitación es una instalación sumamente compleja en la que se estudian los efectos de la presión en las hélices. Dispone, entre otros, de equipos de simulación de flujo, dinamómetro de 69 kw, velocímetro láser-doppler, hidrófonos y análisis de ruidos, acelerómetros, etcétera.

«Cuando la presión aumenta la velocidad disminuye, si la presión baja mucho se produce vapor —explica Aláez—. Cuando una hélice se mueve muy deprisa, llega un momento en que la velocidad es tan

grande que se puede formar una burbuja; estas burbujas producen vibraciones y caídas de rendimiento, impactos que erosionan y pueden dañar seriamente la hélice.» Por otra parte, si se disminuye la cavitación se disminuye el ruido hidrodinámico.

El problema se resuelve buscando hélices en las que no se produzca cavitación o se disminuya al máximo. Cuando no es posible se resuelve con inyección de aire o bien con propulsores especiales.

Pruebas de mar

En cualquier caso, la palabra final la tiene la mar. Un equipo de Cehipar se desplaza a probar barcos una vez construidos. Los tipos de pruebas en estos supuestos son los de potencia/velocidad, maniobrabilidad y comportamiento en general. «De paso nos sirve para comparar los datos que se obtienen en la realidad con los de las pruebas. Es una de las piezas fundamentales en la experimentación con modelos, el paso del modelo a la realidad», confirma Aláez.

No hay turno de espera en el Cehipar. «Hubo un tiempo,

COMO UN BRAZO DE MAR

«Lo que es importante en cualquier centro de investigación es tener un conjunto de personas capaces de resolver los problemas que la industria pueda presentar.»

cuando la industria naval estaba en auge, que a veces había cierto retraso. En este momento la duración del ensayo es el habitual; desde que llega un encargo hasta que se termina pasan dos meses de trabajo. No es un proceso metódico. Depende de cómo esté el mercado y de cómo los astilleros españoles contraten barcos.»

Además de la evolución en la demanda de construcción de buques, en el canal se puede hacer un seguimiento sobre la evolución del transporte naval. Juan Antonio Aláez, capitán de Navío del Cuerpo de Ingenieros de la Armada y catedrático de Teoría del Buque en la Escuela Superior de Ingenieros Navales, recuerda que, en la forma exterior, la construcción de los buques no ha variado mucho. «Si se examina cómo ha evolucionado la velocidad de los transportes, se observa que la de los aviones se ha multiplicado por diez, la de los trenes por cuatro o cinco, mientras que la de los barcos se ha aumentado por dos, no mucho más. Y eso se ha debido más a mejoras en la propulsión que en la hidrodinámica, porque los barcos tienen un límite que no se puede sobrepasar. Debido a las características especiales de moverse sobre la superficie del agua, generan unas olas que representan un freno hidrodinámico, de manera que por encima de una velocidad no se puede pasar, a no ser que se utilicen procedimientos especiales, como son los vehículos de colchón de aire, que lo que hacen es sacar el casco del agua. Un casco convencional tiene un límite hidrodinámico que impide que vayan más deprisa de una determinada velocidad; es físicamente imposible.» Eso no quiere decir que todo esté inventado ya, insiste el director del Cehipar, «precisamente porque la hidrodinámica no es sólo la velocidad, es también la seguridad. En esto, como en casi todo, a medida que vamos sabiendo más, vamos profundizando más.»



El Canal de Experiencias Hidrodinámicas dispone de sofisticados sistemas de análisis.



Sistema Multiflap de generación de olas. A la derecha, Gerardo García, maestro de artesanos.

Velocidad-seguridad

También los requerimientos de los armadores han ido evolucionando con el paso del tiempo. «Una de las preocupaciones fundamentales es la velocidad, porque es lo que condiciona el motor que hay que poner, el volumen, el peso. Últimamente un requerimiento que se está pidiendo mucho es cómo se comporta el buque en la mar, su seguridad, los movimientos que tiene. Que las aceleraciones no excedan un deter-

minado valor en una mar de una fuerza determinada. Porque si el barco se está moviendo mucho, obliga a disminuir la velocidad para que se mueva menos, o bien hace que los hombres que están allí no puedan desempeñar su trabajo porque bastante tienen con sostenerse y no marearse.»

Entre los ensayos recientes del Cehipar se cuenta el de un patrullero con plataforma de helicópteros, un modelo de portaaeronaves que realiza la Empresa Nacional Bazán pa-

Tecnología punta y pura artesanía



LA orden de ejecución del Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo se firmó en 1928, parece que por impulso del propio monarca Alfonso XIII, que había cedido a tal fin unos terrenos del Patrimonio Nacional. Debió iniciar sus primeros ensayos alrededor de 1932, aunque es después de la guerra civil española, a partir de 1941, cuando empieza a trabajar con regularidad. Configurado como organismo autónomo adscrito a la Dirección General de Armamento y Material de la Defensa, está regido por un patronato en el que están representados, entre otras instituciones, la Universidad Politécnica de Madrid, el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, los Ministerios de Industria y Energía y Economía y Hacienda, la Dirección General de Marina Mercante, la Secretaría General de Pesca, ANAVE y ANAPESCA, además del Estado Mayor de la Armada. Dispone de un presupuesto

en torno a los 800 millones de pesetas, de los que 500 son para gastos corrientes. Da ocupación a un equipo formado actualmente por 113 personas, entre los que se cuentan titulados superiores de alta especialización, ingenieros navales, ingenieros industriales, físicos y profesionales cuya cualificación específica les hace casi artesanos.

Mantener durante largo tiempo el mismo equipo humano de investigadores en un organismo vinculado a la Administración pública es una guerra perdida de antemano ante la desigual competencia salarial de la empresa privada. El director de Cehipar, Juan Antonio Aláez, lo admite con resignación. «Ocurre que los profesionales del Canal, después de un tiempo de trabajo aquí encuentran ofertas económicamente más tentadoras fuera y se van, lo cual es bastante frustrante. Pero lo que es importante en cualquier centro de investigación es tener un conjunto de personas capaces de resolver los problemas que la industria pueda presentar. Eso requiere una masa crítica; siempre que haya un núcleo fundamental capaz de mantener el nivel científico de

la institución, no hay problema. Pero ese es un problema general, en España y en cualquier otro país.» En todo caso, subraya Aláez, «Flaubert decía que el genio es una larga paciencia; si uno es paciente, al final obtiene el resultado».

Además de los ensayos por encargo, el Cehipar realiza trabajos de investigación bien por iniciativa propia, bien para otros organismos, como el Ministerio de Defensa o la Comunidad Económica Europea. Experiencias e investigaciones que son contrastadas con otros centros similares. «Es, tal vez, una de las comunidades en las que más intercambio hay en todos los niveles, científico y personal», afirma Luis Palao, uno de los investigadores del centro.

Entre los operarios, buena parte procede de El Pardo, con un componente considerable de parentescos. Gerardo García, nacido también en El Pardo y a punto de alcanzar la jubilación tras treinta y nueve años de trabajo en el Canal, entró como ajustador. Ha sido el maestro de taller de varias generaciones, a las que ha transmitido los secretos de un trabajo que es pura artesanía. La sección de fabricación y tallado de hélices, acaso la que genera un mayor valor añadido del centro, es la excepción que viene a confirmar la regla de la total informatización del Cehipar.

Por otra parte, sus sesenta años de existencia como banco de pruebas han hecho de Cehipar un buen barómetro para calibrar el estado de la industria astillera española. Juan Antonio Aláez recuerda que «primero había muchos petroleros, en los años 87-89 la mayoría de los experimentos eran barcos de pesca, ahora se hacen barcos de pasaje y de carga general». En la época de mayor demanda de experiencias el 60 por 100 eran para barcos mercantes españoles, el 20 por 100 para barcos extranjeros y otro 20 por 100 para barcos de guerra, calcula Aláez. José Manuel Sevilla, jefe de Tecnología y Desarrollo del Cehipar, coincide en que «apenas se contratan buques en España», lo que propicia una mayor dedicación a trabajos de investigación por iniciativa propia o por encargo.

En España, además del Cehipar, existe un pequeño canal de experiencias en la Escuela de Ingenieros Navales. El país más avanzado en este tipo de experimentación y el que cuenta con mayor número de instalaciones es Japón. Se considera que la tecnología más avanzada es la alemana. ■

M. V.

Fotos: Jesús NAVARRO



ra Tailandia —cuyos ensayos de maniobrabilidad se realizaban en el pantano de Valmayor—. Una vez instrumentado, desde tierra se va dirigiendo y midiendo las posiciones, determinándose la casuística de maniobrabilidad.

Simultáneamente se investigaba sobre un sistema de propulsión nuevo —mezcla de propulsión convencional y chorro de agua— de un pesquero, por encargo de una empresa noruega. ■

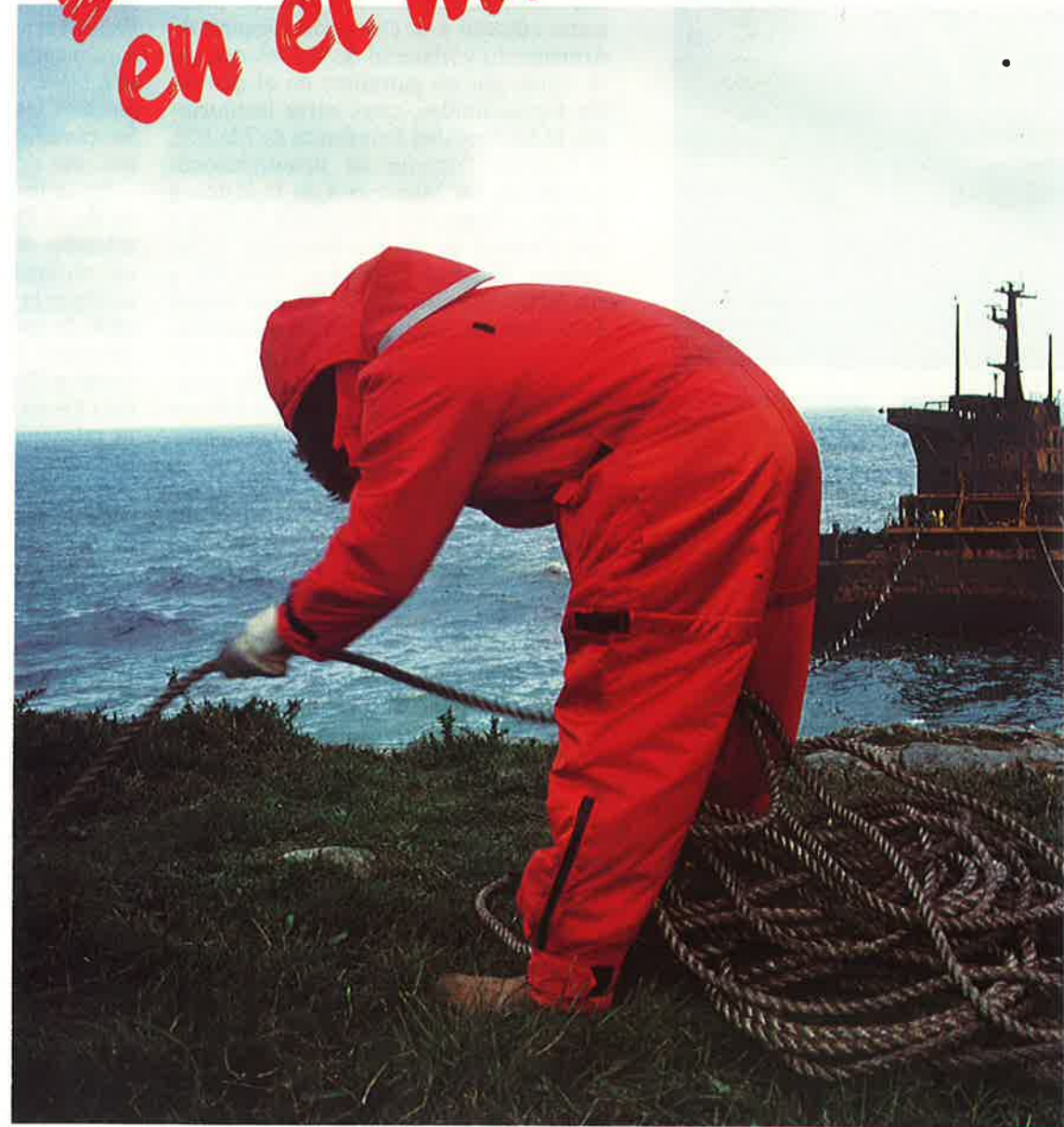
Mery VARONA

Siniestros y contaminación en el mar

La fuerza de la mar y la dureza de los elementos de la naturaleza son factores que todavía el hombre no ha dominado, ante los que se siente muchas veces impotente. La seguridad en la mar es aún la frase clave y el concepto dominante en el ámbito marítimo y pesquero y en el sector de la construcción naval.

LOS últimos siniestros de buques petroleros con derrame de hidrocarburos y extensión de mareas negras han evidenciado, una vez más, la amenaza permanente a la que está expuesto el litoral europeo. Además de las pérdidas económicas y riesgos de vidas humanas que implican, éstos ponen en peligro de devastación del rico pero frágil ambiente marino. Aunque los accidentes de petroleros son los más notables, espectaculares y noticiables, sólo representan algo más del 10 por 100 de la contaminación total y masiva del mar, siendo la mayor parte debidos a los vertidos rutinarios de petróleo al mar.

La proliferación del tratamiento de estos temas por los medios de comunicación, con la mayor difusión de acontecimientos y accidentes, ha aumentado la sensibilidad pública ante las agresiones al medio ambiente. Al mismo tiempo, las instituciones interna-



ciones, los organismos oficiales y todas las industrias relacionadas con el transporte marítimo —en su preocupación e interés por la defensa del medio ambiente— han reaccionado con un esfuerzo unánime para identificar los

problemas que más afectan al sector, tratando de darles la mejor solución y así prevenir el riesgo de accidentes en la mar y reducir al máximo las desastrosas consecuencias del derrame de hidrocarburos por buques petroleros.

Accidentes en la mar

La política de seguridad marítima de la Comunidad Europea contempla la aplicación de medidas preventivas con el objeto de que el transporte por mar de hidrocarburos



ros pierda mucha de su peligrosidad. Es necesaria la regulación del intenso tráfico de petroleros por aguas comunitarias con alta sensibilidad ecológica y la retirada de estas aguas de los buques que no cumplan las condiciones

exigidas por la Organización Marítima Internacional (IMO), para conseguir una mejora en la operatividad marinera y disminuir el riesgo de mareas negras. Por otra parte, es necesaria la mejora de la señalización y balizamiento de

los puertos y el control de tráfico portuario según las características del tráfico más peligroso.

Ello trae consigo acciones concretas por parte de los Gobiernos, como son el aumentar la intransigencia en las inspecciones obligatorias en petroleros de mediana edad y aumentar el control de las sociedades de clasificación, así como disponer de un banco de datos o «pool» de información sobre petroleros en condiciones «substandard» y con banderas de conveniencia que pueden afectar al mercado de fletes, desfavoreciendo las inversiones de los propietarios de buques, que quieren mejorar su nivel de seguridad. La mejor contribución que pueden prestar los Gobiernos es la disposición de recursos y medios suficientes para imponer la regulación internacional, con inspecciones severas y frecuentes.

Ciertamente, la flota petrolera está envejecida y será necesario sustituirla paulatinamente por petroleros de nueva generación, con mejor estructura del buque y diseño redundante más moderno, con nuevos sistemas de seguridad interior y contra incendios, con equipos de ayuda a la navegación y posicionamiento por satélite, con radares primarios y secundarios para la identificación de petroleros y con sistema global de socorro que hagan más segura su navegación y el rescate en su caso. Pero también es cierto que un factor vital para la seguridad del buque es el mantenimiento del casco, de la propulsión y de los sistemas electrónicos, para conservar en condiciones óptimas el nivel de seguridad. Un barco con pocos años de vida, deficientemente mantenido, puede resultar más peligroso que otro con más años pero con unos programas de mantenimiento preventivo, correctivo y de modernización bien ejecutados. Pero los nuevos buques, los mantenimientos, las reparaciones o las modernizaciones tienen unos costes elevados y los propietarios me-

nos escrupulosos se resisten a ellos.

Hoy día la industria de petroleros tiene fundamentalmente un carácter internacional, y su normalización está influenciada por muchas partes con intereses encontrados: constructores, propietarios, fletadores, sociedades de clasificación, aseguradores de responsabilidades civiles y de casco, la IMO, la Administración del Estado donde está abanderado el buque y la legislación de los puertos que visitan. Aspectos muy difíciles de armonizar, poner de acuerdo y hacer cumplir en su totalidad.

Las leyes norteamericanas provocan la revisión de los convenios internacionales sobre la protección del medio ambiente en el entorno marino, especialmente tenidas en cuenta por la comisión correspondiente de la IMO. La Oil Pollution Act (OPA) es una legislación sobre la prevención de la contaminación marítima, por la que se prohíbe gradualmente la entrada en aguas jurisdiccionales de los Estados Unidos a los petroleros que no estén dotados de doble casco, y marca nuevos requisitos que deben cumplir para prevenir el derrame de productos en el mar, así como los medios de emergencia que tienen que llevar a bordo para combatir la contaminación en caso de accidente. Los japoneses, por su parte, incluyen la exigencia de la cubierta intermedia («middeck») como solución menos costosa para los armadores, pero igualmente eficaz.

Medidas preventivas

Entre las medidas preventivas que se pretenden imponer para reducir el número de accidentes en la mar se encuentran las que se refieren al factor humano, pues la mayoría de las situaciones de emergencia que se producen son provocadas por errores humanos, independientemente de las de fallo material o las debidas al mal tiempo, lo que

hace necesaria una formación marítima continuada para las tripulaciones en la lucha contra incendios, en los métodos de salvamento y rescate de personal, en la resolución de crisis a bordo y en la supervivencia en la mar, con objeto de elevar el nivel de prevención de accidentes y de seguridad marítima. También se hace necesario que la tripulación practique un lenguaje común a bordo.

Por otra parte, se hace conveniente la existencia de buques-escuela para la formación marinera de los oficiales en la lucha contra los elementos y disponer de simuladores de maniobra de buques, de distintos tipos y tonelaje, en aguas restringidas y con toda clase de mal tiempo, destinado a capitanes y prácticos de puerto.

El Sistema Global de Socorro y Seguridad Marítima (GMDSS), que utiliza el satélite «Cospas Sarsat» y las radiobalizas de emergencia, entrará progresivamente en vigor para toda clase de buques, según el Convenio de Seguridad de la Vida en la Mar (SOLAS) de la IMO. Con ello las autoridades de salvamento y seguridad en tierra y todos los buques próximos al siniestrado tendrán aviso urgente del accidente, de forma que puedan acudir rápidamente al lugar de la escena y coordinar la actividad de salvamento en el mínimo tiempo posible. Ello significa un avance importante en las comunicaciones marítimas de seguridad. Igualmente será obligatorio el transpondedor radar como señal de respuesta para el radar secundario, que no sólo aumenta el alcance de detección, sino que sirve para la identificación del tipo de buque según un código preestablecido, o conocer si está en situación de emergencia.

También es interesante la utilización de satélites de observación oceánica para la detección y localización de manchas de aceite y vertidos en alta mar, y de aviones con equipos que determinan la com-

Los graves accidentes de los últimos meses han planteado la necesidad de buscar soluciones, especialmente preventivas, para evitar nuevos desastres.



posición, el espesor y movimiento de ellas cerca de la costa, para tomar medidas preventivas a tiempo.

La seguridad en la mar es igualmente preocupante para el sector pesquero y náutico de recreo. Recientemente se ha celebrado una conferencia más sobre Seguridad de los Buques Pesqueros, convocada por la IMO, en la que se fijaron las normas prácticas de supervivencia, comunicaciones, incendios, naufragios y protección de tripulantes en los buques de cierta eslora. Estas normas son extensibles a embarcaciones de recreo de porte similar, en evitación de naufragios y desaparición de

personas por falta de seguridad en la mar.

Pero la mar no sólo se contamina por los accidentes de petroleros en las costas o por vertidos rutinarios en alta mar. El desagüe de aguas residuales e industriales sin depurar en nuestros mares son abundantes y las consecuencias nefastas, especialmente en litorales con escasa renovación del agua. Para ello la CE y la Administración española están trabajando intensamente para la elaboración y puesta en práctica de un plan nacional que evite estas incidencias, que deterioran sistemáticamente y alteran profundamente el medio marino.

Preparación para casos de emergencia

Si las medidas preventivas susceptibles de evitar la repetición de estos lamentables acontecimientos —de los que sólo hemos dado unas pinceladas como muestra de la problemática existente— son importantes, no lo son menos las medidas de preparación de medios dispuestos para su uso inmediato, como la organización por parte de las autorida-



des para la debida coordinación de esa situación crítica y urgente, con el alistamiento de planes de contingencia, para una respuesta eficaz e intervención inmediata.

Muchas son las compañías de salvamento, nacionales y extranjeras, que están dispuestas a acudir al socorro de naufragios y a la limpieza de aguas con polución de crudo. Existen centros que disponen de gran cantidad de equipos de últimas tecnologías contra la contaminación, almacenados y preparados en contenedores y remolques, que pueden ser embarcados en aviones de transporte para su envío urgente al lugar del acci-

*Instituto
Español de
Oceanografía*

DESCUBRIR EL MAR

Los orígenes del Instituto Español de Oceanografía se remontan a finales del pasado siglo. Por aquellas fechas, un grupo de científicos, encabezados por Odón de Buen, colocaron las primeras piedras de lo que sería, a partir de 1914, el organismo que hoy merece nuestra atención. Su labor, desde su fundación, se encaminó en mejorar el conocimiento de ese gran desconocido que es el mar. Sus trabajos resultan de un inapreciable valor, tanto para científicos —por sus investigaciones sobre el

medio marino— como para todos aquellos que vivan del mar —acuicultura y recursos pesqueros—. Sus beneficiarios, ya sea directa o indirectamente, somos todos, y a pesar de ello existe un gran desconocimiento sobre lo que desde él se hace. A la divulgación de este trabajo, a lo que está haciendo el Instituto Español de Oceanografía hoy, es a lo que dedicaremos las siguientes páginas. Antes, un poco de historia nos hará comprender mejor su significado e importancia.

dente, con gran capacidad de recogida de petróleo y sin pérdida de tiempo, como es esencial en estos casos. También disponen del personal para la operación de los propios equipos y de asesores a la dirección de operaciones en la escena, en relación con la mejor estrategia y técnicas a emplear. Estos centros están preparados para impartir cursos sobre estas técnicas y efectuar el adiestramiento en equipo de las dotaciones, a la vez que pueden realizar evaluaciones

la Red de Centros de Control del Tráfico y Seguridad Marítima, con todos sus medios materiales y de personal, asumiendo el desarrollo del Plan Nacional ya previsto por la Dirección General de la Marina Mercante, hasta alcanzar los diez centros regionales de coordinación de salvamento marítimo, situados en puntos estratégicos de nuestra costa, que suministrarán información al Centro Nacional en Madrid, para la coordinación y dirección de operaciones

vil, así como con las Comunidades Autónomas de Galicia, Valencia y Andalucía, para la coordinación de las actuaciones de los medios de los que ellas disponen.

Los acuerdos de coordinación también incluyen la intervención de las unidades de la Armada y del SAR del Ejército del Aire, en colaboración con el Ministerio de Defensa y también con la Cruz Roja y el Servicio de Vigilancia Aduanera, para afrontar conjuntamente, en caso necesario, las catástrofes marítimas y los vertidos accidentales por petroleros, con una respuesta lo más contundente posible. España ha firmado acuerdos bilaterales en materia de salvamento marítimo y lucha contra la contaminación con Portugal, Marruecos y Francia.

Las últimas experiencias

La bondad de esta preparación orgánica tuvo ocasión de ponerse a prueba con el embarrancamiento del «Egean Sea» el pasado diciembre en La Coruña, al pie de la Torre de Hércules, donde las autoridades responsables desarrollaron una magnífica actuación de coordinación y de dirección de operaciones en el salvamento y en la lucha contra la contaminación producida, con un control total de la situación. Labor que ha sido reconocida por el Consejo de las Comunidades Europeas, expresando su satisfacción por la respuesta rápida y eficaz organizada por las autoridades españolas.

De acuerdo con el Plan Nacional de Salvamento se constituyó el Centro de Coordinación Operativa en el Gobierno Civil de La Coruña, al ser ésta la autoridad local más cualificada y afectar el siniestro a una sola provincia de la Comunidad gallega. A él se incorporaron rápidamente las Direcciones Generales de la Marina Mercante y de Protección Civil, con los potentes medios propios y los puestos a su disposición por los acuerdos previos establecidos, así

como el Ayuntamiento de La Coruña y los de las localidades afectadas.

Se creó el Comité Técnico de Seguimiento, que evaluaba la situación general y adoptaba los planes a realizar. Además de las autoridades españolas y los técnicos de las compañías y organismos asesores, estuvieron representados el Club P & I (Protection and Indemnity), del Reino Unido, y la ITOPF (International Tanker Owners Pollution Federation). Esta organización, aunque compleja, funcionó correctamente desde el primer momento, dando los órdenes oportunas a los medios de salvamento, a las unidades de trabajo de descarga y a los equipos de limpieza puestos a su disposición, que actuaron con gran eficacia a pesar del mal tiempo reinante los primeros días. Sólo fue preciso utilizar la ayuda internacional de dos bombas de succión francesas, algunos «fast-tanks» ingleses de montaje rápido y el sistema de localización y detección de manchas de aceite en la mar, ubicado en aviones de la Guardia de Finanzas italiana.

El embarrancamiento del petrolero liberiano «Brear», el mes siguiente, en las islas Shetlands, en Escocia, quizá más importante, aunque producido por diferentes causas y en distintas circunstancias, ha sido ampliamente difundido por los medios de comunicación y representa, igualmente, una muestra de organización y preparación existente contra esta clase de accidentes.

A la vista de la problemática expuesta y de los esfuerzos de las instituciones nacionales e internacionales para buscar soluciones para la evitación de futuros accidentes marítimos y minimizar los efectos de los derrames de hidrocarburos, sigue siendo necesario la celebración de conferencias y debates, de simposios y exposiciones, para responder positivamente a las exigencias medioambientales, de seguridad y de responsabilidad que demanda la sociedad actual. ■

Ramón JAUDENES



de equipos contra la polución y asesorar sobre los planes de contingencias y ejercicios de respuesta a derrames de hidrocarburos.

Con la reciente entrada en vigor en España de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante se ha creado la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, a quien le corresponde la prestación de servicios de búsqueda, rescate y salvamento, el control y ayuda del tráfico marítimo y los servicios de prevención y lucha contra la contaminación del medio marino. Como sociedad estatal, dependiente del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, se hace cargo de

que se realicen en su zona de responsabilidad. Asimismo, tiene previsto la construcción de una flota de salvamento de 50 unidades, entre buques y lanchas de limpieza, y tres helicópteros de salvamento, distribuidos todos ellos por el litoral. La Cruz Roja dispone de embarcaciones de diversos tamaños para cumplir su misión de salvamento de naufragos.

Por su parte, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el del Interior tienen establecidos acuerdos para la colaboración entre las Direcciones Generales de la Marina Mercante y Protección Ci-



1914, EL GRAN RETO



LAS ideas sobre las que se desarrolla el Instituto Español de Oceanografía tienen su origen hacia mediados del siglo XIX. Algunos naturalistas ven la necesidad de realizar estudios biológicos de las costas españolas, lo que desembocará en la creación de la Estación Biológica Marítima de Santander en 1886. El primer laboratorio de biología se instaló un año antes en la fragata «Blanca», a cuyo frente iba el naturalista aragonés Odón de Buen, catedrático de Zoología de la Universidad de Barcelona.

Este hecho aislado de nada hubiera servido si no

llega a tener una continuación, y Odón de Buen no cejó hasta conseguir la creación del Laboratorio Biológico-Marino de Baleares, inaugurado en 1908. Poco a poco se van ampliando los trabajos de oceanografía.

Alberto de Mónaco

En los prolegómenos del Instituto Español de Oceanografía (IEO) hay que destacar a otra gran figura, la del Príncipe Alberto I de Mónaco, precursor de los estudios oceanográficos, y que jugó un importante papel en la creación del IEO. Era el 18 de abril de 1914 cuando el esfuerzo de estos precursores se hizo realidad.

Gracias a los esfuerzos de Odón de Buen y otros naturalistas españoles, se crea, el 18 de abril de 1914, el Instituto Español de Oceanografía.

Odón de Buen será su primer responsable, e inicia de inmediato campañas oceanográficas a bordo de buques de la Marina. Al recién creado IEO se le encargan las tareas de asesorar sobre asuntos oceanográficos y pesqueros a la Administración del Estado; la investigación, con especial atención a los problemas de la pesca; la coordinación de la investigación oceanográfica en España; la formación de oceanógrafos, y representar a nuestro país ante los organismos internacionales. Unos fines que perduran, en líneas generales, hasta nuestros días.

Por aquel entonces se contaba con los laboratorios costeros de Santander, Mallorca y Málaga. Más tarde se ampliaría con los de Vigo y Canarias.

El IEO va tomando cuerpo. Su prestigio internacional se iba consolidando. Pero esta situación sufre un frenazo en 1936; todos los proyectos quedaron suspendidos. A las dificultades de una época de guerras se une la persecución que sufrieron numerosos científicos españoles. Muchos fueron perseguidos, como Odón de Buen (tuvo que huir hacia México, de donde ya no regresó), y tuvieron que dejar España; otros muchos fueron apartados de su labor científica. La falta de recursos económicos y, fundamentalmente, esta persecución, hicieron temer por el futuro del IEO.

Años más tarde, y debido fundamentalmente a que no pocos almirantes y jefes de la Armada, siendo jóvenes oficiales, habían participado como mandos de los buques de guerra que el IEO utilizaba en sus campañas oceanográficas, el Instituto empieza a recibir un nuevo impul-

La guerra civil española, así como la posterior persecución seguida contra numerosos científicos, puso en peligro la continuidad del IEO.



so. No olvidemos que por aquel entonces este organismo dependía del Ministerio de Marina.

Fue una etapa dura, con pocos medios, pero se logró mantener una presencia activa en los organismos oceanográficos internacionales. Los buques de la Marina de Guerra eran el medio de poder seguir investigando. En este período el mayor esfuerzo se centró en la oceanografía física y química. No obstante, se impulsaron los estudios biológico-pesqueros, recuperándose lo que fue una de las líneas de trabajo iniciales de este organismo. Sin embargo, se seguía trabajando bajo mínimos y la infraestructura se había quedado anticuada.

Una nueva etapa

A comienzos de la década de los setenta los científicos adscritos al IEO se plantean la urgente necesidad de que se potencie el organismo, paso indispensable para llegar a ser el que concibieron sus creadores. Su lucha por lograr este impulso se vio satisfecha y el Instituto Español de Oceanografía recibió un sensible aumento presupuestario.

Se pasó de un estado de peligroso letargo al relanzamiento del Instituto. Se puso en marcha un amplio desarrollo de su infraestructura, con la renovación de la red de laboratorios costeros y la construcción de pequeños buques de apoyo, así como la mejora y renovación del equipamiento científico. El Instituto empieza a disponer de nuevos buques, entre los que cabe destacar al «Odón de Buen» y al «Cornide de Saavedra». Este último posibilitó la realización periódica de campañas





no a la administración pesquera. Ello vendrá a marcar la actuación futura del Instituto, ya que incidirá en sus prioridades, como una creciente dedicación al estudio de los recursos vivos y el medio marino.

Las tareas y la importancia del IEO han ido en aumento desde entonces. Se afianzó su infraestructura, se puso en marcha un programa marco de investigación marina, una investigación cada vez más multidisciplinar y acorde con un estudio racional del mar.

La importancia de los estudios oceanográficos ya no es algo por lo que luchen cuatro «soñadores». Su importancia no es puesta en duda en la actualidad. Múltiples son los trabajos en este terreno que realiza el IEO. Las investigaciones en la Antártida, o los estudios sobre el importante papel que juegan los océanos en los cambios climáticos son, quizá, los trabajos con mayor resonancia en los medios de comunicación. Pero hay muchos, muchos más.

A pesar de los grandes avances realizados, hoy el mar sigue siendo un gran desconocido. Un desconocido en el que la Humanidad centra muchas de sus esperanzas de vida en este planeta. Sabemos, eso sí, que esa «despensa alimenticia» tiene un límite, y ese límite no está lejos. Ello pone aún más de relieve, si cabe, la importancia de los estudios sobre la utilización del mar y de sus recursos pesqueros.

Es, en definitiva, una labor muchas veces oscura, sin grandes titulares en los medios de comunicación, pero de un valor incalculable para mantener en buen estado de salud los océanos. Y en esa tarea se encuentran los continuadores de aquel grupo de científicos que, allá por 1914, afrontaron el gran reto de desentrañar los secretos del mar. ■

Raúl GUTIERREZ

de investigación en alta mar con una embarcación concebida específicamente para este fin.

La construcción de nuevos edificios para albergar a los centros costeros ya existentes, así como la creación de otros nuevos, como el de Málaga-Fungierola, Tenerife y Vigo, vinieron a completar este importante salto cuantitativo y cualitativo, unido a la formación de nuevos especialistas y al consiguiente aumento de plantilla.

En 1980 el IEO pasa a depender del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, siguiendo en su cami-



EL ESTUDIO DEL MAR Y SUS RECURSOS

LA labor de coordinación de las investigaciones marinas cobra, de cara al futuro, mayor relevancia entre las distintas tareas encomendadas al Instituto Español de Oceanografía. Evitar el solapamiento, aunar esfuerzos y sintetizar resultados para un mejor aprovechamiento de los esfuerzos de los científicos españoles dedicados al estudio del mar.

Los objetivos siguen siendo, en líneas generales, los mismos que cuando se creó el IEO, en abril de 1914. Ahora se trata de adecuar la estructura a las nuevas exigencias. Y buena parte del éxito futuro radica en el aprovechamiento de los recursos existentes, que aunque ahora son sustancialmente más elevados que an-

taño —cerca de 3.200 millones de pesetas de presupuesto para este año—, siempre resultan insuficientes a la hora de abordar tan ingente tarea.

Acuicultura

La acuicultura es, desde 1983, el área donde recae la principal partida presupuestaria, tanto en sus aspectos de investigación como de desarrollo industrial. En la actualidad se intenta mantener la competitividad tecnológica lograda en los últimos años, tratando de incrementar el número de especies cultivables comercialmente.

Existen proyectos en marcha para el desarrollo de técnicas de cultivo de nuevas especies, mejorar las técnicas de engorde del rodaba-





e investigación marina— están lo que se denominan «Trabajos». Tal y como señala Carlos Massó, jefe de la Unidad de Buques y Campañas del IEO, «hay trabajos que se hacen semanal o quincenalmente en los distintos centros que tenemos en la costa. En Galicia, por ejemplo, uno muy importante es el de “marea roja”. Otro es el que abarca toda la zona de Galicia y el Cantábrico y se denomina programa SARP. Este programa consiste en un seguimiento de huevos y larvas de peces, y se hace de forma continuada en los laboratorios de Santander, La Coruña y Vigo».

La pesca cubre el otro gran área de actuación del IEO. Según José Loira, secretario general de Pesca Marítima, «se están haciendo muchas barbaridades en cuanto al número de capturas y las posibilidades de recuperación de los caladeros. Para que se pueda continuar pescando hay que cuidar el medio». Y para que así sea, el IEO dedica buena parte de sus esfuerzos en valorar los recursos que presentan los distintos caladeros donde faena la flota española, su capacidad de regeneración, los tipos de mallas a emplear, etcétera, para mantener la posibilidad de seguir pescando.

Para ello se hacen multitud de estudios, tales como volúmenes de capturas, control de crecimiento de las especies, grado de reproducción, características de la alimentación de las distintas especies, evaluación del número de ejemplares, localización de zonas y épocas de puesta..., así hasta un total de

llo, de nutrición y alimentación de larvas de dorada, y así hasta un total de 24 proyectos.

La acuicultura española, basada predominantemente en el cultivo de dos especies —mejillón y trucha—, está experimentando un salto cualitativo muy importante. Entrar en detalles sobre esta labor nos alejaría de la idea central de este trabajo, cual es la de ofrecer una visión general de la línea de trabajo del IEO, campo éste, por otra parte, del que se ha ofrecido abundante información desde las páginas de esta revista.

En próximas campañas, tal y como anunció a MAR Rafael Robles, director del IEO, la investigación marina aumentará sensiblemente su partida presupuestaria. La investigación, junto con el ya mencionado de acuicultura y

el de pesca, componen las tres grandes áreas de actuación del IEO.

El desarrollo de la oceanografía ha estado tradicionalmente influenciado por la necesidad de responder a los grandes problemas que la sociedad plantea. En la actualidad los trabajos se encuentran muy relacionados con el medio natural y las alteraciones que experimenta. La oceanografía tiene un carácter global que obliga a una cooperación disciplinar y a una colaboración internacional. El Instituto mantiene, además de una estrecha relación con numerosas Universidades españolas, un intenso contacto con organismos internacionales. El IEO acude a cerca de doscientas reuniones de investigación al año, lo que da una idea de la importancia de esta colaboración.

Medio marino

Las líneas de investigación van desde la oceanografía física, química (cabe destacar el programa WOCE, en el que participa el IEO, que trata de desentrañar la importancia que juegan los océanos en los procesos climáticos, y al que dedicamos un amplio reportaje en el número 300 de MAR), a la biología marina y la geología.

Además de las campañas que se realizan en cada una de estas tres grandes áreas —pesca, acuicultura

La acuicultura es, desde 1983, el área donde recae el principal esfuerzo presupuestario, tanto en la investigación como en su desarrollo industrial.

48 proyectos desarrollados en la actualidad en este área.

Campañas de pesca

«*Todos los programas de investigación en pesca —señala Carlos Massó— van encaminados a lograr una pesca más racional*». Las campañas más importantes en este área son las históricas, las que se vienen haciendo desde hace tiempo. «*En pesca, actuaciones en pelágicos y demersales. En pelágicos, depende de las especies. Sardina, anchoa, atún y jurel, con una serie de campañas dedicadas al control de huevos y larvas (programas SARP). En estos momentos se está realizando una importante campaña: la del mercado del atún, a fin de conocer sus rutas de migración. Las de demersales, casi todas con métodos directos, se realizan en la zona del Cantábrico y Galicia.*»

Dentro de las campañas de pesca está lo que se llama «métodos directos» y «métodos indirectos». Los primeros se realizan pescando, es decir, haciendo un muestreo de las especies que se quieren estudiar. En los métodos indirectos se utilizan aparatos electrónicos, con los que se realiza un rastreo. El método indirecto se suele acompañar con actuaciones esporádicas de métodos directos, para evaluar los datos obtenidos a través de los aparatos y así completarlos con información referente al tamaño del pescado, su alimentación, crecimiento, etcétera.

Como puede apreciarse por lo señalado, la tarea del IEO es ingente y los resultados de sus investigaciones tienen una utilización, en muchos casos, inmediata.

Además de las actuaciones programadas se podrían señalar otros dos tipos, al menos: las que se realizan de forma sistemática o las que



tienen lugar por algún imprevisto. Un ejemplo de estas últimas podría ser el accidente del «Mar Egeo» frente a las costas gallegas. Quien debe actuar es la Dirección General de la Marina Mercante, pero el IEO está preparado para prestar la labor de asesoramiento, participando en la evaluación de los daños e investigando su evolución.

Entre las actuaciones sistemáticas destaca la del control de las mareas rojas. «*Este año ha sido muy raro —nos comenta Carlos Massó— debido a las altas temperaturas. En otras ocasiones, durante el invierno se salía una o dos veces al mes y en primavera todas las semanas. Este año los controles se realizan casi semanalmente debido a las altas temperaturas habidas este invierno. Cuan-*

Publicaciones del IEO

Y este, digamos, repaso a las actividades del IEO quedaría incompleto sin una referencia a otro importante capítulo: el de las publicaciones. Corría el año 1916 cuando se inició su producción literaria con la aparición de sus «Memorias». Ese mismo año se comenzó a editar un «Boletín de Pesca», en el que se presentaban los resultados de sus trabajos sobre biología marina.

En 1925 se publicaron los «Resultados de las campañas realizadas por acuerdos internacionales», y en 1930 el «Boletín de Pesca» fue sustituido por el «Boletín de Oceanografía y Pesca».

Cabe destacar también las publicaciones del Consejo Oceanográfico Iberoamericano, en cuyo nacimiento tuvo una destacada participación el IEO.

Los «Trabajos», auténticas monografías científicas y de índole pesquera, se publicaron hasta 1986, año en que ocupó su lugar la revista «Monografías del Instituto Español de Oceanografía».

En la actualidad el IEO publica cuatro series: «Boletín» (que apareció en 1948), «Informes técnicos» (a partir de 1982), «Monografías» (desde 1986) y «Publicaciones especiales» (que se comenzaron a editar en 1988). ■

do surge la marea roja se cierran los polígonos de extracción, y de allí no sale nada hasta que no se pasa de forma natural el problema.»

«También es importante la labor de asesoramiento. «Si se va a instalar un emisario —prosigue Carlos Massó—, nosotros hacemos un estudio de los contaminantes que va a haber, de cómo pue-



den dispersarse según las características de la zona. También controlamos que determinados contaminantes se depositen en una zona determinada previamente acordada. Controlamos este tipo de cosas, pero nunca como organismo represor, sino simplemente como informador.»

Barcos

En toda esta tarea que desarrolla el IEO, además de los centros costeros, los barcos juegan un papel fundamental, ya que constituyen una herramienta de trabajo esencial para la recogida de información. El IEO dispone de 12 barcos, entre los que se encuentran el «Cornide de Saavedra» y el «Odón de Buen». A ellos hay que añadir la utilización de otros barcos, como el «Hespéri-

des» (utilizado para las campañas de la Antártida y del programa WOCE).

«También alquilamos barcos —nos comenta Carlos Massó—; en varias ocasiones hemos alquilado barcos rusos. Otras veces alquilamos barcos pequeños, como en las campañas para el mercado del atún, o las que se realizan en Guinea Ecuatorial o el Sahara. Unas veces alquilamos barcos y en otras nos embarcamos como observadores... Ahora estamos en un proyecto de colaboración para la construcción de un barco francés del tamaño de «Hespérides», pero preparado para pesca, y se espera que esté en servicio para 1995.»

Los medios, comparado con todo lo que hay que hacer, son siempre escasos, por ello resulta de vital importancia aprovechar al máximo los recursos disponibles. Y esa es la misión de Carlos Massó. «Como coordinador de campañas, de acuerdo con la programación de investigación que se haya previsto, me encargo de preparar los cronogramas de funcionamiento de los barcos.» También queda bajo su responsabilidad todo aquello que atañe a los barcos, mantenimiento, tripulaciones, etcétera.

De todos estos trabajos de investigación se genera un abundante material que, según su finalidad, revierte a organismos internacionales, autoridades pesqueras o a los organismos que han solicitado un informe científico determinado... «Nosotros realizamos un informe, luego las autoridades políticas actuarán en consecuencia.»

Y la tarea sigue. El estudio del mar y sus recursos adquiere cada vez más importancia, y en ello se vuelca el trabajo del IEO. Un arduo, apasionante y siempre insuficiente trabajo ante el reto de desvelar los secretos del océano. ■

R. G.

Líderes en motores y logística

Reparación de motores DEUTZ MWM

Mantenimiento

Piezas originales – Garantía de calidad

Know-how de fábrica



KHD DEUTZ SERVICE España S. A.
Service Center Vigo

Rua Coruña, 35 · 36208-Vigo

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

Fax. 986 - 211 758

MEDICINA NAVAL ESPAÑOLA
EN LA ÉPOCA DE
LOS DESCUBRIMIENTOS

FERNANDO LÓPEZ-RÍOS FERNÁNDEZ



CONOCER LA HISTORIA
PARA ENTENDER
EL PRESENTE

Editado por el ISM

Medicina Naval Española en la época de los Descubrimientos

El Instituto Social de la Marina, siguiendo su línea editorial en el marco del Plan de Publicaciones del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, ha auspiciado la publicación del libro «Medicina Naval Española en la época de los Descubrimientos», cuyo autor es el doctor Fernando López-Ríos Fernández.

Con esta publicación, de recientísima aparición, el Instituto Social de la Marina pretende contribuir a aumentar el conocimiento de un campo de trabajo, como es el de mejorar el nivel de salud de los trabajadores del mar, en el que está desarrollando grandes esfuerzos.

Tal y como señala el director general de este organismo, Jesús Muela, en la presentación de esta obra, «sería difícil entender la situación actual de la sanidad marítima sin conocer cuál ha sido su evolución histórica».

El libro «Medicina Naval Española en la época de los Descubrimientos», del doctor Fernando López-Ríos, aborda la amplia temática de la salud y la enfermedad, la higiene y las lesiones, los enfermos y los médicos, la normativa sanitaria y su aplicación en un medio específico —el mar— durante un período y unos hombres que constituyen el núcleo protagonista de los descubrimientos geográficos y la puesta en contacto con las culturas amerindias.

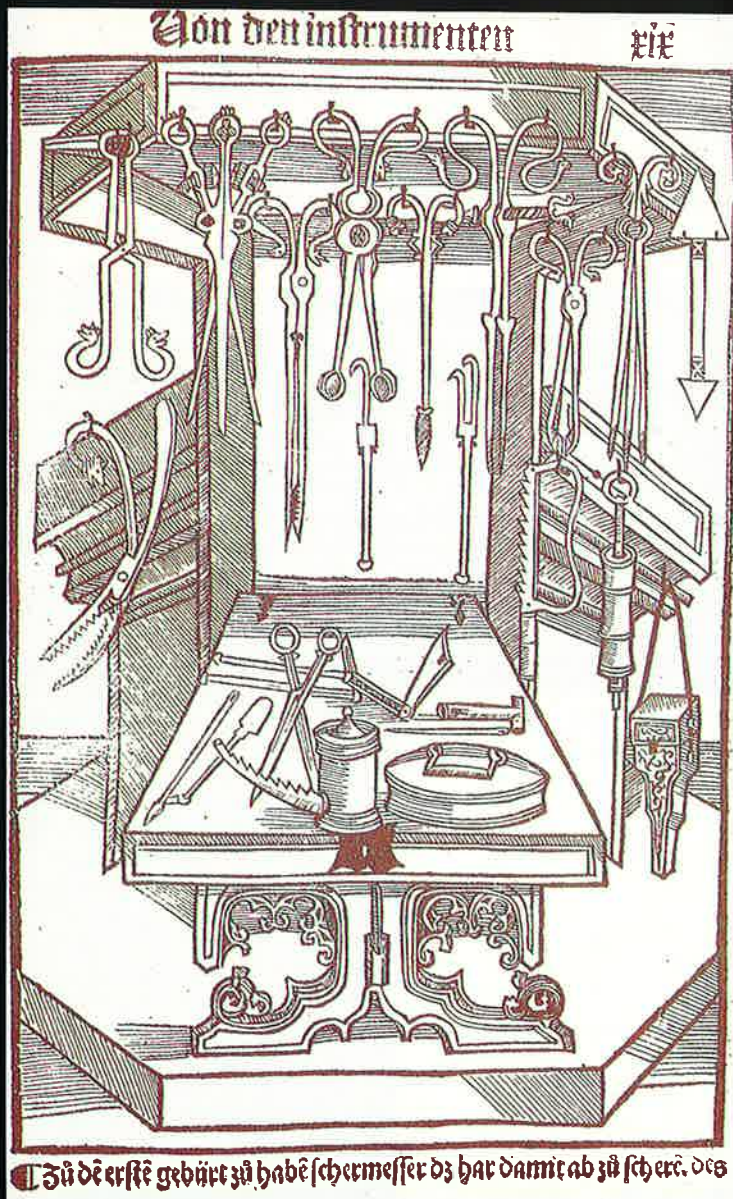
La obra está dividida en cinco grandes capítulos, incluyéndose al final un breve Glosario explicativo tanto de los términos marineros y científicos como los de la época. Los primeros capítulos los dedica el autor a hacer una sín-

tesis histórica de los primeros viajes colombinos y de descubrimientos de nuevos continentes, de la primera circunnavegación de la Tierra, de las navegaciones por el Pacífico y de las distintas comunicaciones oceánicas en el siglo XVI.

Tras hacer un breve recorrido por la vida en las naves utilizadas en esa época —naos, carabelas, galeones, etc.— el doctor Fernando López-Ríos pasa al estudio de los tres capítulos que representan la mayor aportación para los historiadores y también para los lectores interesados en otras actividades: «La alimentación del navegante», «Las enfermedades de la gente del mar» y «El médico. Legislación sanitaria».



Tres aspectos de una intervención quirúrgica de la época: preparación del instrumental, la plegaría y el baño que precedía a la operación. Tomado del facsimil del manuscrito de Caspar Stromayr, 1559 (ed, W.v Brunn, Berlín).



Zu de erste gebürt zu habē schermeffer dz hat damit ab zu schēc. des

Grabado en madera que reproduce el arsenal quirúrgico. Buch der Chirurgie, Hieronymus Brunschweig, 1497, f. XIX recto. Academy of Medicine. Nueva York.

La alimentación del navegante

En el primero de ellos el autor aborda el problema de los avituallamientos de las flotas. Si el aumento de los conocimientos náuticos y de la arquitectura naval hicieron posibles nuevas y espectaculares aventuras del hombre, también crearon enormes problemas. Durante el período que analiza el libro las enfermedades y, sobre todo, el hambre hicieron perecer a más marinos que los peligros de la mar o la violencia de los enemigos.

El aprovisionamiento —dado que los medios de transporte y las comunicaciones eran primitivos—, los métodos de conservar los alimentos en el barco y el no llevar mucha cantidad para aprovechar mejor el espacio, fueron los problemas más acuciantes y que confirieron un sello especial a la dieta del navegante.

Durante este período de tiempo (siglos XV y XVI) los alimentos utilizados eran aquellos que, tras sufrir una transformación, se conservaban durante cierto tiempo, o aquellos otros que por sí mismos tenían esta propiedad.

En el primer grupo se encontraban los bizcochos o galletas y los alimentos salados; en el segundo, las semillas secas, el agua y el vino. Muy frecuentemente los bastimentos embarcados, que comúnmente habían sido adobados o salados bas-

tante antes de la salida de la expedición, se perdían casi como norma general. La aguada habitualmente también se corrompía.

La ración alimenticia de la gente del mar contenía hidratos de carbono, cuyo elemento más representativo eran las galletas o bizcochos hechos con harina de trigo desecada, fermentada y endurecida al calor. También estaban en este grupo las legumbres y semillas secas.

Las proteínas eran aportadas por la carne, principalmente de carnero, vaca, cerdo y gallina. En los primeros días de navegación se consumía fresca y más adelante se sacrificaban los animales que se llevaban a tal fin, que no eran muchos. También se almacenaba carne seca sin sal de ternera, vaca o buey, que se conocía como tasajo o cecina.

Las grasas las suministraban el tocino o el aceite de oliva. La ración era de media libra de tocino a la semana y media azumbre de aceite al mes (un azumbre estaba compuesto de cuatro cuartillos, equivalentes a dos litros y 16 mililitros).

Los condimentos eran la sal común, la mostaza, el ajo, la cebolla, la pimienta y el orégano. Por lo que respecta a las bebidas, las más comunes eran el agua y el vino. Las dificultades para conseguir la primera fueron muchas, ya que la almacenada se corrompía y las costas no siempre estaban cerca. La potabilización de agua del mar

no se conoce hasta bien avanzado el siglo XVI.

Por último, recogemos del libro del doctor Pérez-Ríos la ración náutica de comida que tomaban los marineros, ya que está muy relacionada con la salud de los mismos y las enfermedades que contraían. Una de las referencias que mejor precisa la dieta individual pertenece a Diego García de Palacio, y dice así: «Libra y dos tercios de pan y cuartillo y medio de vino y media azumbre de agua para cada día y entre 30 hombres un almud (duodécima parte de una fanega) de garbaos o avas, la carne, pescado aceyte vinagre e otras menuencias».

En cuanto a las bebidas, las Ordenanzas de la Casa de Contratación de 1552 consideraban que la ración diaria debía ser de dos pintas de vino, dos de agua para beber y una para lavarse.

Las enfermedades de la gente del mar

A través de las crónicas que relataron la vida de los navegantes del siglo XVI, el doctor Fernando López-Ríos ha ido desgranando las patologías más frecuentes que padecían las tripulaciones, muchas de ellas derivadas de la suciedad y de las condiciones antihigiénicas en que vivían; de la malnutrición, de la fatiga originada por el exceso de trabajo y de la exposición a los elementos atmosféricos.

La hambre causó más bajas que los peligros del mar y la violencia de los enemigos.

Representación de lesiones por animales venenosos. Grabado en madera de la obra *Buch der Chirurgie*, Hieronymus Brunschweig, 1497, f. XXXV verso. *Academy of Medicine*, Nueva York.



A pesar de las graves dificultades que entraña realizar un diagnóstico retrospectivo, el autor del libro agrupa las patologías más frecuentes, siempre basándose en la documentación histórica, en los siguientes capítulos: Patología de la Nutrición, Enfermedades Infecciosas, Enfermedades Tropicales y Traumatismos y Heridas.

De los cuatro apartados, al que más atención dedica es al primero. Es lógico, porque la importancia de la alimentación en lo que atañe a la salud del individuo es conocida desde la antigüedad. También son éstas las páginas más estremecedoras de toda la obra. De las descripciones de la vida a bordo de la marinería es fácil colegir cuál terminaba siendo el estado de

salud de aquellos privilegiados que conseguían sobrevivir.

Un texto del Padre Las Casas da una idea de las fatigas que pasaron estos expedicionarios: «La gente de los navíos estaba tan molida, turbada y enferma y de tantas amarguras llena que, como desesperada, deseaba más la muerte que la vida, viendo que todos los cuatro elementos contra ellos tan cruelmente peleaban».

En otro escrito de Américo Vespucio se trasluce su estado de nutrición: «Ya la gente estaba cansada y fatigada por haber estado en el mar cerca de un año, comiendo seis onzas de pan por día y bebiendo tres medidas pequeñas de agua».

De estos dos textos se deduce fatiga, desnutrición y deshidratación, que eran tres de las patologías más frecuentes. Sin embargo, no eran las únicas ni las peores. Antonio Pigafetta, cronista de la expedición de Magallanes, protagonista del primer viaje alrededor de la Tierra, ha contribuido al estudio de la historia del escorbuto, consecuencia de las carencias vitamínicas, con uno de los

NAOS	BIZCOCHO			VINO	ACEITE	VINAGRE	PESCADO SECO Y BASTINA	BASTINA SECA POR PESCADO	TOCINOS ANEJOS	
	Quin.	Arrob.	Libr.	Pipas	Arrobas	Arrobas	Docenas	Arrobas	Arrobas	Libras
«Trinidad»	519	2	14	94½	100	40	50	4	60	—
«San Antonio»	434	1	3	90	105	50	50	4	54	12
«Concepción»	428	3	15	89	100	40	50	4	42	2
«Victoria»	493	3	24	82	100	40	50	4	41	12
«Santiago»	297	3	19	60	70	30	45	2	31	11
	2.174	3		415½	475	200	245	18	228	12

NAOS	HABAS	GAR-BANZOS		LEN-TEJAS	HARINA	AJOS	QUESOS		MIEL	
	Fanegas	Botas.	Haneg.	Celemines	Pipas	Ristras	Arrob.	Libras	Arrob.	Libras
«Trinidad»	8½	2	18	6	1	55	27	24	13½	—
«San Antonio»	8½	2	18	6	1	55	29	6	12½	2
«Concepción»	8½	2	18	5	1	50	20	5	10½	—
«Victoria»	8½	2	18	5	1	50	19	5	10½	—
«Santiago»	8½	1	10	2	1	40	16	2	7½	—
	42½	9	82	24	5	250	112	17	54	2

Bastimentos de la expedición de Magallanes según los oficiales de la Casa de Contratación de Indias de Sevilla.



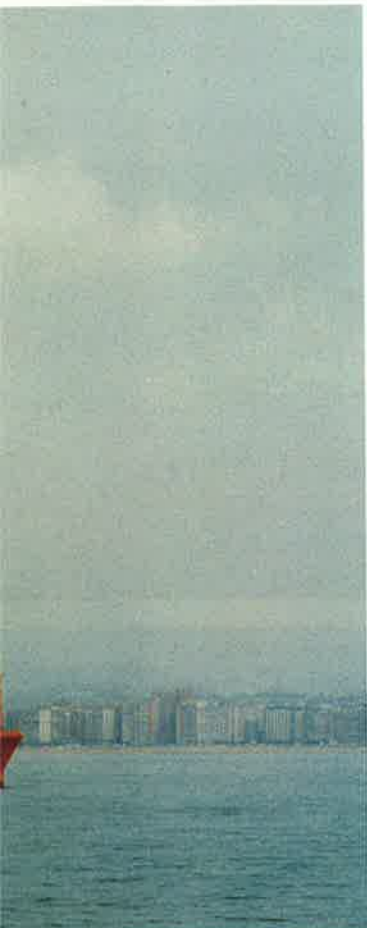
España ratificó el convenio de la OMI

**El pasado 13 de marzo
entró en vigor en
España el Convenio
Internacional de
Búsqueda y Salvamento
Marítimos, aprobado
por la Organización
Marítima Internacional
(OMI) en abril de 1979.
Dicho Convenio, que**

BUSQUEDA Y

SALVAMENTO MARITIMO

entró en vigor en junio de 1985, ha sido ahora ratificado por España, y su finalidad es facilitar la cooperación entre los Gobiernos y las personas que participan en operaciones de búsqueda y salvamento en el mar.



EL Convenio Internacional de Búsqueda y Salvamento Marítimos, también denominado de Hamburgo o Convenio SAR (Search and Rescue), entró en vigor en España el pasado 13 de marzo. Sin embargo, este Convenio (surgido de la Conferencia de la OMI sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, celebrada en Hamburgo en abril de 1979) tenía vigencia, en el ámbito internacional, desde el 22 de junio de 1985. La diferencia de fechas que media entre su entrada en vigor y la aplicación en España se debió, en parte, a que nuestro país no cumplía los requisitos exigidos en cuanto a la organización de los servicios de búsqueda y salvamento.

En aquellas fechas España no disponía de tal organización ni de centros y subcentros coordinadores de salvamento, y tampoco contaba con unidades específicas para misiones de búsqueda y salvamento marítimos. Estas tareas eran realizadas por buques de la Armada, helicópteros y aviones del Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo del Ejército del Aire, y embarcaciones de la Cruz Roja Española.

Otra de las razones de la demora en su ratificación fue a causa de la compleja tramitación que se requiere para la adhesión a un Convenio de estas características.

Plan Nacional de Salvamento

El compromiso empieza a convertirse en realidad con el desarrollo del Plan Nacional de Salvamento, lo que ha permitido la aportación de cuantiosos recursos económicos para dotar al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, y más concretamente a la Dirección General de la Marina Mercante, de los medios necesarios.

Estos medios se concretan en:

El Convenio pretende mejorar la eficacia de las operaciones de búsqueda y salvamento, la cooperación entre organizaciones y medios para tal fin, y propiciar un Plan Internacional de Búsqueda y Salvamento.

● Once buques de altura de salvamento y lucha contra la contaminación, con base en los puertos de Bilbao, Gijón, La Coruña, Vigo, Cádiz, Algeciras, Málaga, Cartagena-Valencia, Barcelona, Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife.

● Catorce embarcaciones rápidas de salvamento de náufragos, con base en los puertos de Pasajes, Santander, Gijón, Cariño, Porto do Son, Huelva, Algeciras, Valencia, San Carlos de la Rápita, Palamós, Puerto Portals, Alcodia, Arrecife y Las Palmas.

● Dos helicópteros, listos para intervenir las veinticuatro horas del día, con capacidad superior a 20 pasajeros y un radio de acción por encima de las 150 millas náuticas, con base en los aeropuertos de La Coruña y Jerez de la Frontera.

● Dos centros coordinadores de salvamento marítimo, situados en Finisterre y Tarifa, lo que permite realizar un seguimiento de la navegación en dos zonas donde existe una gran confluencia de líneas de navegación. Estos centros, junto con el inaugurado a finales del pasado mes de marzo en Barcelona, y los de Gijón, Tenerife-Las Palmas, Palma de Mallorca y La Coruña, que se inaugurarán a lo largo del presente año, permitirán aumentar sustancialmente el sistema de vigilancia y control de la navegación marítima en nuestras



aguas. Este sistema se verá completado cuando el Plan Nacional de Salvamento llegue a sus últimos objetivos.

Gracias a los medios citados y a la coordinación de los pertenecientes a otros departamentos ministeriales, Administraciones autónomas, organismos e instituciones, mediante los oportunos acuerdos de colaboración, la Administración marítima española podrá hacer frente, con las suficientes garantías, a los compromisos pendientes ante los organismos marítimos internacionales.

Cooperación

Como se señaló al comienzo de esta información, el objetivo principal del presente Convenio es facilitar la cooperación entre los Gobiernos y personas que participan en las operaciones de búsqueda y salvamento. Los firmantes del Convenio se obligan a *garantizar la adopción de las medidas que exija la vigilancia de costas y el salvamento de personas que se hallen en peligro cerca de la costa, en el mar...*

A pesar de que muchos países contaban ya con planes propios para hacer frente a este tipo de emergencias, la importancia de este Convenio reside en que ésta es la primera vez que se acordaron procedimientos de validez internacional.

También se alienta a las partes firmantes a que concierten con los Estados vecinos acuerdos para el establecimiento de regiones de búsqueda y salvamento, la mancomunicación de instalaciones y el establecimiento de procedimientos comunes. Igualmente, establece la adopción de las medidas necesarias para, en caso de emergencia, permitir la rápida entrada en sus aguas territoriales a unidades de salvamento de otro Estado.

Además del establecimiento de los medios necesarios, como se señaló anteriormente, el Convenio esboza los procedimientos operacionales que han de seguirse en el caso de



**España no
cumplía los
requisitos
organizativos
exigidos
en el Convenio,
de ahí el tiempo
transcurrido
desde la
entrada en
vigor de éste y
su aplicación en
nuestro país.**

emergencia o alerta, entre los que se incluye la designación de un jefe en el lugar del siniestro y las responsabilidades que asume.

Por último, se exige a las partes que establezcan sistemas de notificación de la situación de buques. Ello permitirá reducir el intervalo entre la pérdida del contacto con un buque y la iniciación de las operaciones de búsqueda, así como determinar rápidamente los buques a los que se puede recurrir para prestar asistencia, incluida la asistencia médica, en caso necesario.

Gracias a todas estas medidas dictadas por la OMI (de cuyas funciones nos hicimos eco en el pasado número —ver MAR, mes de marzo, número 304) y al esfuerzo de las autoridades españolas para adecuarse a ellas, los trabajadores que tienen en el mar su lugar de trabajo podrán sentirse más protegidos y seguros. ■

Raúl GUTIERREZ



SALVAMENTO Y SEGURIDAD EN LA MAR

SOCIEDAD PUBLICA EN MARCHA

Como consecuencia de la aprobación y entrada en vigor de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, ha sido constituida la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, cuya función será la prestación de servicios de búsqueda, rescate y salvamento marítimo, control y ayuda del tráfico, prevención y lucha contra la contaminación, remolque y embarcaciones auxiliares y las tareas complementarias de las mismas.

LA creación, desarrollo y funciones de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima se contempla en el artículo 89 de la propia Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, donde se configura como una entidad de derecho público cuyas actividades se ajustarán al ordenamiento jurídico privado. La nueva configuración jurídica mantiene las funciones anteriores, posibilitando una mayor capacidad y agilidad de gestión. La entidad estará presidida por el director general de la Marina Mercante. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes ha nombrado como director a José Álvarez Díaz, hasta ahora subdirector general adjunto de Seguridad Marítima y Contaminación de la Dirección General de la Marina Mercante. Para el cumplimiento de sus objetivos han quedado adscritos a la nueva Sociedad los centros de control de tráfico marítimo y de coordinación de salvamento y lucha

contra la contaminación. En el momento de su constitución se encontraban en servicio los centros zonales del Estrecho, con sede en Tarifa, y de Galicia, con sede en Porto do Son. Durante el mes de marzo de inauguraba un nuevo centro en Barcelona, y a lo largo del presente año está prevista la inauguración de los centros de Gijón, Tenerife y un centro local en el puerto de La Coruña. Para 1994 se prevé la cobertura total en todas las zonas de responsabilidad marítima que tiene asignadas el Estado español en el área de salvamento marítimo, con la puesta en servicio de otros centros.

Para la realización de sus funciones la Sociedad dispone de once buques de salvamento de altura, con base en los puertos de Bilbao, Gijón, La Coruña, Vigo, Cádiz, Algeciras, Málaga, Cartagena, Barcelona, Las Palmas y Tenerife; catorce embarcaciones de salvamento de intervención rápida, con base en los puertos de

Pasajes, Santander, Gijón, La Coruña, Cariño, Porto do Son, Huelva, Algeciras, San Carlos de la Rápita, Palamós, Palma, Alcudia, Arrecife y Las Palmas; dos helicópteros, con base en Galicia y Andalucía, y cuatro lanchas de limpieza de aguas portuarias, con base en Algeciras, Valencia, Barcelona y Las Palmas.

A la nueva Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima se le ha encomendado la tutela de la responsabilidad de la vida humana de la mar y la protección del medio ambiente marino, que son los objetivos prioritarios de la política marítima del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. En esta tarea mantendrá los acuerdos de colaboración establecidos ya con otros organismos. En el caso del Instituto Social de la Marina, la colaboración se mantiene por una doble vía. Por una parte, un sistema de coordinación permanente a través del Centro Radio Médico en casos de evacuación en aguas jurisdiccionales españolas o de otros países, principalmente Reino Unido y Francia. Por otro lado, la cobertura del buque «Esperanza del Mar» resulta un apoyo decisivo en la cobertura adecuada de la amplísima zona del banco sahariano. ■

M. V.



A TODAS LAS EMPRESAS, DIRECTORES DE PUERTO, COMERCIALES, PESQUEROS, CLUBS NAUTICOS Y MARINAS DEPORTIVAS

SAFETY AT SEA and MARINE POLLUTION CONTROL

LA CORUÑA - SPAIN 7 - 10 JULY 1993

SEPOMAR 93

SALON INTERNACIONAL SOBRE SEGURIDAD EN
LA MAR Y LUCHA CONTRA LA POLUCION MARITIMA

CONFERENCIA-SEMINARIO DIRIGIDO A PUERTOS, CLUBS NAUTICOS Y MARINAS DEPORTIVAS: DIAS 8 Y 9 DE JULIO

DIA 8 DE JULIO

- 9,00 Presentación. Aspectos legales.
- 10,00 Sociedad Estatal de Salvamento
- 11,30 Mesa redonda - debate
- 12,30 Presentación comercial de empresas
- 14,00 Comida
- 15,30 Continuación presentación comercial de empresas
- 19,00 Mesa redonda - debate
- 20,00 Fin de programa

DIA 9 DE JULIO

- 9,00 Continuación presentación comercial de empresas
- 12,30 Mesa redonda - debate
- 14,00 Comida
- 15,30 Continuación presentación comercial de empresas
- 19,00 Mesa redonda - debate
- 20,00 Fin del Seminario

DIA 10 DE JULIO

Ejercicio simulado de salvamento llevado a cabo por la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima

EXHIBICION INTERNACIONAL DE EQUIPOS SOBRE SEGURIDAD EN LA MAR Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACION, DE UTILIDAD PARA PUERTOS Y MARINAS DEPORTIVAS, DIAS 7 AL 10 DE JULIO 1993

BUSQUEDA Y SALVAMENTO MARITIMO.

EQUIPOS PARA LA SEGURIDAD EN LA MAR

- Medios para el control del tráfico marítimo, señalización de costas y entradas a puertos.
- Equipos de radiocomunicaciones marítimas, navegación por satélite, radiobalizas y ayudas a la navegación.
- Equipos contra-incendios, control de averías y salvamento.
- Sistemas de socorro marítimo.
- Equipos de seguridad personal.

EQUIPOS Y SISTEMAS PARA LIMPIEZA Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACION EN LOS PUERTOS

- Sistemas de bombeo.
- Aspiradores de superficie "Skimmers".
- Limpiadoras de chorro a presión.
- Equipos de trasvase y cisternas.
- Ingeniería de seguridad.
- Barreras contenedoras.
- Dispersantes, absorbentes y otros productos químicos.
- Embarcaciones, helicópteros y vehículos de limpieza de lucha contra la contaminación.

COLABORAN

AYUNTAMIENTO DE LA CORUÑA

MOPT

Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, D.G.M.M.
Ente Público de Puertos del Estado

MIC y T

Programa Industrial y Tecnológico Medioambiental
Dirección Gral. de Marinha de Portugal

DIPUTACION PROVINCIAL DE LA CORUÑA

UNIVERSIDAD DE LA CORUÑA

ASEMARCO

Asociación de Empresas de Salvamento, Seguridad Marítima y Lucha contra la Contaminación.

ASOCIACION DE PUERTOS DEPORTIVOS DEL ARCO ATLANTICO ESPAÑA-PORTUGAL

ASOCIACION DE PUERTOS DEPORTIVOS DEL ARCO MEDITERRANEO

**LUGAR DE SEMINARIO:
ESTACION MARITIMA
DE LA CORUÑA**

Derecho de Inscripción al Seminario: 25 000 pts. (Incluye material pedagógico, almuerzos de trabajo días 8, 9 y pase al SEPOMAR 93, días 7 al 10 de julio 1993).

Nombre Empresa

Dirección Población C.P.

Tel. Fax Cargo

Seminario organizado por:

ISEMAR S.L.

C/ Orquídea, 81

28100 ALCOBENDAS (Madrid)

Tel. 91 650 28 76 - Fax: 91 571 22 17

Agencia oficial de viajes

BANESTUR

C/ Martínez Campos 30

MADRID - Tel.: 91 338 25 85

A efectos de organización, agradeceremos la devolución de este volante junto con el cheque correspondiente a nombre de ISEMAR S.L.

Se incrementa la protección sanitaria y medioambiental

REGLAMENTACION SOBRE CALIDAD DE AGUA Y PRODUCCION DE MOLUSCOS



A finales del mes de marzo entraron en vigor las nuevas normas sobre calidad de las aguas y de la producción de moluscos y otros invertebrados marinos, que habían sido aprobadas en Consejo de Ministros el 5 del mismo mes. Esta normativa pretende incrementar los mecanismos de protección medioambientales, con una mayor vigilancia en la calidad de las aguas y extremar la garantía sanitaria de las especies amparadas por ella.

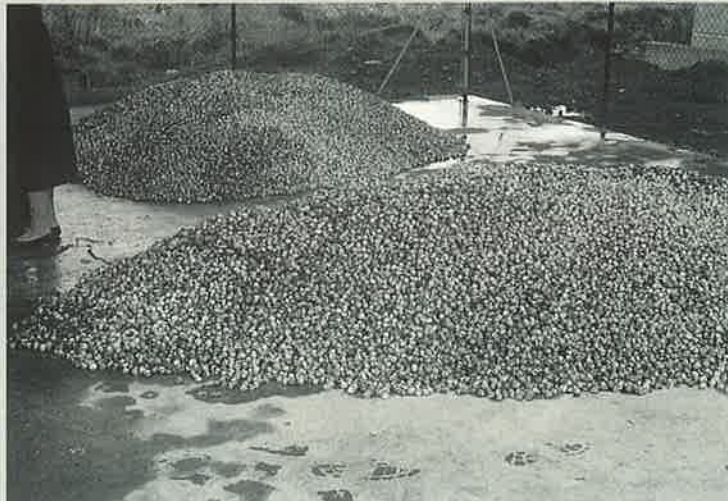
EL Real Decreto 345/1993 («BOE» 27-3-93), en el que se desarrolla el acuerdo ministerial, establece los requisitos exigibles tanto a las aguas como a la producción de moluscos bivalvos vivos, moluscos gasterópodos, tunicados y equinodermos marinos vivos, en orden a mejorar y proteger las aguas para salvaguardar su vida y crecimiento, así como garantizar su buena calidad para el consumo

humano directo o previa transformación.

La normativa será de aplicación a las aguas costeras y salobres dedicadas a la producción de las especies objeto de protección. En ella se establecen las condiciones que habrán de cumplir las zonas de producción, la definición de zonas de protección o mejora y las condiciones de aplicación común, y los requisitos aplicables a las zonas de producción o a los productos, así como los sistemas de supervisión de la producción.

Zonas de producción

Se consideran zonas de producción las partes del territorio marítimo, lagunero o de estuarios donde se encuentren bancos naturales de los productos definidos en la normativa, o los lugares en los que se cultiven y recolecten. En adelante estas zonas se clasificarán de acuerdo a tres categorías en función de la proporción de coliformes fecales detectados por cada 100 gramos de carne y líquido intervalvar. Las proporciones fijadas oscilan entre los menos de 200 coliformes o menos de 230 *E. coli* (coliformes fecales que también forman indol a partir de triptófano a una temperatura de 44° C/-0,2° C en veinticuatro horas) para la zona de tipo «A», a los menos de 60.000 coliformes fecales por cada 100 gramos de carne en las zonas de tipo «C». En este caso la producción será destinada al mercado únicamente tras su reinstalación durante un mínimo de dos meses o tras una depuración intensiva. En las zonas tipo «B» los productos tendrán menos de 6.000 coliformes fecales o menos de 4.600 *E. coli* y serán destinados al mercado y al consumo humano directo únicamente tras someterse a un tratamiento en un centro de depuración o tras su reinstalación. Las zonas de reinstalación deberán estar a una distancia que permita garantizar la no contaminación de las zonas de producción; nunca a menos de 300 metros.



La reinstalación consistirá en trasladar los productos a zonas marítimas, laguneras o de estuario autorizadas, claramente delimitadas y señalizadas y bajo control sanitario, durante el tiempo necesario para la eliminación de contaminantes de origen microbiano.

Zonas de protección o mejora

En las zonas de producción podrán definirse áreas que requieran una protección o mejora de sus aguas. En ellas se establecerán programas para reducir la contaminación y asegurarse que, en un plazo máximo de seis años, se adecuarán a los valores exigibles. Estos requisitos podrían quedar en suspenso ante circunstancias meteorológicas o geográficas excepcionales.

Las autoridades autonómicas vendrán obligadas a informar semestralmente a la Secretaría General de Pesca sobre las declaraciones de zonas de producción, de protección y mejora, y sobre cualquier revisión de las mismas. Igualmente, acerca de los resultados de los muestreos realizados.

Las aguas declaradas para la cría de moluscos durante la vigencia del Real Decreto 38/1989, ahora derogado, tendrán la consideración de zonas de protección y mejora, debiendo adaptarse a las condiciones establecidas en el nuevo real decreto desde su entrada en vigor.

Requisitos de producción

Los moluscos bivalvos vivos y el resto de productos ampara-



dos por la normativa, obtenidos por métodos de acuicultura o de marisqueo con destino al consumo humano inmediato, deberán tener menos de 300 coliformes fecales o menos de 230 *E. coli* por cada 100 gramos de carne de molusco y líquido intervalvar. En ellos no deberá aparecer salmonela en 25 gramos de carne de molusco, ni contener compuestos tóxicos ni nocivos de origen natural o introducidos en el medio ambiente en la cantidad que pueda superar la ingesta diaria admisible para el hombre o deteriorar su sabor.

Las autoridades extremarán los sistemas de control mediante inspecciones periódicas a las zonas de producción para evitar fraudes en lo que se refiere al origen y destino de los moluscos bivalvos vivos, para comprobar su calidad microbiológica o la

posible presencia de plancton tóxico o de contaminantes químicos en las aguas de producción.

Cada lote extraído de las zonas de producción deberá ir acompañado durante su transporte de un documento de registro expedido por la autoridad competente, en el que se especificará la identidad del recolector, fecha de recolección, zona de producción, relación de las especies de productos y su cantidad, número de autorización de la empresa productora y lugar de destino para embalado, reinstalación, depuración o transformación.

Las autoridades competentes —que en esta materia son las Comunidades Autónomas— deberán elaborar una relación de las zonas de producción que se comunicará a las organizaciones y asociaciones de productores y

recolectores, a los responsables de los centros de expedición, de depuración y de transformación autorizados y a la autoridad sanitaria.

Cuando los controles establecidos en las zonas de producción revelen el incumplimiento de las condiciones fijadas, cada Comunidad Autónoma prohibirá la recolección en la zona hasta que se normalice la situación. Asimismo prohibirá la recolección en las zonas no declaradas expresamente.

Adaptación comunitaria

Con la entrada en vigor de la nueva normativa se deroga el Real Decreto 38/1989 y se mantienen en vigor los mecanismos de control y seguimiento existentes en los últimos tres años, a la vez que se incorporan aspectos productivos de una reciente Directiva comunitaria referida a la producción y comercialización de moluscos bivalvos vivos desarrollada en el ámbito sanitario.

La incorporación de las normas aprobadas supone la aplicación de la experiencia acumulada durante los tres últimos años por la red de vigilancia de la calidad de las aguas para la cría de moluscos desarrollada por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y las Comunidades Autónomas a través de la Junta Asesora de Cultivos Marinos.

Las consecuencias de la aplicación del Real Decreto 345/1993 repercutirán en una mejora de la calidad medioambiental de las zonas de producción y en mayores garantías sanitarias de los productos que en ellas se obtengan. Las medidas tienen una especial incidencia en la producción mejillonera, que en España alcanza las 300.000 toneladas anuales. El Plan de Orientación Plurianual para el desarrollo de la acuicultura contempla unas previsiones de 315.000 toneladas para 1995. ■

Mery VARONA

Convenio bilateral España-EE.UU.

REUNION EN BALTIMORE



Durante la primera semana del pasado mes de marzo se celebraron en la ciudad de Baltimore, Estado de Maryland (Estados Unidos), una serie de reuniones operativas y de coordinación entre representantes de la Administración de la Seguridad Social de España y de la de Estados Unidos, con el fin de revisar y actualizar las normas de procedimiento que se venían siguiendo en la aplicación del Convenio bilateral que en materia de Seguridad Social firmaron ambos países en septiembre de 1986.

LA delegación española estuvo encabezada por el subdirector general de Seguridad Social del Instituto Social de la Marina, Armando García, y la adjunta al director general del Instituto Nacional de la Seguridad Social, María Antonia Lucena, quienes estuvieron acompañados por los jefes del Servicio de Prestaciones Económicas y del de Colaboración Administrativa del ISM y del INSS, respectivamente, Carlos Garau y Nieves Zafra.

La delegación norteamericana, integrada por cuatro técnicos es-

pecialistas en análisis de programas y cooperación internacional, estuvo presidida por Jim Burwell, director de la Oficina Internacional de Operaciones.

El objetivo de las sesiones de trabajo estuvo centrado en la negociación para modificar y actualizar los procedimientos de trabajo y simplificar los formularios de enlace utilizados en la tramitación administrativa de los expedientes de pensiones que estaban utilizando cada uno de los países, ya que estaban vigentes desde octubre de 1987, fecha en que fueron acordados, precisamente en

la misma ciudad de Baltimore. Con los nuevos procedimientos acordados se propiciará una gestión más ágil, fluida y eficaz.

Ambas delegaciones coincidieron en la necesidad de facilitarse puntualmente las relaciones de solicitud de prestaciones, a fin de identificar con precisión la actividad de los solicitantes y muy especialmente a aquellos que en algún momento hayan trabajado en la industria marítima, acordándose, al efecto, incluir en la documentación española que se envía a Estados Unidos junto a los formularios una libreta de navegación.

Por otra parte, y como punto específico del programa de trabajo previamente acordado por ambas delegaciones, se debatió el papel del Instituto Social de la Marina como Organismo de Enlace en la aplicación del Convenio entre España y Estados Unidos respecto a los trabajadores



españoles incluidos en el Régimen Especial de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar. Se destaca, al respecto, que el Instituto Social de la Marina ostenta, junto al Instituto Nacional de la Seguridad Social, la consideración de Organismo de Enlace para la aplicación de convenios bilaterales, en virtud de resolución del subsecretario de Trabajo y Seguridad Social, desde el 1 de julio de 1991, y asimismo para la aplicación de expedientes tramitados al amparo de los reglamentos comunitarios, circunstancia ésta expresamente recogida en el Reglamento 1249/92 del Consejo de las Comunidades Europeas, que entró en vigor el pasado 1 de junio de 1992.

En este sentido, la delegación española tuvo oportunidad de exponer ampliamente a los responsables de la Seguridad Social norteamericana las funciones y competencias desarrolladas por el

Instituto Social de la Marina en el marco del sistema español de protección social, así como de explicar su organización, estructura, programas que gestiona y medios humanos y materiales de los que dispone para el ejercicio de sus tareas.

Las jornadas de trabajo, desarrolladas en un clima de máxima cordialidad, concluyeron con la suscripción de un documento entre ambas delegaciones que cabe calificar de muy importante, ya que contiene todas las modificaciones de procedimiento pactadas y que han de favorecer una mejor atención a los ciudadanos de ambos países en el reconocimiento de sus derechos de Seguridad Social.

Veinticinco convenios vigentes

En la actualidad España tiene firmados convenios bilaterales

en materia de Seguridad Social con 25 países, entre los que figuran los nueve de la Comunidad Económica Europea. Del total de estos convenios, el Instituto Social de la Marina gestiona 4.274 prestaciones, que afectan a otros tantos pensionistas pertenecientes a las distintas categorías establecidas. En concreto, en el marco del Convenio bilateral entre España y Estados Unidos están concedidas, a marzo de 1993, 114 pensiones, de las que 90 pertenecen a jubilación, cinco a invalidez, 15 a viudedad y cuatro a orfandad.

Este convenio tiene su origen en una resolución de la Dirección General de Previsión de 29 de octubre de 1966, por la que se dictaban normas de aplicación de reciprocidad en materia de Seguridad Social entre ambos países.

En dicha resolución se establecía que los súbditos de los Estados Unidos de América que trabajaran en España quedaban afiliados al sistema español de Seguridad Social en las mismas condiciones y con los mismos beneficios que los súbditos españoles.

Con posterioridad, en septiembre de 1986 se firmó el Convenio bilateral, en el que con una cobertura mucho más amplia se regulan las aplicaciones del mismo a todo tipo de situaciones laborales: trabajadores empleados por cuenta ajena, autónomos, itinerantes o pertenecientes a tripulaciones que desarrollen su actividad tanto en un país como en otro.

En este último caso el Convenio especifica que la persona empleada como oficial o miembro de tripulación de un buque con bandera de uno de los Estados contratantes sólo estará sometida, en el supuesto de que pudiera estarlo a ambas legislaciones, al sistema de Seguridad Social del Estado contratante cuya bandera enarbole el buque. ■

Acuerdo para simplificar los procedimientos de solicitud de pensiones.

El ISM, organismo de enlace para la aplicación del convenio.

C. H. C.

Treinta y tres tripulantes y pasajeros muertos
al hundirse el mercante indio «Vishva Mohini»

TRAGEDIA FRENTE A LA COSTA ASTURIANA

UN total de 33 personas entre tripulantes y familiares, entre quienes se hallaban algunas mujeres y niños, perdieron la vida a unos 90 kilómetros del puerto de Gijón, cuando en la tarde del pasado 13 de abril, a consecuencia de una vía de agua, se hundía el mercante de bandera india «Vishva Mohini». Los servicios de salvamento de la Dirección General de la Marina Mercante lograron rescatar a quince supervivientes. Los miembros de la tripulación que lograron salvar sus vidas coinciden en señalar al capitán del barco, Parskuram Kishore, como el máximo y único responsable de esta tragedia, al no haber avisado a su debido tiempo a los servicios de salvamento de la avería e,

La mayor parte de los quince supervivientes culpan de la catástrofe al capitán, por no haber pedido a tiempo ayuda a tierra.

incluso, de haber rechazado en varias ocasiones la ayuda ofrecida por la propia Dirección General de la Marina Mercante.

«Los miembros de la tripulación le repetían que avisara solicitando ayuda, pero él señalaba que estuviéramos tranquilos y que llegaríamos sin problemas al puerto de Gijón», señalaba el segundo oficial, Chinmoy Ghose, uno de los supervivientes del naufragio, que permaneció ingresado varios días en el Hospital Central de Asturias, en Oviedo, hasta su regreso a

la India. «A medida que la grieta en el barco aumentaba y que entraba una mayor cantidad de agua, el barco reducía la velocidad. Le repetíamos que de esa forma nunca llegaríamos a puerto, pero fue imposible. A las seis de la tarde nos dio la orden de arrojarlos al mar con los botes salvavidas. El buque se hundió en menos de quince minutos, atrapando a una parte de la tripulación. Ya era demasiado tarde...» Por su parte, algunos otros miembros de la tripulación consideraban correcta la actuación del

capitán, por considerar que existían posibilidades de alcanzar el puerto.

Según testimonios recogidos entre los supervivientes, la avería en el barco se había producido, aproximadamente, unas trece horas antes de que se hundiera el buque, a consecuencia de un corrimiento de la carga que transportaba desde la localidad inglesa de Middlesbrough hasta Bombay, en la India.

Nada más producirse el siniestro, cuatro helicópteros, dos remolcadores, un avión del Servicio Aéreo de Rescate del Ejército del Aire, una embarcación de salvamento marino y una lancha del Servicio de Vigilancia Aduanera participaron en las tareas de rescate. Las malas condiciones climatológicas, baja temperatura del agua y los fuertes vientos dificultaron la supervivencia en el mar de la tripulación, como lo prueba el hecho de que fueran hallados varios botes salvavidas vacíos. De los 16 marineros rescatados, uno falleció en tierra. Los supervivientes registraban síntomas de congelación, además de diferentes heridas y fracturas.

La mayor parte de los naufragos fueron trasladados a la Casa del Mar de Gijón del Instituto Social de la Marina, donde se les facilitó alojamiento hasta su regreso posterior a su país de origen.

El «Vishva Mohini» pertenece a la Shipping Corporation of India. ■





GALICIA

El proyecto de ley, debatido en el Parlamento autonómico, fue rechazado por toda la oposición

La Ley de Cofradías permitirá su conversión en organizaciones de productores

El proyecto de Ley de Cofradías pretende, a juicio del conselleiro de Pesca, Enrique López Veiga, dotar a estas entidades de una organización coordinada en el ámbito social y económico, pudiéndose adaptar a las exigencias de la Comunidad Europea y acogerse a las subvenciones comunitarias, ya que el decreto que hasta ahora las regulaba, de marzo de 1978, impide que puedan acceder a ellas. No es ésta la opinión que aportó la oposición parlamentaria en la Cámara gallega el día de su debate. Todos los grupos, excepto el PP, partido mayoritario, pidieron que la ley fuera devuelta al Gobierno autonómico para que la redactase de nuevo.

LA futura Ley de Cofradías fue debatida en el Parlamento gallego el día 23 de marzo. Su máximo valedor, Enrique López Veiga, defendió el proyecto argumentando que una cofradía podría, a partir de su aprobación, convertirse en organización de productores (OP), además de diferenciar aspectos privados y públicos de estas entidades, obligar a una contabilidad diferenciada para optar a ser OP, declarar la libre afiliación y establece que nadie pueda pertenecer a más de una cofradía.

El proyecto, que cuenta con 15 artículos, recibió numerosas enmiendas, incluso del partido en el Gobierno, el

Partido Popular, de ahí que la oposición ratificara su teoría de que la ley fuese devuelta al Gobierno. Además, todos los grupos, excepto el PP, criticaron el mantenimiento de las cofradías de pescadores y señalaron que no era lógico concederles competencias mediante una ley para las que no están preparadas.

Socialistas y nacionalistas coincidieron en que el proyecto mantiene el carácter corporativo de dichas entidades, e incluso el diputado Francisco Trigo, del Bloque Nacionalista Galego, leyó un artículo, firmado por el actual conselleiro de Pesca y otros miembros de su Departamento, en el que se mostraban contrarios a las cofradías.

Trigo manifestó su extrañeza ante el cambio de actitud y aseguró no comprender cómo el conselleiro calificaba en dicho trabajo a las cofradías de «último reducto del sindicalismo vertical» y criticaba aspectos como la elección por tercios y las tasas que se aplican a las lonjas, temas que ahora se encuentran incluidos en el proyecto de ley.

Además, el diputado del BNG calificó a estas entidades como «típicas del corporativismo fascista». La ley, aseguró, pretende convertir a los patrones mayores en «alcaldes do mar», y mantiene a las



cofradías como entidades incapaces de regular la vida entre armadores y trabajadores, e inútiles para afrontar cuestiones como la actual huelga del arrastre de Marín.

Intervencionismo

Por su parte, el Grupo Socialista se refirió a que existe un excesivo intervencionismo de la Administración, *«que navega en la mayor parte del articulado del proyecto de ley e impide que las corporaciones públicas articulen socialmente el sector»*.

La ley, a juicio del portavoz socialista, Ventoso Mariño, *«violenta o corpus legislativo, prohíbe a los trabajadores por cuenta ajena ser afiliados a cofradías y es confusa»*. Se



refirió también a que el proyecto contiene numerosas contradicciones y dijo que *«al meter en el mismo saco a cofradías y organizaciones de productores sólo se consigue hacer de dos cosas buenas una mala»*.

Finalmente, Camilo Nogueira (PSG-EG) matizó que con esta ley la Xunta pretende mantener el *«clientelismo»*. Tanto él como Santos Oujo, de Coalición Galega, rechazaron que los miembros de la cofradía no tengan libertad para elegir a los dirigentes, y que la Consellería de Pesca deba ratificar tanto a éstos como a los estatutos de la entidad, lo que supone un excesivo control. ■

Elena CEBRIAN

Conflicto del arrastre de litoral

El conflicto del arrastre de litoral afecta a toda la provincia de Pontevedra y el norte de Portugal y ha provocado que los pescadores inicien una huelga para reivindicar un convenio colectivo en el que se incluyan 14 pagas de 98.000 pesetas al mes como salario garantizado, dejando pendiente la fijación de varios conceptos retributivos.

Por su parte, la patronal mantiene su postura de no negociar *«mientras no exista la paz social»*, aunque se están manteniendo algunos contactos para resolver el conflicto.

En cuanto a la incidencia de la huelga, no ha existido unanimidad a la hora de cifrarla, ya que la patronal habla de un 45 por 100, mientras que los sindicatos defienden que de los poco más de 40 barcos de la flota de arrastre son, aproximadamente, 30 los que secundaron el paro. ■

E. C.

Algas en sociedad

Algunas de las 145 variedades de algas comestibles existentes en Galicia fueron presentadas en sociedad para iniciar su comercialización, debido a sus excelentes condiciones para ser usadas en la cocina.

Gastrónomos, restauradores y empresarios de cultivos marinos, junto con el presidente de la Xunta de Galicia, Manuel Fraga, y el conselleiro de Pesca, así como miembros de este Departamento, degustaron con fruición algunos combinados a base de algas, como un revuelto de gambas con Undaria, suprema de lubina con fondo de algas, etcétera. ¿Y de postre? También algas: tarta de queixo con *Gelidium sesquipedale* y aguardiente elaborado con algas.

Antes de probar tan exquisitos manjares, el biólogo de Pesca, José Luis Catoira, y el director general de Marisqueo, Ernesto Penas, explicaron a la concurrencia algunas cuestiones relacionadas con las *verduras do mar*, que han sido recogidas, tras cuatro años de trabajos, en dos volúmenes por la Xunta de Galicia.

En estas investigaciones se detectaron 145 variedades diferentes susceptibles de alguna aplicación industrial o artesanal. Según Ernesto Penas, las algas son uno de los pocos productos del mar gallego que aún no están suficientemente explo-

tados, *«y las posibilidades para consumo humano e industrial son interesantes»*.

En la recogida de algas participaban hace cuatro años en Galicia unos mil recolectores, que las vendían para fines industriales. En la actualidad la cifra se ha reducido a unos quinientos. En otros países la comercialización de algas se encuentra muy extendida, como en Japón, donde la tradición viene de siglos atrás. En Europa no es muy normal su utilización con fines gastronómicos, pero ya en Francia se están consolidando.

En nuestro país hay algunos restaurantes en Madrid, País Vasco y Cataluña que preparan suculentos platos, y es en estas comunidades donde se importan derivados de algas que podrían perfectamente elaborarse en Galicia. De todas formas, y como matizó el director de Marisqueo, hay que librar otra batalla, como es la psicológica, respecto a los consumidores, no acostumbrados a estos «manjares».

La Consellería de Pesca va a realizar una campaña para mentalizar a los cocineros de restaurantes del alto nivel para que incluyan en sus menús platos preparados con algas. Este será el primer paso para llegar posteriormente al ama de casa con recetas que se promocionarán en breve plazo. ■

E. C.



Los armadores quieren evitar la caída de precios de la pesca

El 15 de marzo pasado se reunieron en Las Palmas de Gran Canaria los armadores de pesca industrial de Marruecos, Mauritania y España. Se trata de la segunda reunión tripartita entre estos armadores, la primera fue en febrero en Casablanca.

EN esta segunda reunión los armadores de pesca industrial, entre los que figura ANACEF en representación de la Comunidad Europea, se analizó la caída de precios en los productos cefalópodos el pasado año. Como medida para con-

trolar y evitar esa caída, han acordado parar los meses de mayo y octubre para no saturar la oferta.

Precisamente ésta fue la causa de la reunión, ya que según los datos facilitados, la caída registrada en los precios de los productos cefalópodos

en 1992 fue del 40 por 100 en el mercado internacional.

Esto ha motivado unos acuerdos que se están perfilando en las reuniones, «con el fin de adecuar la oferta a la demanda», según indicó José Ramón Fontán, gerente de ANACEF. También señaló Fontán que la medida es apoyada por los importadores japoneses, que compran unas noventa mil toneladas/año, mientras que las veinte mil restantes las consume Europa.

Fruto de estas conversaciones tripartitas se ha conseguido el compromiso de los armadores de Marruecos, Mauritania y España de respetar los paros biológicos de mayo y octubre de este año por las tres flotas, lo que va a permitir recortar en unas 25.000 toneladas la producción de cefalópodos. Igualmente, se han obtenido logros en la línea de aplicar una clasificación similar de las capturas, cosa que hasta ahora no se hacía porque cada flota tenía las suyas.

También informó José Ramón Fontán que se había pedido a los armadores de pesca industrial de los tres países la colaboración de la Comunidad Autónoma y la autoridad portuaria para evitar la descarga y suministro de los pesqueros ilegales que trabajan en los bancos de Marruecos y Mauritania sin licencia, ya que suponen una competencia desleal para unas flotas que están trabajando legalmente gracias a unos convenios suscritos. También se ha solicitado a la autoridad portuaria que sean más baratas y competitivas las operaciones. ■



España, Francia, Mauritania y Marruecos crearán una reserva de foca monje en la costa sahariana



CIENTIFICOS de Francia, España, Mauritania y Marruecos analizaron en Las Palmas de Gran Canaria aspectos técnicos y de infraestructuras para la puesta en marcha de un estudio para la conservación de las focas monje y la creación de una reserva de esta especie en la costa sahariana.

Luis Felipe López, director del Departamento de Biología de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, explicó en rueda informativa que ésta ha sido una reunión de coordinación sobre los detalles de ejecución del proyecto, presentado por Francia y España a la Comunidad Europea, a la que se ha pedido una subvención de más de dos millones de euros.

Los representantes extranjeros congregados en Las Palmas de Gran Canaria, que cuentan con el respaldo de los Gobiernos de sus respectivos países, son científicos del Parque Nacional de Port Cros, de Francia; del Parque Nacional de Arguín y del Centro de Oceanografía y Pesca de Nouahdibou, de

Mauritania, y del Instituto Nacional Oceanográfico de Rabat, Marruecos.

Los científicos españoles que participan en el proyecto son miembros de la Asociación para el Estudio y la Conservación de la Foca Monje, integrada por docentes de las Universidades de Las Palmas de Gran Canaria, Barcelona y Valencia, y del Instituto para la Conservación de la Naturaleza.

El programa de estudio y de creación de la reserva de la foca monje, cuya ejecución se pretende iniciar el próximo verano, se desarrollará durante tres años, hasta 1996, año en que se pasará a una segunda fase, de dotación y de mantenimiento de la reserva.

El portavoz de la Universidad gran Canaria y coordinador de la reunión destacó que en la zona en que se creará la reserva existe una colonia que agrupa a 150 de los 300 ejemplares de foca monje que quedan actualmente en el mundo, el resto de las cuales viven dispersas por distintas áreas del Mediterráneo.

La situación política que existe donde se asienta esta colonia, frente a las costas de una zona cuya titularidad no está delimitada aún entre Marruecos, Mauritania y la República Árabe Saharaui, ha influido en la supervivencia del mayor colectivo de estas focas que hay en el mundo.

Agregó que pese a ello se ha registrado una disminución paulatina del número de individuos que forman la colonia en los últimos años, por lo que es preciso poner los medios para evitar la extinción total de la especie, que vive en condiciones más desfavorables en el área mediterránea.

La causa principal de las muertes de foca monje registradas en los últimos años, después de que en la década de los sesenta se prohibiera su caza, son provocadas por los pescadores que, por accidente, las atrapan en sus redes, generalmente porque usan redes que no se ajustan a las medidas legales o porque hacen sus capturas en zonas demasiado cercanas a la costa. ■

C. R.



Científicos del Instituto Español de Oceanografía (IEO) han realizado una campaña de prospección pesquera de especies demersales en el golfo de Cádiz, campaña de diez días de duración que ha sido denominada «Arsa'0393», cuyas siglas responden a «Arrastre en la zona Suratlántica», y las cifras indican el mes y el año en que se lleva a cabo la prospección. Para desarrollar estos trabajos, un equipo formado por once personas se embarcó en el buque de la Secretaría General de Pesca, con base en Vigo, «Cornide de Saavedra», que zarpó a mediados del mes de marzo desde el puerto de Cádiz.

Campana «Arsa'93» en el golfo de Cádiz

Biólogos del IEO han realizado estudios sobre la fauna demersal a bordo del «Cornide de Saavedra»

DURANTE diez días un equipo del Instituto Español de Oceanografía (IEO) ha permanecido por las aguas del golfo de Cádiz para desarrollar un estudio del fondo marino, concretamente entre Ayamonte (Huelva) y Conil (Cádiz).

Tras embarcar el equipo necesario para la campaña, el «Cornide de Saavedra» zarpó del puerto de Cádiz con el objetivo de iniciar lo que se denomina la campaña de prospección «Arsa», actividad que se incluye dentro del estudio sobre las pesquerías de la región suratlántica española, que está cofinanciado por la CE y el IEO.

En este programa participan conjuntamente personal

científico y técnico destinado en el Centro Oceanográfico de Málaga y en la recién creada Unidad de Cádiz del IEC, con base en el Aula del Mar de la Diputación Provincial gaditana.

Durante estos diez días se han estado realizando prospecciones en los fondos de la plataforma y talud continental de la región suratlántica española, entre los 15 y 600 metros de profundidad, efectuándose las pescas con un arte de arrastre tipo. Todas las labores se desarrollaron con éxito, en gran parte debido al buen tiempo en la zona, donde se han instalado 36 estaciones con arrastres experimentales para poder obtener informa-

La primera campaña, concretamente la «Arsa 1092», se llevó a cabo el mes de octubre del año pasado y estuvo dedicada al estudio de la fauna demersal en las inmediaciones de Cádiz. Dicha campaña se realizó a bordo del buque «Francisco de Paula Navarro».

Los objetivos de «Arsa 0393» se centraron en la estimación de índices de abundancia (número y biomasa) de las especies de peces demersales, crustáceos y cefalópodos de mayor interés pesquero, así como de su fauna asociada.

También se han obtenido datos relativos a la distribución geográfica y batimétrica, composición en tallas de las capturas y datos biológicos de estas especies, así como experimentos de selectividad de arte de arrastre.

Como responsable científico de la campaña se encontraba Ignacio de Sobrino Yraola, biólogo pesquero del IEO y responsable de la Unidad de Cádiz.

El equipo de técnicos y científicos, en total unas once personas, lo componen, además, los biólogos María Paz Jiménez y Fernando Ramos, ambos de la Unidad de Cádiz del IEO; José L. Osuna, director del Aula del Mar de Cádiz, e Inmaculada López, del Instituto de Ciencias Marinas de Andalucía.

Como preparadores completan el equipo: Miguel A. Herrera, de la Unidad de Cádiz, así como Teresa García, Lourdes Fernández, Magdalena Maza y Dolores Godoy, del Centro Oceanográfico de Málaga.

A bordo también se ha contado con el armador y patrón



de pesca de arrastre de Isla Cristina (Huelva) Nicolás Alvarez, que prestó asesoramiento técnico.

Las condiciones de estas investigaciones no son inminentes, ya que es necesario llevar a cabo una serie de análisis más detallados sobre las muestras tomadas en los laboratorios en tierra del IEO y el cruce de datos informatizados obtenidos durante el desarrollo de la campaña, según explica el propio responsable del grupo científico, quien destacó que los primeros resultados podrían estar listos al mes de concluir la campaña.

No obstante, entre otras conclusiones precisas, se ha podido observar un gran rendimiento en especies como el jurel y las merluzas, encontrándose ejemplares más grandes de los que se esperaban. «Con los datos informatizados se podrá obtener una fotografía de lo que hay ahora, para contrastarla con estudios posteriores y así observar la evolución de las especies», destacó Ignacio de Sobrino.

Según el responsable del proyecto, durante el presente año se prevé una nueva campaña de este tipo, así como dos más con evaluación acústica de las especies pelágicas.

Montserrat BARREIRO

Cofradías andaluzas acuerdan crear una federación regional de pesca

Intentarán con ello respaldar a todo el sector y recoger sus demandas

TRECE cofradías andaluzas se reunieron recientemente en Estepona (Málaga) y acordaron crear una federación regional para respaldar a todo el sector pesquero y recoger las demandas del mismo, con el objetivo de conseguir mejoras colectivas.

En esta reunión se abordaron temas de suma preocupación para las cofradías, tales como el malestar que existe debido al acuerdo de Marruecos y a las importaciones masivas de pescado, por lo que los representantes asistentes decidieron presionar a las Administraciones para que los paros biológicos se reduzcan.

En otro orden de cosas, se trató también sobre la forma de financiación de las cofradías, proponiéndose incentivarlas con sus asociados y con subvenciones de la Junta de Andalucía.

En esta convocatoria, a la



Rafael Montoya, patrón mayor de la Cofradía de Algeciras.

que asistieron representantes de las cofradías de Cádiz y Barbate, Málaga, Estepona, Fuengirola y Caleta de Vélez, así como las almerienses de Carboneras y Adra; las onubenses de San Roque, Lepe, Punta Umbría e Isla Cristina y la granadina de Motril, se ausentaron miembros de la Interfederativa Andaluza de Cofradías de Pescadores.

Según el presidente de este órgano, Rafael Montoya, «esta reunión fue organizada de forma solapada por la Junta de Andalucía».

«Es atípico que se reúnan únicamente patrones mayores de cofradías, puesto que las reuniones deben ser paritarias y tienen que concurrir a ellas tanto los patrones como los vicepatrones, para que estén representadas tanto la parte social como los armadores», dijo.

De nuevo Montoya hizo alusión a la discriminación sufrida por las cofradías que realizaron sus elecciones por los estatutos de la Federación Nacional de Cofradías, y precisó que «la Interfederativa no hace distinción a la hora de convocar cualquier tipo de reunión entre las consideradas ilegales o legales», dijo.

Rafael Montoya destacó la imposibilidad de crear una federación regional de cofradías, según el decreto de la Junta, porque las entidades que asistieron a la reunión no tenían suficiente capacidad de convocatoria. No obstante, no descartó que fueron declarada legal por la Administración autonómica, lo que para él supondrá «que en Andalucía se fraccionen».

Por su parte, los asistentes a la reunión de Estepona decidieron solicitar la intervención del Ministerio de Agricultura para que la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores no intervenga en los procesos electorales «y respete el carácter regional y provincial de todas las cofradías», destacó un portavoz. ■

Montserrat BARREIRO

Una veintena de palangreros de Algeciras y Tarifa se hicieron a la mar

Unos veinte barcos de Algeciras y Tarifa con licencia para faenar al palangre en los caladeros marroquíes decidieron secundar la acordada «huelga a la japonesa» y hacerse a la mar, aunque sin acudir al caladero magrebí.

Si bien estos buques permanecieron amarrados durante los primeros días de la entrada en vigor del paro biológico para la citada modalidad —del 15 de marzo al 15 de mayo— debido al fuerte temporal que soplaba en la zona, en cuanto amainó el viento salieron a sus faenas, aproximadamente cinco días después del inicio del reposo biológico reflejado en el convenio pesquero entre la CE y Marruecos.

En total son unos 57 los pesqueros que se ven afectados por tal medida en toda Andalucía, de ellos 39 algecireños y nueve de Ta-

rifa, así como otros 37 barcos gallegos que habitualmente venden en Algeciras.

El patrón mayor de la cofradía de Algeciras y presidente de la Interfederativa Andaluza de Cofradías de Pescadores, Rafael Montoya, manifestó que esperaba que las autoridades españolas comprendieran su postura al entender que «son conscientes del grave perjuicio económico que ocasiona el paro biológico a los armadores y pescadores que no reciben subvención alguna por los dos meses de inactividad».

Montoya indicó también que no se trata de esquilmar ningún caladero, sino «tal y como se recoge en la Constitución, hacer uso del derecho al trabajo que tienen todos los españoles», dijo. ■

M. B.



Según el informe anual sobre el sector pesquero vizcaíno elaborado por la Cámara de Comercio de Bilbao

1992 fue un año menos negativo que el anterior

Un año más la Cámara de Comercio de Bilbao ha elaborado un informe sobre el sector pesquero vizcaíno. En esta ocasión, el análisis realizado por el Departamento de Asuntos Marítimos y Pesca de la Cámara de Comercio bilbaína presenta a 1992 como un año con mejores resultados que los obtenidos por la flota pesquera de Vizcaya en 1991, año, por otra parte, especialmente negativo. Sin embargo, y a pesar de esa mejoría, todavía hay que hablar de crisis al referirse al sector pesquero vizcaíno.

SEGUN el informe elaborado por el Departamento de Asuntos Marítimos y Pesca de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Bilbao, el hecho más importante ocurrido en 1992 fue el Acuerdo Comunitario en Política Pesquera, que supone la discriminación de la flota pesquera vasca con respecto al resto de las europeas (excepto la portuguesa). Hay, además, otros hechos destacables, como la paralización del tráfico comercial del puerto de Bilbao durante algunos días, llevada a cabo

por los armadores de bajura para reivindicar de la CE la paralización de la pesca de la anchoa a la flota gala, que había sobrepasado su cuota, y la pérdida de la campaña de Azores, que supuso que los arrantzales vascos dejaran de capturar alrededor de 500.000 kilos de bonito. Pero si 1992 no fue muy positivo para la flota pesquera de bajura, la de altura que faena en aguas comunitarias vio cumplidos sus deseos de poder desguazar buques, obteniendo las subvenciones oportunas y conservando, además, los derechos de pes-



ca, los cuales pueden ser acumulados a otras embarcaciones.

Sector pesquero de bajura

Aunque más moderado que en otros años, la flota de bajura ha sufrido el descenso de buques y tonelaje. En conjunto, se perdieron 10 embarcaciones, por un total de 1.596,57 TRB. En concreto, Arminza ganó un buque, Bermeo perdió 15 barcos, Elantxobe y Lekeitio perdieron uno cada uno, a Mundaka se le adscribieron ocho barcos, Ondárroa perdió dos y Santurce permaneció igual.

Las descargas de pescado hechas en los puertos de Vizcaya experimentaron, en relación a la campaña anterior, un aumento considerable en las dos especies que sustentan la economía de la flota de bajura, la anchoa y el bonito. Las descargas de anchoa fueron de 8.507.243 kilos, con un incremento del 134 por 100 en relación al año anterior, por un valor de 1.824.305.558 pesetas. Los kilos de bonito descargados fueron 5.461.427, con un incremento del 19 por 100 en relación a 1991, por un valor de 1.897.774.634 pesetas. Sin embargo, los incrementos registrados en las capturas de anchoa y de bonito en relación a 1991 no suponen una referencia buena, ya que ese año fue nefasto tanto para la anchoa como para el bonito.

Los puertos que registraron mayor cantidad de desargas fueron Bermeo y Ondárroa.

En el puerto de Bermeo se descargaron 9.254.000 kilos de pescado, por un valor de 2.003 millones de pesetas, lo que supone un 18,2 y un 22,3 por 100 más que el año anterior, respectivamente.

Por especies, en Bermeo se descargaron casi tres millones de kilos de anchoa, con un incremento del 122,7 por 100 con respecto al año anterior, por un valor de 606



millones de pesetas. Se descargaron, además, 3.542.000 kilos de bonito, un 23,8 por 100 más que el año anterior, por valor de 1.210 millones de pesetas. Del resto de especies, el puerto de Bermeo registró un descenso de descargas, excepto de las de chicharro, que aumentaron un 3 por 100 en relación a las de 1991.

Los precios medios del pescado vendido en Bermeo experimentaron una subida, en conjunto, del 3,4 por 100. A la industria conservera se destinaron el 54,8 por 100 de las descargas de anchoa y el 57,6 por 100 de las de bonito del norte, por un valor total de algo más de 1.000 millones de pesetas.

En el puerto de Ondárroa se descargaron 15.868.000 kilos de pescado, por un valor de 3.132 millones de pesetas, lo que supone un aumento del 10,8 y del 10,4 por 100 en relación a 1991, respectivamente.

Por especies, Ondárroa registró la entrada de 4,6 millones de kilos de anchoa, por valor de algo más de 1.000 millones de pesetas, que es un 44 por 100 más que el año anterior. Las descargas de bonito del norte superaron a las de 1991 en un 13,2 por 100, alcanzando los 1.344.000 kilos, por un valor de 487 millones de pesetas. Del resto de las especies, y como en Bermeo, Ondárroa registró un descenso en las descargas, excepto en las del chicharro, que pasaron de los cuatro millones de kilos.

Los precios medios alcanzados por el pescado descargado en Ondárroa no sufrieron, en conjunto, variación. A la industria conservera se destinaron el 40,1 por 100 de las descargas de anchoa y el



46,9 por 100 de las de bonito del norte, por un valor total de algo más de 600 millones de pesetas.

Sector pesquero de altura

La flota de altura al fresco está compuesta por 86 unidades (sin contar con las de bandera inglesa), que suman 19.08,54 TRB y cuenta con una edad media de 20,6 años. Esta flota se está estabilizando con el desguace de algunas embarcaciones, cuyos derechos de pesca son acumulados, haciendo más rentable la actividad.

El balance global de las cuotas de pesca para esta flota, aprobadas en Bruselas para 1993, no es muy positivo, ya que ha habido reducciones en la merluza, givel, gallo y rape. No obstante, cabe esperar que el Gobierno del Estado adquiriera, como en años anteriores, cuotas adicionales a través del incremento con otros países.

La flota atunera congeladora vasca, agrupada en la Asociación Nacional de Buques Atuneros Congeladores, está compuesta por 29 unidades, con 29.386,27 TRB y una edad media de 12,8 años.

En esta flota continúa la crisis provocada por el embargo de Estados Unidos a los países productores de túnidos que comprenden materia prima pescada en asociación con delfines. A pesar de que los grupos conserveros se comprometieron a no hacer compras de estas partidas, se han detectado entradas de *yellowfin* provenientes de Panamá, Venezuela, Colombia, etcétera, países que capturan el atún con delfines. Estas importaciones tienen precios muy bajos, ya que no tienen otro mercado, provocando la bajada de precios del resto de producciones.

La producción de esta flota ha disminuido un 12 por 100 respecto a la del pasado año, registrando una bajada del 26 por 100 en las capturas provenientes del Atlántico y del 46

por 100 de las del Pacífico, habiendo aumentado las del Indico un 23 por 100.

En cuanto a las especies, ha habido reducciones en las capturas de rabil de más de 10 kilos, pasando de 45.000 toneladas a 42.000, y de listado, pasando de 69.000 a 59.000 toneladas.

La flota arrastrero congeladora vizcaína cuenta con 14 unidades, con 7.692 TRB y una edad media de trece años. Por razones de operatividad todas las unidades tienen como puerto base el de Vigo.

Es una de las flotas más castigadas por la crisis pesquera, ya que se encuentra sin caladeros desde hace mucho tiempo.

El acuerdo que la CE ha suscrito con Argentina ha sido un pequeño balón de oxígeno para esta flota. Aproximadamente, 40 barcos españoles podrán faenar en aguas argentinas durante cinco años. Las especies sujetas a este tratado con la merluza hubsi, la merluza de cola, el calamar y el bacalao criollo,

todas ellas comercialmente inferiores a las que las embarcaciones arrastrero congeladoras solían pescar.

Comercialización España-CE

El informe elaborado por la Cámara de Comercio de Bilbao analiza también, brevemente, los flujos de entradas y salidas de pescado de nuestro país. Según dicho informe, España sigue siendo fuertemente deficitaria en este aspecto. Aunque el pasado año 1991 se importaron un 13,4 por 100 de toneladas menos, el valor de las mismas aumentó un 7 por 100.

España exportó 304.713 toneladas de pescado, un 9 por 100 más que el año anterior, de las cuales un 65 por 100 tuvo como destino la CE. En cambio, las toneladas importadas fueron 687.566, de las que un 32 por 100 procedían de la CE. ■

Roberto RUIZ DE HUYDOBRO



Borrell inauguró la primera Capitanía Marítima de España

El ministro de Obras Públicas y Transportes, José Borrell, inauguraba el pasado 26 de marzo la primera Capitanía Marítima de España, dentro de las que se construyen destinadas a cumplir con las modificaciones de la reciente Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.



EN el mismo edificio, ubicado en la zona suroeste del puerto de Barcelona, se encuentra el Centro de Control de Tráfico Marítimo y Coordinación del Salvamento y la Lucha contra la Contaminación (CRCS), que se encarga de la vigilancia de la costa catalana.

A finales de este año, cuando el CRCS y la Capitanía alcancen su pleno funcionamiento, prestarán servicio en la nueva sede más de 30 técnicos especialistas y administrativos. Se pretende que el

centro tenga un claro protagonismo en los planes de la CE para la preservación del Mediterráneo.

Instalaciones

El conjunto del nuevo centro, construido por Fomento de Construcciones y Contratas, tiene 4.576 metros cuadrados. Consta de un edificio formado por dos cuerpos, denominados Edificio Capitán y Edificio Torre, que albergan la Capitanía y el Centro Regional de Coordinación de Salvamento, respectivamente. La Torre, con un núcleo central de estructura cuadrada de 11 plantas y 35 metros de altura, dispone de una superficie construida de 1.201 metros cuadrados. En la base, cuatro plantas se destinan a oficinas administrativas y dependencias del personal de guardia permanente. En las plantas octogonales novena y décima se sitúa el Centro de Control propiamente dicho, las oficinas de mando y la sala de crisis. En la azotea se situarán las pantallas y antenas de los sistemas de comunicación.

El cuerpo del Edificio Capitán consta de dos plantas de 345 metros cuadrados para desarrollar las actividades administrativas y técnicas de tramitación, inspección y asesoramiento de la Capitanía.

El almacén tiene una superficie de 150 metros cuadrados y el helipuerto un espacio protegido de 1.064 metros cuadrados.

Según el Comandante de Marina Juan Aguilar, capitán Marítimo en funciones hasta el nombramiento de un responsable civil, se alcanzará el





ciento por ciento de rendimiento durante el verano. El traslado a la nueva sede, desde la torre del control auxiliar que cedía el puerto, y la puesta en marcha de la actual torre, ha supuesto una mínima reducción de la capacidad a un 90 por 100, que ya será del ciento por ciento una vez que en este verano se hayan instalado todos los equipos técnicos. El equipo de que, como mínimo, estará provisto el CRCS de Barcelona lo componen equipos de radar de las bandas S y X, para localización, control y seguimiento del tráfico marítimo hasta una distancia de 15-20 millas náuticas desde el puerto; equipo de radiogoniometría de VHF, para reforzar la localización de un buque obtenida mediante radar; consolas de operación y supervisión de alta resolución; equipos de comunicaciones de ondas métricas VHF utilizando radiotelefonía y llamada selectiva digital para mantener la escucha de frecuencias de socorro de los buques para el Area A1 hasta unas 30 millas náuticas del centro. El

CRCS mantendrá la escucha de frecuencias de socorro de los buques para el Area A2 hasta unas 200 millas náuticas desde el Centro, con equipos de ondas heztométricas MF, utilizando radiotelefonía, radiotélex y llamada selectiva digital; contará con Bandas del Servicio Móvil Aeronáutico y del Servicio Móvil Terrestre, para comunicaciones con aeronaves y servicios de Cruz Roja, Protección Civil y otros. Los equipos se completarán con una estación meteorológica y equipos para registrar todas las comunicaciones de audio y vídeo.

Apoyo

La zona de responsabilidad del CRCS de Barcelona va más allá de la cobertura que alcanza el Centro, y por tanto el equipamiento quedará preparado para la instalación de una estación remota en cabo Begur.

Esta instalación de Begur se incluye en el programa de nuevas construcciones del

Ministerio. La zona sur de la costa catalana se cubriría una vez esté en funcionamiento el Centro Local de Coordinación y Salvamento de Tarragona, prevista para 1994 ó 1995. Dentro del Plan Nacional de Salvamento de la Dirección General de la Marina Mercante, el mismo día 26 de marzo, Diana Garrigosa, la esposa del alcalde de la Ciudad Condal Pasqual Maragall, procedió al amadrinamiento del buque de salvamento «Catalunya». Este buque es una unidad de gran porte especializada en operaciones de salvamento en condiciones meteorológicas adversas o extremas. Tiene gran autonomía, que le permite garantizar la cobertura en toda la zona de responsabilidad española, e incluso cooperar en operaciones en aguas internacionales. Cuenta con capacidad de remolque de unidades pesadas y medios de lucha contra incendios.

El Servicio de Salvamento en Cataluña se completa con los remolcadores que atracan en Palamós y San Carlos de la

Rápita. Está prevista la adjudicación de un helicóptero.

Exhibición

El ministro de Obras Públicas y Transportes, Diana Garrigosa, autoridades y medios de comunicación presenciaron a bordo del «Catalunya» la demostración de salvamento de naufragos y extinción de un supuesto fuego en un petrolero en la bocana del puerto. En el simulacro intervinieron lanchas, helicópteros y miembros de Cruz Roja, Protección Civil y Bomberos.

El ministro iniciaba así una dura estancia de cuatro días en Cataluña. Al día siguiente inauguraba en Gerona la nueva variante de la carretera nacional II; el domingo visitaba diversas localidades catalanas; el lunes 29 de marzo asistía a la inauguración del Salón Construmat en la Feria de Barcelona. Cada día hubo ruedas de prensa y comparecencia ante los medios de comunicación. El gran tema no fue el marítimo sino el trazo del tren de alta velocidad en Cataluña. ■

En el número anterior hemos tenido oportunidad de hablar de los órganos de representación de los trabajadores en la empresa. En este número vamos a intentar acercar al lector a conocer la forma, el método, de formar, a constituir, esos órganos de representación de los trabajadores.

PROCEDIMIENTO ELECTORAL

DE los órganos representativos de los trabajadores en la empresa se ocupa el Estatuto de los Trabajadores (ET) en el artículo 69 y siguientes.

A estos efectos de procedimiento electoral habrá que determinar, de forma previa, qué trabajadores pueden ser electores y cuáles elegibles, si todos pueden o no presentarse a las elecciones de representantes del centro de trabajo o de la empresa.

Electores

Quiénes pueden votar y quiénes pueden ser electores nos lo dice el Estatuto de los Trabajadores en su artículo 69: «Serán electores todos los trabajadores de la empresa o centro de trabajo (...) que cumplan o reúnan los siguientes requisitos:

- Ser mayor de dieciséis años.
- Tener una antigüedad en la empresa de, al menos, un mes.

Estos dos requisitos, introducidos por la reforma del Estatuto de los Trabajadores a través de la Ley 32/84, zanján las diferencias que anteriormente a la reforma existían entre trabajadores fijos y los eventuales o temporales; ya no existe, a efectos electorales, diferencia entre fijos y no fijos o temporales.

Esta regla general descrita tiene sus excepciones, y así, están excluidos de la posibilidad, tanto de ser electores como elegibles, el personal de alta dirección y otros tipos de trabajadores especiales.

Trabajadores que no pueden elegir o votar

Como se acaba de indicar, existen clases o tipos de traba-

jadores que no pueden ser electores. Generalmente se refiere a colectivos que tienen relación laboral de carácter especial, tal y como ocurre con los siguientes:

A) Personal de alta dirección

Esta clase de trabajadores, según su norma específica reguladora, el Real Decreto 1382/85, no podrán participar como electores ni como elegibles, sin perjuicio de otras formas de representación. Es decir, que no se les cierra la posibilidad de que tengan su propia forma de representación, pero no pueden figurar en el censo electoral con el resto de los trabajadores de la empresa o centro en el que se vayan a celebrar las elecciones, ni puede votar, ni ser elegibles, ni formar parte de los órganos de representación de los trabajadores.

Ello se debe, quizá, a que el alto directivo está más cercano a la figura del empresario, aunque no lo sea, que a la de los trabajadores comunes. Es más, muchos de estos altos cargos son a su vez propietarios o copropietarios de la empresa que dirigen.

B) Deportistas profesionales

En el caso de este colectivo, su norma específica de aplicación, el Real Decreto 1006/85, no limita el derecho de estos profesionales a tener representación, pero la participación y sus formas la remite a lo que pueda determinar el convenio colectivo de aplicación. Este será, en cada caso, el que disponga las formas de participación en el proceso electoral.

C) Trabajadores a domicilio

Dado que el trabajo a domicilio está considerado como una modalidad más del contra-

to de trabajo, y que el Estatuto de los Trabajadores remite para este colectivo a la aplicación de la norma general, habrá que concluir que el trabajador vinculado por este tipo de contrato tiene los mismos derechos en el ámbito electoral que cualquier otro.

La edad del elector

La exigencia de tener más de dieciséis años para poder votar a los representantes que estime oportunos va unida a la prohibición de trabajar a personas menores de esta edad. A partir de los dieciséis años, y hasta los dieciocho, momento en el que se adquiere la mayoría de edad, el trabajador necesita la autorización o consentimiento de quien sea su representante legal, general-



mente el padre o la madre, pero esta autorización no implica que pueda ejercitar los derechos de representación sin que necesite autorización específica para realizar este derecho.

Trabajadores que pueden ser elegidos

La respuesta la da, al igual que en el caso de quienes pueden electores, el artículo 69 del Estatuto de los Trabajadores, y son quienes reúnan los dos siguientes requisitos:

- Los que tengan dieciocho años cumplidos.
- Y, además, una antigüedad mínima en la empresa de seis meses.

Iniciación del proceso electoral. Sujetos que pueden iniciarlo

Llegados al punto de iniciar el proceso de elecciones, habrá que determinar previamente las personas, entidades u orga-

nizaciones que puede promover estas elecciones sindicales; es decir, habrá que precisar los sujetos que están legitimados o gozan de capacidad para promover elecciones.

De acuerdo con el artículo 67.1 del Estatuto de los Trabajadores, tres son los sujetos que están legitimados para promover elecciones a delegados de personal y miembros del comité de empresa, a saber:

- Las organizaciones sindicales más representativas, que en España, según la Ley Orgánica de Libertad Sindical y el Estatuto de los Trabajadores, con carácter general son las confederaciones sindicales estatales o de las Comunidades Autónomas que posean los requisitos necesarios.
- Las organizaciones sindicales que cuenten con un mínimo de un 10 por 100 de representantes en la empresa, a cuyo ámbito habrá de referir esta representatividad.
- Los propios trabajadores del centro de trabajo.

En este supuesto, cuando la idea de promover elecciones sea puesta en funcionamiento por los trabajadores del centro de trabajo, el acuerdo habrá de ser adoptado por mayoría absoluta del conjunto de los trabajadores afectados.

La forma más sencilla de conseguir este fin es la de convocar una asamblea al efecto.

Momentos idóneos para promover elecciones

Existen causas determinadas que, una vez producidas, pueden determinar que se convoquen elecciones, pero, al ser tasadas, sólo en el momento en que una de ellas se produzca estaremos en el momento adecuado para promover elecciones:

— Con anterioridad a extinguirse el mandato electoral de los representantes.

Según indica el Estatuto de los Trabajadores en su artículo 67, la resolución de celebrar elecciones y la fecha de iniciación del proceso electoral deberá comunicarse al SMAC (Servicio de Mediación, Arbitraje y Conciliación) y a la representación de la empresa con una antelación mínima de diez días hábiles a la fecha en que se pretenda comenzar el proceso electoral.

— Es momento de promover elecciones cuando se dé el caso de revocación del mandato electoral de *todos* los representantes de la empresa o centro de trabajo.

— Cuando la jurisdicción social, la competente en este caso, haya declarado la nulidad del proceso electoral como consecuencia de irregularidades cometidas, u otras causas susceptibles de invalidar el proceso.

— A partir de los seis meses de iniciadas las actividades en una empresa o centro de trabajo donde se quiera promover elecciones, pues sólo en este caso puede cumplirse el requisito de seis meses de antigüedad de aquellos trabajadores que deseen presentarse a las elecciones para represen-

tantes de los trabajadores.

Deber de comunicar la decisión de promover elecciones

Como ya se ha indicado anteriormente, cualesquiera de los sujetos que deseen promover elecciones deberán comunicar su decisión a la representación de la empresa y al organismo administrativo competente (SMAC), o a aquel que le pueda sustituir en las Comunidades Autónomas.

La comunicación realizada a la empresa y al SMAC deberá contener:

- Resolución de promover elecciones.
- Fecha de inicio del proceso electoral.
- Fecha de comunicación, que deberá ser efectuada con una antelación mínima de diez días hábiles a la fecha marcada como de inicio del proceso electoral.

El comienzo del proceso electoral pone en marcha el funcionamiento del aparato electoral y con él la puesta en práctica de los trámites necesarios y precisos para que el proceso iniciado cumpla su objetivo, sin que puedan producirse defectos u omisiones que pudieran invalidar el proceso ya iniciado. Invalidación que, como ya se ha indicado antes, podría acarrear otro nuevo arranque del mismo procedimiento.

Comunicado ya con los diez días de margen el proceso electoral, a continuación debe constituirse la mesa electoral.

A este respecto, el empresario, dentro de los dos días siguientes a la recepción del preaviso de elecciones, debe dar traslado de la misma a los trabajadores que deban constituir la mesa o mesas electorales, y deberá también poner en conocimiento de quienes han promovido las elecciones que lo ha comunicado a los trabajadores que deben formar la mesa electoral. ■

José Manuel MARTINEZ GALAN (Abogado)



EL ESTREÑIMIENTO

La palabra "estreñimiento", también llamado constipación, procede del término latino *stringere*, que significa apretar o estrechar, sensaciones que con frecuencia notan las personas que lo padecen.

AUNQUE en términos objetivos es difícil definir este problema, en general se entiende como estreñimiento a la dificultad en el acto de la defecación, a la expulsión de heces secas, duras o escasas, o a la alteración en la frecuencia de las deposiciones.

Es importante saber que el hábito intestinal normal varía mucho de unas personas a otras, si bien en la población general se puede considerar normal al hábito incluido entre las tres deposiciones diarias y

las tres semanales. En las personas jóvenes, no obstante, este hábito se sitúa en cinco o más deposiciones semanales.

Numerosas son las causas que pueden producir estreñimiento, pero hay una que destaca entre todas: la disminución de la ingesta de fibra vegetal unida a la pérdida del reflejo de la defecación. Efectivamente, la carencia de fibra vegetal en la dieta, junto con una inadecuada ingesta de líquidos, dan lugar a unas heces escasas, de eliminación poco

frecuente, con un menor grado de humedad y consistencia.

La fibra vegetal, fundamentalmente incluida en verduras, legumbres, cereales, harinas integrales y frutas, se caracteriza por no ser digerible por las sustancias que se encuentran en nuestro tubo digestivo encargadas de la digestión de los alimentos (llamadas «enzimas digestivas»). Por esta razón la fibra no se absorbe en el intestino, lo que dará lugar a un incremento del volumen fecal, a un aumento de la frecuencia defecatoria y a un rebladecimiento de las heces.

Se puede decir que el hombre del mar, en general, tiene unos hábitos alimenticios que en principio van a variar según la actividad a la que se dedique. Efectivamente, estos hábitos no son los mismos en el tripulante de un buque mercante que en uno de pesca, e incluso son diferentes según se trate de un pesquero de altura o de pesca artesanal. Esta dieta, que incluye pescado, carnes embutidas, diversos alimentos en conserva, etcétera, es pobre en alimentos de elevado contenido en fibra.

Sería, pues, de interés establecer una serie de

**Sanidad
a bordo**





medidas alimenticias y de hábitos para intentar controlar un mal frecuente en nuestro colectivo como es el estreñimiento.

Normas generales para pacientes con estreñimiento

1. Deberá llevar una alimentación rica en

residuos, con abundantes frutas, especialmente con zumo (naranjas, peras, etcétera), verduras, legumbres, cereales y harinas integrales (es conveniente el pan integral).

2. Debe limitar la ingesta de leche de vaca y sus derivados, soluciones azucaradas y alimentos astringentes (arroz,

zanahorias, plátanos, manzanas, etcétera).

3. Tomará abundantes líquidos: agua (al menos 1,5 litros por día), zumos. Suele ir bien tomar líquidos en ayunas.

4. No contenga las ganas de hacer de vientre.

5. Procure acostumbrarse a hacer de vientre a la misma hora,

incluso aunque inicialmente no tenga deseos. Es importante crear un «hábito intestinal», dedicando (diariamente o en días alternos) un tiempo a la defecación. Este tiempo es preferible que sea al levantarse por la mañana (antes o después del desayuno) o una media hora después de la comida.

6. Es muy conveniente el ejercicio, adecuándolo a las características de cada persona. Los largos paseos son muy convenientes.

7. No lleve prendas que le compriman el vientre.

8. Si está tomando laxantes, elimínelos poco a poco.

9. Si con todas las medidas anteriores no consigue hacer de vientre adecuadamente, debe tomar salvado integral, que podrá comprar en cualquier herbolario o prescribírselo su médico. Empiece tomando tres cucharadas grandes al día mezcladas con agua, zumos, caldos, etcétera, y aumente la cantidad todo lo que sea necesario hasta hacer de vientre regularmente.

La constancia en todas las medidas anteriores es muy importante, ya que el problema del estreñimiento requiere tiempo. Es de esperar que se pueda solucionar en un tiempo que oscila entre cuatro y seis semanas.

Es importante tener en cuenta, para finalizar, que el intentar solucionar el estreñimiento exclusivamente con la toma de laxantes hace que cada vez sea más difícil resolverlo. ■

**Fernando
MESTRE MOLTO**
*Médico de Sanidad
Marítima (Castellón)*



ELECCIONES GENERALES EL 6 DE JUNIO

El electorado español decidirá el próximo 6 de junio la composición del nuevo Parlamento y, en consecuencia, el equipo que habrá de gobernar durante los cuatro años siguientes. La decisión del presidente Felipe González de convocar elecciones antes de agotar íntegramente la legislatura ha dejado en suspenso varios proyectos de ley, algunos de tanta importancia como el futuro Código Penal o la Ley de Arrendamientos Urbanos. En lo que atañe al ámbito laboral, quedan pendientes la Ley de Huelga y la reforma del mercado laboral.

LA disolución de las Cámaras fue acordada por el Consejo de Ministros tras el paréntesis festivo de la Semana Santa y firmada por el Rey el mismo día 12 de abril. Felipe González justificó el breve adelanto electoral en la necesidad de afrontar la crisis económica «sobre la base de la seriedad, el rigor y en un clima en el que no exista el desasosiego» en el debate político que se había vivido en los meses anteriores. El presidente del Gobierno apeló también a la conveniencia de contar con el respaldo ciudadano para desarrollar «la política económica que necesita el país en un clima más sosegado».

La decisión del presidente González de convocar elecciones antes del otoño ha dejado en suspenso varios proyectos de ley de especial incidencia en el ámbito laboral. De un lado, la Ley de Huelga, que se encontraba pendiente únicamente de su ratificación en el Congreso de los Diputados después de las enmiendas introducidas a su paso por el Senado. De otro, han quedado paralizadas las medidas legislativas para Fomento de Empleo, aprobadas en el último Consejo de Ministros del mes de febrero, cumpliendo los objetivos previstos en el Programa de Convergencia. Los anteproyectos de ley de Contratos en Prácticas y Formación y el de Empresas de Trabajo Temporal tampoco han iniciado la tramitación parlamentaria que deberían haber recorrido



El voto por correo será imprescindible para miles de pescadores.

tras el dictamen del Consejo Económico Social, al que fueron enviados.

Calendario electoral

Publicada la disolución de las Cortes en el «Boletín Oficial del Estado» del 13 de abril, a partir de esa fecha quedó abierto el calendario electoral, cuya última página caerá el 29 de junio con la previsible constitución de las nuevas Cortes que hayan de salir de las urnas el 6 de junio. Previamente, el 27 de abril se habrá abierto el plazo de presentación de candidaturas ante la Junta Electoral correspondiente, que concluirá el 2 de mayo. Las candidaturas presenta-

das por los partidos políticos serán publicadas en el «BOE» el día 4 de mayo y serán proclamadas por las respectivas Juntas Electorales el 12 del mismo mes y publicadas en el «Boletín Oficial» al día siguiente. La campaña electoral comenzará el 21 de mayo, prolongándose durante quince días, hasta el 4 de junio. La víspera electoral, el día 5, será jornada de reflexión. Desde el 1 de junio quedará prohibida la difusión de sondeos electorales. El censo electoral ha permanecido expuesto en los Ayuntamientos y en los Consulados de España en el extranjero del 18 al 26 de abril. ■

M. V.



Desarrollamos nuevos métodos de experimentación

En el **CEHIPAR** contamos con medios técnicos y humanos altamente cualificados que han hecho posible el desarrollo de nuevos métodos de experimentación:

- Generación de oleaje: olas regulares, irregulares, oblicuas.
- Estudios, análisis y optimización de cualidades de comportamiento en la mar de buques y artefactos.
 - Ensayos de maniobrabilidad.
 - Ingeniería oceánica.
 - Pruebas de mar (GPS diferencial).
 - Proyectos de hélices.
- Medidas de estelas nominales y efectivas (velocímetro Láser-Doppler).
 - Simulaciones matemáticas CAD/CAM.
 - Técnicas instrumentales para medidas avanzadas.

Es nuestra respuesta a las nuevas estrategias del mercado de la Construcción Naval.



CEHIPAR

CANAL DE EXPERIENCIAS HIDRODINAMICAS DE EL PARDO

EL PARDO • 28048 MADRID

Tel.: (91) 376 02 00 • Fax: (91) 376 01 76 • Télex: 49664 CAN E

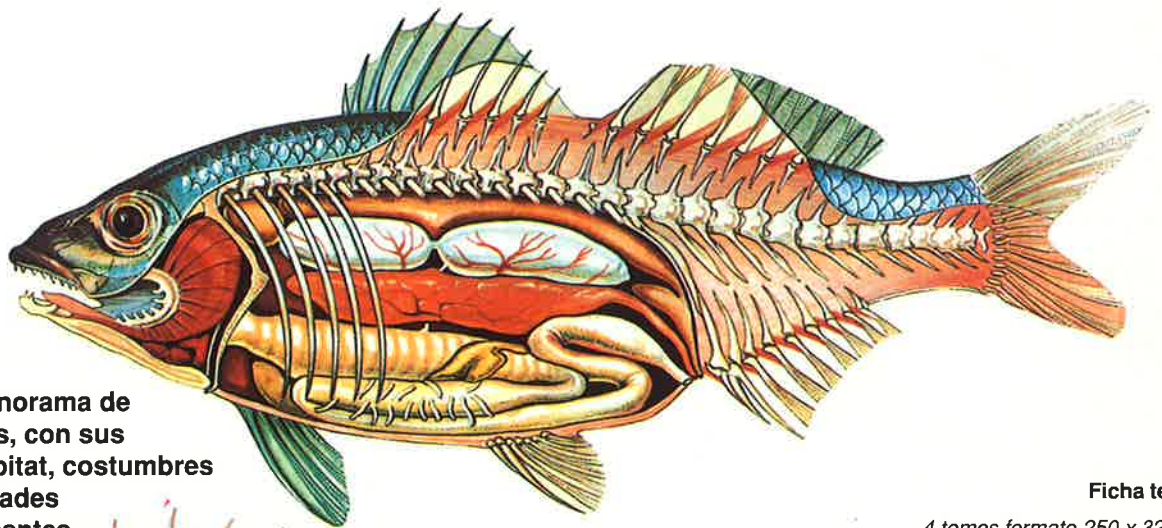
PECES

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



NOMBRE	_____
DIRECCION	_____
POBLACION	_____ CP _____
TELF.	_____ TELF. EMPRESA _____