

MAR

N.º 312 - DICIEMBRE 1993

**ANAVE pide
más financiación
y menos fiscalidad**

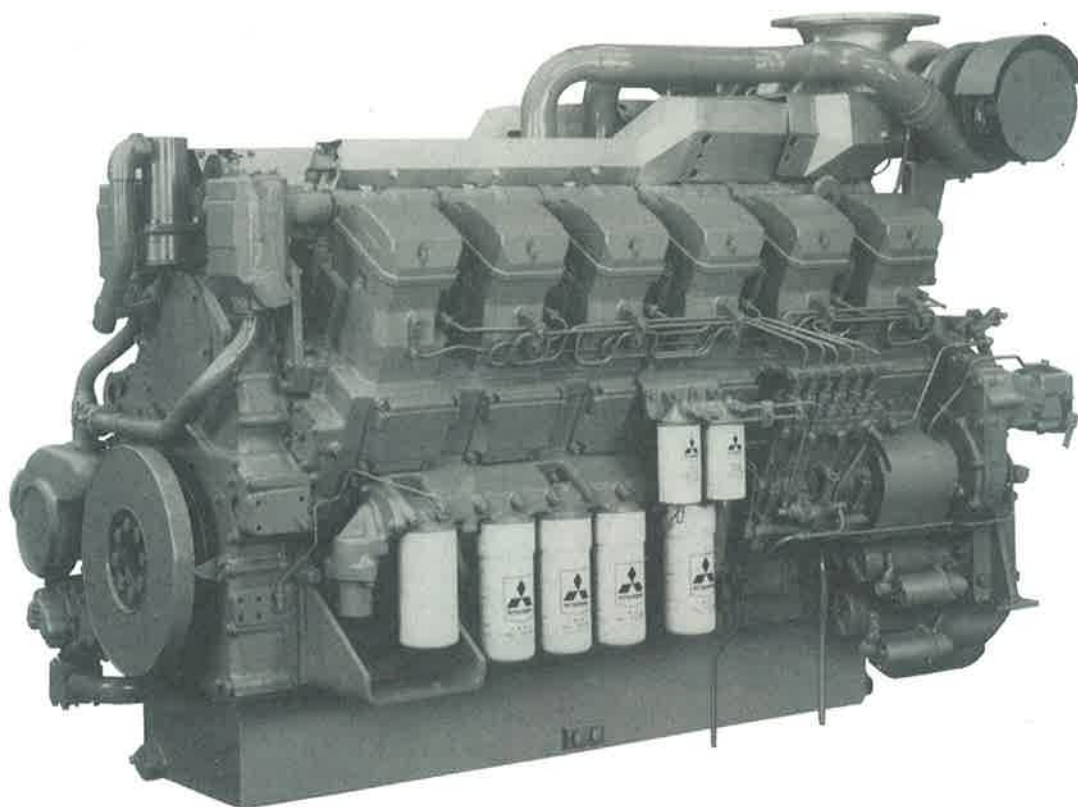
INFORME

UN AÑO EN EL MAR

**FAO: Apoyo a la propuesta
española de pesca responsable**

LA FUERZA DE LA RAZON

Motores propulsores de 9 a 5.000 CV



LA MAS AMPLIA GAMA EN MOTORES DE NUEVA GENERACION

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

LA MAS EFICAZ Y ECONOMICA CAPACIDAD DE PROPULSION

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

FACIL MANTENIMIENTO

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

ASISTENCIA TECNICA ASEGURADA

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

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

DISTRIBUIDO EN ESPAÑA POR : INNOVACION DIESEL S.A.

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

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



10

BALANCE DE UN AÑO

Todo lo que sucedió en 1993 en relación con el sector marítimo y pesquero.

68

LUCES Y SOMBRAS EN LOS STOCKS PESQUEROS

Evolución desigual en los stocks en los mares de la Comunidad Europea.



57

LAS SOLUCIONES DE ANAVE

Los navieros piden más estímulos financieros y menos fiscalidad para superar la crisis.

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

Director general: Jesús Muela.

Director: Vidal Maté.

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

Secretaría de Redacción: M.^a Victoria Ugarte.

Para entrar en contacto con el ISM: **Alicante:** Casa del Mar. Muelle del Poniente - Tel. (965) 22 34 53. **Almería:** Casa del Mar - Tel. (951) 23 82 22. **Baleares:** Casa del Mar. Muelle Viejo, s/n. - Tel. (971) 72 56 06. **Barcelona:** Puigxuriguier, s/n. - Tels. (93) 319 05 66 y 319 03 66. **Bilbao:** Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 62 22. **Cádiz:** Casa del Mar - Tel. (956) 25 17 04. **Cartagena:** Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. (968) 50 20 50. **Castellón:** Casa del Mar. Plaza Montuñol, s/n. - Tel. (964) 22 14 08. **Ceuta:** Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. (965) 51 11 24. **Gijón:** Casa del Mar. Eduardo Castro, s/n. - Tel. (985) 32 51 03. **Guipúzcoa:** Casa del Mar. Pasaje de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. **Huelva:** Casa del Mar. Avda. Hispano-América, s/n. - Tel. (955) 25 75 65. **La Coruña:** Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal - Tel. (981) 28 70 00. **Las Palmas:** Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58. **Lugo:** Carril dos Loureiros, s/n. - Tels. (982) 22 34 50 o 22 34 54. **Madrid:** Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60. **Málaga:** Puente del Carmen, s/n. - Tel. 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.

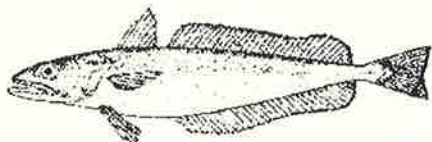
Redacción y Administración: Génova, 20, 5.^a planta. 28004 MADRID. Teléfonos 310 04 07 y 310 46 26. Télex 23746-22107. Fax (91) 319 91 34-308 46 26.

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

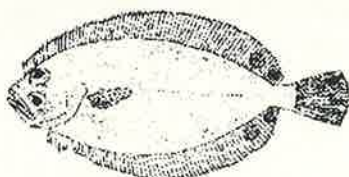
Imprime: **grafoffset sl** Los Herreros, 14. GETAFE (Madrid) - Depósito legal: M. 16.516/1993. NIPO: 205-93-001-4.

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.

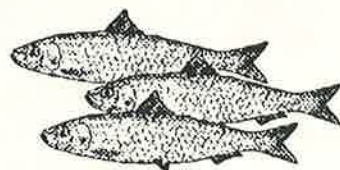
COS PEIXES TAMÉN HAI QUE SER LEGAL



Pescada (Carioca)
Tamaño Mínimo Legal: 27 cm.



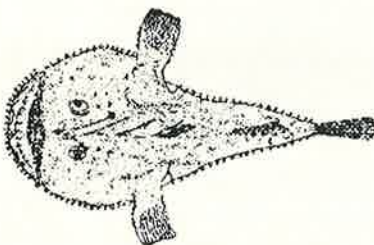
Rapante (Meiga)
Tamaño Mínimo Legal: 25 cm.



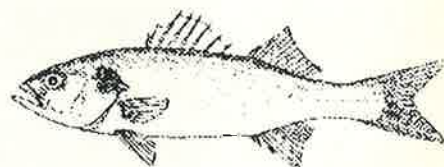
Sardina (Xouba)
Tamaño Mínimo Legal: 11 cm.



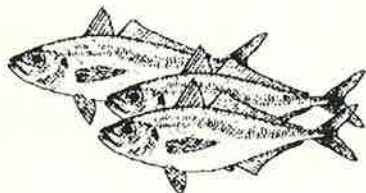
Lirio (Bacaladilla)
Tamaño Mínimo Legal: 18 cm.



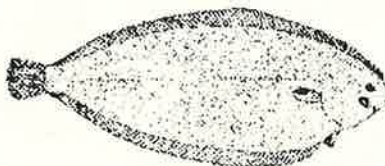
Rape (Peixe Sapo)
Tamaño Mínimo Legal: 30 cm.



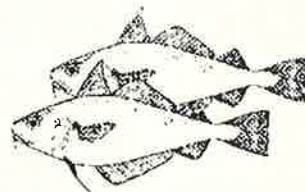
Robaliza (Lubina)
Tamaño Mínimo Legal: 36 cm.



Xurel (Chincho)
Tamaño Mínimo Legal: 15 cm.



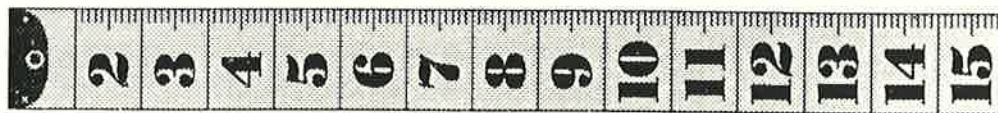
Linguado
Tamaño Mínimo Legal: 24 cm.



Faneca
Tamaño Mínimo Legal: 20 cm.

- ¡Deixa que se reproduzan!
- Rexeita as crias que non acadan o tamaño regulamentario.
- ¡Non colabores co furtivismo!
- ¡Non contribúas a rematar coa nosa riqueza pesqueira!

Para non esgota-lo peixe en Galicia



TOMEMO-LAS MEDIDAS A TEMPO



CONSELLERÍA DE PESCA
MARISQUEO E ACUICULTURA

Negociaciones para
el PACTO SOCIAL

ULTIMAS

PROPUESTAS DEL GOBIERNO



La Reforma del Mercado de Trabajo ha sido el centro de las negociaciones que, durante todo el mes de noviembre, mantuvieron Gobierno, Empresarios y Sindicatos en el marco de las reuniones que, desde el pasado mes de septiembre, se vienen celebrando para conseguir llegar a un gran acuerdo social en distintas materias, fundamentalmente de rentas y empleo, que ayude a superar la crisis que afecta a nuestra economía.

El Gobierno considera que un acuerdo tripartito en política de rentas y articulación de la negociación colectiva, así como sobre la necesaria reforma de las relaciones laborales, es el mejor instrumento del que

se puede dotar la sociedad española para luchar con eficacia contra el desempleo.

Al cierre de este número el Gobierno había decidido que con acuerdo o sin él, dado lo conflictivo de algunos puntos, remitiría al Parlamento una serie de medidas, para su aprobación bien por vía de Ley, en algunos temas o por Decreto-ley, en otros. De dichas medidas daremos amplia información en nuestro próximo número. Por el momento, avanzamos cuáles han sido los temas que el Gobierno ha planteado a los agentes sociales durante las últimas semanas y que formaran parte de ese nuevo cuerpo legislativo que el Gobierno se propone aprobar.

El Gobierno retira la incompatibilidad entre prestaciones por desempleo e indemnizaciones por despido.



A la Reforma del Mercado de Trabajo que elaborará el Gobierno, una vez acabadas las negociaciones con los Sindicatos y los Empresarios, para enviarla al Parlamento le acompañará un paquete de medidas de fomento del empleo, tal y como ha anunciado el Secretario General de Empleo y Relaciones Laborales, Marcos Peña, aunque no ha especificado su contenido. Lo que sí ha anunciado es que se tramitarán como Decreto, dado el carácter urgente que tiene el ponerlas en marcha.

La reforma laboral, sin embargo, será enviada al Parlamento por el procedimiento de Proyecto de Ley, toda vez que pretende modificar varias leyes y sobre todo una serie de artículos del Estatuto de los Trabajadores.

Básicamente, los artículos del Estatuto que se modificarán serán los referidos a los despidos colectivos (artículo 51), in-

dividuales (artículo 52) y el 47 que regula las suspensiones de contratos.

También habrá de reformarse la legislación existente sobre la contratación para dar cabida en ella a las nuevas fórmulas de contratos en prácticas y para la formación y regular la nueva figura del aprendiz, según las últimas propuestas del Gobierno.

Sin acuerdo en el CES

Tal y como ya hemos señalado, durante el mes de noviembre continuaron las reuniones para la consecución del Pacto Social, pero estuvieron marcadas por una novedad sustancial con respecto a las mantenidas en septiembre y octubre. Los contactos se han realizado bilateralmente, es decir, Gobierno-Empresarios o Gobierno-Sindicatos. Algo ha tenido que ver en ello lo sucedido en el Consejo Económico y Social el 4 de noviembre.

Cuadro 1

LAS ÚLTIMAS PROPUESTAS DEL GOBIERNO PARA EL PACTO SOCIAL

Pacto de rentas

- Duración: tres años.
- Moderación salarial:
 - Bandas de incremento salarial por debajo de la inflación prevista, estableciendo el Acuerdo Marco Interconfederal los requisitos de descuelgue en los niveles inferiores.

Negociación colectiva

- Requisitos de legitimación empresarial para Convenios Sectoriales.
- Adopción de acuerdos en la Comisión Negociadora. Se favorecerán las fórmulas de voto ponderado en función de la representatividad y la adopción de acuerdos por mayoría simple.
- Establecimiento de la regla de derogación por un Convenio Colectivo de la totalidad del Convenio precedente salvo aquellos aspectos que sean objeto de prórroga expresa.

INEM

- Se refuerza su papel de intermediación como servicio público de empleo.
- Posibilidad de contratación directa de trabajadores.
- Se regulará la actividad de colaboración de otras entidades con el INEM.

Empresas de trabajo temporal

- Se regulará su actividad y se legalizarán conforme al proyecto de Ley aprobado por el anterior Gobierno y remitido al CES.

Desempleo

- Se retira la incompatibilidad entre el seguro de paro e indemnización por despido.
- La cuota de los trabajadores por desempleo sube en 0,5 puntos.
- Se mantienen el pago de cotizaciones a la Seguridad Social y las retenciones del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas.
- Las cotizaciones a la Seguridad Social de los parados serán inferiores a las de los ocupados.

Jornada

- Se establece el computo anual de la jornada con posibilidad de distribuirla irregularmente.
- El límite diario, ahora de nueve horas, se establecerá por convenio.
- Se garantizan doce horas de descanso entre jornadas, el descanso semanal y los festivos.

Salarios

- Se deroga el Decreto de ordenación del salario.
- La estructura del salario se determinará por negociación colectiva.

Movilidad geográfica

- No se necesitará la autorización administrativa para la movilidad geográfica salvo que suponga el cirre de un centro de trabajo. Se introduce la causa económica como motivadora.

Movilidad funcional

- Se completará la actual regulación de la movilidad funcional a través de grupos profesionales por medio de la definición del concepto de categorías equivalentes.



Tras un día entero de intensos debates, el Consejo Económico y Social no pudo emitir el dictamen que, sobre la Reforma del Mercado de Trabajo, le había solicitado el Gobierno en abril último, ya que para ello hubiera necesitado una mayoría absoluta. Las grandes discrepancias que mantuvieron la patronal y los sindicatos arrojaron un resultado de 38 votos en contra de la propuesta, 11 a favor y dos abstenciones y ello, a pesar de que el dictamen emitido por los expertos había sido considerado por todos, una semana antes, como «equilibrado» y «mejor que el texto remitido por el Gobierno».

Ante la constatación de estas discrepancias y debido a la urgencia del Gobierno de poner en marcha cuanto antes medidas para mejorar la economía y, sobre todo, el mercado de trabajo, el Ejecutivo convocó bilateralmente a los sindicatos del día 10 de noviembre para iniciar una negociación ininterrumpida y avanzar decididamente en la nueva articulación de la negociación colectiva, la política de las relaciones laborales. A tal efecto ese mismo

día entregó a los sindicatos distintos documentos sobre estos puntos (Cuadro 1).

Según el Gobierno la documentación enviada por el CES había sido tenida en cuenta en la elaboración de estas últimas propuestas, «si bien lo deseable hubiera sido un consenso en el CES sobre el dictamen elaborado por los expertos, el Gobierno sigue considerando esa propuesta como un elemento de gran importancia en torno al cual puede articularse la nego-

ciación en este trascendental apartado del diálogo social para alcanzar el objetivo fundamental de creación de empleo».

Mejora en pensiones

En esta primera reunión bilateral el Gobierno dio un giro radical a las negociaciones con el principal objetivo de asegurarse un acuerdo de rentas para los próximos tres años y ofreció a CC.OO. y UGT como

Cuadro 2

PENSIONES

- Mantenimiento del poder adquisitivo en función del IPC real (noviembre a noviembre).
- Se abonará una paga en el año siguiente por las diferencias entre la inflación real y la aplicada.
- La vigencia de este acuerdo es para 1994, 1995 y 1996.
- Se equiparan las pensiones mínimas de viudedad de menores de sesenta años a los de esa edad en 1966.
- Se eleva a veintiún años la edad para percibir la pensión de orfandad cuando el beneficiario no trabaje y a veintitrés años si la orfandad es absoluta.
- Se incrementa en un 50 por 100 el número de mayores que a través del INSERSO son atendidas por programas de ayuda a domicilio.

«monedas de cambio» un nuevo sistema de revisión de las pensiones, que garantiza el mantenimiento de su poder adquisitivo y mejora notablemente la primera propuesta en esta materia.

Las pensiones se incrementarán en el 3,5 por 100 (inflación prevista) tal y como ya se recoge en los Presupuestos Generales del Estado, pero con cambios importantes en su actualización. Si la inflación interanual, noviembre sobre noviembre del próximo año, es superior a ese incremento del 3,5 por 100 se abonará la desviación que se registre en una paga y sobre la cuantía resultante, es decir, consolidada en nómina la desviación de la inflación prevista, se aplicaría el IPC previsto para el siguiente ejercicio. Asimismo, el Gobierno ofertó otras medidas de mejora de la protección (Cuadro 2).

Otras ofertas

Otra de las medidas de «buena voluntad» ofertada por el Gobierno fue la supresión de la controvertida incompatibilidad entre indemnización y prestación por desempleo que el Ejecutivo se proponía poner en vigor el 1 de enero de 1994. Para enjugar la sustanciosa cantidad que la Administración se proponía ahorrar con esta medida se propuso el incremento en un 0,5 puntos en las cuotas por desempleo para 1994, que pagan los trabajadores.

Asimismo el Ejecutivo se comprometió a negociar en la Mesa de la Función Pública los salarios y medidas de reforma que afectan a los empleados públicos. La respuesta de las Centrales Sindicales UGT y CC.OO. a estas medidas ha sido su rechazo.

Nuevas propuestas de contratación

Dado el enorme interés del Gobierno por frenar la caída del empleo y facilitar la entrada en el mercado laboral a los jóvenes ha propuesto una serie de reformas en los modelos de

A la subida del 3,5 por 100 de las pensiones se sumará el abono de una paga por el importe de la desviación entre el IPC previsto y el real para conseguir así el mantenimiento de su poder adquisitivo.

contratación y ha creado la figura del aprendiz.

— Contratos de Formación. Su objetivo es completar la formación con el trabajo. Sus destinatarios serán personas de hasta veinticinco años con graduación escolar o formación secundaria. La retribución será la que fije el convenio o en su defecto el SMI. No tendrán cobertura de desempleo y su duración será entre seis meses y dos años.

— Contratos en prácticas. Su objetivo es adquirir experiencia profesional. Están, por tanto, destinados a titulados en formación profesional o universitaria. Su duración será de entre seis meses y dos años. Su retribución será la que se fije en convenio colectivo y en su defecto el salario correspondiente a un trabajador que ejerza funciones propias de la misma titulación. Tendrá cobertura de la Seguridad Social.

— Contrato de aprendizaje. Este contrato es de nueva creación y su objetivo es el aprendizaje de un oficio. Está destinado a empresas de menos de 25 trabajadores y jóvenes de hasta veinticinco años. Su duración será entre seis meses y tres años. El sueldo será el 70 por 100 del salario mínimo interprofesional el primer año; el 80 por 100 durante el segundo y del 90 durante el tercero. Esto supone una banda de entre 25.000 y 39.000 pesetas al mes en los tres años. Estos contratos no tendrán cobertura por desempleo ni por invalidez, ni por enfermedad común y, en consecuencia, no cotizarán por esos conceptos a la Seguridad Social.

— Contrato a tiempo parcial. Se le dará un nuevo régimen jurídico, desapareciendo el actual límite —jornada no inferior a dos tercios de la habitual— y no habrá relación laboral ni cobertura cuando el trabajo sea inferior a las dieciséis horas semanales.

— Contratos de fomento del empleo. No desaparecerán tal y como han pedido las centrales sindicales y como había reco-



Despido: LA PROPUESTA DE LA DISCORDIA

SI en ninguna de las propuestas de la reforma laboral se ha llegado a un acuerdo con los Sindicatos, la referente al despido fue el detonante para que éstos empezaran a hablar abiertamente de convocar una huelga general. El desacuerdo es tan profundo que ni tan siquiera coinciden Gobierno y Sindicatos en la interpretación del espíritu de la propuesta.

Lo que para el Gobierno, según explica el Secretario General de Empleo, Marcos Peña, «no es una flexibilización del mercado de trabajo, sino que lo único que se hace es sustituir en unos tipos de despido la autorización administrativa por la judicial» para los Sindicatos se trata, sin más, de «despido libre».

En concreto, la propuesta que el Gobierno ha presentado a los agentes sociales en materia de despido supone la reforma de varios artículos

del Estatuto de los Trabajadores —el 51 y 52 especialmente— para adaptar nuestra legislación sobre despidos a la contenida en la Directiva Comunitaria 75/129, tal y como recomendaban en su dictamen los expertos del Consejo Económico y Social (ver resumen de las propuestas en el Cuadro 3).

Despido individual y despido colectivo

Lo más importante de estos cambios es que se procede a diferenciar entre despido individual y colectivo, manteniendo para este último la autorización administrativa previa. El control para evitar abusos y fraudes en los despidos individuales queda para los jueces, ya que en éstos no se necesitará la autorización administrativa previa.

Para marcar la diferencia entre ambos despidos, el

Gobierno, en su propuesta, marca unos umbrales. Así, serán despidos colectivos aquellos que afecten en un período de noventa días a partir de 10 trabajadores en empresas de menos de 100 asalariados; al 10 por 100 de la plantilla en empresas entre 100 y 300 trabajadores y a 30 trabajadores en empresas de más de 300 empleados.

También se considerará despido colectivo cuando la empresa cierre cualquiera que sea su tamaño, y en el caso de empresas con más de 50 trabajadores éstas deberán presentar un plan de empleo.

La autorización administrativa previa se mantiene en estos supuestos, pero el período que se le marca a la Administración para responder a los expedientes de rescisión de contratos se reduce a la mitad, es decir, para de treinta a quince días. También se fija ese mismo plazo para el período de consultas en los ex-



Cuadro 3

NUEVOS SUPUESTOS DE DESPIDOS

Despidos colectivos

Los despidos colectivos mantendrán autorización administrativa previa y serán aquellos que afecten en un período de noventa días a:

- 10 trabajadores en empresas menores de 100 asalariados.
- 10 por 100 del número de trabajadores en empresas de entre 100 y 300.
- 30 trabajadores en empresas de más de 300 asalariados.

Despidos individuales

Las extinciones de contratos por debajo de los supuestos anteriores se considerarán despidos individuales y estarán sometidos a control judicial.

Ampliación de las causas

Se amplían las causas del despido colectivo e individual a razones organizativas y de producción, además de las económicas y tecnológicas. Las indemnizaciones serán de veinte días por año trabajado.

Cierre de la empresa

Se considerarán también despidos colectivos cuando la empresa cierre, cualquiera que sea su tamaño. En las empresas de más de 50 trabajadores éstas deberán presentar un plan de empleo.

Reducción de trámites

Se reducen los trámites para los despidos colectivos al reducirse de treinta a quince días el plazo de consultas entre las partes cuando se presente un expediente de regulación de empleo y se mantiene en quince días el plazo para que la Administración se pronuncie sobre el mismo.

ro inferior a los umbrales señalados sin que existan causas que justifiquen tal actuación, dichas extinciones se entenderán efectuadas en fraude de ley y serán declaradas nulas y sin efecto».

Ampliación de causas

La otra reforma sustancial planteada por el Gobierno se refiere a la ampliación de las causas objetivas para el despido tanto en los individuales como en los colectivos. A las razones económicas y tecnológicas que están actualmente en vigor se sumarán las causas organizativas y de producción.

Este aumento de los supuestos también es enfocado por los sindicatos de manera

radicalmente distinta a la del Gobierno. Según aquéllos esta ampliación «descausaliza el despido objetivo que deja de serlo y ya sólo primará la voluntad del empresario para despedir, puesto que no se podrán verificar las causas, ya que todas son objetivas».

Sin embargo, el Secretario General de Empleo pidió un esfuerzo por «no exagerar, ya que estas medidas pretenden promover la ocupación, evitar más despidos, proteger la expulsión y dar instrumentos a los empresarios para la viabilidad de sus empresas, de forma que puedan tomar medidas preventivas y no sólo por defunción como viene pasando hasta ahora».

También desmintió el Secretario General de Empleo y

mendado el CES en su dictamen, pero será modificado legalmente, pudiendo utilizarlo los trabajadores autónomos para contrar a su primer asalariado.

Ante la frontal oposición a estas modalidades de contratación por parte de los sindicatos que acusan al gobierno de «fomentar la precariedad del empleo todavía más», el Secretario General de Empleo y Relaciones Laborales ha justificado la adopción de estas modalidades, aunque reconociendo implícitamente que dicha afirmación es cierta «nadie me tiene que convencer de que los nuevos contratos son distintos y peores que los existentes, pero son mejores que nada». El objetivo del Gobierno es que los jóvenes entren en el mercado de trabajo y está decidido a «promoverlos a toda costa y por todos los medios». ■

Concha HERNANDEZ
CARAZO

pedientes de suspensión de contratos. En estos últimos también se requerirá la autorización administrativa previa tanto si son de carácter colectivo como individual.

En cuanto a las indemnizaciones se mantienen las fijadas de veinte días por año trabajado hasta un total de 12 mensualidades y de cuarenta y cinco días sólo para despidos disciplinarios imprevistos.

Las extinciones de contratos por debajo de estos baremos se consideran despidos individuales y se someterán al control judicial. De esta forma se podrá despedir hasta el 10 por 100 de la plantilla sin autorización administrativa previa.

A fin de evitar abusos en los despidos colectivos, el Gobierno propone introducir una cláusula de garantía, según la cual «cuando la empresa realice extinciones de contratos en períodos sucesivos de noventa días en núme-

Relaciones Laborales que esta reforma suponga el despido libre: «Se mantiene la causalidad en los despidos y las indemnizaciones en veinte días por año trabajado y se establece el carácter fraudulento cuando no haya causalidad.»

Por su parte, los empresarios también han terciado en la polémica, pidiendo reflexión a las centrales sindicales para que eviten las movilizaciones y la huelga general y han considerado las propuestas gubernamentales en materia de despidos de «tímidas».

Para poner un punto de equilibrio en la situación, el ministro de Trabajo y Seguridad Social, José Antonio Griñán, ha declarado que «si para los Sindicatos hemos ido demasiado lejos y para los empresarios hemos sido demasiado tímidos es que nos estamos moviendo en el terreno de lo posible». ■

TIEMPO DE TRANSITO

LA actualidad y también la problemática del sector marítimo-pesquero durante este año ha estado ensombrecida por el conjunto de actuaciones que se han desarrollado en la política general, desde la celebración de elecciones legislativas hasta los grandes programas del Gobierno para formación profesional, plan de medidas urgentes contra el paro, las propuestas para la reforma del mercado de trabajo y, finalmente, las negociaciones para el Pacto Social. En unos casos como en los planes para formación profesional o el Plan de choque contra el desempleo, se trata ya de actuaciones cerradas. En otros, como el Acuerdo Social, las negociaciones entre Patronal, Administración y Sindicatos se mantienen abiertas en grandes cuestiones como pensiones, rentas y empleo, que van a marcar las líneas socioeconómicas y laborales de los próximos años.

A pesar de que la atención del país ha estado más centrada en estas grandes reformas sociales y económicas, el sector marítimo-pesquero no ha estado sin embargo bloqueado.

En materia pesquera el año se inició con el Acuerdo con Argentina que iba a suponer trabajo para 70 barcos con posibilidades para capturar hasta 250.000 toneladas. Era el resultado de muchos años de conversaciones. Sin embargo, al cabo de casi un año desde su firma inicial, hoy es la fecha en que todavía no se ha aplicado. La CE, y también en el caso concreto de España, tuvo problemas por el aumento de las importaciones a precios bajos tanto desde países del Este como del cono Sur, mientras Marruecos aprovechó las paradas biológicas de la flota para aumentar sus ventas a la CE. La flota bacaladera tuvo nuevas amenazas para perder caladeros en aguas de la NAFO y los atuneros del Norte siguieron su guerra con los franceses por las artes de pesca.

En política general de pesca, la CE se

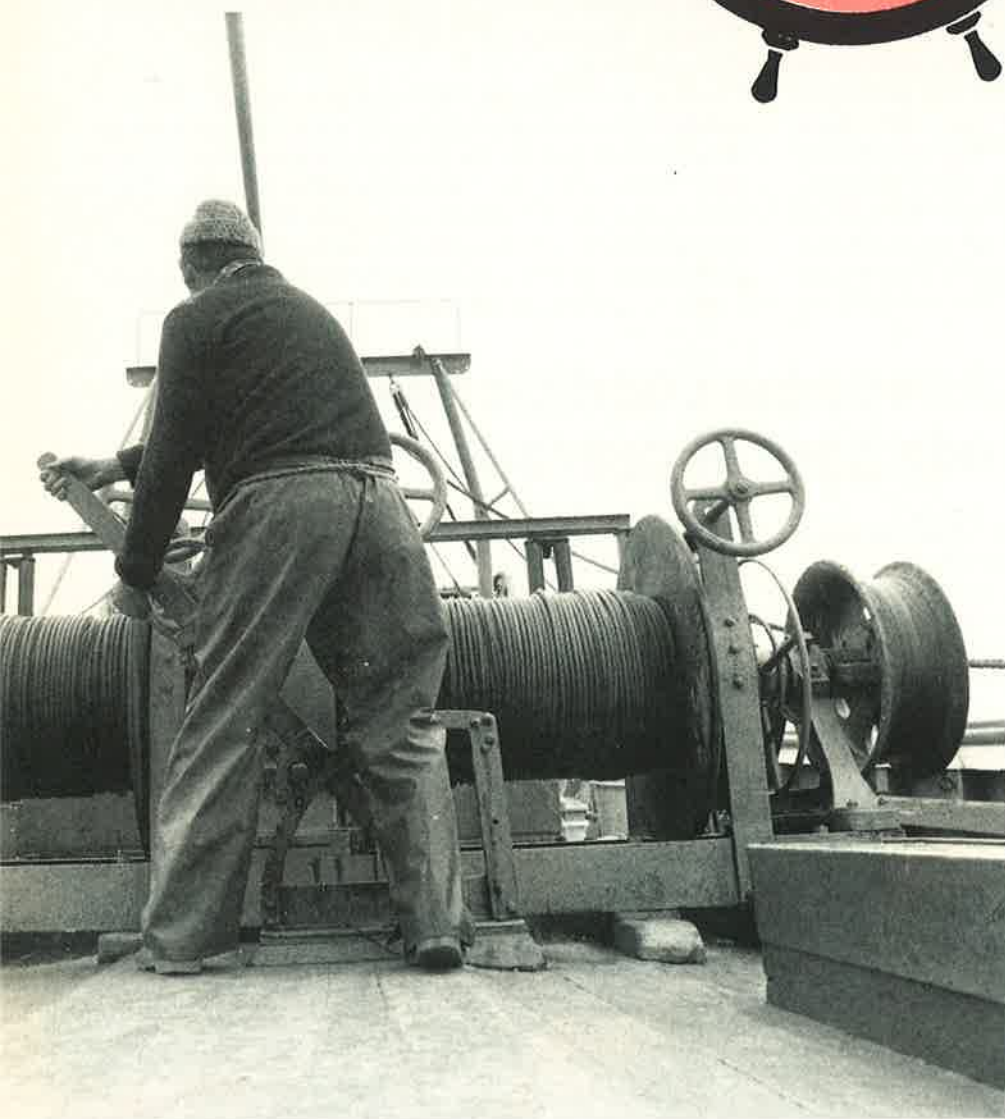
comprometió a reducir el período transitorio para el acceso pleno de la flota española a los caladeros comunitarios a partir de 1996 y no en el 2002 como contempla el Tratado de Adhesión. Es un paso adelante pero insuficiente. Vicente Alberó, el nuevo ministro de Agricultura y Pesca desde el mes de julio expuso su programa en el Parlamento en línea de continuidad con el pasado, aunque anunció como novedad la presentación de un proyecto de Ley de Pesca en esta legislatura.

En Marina Mercante, no hay cambios significativos y los proyectos tienen un desarrollo lento. Siguió la aplicación de la Ley de Puertos y de Marina Mercante. El Segundo Registro en Canarias ha tenido una aplicación escasa y la Administración española logró de la CE una nueva moratoria para la liberalización del cabotaje. Son parches a una situación que más tarde o más temprano debe ser abordada por el sector. Mientras tanto, ANAVE siguió registrando una grave caída en sus activos, aproximadamente un 20 por 100 que fue a engrosar banderas de conveniencia de países expertos en este asunto.

En ambos casos, Pesca y Marina mercante, los respectivos sectores se enfrentan en esta década a retos importantes. En pesca, es indispensable pensar en caladeros internacionales y con barcos polivalentes, sin detenerse a pensar en su bandera. En Marina Mercante ya ha llegado el reto de la competitividad como principal condición para afrontar el futuro. En ambos casos, supone en muchas posiciones de ruptura con el pasado y con actitudes o actividades tradicionales. Pero, se trata de una nueva realidad frente a la cual sólo caben dos posibilidades: tirar la toalla o adaptarse para mantenerse en una posición de competitividad. ■

Vidal MATE





■ La pesca, un poco más cerca para eliminar el período transitorio en la CE.

■ Importaciones en aumento y agravamiento del déficit comercial.

■ Boniteros españoles y franceses siguieron a la greña por las artes de pesca.

■ Acuerdo con Argentina pero todavía sin aplicar.

■ Siguió el desarrollo de la Ley de Puertos y de Marina Mercante.

■ Débil arranque del Segundo Registro en Canarias mientras sigue la fuga de barcos a otros países.

■ Plan para mejorar las costas con inversión en cuatro años de 150.000 millones de pesetas.

■ 200.000 millones para Formación Continua de los trabajadores en cuatro años.

■ El Gobierno aprobó un Plan de medidas contra el paro y prepara una profunda reforma del mercado de trabajo.

■ Gobierno, Patronal y Sindicatos iniciaron conversaciones para lograr un gran Pacto Social.

Pasó

EN LA MAR

LA BATALLA CONTRA LAS IMPORTACIONES

España cuenta con la flota pesquera más importante de la Comunidad Europea, pero es también el país con una mayor demanda de pescado de la CE con una media por persona y año de 43 kilos. Esta importante demanda ha provocado que la flota española y las respectivas Administraciones hayan buscado tradicionalmente caladeros en otras aguas. Sin embargo, ello no ha sido obstáculo para que las importaciones durante los últimos años hayan ido en aumento. De una balanza comercial pesquera que en el momento del ingreso de España en la CE tenía una cobertura del 86 por 100, en 1992, se

situó solamente en el 24,6 por 100 con países como Francia, Marruecos y Chile como principales protagonistas.

Durante el último año, las importaciones han sido doblemente protagonistas en el sector de la pesca en dos batallas que en el caso de España se han situado en el Norte y Sur de la Península. Por el norte, España hizo causa común con otros países de la CE frente a las importaciones a bajos precios. Por el Sur, los pescadores andaluces protagonizaron las protestas contra la política de Marruecos.

La CE endurece las condiciones de entrada para el pescado

DURANTE los primeros meses de este año, pescadores de varios países de la Comunidad Europea y especialmente en Francia, Reino Unido y España, protagonizaron importantes movilizaciones con el fin de pedir mayores medidas de garantía frente a las importaciones. Los conflictos más importantes se registraron en Francia hasta lograr que la Comunidad Europea fijase precios de referencia para varias especies de productos frescos y congelados, a la vez que se aplicaban medidas de control para otras 23 especies de pescado fresco y 37 de congelado.

El conjunto de la Comunidad Europea es un importante comprador de productos de la pesca con un volumen total de cuatro millones de toneladas, de las que unos tres millones son adquiridas en terceros países.

Debido a la situación de excedentes por la que atraviesan algunas flotas europeas como serían los casos de Islandia o Noruega, la caída en la demanda a nivel mundial, así como las dificultades de las flotas del Este

obligadas a vender a cualquier precio para atender sus necesidades, se produjo una importante avalancha de importaciones en varios países miembros de la CEE con la consiguiente reducción de precios. Ante esta situación, los

armadores inicialmente de Francia y del Reino Unido protagonizaron importantes movilizaciones, hasta lograr que la Comunidad Europea fijase unos precios de referencia mínimos para acceder al mercado comunitario, precios

que se han prorrogado hasta finales de este año.

Los productos frescos y refrigerados a los que se aplicaron precios de referencia fueron bacalao, carbonero, eglefino, merluza y rape. Por su parte, las especies



congeladas fueron bacalao, carbonero, eglefino y merluza.

Para la Administración española se trató de una respuesta positiva por parte de la Comunidad Europea, pero insuficiente para los objetivos que se pretendían. España señaló que, además de los precios mínimos de referencia, se podían y debían fijar otras condiciones como unos mayores controles en los desembarcos de los buques, no solamente de pesca sino también en los mercantes cuando vienen con sus bodegas cargadas de producto. España planteó igualmente como un instrumento defensivo la aplicación de las medidas de control y exigencias de calidad. Lo que se planteaba como inaceptable era que especies capturadas por un determinado procedimiento ilegal en la CE, fueran a comercializarse en ese mismo mercado. Los armadores españoles reclamaron igualmente el cierre temporal para algunas importaciones y que las medidas de limitación o control se ampliasen también a otras especies como pota o atún.

En el País Vasco, las reivindicaciones se centraron especialmente contra la entrada de la llamada anchoveta, que se vendía a unos precios muy bajos con destino a la industria lo que impedía la comercialización del producto nacional. Para los armadores no existen garantías de que lo que se estaba comprando como anchoveta se colocase finalmente al consumidor cual anchoa.

En Galicia se produjeron protestas por parte de los pescadores dedicados a la sardina contra las entradas masivas de produjo procedente de algún país del Este y sobre todo del Cono Sur. Los gallegos, no lograron que la CE estableciera cláusula de salvaguardia contra estas compras en el exterior.

Los armadores de Vigo querían más dureza contra las importaciones de merluza. ■



Problemas con Marruecos

LAS dificultades en materia de pesca derivadas de las importaciones se produjeron también este último año en las provincias andaluzas, consecuencia de la actitud de las autoridades de Marruecos frente a la flota española.

Con la entrada en vigor del nuevo convenio de pesca, los llamados paros biológicos han pasado de un mes que eran con anterioridad a dos meses. España y la Comunidad Europea estaban de acuerdo con esa medida propuesta por Rabat, con el fin de mejorar los caladeros y evitar un proceso de

deterioro que se ha producido ya en otras zonas. Sin embargo, a la hora de la verdad, los armadores españoles se vieron en la necesidad de denunciar que los paros se exigían solamente para la flota española mientras seguían faenando los barcos de Marruecos.

Los armadores de las provincias andaluzas protagonizaron diferentes paros y acciones de protesta por estimar que la Comunidad Europea debía realizar un seguimiento del cumplimiento del paro biológico. El problema se desató con más virulencia cuando, coincidiendo con

esos meses, se produjo un aumento de las importaciones de pescado procedente de Marruecos. Las amenazas no llegaron a provocar graves incidentes y la Administración española aumentó los controles sobre la calidad de las partidas importadas.

Por el acuerdo con Marruecos, las importaciones desde ese país ya han sido motivo de preocupación y polémica. Tal y como han ido la cosas en el pasado y la cada vez mayor presión y exigencias de Rabat junto al proceso mundial para liberalizar mercados, por el Sur el debate futuro va a ser el mercado de Marruecos. ■

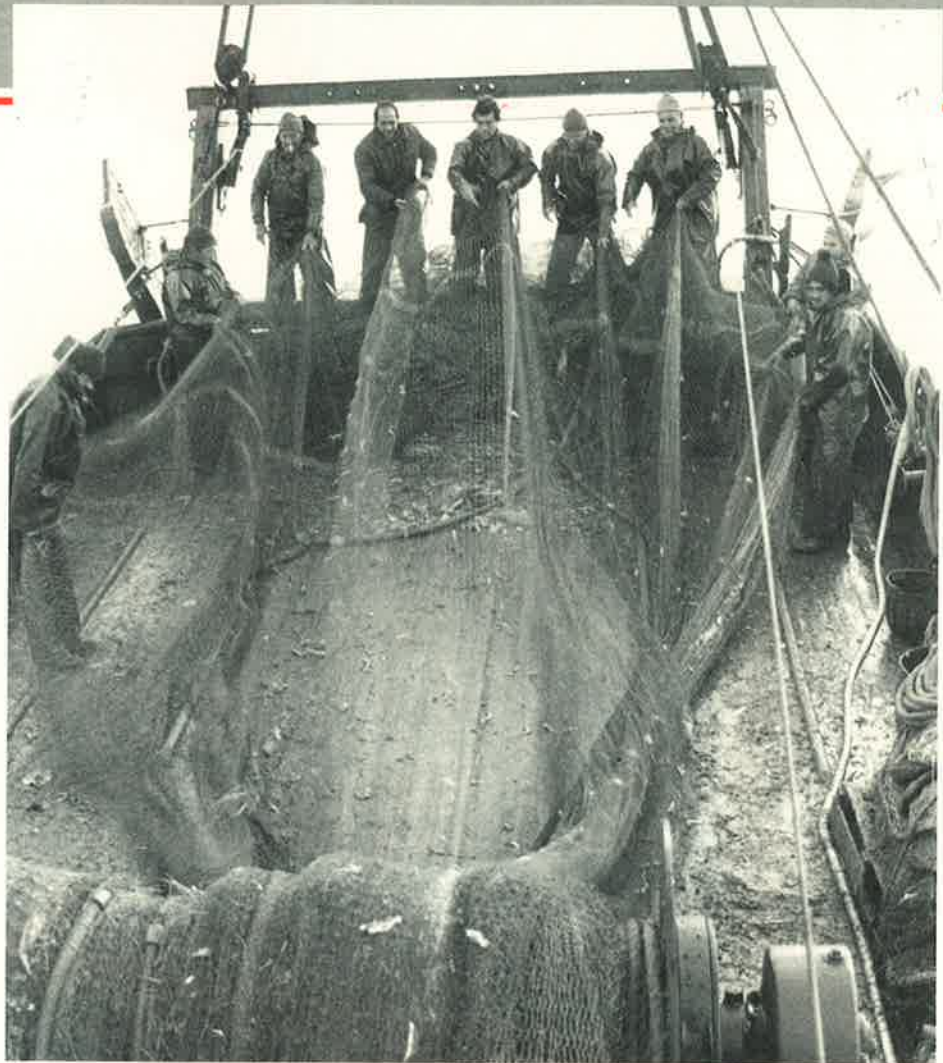
LA reforma de la Política Común de Pesca fue una de las últimas actuaciones de la Administración comunitaria en diciembre de 1992, y una de las cuestiones que han estado plenamente vigentes durante todo este año sobre todo para algunos países como España, que no lograron precisamente lo que esperaban de las autoridades de Bruselas.

La flota española ha sufrido y sigue afectada por unas duras condiciones que se incluyeron en el Tratado de Adhesión en materia de pesca ante los temores de las flotas de otros Estados miembros al potencial de los armadores españoles. Fruto de esa inquietud fue el establecimiento de la famosa lista de los 300 barcos que debían faenar de tal manera que únicamente coincidieran en aguas comunitarias 145 unidades. España fue obligada al establecimiento de listas de base y listas periódicas para asegurar su control además de contar con una doble inspección nacional y comunitaria.

Frente a esta situación en diciembre de 1992, la Administración española trató de levantar esas condiciones durante las negociaciones para la reforma de la Política Común de Pesca con escasos resultados. Pedro Solbes, ministro de Agricultura y Pesca en aquellas fechas, trató de convencer a la CE sin éxito que España había cumplido con más rigor que otros países miembros las reglas de juego, y que además no tenía sentido el mantener esas discriminaciones para una flota más de la Comunidad Europea.

Ante la no aceptación de estas reivindicaciones, España votó en contra de la reforma de la Política Agrícola Común aunque estaba de acuerdo con el conjunto de medidas complementarias destinadas a mejorar los controles y evitar situaciones de fraude.

España logró la aprobación de un nuevo Reglamento el 3760/92 por el que se



Bruselas recortará el período transitorio a 1996

NUEVA POLITICA COMUN DE PESCA Y LAS PROMESAS DE LA CEE

contempla una nueva filosofía sobre el futuro de la Política Pesquera Común, que debe traducirse en resultados positivos para la flota nacional.

Durante los últimos meses, la Administración comunitaria ha dedicado parte de su actividad en materia de pesca al desarrollo de las condiciones que deben existir en el sector con la nueva política. La Comunidad Europea trató de avanzar para el establecimiento de nuevos sistemas de control

de capturas en aguas comunitarias. Existe coincidencia general en que el control es uno de los puntos negros de la Política Común de Pesca, y en este sentido se adoptaron decisiones para un mayor control vía satélite, así como con el establecimiento de las llamadas cajas azules en las embarcaciones, proyecto que inicialmente se pondrá en marcha de forma experimental en un número reducido de barcos pesqueros. La

Comunidad también ha avanzado en los controles sobre capturas y desembarcos, control en el transporte del producto y uso de artes de pesca. Se trata de un proceso abierto a nuevas innovaciones pero todo dentro de una estrategia más dura de la CE en materia de protección a los caladeros.

Finalmente, el año se cierra con la esperanza de que la CE apruebe definitivamente un proyecto de Reglamento de la Comisión, por el que los barcos españoles de la llamada flota de los 300 pudieran faenar en aguas comunitarias desde el 1 de enero de 1996 sin listas de base ni listas periódicas y entrar como una flota más en aguas del box irlandés desde esa misma fecha. España confía en que la CE modifique su propia reforma de la Política Común de Pesca, para que las discriminaciones contra España no se mantengan hasta el año 2002. ■

HACIA UNA LEY DE PESCA



EL nuevo ministro de Agricultura, Vicente Albero, apenas nombrado titular del Departamento anunció las líneas básicas de su política en pesca para la actual legislatura, que en líneas generales suponen una continuación de la política anterior. Vicente Albero tiene entre sus principales objetivos lograr una situación de normalización en el Tratado de la CE hacia la flota española de los 300, la utilización correcta de los caladeros nacionales en función de sus recursos y seguir con la política de modernización de las embarcaciones y especialmente para segmentos como las flotas de grandes congeladores, la de Gran Sol y los bacaladeros.

En el conjunto de las nuevas medidas, Vicente Albero señaló la intención de su equipo de elaborar un proyecto de Ley de Pesca que sería aprobado en la actual

legislatura. Para el nuevo responsable del Departamento, es indispensable una Ley de Pesca de ámbito estatal ante la proliferación de disposiciones en esta línea que existen en algunas Comunidades Autónomas. Vicente Albero pretende una mayor y mejor adecuación de la normativa pesquera, tanto en el marco de las Comunidades Autónomas como a nivel estatal. Se pretende perfeccionar el sistema de sanciones así como la puesta en marcha de una nueva normativa en lo que se refiere a la formación pesquera.

Para el conjunto de la actividad de la pesca en España, Vicente Albero auguró un futuro complicado por los cambios que se están produciendo en materia de mercados y caladeros, pero a la vez esperanzador si somos capaces de adaptar las flotas a las nuevas exigencias de la política de pesca. ■

BACALADEROS, AMENZAS PERMANENTES

DURANTE el último año siguieron los problemas y, sobre todo, las amenazas para la flota bacaladera española que en los últimos años ha continuado su proceso de deterioro ante las dificultades en aumento que ofrecen los caladeros exteriores.

Canadá intentó hace unos meses seguir la escalada de las 200 millas, ofensiva que afortunadamente para España no fue aceptada en la reunión de este organismo internacional, mientras no dejan de ser promesas las posibilidades de mayores capturas en aguas de Svalbard en Noruega.

La flota bacaladera española tenía hace una década un total de 110 unidades con unas posibilidades para capturas casi de 200.000 toneladas de cabalao. Estas cifras han quedado para el recuerdo. En este momento, la flota bacaladera española está compuesta solamente por 12 parejas en el País Vasco y otras nueve en Galicia, lo

que da un total de 42 unidades. Las posibilidades de capturas se sitúan en unas 18.000 toneladas, cantidad de muy difícil incremento. El pasado año, las posibilidades de pesca en aguas de la NAFO se situaron un 26 por 100 por debajo de la campaña anterior. En otras zonas como Noruega, España no ha tenido tampoco un mejor tratamiento. La CE dispone de una cuota baja en aquellas aguas. Por esta razón, en el mejor de los casos aunque aumentasen las posibilidades de capturas, al tener que repartirse esa cuota entre España y Portugal, las cantidades serán siempre reducidas.

Noruega se presente como una esperanza para la flota bacaladera española. Sin embargo, por el momento, no hay datos concretos que permitan más optimismo. Lo cierto, por el contrario es que las autoridades de Canadá siguen su ofensiva para tratar de limitar la actividad de la flota española incluso fuera de las 200 millas en aguas de la NAFO. ■



LA utilización por parte de los barcos boniteros franceses de artes de enmalle a la deriva, consideradas destructivas por los pescadores españoles, además de contrarias a la normativa comunitaria, dio lugar a una nueva batalla estival en la «guerra del bonito», que viene enfrentando desde hace años a pescadores vascos y gallegos con franceses, y que en esta campaña se ha saldado con pérdidas económicas considerables para los primeros. La decidida apuesta de la Administración española de exigir a los galos el cumplimiento de la normativa comunitaria sobre volantas o de intensificar la vigilancia de los barcos volanteros franceses no ha impedido que éstos continuaran utilizando las artes objeto de la discordia.

Los pescadores del Cantábrico aseguran que los pesqueros franceses no respetan la norma comunitaria sobre utilización de redes de enmalle a la deriva, que prohíbe faenar con redes de longitud superior a los 2,5 kilómetros e impone que las redes permanezcan unidas a las embarcaciones que las utilicen. La Ley, aprobada en 1991, establecía una excepción transitoria hasta el 31 de diciembre de 1993 para un número limitado de barcos que podían utilizar dos redes de 2,5 kilómetros y contemplaba, asimismo, la posibilidad de una prórroga de la medida transitoria si se demostraba que no resulta perjudicial para el stock. Los pescadores españoles, por contra, reclaman de la CE la prohibición absoluta de las redes de enmalle a la deriva al estimar que éstas desvían el rumbo del atún y esquilman los stocks.

Los meses de julio y agosto estuvieron salpicados de



Flota bonitera

LAS ARTES DE LA DISCORDIA

incidentes entre las flotas boniteras españolas y francesas. Las manifestaciones, abordajes y agresiones dieron paso a un primer amarre general de la flota de bajura del Cantábrico, mientras reclamaban soluciones a la Administración española. De estas conversaciones los pescadores obtuvieron el compromiso de puesta en marcha de un Plan de Inspección y Control de las actividades pesqueras durante la campaña bonitera. El secretario general de Pesca, José Loira, informaría más tarde que como consecuencia de la ejecución de dicho Plan y de la intensificación del

control sobre la pesca se había incoado una veintena de expedientes a barcos franceses por infracción a la reglamentación comunitaria.

Los barcos se hicieron de nuevo a la mar, mientras el Ministerio de Agricultura anunciaba que exigiría el cumplimiento de la normativa comunitaria sobre volantas. La tregua, sin embargo, fue breve puesto que los franceses siguieron utilizando sus redes de enmalle a la deriva. Finalmente, los pescadores españoles quedaron a la espera de la decisión comunitaria confiando que prohiba definitivamente a partir del 1 de enero de 1994 el uso de volantas, por entender que se

trata de unas artes de pesca que esquilman los stocks no sólo de bonito, sino de otras especies como la tortuga, el tiburón o el delfín.

En los primeros días de noviembre, pescadores y ecologistas, liderados por Greenpeace, decidieron aunar sus acciones para exigir de la CE la prohibición total de las redes de deriva, incluso las de longitud inferior a los 2,5 kilómetros. Los ecologistas denunciaron a la flota italiana en el Mediterráneo por el uso habitual de redes de hasta 10 kilómetros. Unos y otros señalaban que de no tomarse medidas eficaces, la biomasa mediterránea y la del Atlántico Norte podrían verse seriamente amenazadas a corto plazo. También la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) estudió en su reunión anual la incidencia de las redes de enmalle a la deriva en la pesca de esta especie. ■

MAURITANIA, GAMBIA Y SANTO TOME Y PRINCIPE, ACUERDOS DE PESCA PARA EL PROXIMO TRIENIO

EL año 1993 ha sido pródigo en acuerdos de pesca para la Comunidad Europea. Santo Tomé y Príncipe, Mauritania y Gambia suscribieron en mayo nuevos protocolos y anexos a los convenios vigentes hasta entonces. En todos los casos la vigencia es de tres años.

Los acuerdos prorrogados este año entre la CE y terceros países suponen una garantía de continuidad de las actividades pesqueras en las zonas afectadas, en las que España mantiene una presencia habitual.

El protocolo con Mauritania establece unas posibilidades de pesca media anuales en términos de TRB/mes de 4.500 toneladas para barcos marisqueros, 12.000 para merluza negra y palangreros de fondo, 2.600 toneladas para especies demersales profundas capturadas con artes distintas al arrastre, 4.200 para las mismas especies capturadas al arrastre y 300 para langosta con nasa. Establece también 11 licencias para atuneros, cerqueros congeladores. El 86 por 100 de las posibilidades de pesca en TRB amparado por el acuerdo y el 44 por 100 de las licencias asignadas para la captura de

especies migratorias corresponden a España. Una ventaja adicional para España en este convenio ha sido la posibilidad para la flota artesanal canaria de reiniciar su actividad en el caladero mauritano.

El acuerdo con Gambia ha satisfecho plenamente las demandas comunitarias y las peticiones de la flota española para que puedan faenar buques por un total de 1.000 TRB en la modalidad de arrastre congelador de marisco, lo que equivale al 50 por 100 de las posibilidades de pesca de Gambia. Ello beneficiará a la flota de este tipo de los puertos

andaluces. A España se han adjudicado igualmente cinco licencias para atuneros cerqueros congeladores. El protocolo mantiene las mismas condiciones técnicas para el ejercicio de la pesca del acuerdo al que sustituye y los cánones a pagar por los armadores por las licencias. El coste económico para la CE será de 1.100.000 de ecus durante los tres años de vigencia.

El convenio con Santo Tomé y Príncipe mantiene las condiciones económicas establecidas en el acuerdo anterior, lo que supone una contrapartida económica comunitaria de dos millones de ecus para el período de vigencia. El convenio ampara un volumen de capturas de 9.000 toneladas.

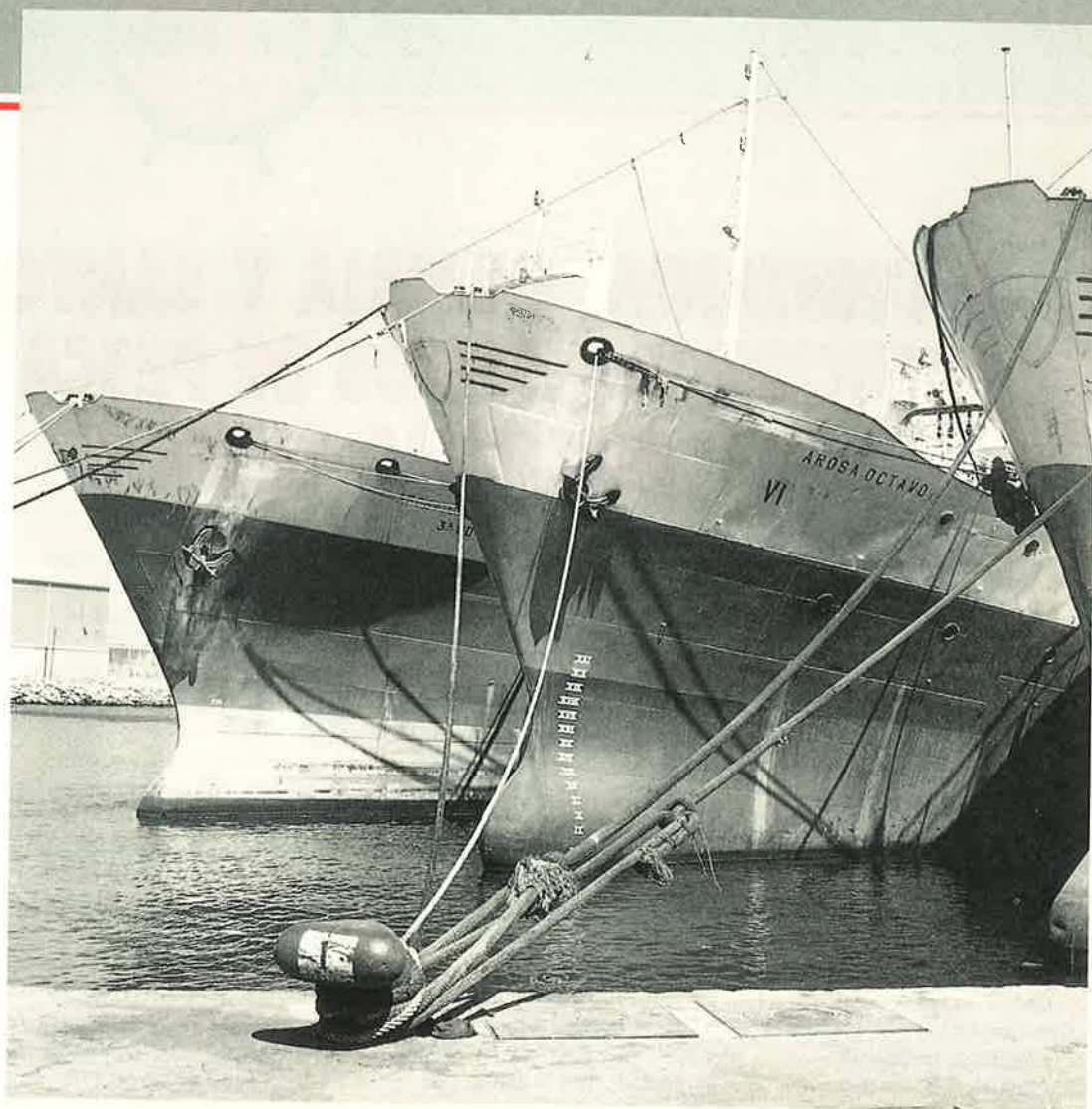
Con el nuevo protocolo España consiguió mejorar sus posibilidades de pesca en aquella zona donde podrán operar 20 atuneros cerqueros, la mitad de los 40 que el convenio atribuye a la CE. La otra mitad será adscrita a Francia. Entre las novedades del acuerdo está la introducción de la modalidad de atuneros cañeros dejando abierta la posibilidad de operar a los palangreros de superficie comunitarios, cuyo número total entre ambas modalidades será de ocho. Las condiciones para el ejercicio de la pesca no se alteran con el nuevo protocolo, salvo que los buques comunitarios podrán embarcar marineros del país signatario y que podrán descargar en él sus capturas accesorias. ■



UN año después de que la Comunidad Europea y Argentina suscribieran un acuerdo pesquero saludado con alborozo por ambas partes y contemplado con esperanza por los armadores españoles, continúa hivernado. A la demora comunitaria hay que añadir el retraso por parte del Parlamento argentino en su ratificación.

El acuerdo argentino comunitario ha tenido una larga gestación de ocho años de negociación y un parto complicado. Primero, fueron las reticencias expresadas por Gran Bretaña, respecto a una hipotética colisión de sus intereses en las Malvinas a las que pronto se unirían las reclamaciones alemanas sobre el reparto de la carga financiera y las de Francia sobre las contraprestaciones económicas y arancelarias. Salvado el escollo por parte comunitaria, y una vez ratificado por el Consejo de Ministros de la CE en la reunión de septiembre, todo hacía suponer que el presidente argentino Carlos Menem aprovecharía su visita a España, prevista para finales de noviembre, para anunciar la entrada en vigor del laborioso acuerdo. La enfermedad presidencial y la suspensión de su viaje al continente europeo han abierto otro paréntesis que todas las partes implicadas confían se cierre definitiva y rápidamente.

El acuerdo CE-Argentina ha sido calificado como de «segunda generación», que parte de una filosofía más abierta de las relaciones entre las partes negociadoras.



EL ACUERDO PESQUERO CE-ARGENTINA, UN AÑO DE COMPAS DE ESPERA

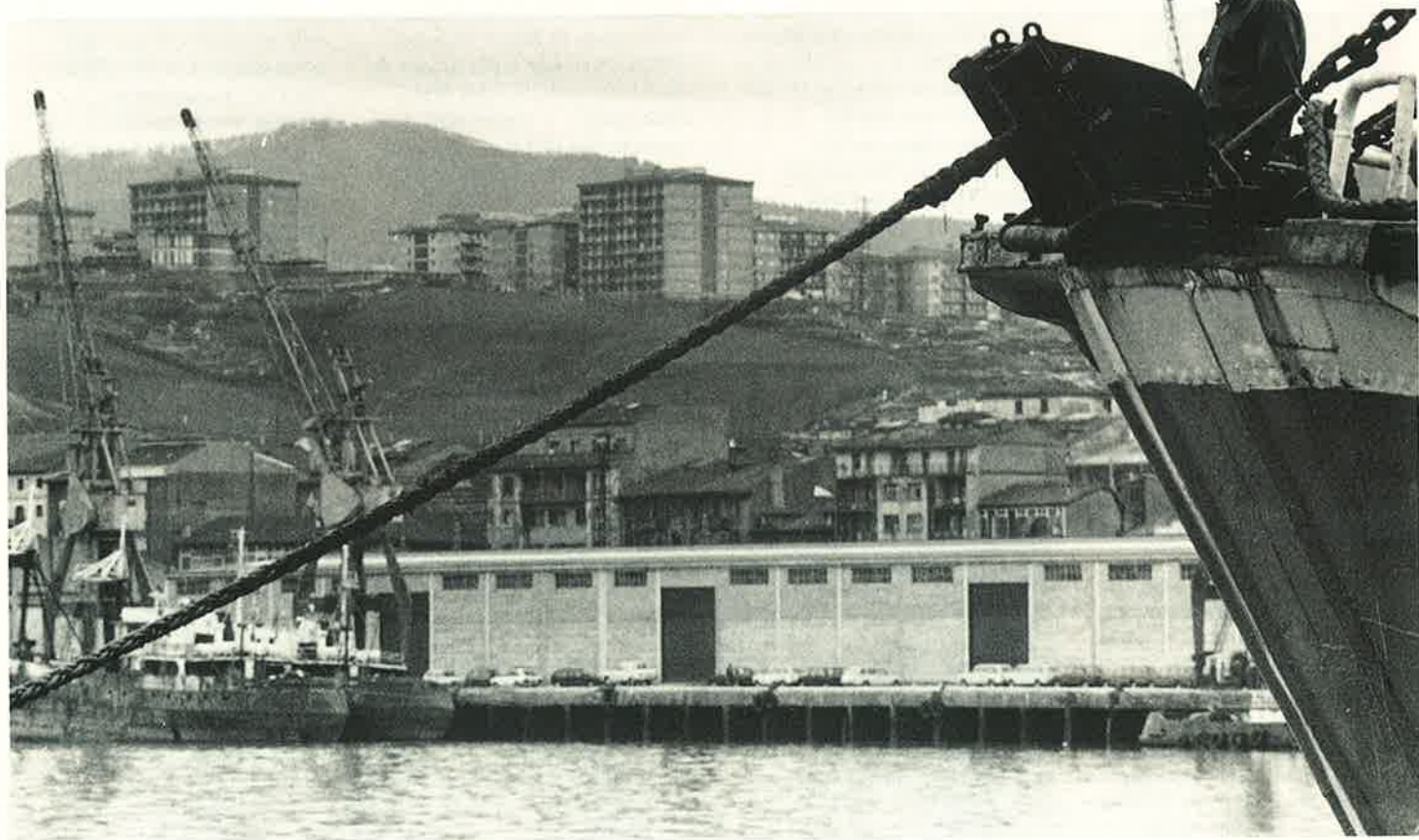
En lo que atañe a la CE, el acuerdo contempla unas interesantes posibilidades de pesca de hasta 250.000 toneladas de capturas, casi la mitad de ellas de merluza hubbsi, la especie más cotizada. En el orden práctico significa la licencia para faenar en el caladero argentino para unos 70 buques, de los cuales 20 podrán mantener el pabellón de uno de los países miembro de la CE, y el cupo restante se asignará a buques que operarán con pabellón

argentino propiedad de sociedades mixtas argentino-comunitarias en que la participación europea podrá alcanzar el 100 por 100 del capital.

El acuerdo contempla la creación de sociedades mixtas de armadores comunitarios y argentinos, la cooperación científico-técnica y la contribución financiera de la Comunidad al desarrollo del sector pesquero argentino, además de concesiones comerciales favorables a este país.

En España, el acuerdo tuvo una acogida muy favorable tanto por parte de la Administración de Pesca, cuyo secretario general, José Loira, destacaba la importancia de la figura jurídica de las asociaciones temporales, como por parte de los armadores, desde donde se resaltaban las posibilidades de pesca contempladas en el acuerdo como fórmula para paliar la escasez de caladeros que padece la flota congeladora nacional. ■

SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARITIMA



CON la constitución de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima quedaban ordenados en un solo organismo los servicios de búsqueda, rescate y salvamento marítimo, control y ayuda del tráfico, prevención y lucha contra la contaminación, remolque y embarcaciones auxiliares y sus tareas complementarias.

La nueva sociedad se configura como una entidad de derecho público cuyas actividades se ajustan al ordenamiento privado. Su creación es consecuencia de la entrada en vigor de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y se espera que el nuevo diseño jurídico, en el que se mantienen las funciones anteriores, posibilite una mayor capacidad y agilidad de gestión.

A la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima quedaron adscritos los centros de control de tráfico marítimo y de coordinación de salvamento y lucha contra la contaminación. Para la realización de sus funciones disponía en el momento de su constitución de 11 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; 14 embarcaciones de salvamento de intervención rápida, 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 esta nueva sociedad le han sido encomendados los objetivos prioritarios de la política marítima del Ministerio de

Obras Públicas y Transportes, la tutela de la responsabilidad de la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente marino, para lo cual se mantienen los acuerdos establecidos con anterioridad con otros organismos. Este es el caso del Instituto Social de la Marina cuya colaboración se articula a través del centro Radio Médico para la evacuación en aguas jurisdiccionales españolas y de otros países, y mediante el buque «Esperanza del Mar», cuyo apoyo resulta particularmente decisivo en la cobertura del banco sahariano.

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima estará presidida por el director general de la Marina Mercante, habiendo sido nombrado para dirigirlo el hasta entonces subdirector general adjunto de Seguridad Marítima y Contaminación, José Álvarez Díaz. ■

LOS BARCOS ESPAÑOLES SE REFUGIAN EN LOS REGISTROS ESPECIALES

EL sector naviero español se apresta a incorporarse a un mercado desregulado, mientras reclama de la Administración una política marítima más favorable, que contemple medidas fiscales y financieras. La Asociación de Navieros Españoles, ANAVE, eligió este año nuevo presidente y constató, un ejercicio más, la pérdida de efectivos en beneficio de los registros especiales.

Durante 1993 ANAVE ha hecho hincapié ante la Administración en la urgencia de establecer bonificaciones en las cargas fiscales y de Seguridad Social para buques del Registro especial, y en la posibilidad de que todos los buques de cabotaje accedan a dicho Registro. Solicitaban, asimismo, la prórroga en las medidas de salvaguardia para los tráficos de cabotaje continental (que estará vigente hasta febrero de 1994) y la aplicación del sistema de autorizaciones de servicios regulares de cabotaje que permita a las empresas consolidarse y renovar sus flotas.

El año que ahora acaba ha consolidado la tendencia de los ejercicios precedentes en el sector naviero: la flota española ha perdido efectivos en beneficio de los Registros especiales, más rentables económicamente. En la asamblea general de ANAVE se constataba que en los primeros meses de 1993 se habían perdido 32 unidades y el 20 por 100 del tonelaje. En la misma sesión se recordaba que en 1992 la pérdida había sido de 58 efectivos y el 28 por 100 de su tonelaje. Prácticamente todos los segmentos se habían visto

afectados por el decrecimiento, que incidió particularmente en los petroleros, los graneleros y los tanques de crudo, y del que se salvaron los tanques químicos, cementeros y alumineros. El balance, sin embargo, no era del todo negativo para ANAVE habida cuenta que buena parte de los efectivos que habían causado baja en el pabellón español habían pasado a segundos registros siempre bajo control de las navieras españolas.

Como tendencia general, se advierte un rejuvenecimiento de la flota y una disminución de

tonelaje medio de los buques. A comienzos de año el 36,7 por 100 del tonelaje tenía menos de diez años y el 28,3 por 100 entre quince y veinte años. La exportación de barcos de gran porte ha hecho descender de 7.163 TRB a 6.104 TRB la media de los barcos de la flota española, de los que únicamente 29 superaban las 10.000 TRB. En la relación del Lloyd's Register España ha descendido del decimotercero lugar con una cuota del 1,9 por 100 del tonelaje mundial al trigésimo con sólo el 0,73 por 100 entre los años 1980 y 1991.

En el ámbito legal, éste ha sido el año en el que han comenzado a desarrollarse nuevos instrumentos normativos como la Ley de Puertos y Marina Mercante, el Reglamento comunitario sobre liberalización del cabotaje o las reglas del Convenio MARPOL para buques petroleros.

Finalmente, en la asamblea general de ANAVE el anterior presidente Luis de la Peña dio paso a su sucesor a la cabeza de la patronal naviera al hasta entonces vicepresidente Carlos Barreda Aldámiz-Echevarría. ■





LA ACUICULTURA, UN SECTOR COMPROMETIDO CON EL FUTURO

SETENTA y cuatro países, 73 firmas expositoras, medio millar de colaboraciones y más de 1.200 congresistas dieron vida al Congreso y Exposición mundiales Acuicultura'93 de Torremolinos organizado por la Asociación Empresarial de Productores de Cultivos Marinos de España, APROMAR, European Aquaculture Society, EAS, World Aquaculture Society y WAS.

Reclamándose del realismo que impone la situación económica, la mayor parte de los ponentes destacó las posibilidades que ofrece el sector de los cultivos marinos como actividad complementaria del sector extractivo, nunca como

España fue durante los últimos días de mayo la capital mundial de los cultivos marinos. Acuicultura'93 fue el foro desde el que técnicos y científicos, las empresas del sector y autoridades españolas y comunitarias analizaron el presente y el futuro de los cultivos marinos. Meses después, la acuicultura nacional reclamaba desde el IV Congreso Nacional un marco socioeconómico propicio para el sector y el impulso institucional de apoyos tecnológicos y financieros.

competencia al tiempo que reivindicaba un marco legal adecuado y un desarrollo tecnológico industrial. El Congreso desarrolló tres grupos de trabajos: el de rodaballo, el de especies continentales y los planes empresariales en acuicultura.

Las opiniones fueron unánimemente favorables respecto al interés que ofrecen encuentros como el que

representaba Acuicultura'93 a la hora de distribuir e intercambiar información de ámbito mundial, contrastar experiencias y conocimientos y elaborar proyectos de cara a los cambios que se anuncian con la llegada del siglo XXI, según subrayaba Lou d'Abramo, presidente del máximo organismo mundial en acuicultura, WAS. El portavoz de la Sociedad Europea de Acuicultura, Bjorn Myrseth,

solicitaba un esfuerzo de armonización de la legislación comunitaria para proteger los cultivos marinos, cuestión a la que se mostraban particularmente sensibles los empresarios españoles, negativamente afectados, en su opinión, por la Ley de Costas. El portavoz de la CE, Constantin Vambacas resaltó la eficacia de la política comunitaria en el desarrollo de la acuicultura, mientras que el secretario general de pesca del Ministerio español de Agricultura, Pesca y Alimentación, José Loira, señalaba que el descenso de la producción pesquera mundial y el déficit crónico de abastecimiento, frente a la creciente demanda del consumo obligan a la búsqueda de soluciones globales. Loira

recordó la necesidad de extremar las precauciones sobre los cultivos intensivos o la introducción de nuevas especies.

Por su parte, los científicos, en número aproximado al medio millar, que junto a responsables políticos y empresarios del sector asistieron al IV Congreso Nacional de Acuicultura organizado en la isla de Arosa a finales de septiembre, demandaron un marco socioeconómico propicio para la acuicultura y el establecimiento de apoyos tecnológicos y financieros impulsados institucionalmente. También aquí las opiniones coincidieron en admitir que el desarrollo actual de la acuicultura en España no responde a las expectativas formuladas a comienzos de los años ochenta, estimando que entonces se hizo una apuesta excesiva por esta actividad.

Pese a todo, desde el ingreso de España en la Comunidad Europea se ha puesto en marcha más de un millar de proyectos de acuicultura y arrecifes artificiales. La inversión total en el sector de la acuicultura desde 1986 ronda los 26.000 millones de pesetas, con unas subvenciones totales por encima de los 11.000 millones, de las que más de 8.000 procedían de la Comunidad Europea y unos 3.500 millones de la Administración central. Por el número de proyectos Galicia se sitúa a la cabeza con casi 800, si bien se trata de pequeños proyectos de empresas mejilloneras. Por la cuantía de las inversiones Andalucía aparece en primer lugar. En sólo 68 proyectos ha invertido más de 5.500 millones de pesetas. Los cultivos marinos en aguas interiores son todavía minoría frente a la acuicultura marina que copa la mayor parte de los proyectos.

En el apartado de arrecifes artificiales la inversión excedió los 2.000 millones. Las subvenciones en este caso rozan los 800 millones de pesetas, de



los que casi 500 corresponden también a la CE. En este mismo capítulo de construcción de arrecifes artificiales, se prevén unas inversiones a medio plazo de más de 4.000 millones de pesetas en 40 proyectos. España es ya el primer país en el

desarrollo de este tipo de estructuras.

La Junta Nacional Asesora de Cultivos Marinos, Jacumar, en la que están representadas las Administraciones central y autonómicas y las empresas que operan en el sector, es la entidad

encargada de estudiar y, en su caso, proponer los proyectos que han de ser aprobados para percibir las subvenciones públicas, sean de las Comunidades Autónomas, de la Administración central o de la CE. ■

JUEVES NEGRO EN LAS RÍAS GALLEGAS

EN la madrugada del 4 de diciembre, fecha conocida como el jueves negro, embarrancó el petrolero griego «Mar Egeo» frente a la costa de La Coruña. Se dice que fue un fallo humano pero nadie comprende todavía lo que pasó, cuando el buque entró en plena noche en medio de olas de seis metros y con vientos de 70 kilómetros por hora.

El resultado de la catástrofe fueron 79.850 toneladas de petróleo crudo ligero «Brent Blend» a lo largo de más de 100 kilómetros de costa entre las islas Sisargas y el cabo Ortegal, afectando económicamente a 3.000 familias de forma directa y a otras 10.000 indirectamente. Según la Xunta de Galicia los gastos ocasionados por el accidente del «Mar Egeo» ascienden a más de 700 millones de pesetas.

La Coruña amanecía envuelta en una enorme nube negra sobre el mar, y las poblaciones del otro lado de la ría veían cómo el viento del Oeste desplazaba el humo hacia sus costas y casas, mientras el petróleo se extendía por las rías Altas. Nada pudo evitar que se ocasionaran estragos en las rías de Betanzos y Ares, y en la de Ferrol, donde la marea negra penetró con fuerza y donde más afectó con posterioridad.

La flota de bajura, entre punta Langosteira y cabo Prioriño, quedó paralizada en los primeros días, estimándose que 218 barcos y 1.200 pescadores podrían acogerse a las ayudas que en principio la Xunta estableció en 45.000 pesetas por cada pescador hasta el 15 de diciembre, fecha que se amplió con posterioridad.



Las pérdidas de marisco superaron los 5.000 millones de pesetas.

También se cerraron por completo al marisquero las rías de Ares, Betanzos, La Coruña y Ferrol. Las ayudas para los llamados «labradores del mar» fueron de 3.000 pesetas diarias.

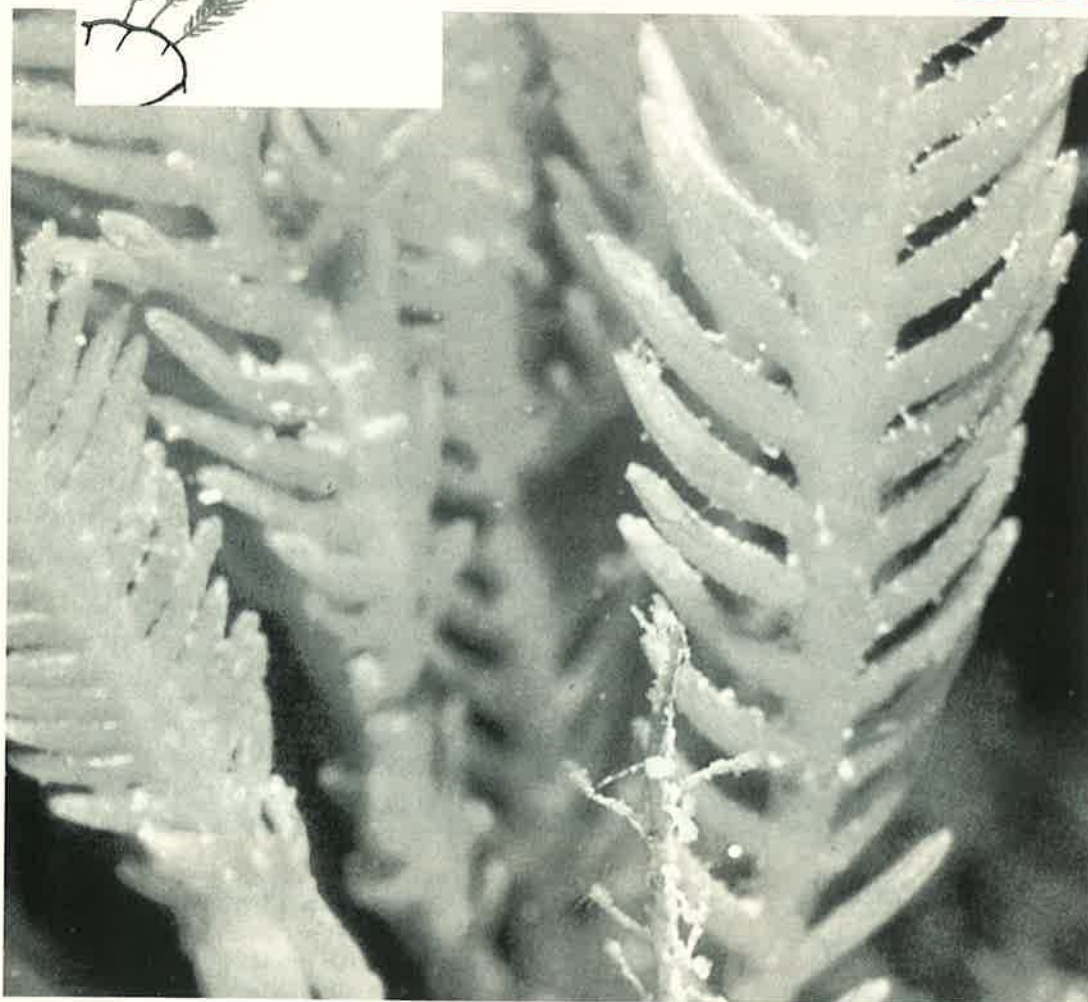
El crudo hizo perder 10 millones de kilos de moluscos, tan sólo mejillón, y se estima en dos años a causa de la contaminación. Las consecuencias también fueron nefastas para los viveros flotantes y las instalaciones de acuicultura radicadas en la costa. Tan sólo en una piscifactoría de El Ferrol se evaluaron las pérdidas en 100 millones de pesetas, tras la muerte de 150.000 crías de peces, sobre todo rodaballos.

Las pérdidas de marisco según estimaciones de la Consellería de Pesca se elevan a 5.000 millones de pesetas. En total, el sector mejillonero se estima que perdió unos 1.100 millones de pesetas, según una primera evaluación de la Organización de Productores de Mejillón de Galicia.

En cuanto a los animales afectados se intentó reducir los efectos sobre las especies marinas poniéndose en marcha un sistema de alerta y recogida de animales afectados por la catástrofe. El Centro de Recuperación de Fauna de Oleiros fue el encargado de acoger a todos estos animales, en su mayoría aves manchadas de crudo, de las que se recogieron más de 50 ejemplares. ■



LA DIFÍCIL LUCHA CONTRA LA CAULERPA TAXIFOLIA



El pasado mes de julio se descubrió un nuevo rebrote de *Caulerpa taxifolia* en Cala d'Or, en la costa sur de Mallorca. Se trataba de la misma zona donde, a finales de septiembre de 1992, se descubrió una colonia de esta alga. Este rebrote, que no ha cogido por sorpresa a los expertos, viene a poner de manifiesto la extrema dificultad que supone la total erradicación del «alga asesina».

CERCA de 45 rebrotes de *Caulerpa taxifolia*, de entre cinco y siete centímetros de longitud, se detectaron en aguas de Mallorca este verano. Todos los expertos han coincidido en afirmar que se trataba de algo esperado, dada la dificultad que entraña su total erradicación.

Después de los trabajos para su eliminación, efectuados en 1992, los servicios de vigilancia mantuvieron controles mensuales de esta zona. Precisamente fue en el control realizado en el mes de julio cuando se detectó el mencionado rebrote. Según Marion Stoller, de Greenpeace, el período que garantizaría que

se la ha erradicado totalmente es de unos dos años.

Sin embargo, y aunque se tengan controladas las zonas de Baleares donde se asentó la *Caulerpa taxifolia*, el peligro de nuevas colonias continúa, ya que no se ha podido erradicar la existente al Sur de Francia, que ocupa unos 7.000 metros cuadrados.

Francia, España e Italia han declarado la guerra al «alga asesina». Para ello cuentan con la ayuda económica del programa europeo «Life». A esta ayuda se suman las del propio Estado español y las de las Comunidades Autónomas afectadas o potencialmente amenazadas.

Entre las actuaciones que se están llevando a cabo, destacar la creación de un Comité científico internacional para evaluar el impacto del alga sobre los ecosistemas del litoral. Sus trabajos se centrarán, asimismo, en buscar los medios para limitar su expansión.

Por lo que respecta a España, se ha constituido una «Comisión Nacional de Seguimiento», en la que están presentes la Administración del Estado y la de las Comunidades Autónomas implicadas, asesoradas por un Comité científico.

La prevención sigue siendo el arma más eficaz para combatir esta alga que carece de predadores en el ecosistema mediterráneo. Para esta tarea se recaba la colaboración de bañistas, buceadores, pescadores y Organizaciones no Gubernamentales a través de un folleto divulgativo titulado: «Se busca *Caulerpa taxifolia*», del que se han editado 32.000 ejemplares en castellano y catalán. Se insiste en que si se sospecha de su existencia, se comunique inmediatamente a cualquiera de los organismos encargados de su seguimiento, como el Consejo de Estudios Avanzados de Blanes-Consejo Superior de Investigaciones Científicas (teléfono [972] 33 61 01). ■



LEY DE PUERTOS Y DE LA MARINA MERCANTE

LA tramitación parlamentaria del Proyecto dio lugar a la inclusión del «Segundo Registro Canario», que levantó una fuerte polémica entre los representantes sindicales del sector. Tanto UGT como el SLMM-CC.OO., señalaron que, para que este registro resultara realmente competitivo, dependería de las medidas económicas y fiscales con que se lo acompañara.

La inclusión de los contenidos económicos que hagan «más atractivo» el Segundo Registro a los armadores, tales como los referentes a bonificaciones fiscales, Seguridad Social..., se encuentran pendientes de la Ley de Régimen Económico y Fiscal. El primer paso vendrá dado por la aprobación, en su

Tras la aprobación de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante, el 29 de octubre de 1992, todos coincidieron en señalar que se iniciaba una trascendental etapa de ejecución reglamentaria. Varios de estos reglamentos se encuentran en avanzado estado de elaboración, alguno de los cuales podría ser aprobado próximamente por el Consejo de Ministros.

momento, del Parlamento Canario y el posterior refrendo del Parlamento Nacional.

Durante 1993 se ha estado trabajando en más de 30 reglamentos, algunos de los cuales podrían tener próximamente el visto bueno definitivo. Tal es el caso del que hace referencia a las Capitanías Marítimas, con lo que se delimitará la estructura orgánica de los servicios centrales y periféricos. Otro reglamento prácticamente finalizado, a la espera de la aprobación en Consejo de

Ministros, es el referente a las tasas, con lo que se agrupará en una única norma todo lo referente a las tasas generadas por los servicios de inspección.

Además de los anteriormente citados, también se encuentran muy avanzados los reglamentos referentes a la ordenación de los servicios de inspección marítima (inspección de buques, tripulaciones, mercancías, aspectos de seguridad marítima, contaminación, formación, y náutica de recreo); despacho y control y situación geográfica

de los buques que transitan en aguas españolas; o el que hace referencia a la autorización de líneas regulares.

Por último, y por citar tan sólo algunos de los reglamentos más importantes próximos a quedar listos para su aprobación, hacer referencia al de practica, un reglamento que vendrá a reordenar una situación a la que se puede calificar, cuando menos, de confusa.

El año que ahora se inicia estará, al igual que 1993, marcado por los trabajos que desarrollen los distintos reglamentos que den cuerpo a la Ley de Puertos y de la Marina Mercante. Un trabajo prolijo y de gran importancia para el futuro de la Marina Mercante y para el mantenimiento de los puestos de trabajo de miles de marinos españoles. ■



Podrán inscribirse barcos de cabotaje y pasajeros

COMPAS DE ESPERA EN EL SEGUNDO REGISTRO CANARIO

EL Segundo Registro de Canarias, creado por la Ley 227/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante en su disposición decimoquinta, sigue provocando una gran controversia. Mientras se aborda la segunda fase normativa: su oportuna reglamentación, las centrales sindicales UGT, Fetcomar-CC.OO. y la ITF, coinciden en señalar que este Registro acarreará un mayor número de parados para nuestros marinos y no resolverá la necesaria competitividad.

El Registro Especial de Buques y Empresas Navieras constituye para los armadores españoles la gran puerta abierta para hacer frente a la larga crisis que vive nuestra Marina Mercante y poder competir adecuadamente en el mercado interior con las empresas de la CE.

Hasta el momento la única normativa legal existente es la propia Disposición

adicional decimoquinta de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, y la Circular número 20/92 de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se dan instrucciones para la organización y funcionamiento del Registro Especial de buques y empresas navieras. A lo largo de 1992 se han inscrito cuatro buques, tres de bandera española y uno de Panamá.

Según la patronal de los armadores españoles resulta un paso muy positivo haber establecido un marco jurídico especial para el registro de los buques españoles.

Tanto los armadores españoles como la ITF, UGT y Fetcomar-CC.OO. solicitan una vía de entendimiento y que se reabra el diálogo para discutir el futuro del sector.

Para ANAVE este Segundo Registro supone un paso positivo para dar oportunidad de empleo a los marinos españoles y para la economía marítima

ligada a la actividad naviera. Por su parte, para los sindicatos UGT y Fetcomar-CC.OO. consideran que se abre la definitiva puerta al paro, y aseguran que supondrá una gran pérdida de puestos de trabajo para los marinos españoles. Ambos sindicatos han subrayado lo que ellos consideran «la inconstitucionalidad de la discriminación en el Segundo Registro».

Ampliación

Por el Real Decreto 897/1993 publicado en el *Boletín Oficial del Estado* el pasado 26 de junio se autoriza la inscripción en el Segundo Registro Canario a barcos de cabotaje, así como a los buques que realicen servicios de crucero. El período de inscripción comenzó el pasado 1 de julio para las embarcaciones de cabotaje, y comenzará el próximo 1 de enero para el transporte de pasajeros. ■

MORATORIA EN LA LIBERALIZACION DEL CABOTAJE HASTA FEBRERO DE 1994

LA aplicación del Reglamento Comunitario sobre Cabotaje Marítimo, que debía haber entrado en vigor el pasado 1 de enero, se suspendió temporalmente hasta el próximo mes de febrero de 1994. En una primera fase, fue prorrogado durante tres meses por decisión del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. La moratoria, de carácter provisional, supone que toda navegación de cabotaje con finalidad mercantil quedará reservada a buques mercantes españoles. Más tarde, el pasado 17 de febrero, la Comisión de la CE aprobó otra moratoria de seis meses más, quedando como



fecha establecida para su entrada en vigor febrero de 1994.

El Reglamento número 3577/92 del Consejo de las Comunidades Europeas, por el que se establece la liberalización del cabotaje, señala en su artículo primero que a partir del 1 de enero de 1993 «la libre prestación de servicios de transporte marítimo dentro del Estado miembro se aplicará a los armadores comunitarios, que utilicen buques matriculados en un Estado miembro y que naveguen bajo pabellón de dicho Estado miembro, siempre que cumplan todos los requisitos necesarios para poder efectuar servicios de cabotaje en dicho Estado miembro».

La Orden ministerial dictada el 23 de diciembre del año pasado pretende salvaguardar los intereses de los armadores nacionales, para lo cual suspende la aplicación en España del citado Reglamento «en lo que se refiere a los tráficos de cabotaje nacional entre puertos o puntos peninsulares distintos a los relacionados en su artículo sexto (islas del Mediterráneo, archipiélago canario, Ceuta y Melilla), para los que, en todo caso, regirán las exclusiones temporales determinadas en dicho precepto».

En la misma Orden se dice que la propia Comisión de la CE formuló una declaración reconociendo que la liberalización inmediata del cabotaje marítimo continental podría producir serias perturbaciones en el mercado español de transporte interno, y se remite al artículo quinto del mismo Reglamento, en el que se autoriza a los propios Estados a la adopción unilateral de medidas provisionales adecuadas por razones de emergencias.

Además, la liberalización inmediata amenazaría a la estabilidad financiera de dichos armadores, y supondría para muchos de ellos su desaparición del mercado. ■



El resultado fue
33 muertos y 15
supervivientes

MUERTE EN LA COSTA DE ASTURIAS



Dirección General de la Marina Mercante.

Según testimonios de los supervivientes, la avería en el barco se había producido 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 accidente, 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 meteorológicas, baja temperatura del agua y los fuertes vientos dificultaron la supervivencia en el mar de la tripulación, que registraban síntomas de congelación, además de diferentes heridas y fracturas.

La mayor parte de los naufragos fue trasladadas 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. ■

SEGUN datos de Marina Mercante hasta noviembre de 1993 se han producido 399 accidentes en la mar, con un total de 53 muertos, 46 desaparecidos y 32 heridos. En este sentido, es importante señalar que en el hundimiento del barco mercante de bandera india «Vishva Mohini», a 90

kilómetros del puerto de Gijón, el pasado 13 de abril por la tarde como consecuencia de una vía de agua, fallecieron 33 personas: tripulantes y familiares, entre los que había mujeres y niños. Por su parte, los servicios de salvamento de la Dirección General de la Marina Mercante rescataron a 15 supervivientes.

Los miembros de la tripulación que lograron salvar sus vidas coinciden en apuntar hacia el capitán del barco, Parksuram Kishore, como máximo y único responsable de esta tragedia, al no haber avisado a los servicios de salvamento de la avería, e incluso de haber rechazado en varias ocasiones la ayuda ofrecida por la propia



A la última reunión de la CBI, Noruega y Japón acudieron decididos a hacer saltar por los aires la moratoria que pesa sobre la caza de las ballenas. Para ello, no dudaron en buscarse aliados ocasionales, llegando incluso al chantaje puro y simple, como el caso del país nipón (amenazó con retirar la ayuda económica a países como Chile, Colombia, México y Senegal si no cedían a sus presiones).

A pesar de todas las maniobras, los partidarios de mantener la moratoria un año más consiguieron su objetivo. La guerra de presiones y amenazas se prolongó más allá de la reunión. Japón decidió mantener su cuota de 300 cetáceos al año bajo el subterfugio de «caza científica». A este cupo hay que añadir las ballenas que adquiere a Islandia, con el fin

BALLENAS: NORUEGA Y JAPON ROMPEN LA MORATORIA

La última reunión de la Comisión Ballenera Internacional (CBI), celebrada en la localidad japonesa de Kioto en mayo pasado, sirvió para mantener la moratoria de la caza de ballenas con fines comerciales un año más. Sin embargo, Noruega y Japón han decidido romper el acuerdo de moratoria, lo que ha venido a complicar las posibilidades de supervivencia de estos cetáceos.

de mantener la demanda de carne del país.

Por su parte, Noruega no se anduvo con ambages de ningún tipo, y declaró que iniciaría la caza comercial de forma unilateral. Tras un cruce de amenazas, en el que EE.UU. advirtió con severas sanciones a los países que decidieran reiniciar la captura de cetáceos, el país nórdico, presionado por

su potente industria pesquera, se marcó la caza de 300 rorcuales este mismo año. Poco después, la amenaza se convirtió en una triste realidad. Hasta el momento, las amenazas de sanción se han quedado en eso, en amenazas. EE.UU. aún no ha pasado de la reprimenda verbal, y los únicos actos llevados a cabo corresponden a empresas privadas, que resultan

meramente testimoniales, y a las actuaciones de los grupos ecologistas.

Esta posición de Noruega y Japón, ya de por sí grave, si se tiene en cuenta el potencial de sus respectivas flotas pesqueras, puede entrañar consecuencias nefastas. De no ponerse coto a estos desmanes, ¿qué actitud mantendrán otros países que se han decantado por la moratoria, pero que aún mantienen su industria ballenera sin dismantelar, como Rusia o Corea?

La situación es lo suficientemente grave como para temer seriamente por la supervivencia de estos cetáceos. México es la nueva cita de la CBI para el año que ahora se inicia. Una cita que, a buen seguro, supondrá un recrudescimiento de las distintas posiciones, y en la que no servirán las medias tintas. El embite de los países contrarios a la moratoria ya está hecho. ■

REDEROS ITALIANOS ASOLAN EL MEDITERRANEO

Los barcos rederos italianos están esquilmando la pesca en el Mediterráneo y, por extensión, haciendo peligrar el puesto de trabajo de los pescadores españoles. Más de 720 barcos de pesca italianos

utilizan redes de deriva de una longitud media de 10 kilómetros, contraviniendo las resoluciones de Naciones Unidas, la normativa de la CE y la propia legislación italiana.

LOS «nuevos piratas» del Mediterráneo no sólo campean a sus anchas por aguas internacionales, sino que, como en reiteradas ocasiones han denunciado Greenpeace y los pescadores españoles, no dudan en adentrarse en aguas españolas.

La pasividad de las autoridades de la Comunidad Europea está creando un profundo malestar entre los pescadores españoles que, además de las consecuencias ecológicas que conlleva esta actuación por parte de los pesqueros italianos, denuncian el peligro que se cierne sobre el futuro del sector pesquero.

Desde el mes de junio de 1992, en que entró en vigor el Reglamento de la CE prohibiendo la utilización de redes de deriva con longitud superior a los 2,5 kilómetros, las denuncias por las actuaciones italianas han sido constantes. Greenpeace ha detectado flotas de rederos italianos en Cerdeña, Mar de Liguria, Mar Tirreno y Sur de Sicilia, en el Mar Jónico, a escasas seis millas de las costas griegas, además de numerosos puntos de las



costas españolas, desde Baleares a las islas Columbretes, frente a Castellón, en la zona de Murcia, Alicante, etcétera.

Las redes de deriva atrapan indiscriminadamente todo tipo de animales y aves marinos, y el porcentaje de peces descartados (no comerciales) alcanza hasta el 80 por 100 del total capturado. Muchas de las especies descartadas son las perseguidas por miles de pescadores artesanales mediterráneos, por lo que las masacres originadas por las redes de deriva ponen en grave peligro su futuro.

La organización ecologista Greenpeace señala que la única forma de remediar esta situación es prohibiendo totalmente este tipo de pesca. Y es que, a estas alturas, aún no se dispone de datos científicos serios sobre el estado de las poblaciones marinas del Mediterráneo, ni de evaluaciones estadísticas de ninguna de las especies capturadas con redes de deriva.

Nada hace pensar en un cambio radical de actitud de las autoridades pesqueras, por lo que la situación provocada por el uso de redes de deriva seguirá siendo noticia en el año que ahora se inicia. ■

**SEGURIDAD PARA LA
VIDA HUMANA EN EL MAR**



Telecomunicaciones

OPERACION:

Las Radiobalizas ENASAT-406 se activan, bien manualmente desde el propio buque siniestrado o balsa salvavidas, o bien automáticamente al hundirse el buque, por medio de su sistema de liberación automática.

Una vez activada la Radiobaliza, manual o automáticamente, transmite en la frecuencia de 406 MHz un mensaje de socorro que incluye su señal de identificación.

Este mensaje es detectado por la red de satélites de órbita polar del sistema de salvamento COSPAS-SARSAT, que lo retransmite a las estaciones terrestres del sistema, quienes comunican la alarma al centro de salvamento más próximo al buque siniestrado.

Para su localización durante la noche la Radiobaliza ENASAT-406 dispone igualmente de una lámpara destellante que facilita su localización visual.

Asímismo esta Radiobaliza emite una señal de 121,5 MHz para la fase de aproximación final en las maniobras de rescate.

NUOVA RADIOBALIZA
Normativa
COSPAS-SARSAT

**RADIOBALIZA PARA LOCALIZACION DE SINIESTROS
ENASAT-406**

ENA Telecomunicaciones, S.A.

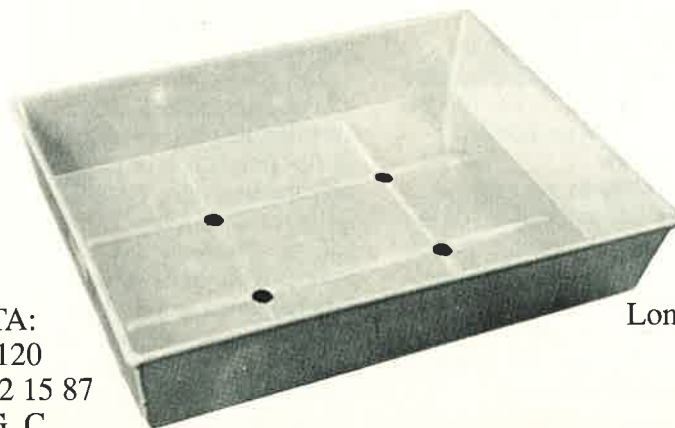
C/. San Rafael, 14. Polígono Industrial Alcobendas

28100 Alcobendas (Madrid)

Tel.: 661 62 27 - Fax: 661 89 41 - Tlx: 22123 TLCON



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



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

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



EL LITORAL ESPAÑOL, EN OBRAS

LAS obras tienen como finalidad evitar la degradación del litoral español y consisten, básicamente, en mejora, ampliación y regeneración de playas y otros espacios litorales; la rehabilitación del borde marítimo y defensa de costas; y trabajos para la accesibilidad a las playas y a la ribera del mar.

A los más de 10.000 millones de pesetas destinados a las nuevas actuaciones emprendidas este año, hay que sumar otros 6.000 millones para cubrir los compromisos adquiridos anteriormente; otros 1.000 millones para nuevos deslindes; 1.250 millones para trabajos de campo, estudios y proyectos; y cerca de 500 millones para cubrir el funcionamiento operativo de

La aplicación del Plan de Costas 1993-1997 supondrá la inversión de 150.000 millones de pesetas, en actuaciones en la franja litoral, durante un período de cinco años. En el año que ahora termina, el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente inició obras que importan el 10 por 100 del total de la inversión prevista.

los servicios, lo que viene a totalizar los 18.718 millones correspondientes a 1993. En esta partida están comprendidas también las inversiones municipales, que oscilan entre el 30 por 100 y el 50 por 100 en las nuevas actuaciones.

Los factores que más han contribuido al deterioro de la franja costera, según el propio Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, son: obras marítimas realizadas sin tener en cuenta el impacto

medioambiental, como puertos y espigones; urbanizaciones de espacios litorales de alto valor ambiental; vertidos contaminantes...

Las actuaciones destinadas a la regeneración de playas o creación de playas artificiales se llevarán la mayor parte del presupuesto, unos 80.000 millones de pesetas. Y éstas son, precisamente, las actuaciones que levantaron más polémica entre los grupos ecologistas, ya que supondrán la extracción de millones de metros cúbicos de arena del

fondo marino, incluida la zona infralitoral, la más rica y diversa en términos ecológicos y de producción pesquera.

Las situaciones que se tratan de corregir con el actual Plan de Costas son aquellas que impidan o limiten una utilización racional y pública del litoral; rehabilitar espacios degradados; promover actuaciones que mejoren la calidad ambiental en la costa; así como desarrollar actuaciones preventivas y protectoras para controlar los procesos de erosión y degradación de la costa. Todas estas actuaciones tienen, al mismo tiempo, otro objetivo: actuar sobre la infraestructura básica del sector turístico, un sector de gran importancia para la economía española. ■



El Gobierno solicita al CES su dictamen

PROFUNDA REFORMA DEL MERCADO DE TRABAJO

En abril, el Gobierno solicitó al Consejo Económico y Social un dictamen sobre el documento de Reforma Global del Empleo que acababa de elaborar, y en el que se planteaba un ambicioso cambio del actual sistema de relaciones laborales que, de llevarse adelante, afectará 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.

EN el documento se solicitaba 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.

Las siete cuestiones esenciales que se proponían en el documento para su correspondiente reforma eran: modalidades de contratación, movilidad funcional, movilidad geográfica, movilidad horaria, estructura del salario, despido y otras medidas (tributarias y derogativas de ordenanzas vigentes) (cuadro 1).

Las razones por las que el Gobierno se planteó afrontar esta reforma, —algunos de cuyos apartados serán difícilmente consensuables con los agentes sociales, en especial con los sindicatos, como posteriormente se ha comprobado tanto en los debates mantenidos en el propio CES como en las negociaciones llevadas a cabo para lograr el Pacto Social—, eran, entre otras, el nuevo entorno comunitario en el que ha empezado a vivir España y en el que le espera a partir de 1997, con la Unión Económica y Monetaria. Por ello, nuestro país —dice el documento— está obligado a acelerar el proceso de convergencia laboral con sus socios comunitarios.

Otro argumento en favor de esta reforma —siempre según la propuesta gubernamental— era la necesidad de actualizar la estructura básica del sistema

Modalidades de contratación, despidos, movilidad funcional y geográfica, tributación fiscal de los parados y derogación de varias ordenanzas vigentes, son algunas de las cuestiones que se propone reformar el Gobierno.

español de relaciones de trabajo constituida 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.

Como último fundamento para la reforma, el Gobierno exponía en el documento las causas estructurales de la escasa capacidad de generación de empleo de la sociedad española, y ponía de relieve el hecho de que el bienestar alcanzado por los españoles en los últimos años —incremento del PIB, de la renta per cápita, del consumo, etcétera—, se había basado exclusivamente en las ganancias de productividad de los ocupados y no en el aumento de la tasa de ocupación. De ahí que se considerase imprescindible la reforma para no condenar a la frustración a los hoy parados y a aquellos que en el futuro se integrarán en la población activa. (Por lo que se refiere al posterior dictamen emitido por el CES al respecto de esta propuesta ver la información correspondiente en este mismo número.) ■



PUNTOS CLAVE DE UNA REFORMA

A modo de resumen, éstas fueron las medidas que el Gobierno planteó para llevar cabo la reforma del mercado laboral, y sobre las que pidió 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 utilice 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 GEOGRAFIA

- 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 autorización administrativa previa a los despidos colectivos.
- Analizar los efectos económicos, laborales y sociales de la cuantía de la indemnización.

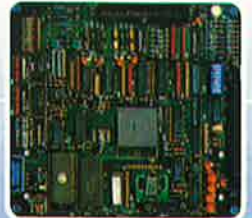
- Correspondencia de la normativa española con la comunitaria.
- Analizar los efectos de eliminar la autorización administrativa de los despidos en la actividad judicial, en el seguro de paro y en la distribución de los poderes dentro de la empresa.
- Estudiar la regulación del despido individual dentro 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. ■

SAUER  **SUNDSTRAND**

C/ Sierra de Guadarrama, 35 Naves 6-7
Pol. Ind. SAN FERNANDO DE HENARES
E - 28850 Madrid
Tel.: (1) 6768013 + 6768461
Fax.: (1) 6768812



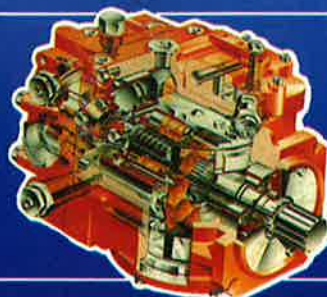
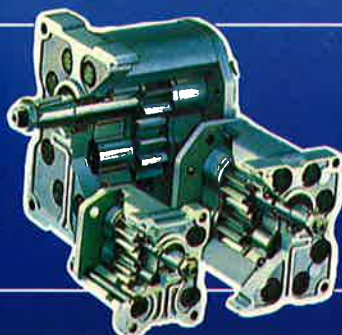
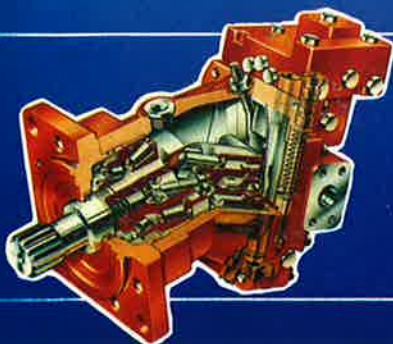
Sistemas hidráulicos - Líderes en todo el mundo

- * TRANSMISIONES HIDROSTATICAS
- * BOMBAS DE ENGRANAJE Y MOTORES
- * COMPONENTES ELECTROHIDRAULICOS



Servicio en todo el mundo...

SAUER-SUNDSTRAND, ofrece soluciones óptimas para la aplicación de sistemas hidráulicos o maquinillas de pesca, generadores, "winches" cabrestantes, etc..., con experiencia acumulada, a través del uso de nuestras transmisiones hidrostáticas, en más de 1.000 pesqueros construidos en España.



Acuerdo entre Administración, Empresarios y Sindicatos

200.000 MILLONES PARA LA FORMACION CONTINUA DE TRABAJADORES



El día 1 de enero entraba en vigor el Plan para la Formación Continua de los Trabajadores que, fruto de un pacto firmado, en diciembre de 1992, entre el Gobierno, Empresarios y Sindicatos, tiene un vigencia de cuatro años y una dotación de más de 200.000 millones de pesetas

LOS beneficiarios de este Plan son los trabajadores asalariados tanto en el sector público como en el privado, excepción hecha de los trabajadores de la Administración.

La financiación del Plan de Formación Continua está previsto que se realice de la siguiente forma: de la cuota del 0,70 por 100 que pagaban los empresarios y los trabajadores para la formación profesional, un 0,10 por 100 se destinará a la formación de trabajadores ocupados (formación continua), mientras que el 0,60 por

100 restante irá a la de los desempleados. Ese 0,10 por 100 supone unos 20.000 millones de pesetas que son los que se han destinado en 1993 para dicha formación.

El Plan, al tener una vigencia de cuatro años, irá incrementando progresivamente la cuota global destinada a la formación de empleados. En 1994, la cuota será del 0,20 por 100; en 1995, del 0,25; y en 1996, será del 0,30 por 100, es decir, unos 60.000 millones de pesetas. En total, el Plan supone una dotación de fondos que ronda los 200.000 millones de pesetas para los cuatro años de vigencia.

Por primera vez se crea un sistema para estructurar la formación profesional de los trabajadores.

Los fondos los gestiona un organismo cuya creación está prevista en el citado Pacto, que se llama Ente Paritario Estatal, en el que figuran representaciones tanto del empresariado como de las organizaciones sindicales. Asimismo, existe una Comisión Tripartita a nivel nacional para el seguimiento del acuerdo. El Gobierno, por su parte, contribuye con apoyos como el observatorio permanente de empleo, la red

pública de educación y la información proveniente de los estudios sectoriales que realiza el INEM para detectar los cambios que se produzcan.

El origen de este acuerdo tripartito está en la firma de un acuerdo a dos bandas sobre formación profesional entre empresarios y sindicatos, al que se ha sumado el Gobierno para darle respaldo financiero y colaboración, ya que, en palabras de Martínez Noval entonces Ministro de Trabajo y Seguridad Social, «es la primera vez en nuestro país que se crea un sistema que trata de estructurar la formación profesional de los trabajadores».

También las organizaciones firmantes coincidieron en destacar la importancia de este acuerdo, que permitirá un alto grado de competitividad y que supone el primer plan tripartito firmado desde 1984.

Con posterioridad a la entrada en vigor de este Plan, se firmó, en el mes de febrero, el Programa Nacional de Formación Profesional, también suscrito a tres bandas, que sustituyó al Plan de Formación e Inserción Profesional (FPI) con una inversión prevista para cuatro años de 800.000 millones de pesetas, y cuyo objetivo es aprovechar al máximo los recursos para lograr una formación de calidad de jóvenes y trabajadores.

La principal novedad que introduce el nuevo Plan de Formación Profesional es el traspaso de competencias, en formación profesional de los jóvenes que buscan su primer empleo, al Ministerio de Educación, lo que permitirá al Instituto Nacional de Empleo centrar todos sus esfuerzos en la formación de los desempleados. ■

Aprobadas en Consejo de Ministros

MEDIDAS URGENTES CONTRA EL PARO

El paro y las medidas aprobadas por el Gobierno para potenciar el empleo fueron los principales protagonistas de la actualidad sociolaboral en los últimos días de febrero y primeros de marzo. Las cifras sobre desempleo conocidas en los dos primeros meses del año desbordaron las previsiones y el Gobierno aprobó, con carácter urgente, en el último Consejo de Ministros celebrado en febrero un paquete de medidas, unas de aplicación inmediata y otras para su aplicación a corto plazo, encaminadas a fomentar el empleo, con actuaciones que fueron desde la reforma del mercado laboral, a las medidas fiscales en beneficio de las empresas y la propia inversión pública.

LAS actuaciones adoptadas se promulgaron por el Real Decreto-ley del 26 de febrero y se agruparon en cuatro apartados: medidas de fomento de empleo, medidas presupuestarias, tributarias y financieras.

Entre las primeras se encontraban la aprobación de dos anteproyectos de ley en los que se contemplaba la nueva regulación de los contratos en prácticas y de formación y la creación de empresas de trabajo temporal. Ambas propuestas fueron enviadas al Consejo Económico y Social (CES) para que este órgano consultivo emitiera su informe preceptivo.

La más novedosa y también la más esperada de las dos era la propuesta de legalización de las Empresas de Trabajo Temporal (ETT) prohibidas por el artículo 4.º del Estatuto de los Trabajadores y que, sin embargo, en los últimos años estaban funcionando en una «ilegalidad tolerada».

Sobre la base de que «el mercado de trabajo español no debe ni puede funcionar sin tener en cuenta las reglas de juego existentes en la CE», en cuyos

países hace ya años que las ETT están funcionando, el proyecto de ley del gobierno planteaba la regulación del funcionamiento de estas empresas, y delimitaba su área de actuación.

Dichas empresas han demostrado allí donde funcionan que pueden canalizar un volumen importante de empleo, cuya especialización e inmediatez en la respuesta, sobre todo en el sector servicios, no puede ofrecerse a través de los mecanismos tradicionales, a la vez que proporciona a los trabajadores cierta diversificación profesional y formación polivalente.

En principio, se fijaba que uno de los requisitos previos que debe cumplir una ETT es presentar garantía financiera para responder del cumplimiento de las obligaciones salariales y de Seguridad Social, también se las obliga a dedicar una parte de la masa salarial a formación de los trabajadores. También regulaba el anteproyecto las medidas contra las infracciones en las que podrían incurrir las mencionadas empresas.

En cuanto al anteproyecto de ley sobre regulación de los contratos en prácticas y de



Las Empresas de Trabajo Temporal facilitan el empleo en el sector servicios y proporcionan a los trabajadores diversificación profesional y formación polivalente.



este Plan de Choque contra el paro destacaban, en lo que a la reforma del mercado laboral se refiere, la prórroga por un año de los contratos temporales de fomento de empleo que agotasen el período máximo de tres años de duración desde esa fecha hasta el 31 de diciembre del año que acaba de finalizar. Terminada la prórroga los empresarios que decidiesen convertir esos puestos de trabajo temporal en indefinidos tendrían derecho a una subvención económica de 250.000 pesetas.

También durante 1993 se ha incentivado la contratación a tiempo parcial de carácter indefinido, siempre que la jornada fuese igual al 50 por 100 de la jornada habitual en la actividad de que se tratase.

Medidas financieras y tributarias

En cuanto a las medidas de tipo económico que se tomaron estaba el aumento de la inversión pública para 1993 y 1994 en infraestructuras, con cargo a los fondos de cohesión y del Banco Europeo de Inversiones por un valor de 300.000 millones de pesetas.

Con objeto de favorecer la creación de empresas e incentivar la inversión se mejoraba el tratamiento fiscal mediante la modificación del régimen de compensación de pérdidas en el Impuesto de Sociedades y a través de la bonificación de los rendimientos de la estimación objetiva.

También se favorecía a las Pequeñas y Medianas Empresas permitiéndoles la negociación bursátil de valores, creando una línea de crédito a tipo de interés MIBOR por valor de 160.000 millones y creando un fondo de capital riesgo en el ICO de 4.000 millones de pesetas. ■

formación éste introducía una serie de modificaciones con las que se pretendía garantizar la eficacia de los contratos en prácticas y de formación como verdaderos instrumentos de inserción laboral, permitiendo a los recién titulados adquirir la indispensable experiencia laboral.

Entre otras medidas adoptadas por el Ejecutivo en

PAQUETE DE MEDIDAS ECONOMICAS APROBADAS POR EL GOBIERNO

REFORMA DEL MERCADO LABORAL

- Los contratos temporales de fomento de empleo que agoten el período máximo de tres años hasta el 31 de diciembre podrán prorrogarse un año más.
- Después de acogerse a la anterior prórroga, estos contratos podrán contar con una subvención de 250.000 pesetas si se convierten en indefinidos.
- Se incentivan los contratos a tiempo parcial indefinidos mediante la ampliación de las subvenciones previstas en la Ley 22/92.
- Se aprueban dos anteproyectos de ley, uno para reformar los contratos en prácticas y de formación, garantizando que sean auténticos instrumentos de inserción laboral. Y el segundo anteproyecto de ley aprobado autoriza la creación de empresas de trabajo temporal. El Gobierno los remite al CES para que realice un dictamen sobre la reforma global del mercado de trabajo.

MEDIDAS FISCALES

- Facilidades a la creación de nuevas empresas.
- Mejora de los coeficientes de amortización y permitir la amortización acelerada de las inversiones para 1993 y 1994.

AYUDA A LAS PYMES

- Mejora de la financiación. Se crea una línea de crédito al tipo de interés MIBOR de 160.000 millones de pesetas.
- Se refuerzan las Sociedades de Garantía Recíproca.
- Se crea un fondo de capital riesgo en el ICO.

INVERSION PUBLICA

- Facilitar el acceso de las PYMES al mercado de valores. Se destinarán 300.000 millones de pesetas durante 1993 y 1994 a la mejora de infraestructura de transporte y medio ambiente. La financiación corre, en gran parte, a cargo del Fondo de Cohesión y del Banco Europeo de Inversiones (BEI).

MEDIDAS PRESUPUESTARIAS

- *Concesión de varios suplementos de crédito.*

Se conceden varios suplementos de crédito al vigente presupuesto de gastos del Estado por importe total de 50.000 millones de pesetas.

En marcha el Centro de Control de la Recaudación (CENDAR)



LA TECNOLOGIA AL SERVICIO DE UNA MEJOR GESTION

La creación de este Centro, dependiente de la Tesorería General de la Seguridad Social, se ha enmarcado dentro de las medidas de incremento de la eficacia recaudatoria que se contienen en el Plan Integral de Modernización de la Gestión, impulsado hace dos años desde el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y la Secretaría General para la Seguridad Social.

El CENDAR actúa recogiendo centralizadamente, mediante sistemas inteligentes de lectura óptica de caracteres y de lectura de soportes magnéticos, los datos contenidos en los documentos de cotización a la Seguridad Social (TC-1, TC-2 y TR). Posteriormente, verifica dicha información mediante el cruce informático con las bases de datos de las empresas y trabajadores, con las que el CENDAR está conectado directamente y, por último, transmite la información tratada a las distintas bases de datos del Sistema, activando el proceso de emisión automática y descentralizada de reclamaciones de deuda.

Todo ello está permitiendo la paulatina sustitución del actual control de la recaudación, realizado mediante grabación manual y de forma descentralizada por un sistema centralizado que da tratamiento

Mayor agilidad recaudatoria, reducción de tiempo en la resolución de las reclamaciones, mayor fiabilidad en los datos, fuerte modernización de la gestión e importante ahorro en los gastos de la misma han sido algunas de las consecuencias inmediatas de la puesta en marcha durante este año del Centro de Control de la Recaudación (CENDAR).



informático unitario a los datos contenidos en los diferentes documentos de cotización.

Funcionamiento del CENDAR

En el nuevo procedimiento el CENDAR, equipado con los

últimos avances tecnológicos, recibe de todas las instituciones financieras la documentación correspondiente a la Seguridad Social. Esta información se sitúa en el archivo robotizado con capacidad para 24 millones de documentos, equivalentes a cuatro meses de recaudación.

Desde el mismo momento de su llegada al archivo comienza a distribuir la documentación a las unidades encargadas de capturar la información. Frente al antiguo procedimiento manual el CENDAR cuenta con seis máquinas de reconocimiento de caracteres de la más moderna tecnología, capaces de leer e interpretar 100 documentos por máquina y minuto.

Para ello ha sido necesario adaptar los modelos de cotización. Estas máquinas detectan los documentos y caracteres no cumplimentados adecuadamente para su posterior corrección. El fichero obtenido se procesa en conexión directa con las bases de datos de inscripción y afiliación, obteniendo así el control centralizado de la recaudación.

A partir de ese momento el CENDAR actualiza las bases de datos de recaudación y cotización, y sitúa en las Direcciones Provinciales de la Tesorería General la información precisa para que éstas procedan a la reclamación de las cotizaciones no ingresadas.

Paralelamente a este reconocimiento de datos, los equipos permiten captar la imagen de los documentos para su almacenamiento óptico y su posterior recuperación automática. De esta manera se hace innecesario el archivo físico de papel y se mantiene la imagen a disposición de todas



La mejora de la gestión implantada por la puesta en marcha del CENDAR supone un ahorro de 4.000 millones de pesetas anuales y un incremento en la recaudación de 18.000.



las unidades de gestión de la Seguridad Social que lo precisen.

Cada mes se captan la información relativa a las cotizaciones de 14 millones de trabajadores, un millón de empresas y las 52.000 relaciones de ingresos que generan las entidades financieras que colaboran en la gestión. En definitiva, la constitución de 232 millones

de registros informáticos cada año.

Durante este primer año de funcionamiento el CENDAR ha finalizado la primera fase de sus trabajos, centralizando el control de los regímenes especiales de autónomos, agrarios, empleadas del hogar, de los TC-1 y de todo el Régimen General.

Para la segunda etapa está prevista la captura de todos los

datos de los TC-2, es decir, la base de datos de la cotización de los trabajadores.

Se recuerda que el CENDAR depende de la Subdirección General de Recursos Económicos de la Tesorería General de la Seguridad Social. Está situado en la localidad madrileña de Torrejón de Ardoz en un edificio de 6.500 metros cuadrados y cuenta con una plantilla de 325 personas.

Las ventajas del CENDAR

La completa puesta en marcha del CENDAR va a permitir una serie de mejoras en la gestión, entre las que cabe destacar las siguientes:

— El aumento de la eficiencia y la capacidad recaudatoria, que producirá un efecto disuasorio del fraude y la morosidad.

— Mayor calidad de la información recaudatoria, que evitará las reclamaciones que se venían produciendo.

— El almacenamiento de la documentación en disco óptico, que permitirá prescindir del archivo convencional de los 78 millones de documentos que se generan anualmente.

— Reducción del tiempo medio del tratamiento de la documentación recaudatoria, que se situará entre los veinte y los veinticinco días.

— Reducción de la morosidad, por la rápida reclamación de la deuda.

De otro lado, la puesta en marcha del Centro ha supuesto este año un ahorro de 4.000 millones de pesetas en gastos corrientes, provenientes de la grabación convencional de 12 millones de TC-1 y 650.000 TR y de la contratación de las correspondientes empresas externas que lo realizaban, lo que ha compensado en este primer ejercicio buena parte de la inversión realizada para la creación de este organismo.

Asimismo, se ha empezado a registrar un significativo incremento en la recaudación como consecuencia de la anticipación en dos meses de los tradicionales plazos de emisión de requerimientos y certificaciones de descubierto. Dicho aumento se estima en 18.000 millones de pesetas (6.000 provenientes de la recaudación ejecutiva y 12.000 de la recaudación voluntaria). ■

Presentado por su titular
en el Parlamento

PLAN DEL MINISTERIO DE TRABAJO PARA ESTA LEGISLATURA

Los tres objetivos que tiene planteados el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social para los próximos cuatro años son favorecer la competitividad de las empresas, la creación de empleo y la consolidación de la protección social. Así lo expuso el titular del Departamento José Antonio Griñán a la Comisión de Política Social y Empleo del Congreso de los Diputados.

ESPECIAL atención dedicó el Ministro de Trabajo y Seguridad Social en su intervención parlamentaria a la consolidación de la protección social, y en concreto al sistema de pensiones y su consolidación o lo que él llamó «proteger la protección». «Perfeccionar el sistema público de pensiones para dar plena seguridad a los pensionistas actuales y futuros, mantener el poder adquisitivo de las pensiones y continuar la política de mejora de la gestión de la Seguridad Social» serán los tres ejes fundamentales de actuación en esta legislatura en el área de Seguridad Social, según señaló el titular del Departamento.

José Antonio Griñán realizó una firme defensa de «un sistema público de pensiones, solidario y estable», cuyas bases se han puesto a lo largo de los pasados años hasta configurar

el esquema establecido en la Constitución con dos niveles de protección pública, el contributivo y el asistencial, más un tercer nivel complementario y libre.

Para el Ministro de Trabajo «ahora y no antes resulta preciso profundizar en la consolidación y perfeccionamiento del nivel contributivo», una vez ultimada la estructura del sistema y alcanzado un aceptable nivel de cobertura en la modalidad contributiva, a través de la política de revalorización de pensiones mínimas desarrollada.

Para cumplir estos compromisos anunció la disposición de abrir un amplio diálogo político y social. «El Gobierno quiere abrir una

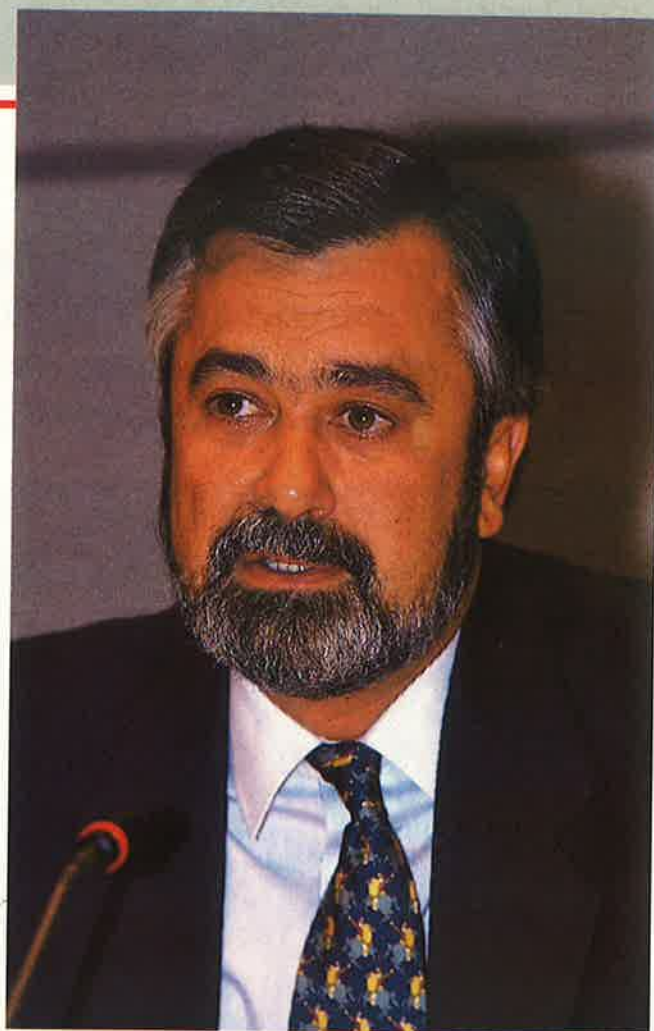
reflexión sobre las medidas necesarias para garantizar la protección contributiva en el futuro, teniendo en cuenta la relación activos-pasivos y la prolongación de esperanza de vida que nuestra sociedad experimenta.»

Para el mantenimiento del poder adquisitivo de las pensiones, el ministro dio a conocer la propuesta de revalorización para 1994 del 4,1 por 100 (3,5 por 100 para la revalorización de todas las pensiones vigentes a partir del 1 de enero y el 0,6 por 100 para mejorar las que en el 94 se incorporen con cuantía menor al mínimo establecido).

Por último, el Ministro de Trabajo insistió en su compromiso de avanzar en la mejora de la gestión de la

Seguridad Social, mediante la aplicación del Plan Integral de Modernización de la Gestión, cuya finalidad es acercar la Administración al ciudadano, hacerla más transparente y eficiente y luchar con mayor rigor contra el fraude.

Otros compromisos citados por el ministro para cumplir en los próximos cuatro años estuvieron referidos al pacto por el empleo, acuerdo sobre rentas, medidas de apoyo a la negociación colectiva, mayor flexibilización en la contratación para apoyar a las pequeñas empresas, remisión al Consejo Económico y Social de la Ley de Huelga, regulación de las Empresas de Trabajo Temporal, nuevos estímulos para los contratos en prácticas y de formación, desarrollo del contrato de aprendizaje, medidas de lucha contra el fraude y estabilización de los presupuestos de gasto por desempleo que han doblado ya las inversiones públicas del MOPTMA. ■



**«Hay que dar plena seguridad
a los pensionistas actuales
y a los futuros.»**



En junio, Elecciones Generales

CUARTO TRIUNFO DEL PSOE E IMPORTANTE AVANCE DEL PP

Con un total de 159 escaños, y más de nueve millones de votos, el Partido Socialista Obrero Español (PSOE) ganó, por cuarta vez consecutiva, las elecciones generales celebradas el 6 de junio. A pesar de la holgada victoria los socialistas perdieron la mayoría absoluta lo que les ha obligado a realizar una política de pactos parlamentarios, en especial con las fuerzas nacionalistas.

LAS elecciones se celebraron en un clima de absoluta normalidad, aunque bajo una cierta incertidumbre, ya que las encuestas previas no avanzaron un claro vencedor y, en algunas, se había llegado a dar una ligera ventaja al Partido Popular.

Los socialistas obtuvieron 159 escaños, perdiendo 16 con respecto a la legislatura anterior, pero un dato interesante es que aumentaron sus votos en casi un millón —obtuvieron 9.076.218—. Como segundo partido más votado, el Partido Popular logró casi tres millones más de papeletas que en las elecciones de 1989, hasta situarse en 8.169.585, que supusieron 141 escaños frente a los 107 de 1989.

Izquierda Unida fue la tercera fuerza, con 18 diputados frente a los 17 de la legislatura anterior. No se cumplieron las previsiones de las encuestas ni las expectativas de sus responsables, aunque hay que constatar que consiguieron 400.000 votos más.

Convergencia i Unió perdió un diputado para quedar con 17 escaños, sin superar, como era su objetivo, al Partido Socialista de Cataluña. El Partido Nacionalista Vasco se mantuvo con los mismos cinco escaños de que ya disponía y Herri Batasuna sufrió un duro revés al perder dos escaños y mantenerse solamente con otros dos.

Como notas destacadas cabe mencionar el nacimiento de una nueva formación mayoritaria en Canarias que obtuvo cuatro diputados y la desaparición del arco parlamentario del Partido Andalucista y del Centro Democrático y Social.



El objetivo prioritario del nuevo Gobierno es conseguir un pacto social por el empleo.

En lo que respecta al Senado, el PSOE obtuvo también la victoria, aunque más ajustada que en el Congreso, con 96 escaños frente a los 93 del Partido Popular. Los nacionalistas obtuvieron un resultado desigual. Convergencia se mantuvo con 10 escaños mientras que el PNV bajó de cuatro a tres, y los canarios se sentaron en cinco escaños.

Gobierno para una crisis

La tarea de formación del nuevo Gobierno fue abordada por Felipe González inmediatamente después de superar, el día 8 de julio, la sesión de investidura. Tal y como había anunciado previamente el presidente renovó ampliamente su Gabinete, aunque sin sorpresas espectaculares, ya que solamente se incorporaron tres caras nuevas: Juan Alberto Belloch, en Justicia; Cristina Alberdi, en Asuntos Sociales, y Carmen Alborch, en Cultura. El resto o permaneció en sus puestos o cambiaron de cartera o estaba ya en relevantes puestos de la Administración.

El vicepresidente Narcís Serra y cuatro ministros continuaron en sus puestos: Javier Solana, en Asuntos Exteriores; José Luis Corcuera, en Interior; José Borrell, en Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y Julián García Vargas, en Defensa.

Otros cuatro ministros cambiaron de cartera: Pedro Solbes, que pasó de Agricultura a Economía y Hacienda; José Antonio Griñán que lo hizo de Sanidad y Consumo a Trabajo y Seguridad Social; Alfredo Pérez Rubalcaba que abandonó Educación y Ciencia para asumir la nueva cartera de Presidencia y Juan Manuel Eguíagaray que pasó de Administraciones Públicas a Industria y Energía.

El resto del equipo gubernamental quedó formado por: Gustavo Suárez Pertierra, en Educación y Ciencia; Javier Gómez Navarro, en Comercio y Turismo; Vicente Albero, en Agricultura, Alimentación y Pesca, Jorónimo Saavedra, en Administraciones Públicas y Angeles Amador, en Sanidad y Consumo.

Los cuatro grandes bloques en los que está centrando su trabajo el renovado equipo son: superación de la crisis, impulso democrático, desarrollo autonómico y avance en la plena integración en la Unión Europea. ■



Buque-hospital en la «Costera del bonito»

EL «INVESTIGADOR» CUMPLIO SUS OBJETIVOS

LA labor llevada a cabo por el «Investigador» durante los tres meses, de junio a septiembre, que duró la campaña atunera ha sido fundamentalmente la de prestar apoyo sanitario, tanto a nivel asistencial como preventivo, de forma gratuita a todos los tripulantes de los buques que han faenado en la pesca del bonito. Esta acción tendente a potenciar los niveles de salud de la gente de la mar, se enmarca en los programas que viene desarrollando el Ministerio de Trabajo, en el área de Seguridad Social, para el sector marítimo-pesquero.

La campaña se desarrolló en tres mareas de un mes cada una, en las que fueron alternando su trabajo en el buque-hospital los seis médicos del servicio de Sanidad Marítima del ISM que participaron en ella. El total de barcos atuneros que se hicieron a la mar a la búsqueda del atún fue de 450. El colectivo humano que estuvo protegido por esta atención médica fue de 5.500 pescadores.

Por segundo año consecutivo, el Instituto Social de la Marina llevó a cabo la Asistencia Médica Embarcada (AME) a los trabajadores de la «Costera del Bonito» en el buque «Investigador», fletado y acondicionado especialmente para esta tarea.

El apoyo prestado fue primordialmente sanitario, pero también se facilitaron diversos apoyos logísticos cuando fueron solicitados. El total de asistencias efectuadas en la campaña fue de 89, de las que 42 fueron por enfermedad, 27 por accidente y 20 de asistencia logística (15 de buceos y cinco mecánicas). Se ingresó a bordo del «Investigador» a un total de 12 personas: seis por enfermedad y seis por accidente.

De las 69 asistencias médicas (42 por enfermedad y 27 por accidente), 36 fueron consultas radiomédicas, 14 fueron consultas ambulatorias en el propio buque pesquero y siete fueron consultas a bordo del «Investigador». El resto fueron las hospitalizaciones antes mencionadas.

Los grupos de edad que requirieron mayor atención fueron los correspondientes a las

personas de veintiuno a cuarenta años; y si tenemos en cuenta los puestos de trabajo a bordo, los accidentes se produjeron mayoritariamente entre el personal de cubierta. También el mayor número de enfermedades se produjo, en ese colectivo.

Además, de la asistencia sanitaria los médicos del ISM aprovecharon esta campaña para intensificar actuaciones preventivas a bordo de los buques, tales como distribución de diversas publicaciones y folletos relativos a aspectos sanitarios de interés a bordo (guías sanitarias, carteles y pegatinas para realizar correctamente la consulta radiomédica, bien al «Investigador» o al Centro Radio-Médico, reglamento sobre botiquines a bordo, etcétera).

El «Investigador», preparado especialmente para ser utilizado como buque-hospital bajo al

supervisión de los expertos del ISM, dispone de una sala-enfermería equipada con el instrumental necesario para la atención y mantenimiento de enfermos graves, camarotes para alojar a seis pacientes y capacidad para un total de 18 en caso de necesidad imperiosa, una embarcación neumática —modificada para transportar una camilla debidamente sujeta— para el transporte entre el barco y los pesqueros y un equipo de comunicación VHF, onda corta y sistema INMARSAT, así como un ordenador que facilita el acceso a la historia clínica informatizada de los pacientes atendidos y la consulta con los médicos del «Investigador», permitiendo todo ello mejorar la calidad de la atención prestada a los trabajadores de la mar en el propio caladero.

Como novedad este año el buque ha tenido una notable mejora en las comunicaciones al tener conexión vía satélite y un incremento en las dotaciones de material quirúrgico, farmacológico y ortopédico y un laboratorio analítico. ■



Gobierno, Empresarios y Sindicatos

A LA BUSQUEDA DEL GRAN PACTO SOCIAL

Constituido el nuevo Gobierno, el equipo económico del mismo concentró todos sus esfuerzos, empleando para ello buena parte de los meses estivales, en contactar a los agentes sociales de cara a iniciar las

negociaciones para conseguir recuperar el diálogo social y llegar a través de él a un gran pacto de rentas y de empleo a fin de poder superar la grave crisis por la que está atravesando nuestra economía.

LAS reuniones estuvieron encabezadas por parte de la Administración por los titulares de Economía y Hacienda y Trabajo y Seguridad Social, Pedro Solbes y José Antonio Griñán; por la Confederación de Empresarios (CEOE), por su presidente José María Cuevas y por los Sindicatos UGT y CC.OO, por sus secretarios generales Nicolás Redondo y Antonio Gutiérrez, respectivamente. Tras coincidir todas las partes en la necesidad de «lograr un pacto de responsabilidad para crear empleo» con una duración de tres años, entrando en vigor el 1 de enero de 1994, lo primero en abordar fue la fijación de un índice de temas objeto de negociación.

Dicho listado quedó fijado en cuatro grandes bloques:

Protección Social (pensiones, desempleo, incapacidad e invalidez, sanidad y financiación); **Política de Rentas** (salarios, SMI, beneficios, fiscalidad y control de la inflación); **Mercado de Trabajo** (INEM, Formación Profesional, ordenanzas laborales, negociación colectiva, relaciones laborales y medidas de fomento del empleo); y **Medidas de Apoyo al Sistema Productivo** (inversión, política industrial, PYMEs, política I + D y costes no salariales).

A primeros de septiembre se iniciaron formalmente las negociaciones con la presentación, el 2 de septiembre, por parte del Gobierno de un documento de más de 200 folios en el que se articulaban sus propuestas en torno a los cuatro temas antes mencionados. Todas las medidas, según explicó el titular de Economía y Hacienda, pretendían



conseguir un objetivo prioritario: el recorte del déficit público «como elemento esencial para crear empleo y reducir los tipos de interés de forma que mejore la inversión y la competitividad».

En dicho documento el Gobierno proponía, entre otras cosas, la reforma del sistema de pensiones y de protección al

desempleo. En el primer punto proponía alargar el período estimado para calcular la base reguladora de la pensión y el incremento de los años de cotización necesarios (actualmente son 15) para acceder a una pensión contributiva. Esta medida pensada para el futuro tendría como objetivo mantener la

relación de activos y pasivos en el actual nivel 2,2 para garantizar la estabilidad financiera del sistema.

El Gobierno anunció también su intención de congelar los salarios de los funcionarios y la pérdida del poder adquisitivo de los trabajadores en cinco puntos por debajo del IPC en tres años. A cambio se comprometió al mantenimiento de las plantillas y a la vigilancia gubernamental de que habría una mayor reinversión de los excedentes empresariales.

Durante los meses de octubre, noviembre y diciembre han continuado las negociaciones con más desacuerdos que puntos de encuentro. Dichos desacuerdos se pusieron de manifiesto en el transcurso de los intensos debates, celebrados en el Consejo Económico y Social, que precedieron a la votación del dictamen que este organismo había preparado al documento que el Gobierno había enviado, en abril, bajo el epígrafe de «Reforma del Mercado de Trabajo», cuyos postulados coincidían con los contenidos en el documento entregado por el Ejecutivo a los agentes sociales el 2 de septiembre como punto de partida para las negociaciones. Dicho dictamen fue rechazado por todas las partes.

Ante esta situación y para forzar que antes de finalizar el año se pudieran lograr algunos compromisos en determinadas materias el Gobierno dio, a mediados de noviembre, un giro radical a su estrategia cambiando algunos de sus postulados en materia de pensiones y desempleo, y ofertó unas nuevas propuestas a sindicatos y empresarios para continuar negociando, ya que en lo que sí están todos de acuerdo es en mantener el diálogo. ■

Primer aniversario
de la Gran Escuela del Mar

BAMIO

INVERTIR EN FUTURO

El Instituto Social de la Marina, en el marco de los Planes de Acción y Modernización del Ministerio de Trabajo en el área de la Seguridad Social, cuenta con un proyecto formativo acorde con las necesidades del Sector Marítimo que le permite la correcta aplicación del Plan Nacional de Formación e Inserción Profesional a dicho sector. En este sentido viene desarrollando un Programa de Formación Ocupacional Marítima que contempla las características diferenciadoras del sector a que se dirige.

Para llevar a cabo esta acción el ISM dispone, como buque insignia de sus recursos, del Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio, cuya oferta formativa está contribuyendo de forma decidida a la mejor capacitación profesional de la gente de la mar para el desarrollo de todo su campo laboral, paliando deficiencias de formación en nuevas tecnologías, actualizando sus conocimientos a las situaciones cambiantes del sistema productivo y facilitando su reinserción en otras ocupaciones afines.

Ahora, cuando se cumple el primer aniversario de la puesta en marcha de Bamio, sus resultados vienen a confirmar que la inversión más segura que se puede hacer en estos tiempos de crisis es la de la formación, ya que, antes o después, su convertibilidad se realiza en valores seguros: el empleo y la mejor capacitación profesional que, a su vez, redunda en una mayor competitividad.



La industria marítima, al igual que los demás sectores de la sociedad, ha vivido en los últimos años el acelerado ritmo de innovación y cambios generados por las nuevas tecnologías. Lo que ha obligado a los profesionales del sector a mantener activo su interés por dominar los nuevos conocimientos y las técnicas que, a lo largo de su vida profesional, representarán un serio desafío en su actividad productiva.

Paralelamente a esta evolución tecnológica, la acción formativa ha tenido que avanzar para asegurar una respuesta adecuada a estos cambios, con-



tribuyendo al incremento de la calidad de vida, al bienestar individual y colectivo y, en definitiva, a garantizar un porvenir mejor.

En este contexto, el Instituto Social de la Marina, como organismo encargado de impulsar soluciones a la problemática social del sector marítimo-pesquero y de mejorar las condiciones profesionales, económicas y sociales de todos los trabajadores de la mar, comenzó a preparar, en 1986, el Plan Piloto de Formación Ocupacional Marítima, como una respuesta a las necesidades de formación profesional de los tripulantes y la conveniencia de

En los casi 15.000 metros cuadrados repletos de las instalaciones y los talleres más modernos, se está desarrollando un camino nuevo en la enseñanza de las disciplinas marítimas que hacen de Bamio un Centro único en su género.

elevar el nivel de la gestión empresarial en el sector marítimo, objeto todo ello de reiteradas demandas sociales.

En este Plan Piloto se dejaron puestas las bases para dar respuestas específicas a proble-

mas de especial relevancia, como la formación de formadores, ampliando el campo de beneficiarios a aquellos países con los que España tiene firmados acuerdos bilaterales de pesca o transporte marítimo,

atendiendo especialmente a los países de habla hispana.

Concluidas las fases previas de este proyecto e incorporadas sugerencias y aportaciones recibidas de distintos expertos, trasladando experiencias de otros programas similares y al amparo del Convenio de Colaboración firmado con el Instituto Nacional de Empleo (INEM), el ISM procedió, en 1987, a poner en marcha el Plan de Formación Ocupacional Marítimo definitivo.

Su realización fue laboriosa, ya que en el ámbito marítimo existe una gran amplitud de normas que inciden sobre la formación de las tripulacio-

BAMIO

nes y que se asientan tanto sobre la normativa nacional (Plan Nacional de Formación e Inserción Profesional), como sobre aquella que viene determinada en el marco internacional por el «Convenio sobre normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar OMI/78» y otros Convenios, Recomendaciones e Informes emitidos por la OIT y OMI, así como directivas comunitarias que inciden en este campo.

En este marco legislativo, y teniendo en cuenta que las directrices señaladas por las normas referidas tienen como objetivos fundamentales los de lograr una respuesta adecuada a las nuevas tecnologías, incrementar la seguridad de los tripulantes de los buques y mejorar las posibilidades de contratación y autoempleo de la gente de la mar, fue el que el ISM puso en marcha, de acuerdo con las necesidades del momento el Plan de Formación Ocupacional Marítima.

Para su ejecución contaba con una infraestructura distribuida por todo el litoral español, integrada por el equipamiento formativo existente en las Casas del Mar, apoyado por las Escuelas de Formación Profesional Náutico-Pesqueras, que compaginan sus actividades en materia de enseñanza reglada con el cumplimiento de los fines y cometidos encomendados en el citado Plan. No obstante, y de acuerdo con las necesidades del mercado de trabajo, se carecía de un Centro de formación integrado que diese respuesta a la demanda que requería el sector marítimo, y que permitiera la adecuada realización de actividades formativas con equipamientos tecnológicamente avanzados y profesorado muy especializado.

El nacimiento de un Centro

Para resolver esta carencia el ISM estimó la necesidad de disponer de un Centro con una doble finalidad: por una parte se pretendía disponer de unas instalaciones con un avanzado nivel técnico para cubrir la parcela de la formación específica y, por otra, como Centro impulsor de una política de incremento de la sensibilidad hacia el sector marítimo, especialmente en cuanto se refiere al estudio de aspectos socio-económicos, mejora de la gestión empresa-

El ISM proyectó el Centro de Bamio con una doble finalidad: disponer de unas instalaciones para la formación, con un alto nivel técnico, y potenciar la sensibilidad hacia el sector marítimo.

rial, relaciones laborales, evolución tecnológica, etcétera, sin olvidar el impulso y apoyo de las iniciativas que pudieran surgir tanto del área pública como privada en el sector marítimo.

A ello se unía también la falta de instalaciones públicas destinadas a impartir la formación específica en materia de técnicas de seguridad y lucha contra incendios, entre otras obligaciones exigidas por la normativa internacional vigente.

Ante la urgencia de paliar esta situación y avanzar en me-



jorar la seguridad marítima y las condiciones en que se desenvuelve el trabajo de las tripulaciones, se unió también la necesidad de poder contar con un Centro Piloto que sirviese de coordinador de la Red de Centros Docentes con que contaba el ISM y que realizase funciones de apoyo a los restantes Centros Docentes, trasladando la experiencia de otros Centros europeos similares, con los que se estaban desarrollando importantes programas de colaboración bajo la supervisión de la CE.

Así es como se decidió la creación del Centro de Formación Ocupacional Marítima que entró en servicio en el otoño de 1992, en la localidad pontevedresa de Bamio.

Las áreas de actividad de Bamio

De acuerdo con las previsiones del Instituto Social de la Marina el Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio ha sido dotado con instalaciones de un avanzado nivel técnico, que le



la programación en las diversas áreas geográficas de las Unidades Móviles de Seguridad Marítima y de simulación de pesca y navegación, que operan en todo el territorio nacional y están dotadas de medios adecuados que permiten la impartición de cursos por la costa, estableciendo de esta forma un adecuado ajuste entre la localización de la demanda de necesidades formativas y los medios disponibles.

Otra de las funciones que asume el Centro es la formación de formadores, función esta de suma importancia para el desarrollo del Plan de Formación Ocupacional, ya que el continuo avance de la técnica obliga a disponer de especialistas en determinadas áreas, cuya cualificación les convierta en expertos en formación de profesionales.

El área de Formación Ocupacional Marítima está organizada en cinco departamentos:

- Departamento Marítimo.
- Departamento de Electricidad y Electrónica.
- Departamento de Máquinas.
- Departamento de Sanidad Marítima.
- Departamento de Seguridad Marítima.

Departamento marítimo

Este departamento estructura la formación en una triple dirección: promoviendo una formación adicional en técnicas de gestión a los marinos; facilitan-

permite asumir las actividades para las que ha sido proyectado.

En él se imparten diferentes tipos de cursos con los siguientes objetivos:

- Promoción del empleo marítimo.
- Recualificación de trabajadores dentro del sector.
- Reconversión de excedentes a otros sectores económicos.
- Inserción y reinserción de trabajadores con cualificación insuficiente.

Asimismo, el Centro coordina



Datos básicos sobre BAMIO

¿QUE ES EL CENTRO DE BAMIO?

Es un Centro de estudios marítimos en el que se imparten cursos complementarios a la Formación Ocupacional Marítima del Instituto Social de la Marina, dirigidos a la especialización baja, media y alta, además de otros cursos específicos que demanda la iniciativa privada o pública.

¿QUIEN GESTIONA EL CENTRO?

El Instituto Social de la Marina.

¿DONDE ESTA UBICADO?

El Centro está ubicado en la localidad de BAMIO, en Villagarcía de Arosa (Pontevedra), en una superficie construida de 14.039 metros cuadrados. Está próximo a los aeropuertos de Vigo y Santiago de Compostela y conectado estratégicamente a la red ferroviaria y de carreteras, lo que facilita su comunicación tanto con la Comunidad Autónoma como con el resto del territorio nacional.

Al estar situado cerca de la costa dispone de instalaciones en el puerto de Cambados para realizar prácticas *in situ* sobre técnicas de supervivencia en la mar.

¿QUIENES PUEDEN ACUDIR AL MISMO?

Todas aquellas personas interesadas en un curso, que estén inscritas en las Oficinas de Empleo de las Direcciones Provinciales del ISM, bien porque busquen su primer empleo, bien porque deseen especializarse o reciclarse dentro del sector. También pueden hacerlos todas las empresas privadas o públicas que deseen organizar cursos especializados para sus trabajadores. En estos casos el Centro de Bamio ofrece un servicio «a la carta», donde el cliente propone su propio curso.

¿DE QUE SERVICIOS DISPONE?

De instalaciones técnicas altamente especializadas para la realización de cursos prácticos y de espacios para la enseñanza teórica. En total, el Centro está preparado para impartir en torno a 40 disciplinas con los mejores equipos. Dispone también de residencia y comedor.

¿CUANTO CUESTA UN CURSO?

Tanto los cursos como el alojamiento y la comida dentro del Centro son completamente gratuitos para aquellas personas que procedan de las oficinas de empleo del Instituto Social de la Marina.



Datos básicos sobre BAMIO

¿COMO INFORMARSE E INSCRIBIRSE?

Tal y como se ha señalado anteriormente, las actividades del Centro están dirigidas a los profesionales de los sectores de la Marina Mercante y Pesca, tanto en situación de activo como en desempleo.

La información sobre condiciones de acceso a los cursos, inscripciones, etcétera, se pueden obtener en toda la red de Casas del Mar del Instituto Social de la Marina, en sus oficinas de información, oficinas de empleo o dirigiéndose directamente al propio Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio.

INFORMACION E INSCRIPCION

Direcciones Provinciales del ISM:

Alicante: Casa del Mar
Muelle de Poniente
Tel.: (965) 22 34 53

Almería: Casa del Mar. Muelle, 39
Tel.: (951) 23 82 22

Baleares: Casa del Mar
Muelle Viejo, s/n
Tel.: (971) 72 56 06

Barcelona: Casa del Mar
Albareda, 1
Tel.: (93) 441 49 96

Bilbao: Virgen de Begoña, 32
Tel.: (94) 412 62 22

Cádiz: Casa del Mar
Avda. de Vigo, s/n
Tel.: (956) 25 17 04

Cartagena: Casa del Mar
Muelle Alfonso XII
Tel.: (968) 50 20 50

Castellón: Plaza de Miguel Peris
i Segarra, s/n
Tel.: (964) 28 52 80

Ceuta: Casa del Mar
Avda. Cañonero Dato, 20
Tel.: (956) 51 11 24

Gijón: Casa del Mar
Príncipe de Asturias, s/n
Tel.: (98) 532 71 00

Guipúzcoa: Casa del Mar
Pasajes de San Pedro.
Tel.: (943) 39 86 40

Huelva: Casa del Mar
Hispano América, 9
Tel.: (955) 25 75 65

La Coruña: Casa del Mar
Avda. Ramón y Cajal
Tel.: (981) 28 70 00

Las Palmas: Casa del Marino
León y Castillo, 320
Tel.: (928) 26 80 12

Lugo: Carril dos Loureiros, 17
Tel.: (982) 22 34 50

Madrid: Luisa Fernanda, 16
Tel.: (91) 241 97 60

Málaga: Avda. Manuel Agustín
Heredia, 350
Tel.: (952) 22 72 75

Melilla: Inspector Torralba, 2
Tel.: (952) 68 16 64

Sta. Cruz de Tenerife: Casa del
Mar. 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
Francisco Bastos, 19
Tel.: (977) 21 04 08

Valencia: Casa del Mar
Avda. del Puerto, 300
Tel.: (96) 367 14 16

Vigo: Casa del Mar
Avda. de Orillamar, 51
Tel.: (986) 29 09 50

Villagarcía de Arosa: Casa del
Mar. Avda. de la Marina, 23.
Tel.: (986) 50 05 71.

SERVICIOS CENTRALES

Madrid, c/ Génova, 24. Tel.: (91) 319 80 00

CENTRO DE FORMACION OCUPACIONAL MARITIMA DE BAMIO

El Salgueiral, s/n. Villagarcía de Arosa (Pontevedra).
Tel.: (986) 51 02 55. Fax: (986) 50 61 11

C. H. C.

BAMIO

do conocimientos marítimos a quienes desean incorporarse a este sector desde otras profesiones y permitiendo la reinserción de trabajadores del sector en ámbitos de la empresa distintos a los que los venían ejerciendo.

Las ramas de enseñanza que se imparten son: Actividades Portuarias, Buceo, Cubierta y Puente Mercantes, Cubierta y Puente Pesqueros, Fonda, Gestión y Administración, Gestión Náutico-deportiva y plataformas.

Departamento de electricidad y electrónica

Las transformaciones de los últimos años en el mundo del

trabajo han dado lugar a la incorporación al mismo de las llamadas «nuevas tecnologías». Entre los campos que han protagonizado esta incorporación cabe señalar a la «electricidad y la electrónica», como núcleos centrales de los que parten las tecnologías mencionadas. La formación ocupacional de este departamento se orienta, principalmente, a proporcionar a los alumnos el adiestramiento en las siguientes técnicas: Electricidad, Electrónica Analógica, Electricidad Digital e Informática.

Departamento de máquinas

También el área de máquinas se encuentra sometida a profundos cambios y avances tecnológicos. Los buques de pesca actuales albergan sofisticadas plantas de procesamiento y envasado de productos de la mar, disponiendo, también, de modernas instalaciones de frío y congelación. También los buques mercantes disponen de

INSTALACIONES DEL

E

L Centro cuenta con las instalaciones y el material didáctico necesarios para satisfacer las exigencias teórico-prácticas de la formación ocupacional marítima. Estas son por Departamentos:

Departamento Marítimo

- 4 aulas convencionales.
- 2 aulas magnas.
- 7 aulas especiales:

- Dibujo industrial.
- Aula Puente. Simulador de Navegación y radar ARPA.
- Simulador de Pesca y Navegación.
- Simulador de carga en buques tanque petroleros, gas inerte lavado con crudo.
- Simulador de carga en buques tanque gaseros.
- Simulador de carga en buques tanque quimiqueros.
- Aula de medios audiovisuales.

- Nave de redes y procesado, con plataforma de ensayo de maniobras de pesca.
- Unidad transportable de Simuladores de Pesca y Navegación.



En el Centro se han invertido algo más de 1.700 millones de pesetas, de los que casi 700 los ha aportado la Comunidad Europea

modernas técnicas de transporte. Por ello, el componente formativo tiene una orientación similar a las del departamento anterior, cuyo objetivo es la formación de los interesados en estas nuevas técnicas. Las que aquí se imparten son: Automática, Mecánica Industrial, Soldadura, Frío y Climatización y Mecánica de Mantenimiento.

Departamento de Sanidad Marítima

Las especiales características del trabajo en la mar y la lejanía de los buques de los Centros de Asistencia Sanitaria, hacen que las necesidades sanitarias deban ser atendidas con recursos diferentes a los que se utilizan en tierra.

El Instituto Social de la Marina, a través del Servicio de Sanidad Marítima, aborda directamente este problema realizando una medicina preventiva a través de los Reconocimientos Médicos Previos al Embarque, la formación sanitaria, las campañas de prevención, etcétera, y la asistencia médica a bordo por medio de Centro Radio-Médico y el buque «Esperanza del Mar» y los Centros Asistenciales en el Extranjero.

Por otra parte, existen pocos estudios e investigaciones sobre las condiciones sanitarias de los buques y puestos de trabajo, siendo imprescindible para poder mejorar la salud laboral del sector el conocimiento de estas condiciones higiénico-sanitarias. Por eso, se ha considerado necesario respon-

CENTRO POR DEPARTAMENTOS

Departamento de Máquinas

- 2 Talleres:
 - Soldadura (arco eléctrico, TIG, MIG-MAG, oxiacetilénica y oxicorte, etcétera).
 - Maquinaria herramienta y calderería.
- 5 Aulas especiales:
 - CNC y robótica.
 - Hidráulica y aerodinámica.
 - Automatismos hidráulicos.
 - Automatismos neumáticos.
 - Frío y climatización.

Departamento de Electricidad y Electrónica

- 2 Aulas especiales:
 - Electrónica (electrónica industrial y electrónica radiocomunicaciones).
 - Electricidad y electrotecnia (incluye automatismos eléctricos).
- 2 Aulas de informática.

Departamento de Sanidad Marítima

- Aula de Teoría.
- Aula de Prácticas.

Departamento de Seguridad Marítima

- Centro Estable de Cambados; con instalaciones completas para ejercicios de supervivencia en la mar, y aulas teórico-prácticas.
- Campo de Fuego. Está dotado de instalaciones para la práctica de ejercicios reales de lucha contra incendios, piscina para ejercicios de supervivencia y aulas teórico-prácticas.
- Unidad Móvil de Seguridad Marítima.

Gabinete de Estudios Marítimos

- Centro de documentación marítima.
- Biblioteca (64 asientos de estudio).

Area Administrativa

- Secretaría.
- Administración.

Area de Servicios

La oferta formativa permite la impartición de cursos a alumnos en régimen de internado y externado. Por ello, el Centro cuenta con un área de servicios compuesta por residencia, áreas de descanso, zona polideportiva, etcétera, con arreglo a la siguiente distribución:

- Cocina.
- Comedor (capacidad: 300 personas).
- Cafetería.
- Residencia (100 habitaciones; 168 plazas: 68 dobles y 32 sencillas).
- Salón de actos (264 butacas con traducción simultánea para cinco idiomas).
- 4 Salas de estar.
- Sala de curas/enfermería.
- Gimnasio.
- Area polideportiva.

BAMIO

der no sólo a la necesidad formativa sino también a la de estudios de investigación en este campo, con la finalidad última de contribuir a mejorar la salud del colectivo de la mar.

Este Departamento desarrolla, pues, una doble labor: investigación y formación en el campo de la salud laboral.

Departamento de Seguridad Marítima

Una de las funciones prioritarias que persigue el Plan de Formación Ocupacional Marítima es la formación de las tripulaciones en seguridad, como medio más eficaz para disminuir la siniestralidad de los buques, la morbilidad y mortalidad de los trabajadores.

Este Departamento de Seguridad Marítima se articula en dos aspectos fundamentales: formación en prevención y lucha contra el fuego a bordo de los buques y formación en técnicas de supervivencia en la mar. Las acciones formativas tienen aquí un importante componente práctico.

Para realizar estas actividades, el Centro se ve complementado con las instalaciones situadas en el puerto de Cambados que permiten abordar los cursos de supervivencia en la mar, adaptados a las exigencias de la normativa nacional e internacional en esta materia. De cara al futuro está en estudio la instalación de un campo de fuego en Catoira para la formación de tripulaciones en prevención y lucha contra incendios en las embarcaciones.

Gabinete de estudios marítimos

Complementariamente a los departamentos docentes men-



Las casi 40 disciplinas formativas que se imparten en Bamio van dirigidas a ayudar al trabajador a conseguir empleo o a su propia promoción.

cionados, el Centro de Bamio cuenta también con un Gabinete de Estudios Marítimos con el fin de investigar y estudiar las especiales circunstancias, que caracterizan al sector marítimo y su comunidad y para cubrir la carencia de estudios que existen en el mismo.

Los objetivos que pretende cubrir este gabinete son la investigación en torno a los estudios de tipo poblacional, de carácter estructural y descriptivo, los estudios de tipo ocupacional, desarrollo de técnicas de gestión empresarial y elaboración de informes de carácter puntual. Una de las principales misiones que se esperan de este Centro es la elaboración de estudios sobre

el mercado de trabajo del sector que permitan ir conociendo las necesidades y carencias del mismo, al tiempo que se adapta la oferta del Centro a estas necesidades. Tanto el Centro de documentación, como la biblioteca, instalaciones ambas de este servicio, están concebidos para que sirvan de apoyo a los actos formativos del Centro y para el uso de organismos o Universidades que necesiten de sus servicios.

En onda con Europa

Tanto en el ámbito de la Comunidad Europea como en el resto de la Comunidad In-

ternacional, se detecta una necesidad de Centros de Alta Especialización en la Formación Ocupacional Marítima que den respuesta al necesario reciclaje profesional, que impone una actividad laboral que cada día cuenta con medios tecnológicamente más sofisticados. En este sentido la CE, dado que este Centro responde a ese interés, ha prestado un gran apoyo al proyecto desde sus inicios, de tal forma que lo ha cofinanciado a través del Fondo de Desarrollo Regional (FEDER) y lo ha incluido en el «Programa Operativo de Galicia 1990-1993», dentro del marco comunitario de apoyo a las intervenciones estructurales comunitarias para España.

Asimismo es importante señalar el interés mostrado por la CE para que este Centro se convierta en el impulsor de la relación formativa ocupacional marítima en Iberoamérica, en donde se carece de instalaciones de estas características. ■

Concha HERNANDEZ CARAZO

OFERTA FORMATIVA PARA EL PRIMER SEMESTRE DE 1994

Curso	Fecha inicio	Fecha finaliz.	Horas lectivas	Objetivo ocupacional	N.º	Destinatarios
Técnicas electroneumáticas de mando.	10-1-94	25-2-94	210	Formación polivalente especializada para trabajo a bordo o en tierra.	15	Titulados de la Marina Civil y Náutico-Pesqueros de máquinas.
Soldadura eléctrica con electrodo revestido-nivel 1.	10-1-94	3-6-94	650	Formación polivalente para trabajo a bordo o en tierra.	16	Personal subalterno y de maestranza.
Inglés técnico y aplicaciones informáticas.	10-1-94	4-3-94	240	Formación complementaria de amplia base.	18	
Técnicas de manipulación de productos pesqueros.	10-1-94	22-4-94	450	Formación especializada para el autoempleo.	20	Personal subalterno y de maestranza.
ARPA.	10-1-94 14-3-94 25-4-94 23-5-94	14-1-94 18-3-94 29-4-94 27-5-94	30 30 30 30	Formación especialización marítima.	10 10 10 10	Titulados de Marina Civil y Náutico-Pesqueros.
Supervivencia en la mar. Nivel 1.	Se impartirá un curso/semanal, alternando el nivel.		24 h/curs	Formación marítima obligatoria.	15 al/cur.	Titulados habilitados para ejercer jefatura en buques > 75 TRB.
Supervivencia en la mar. Nivel 2.	Según el volumen de solicitudes.					Titulados habilitados para ejercer jefatura en buques > 200 TRB.
Fundamentos de electricidad y electrónica.	17-1-94	18-2-94	150	Formación polivalente básica.	15	Personal subalterno y de maestranza.
Operador de torno paralelo. Nivel 1.	17-1-94	11-3-94	240	Formación polivalente básica para trabajo a bordo o en tierra.	10	Personal subalterno y de maestranza.
ARPA y FORMAC III.	17-1-94 14-3-94 30-5-94	28-2-94 15-3-94 10-6-94	65 65 65	Formación de especialización marítima.	10 10 10	Titulados de Marina Civil y Náutico-Pesqueros.
Transporte de productos petrolíferos y gas inerte y lavado con crudo.	24-1-94 4-4-94 6-6-94	4-2-94 15-4-94 17-6-94	60 60 60	Formación de especialización marítima.	8 8 8	Titulados de Marina Civil.
Transporte de productos químicos y FORMAC III.	31-1-94 16-5-94	11-2-94 27-5-94	65 65	Formación de especialización marítima.	8 8	Titulados de Marina Civil.
Asesor fiscal.	7-3-94	7-7-94	540	Formación complementaria para reinserción en tierra.	20	
Instalaciones eléctricas.	21-2-94	18-3-94	120	Formación polivalente para trabajo a bordo o en tierra.	16	Personal subalterno y de maestranza.
Control lógico programable (PLC) y robótica.	21-2-94	6-5-94	330	Formación polivalente especializada para trabajo a bordo o en tierra.	10	Titulados de Marina Civil y de Formación Profesional, especialidades Máquinas y Electricidad.
Introducción a la teledetección de pesca.	7-3-94	25-3-94	90	Formación especializada para trabajo a bordo.	20	Titulados Náutico-Pesqueros.
Transporte de gases licuados.	7-3-94 9-5-94	11-3-94 13-5-94	30 30	Formación de especialización marítima.	8 8	Titulados de la Marina Civil.
Operador de torno paralelo. Nivel 2 y fresa.	14-3-94	3-6-94	360	Formación polivalente especializada para trabajo a bordo o en tierra.	12	Personal subalterno y de maestranza.
Aplicaciones de diseño asistido por ordenador (CAD).	28-3-94	3-6-94	300	Formación complementaria especializada para reinserción en tierra.	10	Titulados de Marina Civil y Náutico-Pesqueros.
Técnicas electrohidráulicas y electroneumáticas de mando.	11-4-94	27-5-94	210	Formación polivalente especializada para trabajo a bordo y en tierra.	15	Titulados de Marina Civil y Náutico-Pesqueros, secc. de Máquinas.
Compensador de agujas náuticas.	2-5-94	6-5-94	30	Formación complementaria marítima.	15	Titulados de Marina Civil y Náutico-Pesqueros.
Operador radiotelefonista.	2-5-94 6-6-94	6-5-94 10-6-94	30 30	Formación de especialización marítima.	10 10	Titulados de Marina Civil y Náutico-Pesqueros.
Transporte de productos químicos.	2-5-94 20-6-94	6-5-94 24-6-94	30 30	Formación especializada marítima.	8 8	Titulados de Marina Civil.
Frigorista de instalaciones navales.	23-5-94	28-7-94	282	Formación polivalente especializada para trabajo a bordo y en tierra.	15	Titulados de Marina Civil y Náutico-Pesqueros.
Supervivencia en la mar y lucha contra incendios. Nivel 3.	30-5-94	10-6-94	60	Formación polivalente especializada para trabajo a bordo y en tierra.	20	Titulados de Marina Civil y Náutico-Pesqueros.
Operador en torno y fresa con control numérico (CNC).	6-6-94	9-9-94	420	Formación complementaria especializada para reinserción en tierra.	10	Titulados de Marina Civil y Náutico-Pesqueros.
Técnicas de oxicorte y soldadura oxiacetilénica.	6-6-94	19-8-94	330	Formación polivalente especializada para trabajo a bordo y en tierra.	12	Personal subalterno y de maestranza.
Especialistas en mantenimiento de instalaciones CI.	20-6-94	15-7-94	150	Formación polivalente especializada para trabajo a bordo y en tierra	15	Personal subalterno y de maestranza.

BAMIO

BALANCE DE UN AÑO

Cuando acaba de cumplirse un año de actividad abierta del Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio —previamente a su inauguración oficial se habían realizado varios coloquios— parece oportuno hacer un balance de las actividades realizadas en el Centro. Nadie mejor para hacer dicho análisis que Juan M. Viña, su director, quien, además, trabajó en los preparativos y puesta en marcha del Centro desde sus inicios.

A lo largo de estos meses en el Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio se ha desarrollado un total de 156 cursos, por los que han pasado 2.284 alumnos, cuatro jornadas de trabajo, un coloquio internacional y dos conferencias como actividades más destacadas orientadas hacia la consecución de unas mejores condiciones de vida y trabajo de las gentes de la mar. A fin de tener una visión más detallada de este conjunto de acciones vamos a desglosarlo en dos apartados: acciones de actualización para técnicos y formación para los trabajadores del sector marítimo.

Formación de técnicos

El avance continuo de las técnicas, la emisión de nuevas normas, o la implantación de nuevos métodos de gestión o de enseñanza son algunos ejemplos que justifican sobradamente la necesidad de reactualizar los conocimientos de todo profesional. En esta línea el ISM se planteó la conveniencia de que este Centro sirviese como núcleo de formación permanente de su personal técnico, habiendo llevado a cabo diversas acciones cuyo contenido y destinatarios se recogen en el Cuadro 1.

Formación para los trabajadores del sector marítimo

Siendo este apartado el principal motivo del funcionamiento del Centro, vamos a profundizar algo más en su análisis, a partir de un estudio realizado por el Departamento de Sociología del ISM hace escasas semanas y con el apoyo de los datos referidos a la actividad desarrollada, agrupados según el área de formación responsable (Cuadro 2).

Por Departamentos los cursos que se impartieron, el número de alumnos fue como sigue: en electricidad y electrónica se han realizado nueve cursos con un total 129 alumnos; en el de Máquinas se impartieron 14 cursos con 194 alumnos; en el Marítimo hubo 31 con 364; en Sanidad Marítima se realizaron 16, con 209 alumnos y en Seguridad Marítima fueron 66 cursos, con un total de alumnos de 990.

Los objetivos perseguidos con este tipo de formación fueron resumidos bajo dos grandes epígrafes: aquellos cuyo objetivo principal es facilitar el paso de trabajadores de la mar a tierra, y el de reciclaje profesional dentro del ámbito marítimo. Ambos con el objetivo final de mejorar la cualificación de los afiliados al REM y ampliar sus posibilidades de empleo.

El análisis fue dividido en los siguientes apartados:

Procedencia del alumnado

Un primer punto destacado fue observar la «sobrerrepresentación» de Galicia, Asturias y Cantabria y la «subrepresentación» de las otras Comunidades Autónomas, especialmente acusada en Andalucía, al comparar las proporciones de afiliados con los porcentajes de alumnos que les corresponderían si su presencia fuera proporcional a su peso en el sector, como se puede ver en el Cuadro 3.

Aunque en un primer momento se pueda alegar la lejanía como factor a tener en cuenta, la presencia de alumnos canarios con un porcentaje no demasiado pequeño pese a ser la Comunidad más alejada, pone en evidencia, para las sociólogas, la necesidad de un mayor conocimiento de la causa de este hecho que puede suponer un lastre para la igual-

Cuadro 1 FORMACION DE TECNICOS				
Actividad	Temas	Destinatarios	N.º Activ.	N.º Particip.
Cursos	Técnicas diversas de aplicación a la práctica educativa.	Personal docente de colegios de EGB, guarderías y Escuelas de FP Náutico-Pesqueras del ISM.	6	154
	Técnicas de dirección.	Personal de equipos directivos de Colegios de EGB, guarderías y Escuelas de FP Náutico-Pesqueras del ISM.	2	45
	Nuevas tecnologías.	Personal docente de colegios de EGB, guarderías y Escuelas de FP Náutico-Pesqueras del ISM.	1	22
		Personal docente de Escuelas de FP Marítimo-Pesqueras de la Consellería de Educación.	2	28
	La FP en la LOGSE.	Personal docente de Escuelas de FP Náutico Pesqueras del ISM.	1	20
	Aplicación de reglamentos comunitarios.	Personal de Gestión de Seguridad Social del ISM.	1	17
	Seguridad marítima.	Personal docente de Escuelas de FP Marítimo-Pesqueras de la Consellería de Educación.	1	17
	Orientación profesional.	Técnicos del área de empleo del ISM.	2	30
Jornadas	Condiciones de seguridad e higiene a bordo de los buques.	Personal del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, en INSPECMAR.	3	47
	Gestión de la formación ocupacional para la gente de la mar.	Personal responsable de la gestión de la FPOM del ISM.	1	18
	TOTALES.....		20	398

Cuadro 2

DEPARTAMENTO: GABINETE DE ESTUDIOS MARITIMOS

Curso	N.º	Programac.	Actividad finalizada			Activid. func.	Objetivo ocupacional	Destinatarios
			N.º	Tot. hors. lect.	Duración media			
Formadores de formación ocupacional marítima	Curs.	1	1	120		0	Reinserción en tierra	Titulados de Marina Civil y Náutico-Pesqueros
	Alum.	30	28	3.360		0		
Total	Curs.	10	1	120	120 h/cur.	0		
Departamento	Alum.	10	28	3.360	120 h/al.	0		

dad de oportunidades de los afiliados.

La «sobreformación»

Un segundo hecho que resulta sorprendente, a juicio del citado informe, es la diferencia existente entre alumnos y personas: un 25 por 100 de las personas que acudieron a Bamio asistieron a más de un curso, como se desprende de las siguientes cifras:

1.064 personas han asistido a un curso; 271 personas han asistido a dos cursos; 52 personas han asistido a tres cursos; 19 personas han asistido a cuatro cursos; dos personas han asistido a seis o siete cursos.

Este hecho lo consideran positivo cuando es consecuencia de la planificación del Centro ya que, una vez hecho el esfuerzo del desplazamiento, el aprovechar para realizar más de una acción formativa puede redundar en una mayor efectividad.

Objetivos ocupacionales y áreas de formación

Para esta parte del análisis, se ha optado por organizar la formación en cuanto a la línea seguida en cinco grupos: formación polivalente, es decir, incluye formación para tierra y mar; reinserción para tierra; inserción marítima para alumnos de cursos inferiores; y especialidades marítimas, obligatorias y no obligatorias (Cuadro 4).

El mayor porcentaje en especialidades marítimas (Supervivencia, ARPA, etcétera), es justificado por la obtención de certificados obligatorios para ciertos trabajos a bordo, algunos de reciente implantación. Destaca, también, el escaso peso de los cursos para la reinserción hacia tierra. La suma

Cuadro 3				
ALUMNOS POR COMUNIDAD AUTONOMA				
C. Autónoma	N.º Al.	% Al.	% Afil.	Diferencia
Andalucía	166	6,2	22	-15,8
Asturias	87	4,7	2,6	+2,1
Baleares	22	1,2	2,6	-1,4
Canarias	89	4,8	6,7	-1,9
Cantabria	85	4,5	2,9	+1,6
Cataluña	60	3,2	7	-3,8
Galicia	1.078	57,8	31	+26,8
Madrid	119	6,4	8	-1,6
Murcia	8	0,4	1,3	-0,9
C. Valenciana	57	3	5,3	-2,3
País Vasco	145	7,8	10,4	-2,6

Cuadro 4		
ALUMNOS POR OBJETIVOS OCUPACIONALES		
Objetivo ocupacional	N.º Al.	%
Especialización marítima obligatoria	1.122	60,1
Especialización marítima no obligatoria	234	12,6
Inserción marítima	81	4,3
Formación polivalente	330	17,7
Reinserción para tierra	99	5,3

de éstos con los que asistieron a formación polivalente proporciona un porcentaje del 23 por 100 de los alumnos formados en Bamio que han ampliado su campo de búsqueda de empleo, no estando limitado al embarque.

También se ha estimado interesante considerar por Comunidades Autónomas el área de especialización a la que más alumnos han acudido. Así, se destaca que son los canarios y los gallegos, procedentes de escuelas de FP marítimo-pesqueras, los que de forma mayoritaria han recibido formación para la inserción marítima (48,2 y 39,5 por 100, respectivamente), suponiendo

el 43,9 por 100 de todos los alumnos canarios frente al 3 por 100 de los gallegos. En los cursos de especialización marítima no obligatorios son nuevamente los gallegos, junto con los provenientes de Andalucía y de la Comunidad Valenciana, los que destacan (59,4; 14,1 y 7,3 por 100, respectivamente).

En cuanto a la formación para entrar en el mercado laboral «terrestre», la Comunidad que más destaca (por sobrepasar el porcentaje que le corresponde respecto al total de alumnos) es Andalucía con el 10,1 por 100 (si bien sólo el 8,6 por 100 de los andaluces acudió a este tipo de cursos) aun-

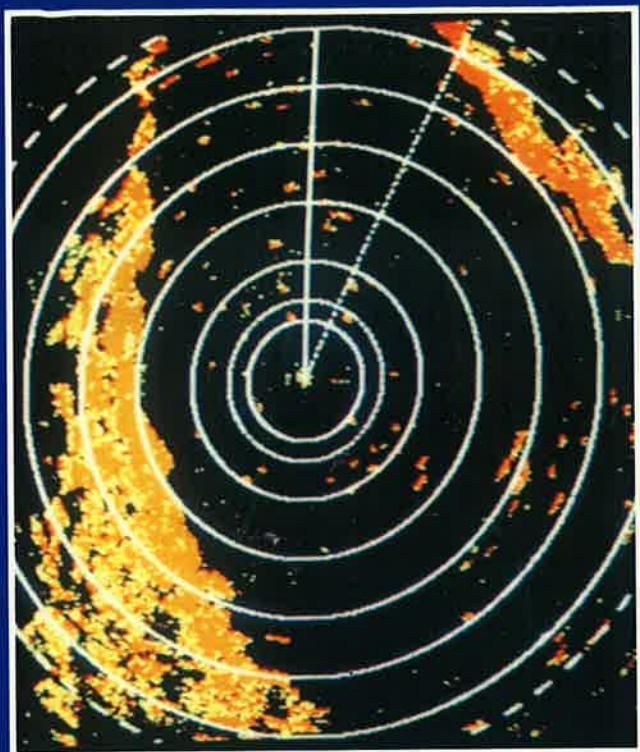
que, evidentemente, vuelven a ser los gallegos los que mayor representación tienen (pero sólo supone el 5,5 por 100 de los alumnos de esta región, superado por el 13,6 por 100 de los alumnos de Baleares o el 10 por 100 de los canarios).

Por último, añaden que es la formación polivalente la que mayor número de alumnos recoge para las siguientes Comunidades por orden de importancia: Baleares (36 por 100), Andalucía (30 por 100) y Asturias (28 por 100).

Los cursos que más alumnos reúnen son los de salud y seguridad que pertenecen en su mayoría a los cursos de especialidades marítimas obligatorias (de los formados en salud y seguridad, el 77,6 por 100 lo hizo dentro del marco de cursos de especialidades marítimas obligatorias y el 17 por 100 en la de no obligatorios, el otro 5,4 por 100 participaba en la de formación polivalente).

En cuanto a la distribución por comunidades Autónomas, y dejando de lado la formación en salud y seguridad, resalta el número de alumnos de Andalucía en el área de la gestión empresarial (16,7 por 100); también que Canarias parece acudir más a los cursos dedicados a la formación complementaria y manejo de nuevas tecnologías. En técnicas náutico-pesqueras se reparten la importancia Canarias, País Vasco y Andalucía (7,9, 9,1 y 10,9, respectivamente), si bien más de la mitad corresponde a alumnos de Galicia que llegan a suponer un 56 por 100 de los asistentes a estos cursos.

Juan M. VIÑA LOPEZ
Director



P: ¿Como convertir un Radar en un Video Plotter?



R: Ya sabe. FURUNO.

Si quiere tener la seguridad y fiabilidad de un video-plotter pero anda un poco justo de espacio –y de dinero– FURUNO tiene la solución:

El nuevo RP100 convierte su radar FURUNO en una pantalla de alta resolución para mapas y plotter, simplemente pulsando un botón.

Compacto y realmente asequible, el RP100 usa las conocidas tarjetas (tipo crédito) Navionics que proporcionan mapas de navegación de todo el mundo.



Radar Plotter RP-100

El RP100 puede conectarse a cualquier navegador de posición, tales como GPS y Loran, que proporcionen salida de datos en CIF o NMEA 0182/183, para seguir automáticamente el curso previsto o pasado de su barco.

Ahora con el RP100 ya puede tener el video-plotter que

siempre quiso a un precio que nunca imaginó. Sólo una marca es capaz de conseguir una solución tan fácil.

Ya sabe. FURUNO.

¿Quiere saber más?

Pida un catálogo a su agente local o a FURUNO ESPAÑA.

 **FURUNO®**

FURUNO ESPAÑA, S.A.

Claudio Coello, 50
28001 MADRID
Tel.: 435 95 20
Fax. 431 30 82

PUBLICADO EN «MAR» EN 1993

Guía de los trabajos más interesantes recogidos por índices temáticos



ARTICULO	REVISTA	MES
ACUICULTURA		
La acuicultura dispara sus previsiones	N.º 304	Marzo
Más de 1.000 proyectos en marcha	N.º 306	Mayo
Acuicultura'93: un compromiso de futuro	N.º 307	Junio
Acuicultura: una experiencia práctica	N.º 308	Julio-agosto
La acuicultura ensaya fórmulas empresariales	N.º 309	Septiembre
GOBIERNO		
El PSOE ganó las elecciones por cuarta vez consecutiva	N.º 307	Junio
Los programas de Gobierno	N.º 307	Junio
Compromiso de renovación	N.º 308	Julio-agosto
Nuevo Gobierno	N.º 308	Julio-agosto
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA		
Los reconocimientos médicos previos al embarque	N.º 303	Febrero
Medicina naval española en la época de los descubrimientos	N.º 305	Abril
Reunión en Baltimore	N.º 305	Abril
Bamio: la gran escuela del mar	N.º 306	Mayo
ISM: línea directa con la mar	N.º 306	Mayo
La medicina, pegada al mar	N.º 306	Mayo
Para saber de la mar	N.º 306	Mayo
El «Investigador» navega de nuevo junto a la flota bonitera	N.º 307	Junio
Consejo General del ISM en Bamio	N.º 308	Julio-agosto
II Simposium Internacional de Medicina Marítima en Amberes	N.º 308	Julio-agosto
Diez años acercando la medicina al mar	N.º 310	Octubre
El botiquín a bordo	N.º 310	Octubre
Los presupuestos del Instituto Social de la Marina	N.º 310	Octubre
AME: un paseo hacia adelante	N.º 311	Noviembre

ARTICULO	REVISTA	MES
Supervivencia: adelantarse al peligro	N.º 311	Noviembre
Bamio: invertir en futuro	N.º 312	Diciembre
MARINA MERCANTE		
Ley de Puertos y de la Marina Mercante. Segunda parte	N.º 302	Enero
V Congreso de la Marina Civil en Cádiz	N.º 302	Enero
La Flota Mercante en 1992: casi 600.000 toneladas transferidas a segundos registros	N.º 303	Febrero
Primer retraso de tres meses en la liberalización del cabotaje	N.º 303	Febrero
Hacia el final del túnel	N.º 304	Marzo
La Organización Marítima Internacional: una empresa permanente	N.º 304	Marzo
Los errores humanos, causa principal de los siniestros marítimos	N.º 304	Marzo
Búsqueda y salvamento marítimo	N.º 305	Abril
Congreso Mundial de ITF en la Costa del Sol	N.º 305	Abril
Convenio Internacional para la Seguridad en el Mar	N.º 305	Abril
Marejada en el Segundo Registro canario	N.º 307	Junio
Ampliación del Segundo Registro	N.º 308	Julio-agosto
La mar de seguros	N.º 308	Julio-agosto
Trabajo para los astilleros españoles	N.º 308	Julio-agosto
1992: 326 accidentes marítimos	N.º 309	Septiembre
ANAVE reclama una política marítima más favorable	N.º 309	Septiembre
La CE unificará criterios para mejorar las inspecciones	N.º 310	Octubre
ANAVE pide más financiación y menos fiscalidad	N.º 312	Diciembre
MEDIO AMBIENTE		
«AEGEAN SEA»	N.º 302	Enero
Ciudades submarinas para proteger los stoks	N.º 302	Enero



ARTICULO	REVISTA	MES
El petróleo «Mar Egeo» dejó sus huellas en las costas gallegas. Rías negras	N.º 302	Enero
La industria del petróleo destruye el futuro del mar	N.º 302	Enero
El Delta del Ebro, enclave biológicamente privilegiado	N.º 303	Febrero
Proyecto E-3	N.º 303	Febrero
Salir del agujero	N.º 303	Febrero
Reglamentación sobre calidad de agua y producción de moluscos	N.º 305	Abril
Siniestros y contaminación en el mar	N.º 305	Abril
La OMI y la contaminación por hidrocarburos	N.º 307	Junio
Las espadas siguen en alto	N.º 307	Junio
Todos contra «el alga asesina»	N.º 309	Septiembre
Las «mareas rojas», ni son mareas ni son siempre rojas	N.º 310	Octubre
Operación «mar limpia»	N.º 310	Octubre
El bosque sumergido	N.º 311	Noviembre
PESCA Y POLITICA PESQUERA		
Acuerdo pesquero CE-Argentina	N.º 302	Enero
AETINA reclama un Plan Nacional de Investigación Pesquera y una Ley de Pesca	N.º 302	Enero
ICCAT mejora el sistema de control de capturas. VIII Reunión Extraordinaria	N.º 302	Enero
La CE reformó la Política Pesquera Común (PPC)	N.º 302	Enero
Nuevos precios para la pesca	N.º 302	Enero
Los armadores andaluces denuncian la entrada masiva de pescado de Marruecos	N.º 303	Febrero
Aumentan las importaciones y el consumo de pescado fresco	N.º 304	Marzo
La CE suscribe nuevos acuerdos de pesca con Santo Tomé y Príncipe	N.º 304	Marzo
Pesca responsable	N.º 304	Marzo
Pescadores de baja: entre el cambio y la continuidad	N.º 304	Marzo
La batalla del pescado	N.º 305	Abril
Pescado azul	N.º 306	Mayo
Plan Experimental de Pesca en la esquina atlántica	N.º 306	Mayo
Sube el consumo de pescado	N.º 307	Junio
V Jornadas para jóvenes pescadores	N.º 307	Junio
La CE dispuesta a reducir el período transitorio de España	N.º 308	Julio-agosto
La CE exigirá más comodidad y mayor seguridad en los buques de pesca	N.º 308	Julio-agosto
La CE ratificará en septiembre el acuerdo pesquero con Argentina	N.º 308	Julio-agosto
La despensa marina amenazada	N.º 308	Julio-agosto
Plan de AETINAPE para el sector marítimo-pesquero	N.º 308	Julio-agosto
Protocolo de acuerdo pesquero con Mauritania	N.º 308	Julio-agosto
Al margen de la Ley	N.º 309	Septiembre
La «Guerra» que no cesa	N.º 309	Septiembre
Los cefalópodos canarios ya tienen ayudas de la CE	N.º 309	Septiembre
Agricultura prepara una Ley de Pesca	N.º 310	Octubre
CE, radiografía de una flota	N.º 310	Octubre
El dispositivo de Tráfico Marítimo de Finisterre se desplaza 11 millas	N.º 310	Octubre
Flota bacaladera, amenazas permanentes	N.º 310	Octubre
Investigación para los tiempos de crisis	N.º 311	Noviembre
Las Flotas Pesqueras en la CE	N.º 311	Noviembre
Los stocks pesqueros	N.º 312	Diciembre
Las capturas de atún se reducen un 20 por 100	N.º 312	Diciembre
PUERTOS Y COSTAS		
Bilbao, el superpuerto	N.º 303	Febrero
El MOPT invertirá 150.000 millones en cinco años	N.º 306	Mayo
Mejora la calidad de las playas	N.º 306	Mayo
Huelga contra la privatización del sector público portuario	N.º 307	Junio
El ente público Puertos del Estado mejora sus resultados económicos	N.º 308	Julio-agosto
Erase una vez Puertoamor...	N.º 308	Julio-agosto

ARTICULO	REVISTA	MES
SEGURIDAD Y FORMACION PROFESIONAL		
Gobierno, empresarios y sindicatos, por la formación en las empresas	N.º 302	Enero
La CE elaborará una política común en Seguridad Marítima	N.º 303	Febrero
Nueva legislación comunitaria para la salud y seguridad en el trabajo	N.º 303	Febrero
Luz verde para la nueva FP	N.º 304	Marzo
Plan de Formación Ocupacional	N.º 306	Mayo
Graneros del empleo joven	N.º 308	Julio-agosto
La CE aprueba un proyecto sindical para mejorar la seguridad pesquera	N.º 309	Septiembre
La oferta formativa de Bamio	N.º 309	Septiembre
Acuerdo Nacional de Formación Continua para Marina Mercante	N.º 310	Octubre
La formación, clave de la competitividad	N.º 311	Noviembre
TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL		
El desempleo: situación legal	N.º 302	Enero
El Gobierno sube las pensiones un 5,1 por 100	N.º 302	Enero
La gestión de las prestaciones por desempleo pasa del INEM al INSS	N.º 302	Enero
El salario mínimo aumenta un 4 por 100	N.º 303	Febrero
El subsidio por desempleo	N.º 303	Febrero
Los órganos de representación de los trabajadores	N.º 304	Marzo
Medidas legislativas para fomento del empleo	N.º 304	Marzo
Plan de choque contra el paro	N.º 304	Marzo
El Gobierno propone una profunda reforma del mercado de trabajo	N.º 305	Abril
Procedimiento electoral	N.º 305	Abril
CENDAR: mejor servicio a un coste más bajo	N.º 306	Mayo
Lista de lectores	N.º 306	Mayo
Los pensionistas se quejan menos	N.º 306	Mayo
Medidas del Gobierno para reincorporar a los parados	N.º 306	Mayo
Seguridad Social: la consolidación de un sistema	N.º 306	Mayo
La situación laboral analizada por los empresarios	N.º 307	Junio
Propaganda electoral de los candidatos	N.º 307	Junio
Impugnación en materia electoral	N.º 308	Julio-agosto
Competencias de los representantes de los trabajadores	N.º 309	Septiembre
Gobierno, empresarios y sindicatos negocian un gran pacto de rentas y empleo	N.º 309	Septiembre
12 medidas sobre política social y de empleo	N.º 310	Octubre
El Gobierno mantiene y refuerza la protección social	N.º 310	Octubre
Los expedientes de regulación de empleo	N.º 310	Octubre
Plan del Ministerio de Trabajo para esta legislatura	N.º 310	Octubre
Las últimas propuestas del Gobierno	N.º 312	Diciembre
GRANDES REPORTAJES		
Tras la estela de Juan Sebastián Elcano	N.º 302	Enero
XXXI Salón Náutico de Barcelona. A toda vela	N.º 302	Enero
El mar, cementerio de grandes tesoros	N.º 303	Febrero
Juan de la Cosa, de mareante a cartógrafo	N.º 303	Febrero
La carta de Juan de la Cosa, una obra de arte	N.º 303	Febrero
Burela y el Príncipe Azul	N.º 304	Marzo
Fauna marina contra el cáncer	N.º 304	Marzo
Tesoros de leyenda	N.º 304	Marzo
Como un brazo de mar	N.º 305	Abril
Descubrir el mar	N.º 305	Abril
El estudio del mar y sus recursos	N.º 305	Abril
La muerte de un marino	N.º 305	Abril
El navegante solitario	N.º 307	Junio
Para atar la memoria marinera	N.º 307	Junio
Para entenderse en la mar	N.º 307	Junio
Telefónica automatiza el servicio de radiotelefonía marítima	N.º 307	Junio
La Guardia Civil para proteger la mar	N.º 308	Julio-agosto
El «Galicia 93-Pescanova» ganó en la Clase Wor 60	N.º 309	Septiembre
Un paraíso natural en el Mediterráneo	N.º 309	Septiembre
Un oasis en el desierto de la pesca onubense	N.º 310	Octubre

XXVII Conferencia General de FAO

ESPAÑA ABOGO POR UNA PESCA RESPONSABLE



El Secretario General de Pesca Marítima, José Loira, hizo un llamamiento y una defensa para mantener los recursos pesqueros con una pesca sostenible.

El Secretario General de Pesca Marítima, José Loira, participó en las últimas fechas en la XXVII Conferencia General de la FAO donde se expuso la situación española no solamente en materia de pesca sino también sobre el conjunto de la alimentación y el nuevo marco de relaciones comerciales que se pretenden fijar en el mundo, teóricamente, con la mirada puesta en los intereses de los

países en vías de desarrollo. España, como se ha mantenido ya en los últimos años, se muestra defensora de una política de pesca en todas las aguas donde el esfuerzo de capturas se ajuste a las posibilidades de los stocks, en lo que se ha venido en denominar como pesca responsable. Frente a las posiciones de algunos países que propugnaban limitaciones a las pesquerías pero únicamente en función de sus intereses, España plantea la necesidad de soluciones globales a problemas también generales que superan el ámbito de uno u otro Estado.

«Por esta razón —señaló José Loira Rúa—, España, como país con gran tradición pesquera, ha apoyado siempre el papel de la FAO en este ámbito, para forjar una nueva mentalidad internacional fruto de una toma de conciencia colectiva de que la sostenibilidad de la actividad pesquera

sólo es posible en el marco de un esfuerzo común y responsable, por medio de la cooperación internacional, honesta, comprometida y eficaz.»

El responsable español ante la Conferencia de la FAO resaltó el importante trabajo desarrollado en este sentido por la Organización para la elaboración de un código de buena conducta para la pesca responsable, que asegure la conservación de los recursos vivos marinos y garantice la sostenibilidad de esta actividad, con el compromiso por parte de todos los países de ejercer la actividad pesquera tanto a nivel nacional como internacional de forma responsable.

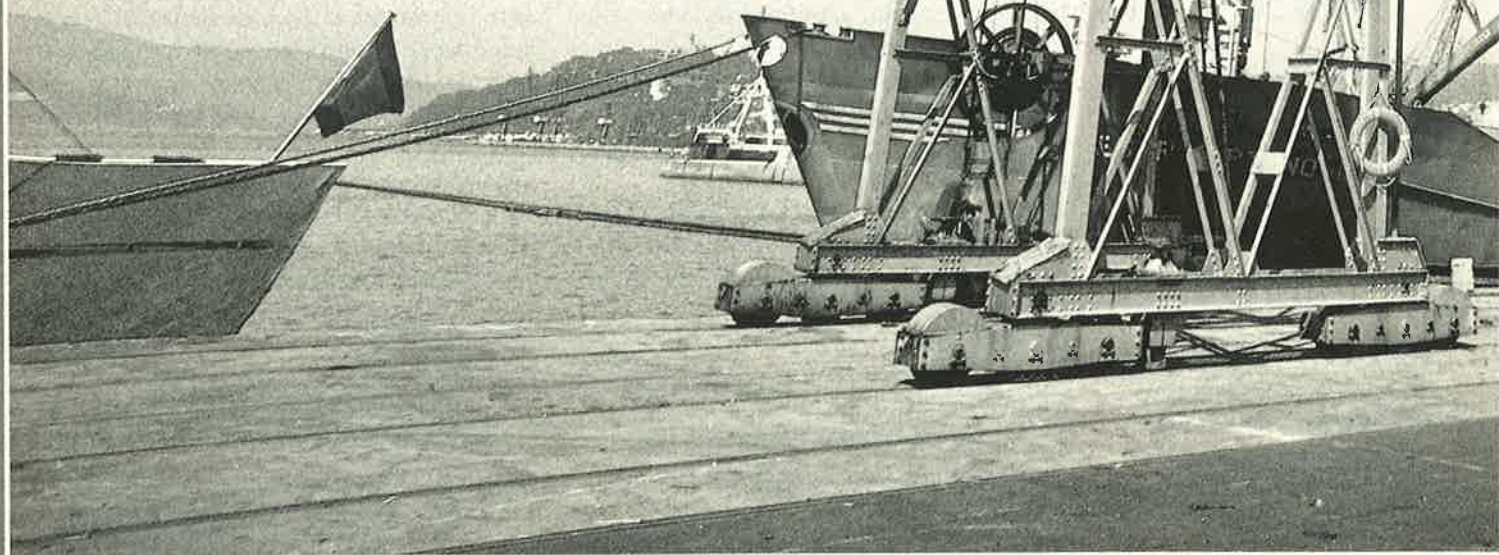
Para José Loira Rúa, los pasos fundamentales en este proceso para lograr una mayor sensibilización mundial sobre este problema se dieron en los dos últimos períodos de sesiones del Comité de Pesca de la FAO, en la Segunda Conferencia Mundial de Ministros de Pesca en La Toja, en la Conferencia Internacional sobre Pesca Responsable en Cancún, en la Conferencia de Río y la de Nueva York sobre stocks transzonales y especies altamente migratorias.

El representante español destacó como dato importante el acuerdo de la FAO para promover el cumplimiento de las medidas internacionales para la conservación y gestión para los buques que faenan en alta mar. A pesar de estos avances, José Loira señaló la necesidad de seguir avanzando en la elaboración y aplicación del código de buena conducta. Con este fin, España propuso que los trabajos de la FAO en esta dirección tengan los debidos recursos presupuestarios.

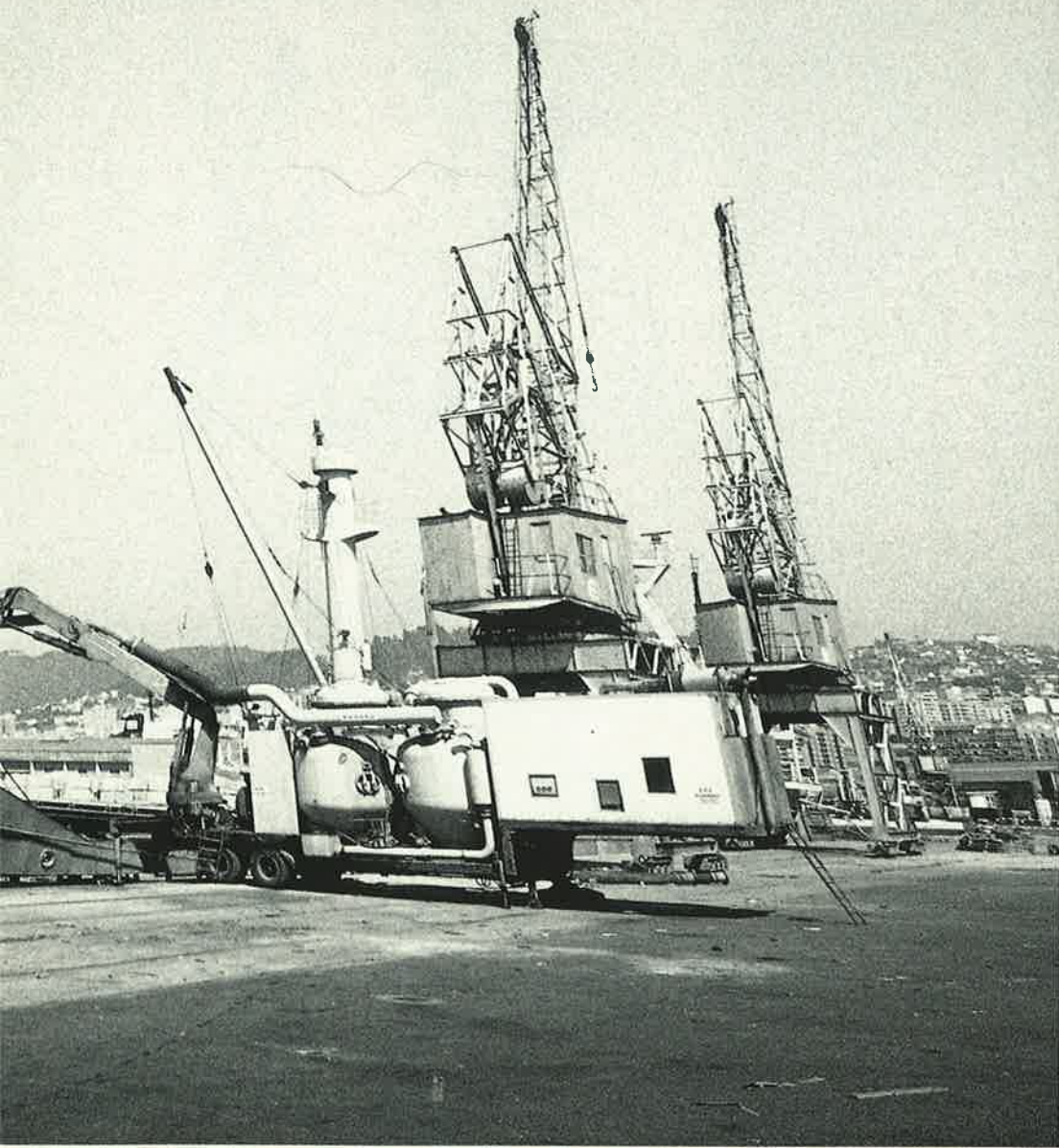
Finalmente, en lo que afecta a las pesquerías en el Mediterráneo, España considera imprescindible el funcionamiento del Consejo General de Pesca para lo cual debería tener también los fondos suficientes para ello. ■

Informe sobre «La situación de la
Marina Mercante y propuestas de
solución»

ANAVE PIDE MAS ESTIMULOS FINANCIEROS Y MENOS FISCALIDAD



«La flota española va perdiendo participación en los tráficos exteriores españoles, viéndose cada vez más confinada a unos tráficos de cabotaje nacional, que tiene fechas para su liberalización y en los que la demanda se encuentra en clara recesión. Todo esto trae como consecuencia la paralización de la inversión en el sector, el rápido descenso de la flota, la desaparición de numerosas empresas y puestos de trabajo.» Para solucionar esta situación, ANAVE solicita más estímulos financieros y la reducción de las cargas fiscales y de Seguridad Social. Estas son algunas de las conclusiones del informe elaborado por ANAVE «La situación de la Marina Mercante española y propuestas de medidas para su solución».



Al 1 de septiembre de 1993, la flota de buques mercantes de pabellón español comprendía 276 buques, con 1.417.733 TRB y 2.340.859 TPM. Desde el 1 de enero del 86, ha perdido el 77 por 100 de sus TRB. De hecho, desde el 1 de enero de este año, la flota había perdido 41 unidades (el 27 por 100 de sus TRB).

Entre 1980 y 1985 disminuyeron tanto la flota mundial como, ya en mayor medida, las de casi todos los Estados de la CEE. No obstante, mientras en los últimos cinco años, la flota mercante mundial aumentaba un 10,2 por 100 y la del conjunto de los países de la CEE aumentaba en un 7,9 por 100, la flota española perdía el 65 por 100 de sus TRB. «La Marina Mercante española no ha conseguido aún sumarse al relanzamiento del sector a nivel internacional, sino que ha profundizado en su crisis.» Además, ha disminuido muy sensiblemente el tamaño medio de los buques españoles, y debido a la paralización de las inversiones, la flota ha envejecido. Mientras que hace diez años, el 67 por 100 de la flota española tenía menos de diez años, y el 22 por 100 menos de cinco años, actualmente sólo el 31 por 100 de los buques tiene menos de diez años y el 39 por 100 tiene ya más de quince años.

Hasta hace pocos años, no era frecuente que las empresas navieras españolas explotasen buques bajo pabellón diferente al español. A comienzos del 91, existía únicamente una veintena de buques en esta situación, con un total de unos 185.000 TRB. En los últimos dos años, se ha experimentado un rápido ascenso de esta flota y comprende 69 buques con 1.153.000 TRB.

Descenso del empleo

A lo largo del último decenio, los niveles de encargos de nuevas construcciones para su explotación bajo pabellón español han sido bajísimos, espe-

cialmente en los últimos cuatro años, en los que las contrataciones de buques para explotación bajo pabellón español sumaron únicamente 44.685 TRB.

En los primeros meses del presente año se han negociado varios contratos para nuevas construcciones, pero el principal tonelaje corresponde a buques para su explotación en registros internacionales.

Asimismo, y como consecuencia de la reducción de la flota, el empleo en el sector también se ha reducido drásticamente. El número de tripulantes a bordo de los buques españoles, actualmente del orden de los 8.000, es poco más del 35 por 100 de la cifra correspondiente a hace diez años.

En cuanto al déficit creciente en la balanza de fletes marítimos, el fuerte aumento de la cotización del dólar y la relativa recuperación de algunos mercados de fletes hacen previsible para 1993 un déficit superior a los 135.000 millones de pesetas.

Causas de la crisis

Las principales razones de esta negativa evolución y de la situación actual son, según ANAVE: a) dentro del tráfico internacional el desfase entre los procesos de cambios normativos. Desde el acceso en la CEE el proceso acelerado de liberalización del acceso al mercado comenzado en 1986 y especialmente desde 1990 y culminado el 1 de enero del 93.

La supresión de las ayudas al sector, ya que las últimas se conceden en 1990, en el marco de los Planes de Viabilidad de la Marina Mercante. Actualmente, en España no existe ningún tipo de ayuda a la Marina Mercante. «Por el contrario —aseguran en ANAVE—, varios países de la CEE mantienen ayudas a la explotación, además de regímenes fiscales favorables e incentivos a la inversión en el sector.»

En tercer lugar, el importante desfase con el proceso de liberalización de las restricciones al acceso a los inputs de

Desde el 1 de enero de 1993, la flota de buques mercantes del pabellón español ha perdido el 27 por 100 de su tonelaje de registro.

Este declive es compensado por el aumento de la flota controlada por empresas navieras españolas, bajo otros pabellones, que comprende actualmente 69 buques, con 1.153.000 TRB.

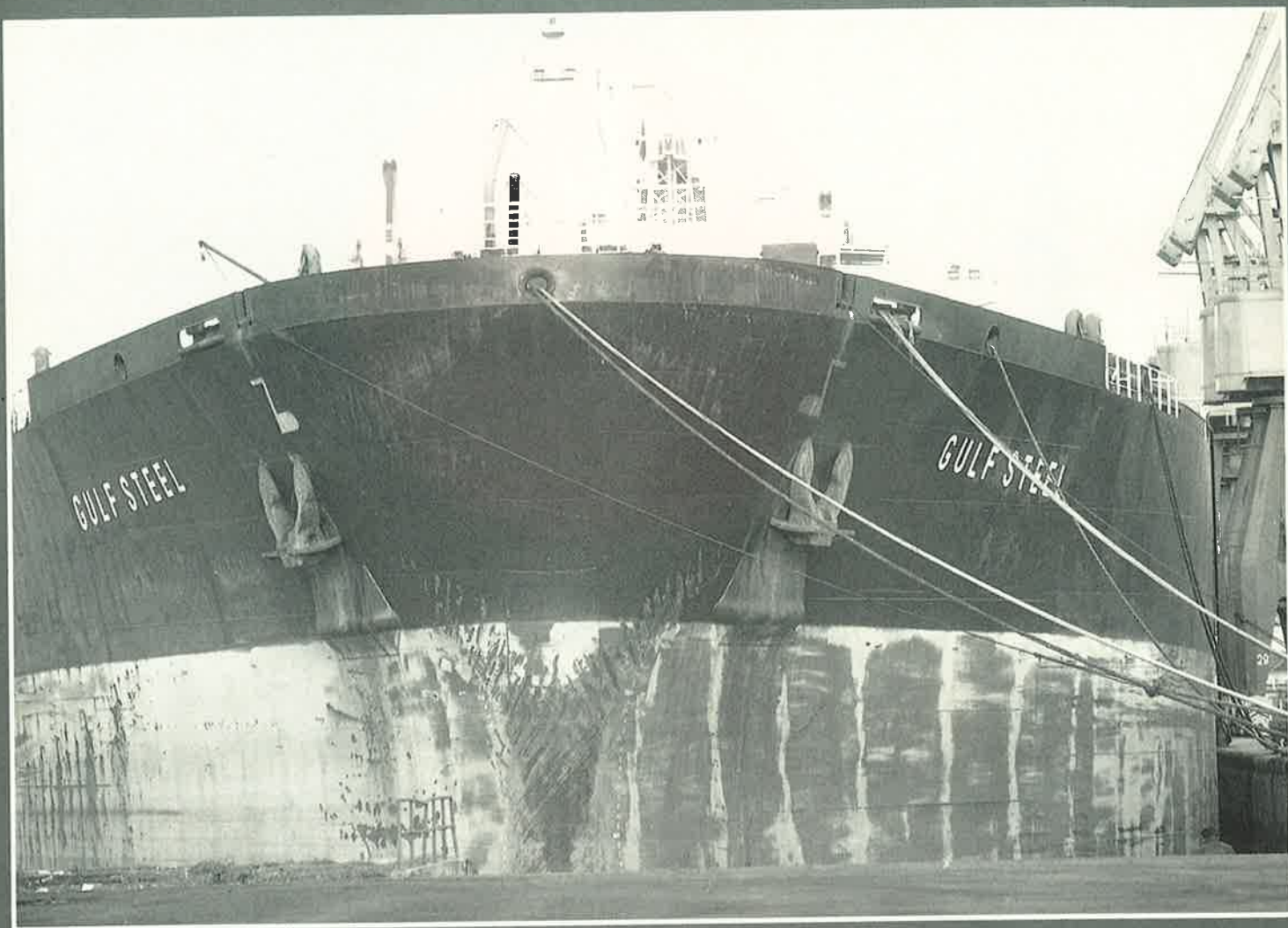


explotación, ya prevista en el Plan de Flota, de enero del 86. En particular, esta liberalización no comienza en el terreno laboral, hasta la Ley de Puertos y Marina Mercante (Registro Especial).

b) En el tráfico de Cabotaje está la competencia, regulación y liberalización. La liberalización de los tráficos de cabotaje ha sido acordada por la CEE, en el Reglamento CEE 3577/92. Ya ha comenzado, en 1993, para algunos tráficos y

culminará el 1 de enero de 1999 para los tráficos con las islas.

En el importante subsector de las Líneas Regulares de cabotaje, el acceso al mercado está regulado, desde 1984, a través de autorizaciones administrativas. Desde 1992, el criterio de mantenimiento de un adecuado equilibrio oferta/demanda parece pesar menos a los efectos de concesión de las autorizaciones, por parte de la Administración.



Todo ello, unido al descenso de la demanda, está haciendo peligrar el equilibrio en estos servicios, que requerían un importante esfuerzo inversor en el período transitorio hasta el 1 de enero de 1999, con el fin de hacer frente a la liberalización comunitaria con posibilidades reales de supervivencia.

Plan especial de actuación

La fuerte desinversión registrada en los últimos diez años, y la débil inversión en el sector del transporte marítimo en España han producido un serio descenso de la actividad de las empresas navieras, con repercusión en otros sectores conexos.

«Para cambiar esta tendencia negativa es necesario disponer de una flota competitiva, que pueda ser renovada y apo-

Para solucionar la crisis, ANAVE propone mejorar la competitividad de la flota con la reducción de las cargas fiscales y de Seguridad Social bajo el Registro Especial en Canarias, así como estímulos financieros en la renovación de la flota mediante un Fondo de Garantías con apoyo oficial.

yarse tanto en los tráficos nacionales como internacionales. En consecuencia, sin un Plan sectorial específico, y sin un apoyo institucional suficiente al mismo, el relanzamiento de la Marina Mercante y de la inversión en la misma, de llegar a producirse, sería muy lento.»

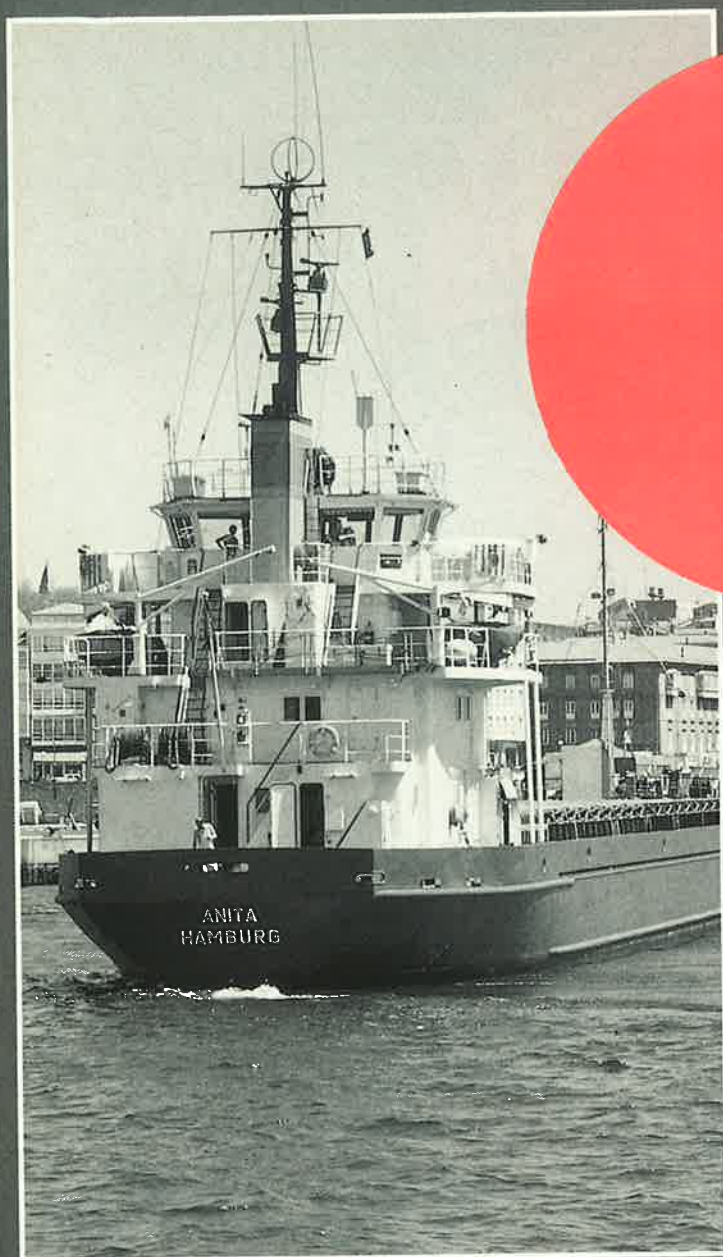
El presidente de ANAVE aseguró que existen numerosas razones que no sólo recomiendan la puesta en marcha de dicho Plan, sino que demues-

tran la total oportunidad del mismo. Además, en este plan se debe apoyar el Segundo Registro Canario. «El marco fiscal del Registro Especial de Canarias ha de constituir uno de los elementos básicos para el relanzamiento de nuestra Marina Mercante.» Según ANAVE, en los Presupuestos Generales del Estado para el próximo año deberían prever los fondos necesarios para la aplicación, al menos con carác-

ter provisional durante 1994 de los principales aspectos fiscales del Registro Especial, y otros elementos básicos del Plan propuesto, como los instrumentos para la financiación de buques.

En este plan, propuesto por ANAVE, se establecen objetivos prioritarios a corto y medio plazo. Entre los objetivos a corto plazo está la mejora de la competitividad: mejora de los costes operativos, «mediante la reducción de las cargas fiscales y de Seguridad Social bajo el Registro Especial»; ayuda a la reestructuración de las empresas, adaptando los cuadros mínimos de los buques y las plantillas a las necesidades reales y a la compensación de los excedentes laborales correspondientes.

El relanzamiento de la inversión en el sector, estimulando la renovación de la flota, tanto con buques bajo pabellón español como con flota controlada



Es necesario un Plan sectorial específico y apoyo institucional para el relanzamiento de la Marina Mercante, y uno de los elementos básicos para esta recuperación debe ser el marco fiscal del Registro Especial de Canarias.»

bajo otros pabellones mediante la asimilación de las condiciones de la financiación de buques para el mercado interior a las del mercado de exportación, el establecimiento de un Fondo de Garantías, adaptado a las necesidades del sector. En este terreno parece recomendable la coordinación de esfuerzos con el sector de la industria naval, si bien conservando la independencia de actuaciones.

La mejora de la eficiencia de la interfase portuaria, con especial atención a la garantía de libre acceso a la prestación de los servicios portuarios indirectos; introducción en las tarifas portuarias de una bonificación al cabotaje, en términos compatibles con la normativa CEE.

Y actuaciones específicas, según las necesidades de cada uno de los tráficos, como complemento de estas actuaciones de ámbito general.

En cuanto a las líneas generales de estrategia a medio plazo están como aspectos generales: la introducción de incentivos fiscales a la inversión en el sector, equivalentes a los concedidos a través de Sociedades Comanditarias en varios países del Centro y Norte de Europa; potenciación del transporte marítimo costero, en especial con los países de la CEE, como alternativa al transporte terrestre, especialmente mediante la mejora de la eficiencia de la interfase portuaria. *De hecho*, —dice el presidente de ANAVE—, *la CE ha aconsejado el transporte marítimo para evitar el transporte terrestre. Está demostrado que, en mercancías peligrosas, es mucho más seguro el transporte por mar que por tierra.*»

En cuanto al mercado internacional, *«es necesario mejorar la competitividad de los buques de pabellón español, a través del Registro Especial»*. Y fomentar la oportunidad de empleo de buques de empresas españolas por parte de las industrias o cargadores españoles en general.

Por los que se refiere al mercado de cabotaje, es necesario apoyar la consolidación de la posición de las empresas españolas, preparándolas para la apertura comunitaria, en sus plazos, con especial atención a la reducción de los costes operativos, especialmente mediante el acceso gradual al Registro Especial de los buques hoy en servicios en el Primer Registro español; mantenimiento de un régimen de autorización objetivado y que evite una marginalización progresiva de los recursos puestos en servicio; racionalización de los servicios, fomentando procesos de cooperación empresarial; renovación de la flota, a las compañías autorizadas en los tráficos, ya sea con unidades nuevas o de reciente fabricación. ■

Inés OTERO



Reunión de la Comisión para la conservación del atún atlántico

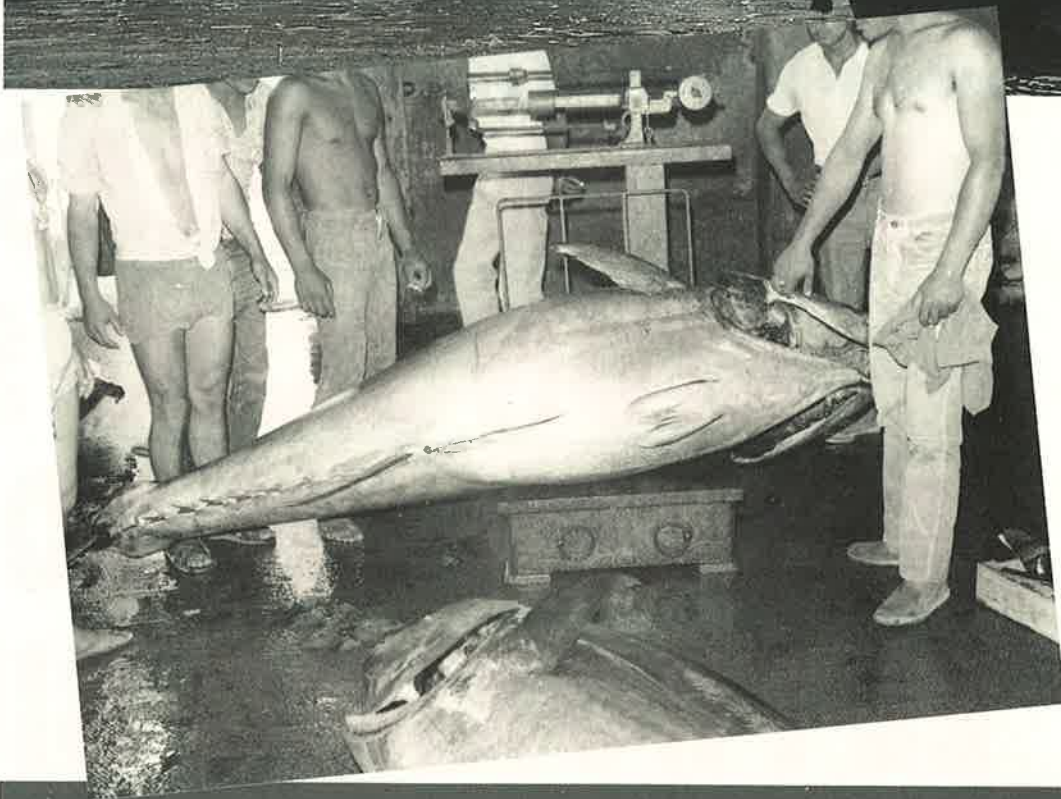
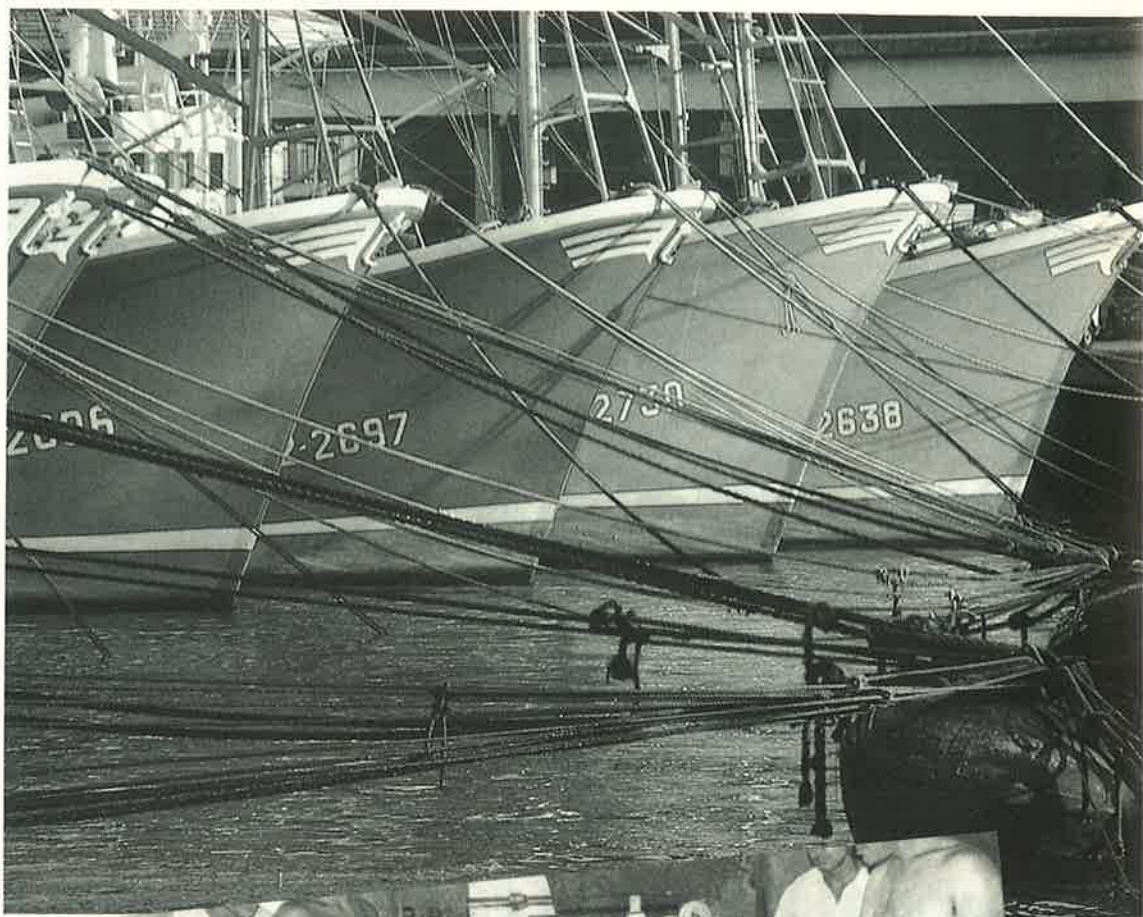
LAS CAPTURAS DE ATUN ROJO SE REDUCEN UN 20% EN EL PROXIMO BIENIO

La Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico, ICCAT, acordó una reducción del 20 por 100 de las capturas de atún rojo en el Atlántico Occidental previstas inicialmente para los próximos dos años. La reunión anual de la Comisión en Madrid aprobó también una

resolución en la que se insta al cumplimiento de las resoluciones de Naciones Unidas sobre la prohibición del uso de grandes redes de enmalle, y reiteró el apoyo a la FAO sobre el establecimiento de un Código de Conducta Responsable en alta mar.

LA reunión de ICCAT, que se celebra cada año en Madrid en la primera quincena de noviembre, estuvo rodeada en esta oportunidad por una mayor atención de la opinión pública, tras las denuncias formuladas por las organizaciones no gubernamentales conservacionistas, advirtiendo del riesgo de extinción de la población de atún rojo debido a la presión extractiva que soporta el stock en el Atlántico Occidental. El Fondo Mundial para la Naturaleza, WWF, y su filial española *Adena*, reclamaban una reducción del 50 por 100 del volumen de capturas para salvar esta especie del riesgo de extinción, señalando que de no acordarse una disminución considerable pedirían la inclusión del atún rojo en los apéndices del CITES, con lo que se convertía en prohibido para el comercio internacional. La Comisión Científica de ICCAT también proponía reducir a la mitad el nivel actual de capturas. Los países contratantes aprobaron, finalmente, una cuota de 3.195 toneladas, que supone una disminución porcentual del 20 por 100 sobre las previsiones ya aprobadas para el bienio 94-95, que eran de 3.990 toneladas. La cuota para 1994 será de 1.995 toneladas y de 1.200 para 1995. El porcentaje de reducción supone el 33 por 100 si se toma como referencia el TAC (Total Admisible de Capturas) del bienio 92-93, que fue de 4.778 toneladas y llega al 40 por 100 sobre la cuota de los años 90-91 que fue de 5.320 toneladas. (La zona Atlántico-Occidental está sometida desde el año 81 a un régimen total de capturas.)

España estuvo representada en la reunión de ICCAT por el director general de Recursos Pesqueros de la Secretaría General de Pesca, Rafael Conde, quien admitía que el Comité Científico, tras analizar la situación del stock, había señalado que ésta era «preocupante», pero rechazaba las acusaciones que hablan del peligro de extinción del atún rojo del Atlántico Occi-



Los países contratantes aprobaron una cuota de 3.195 toneladas, que supone una disminución porcentual del 20 por 100 sobre las previsiones para el bienio 94-95, que eran de 3.990 toneladas.



dental. «Lo que sí está es necesario de una reducción de capturas para facilitar su recuperación y evitar un deterioro del stock. Pero no se está hablando de extinción biológica.» Canadá, Estados Unidos y Japón, los tres países ICCAT que operan en el Atlántico Occidental, estudiaron, según Conde, «la fórmula de ajuste menos traumático, respetando las necesidades de conser-

vación, teniendo en cuenta que cualquier reducción de capturas se traduce también en coste socioeconómico».

En el área del Atlántico Central la Comisión ha establecido una limitación de esfuerzo fijando una cuota de 1.300 toneladas año para el próximo bienio. La medida tiene carácter cautelar a la vista del crecimiento de las capturas en esta

zona. España, que no opera en esta pesquería, ha asumido esta medida, «para demostrar con los hechos nuestro interés en la protección y correcta gestión del atún rojo. Pero hemos señalado que esto no significa que al cabo de los dos años de vigencia de esta medida se puedan alegar derechos históricos por los países que ahora pescan», declaraba Rafael Conde.

Zona Oriental y Mediterráneo

Respecto al Atlántico Oriental y Mediterráneo, donde no existen cuotas y en cuya zona España captura por encima de las 4.000 toneladas año de atún rojo, el Comité Científico señalaba que el stock se encuentra en mejor condición que el del Atlántico Occidental. La Comisión consideró que el momento oportuno de adoptar eventuales medidas será el próximo año, una vez conocida la evaluación del Comité.

En palabras de Rafael Conde, «España tuvo una intervención destacada en el atún blanco, —el popular bonito del Norte—, haciendo especial hincapié en los perniciosos efectos de la utilización de redes de enmalle a la deriva. El crecimiento de la utilización de esta modalidad, la opacidad respecto a su mortalidad, la incertidumbre sobre la situación del stock (el Comité Científico señala en una de sus evaluaciones que podría estar cercano al rendimiento máximo, aunque otras evaluaciones sostienen que está en buen estado), movieron a España a solicitar de ICCAT que haga un seguimiento muy cercano a esta modalidad de captura.

Redes de enmalle

Precisamente en la cuestión de las redes de enmalle, la asamblea resolvió insistir en que se cumplan las resoluciones de Naciones Unidas sobre prohibición de uso de grandes redes (por encima de los 2,5 kilómetros) que tenía que haber entrado en vigor en 1992. «A España le gustaría que se fuera más lejos, pero la opción que se ha tomado tanto por parte de Estados Unidos, que es uno de los usuarios de este tipo de redes, como por parte de la CE es regular a 2,5 kilómetros», afirmaba el director general de Recursos Pesqueros de la Administración central.

La reunión realizó, como es habitual cada año, la evaluación de otras especies de túnidos. No apreció graves proble-

mas en los tñidos tropicales, rabil, patudo, si bien, teniendo en cuenta los esfuerzos de los países no contratantes, adoptó la recomendación de no aumentar las capturas.

Respecto al pez espada se recordó que Estados Unidos y España habían reducido sus capturas en un 30 y 38 por 100, respectivamente —muy por encima del 15 por 100 recomendado el año 1990—. Por contra, se resaltó la actitud de los llamados «pequeños países», que quedaron al margen de la reducción y que, sin embargo, han incrementado muy considerablemente su esfuerzo. *«No resulta aceptable que determinados países asuman un recorte importante y otros países se permitan el lujo de crecer, vaciando de contenido el sacrificio impuesto»*, insistía Rafael Conde.

Control a los buques con pabellón de conveniencia

Otra cuestión analizada también en la asamblea de ICCAT es la necesidad de controlar las capturas realizadas por los buques bajo pabellón de conveniencia o por los países no miembros de ICCAT. Para Conde, *«es un problema que incide en cualquier pesquería y en muchos frentes. Desde ICCAT el problema se ataca a través de FAO, mediante su apoyo a la propuesta del Código de Conducta, cuyo texto ha sido ya consensuado y en el que se perfila la responsabilidad del Estado de pabellón para evitar el incumplimiento de las medidas de conservación en alta mar»*.

Conservación y gestión

A propósito de las reclamaciones formuladas por los grupos conservacionistas y la posibilidad de conjugar el binomio protección a la naturaleza/rentabilidad económica, Rafael Conde declaraba, al término de la asamblea, que *«entre protección y rentabilidad, hay conservación y gestión. La conservación no es la protección si*



protección se equipara a cero capturas. Protección es conservar intencionalmente un recurso de forma que se mantenga una rentabilidad y un esfuerzo duradero y sostenible. En el atún rojo se han tomado medidas interesantes dentro de un criterio de conservación y gestión».

En cuanto a las capturas de inmaduros en el Mediterráneo afirmó que el problema *«no se plantea en las almadrabas sino en las flotas pequeñas costeras, que utilizaban anzuelo de merluza que puede no ser el más adecuado. Eso, junto a la posibilidad de establecer un límite mínimo de dos kilos en la tolerancia actual del 15 por 100 inferior a 6,4 kilos, son algunas de las propuestas, para «evitar que pueda llegar a comercializarse atún de ración, que es una barbaridad»*.

Documento estadístico

ICCAT es una organización intergubernamental integrada por 22 países entre quienes se encuentran las primeras poten-





Rafael Conde: «A España le gustaría que se fuera más lejos en la prohibición de las redes de enmalle, pero la opción que se ha tomado tanto por parte de Estados Unidos, que es uno de los usuarios de este tipo de redes, como por parte de la CE es regular a 2,5 kilómetros.»

cias en la captura de túnidos en el Atlántico: Angola, Benín, Brasil, Canadá, Cabo Verde, Costa de Marfil, Corea, España, Francia, Gabón, Ghana, Guinea Ecuatorial, Guinea-Conakry, Japón, Marruecos, Portugal, Santo Tomé y Príncipe, Sudáfrica, Estados Unidos de América, Rusia, Uruguay y Venezuela.

Desde su constitución en 1970, España ha ostentado la Secretaría Ejecutiva, primero en la persona de Olegario Rodríguez y, desde 1991, en Antonio Fernández Rodríguez. A la samblea general que se celebra en Madrid, asisten los países contratantes como miembros de pleno derecho y otros como observadores —este año

Taiwan y Suecia—. También como observadores han asistido la FAO, CITES y la Comunidad Europea.

Por contra, la pretensión de organizaciones no gubernamentales, como las ya mencionadas WWF, ADENA o Greenpeace, de estar presentes en las reuniones de ICCAT se han visto frustradas siempre. Fuentes de ICCAT recuerdan su condición de organismo intergubernamental frente al carácter no gubernamental de las organizaciones conservacionistas. Otras fuentes apelan a requerimientos científicos y algunas más a la mera tramitación burocrática para justificar estas ausencias.

No obstante, ICCAT dispone de su propio Comité Científico que evalúa la situación de cada stock y propone las medidas a adoptar que, finalmente, son aprobadas o no por la Comisión.

Entre los mecanismos protecciónistas ya incorporados por ICCAT está la creación de un «Documento Estadístico», obligatorio para las transacciones de atún rojo congelado, cuyo objetivo es proporcionar la estadística de capturas para saber exactamente dónde, cuánto o por quién se pesca. Cualquier país, contratante o no, que capture atunes rojos y desee exportarlos, tiene que acompañar la operación con un certificado que transparente la información. El documento complementa el mecanismo de recogida de datos de capturas que tiene el propio ICCAT. Aprobado en la asamblea de 1992, España ha puesto en marcha este mecanismo desde el 1 de septiembre, como estaba previsto. En la pasada reunión de ICCAT se realizó un ajuste del mismo tratando, en palabras de Rafael Conde, de «homologar y ajustar la parte operativa del sistema para que no haya contradicciones en el tipo de documentos que pueda pedir Japón, como mayor importador, y el que puedan pedir otros países». El sistema se ampliará con un plazo transitorio a las exportaciones de atún rojo fresco. ■

Mery VARONA

LA evolución de los stocks de pesca en los mares de la Comunidad Europea y su entorno mantienen un comportamiento dispar. En unos casos, en los mares del Norte se ha observado una reducción de poblaciones en especies como el bacalao, eglefino, merlán o lenguado, mientras por el contrario tienen una evolución positiva los de platija, lenguado, arenque y espadín. En aguas más al Sur, la nota más destacada es la reducción de stocks de merluza joven y adulta.

Estas son las principales conclusiones de las investigaciones llevadas a cabo por el Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES) a través del Comité Asesor sobre Ordenación Pesquera (ACFM).

La pesquería mixta de bacalao, eglefino y merlán es una de las más importantes en el Mar del Norte. La captura total de estas tres especies fue del orden de 600-700.000 toneladas a principios de los años ochenta, pero ha disminuido hasta sólo la mitad de aquella cantidad. La mayoría de estas pescas se destinan al consumo directo; una parte de ellas, captura accesoria de las pesquerías industriales, se utiliza para subproductos y el resto se desecha en la mar. La intensidad de la pesca a que se someten estos recursos se ha mantenido alta, y la cantidad de ejemplares adultos en el Mar del Norte se ha reducido hasta los niveles más bajos registrados desde 1983. La situación es altamente crítica para el bacalao: el stock está a un nivel muy bajo y la producción anual de ejemplares jóvenes lleva varios años por debajo de la media. Los stocks de eglefino y merlán adultos han llegado también a niveles históricamente bajos. Aunque hay esperanzas de que algunas buenas clases anuales (peces nacidos en un año determinado) recientes saquen a los stocks de la situación de peligro inmediato, cualquier recuperación que se logre será posiblemente de corta duración a menos que la intensidad de la pesca se reduzca de modo importante. El ACFM declara una vez más que «*la reducción significativa y continua del esfuerzo total dirigido a los stocks del Mar del Norte es una necesidad si se desea recuperar estos stocks y mantenerlos dentro de límites seguros en el futuro*». La situación de la pesquería de fogonero es parecida a la de las otras especies: alta presión de la explotación, tamaño del stock disminuido hasta el nivel más bajo que se haya

Bajan los de bacalao, eglefino, merlán, fogonero y merluza.

observado y pobre reclutamiento de peces jóvenes. Los dos stocks de peces planos más importantes del Mar del Norte, el lenguado y la platija, se considera están por encima del nivel mínimo biológicamente aceptable. Sin embargo, sería posible obtener a la larga la misma captura de estos dos stocks aplicando menos esfuerzo pesquero.

Escocia y de Rockall (Sub-área VI)

Igual que en el Mar del Norte, el cuadro general para los stocks de peces del Oeste de Escocia, incluidos el de fogonero, es que la explotación excesiva los ha llevado a un nuevo mínimo en 1992. La cantidad total de ejemplares reproductores en 1992 era unas 43.000 toneladas, comparadas con alrededor de 150.000 a principios de los ochenta. Las descargas comunicadas cayeron de unas 75.000 toneladas hace diez años a unas 28.000 en 1992. Si se mantiene el esfuerzo de pesca al nivel actual, los stocks seguirán a niveles muy bajos, con poca capacidad de recuperación frente a períodos de reclutamientos escasos.

Mar de Irlanda

La explotación ha llevado al stock de bacalao adulto a un nivel muy bajo, que no se recuperará si sigue el elevado ritmo de explotación actual. El stock de merlán alcanzó un nuevo mínimo en 1990 y 1991, y son también escasas las perspectivas de que con los actuales niveles de esfuerzo pesquero se produzca una recuperación sostenida.

El stock de arenque irlandés que desova en el verano se ha gestionado bien durante varios años, lo que le ha permitido recobrar un nivel alto y mantener una buena producción de peces jóvenes. El stock de capelán de Islandia-Groenlandia oriental y de la región de Jan Mayen también se encuentra actualmente en favorables condiciones y sigue proporcionando buenas capturas. Después de veinticinco años de su hundimiento, el stock de arenque noruego que desova en primavera se ha recuperado hasta el punto que permite pensar en reabrir la pesquería, dado que el actual nivel de reproductores es suficiente para asegurar la continuidad de la producción de juveniles.



LOS STOCKS

PESQUEROS



La futura producción de stock primaveral noruego depende del desarrollo del sistema bacalao-capelán-arenque en el Mar de Barents, pues el bacalao es un importante depredador tanto del capelán como del arenque. El stock de bacalao ártico se ha recuperado en los años más recientes y, gracias a la alta supervivencia de los juveniles, se encuentra un gran número de bacalaos y arenques jóvenes en el Mar de Barents. La primera consecuencia de esto es que han comido una enorme cantidad de capelán, pero en el estado actual de los conocimientos es difícil predecir cómo evolucionará la situación.

Mar Báltico

El Mar Báltico presenta un esquema parecido al de otras regiones: grandes stocks de peces pelágicos, como el arenque y el espadín, y bajos niveles de los demersales, especialmente el de bacalao. La cantidad de bacalao báltico existente entre 1980-1984 ha disminuido muchísimo, como consecuencia de los efectos combinados de la pesca y de la progresiva reducción del contenido de oxígeno y de los niveles de salinidad del agua. El primer aporte importante de agua hipersalina procedente del Mar del Norte observado desde 1980 tuvo lugar a principios de 1993, pero no se han detectado mejoras en el stock de bacalao.

Mares del Sur

Las descargas totales del stock meridional de merluza, que se encuentra en las proximidades de las costas de España y Portugal, alcanzaron en 1992 sólo el 56 por 100 de las realizadas en 1983-1984. Los índices de abundancia de merluza joven (carioca) y adulta, basados en las campañas que los barcos de investigación portugueses y españoles hicieron en 1992, figuran entre los más bajos de los registrados para este stock.

Las capturas del stock septentrional (que se extiende desde el Norte del golfo de Vizcaya hasta el Mar del Norte), sin embargo, fueron similares en 1992 a la de principios de los años ochenta.

Durante esa década la flota que faena en la plataforma Sur (la zona que va desde el Sur de Irlanda hasta la Península

la Ibérica) pescó importantes cantidades de carioca. Por ejemplo, entre el 38 y el 65 por 100 de la captura total de merluza en 1985 fue de ejemplares de menos de 20 centímetros. En 1992 esta fracción disminuyó hasta alrededor del 30 por 100 en el stock del Norte y el 5 por 100 en el del Sur. Esto puede ser consecuencia de una mejor vigilancia ejercida sobre las tallas mínimas legales, pero también de la pequeña producción de peces jóvenes de los últimos años. El exceso de explotación de los juveniles lleva a un empobrecimiento del stock de reproductores y, por lo tanto, a una menor producción posterior de juveniles. El ACFM ha comprobado que pueden obtenerse considerables mejoras en

el stock reproductor y las capturas de merluza limitando la pesca de los juveniles mediante el uso de artes más selectivas.

El asesoramiento del ACFM se basa en una gran cantidad de programas de investigación nacionales e internacionales, así como en el seguimiento rutinario de las capturas totales y de las composiciones por talla y edad de las especies en las

distintas pesquerías. La reducción de las dotaciones económicas de estos programas de investigación y seguimiento durante períodos largos tendrá un efecto negativo en la calidad del asesoramiento.

En muchas regiones la capacidad extractiva excede grandemente el nivel necesario para pescar las cuotas disponibles (TAC), con el inevitable resultado de que las regulaciones sobre capturas se incumplen en mayor o menor grado. Sin embargo, los intentos de incumplir las regulaciones suelen ser contraproducentes, pues normalmente originan unos niveles de sobrepesca más elevados, un agotamiento más rápido de los stocks y, por consiguiente, unas medidas reguladoras más severas. La preocupación actual del ACFM es que el problema de comunicar capturas inferiores a las reales ha alcanzado un grado que afecta seriamente a la capacidad del Comité para poder asesorar a las Administraciones. Los países miembros del ICES tienen la responsabilidad de recoger informaciones exactas sobre las capturas y el esfuerzo pesquero, con el fin de que puedan usarlas los científicos para elaborar su asesoramiento sobre la situación de los stocks. ■

**Mejoran
los de
lenguado,
platija,
arenques y
espadín.**



El Plan, tras hacer un estudio de la situación actual del Puerto y su entorno, se centra en un análisis sobre su competitividad, diversificación y especialización, y propone una serie de objetivos que incrementen el tráfico de buques y las zonas de influencia frente a sus competidores.

A lo largo de los últimos años, se ha producido una serie de circunstancias que han afectado de forma muy negativa al Puerto de Pasajes y a la actividad económica desarrollada en el mismo. Así, la actividad pesquera ha experimentado un fuerte descenso en general, y particularmente en el subsector bacaladero; el tráfico de mercancías se ha estancado a la baja, frente a un incremento del movimiento marítimo mundial; la generalizada crisis de la industria naval afecta duramente a los astilleros e industria auxiliar instalados en Pasajes, incluso en el segmento de reparación por la menor actividad pesquera, la crisis de Cuba y la desmembración de la URSS, clientes tradicionales del puerto guipuzcoano, y por la práctica desaparición de mercantes de bandera española en escala en Pasajes.

Ante la mala situación del Puerto de Pasajes, la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa, con el patrocinio económico de la Di-

PAIS VASCO

Plan estratégico del Puerto de Pasajes

putación Foral de Guipúzcoa, ha realizado un Plan Estratégico de Puerto, que analiza sus circunstancias internas y externas, y la competitividad del mismo.

Situación actual y futuro

En su parte de análisis de la situación actual y previsiones de futuro, el estudio realizado contempla una estabilización del tráfico de mercancías cercano a los cinco millones de toneladas, de las que los automóviles, papel y pasta de papel, chatarras y productos siderúrgicos constituyen las principales partidas.

En cuanto al tráfico de buques, se produce una paulatina disminución de la visita de buques de bandera española, lo cual tiene una clara repercusión negativa en el sector de reparaciones realizadas en Pasajes.

En 1992, entró en Pasajes un total de 1.350 buques, de los que sólo el 8 por 100 fue de bandera española. Las previsiones realizadas por la Autoridad Portuaria de Pasajes sitúan los tráficos de entre 1994 y 1998 en un moderado incremento sobre los de 1992.

Teniendo en cuenta los aspectos internos y externos referidos tanto a la situación actual como al futuro previsible, se constatan como debilitadas, las limitaciones del calado y canal de entrada, espacio reducido en tierra, ausencia de líneas regulares y limitada capacidad empresarial de la Au-

toridad Portuaria; se destacan, entre las fortalezas, la buena situación del puerto respecto a Europa, los accesos directos a modos de transporte terrestre, alta productividad portuaria y buena calidad de servicio; se destacan, como amenazas, la competencia de los puertos próximos (Bilbao, Bermeo, Bayona, Burdeos y La Pallice), la competencia de los modos terrestres de transporte en el espacio europeo y la cri-



sis industrial de la zona; se consideran oportunidades la potenciación del cabotaje europeo, la posibilidad de establecimiento de zonas de actividades logísticas en el entorno, la mejora de comunicaciones con el Valle del Ebro y la remodelación y potenciación del sector de reparación naval.

Misión y objetivos

El Plan establece como misión del Puerto de Pasajes la de «servir a sus actuales tráfico con la máxima eficacia, calidad y economía, y a través de su eficacia, competitividad, establecimiento de líneas regulares y zonas de actividades logísticas, captar nuevos tráfico con alto valor añadido».

El Plan establece tres claves: competitividad, diversificación y especialización. En función de estas claves, se marca una serie de objetivos,

cuya característica común es la de poder ser emprendidos sin mayor dilación en el tiempo, dado que no precisan de inversiones importantes.

La importancia y trascendencia de los diferentes objetivos varían, destacándose como primordiales los siguientes:

— Creación de la «Comunidad Portuaria» formada por la Autoridad Portuaria, las Empresas Portuarias y los Organos Oficiales de Control. La «Comunidad Portuaria» supondría el establecimiento de un frente estratégico común.

— Desarrollo, por parte de la «Comunidad Portuaria», de un plan de marketing.

— Potenciar la relación del puerto con otros medios terrestres de transporte.

— Establecer líneas regulares.

— Creación de zonas de actividades logísticas.

— Potenciar Pasajes como un centro de reparaciones navales de alto nivel.

Campaña de los arrantzales vascos en contra de las volantas

Los arrantzales vascos vienen denunciando desde hace mucho tiempo el carácter depredador de las redes de enmalle a la deriva, conocidas como volantas. Según los arrantzales vascos, además de lo negativo que supone para el stock de pescado la utilización de estas redes, algunos barcos comunitarios, especialmente franceses, no cumplen la normativa de la CE en materia de volantas. La legislación comunitaria autoriza únicamente a un número limitado de barcos a faenar con redes de enmalle a la deriva de cinco kilómetros. El resto de embarcaciones que pescan mediante esta modalidad, sólo pueden utilizar una red de dos kilómetros y medio.

Según representantes de los arrantzales vascos, la falta de control en alta mar hace inútiles las restricciones en la longitud de las redes. Por ello, piden que el Consejo de Ministros de la CE, que se reunirá en diciembre para tratar el tema, prohíba totalmente las redes de enmalle a la deriva a partir de 1994.

Para conseguir su objetivo, los arrantzales vascos llevarán a cabo una campaña que consiste en la edición de carteles que muestran los efectos que causan las volantas sobre los mamí-

feros marinos, y la exhibición de imágenes de vídeo que muestran masacres causadas por las redes de enmalle a la deriva.

Estudios franceses demuestran que en 1992 la muerte de cetáceos por culpa del uso de volantas ascendió a 1.900 ejemplares, lo que supone un total de 171 toneladas. Según dichos estudios, por cada 100 kilogramos de atún blanco pescado con redes de enmalle a la deriva, se capturan tres kilogramos y medio de cetáceos. Las tasas de captura de mamíferos marinos atrapados en las volantas indican que por cada 100 kilómetros de red mueren 11 ejemplares al día.

Según las Federaciones de Cofradías de Pescadores vascos, la Administración española debería haber elaborado algún estudio que contrastase con la documentación que presentará Francia a la CE para defender el arte de pesca que utiliza redes de enmalle a la deriva.

Además, los arrantzales vascos, que muestran malestar por la no imposición de sanciones a los barcos que han incumplido la reglamentación vigente, darán a conocer los nombres de las empresas conserveras que han adquirido atún capturado con volantas. ■

Según el Plan, se requiere de todos los agentes sociales y económicos, públicos y privados, la aportación de esfuerzos y búsqueda de sinergias. La desaparición de barreras arancelarias, o su mitigación, potencia enormemente el crecimiento de los

tráficos internacionales, y Pasajes, con la colaboración de todos, no ha de ser espectador sino protagonista de excepción ante esta oportunidad. ■

**Roberto RUIZ
DE HUYDOBRO**





El sistema de salvamento gallego será plenamente operativo en 1994

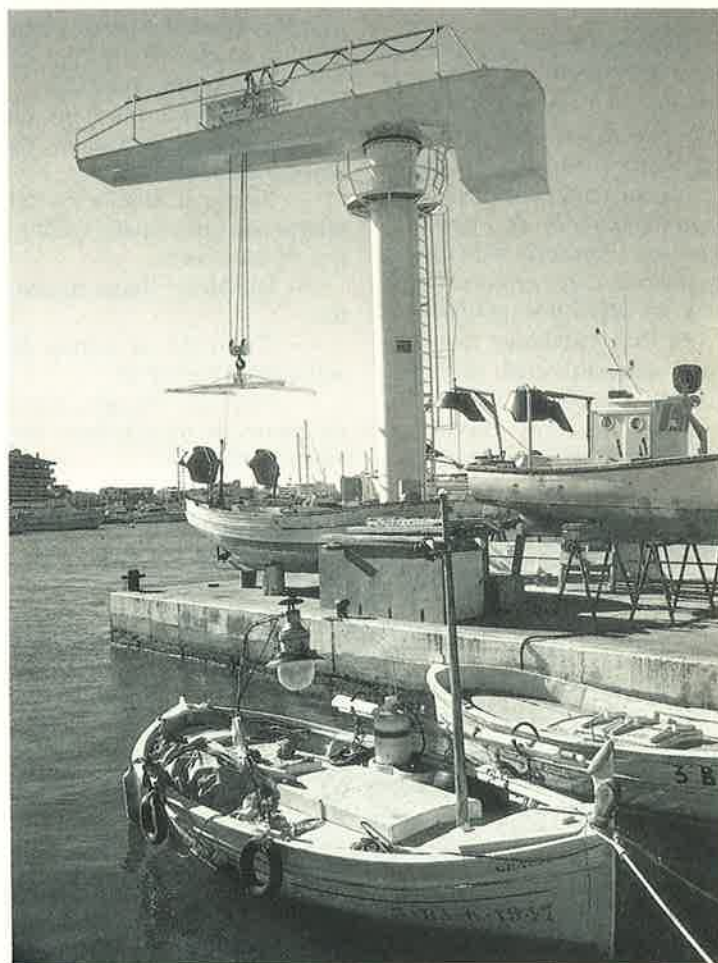
De COSTA a COSTA

El director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto Lobo, y el de la Sociedad Estatal de Salvamento, José Álvarez, máximos responsables del operativo de salvamento estatal, aseguraron recientemente que el sistema de salvamento gallego funcionará a pleno rendimiento antes de que finalice el próximo año. Estas declaraciones fueron realizadas en el monte Enxa de Porto do Son, en las dependencias de Salvamento Fisterra, lugar donde se han controlado, a lo largo de 1993, cerca de 4.000 buques en tránsito, de los que 80 cometieron infracciones por las que fueron sancionados.

RAFAEL Lobeto y José Álvarez, se reunieron con representantes de todos los sectores de la mar, así como con los alcaldes de la zona cercana a Porto do Son, para dar a conocer los objetivos inmediatos que en materia de salvamento pondrá en marcha el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

En este sentido, el director de la Marina Mercante indicó que su departamento tendrá dependencias complementarias en la periferia, y aludió a las capitanías marítimas creadas en sustitución de las ayudantías de Marina, que servirán para complementar las funciones de control, inscripción, salvamento, y otras que competen al organismo que él dirige.

En cuanto a salvamento Fisterra precisó que controla el dispositivo de separación del tráfico marítimo que está más alejado de la costa, a una dis-



tancias de 26 a 30 millas, confirmando que con la entrada en funcionamiento de la torre de control de tráfico de La Coruña y las estaciones remotas ya instaladas en diferentes puntos de la costa, el operativo de control y salvamento gallegos será plenamente operativo en 1994.

El centro zonal de Fisterra ha asistido, en lo que va de año, a 20 accidentes en la mar, con un balance total de 23 muertos, 35 desaparecidos, 20 heridos y 260 ilesos.

Por otro lado, la Mesa de Seguridad Marítima, compuesta por representantes de las Administraciones autonómica y central, cofradías de pescadores, armadores y centrales sindicales, se reunió en Santiago para estudiar diversas medidas que contribuyan a aumentar la seguridad en las aguas gallegas.

En dicha reunión se hizo un llamamiento a las empresas, armadores y trabajadores del sector pesquero de Galicia, para que recuerden que desde el pa-

sado día 15 de octubre está en vigor la obligatoriedad de utilizar el chaleco salvavidas en todas las faenas pesqueras. Además, se insistió en que también otros colectivos, amén de los que desarrollan su actividad a bordo, deberán utilizar, obligatoriamente, este objeto de salvamento, poniendo como ejemplo a los percebeiros.

Destacaron, asimismo, que la mentalización de todos los que intervienen en el proceso pesquero respecto a que su trabajo es peligroso, es tan importante como cumplir las obligaciones legales respecto a los medios de prevención de accidentes en la mar, sobre todo en épocas de mal tiempo, y que los medios de salvamento, aunque al principio cueste acostumbrarse a ellos, salvan vidas.

Relacionado con la Seguridad en la mar es también la campaña emprendida con la Consellería de Pesca con el nombre de Rumbo a la seguridad, a través de la cual la Xunta trata de divulgar las normas de seguridad y los medios de que dispone la Administración para tareas de salvamento, así como concienciar a los profesionales de la mar sobre la necesidad de que cumplan la normativa de seguridad, para reducir lo más posible los accidentes en la mar y los riesgos y causas que los provocan.

En una primera fase se enviarán a los propietarios de las 7.000 embarcaciones de bajura y litoral existentes en Galicia, una pegatina en la que figuran las instrucciones para el caso de evacuaciones en helicópteros y un folleto sobre cómo actuar en situaciones de emergencia.

Flota del «Gran Sol»

1.000 empleos directos y 5.000 inducidos son las consecuencias de una larga crisis sufrida por la denominada flota del «Gran Sol», según se explica en un informe de la Consellería de Pesca que ha hecho público bajo la denominación genérica de *La política pesquera de Galicia en el contexto comunitario*.

En este estudio se informa también sobre las operaciones de compraventa de buques integrados en la lista de los 300, entre Galicia y el País Vasco para desguace y acumulación de derechos que se saldaron con la desaparición de 28 unidades durante 1992, de las que siete son gallegas y 21 vascas. Además, otros 32 barcos están a la espera de que se aprueben sus peticiones de desguace y ocho causaron baja desde el Tratado de Adhesión.

El departamento gallego de Pesca, ante esta situación ha



considerado como muy urgente la necesidad de aplicar reformas estructurales a fin de invertir la situación de desventaja en que se encuentra la flota gallega del Gran Sol. Entre las medidas a adoptar, con lo que podría obtenerse una actividad rentable para 272 buques, se encontrarían la de eliminar el intrusismo y fijar un número máximo de días de pesca al año para cada barco, en función de la distancia al caladero, la limitación de la presencia en sus aguas y el establecimiento de descansos obligatorios.

Respecto a la renovación de esta importante flota en Galicia (constituida por 145 buques, de los que siete tienen menos de diez años; 49 están comprendidos entre diez y veinte; 51, entre veinte y veinticinco; 32 entre veinticinco y treinta; y seis, que superan los treinta), Pesca llama la atención de la Administración central para compatibilizar el desguace y la acumulación de derechos con la percepción de primas estatales.

Esta situación propiciaría que los recursos de estos armadores en lugar de emplearse en

renovación y modernización de la flota se desviarán a la acumulación de derechos. Además, se apunta la necesidad de una renovación de la flota en profundidad, tanto por razones de seguridad como de rentabilidad. De esta forma, en un período de diez años podría rehacerse el grueso de la flota, por una cuantía estimada en 34.500 millones de pesetas, financiación que debería estar a cargo del Estado miembro (Administración central y autonómica), Comunidad Europea y las aportaciones de los propios armadores.

Limpieza de crudo

La regeneración de las 24 playas afectadas por la marea negra del «Mar Egeo» se encontrará lista en breve plazo, según ha informado el director general de Costas del Ministerio de Obras Públicas. En cuanto al litoral coruñés, el más resentido por este suceso, se encuentra ya limpio de crudo, así como el fondo marino, a juicio de Eduardo Toba, jefe de la Demarcación de Costas de Galicia.

Eduardo Toba se refirió a que los análisis biológicos han demostrado que la cantidad máxima de crudo hallada fue de seis miligramos por kilo de arena, cuando la normativa internacional «permite la presencia de hasta diez miligramos de crudo en las playas que usan los bañistas». Esta cantidad de crudo se detectó en el arenal de Perbes (Miño), una de las playas más afectadas por el embarrancamiento del «Mar Egeo».

El jefe de Costas de Galicia explicó que en la regeneración de las playas se había muestreado más del 12 por 100 de la arena vertida y que *«al final de los trabajos se habrá afectado a 1.000 kilos de especies, sobre todo chirla y navaja»*.

La inversión en la regeneración de estos arenales, en los que se verterá un millón de kilos de arena, supera los 830 millones de pesetas, según informó el director general de Costas del Ministerio de Obras Públicas.

En esta misma reunión se dio cuenta de los pasos marítimos que Costas tiene previsto iniciar antes de fin de año entre los que figuran los de Orillamar y el entorno de la Torre de Hércules, Cariño, Coido Bouxeiras, Ezaro, Barrañán, playa de Tanxil, Camariñas, Culleredo, playa de Doniños, Tolerancia-Betanzos, Boiro, playa Sardiñeiro, Pontedeume, Esteiro y playa del Arenal, en Pobra do Caramiñal. Estas actuaciones se enmarcan dentro del plan quinquenal de inversiones del MOPT, 1993-97, que prevén una inversión en paseos marítimos de 3.645 millones de pesetas. ■

Elena CEBRIAN



Las corrientes de la economía portuaria internacional dictan la clara tendencia hacia la concentración de tráficos en unos determinados puertos. Los buques cada vez son menos, pero cada vez son más grandes, y optan por amarrar solamente en las grandes «terminales de carga», condenando así a la marginación y a la casi desaparición a buena parte de los pequeños puertos que salpican las costas nacionales o internacionales.

Terminal Integral Automatizada para el Puerto de Sagunto

CONTRA estas frías tendencias económicas los puertos pequeños tienen pocas armas para esgrimir. Entre ellas figura la de la especialización. A ella se ha agarrado el pequeño Puerto de Sagunto, dependiente de la Autoridad Portuaria de Valencia, y ubicado a unos 23 kilómetros de la capital del Turia. Tras algunos años de durísima lucha, Terminales Marítimas de Sagunto, TEMARSA, ha conseguido, el pasado día 23 de septiembre, inaugurar oficialmente su almacén frigorífico situado en el citado puerto, haciendo realidad una de las apuestas de futuro más valientes de las registradas en los últimos años en la Comunidad Valenciana.

La iniciativa de TEMARSA de crear una Terminal Integral Automatizada se empezó a cimentar cinco años antes, cuando en diciembre de 1988 se constituyó la empresa estibadora, accediendo a una concesión administrativa otorgada por el entonces Puerto Autónomo de Valencia para trabajar en los muelles Sur y Centro

de Sagunto. Partiendo de un capital social de 2.250 millones de pesetas, cuenta entre sus socios con la Autoridad Portuaria de Valencia, Compañía Española de Estibas, Mitsubishi, Caja de Ahorros de Valencia, Shimizu, Empresa Nacional de Innovación, Cargoveyor Systems, Friomerk, Asland Cymsa, Joaquín Dávila y Cía. y Construcciones y Estudios.

Especialización

La apuesta de futuro de TEMARSA se ha basado desde el principio en la especialización. Así nació su proyecto insignia, la Terminal Integral Automatizada, situada en el Muelle Centro del Puerto de Sagunto. Esta terminal, considerada como una de las más avanzadas de Europa por su dotación tecnológica, está totalmente especializada en la manipulación de mercancías perecederas, se sitúa sobre una superficie de 165.325 metros cuadrados, de los que 140.000 metros cuadrados se destinan a las zonas de almacena-

miento y fraccionamiento, clasificación, envasado y etiquetado. Sobre ella, los 50.000 metros cúbicos de cámaras inaugurados recientemente pagados a 643 metros de muelle.

Una vez dotado de esta creciente infraestructura, que se habrá de completar en los próximos meses con modernas grúas también especializadas en la manipulación de productos perecederos, TEMARSA inicia ahora la fase más dura de su arriesgada apuesta de futuro: la captación de tráficos. Sus objetivos pasan por centralizar en Sagunto la importación de fruta sudamericana destinada a los mercados de Europa, tratando de convertir también ese pequeño puerto valenciano en una puerta a la Península para el plátano canario.

El tiempo determinará ahora si los esfuerzos realizados por la firma que preside Miguel Domech han valido la pena y dan los frutos apetecidos, nunca mejor dicho que en este caso. ■

Paco PRADO



Vista aérea del Puerto de Sagunto.



Jornadas sobre la pesca en Barbate

El PP pide más fondos de la Junta para el sector

La fundación Cánovas del Castillo, del PP, celebró recientemente en Barbate unas jornadas sobre la Pesca en Andalucía, a las que asistieron diversos dirigentes políticos del Partido Popular y miembros de colectivos pesqueros.

EN el salón de actos de la Casa del Mar de la localidad barbateña tuvieron lugar las sesiones, básicamente cuatro ponencias. Presentó las jornadas el diputado en el Parlamento de Andalucía, Juan Ramón Casero, mientras que la apertura de las mismas estuvo a cargo del diputado andaluz, Luis Marquínez.

La primera conferencia la pronunció Pedro Maza Galdeano, presidente de la Federación de Armadores de Pesca de Andalucía (FAPE), quien disertó sobre la pesca en la región Sur-Atlántica, zona en la que se incluye la provincia de Cádiz.

Por su parte, el presidente de la Organización de Productores Pesqueros (OPP) de Almería, Juan Cazorla Escámez, trató sobre la pesca en la región Sur-Mediterránea, a lo que siguió un participativo coloquio, al igual que en el resto de las ponencias.

Emilio Galvín Ponce, director general de Pesca e Industrias Pesqueras de la Consejería de Agricultura y Pesca de la Xunta de Galicia, Samuel Juárez Casado, quien trató sobre la pesca en el estado de las autonomías y dio un buen ejemplo sobre la forma de potenciar el sector desde la propia Comunidad Autónoma.

Idénticos problemas sufren a la hora de conseguir las correspondientes subvenciones por

parte de la Unión Europea o del Gobierno español lo que, según Galvín, obliga a que se tengan que pagar intereses innecesarios a entidades bancarias.

El tema estrella de estas jornadas fue el que expuso el sub-

Juárez Casado expuso experiencias propias de la Xunta de Galicia en materia de pesca y resaltó la importancia económica que este sector tiene en muchas poblaciones gallegas que viven exclusivamente de la industria pesquera, causando un efecto multiplicador mucho mayor que en otras actividades.

El plan de ordenación de recursos pesqueros y marisqueros y la creación de la Ley de Pesca de Galicia fueron algu-

«tencias de las diversas Administraciones», destacó Juárez.

El subdirector de Pesca de la Xunta de Galicia precisó que este Gobierno autónomo ha modernizado las cofradías de pescadores gallegas, tanto en el aspecto comercial como en el asistencial y añadió que desde 1989 se ha venido aplicando un aumento progresivo de ayudas para la modernización y renovación de la flota, de 82 millones de pesetas a los 1.000 en el presente año.

«Para el sector pesquero de Galicia cuidar su propia rentabilidad en la pesca con buenas embarcaciones, que cumplan los requisitos exigidos de seguridad e higiene, es una de las fórmulas que utiliza para aminorar los efectos de la crisis», dijo el subdirector de Pesca de la Xunta gallega.

Sin embargo, a juicio de Juárez, la política de la Unión Europea, tendente a la disminución de la flota, ha chocado con la de esta Comunidad Autónoma, con pretensiones de modernizar y renovar los barcos.

Entre otras medidas adoptadas por el gobierno autónomo gallego en materia de Pesca, Samuel Juárez hizo alusión al decreto de artes y aparejos permitidos en Galicia, la regulación de la descarga y venta en la lonja desde su llegada y hasta el consumo, así como la protección de los recursos marinos a través de campañas, inspecciones y vigilancia pesquera, para lo cual disponen de suficientes lanchas, planeadoras y helicópteros. «Esto es lo que llamamos inversión de Galicia en sus propios recursos», añadió.

El subdirector de Pesca ga-



director general de Pesca e Industrias Pesqueras de la Consejería de Agricultura y Pesca de la Xunta de Galicia, Samuel Juárez Casado, quien trató sobre la pesca en el estado de las autonomías y dio un buen ejemplo sobre la forma de potenciar el sector desde la propia Comunidad Autónoma.

nas de las medidas que Samuel Juárez Casado citó como las soluciones para superar los problemas que afectaban al sector pesquero gallego. «La Xunta de Galicia ha dado respuesta a numerosos temas que no son estrictamente suyos, entre otros la gran falta de claridad en cuanto a las compe-

El PP pide más fondos...

llego mostró la resistencia del sector al desguace de barcos y la apuesta de los empresarios pesqueros por agotar todas las medidas antes de llegar a ello.

Por otra parte, destacó el proceso de modernización de la venta en origen que se está llevando a cabo en esa Comunidad Autónoma, don-de se ha automatizado e informatizado las lonjas con el propósito de controlar y mejorar el mercado, así como para intentar que los precios se mantengan, con una subasta más ágil y transparente. En la actualidad existen cinco lonjas funcionando en la Comunidad Gallega y se espera que en los próximos años estén todas integradas.

Finalmente, este representante de la Administración gallega reconoce, no obstante, que *«todas estas medidas serán inútiles en todo momento si desde la Administración central no se pone coto a la importación de pescado a bajo precio desde otros países»*.

En estas jornadas también estuvo presente el eurodiputado del PP, Miguel Arias Cañete, que expuso su visión de la situación Pesquera desde la Unión Europea. Para Arias Cañete, la pesca no tiene la importancia necesaria en el ámbito europeo porque *«las potencias pesqueras de la Unión Europea son los países menos fuertes, y los más ricos no tienen interés en financiar la pesca»*.

Arias Cañete asegura que el presupuesto para el sector pesquero en la Unión Europea se ha multiplicado por cinco desde 1985, y añadió que ha so-

licitado la homologación de los cánones a pagar en todas las zonas de pesca de terceros países.

La clausura de las jornadas estuvieron a cargo del presidente del PP en Andalucía, Javier Arenas, quien se comprometió a trasladar las propuestas de este foro a toda la sociedad andaluza.

Arenas apostó por el protagonismo de la sociedad en la vida, ya que entiende que *«todo funciona mejor con más sociedad y menos Estado»*, al contrario de lo que piensan otros. También anunció la intención de su Partido de llevar a las próximas elecciones andaluzas un programa electoral donde primen las propuestas de la sociedad.

El presidente del PP en Andalucía abogó por una política compatible entre Bruselas y Madrid, con reivindicaciones desde Andalucía, Comunidad en la que según Arenas *«la pesca no se considera un problema y una responsabilidad como ocurre en Galicia, y para el PP la pesca es muy importante en nuestra visión de Andalucía, como lo demuestran nuestros posicionamientos ante el Gobierno central y autonómico»*.

El dirigente andaluz Popular se quejó del poco presupuesto que destina la Junta de Andalucía a la pesca, con sólo 1.300 millones, de más de un billón del presupuesto total. *«Andalucía no está para perder la poca industria que le queda, ni la agrícola ni la pesquera»*, apostilló. ■

M. B.



Los usuarios de los puertos españoles denunciarán a España ante Bruselas por el Acuerdo Marco Desestiba

Las Organizaciones de Usuarios de los Puertos Españoles del Atlántico se reunieron en Las Palmas el pasado 12 de noviembre, al objeto de concensuar medidas a llevar a cabo ante la firma del Convenio Marco del Sector de Estiba y Desestiba.

CONSIDERAN los usuarios que dicho convenio es un abuso por la práctica monopolística que establece, que obliga a los empresarios a contratar a personal de SESTIBA para sus operaciones portuarias. Los empresarios quieren actuar dentro de las reglas de libre mercado para la contratación de este personal, tal y como establecen las directrices comunitarias.

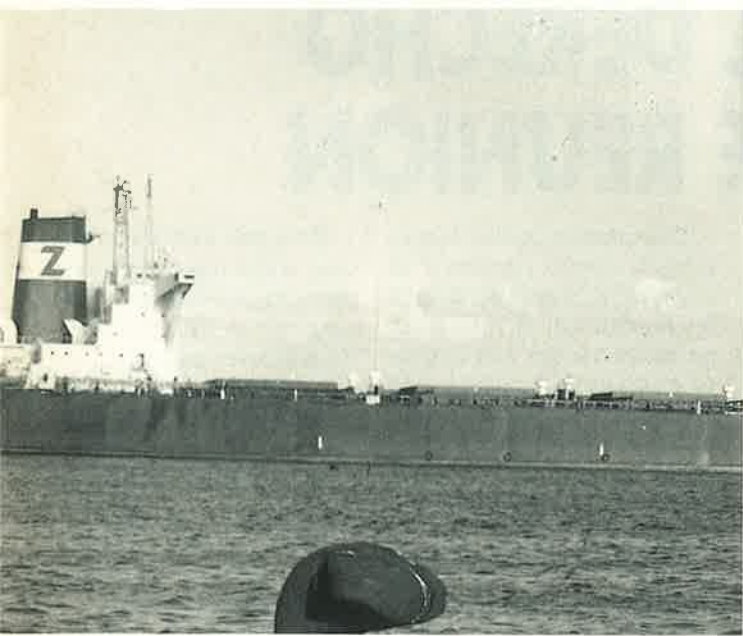
El acuerdo de la reunión de Las Palmas fue el de sumarse al recurso interpuesto por el Puerto de Vigo por el mismo motivo y que ya ha sido admitido a trámite. Con la inclusión en este mismo recurso se ahorra tiempo y se agiliza lo que ellos consideran es una resolución que les será



positiva pues ya existe jurisprudencia al respecto en la Comunidad Económica Europea.

Esa jurisprudencia quedó establecida tras emitir el Tribunal de Luxemburgo una sentencia para un recurso similar interpuesto por los empresarios del puerto italiano de Génova.

Por tal motivo asistió a la reunión de las Organizaciones de Usuarios de los Puertos Españoles del Atlántico en Las Palmas el abogado italiano, Giuseppe Compte, quien defendió a los empresarios genoveses y asimismo informó en rueda de prensa que el procedimiento a seguir es el de instar a la Comisión Europea a que haga cumplir a España las normas establecidas en el marco comuni-



Borrel dice que se bajarán los costes portuarios

La reunión de las organizaciones de usuarios en Las Palmas coincidió en la fecha con la visita del Ministro de Obras Públicas José Borrel a la capital gran Canaria. Indicó Borrel al respecto de la intención de los usuarios a denunciar a España ante Bruselas: «El Gobierno central está buscando la forma de rebajar los costes de las operaciones de estiba y desestiba de los puertos españoles, sin que ello suponga crear situaciones sociales conflictivas.» Esta medida fue calificada por Borrel de «progresiva y responsable».

Además, en opinión de Borrel el alto coste de las operaciones portuarias es un problema de todos los puertos europeos y no sólo de los del Atlántico. Según el ministro «el Gobierno trata de resolver este conflicto entre empresarios y organizaciones de estibadores evitando situaciones que no se podrían digerir socialmente, y que provocarían una conflictividad social que hay que evitar por encima de cualquier cosa». Destacó que «no se pueden provocar terremotos sociales aunque ello no signifique que no compartan la preocupación de quienes quieren rebajar sus costes».

tario. Según Compte, en caso de que España haga caso omiso a la cuestión, la Comisión Europea tiene poder normativo para hacerla cumplir tomando una decisión formal.

El caso del puerto genovés según expuso Compte fue similar al que se está dando en España donde los empresarios se veían obligados a contratar mano de obra de la denominada Compañía de Obreros que sustancialmente es lo mismo que en nuestro país hace SESTIBA. Esta Compañía de Obreros es una empresa con entidad económica y suscrita a todas las reglas de una empresa igual que SESTIBA. La sentencia que resolvió el caso, según el abogado italiano, es operativa en todo el marco europeo y que con buena voluntad se puede aplicar desde ya mismo.

Además del abuso y la práctica monopolística que dicho convenio supone los empresarios españoles basan también su demanda en los elevadísimos costes que la contratación del personal de SESTIBA les supone con el consecuente encarecimiento de los productos.

En este sentido, José Ramón Fontan, gerente de ANACEF y miembro del consejo de usuarios de Las Palmas indicó que se trata de una cuestión que afecta no sólo a los empresarios sino a los ciudadanos en general por su condición de consumido-

res. Otro argumento expuesto por Fontán, fue el de que los empresarios del sector portuario en nuestro país son el único sector, que además de hacer frente al pago de los impuestos y la Seguridad Social de sus trabajadores, también tienen que hacer frente a los costes del desempleo de éstos teniendo que pagar su inactividad. «Eso sólo sucede en el sector de actividades portuarias», añadió Fontán.

La Comunidad Autónoma estará presente en la gestión de los Puertos Canarios

La Comunidad Autónoma Canaria estará presente en la gestión de los puertos canarios mediante su participación en los Consejos de Administración que se crearán a tal efecto en cada uno de los recintos. Este es uno de los resultados obtenidos en la reunión que durante horas mantuvieron en Madrid en Consejero de Pesca y Transportes del Gobierno Canario y el Secretario de Estado de Transporte.

En muy poco tiempo la Comunidad Autónoma Canaria estará representada en dichos puertos permitiéndole así participar en su gestión.

Respecto a los puertos canarios el Consejero también solicitó al Secretario de Estado la intervención suya para que se produzca el necesario acercamiento entre empresarios, sindicatos y administración portuaria y dar así una salida y solución urgentes al actual conflicto.

Con respecto a los puertos canarios el ministro de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones indicó que conseguirán una mayor competitividad en relación con los de Africa si consiguen dotarse de infraestructuras y tecnologías punta, áreas a las que van destinadas las inversiones del Estado, pero que el resto tiene que venir de la gestión.

Acuerdos adoptados por las organizaciones de usuarios de los puertos españoles del Atlántico

1. Coparticipar en la demanda interpuesta y ya admitida a trámite ante la Comisión de la Comunidad Europea en aras a obtener el derecho a acceder, en libre mercado, a la realización de trabajos portuarios al objeto de intentar salvar la actividad en nuestros puertos que, a los costes actuales, está condenada a desaparecer, desviándose a otros puertos europeos y africanos.

2. Reiterar la oposición de los presentes al recientemente firmado Acuerdo Marco para la regulación de las relaciones laborales en el sector portuario, por ser contrario a la legislación y jurisprudencia comunitarias en vigor y proteger prácticas monopolísticas.

3. Abogar para que los consumidores no soporten el encarecimiento innecesario e injusto, consecuencia de excesos inaceptables e ilegales, producidos en una situación de abuso de monopolio y posición dominante.

4. Procurar mantener el máximo de puestos de trabajo que genera la actividad de infraestructura de apoyo a las flotas que utilizan nuestros puertos, que en los últimos tiempos tienden a desviarse generando desempleo.

5. Trasladar a los Gobiernos autónomos de Galicia, Andalucía, Canarias y demás Comunidades del litoral español nuestra solicitud de apoyo en aras a eliminar el abuso de monopolio establecido en nuestros puertos por las Organizaciones Portuarias Estatales.

6. Solicitar al presidente de la CEOE una reunión con carácter de urgencia al objeto de recabar su apoyo a los planteamientos comentados. ■



INFORMACION

JURIDICO

LABORAL

Además de ser un derecho básico de los trabajadores, el derecho de reunión lo vamos a tratar en este artículo siguiendo el ámbito de los derechos y prerrogativas de los representantes de los trabajadores, pues éste no deja de ser, a la vez, un medio instrumental para facilitar la labor representativa de quienes han sido elegidos, con el único objetivo de velar por los intereses de los trabajadores.

EL DERECHO DE REUNION

COMO derecho básico hace referencia a él el Estatuto de los Trabajadores en sus artículo 4, como medio para facilitar la labor representativa y más ampliamente que como derecho básico viene regulado en el Estatuto de los Trabajadores en sus artículos 77 al 81.

¿Quiénes pueden convocar la Asamblea y quiénes la presiden?

En estos cometidos, y en estas actividades, es claro el protagonismo de la representación unitaria, lo cual no significa que no puedan convocarla otros sujetos que no sean los representantes de los trabajadores.

De esta forma, pueden convocar la asamblea de trabajadores:

— Los representantes de los trabajadores: Comité de Empresa o centro de trabajo y delegados de personal.

— Los propios trabajadores. En este caso el número de trabajadores convocantes ha de ser equivalente al menos al 33 por 100 de la plantilla.

La presidencia, sin embargo, corresponde a la representación legal de los trabajadores. Presidencia que se ejercerá de forma mancomunada bien por el Comité de Empresa, bien por los delegados de personal.

A la presidencia corresponde la responsabilidad del normal desarrollo de la asamblea. Igualmente es responsable de la presencia en la asamblea de personas no pertenecientes a la empresa.

Con carácter previo, la presidencia deberá comunicar al empresario la convocatoria y los nombres de las personas no pertenecientes a la empresa.

Con carácter previo, la presidencia deberá comunicar al empresario la convocatoria y los nombres de las personas no pertenecientes a la empresa que vayan a asistir a la asamblea, y de forma conjunta con el empresario acordará tomar las medidas oportunas para evitar perjuicios en la actividad normal de la empresa.

Deberá cuidar la presidencia como responsable de la asamblea de que sólo sean tratados aquellos asuntos que figuren previamente incluidos en el Orden del Día.

El mandato sindical: ¿representativo o imperativo?

El mandato de la representación legal de los trabajadores es, en general, un mandato *representativo*, tiene su propio régimen de funcionamiento y previstas, por lo tanto, las mayorías necesarias para adoptar decisiones sin necesidad de que éstas sean ratificadas por los trabajadores representados.

Por ello, en principio, las asambleas que los representantes convoquen serán informativas, lo cual no es obstáculo para que en circunstancias concretas y determinadas los propios representantes decidan someter a ratificación por los trabajadores las decisiones que esa representación hubiera adoptado previamente.

Cuando esto ocurre, es decir, cuando los representantes deciden someter a votación de los trabajadores las decisiones que ellos han adoptado con anterioridad, el mandato deja de ser *representativo* para convertirse en *imperativo*.

Para que esta transformación tenga lugar deben cumplirse los requisitos que el artículo 80 del Estatuto de los Trabajadores prescribe:

— Para que el acuerdo de ratificación sea válido, debe ser aprobado por un número de votos equivalente a la mitad más uno de los trabajadores de la empresa o centro de trabajo. Dicho de otra forma, se requiere mayoría absoluta.

— El voto se emitirá de forma personal, libre, directo y secreto.

— Deberá tenerse en cuenta a estos efectos el voto enviado por correo por cual-



quiera de los trabajadores afectados y que está en situación de participar en la votación.

— Los convocantes de la asamblea, en estos casos, serán los propios representantes de los trabajadores.

Lugar de reunión

El derecho de reunión o el derecho de asamblea regulado en el Estatuto de los Trabajadores, es el de asambleas a celebrar en el centro de trabajo, de lo que se deduce que el lugar será el propio centro de trabajo.

Esto significa que a este respecto la actitud del empresario debe ser de colaboración poniendo a disposición de los trabajadores locales para que la reunión pueda celebrarse.

No obstante, es preciso matizar, como por otro lado ex-

puso el Tribunal Constitucional que ésta obligación no es categórica ni absoluta.

Esta obligación empresarial está condicionada por determinadas circunstancias a saber:

— Que el propio centro de trabajo permita disponer de un local para que la reunión pueda celebrarse.

— El empresario sólo puede negarse a facilitar el local, si el centro lo permite:

1. Si no se han cumplido los requisitos que el Estatuto de los Trabajadores prevé para convocar y celebrar estas reuniones, y a las que ya nos hemos referidos.

2. Que no hayan transcurrido dos meses desde la última reunión celebrada excluyéndose de esta limitación:

— Las reuniones informativas sobre Convenios Colectivos.

— Reuniones que puedan tener lugar con ocasión de

huelgas, muchas de ellas están provocadas por falta de negociación, lo que resultaría contraproducente al derecho de negociación colectiva si la reunión tuviera que dejar transcurrir dos meses al menos, además de no ser efectivo y contrario al propio ejercicio del derecho de huelga.

3. Que no se hubiera resarcido o afianzado los daños producidos en disputas o alteraciones ocurridos en reuniones anteriores.

4. En caso de cierre legal de la empresa. Un cierre que puede ser constitucional, como dice la sentencia del Tribunal Constitucional de 8 de abril de 1981, cuando viene fundamentado en el llamado poder de policía empresarial, que trata de evitar males a las personas o en las cosas existiendo por medio una decidida voluntad empresarial de reapertura cuando desaparezcan las causas que motivaron dicho cierre.

Es inconstitucional, en cambio, cuando el cierre patronal, sigue diciendo la sentencia reseñada del Tribunal Constitucional, «... se utiliza como medida por virtud de la cual el empresario trata de hacer inefectiva la decisión de los huelguistas de poner fin a la huelga y volver al trabajo. De aquí se puede extraer la conclusión de que en todos aquellos casos en que el lock-out o cierre patronal vacía de contenido el derecho constitucional de hacer huelga o se alza como barrera que lo impide, el lock-out o cierre patronal no puede considerarse como lícito, porque un simple derecho cívico impide un derecho fundamental...».

— La asamblea *no es retribuida*, lo que significa que el empresario no tiene por qué costear este derecho. Limitación esta que está igualmente admitida por el Tribunal Constitucional. Por ello, y como dice el artículo 78 del

Estatuto de los Trabajadores, la asamblea «tendrá lugar fuera de las horas de trabajo, salvo acuerdo con el empresario».

Cuando existan discrepancias entre el empresario y representantes de los trabajadores, o entre aquél y éstos, dichas discrepancias serán resueltas por la Autoridad Laboral, previo informe de la inspección de trabajo. Derecho de local que se configura a nivel de centro de trabajo y no de empresa.

En el supuesto de que se trabaje a turnos, o si por insuficiencia de local tuviera que celebrarse asambleas parciales por no ser posible la asamblea simultánea de todos los trabajadores, las reuniones parciales que se lleven a cabo, se considerarán como una sola y fechadas en el día de la primera.

Tablón de anuncios

Como vehículo de comunicación entre trabajadores, entre representantes y trabajadores, y entre empresarios y trabajadores, el Estatuto de los Trabajadores regula este derecho de la parte social como un deber del empresario, que deberá poner a disposición de los representantes de los trabajadores uno o varios tablones de anuncios.

Hay que tener en cuenta que la utilización del tablón para fijar comunicaciones es diferente a distribuir información y publicaciones. Razón por la cual, para poner esas comunicaciones en el tablón no será necesario comunicarlo previamente al empresario, como se precisa hacer en el caso de una asamblea. Pero dichas comunicaciones *sí están* afectados por los límites de otro derecho cual es el de la libertad de expresión. ■

José Manuel MARTINEZ GALAN



DIETAS EN SITUACIONES ESPECIALES

SON varios los trastornos clínicos que requieren modificación de los hábitos alimentarios para su control. Entre ellos destacaremos aquellos que por su alta incidencia en nuestro sector laboral merecen nuestra atención.

La Diabetes Mellitus tipo II (no insulino dependiente), las Dislipemias (elevación del colesterol y/o triglicéridos en sangre), y la Hipertensión Arterial son las tres principales alteraciones detectadas en los reconocimientos médicos laborales, en las que la modificación de la dieta desempeña un papel esencial en su control.

El objetivo en estas situaciones sería aproximarse a la dieta ideal de un sujeto sano, de forma que no se perjudique la evolución de la enfermedad y se mantenga un adecuado estado nutritivo del individuo.

TRATAMIENTO DIETETICO EN LA DIABETES TIPO II.

El pilar fundamental del tratamiento de este tipo de diabetes (aquella que habitualmente no precisa la administración de insulina para su control), es la combinación de una dieta adecuada y la práctica de ejercicio físico regular.

Estos individuos son generalmente obesos; la reducción de su peso permite una mejora en la respuesta a la insulina que ellos mismos producen.

Los objetivos del tratamiento dietético serían:

1. Normalizar su peso, procurando llegar al peso ideal; esto se consigue reduciendo las calorías aportadas por la dieta.

2. La alimentación debe ser equilibrada.

3. Se deben distribuir los alimentos en cinco comidas, de forma que se eviten grandes fluctuaciones de la glucosa en la sangre.

Los diferentes tipos de nutrientes se deberían distribuir de la siguiente forma:

1. Los hidratos de carbono deben aportar el 50 por 100 de las calorías diarias; se deben evitar los azúcares simples de absorción rápida (azúcar habitual, dulces). Se deben tomar azúcares complejos de absorción lenta, como el almidón presente en la fibra vegetal.

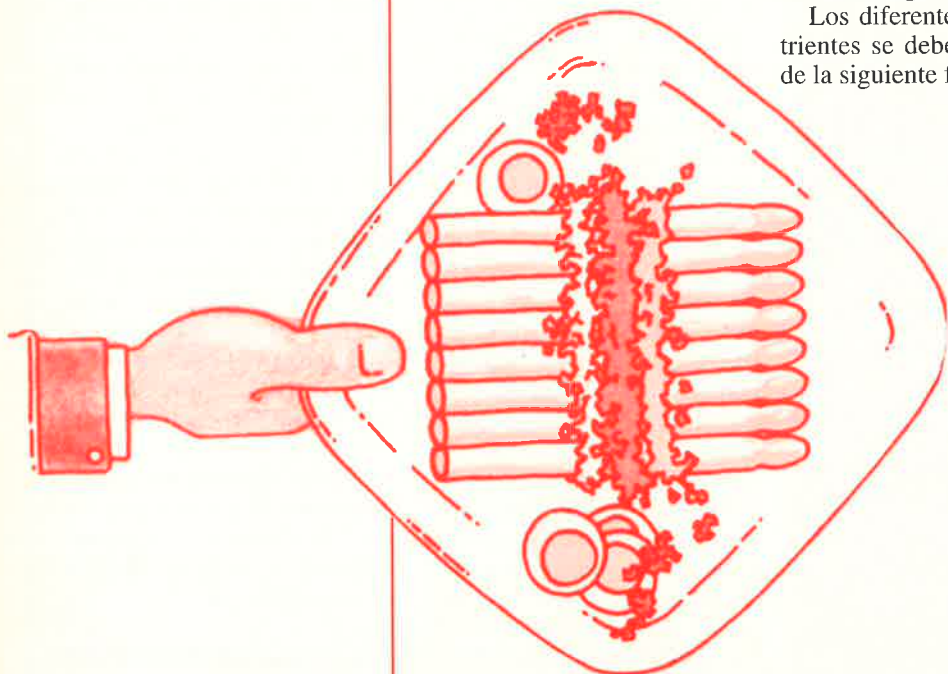
Los alimentos que proporcionan este último tipo de azúcar son: las legumbres, verduras, frutas, arroz y pastas italianas; se deben respetar las cantidades establecidas por el médico.

2. Las recomendaciones respecto a las grasas de la dieta son las mismas que para la población general; aportarán el 30 por 100 de las calorías necesarias. Deben ser preferentemente mono o poliinsaturados.

Su fuente sería el aceite de oliva, el aceite de girasol y el pescado, fundamentalmente.

3. Las proteínas deben aportar el 15-20 por 100 de las calorías. La carne, el pescado, la leche y los huevos, son sus principales fuentes.

A la hora de confeccionar una dieta para el diabético, además de los puntos ya comentados, se tendrán en cuenta las siguientes recomendaciones.



1. Las cantidades recomendadas por el médico de los diferentes alimentos deben ser respetadas; los alimentos se deben pesar en crudo, sin piel, huesos o cascara.

2. La preparación debe de ser sencilla, preferentemente hervidos o a la plancha.

3. Se puede consumir libremente lechuga, acelgas, etcétera, es decir, verduras con bajo contenido en hidratos de carbono. En cambio se deben respetar las cantidades aconsejadas de verduras como zanahorias y guisantes, así como de productos farináceos (pan, pastas italianas, patatas, arroz).

4. Se puede y se debe consumir toda clase de frutas, excepto plátanos, uvas y melón.

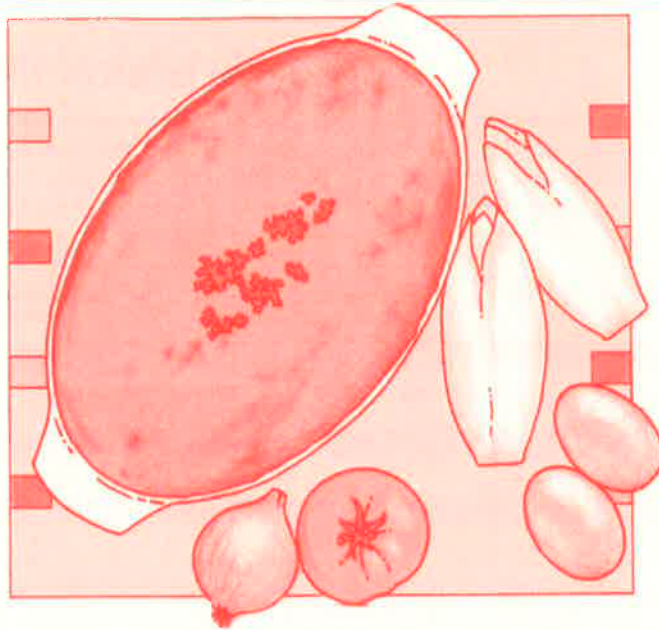
5. La carne se preparará preferentemente a la plancha procurando quitar la grasa visible. Se deberá evitar la toma de embutidos.

6. Se deben evitar las bebidas azucaradas (colas, gaseosas).

7. Está prohibido el consumo de azúcar, ya sea para endulzar el café o té, o bien en forma de pasteles, bollos, etcétera. Se utilizarán edulcorantes artificiales.

8. Se realizarán cinco comidas al día (desayuno, media mañana, almuerzo, merienda, cena).

Se trata pues, de conseguir que la alimentación sea equi-



librada, variada y lo más parecida posible a la del resto de la familia. La práctica de ejercicio físico de forma regular (caminar diariamente uno o dos kilómetros), contribuye a la normalización del peso de estos sujetos.

TRATAMIENTO DIETETICO DE LAS DISLIPEMIAS

Las dislipemias o alteraciones de los lípidos, se caracterizan por la elevación del colesterol en la sangre, de los triglicéridos o de ambos. Está suficientemente demostrado que estos trastornos favorecen el desarrollo de arteriosclerosis; de ahí que su control sea fundamental en la prevención de las enfermedades cardiovasculares.

El objetivo de la dieta en estos casos será al igual que en los diabéticos, normalizar el peso del individuo y conseguir que las grasas ingeridas sean del tipo adecuado. El efecto de la dieta no se conseguirá antes de transcurridos tres-seis meses desde su instauración.

La distribución de calorías se realizará conforme a lo ya señalado a la hora de hablar de la dieta del diabético.

Se debe limitar el consumo de grasas saturadas de origen animal; la leche y yogures enteros se deben sustituir por leche y yogures desnatados. Se prohibirá el consumo de todo tipo de embutidos, la carne se tomará un máximo de tres veces por semana, procurando quitar la grasa visible de la carne roja y la piel de la carne blanca.

Se utilizarán aceites de oliva, girasol o soja en la preparación de los alimentos. No son recomendables las mantecillas de origen animal y la manteca; la margarina vegetal se consumirá moderadamente.

Este tipo de pacientes evitará el consumo de la yema del huevo y de vísceras (sesos, riñones, asaduras, etcétera).

Se debe consumir diariamente pescado, preferentemente azul.

El consumo de verduras, legumbres y frutas se realizará todos los días. La ingesta de alcohol se reducirá al vaso de vino en las comidas; si existe una elevación de los triglicéridos el consumo de alcohol queda prohibido.

De nuevo recordar que el ejercicio físico ayuda a conseguir un peso próximo al ideal.

TRATAMIENTO DIETETICO DE LA HIPERTENSION ARTERIAL

La reducción del aporte de sodio en la dieta es fundamental en el control de los pacientes hipertensos. Igualmente es preciso evitar la obesidad, abandonar por completo el tabaco y practicar ejercicio físico.

Estas medidas higiénico-dietéticas permiten el control de los hipertensos leves y son fundamentales como acompañantes del tratamiento farmacológico en el control de las hipertensiones moderadas y graves.

La disminución del aporte de sodio se consigue no añadiendo sal a los alimentos durante su preparación y cocinado; para evitar la falta de sabor de las comidas se puede recurrir a las especias.

Se evitarán todos aquellos productos que tengan un alto contenido en sal. Los siguientes productos están prohibidos:

- Sal de mesa.
- Embutidos (chorizo, salchichón, mortadela, etcétera).
- Jamón serrano o cocido.
- Conservas de pescados.
- Sopas de sobre o de lata.
- Mantequilla salada.

Hemos visto como en los tres tipos de trastornos descritos, el tratamiento dietético es básico para lograr su control. Una alimentación sana, evitar el sobrepeso, abandonar el consumo de tabaco y la práctica de ejercicio físico son fundamentales a la hora de prevenir e incluso tratar las alteraciones comentadas. ■

**Angel BOLADO
HERNANDEZ
Pepi RUIZ MUÑOZ**
*Sanidad Marítima
Barbate*



Material de salvamento

La Dirección General de la Marina Mercante ha homologado recientemente una serie de material de salvamento marítimo para uso en buques y embarcaciones de bandera española. Dichas homologaciones están referidas a aros salvavidas, distintos tipos de balsas, botes de rescate y sistemas marinos de escape-rampa. Los interesados en conocer más detalles de estos equipamientos los encontrarán en el *Boletín Oficial del Estado*, número 275, del pasado día 17 de noviembre.

Calendario laboral 1994

El Ministerio de Trabajo y Seguridad Social ha hecho público en el *Boletín Oficial del Estado*, del pasado día 15 de noviembre, el calendario de fiestas tanto de ámbito nacional como de las Comunidades Autónomas para 1994. Según el citado calendario serán fiestas en todo el país los días 1 de enero, 1 de abril, 15 de agosto y 6 y 8 de diciembre.

Fecha de las fiestas	Comunidades Autónomas																
	Andalucía	Aragón	Asturias	Beleares	Canarias	Cantabria	Castilla la Mancha	Castilla y León	Cataluña	Comun. Valenc.	Extremadura	Galicia	Madrid	Murcia	Navarra	País Vasco	La Rioja
Enero																	
1 Año Nuevo	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.
6 Epifanía del Señor	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Febrero																	
28 Día de Andalucía	X																
Marzo																	
19 San José							X	X		X		X	X	X	X	X	
31 Jueves Santo	X	X	X	X			X	X		X		X	X	X	X	X	
Abril																	
1 Viernes Santo	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.
4 Lunes de Pascua									X	X							
23 Día de Aragón		X															
23 Fiesta de la Comunidad Autónoma de Castilla y León								X									
Mayo																	
2 Lunes siguiente a la Fiesta del Trabajo	X		X		X		X				X		X	X			
17 Día de las Letras Gallegas												X					
23 Lunes de Pascua. Granada								X									
30 Día de Canarias					X												
31 Día de la Región de Castilla-La Mancha							X										
Junio																	
9 Día de La Rioja																	X
9 Día de la Región														X			
24 San Juan								X									
Julio																	
25 Santiago Apóstol.		X		X	X	X		X				X	X		X	X	X
28 Día de las Instituciones						X											
Agosto																	
15 La Asunción de la Virgen	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.
Septiembre																	
8 Día de Extremadura											X						
8 Día de Asturias			X														
15 Nuestra Señora Bien Aparecida						X											
Octubre																	
12 Fiesta Nacional de España	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.
Noviembre																	
1 Todos los Santos	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.
Diciembre																	
6 Día de la Constitución Española	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.
8 Inmaculada Concepción	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.	Nal.
26 Lunes siguiente a la Natividad del Señor	X	X	X		X	X					X		X				
26 San Esteban									X				X				
26 Segunda fiesta de Navidad				X													
26 Segundo día de Navidad										X							
27 En sustitución del día 25 de diciembre				X													

MURIMAR LE CUBRE SUS RIESGOS



(A valor de reposición de nuevo)

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



MURIMAR
MUTUA DE RIESGO MARITIMO

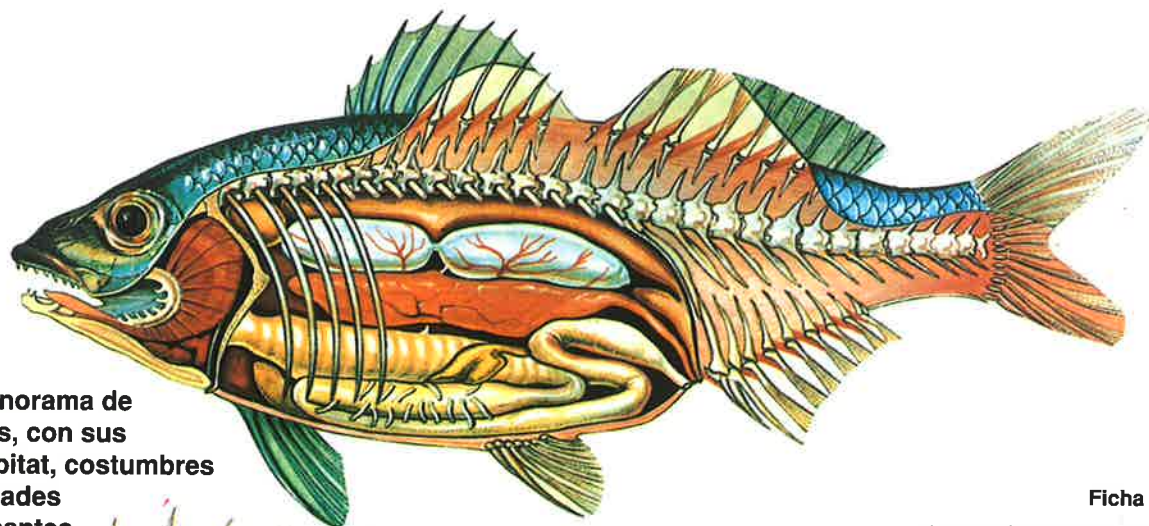
PECES

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



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