

MAR

N.º 301 - DICIEMBRE 1992

Cerca de 80.000 Tm. de
petróleo ardieron frente a La Coruña
«MAREA NEGRA» EN GALICIA

Un año
EN EL MAR

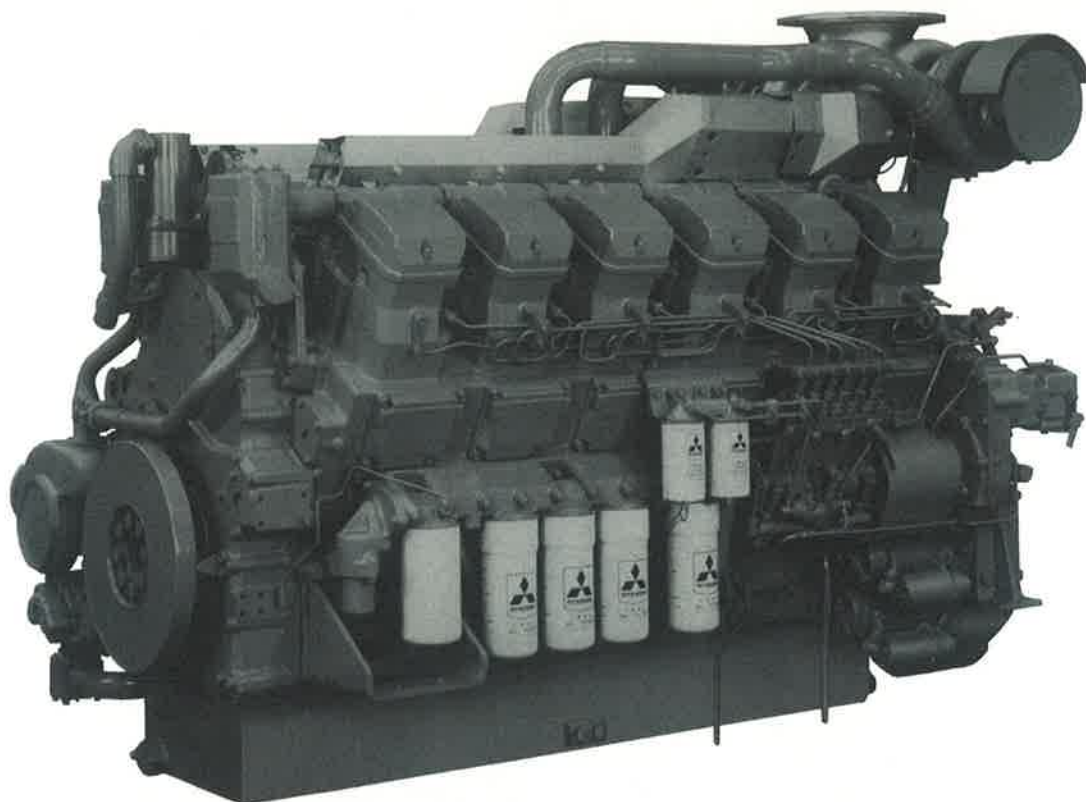
INFORME

Pesca, Puertos,
Segundo Registro

LLEGARON LAS REFORMAS

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.

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

• Zona Franca Sector A, C/ 60 nº22-30 - 08004 Barcelona. Tels. (93) 335 34 37. Fax (93) 336 72 63.

HACE un año, por estas fechas, el sector marítimo era un escenario dominado por varios interrogantes que iban desde la pesca a la marina mercante. A doce meses vista se podría señalar que una buena parte de aquellos puntos, abiertos en unos casos solamente a través de anteproyectos o declaraciones de principios, hoy ya han sido resueltos y 1993 será el nuevo escenario para su aplicación.

En el sector de la pesca, en los inicios de 1992 se hablaba de la reforma de la Política Común de Pesca. Hoy ese proyecto de reforma, aunque sigue despertando polémicas en el marco comunitario, ya es prácticamente una realidad que debe suponer el ajuste de flotas en función de las posibilidades de pesca. Están por ver cuáles serán esas reformas y los recortes concretos, pero lo cierto es que se van a producir y la Comisión de la CE, una vez más, a su ritmo lento, acaba imponiendo sus posiciones. Ya nadie pone en duda, a diferencia de lo que pudiera suceder hace un tiempo, que la flota vive y vivirá aún con más fuerza tiempos de ajustes que afectarán por desigual a cada una de las flotas.

Sin abandonar el sector pesquero, una de las notas destacadas de 1992 fue el nuevo acuerdo de cuatro años con Marruecos firmado finalmente el 15 de mayo tras haberse producido prórrogas desde el primero de marzo. El nuevo acuerdo tiene vigencia desde el primero de mayo y, como se esperaba, es más caro y restrictivo que el anterior. El

**12
MESES
DIAS**

ajuste y los peces más caros son aires que se imponen también en caladeros exteriores.

En el campo de la marina mercante, la noticia de este año ha sido la aprobación de la Ley de Puertos y de Marina Mercante, a la que, finalmente, se añadió la normativa sobre el Segundo Registro, en teoría, un instrumento para hacer más competitiva la flota nacional y evitar fugas de nuevas empresas a otros países con banderas de conveniencia. Ya tenemos

ley. En lo que hay dudas en si la ley, especialmente en lo que se refiere al Segundo Registro, es la que esperaba o necesitaba el sector. El año pasado se cerraba con debates y negociaciones sobre la nueva ley y éste se ha hecho con polémica ante el rechazo de los sindicatos, que no ven en la nueva disposición una medida para resolver la crisis de la mercante.

Desde una perspectiva social, dentro del momento de ajustes que se vive en materia de política presupuestaria, las pensiones han sido protagonistas al experimentar, de acuerdo con el compromiso del Gobierno, unas subidas medias iguales al Índice de Precios al Consumo con el fin de mantener su poder adquisitivo. Además de las pensiones, para el colectivo de trabajadores del mar cabe destacar la extensión de las prestaciones por desempleo a quienes desarrollen su actividad en barcos con menos de 10 toneladas de registro bruto, más de nueve mil personas, dando cumplimiento así a una vieja reivindicación del sector de bajura.

Finalmente, desde las actuaciones del Instituto Social de la Marina destaca la puesta en funcionamiento del Centro de Formación Ocupacional de Bamio, al servicio del sector marítimo-pesquero y donde el ISM y la Comunidad Europea han invertido más de 1.600 millones de pesetas.

Ha sido un año de toma de decisiones y debates importantes. Los próximos meses serán escenario para su aplicación. Y, en algunos casos, de los interrogantes se va a pasar a la polémica. ■

Vidal MATE



AÑO DE RESPUESTAS

NON É GALEGO TODO O QUE PARECE

Non todo o marisco que se vende no mercado ou se sirve en restaurantes é galego. Moitos proceden doutros países e son vendidos diariamente en Galicia. Por lei, todo canto marisco se expón ou vende en mercados, supermercados ou pescaderías, debe estar identificado co seu lugar de procedencia.

Do mesmo xeito, os restaurantes teñen a obriga de distinguir nas súas cartas a orixe do marisco: se é de fóra, consignando unicamente o nome da especie; e engadíndolle o calificativo de "galego" ou "das rías" cando se trata de marisco autóctono.

Tódolos consumidores deben saber que teñen dereito a identificar e distinguir o marisco galego do que non o é.

Esixa saber que merca ou que come:

O seu dereito a escoller está protexido pola lei.

SAIBA O QUE MERCA. TEN DEREITO



**CONSELLERÍA DE PESCA
MARISQUEO E ACUICULTURA**



16

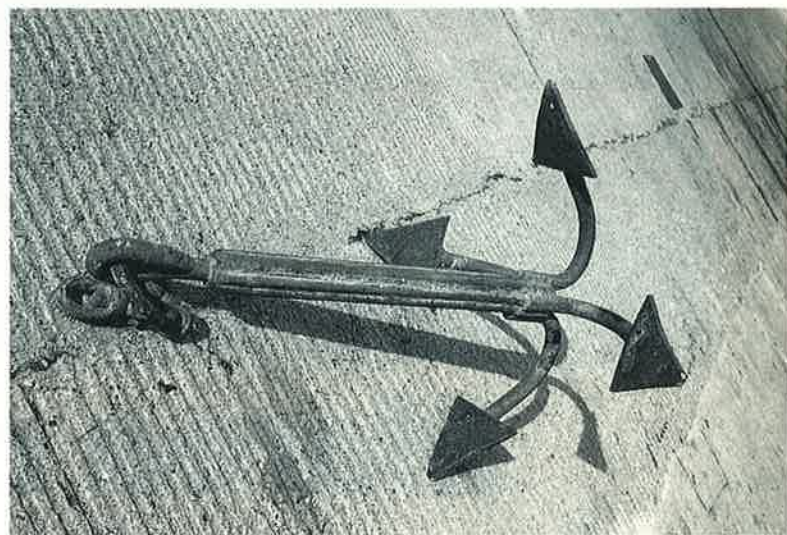
AYUDAS PARA UNA FLOTA

La CE aprobó nuevos proyectos para construcción, modernización de buques y acuicultura.

10

PESCADOS IMPORTADOS

España se ha convertido en un mercado apetecido por todos los países con caladeros pesqueros.



25/56 UN AÑO EN LA MAR

Amplio balance resumen sobre lo que sucedió en 1991 con impacto sobre la mar.

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

Director general: Jesús Muela.

Director: Vidal Maté.

Redacción: Raúl Gutiérrez, Inés Otero y Mery Varona.

Secretaría de Redacción: M.^a Victoria Ugarte.

Para entrar en contacto con el ISM: **Alicante:** Casa del Mar, Muelle de Poniente - Tel. (965) 22 34 53. **Almería:** Casa del Mar - Tel. (951) 23 82 22. **Baleares:** Casa del Mar, Muelle Viejo, s/n. - Tel. (971) 72 56 06. **Barcelona:** Varadero, 4. Tel. (93) 319 05 66. **Bilbao:** Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 62 22. **Cádiz:** Casa del Mar - Tel. (956) 25 17 04. **Cartagena:** Casa del Mar, Muelle Alfonso XII - Tel. (968) 50 20 50. **Castellón:** Casa del Mar, Plaza Monturiol, s/n. Tel. (964) 22 14 08. **Ceuta:** Casa del Mar, Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. (965) 51 11 24. **Gijón:** Casa del Mar, Eduardo Castro, s/n. - Tel. (985) 32 51 03. **Gulpúzcoa:** Casa del Mar, Pasajes 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:** Carnil dos Loureiros, s/n. - Tels. (982) 22 34 50 ó 22 34 54. **Madrid:** Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60. **Málaga:** Puente del Carmen, s/n. - Tel. 22 72 75. **Mejillía:** Inspector Torralba, 9 - Tel. (952) 68 16 64. **Santa Cruz de Tenerife:** Avda. de Anaga - Tel. (922) 27 11 50. **Santander:** Casa del Mar, Avda. Sotileza, s/n. - Tel. (942) 21 46 00. **Sevilla:** Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. **Tarragona:** Casa del Mar, Fco. Bastos, s/n. Tel. (977) 22 71 66. **Valencia:** Casa del Mar, Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16. **Vigo:** Casa del Mar, Avda. de Orillamar - Tel. (966) 29 09 50. **Vilagarcía de Arosa:** Casa del Mar, Avda. de la Marina, s/n. - Tel. (966) 50 05 71. * O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

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

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

Imprime: EGRAF, S.A. Luis I, 5. 28031 MADRID - Depósito Legal: M. 16516/1963. NIPO: 205-92-002-5.

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.



El petrolero griego «Mar Egeo» se partió en dos y ardió frente a la Torre de Hércules, en La Coruña

Marea negra en las costas gallegas

Un petrolero de bandera griega, el «Mar Egeo», se incendió y partió en dos en la madrugada del pasado 3 de diciembre a unos cien metros de la Torre de Hércules, en La Coruña, cuando trataba de llevar a cabo la maniobra de aproximación al puerto de esa ciudad cargado con casi 80.000 toneladas de crudo. A pesar de los esfuerzos para controlar la salida del petróleo y de las barreras instaladas en las inmediaciones de la zona, favorecido por las malas condiciones climatológicas existentes, la marea negra, al cierre de este número, había afectado ya a las rías de Ares, Betanzos y Ferrol, mientras las autoridades pesqueras de la Comunidad Autónoma gallega habían dado ya instrucciones de no realizar faenas de marisqueo hasta el cabo Ortegal en la parte de las rías altas que marca el límite entre el Atlántico y el Cantábrico.

AUNQUE algunas organizaciones, como el Colegio Oficial de la Marina Mercante, han hecho una valoración de los daños en 50.000 millones de pesetas, la realidad es que, por el momento, no hay datos objetivos para evaluar esas pérdidas, tanto por el cese de la actividad pesquera como por el daño al ecosistema de la zona. De lo que no hay duda es que se trata de una gran catástrofe para el sector de la pesca en Galicia que se produce justamente dieciséis años después de la explosión de otro petrolero, el «Urquiola», con 100.000 toneladas de crudo a bordo, y cuando los pescadores estaban percibiendo en estos días el montante final de las indemnizaciones.

El «Mar Egeo», un barco de 261 metros de eslora por 40 de manga, había llegado a la costa gallega procedente de Escocia el pasado 1 de diciembre tras haber cargado en las islas Shetland 79.096 toneladas de crudo tipo Brent con destino a la factoría de Repsol en La Coruña. El barco, como suele suceder con cierta frecuencia, fondeó en la ría de Ares a la espera de recibir autorización para entrar en el puerto. Los responsables de la central petrolera y del propio puerto autorizaron la entrada del barco hacia las dos de la madrugada, momento en que levó anclas para iniciar la maniobra de aproximación, a pesar de las malas condiciones climatológicas que imperaban en aquel momento en la zona. Las autoridades portuarias y los

propios responsables del petrolero consideraron que, para un buque de tales dimensiones, aquellas condiciones del mar no podían suponer ningún peligro para realizar la maniobra prevista, tal vez como había sucedido en otras ocasiones con barcos de características similares. Pero en esta ocasión algo sucedió en el barco o en la zona que hizo que la maniobra de aproximación acabara en una catástrofe de consecuencias incalculables. Es algo que deberá determinar la autoridad judicial una vez haya conocido todos los parámetros y tomado declaración a los principales responsables tanto en tierra como en el petrolero.

Hacia las cinco de la mañana el «Mar Egeo» enfiló la punta de la Torre de Hércules con una visibilidad prácticamente nula y mientras la velocidad del viento había aumentado hasta más de 90 kilómetros por hora. El petrolero, en ese punto, en lugar de iniciar la entrada en la boca que le conduciría hasta el puerto para realizar la descarga, se fue contra las rocas, sin que dieran resultado los intentos del capitán del barco poniendo las máquinas a toda potencia. El «Mar Egeo» se quedó a merced de las olas a menos de una milla de su destino. Tras cinco horas en esta situación, hacia las diez de la mañana del día 3 de diciembre el petrolero comenzó a resquebrajarse, mientras el crudo no cesaba de fluir por diferentes vías abiertas por los golpes recibidos contra las rocas. Momentos después el buque se partió en dos y siete de sus nueve tanques estallaron en llamas, lo que provocó durante horas un espectáculo dantesco, con el mar ardiendo junto a la Torre de Hércules, mientras toda la ciudad se vio envuelta en una gran nube de humo que aconsejó desalojar las viviendas más próximas al lugar del suceso.

Nada más encallar el petrolero en las rocas junto a la Torre de Hércules, el barco envió una señal de auxilio a la que se respondió con el desplazamiento al lugar de cuatro remolcadores y tres helicópteros. Durante varias horas se intentó infructuosamente remolcar el petrolero con el barco de la Marina Mer-



El capitán del barco, Konstadinos Stavridis, achacó el siniestro al mal tiempo.

cante «Alonso de Chaves». Los helicópteros rescataron a los 30 tripulantes del barco tanto de la cubierta del propio petrolero como del agua, donde algunos fueron arrojados por las explosiones. El último en abandonar fue el propio capitán del buque, el griego Konstadinos Stavridis, que achacó las causas del accidente al mal tiempo.

Momentos después del siniestro la autoridad judicial tomó declaración por espacio de dos horas al capitán del petrolero, así como al práctico encargado de la maniobra, Rodolfo García. El capitán fue acusado también de obstruir la información sobre la situación del barco y por ne-

garse a colaborar en el esclarecimiento de los hechos.

Según el comandante de Marina de La Coruña Antonio Díaz Pache, cualquier barco cargado con mercancías peligrosas debe recibir auxilio del puerto antes de llegar al faro de la Torre de Hércules y, en este caso, antes del punto donde se fue contra las rocas el «Mar Egeo». Las investigaciones judiciales deberán esclarecer ahora por qué el barco desarrolló la maniobra de aproximación sin estar el práctico a bordo, ya que el mismo llegó cuando el petrolero ya estaba a merced de las olas.

A pesar de los esfuerzos desarrollados desde un primer

Una larga recuperación

LAS consecuencias del desastre ecológico provocado por el petrolero «Mar Egeo» son difíciles de evaluar. La zona quedará afectada durante muchos años; entre seis y diez, según los expertos. Para empezar, la mancha de petróleo impide el paso de la luz, con lo que se ve afectado el primer eslabón de la cadena alimenticia, algo que tendrá una repercusión inmediata sobre especies superiores.

Además de la destrucción del zooplancton, se verán inmediatamente afectadas las praderas de fanerógamas, ecosistema que sirve de refugio a numerosas especies, que perderán su alimento y sus lugares de reproducción.

Las consecuencias sobre la pesca serán también inmediatas, no sólo por las especies que desaparecen a consecuencia del petróleo vertido, sino por la imposibilidad de permanecer en el futuro en una zona devastada. La recuperación es muy lenta; de hecho, los propios pescadores comentaban que antes de 1976, fecha del desastre del «Urquiola», se pescaban 15.000 kilogramos de almejas al día, mientras que ahora, antes del suceso del «Mar Egeo», apenas se llegaba a los 2.000 kilogramos.

Tal y como señala María Luisa Toribio, de Greenpeace, «en muchos casos la recuperación del ecosistema no significa que éste vuelva a ser igual al existente anteriormente, ya que hay especies oportunistas que pueden adaptarse más rápidamente a la nueva situación». En este mismo sentido se expresa Joan Domènec Ros, catedrático de Ecología de la Universidad de Barcelona, que habla de «recuperación» con matices. Los pescadores de la zona pudieron constatar este extremo tras el desastre del «Urquiola», en el que se produjo un aumento de la población de pulpos en lugares donde anteriormente abundaban los crustáceos. Las consecuencias, tanto ecológicas como económicas, son imprevisibles a largo plazo.

Hay especies que ya están siendo afectadas. Así, delfines y marsopas, estas últimas en peligro

de extinción, o aves como el cormorán —sus principales concentraciones en toda la costa española se localizan en La Coruña y sus alrededores— o el arao común, también en peligro de extinción, son algunas de las víctimas.

Resulta difícil cuantificar las pérdidas económicas, ya que si bien se dispone de datos como la destrucción de 10.000 toneladas de moluscos y el paro forzoso de la flota pesquera, el principal problema radica en la recuperación de esta producción y en la de los bancos de pesca, que ante la falta de alimento pueden desplazarse a otras zonas.

Los ecologistas piden que no se utilicen dispersantes ni detergentes, ya que esto sólo serviría para aumentar la contaminación de la zona. Juan López de Uralde, coordinador de las campañas de Greenpeace España contra la contaminación, puso el acento en evitar que se derrame más petróleo al mar, ya que la destrucción del ecosistema es inevitable. En este sentido, tanto Greenpeace como la Asociación Ecologista para la Defensa de la Naturaleza (AEDENAT) coincidieron en señalar que el vertido de petróleo debido a desastres representa el 10 por 100 de toda la contaminación que sufre el mar por los hidrocarburos, siendo el resto de los vertidos realizados durante las tareas de limpieza de los tanques en alta mar o por las refinerías en la costa.

Por último, Greenpeace criticó a los responsables de la Administración por afirmar que la nube de humo formada por la combustión del petróleo no era tóxica, cuando se están liberando importantes cantidades de elementos químicos al aire, algunos cancerígenos, como el benzopireno.

En lo que sí parecen estar todos de acuerdo es que la catástrofe no desaparecerá con el petróleo, sino que sus consecuencias se dejarán sentir durante muchos años. Los pescadores de esta zona saben muy bien a qué se refieren. ■

Raúl GUTIERREZ

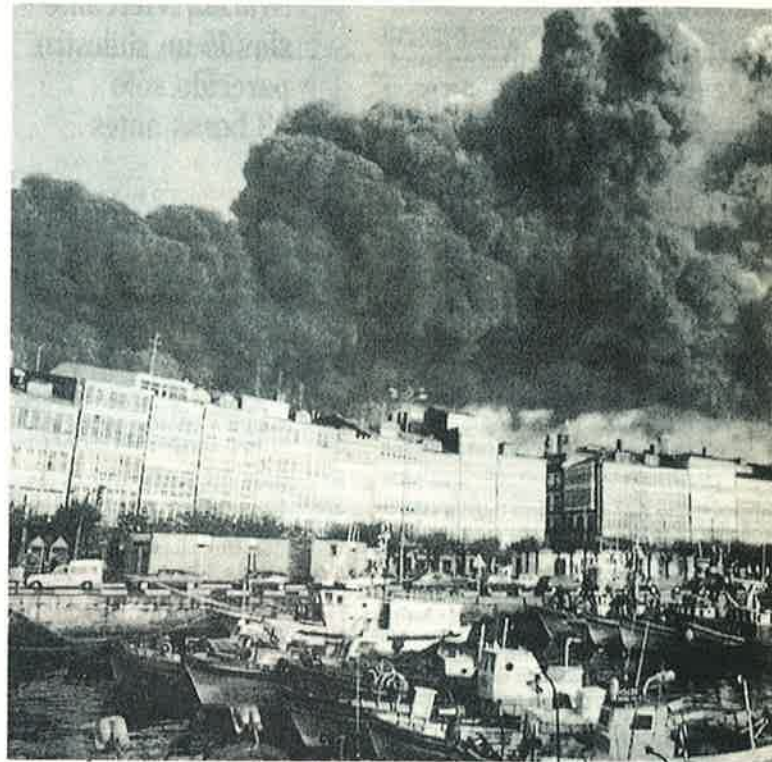
El barco transportaba casi 80.000 toneladas de crudo procedente del Mar del Norte con destino a la factoría de Repsol en La Coruña.

momento para impedir que se extendiera la marea negra y de las barreras de protección colocadas delante de las rías, la mancha de petróleo se fue extendiendo por las rías altas, afectando fundamentalmente a las de La Coruña, Ares, Betanzos y Ferrol. Las autoridades pesqueras de la Comunidad Autónoma señalaron la necesidad de suspender el marisqueo desde La Coruña hasta Ferrol, lo que puede suponer grandes pérdidas para más de dos mil familias que se dedicaban a esta actividad. En otros casos, ante el riesgo de la llegada del petróleo a otras zonas, se autorizaron capturas por fuera de las

normas habituales que funcionan en cada campaña.

El «Mar Egeo» tenía una antigüedad de veinte años, era propiedad del armador griego Coulouthros y había sido construido en Japón en 1973. Catorce de sus tripulantes eran filipinos y el resto griegos.

Las tareas de salvamento y control de la marea negra fueron desarrolladas bajo una dirección única en la persona de la gobernadora civil de La Coruña, Pilar Lledó. En el lugar del suceso estuvieron otras personalidades, como el comisario de Pesca de la CEE, Manuel Marín; el ministro de Obras Públicas y Transportes, José



Una nube de humo sobrevoló toda la ciudad.

Naufragio sobre naufragio

EL día 4 del pasado mes de octubre se cumplió el vigésimo segundo aniversario de un naufragio que, hace algún tiempo, por su crudeza y por otras muchas y muy dolorosas circunstancias que concurren en él, califico como el más áspero caso de siniestro marítimo entre los acaecidos en nuestras costas en el último medio siglo; un hecho realmente sobrecogedor, tanto que a la gente de mar —pese a que se sabía muy bien el guión y conocía perfectamente el escenario— le produjo antes que nada estupefacción, y sólo después espanto. También produjo rabia, para qué nos vamos a engañar. Y disturbios. Y es que motivos los había sobrados.

Aquel 4 de octubre era domingo. En mitad de la madrugada el pesquero «La Isla» rendía viaje tras completar una magnífica marea, dilatada y laboriosa, pero con mucho provecho. Llevaba un rol de quince hombres. La mar estaba crecida y había algo de bruma. En el puente sólo estaba el patrón de costa. Los demás dormían y él luchaba tenazmente contra el sueño y contra el cansancio que le ablandaba las piernas tras casi diez horas al timón, pero ya estaban a las puertas de casa, a los pies de la Torre. Tanto que para poder ver los destellos del faro tenía que salir de la caseta y elevar la vista sobre las faldas del acantilado. Y de pronto, a las cuatro treinta, entre dos bostezos, el pánico, una tremenda embestida contra las peñas, el casco a babor y, enseguida, primero la quilla al aire y luego el barco a pique. Tolo lo más habían pasado cuarenta segundos. Un marinero se fue al fondo, atrapado por el maderamen deshecho de su litera. El patrón y los otros trece tripulantes se vieron de pronto y sin saber cómo a solas en el agua, a oscuras, vapuleados por un inclemente oleaje entre cuyos espumarajos no se divisaba

ni el rastro más mínimo de algo que unos instantes atrás era un robusto pesquero de altura.

Comenzaron a nadar mar afuera, tratando de no perecer despedazados contra las rocas. Sobre las seis de la mañana, un vecino del barrio coruñés de As Lagoas se sobresaltó en su cama creyendo haber oído voces de socorro que procedían del mar. Abrió la ventana y comprobó horrorizado que, en efecto, así era. Pronto la alarma cundió en el barrio y, poco a poco, en toda la ciudad. A las ocho de la mañana eran perfectamente visibles varios hombres flotando en el mar, haciendo desesperadas peticiones de auxilio, pero no había con qué auxiliarles, pues entonces no existía un servicio de salvamento ni se contaba en el puerto con embarcaciones aptas para maniobrar con éxito en medio de un temporal que arreciaba, ni se disponía de un helicóptero que, sin duda, hubiera podido rescatar de entre las olas a todos los naufragos... Y así, a la una de la tarde, miles de personas se hallaban concentradas en aquella parte de la costa, entre ellas los familiares de los marineros, todos escrutando el mar. Desde lo alto de la Torre de Hércules, provistas —eso sí— de prismáticos, las autoridades locales y provinciales hacían lo mismo: contaban cabezas entre las olas. Y así siguieron, contando hasta que no quedó ninguna que contar. Los naufragos fueron desapareciendo uno a uno ante miles de testigos que no pudieron hacer otra cosa que avergonzarse —unos cuantos— o tragarse su horror y su indignación —todos los demás.

Aquel siniestro tuvo lugar exactamente en el mismo acantilado sobre el que el petrolero «Mar Egeo» acaba de desparramar su cargamento de crudo, aproximadamente a las mismas horas de la madrugada y bajo parecidas condiciones



Borrell; el presidente de la Xunta, Manuel Fraga; el director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto; el consejero de Pesca de la Xunta, Enrique López Veiga, y el alcalde de La Coruña, Francisco Vázquez.

Tras el desastre económico y ecológico ocasionado en más de cien kilómetros de costas en las rías altas, las autoridades centrales y autonómicas ponían en marcha, al cierre de este número, medidas encaminadas a paliar los daños.

Organizaciones como el Sindicato Libre de la Marina Mercante, UGT y Aetinape han denunciado tanto las condiciones como se realiza el practicaaje en los puertos como la existencia en muchos casos de tripulaciones con baja preparación, mal remuneradas, que en muchas ocasiones no son el mejor sistema para evitar este tipo de siniestros. ■

V. M.

de mar y viento. Entre ambos, naufragio sobre naufragio, muchos son los barcos y muchas son las vidas que han ido a perder allí, sobre las mismas piedras de esa misma costa. Afortunadamente, de entonces a hoy las cosas han cambiado. Los peligros están más y mejor señalados, existen dispositivos para el control y la distribución del tráfico y contamos con medios especializados de salvamento, suficientes y adecuados como para que casos como el pesquero «La Isla» no vuelvan a repetirse. Los tripulantes del «Mar Egeo» bien pueden atestiguarlo.

Nadie, sin embargo, debiera llamarse a engaño, porque de catástrofes como la que acaba de asolar las rías altas gallegas jamás estaremos del todo libres mientras surquemos el mar, por cuantiosos que sean los recursos que se dediquen a la prevención y a la seguridad, por ingentes que resulten los esfuerzos encaminados a mejorar la cualificación de las tripulaciones y por ingeniosos que parezcan los adelantos tecnológicos que poco a poco vayan incorporándose a la construcción naval.

Se salvarán muchas, muchísimas vidas, y muchos barcos se librarán de irse a pique, pero el naufragio continuará siendo siempre una amenaza específica y constante para la gente de mar y, en casos como el que acaba de suceder, para el equilibrio ecológico de las costas. Porque conviene tener muy presente que, ante ciertos talantes del mar, a menudo no sirve de mucho un buen buque, el mejor balizamiento, una tripulación experta, fuerte y descansada, el más hábil piloto y una total ausencia de errores en la toma de decisiones. Todo eso no es poco, pero sólo significa que se ha hecho lo humanamente posible. La última palabra la sigue teniendo el mar. ■

Alfonso ALONSO BARCON
Director Provincial ISM (Valencia)

Las mayores catástrofes

- **Mayo 1970.** El «Polycomander» (Noruega) choca con unas rocas frente a la costa de Vigo. Mueren sus 23 tripulantes y se vierten al mar 50.000 de las 90.000 toneladas de carga.
- **Diciembre 1972.** El «Sea Star» se hunde en el golfo de Omán, derramando 115.000 toneladas de petróleo.
- **Junio 1975.** El «Showa Maru» (Japón) vierte 237.000 toneladas de crudo en el océano Índico, en Malaca.
- **Marzo 1976.** El «Olympic Braveary», cargado con 250.000 toneladas de crudo, que había chocado dos meses antes en la costa noroeste francesa, se partió en dos en una tempestad. Se necesitaron tres meses para limpiar la costa.
- **Mayo 1976.** El «Urquiola» encalla a la entrada del puerto de La Coruña. En el quinto intento de rescate explota, causando la muerte del capitán. Se derraman 110.000 toneladas.
- **Enero 1979.** El «Andros Patria» (Grecia) se incendia frente a la costa noroccidental de La Coruña. Sólo tres de sus 37 tripulantes sobreviven. La marea negra de 208.000 toneladas de crudo es de efectos catastróficos.
- **Marzo 1978.** El petrolero con pabellón liberiano «Amoco Cádiz» naufraga frente a la costa de Bretaña, derramando 223.000 toneladas.
- **Marzo 1979.** El «Grey Hunter» (Gran Bretaña) encalla junto a Gibraltar, vertiendo parte de su carga de 20.000 toneladas de aceite lubricante.
- **Junio 1979.** El buque plataforma mexicano «Ixtoc One» se rompe en la bahía de Campeche y vierte al mar 420.000 toneladas de crudo.
- **Julio 1979.** Los superpetroleros «Athlantic Empress» y el «Aegean Captain» chocan y se incendian frente a Tobago. La marea negra alcanza los 80.000 kilómetros cuadrados, contaminando el Atlántico con más 300 millones de litros de petróleo.
- **Agosto 1983.** El petrolero español «Castillo de Berver» naufraga frente a la costa sudafricana, derramando más de 1,5 millones de barriles de crudo.
- **Mayo 1985.** El buque de bandera panameña «Petrogen One» explota en San Roque (Cádiz), afectando al barco español «Camponavia», que cargaba gasolina en el pantalán de la refinería Gibraltar; 21 personas murieron y trece desaparecieron.
- **Marzo 1989.** El «Exxon Valdez» colisiona con un arrecife en Alaska, vertiendo 39 millones de litros de petróleo, provocando un enorme desastre ecológico.
- **Septiembre 1989.** El «Phillips Oklahoma» (Liberia) y el «Fiona» (Malta) chocan en el Mar del Norte, derramando 700 toneladas de crudo.
- **Diciembre 1989.** El petrolero iraní «Khark 5» se incendia frente a la costa occidental marroquí con 284.000 toneladas. Un día antes, el español «Aragón» sufre una avería cerca de Madeira, perdiendo 25.000 toneladas.
- **Abril 1990.** El «Abaj 2» (Irán) derrama cerca de cien toneladas de crudo en la bahía de Málaga a consecuencia de una avería en la tubería de descarga.
- **Abril 1991.** El buque chipriota «Haven» se hunde frente a la costa de Génova cargado con más de 100.000 toneladas de petróleo.

PRODUCTOS DE LA PESCA



EN un país como España, con una elevada demanda de pescado y unos recursos escasos, eliminar y hasta reducir las importaciones de productos del mar es algo impensable y lo previsible es que en el futuro se mantengan unas elevadas compras en el exterior. Sin embargo, sí es posible la limitación de algunas de esas compras y la potenciación de ventas de productos de caladeros propios a mejores precios si se desarrollara una política de calidad para los productos del mar a través de la cual el ama de casa conociera las características y condiciones concretas de cada pescado, desde su procedencia hasta la zona de su captura. En esta línea, la Comunidad Europea, a través de los ministros de Pesca, ya ha tomado las primeras posiciones, postura que ha contado con el total apoyo de la Administración española. En muchas ocasiones, por esta falta de identificación del producto el consumidor adquiere una mercancía que no responde a lo que realmente está buscando.

Las importaciones de pescado, tanto por el valor de las mismas como, sobre todo, por su volumen, constituyen una de las notas más destacadas de la balanza comercial española. Pescar en aguas de terceros países ha sido siempre una necesidad de la flota española ante las diferencias que existieron entre su capacidad de capturas y los recursos de los caladeros propios. En este momento importar pescado constituye la nota más significativa del sector, con una balanza comercial que ha sufrido un permanente deterioro en los últimos años hasta situarse en unos niveles de cobertura solamente en torno al 30 por 100.

COMER DE LA IMPOR





RTACION

Se impone una política de normalización de los productos para que el consumidor sepa exactamente qué tipo de pescado está comiendo, fresca, zona de captura, artes, etcétera.

Las importaciones de pescado en España han experimentado un fuerte incremento durante los últimos años, frente a unas exportaciones que no crecieron al mismo ritmo. En consecuencia, la balanza de cobertura ha mantenido un progresivo deterioro, tanto frente al resto de los países de la Comunidad Europea como ante terceros Estados.

Tomando como referencia solamente los últimos seis años, se ha pasado de unas importaciones de 333.000 toneladas en 1986 a más de 740.000 toneladas en 1991, lo que supone más del doble. El incremento ha sido similar tanto en las importaciones de productos procedentes del resto de la CE como de terceros países. De la Comunidad Europea se ha pasado de 117.000 a 243.000 toneladas, mientras desde terceros Estados el paso ha sido de 215.000 a 497.000 toneladas. En valor, se ha pasado de 101.000 millones de pesetas en 1986 a 262.000 millones de pesetas en 1991. La factura que se paga a los países del resto de la CE por las importaciones de productos del mar fue en 1991 de 103.000 millones de pesetas, mientras a terceros Estados esos pagos han sido de 160.000 millones de pesetas.

Frente a este comportamiento de las importaciones, las exportaciones han tenido, por el contrario, una evolución muy diferente. Aunque se ha producido también un aumento en las ventas, ni el volumen ni su cuantía en pesetas ha sido similar. En tonelaje, se ha pasado de unas ventas de 223.000 toneladas en 1986 a 356.000 toneladas en 1991. En dinero, el salto

ha sido de 56.000 a 77.000 millones de pesetas en el mismo período.

Pescado fresco y refrigerado

Tomando solamente como referencia el último año y con datos más pormenorizados, en el capítulo de importaciones nos encontramos con que la partida más elevada corresponde al pescado fresco o refrigerado, con 64.000 millones de pesetas, y donde las corrientes más importantes proceden del resto de la CE por su cercanía, con 47.000 millones de pesetas, aunque también se han producido ya compras en países del Cono Sur, como Chile. El segundo capítulo en este punto son los crustáceos, con 53.500 millones de pesetas, en este caso con un mayor peso de las compras en terceros Estados, con 38.000 millones de pesetas. En pescado congelado, los pagos por importaciones han sido de 35.000 millones de pesetas y prácticamente la totalidad, más de 30.000 millones de pesetas, corresponden a terceros países (Cuadros I y II).

En el capítulo de exportaciones, de los 75.000 millones de pesetas que supone esta balanza comercial, la mayor parte corresponden solamente a dos partidas. La primera, los casi 20.000 millones de pesetas del pescado congelado y otros 16.000 millones de pesetas por ventas de moluscos.

Las limitaciones contempladas por el Acuerdo para la Adhesión de España a la Comunidad Europea no han sido suficientes para frenar

Francia, Reino Unido, Marruecos y Chile son los principales vendedores de pescado a España.

la realidad de un mercado deficitario, tanto por medio de la política de aranceles como por la fijación de contingentes, o en otros casos la obligación de cumplir en frontera con unos precios de referencia. Las importaciones en este último caso han supuesto en diferentes ocasiones el hundimiento de algunos mercados importantes en España, como el de la pota.

En las importaciones de pescado congelado destacan las partidas de merluza procedentes de Argentina, el pez espada de Chile, el calamar patagónico vendido especialmente por Marruecos, Estados Unidos o Japón, la pota estadounidense o de países del Este y la sardina de la antigua URSS. En lo que se refiere a los pescados frescos o refrigerados, destacan especialmente las compras realizadas en el resto de los países de la Comunidad

Europea por su cercanía, como la merluza francesa o el salmón. Sin embargo, es destacable la entrada en cantidades ya muy importantes de merluza chilena por vía aérea a unos precios competitivos en el mercado nacional.

En materia de importaciones, el principal proveedor comunitario de España es Francia, con unas ventas de más de 72.000 toneladas, por valor de 30.000 millones de pesetas. El Reino Unido ocupa el segundo lugar, con 49.000 toneladas, y Portugal la tercera plaza, con 36.000 toneladas. En cuanto a terceros países, Marruecos coloca en España más de 60.000 toneladas, seguido por Chile y Argentina con 53.000 toneladas cada uno. En el capítulo de exportaciones, el principal cliente de España es Italia, con unas compras de 94.000 toneladas, seguido de Portugal con 77.000 toneladas y Japón con 39.000 (Cuadro III).



Calidad e identificación

En un mercado de los productos de la pesca cada vez más internacionalizado, donde los productos tienen las procedencias más diversas, la Administración española se ha mostrado a favor de las propuestas de la Comisión de la Comunidad Europea



Cuadro I

BALANZA COMERCIAL PESQUERA

	IMPORTACIONES		EXPORTACIONES	
	Tm.	Miles pesetas	Tm.	Miles pesetas
1986	333.106	101.052.284	222.790	55.893.706
CEE	117.739	43.065.904	132.490	26.083.442
Resto del mundo	215.367	57.986.380	90.300	29.810.264
1987	471.648	143.927.371	237.617	58.469.499
CEE	153.412	57.729.500	157.452	33.060.282
Resto del mundo	318.236	86.197.871	80.165	25.409.217
1988	683.655	183.356.243	317.478	69.180.260
CEE	187.640	67.553.020	191.584	38.778.741
Resto del mundo	486.013	115.853.223	125.794	30.401.519
1989	658.531	201.443.493	340.033	91.729.790
CEE	202.037	78.887.394	214.043	61.401.070
Resto del mundo	456.494	122.556.099	125.990	30.328.720
1990	760.094	226.184.756	336.589	75.588.054
CEE	209.114	87.624.306	205.242	45.604.628
Resto del mundo	550.980	138.560.450	131.347	29.983.426
1991	740.634	262.114.323	355.882	77.462.947
CEE	243.108	102.931.005	223.883	48.022.001
Resto del mundo	497.526	159.183.318	131.999	29.404.946

por las que se plantea la implantación de una política de calidad para el sector pesquero. En opinión de los responsables españoles, una política que prime y potencia la calidad puede actuar de forma positiva en toda la política pesquera desde las condiciones y métodos de capturas, acondicionamiento del producto, manipulación del



presentación del pescado. El objetivo, en definitiva, es una normalización de los productos del mar como se está haciendo con los productos agrarios.

Dentro de la dinámica para armonizar las diferentes reglamentaciones naciona-

les en este campo con el fin de eliminar dificultades en los intercambios, una de las piezas clave son las normas sanitarias, por las que se definen las condiciones mínimas para un producto al consumo. De acuerdo con una situación de mayor com-

petencia en los mercados internacionales y la evolución aperturista de los intercambios, desde la Comunidad Europea se trata de promover una política de calidad tanto en el campo sanitario como en el comercial. La calidad sanitaria dependerá

Cuadro II

BALANZA COMERCIAL PESQUERA 1991

PARTIDAS	IMPORTACIONES		EXPORTACIONES	
	Tm.	Miles pesetas	Tm.	Miles pesetas
Peces vivos	385	1.511.905	119	449.058
CEE	160	919.166	96	363.828
Resto del mundo	225	592.739	23	85.230
Pescado fresco	147.091	64.223.959	37.841	9.907.150
CEE	96.674	47.573.311	31.547	7.883.200
Resto del mundo	50.417	16.650.648	6.294	2.023.950
Pescado congelado	183.655	35.812.844	136.629	19.183.858
CEE	25.614	5.383.431	77.067	12.341.936
Resto del mundo	158.041	30.429.413	59.562	6.841.922
Filetes frescos	6.109	3.809.826	583	168.205
CEE	5.509	3.352.836	372	141.265
Resto del mundo	600	456.990	11	26.940
Filetes congelados	31.000	8.526.613	4.836	1.786.172
CEE	3.305	1.535.181	4.582	1.661.894
Resto del mundo	27.695	6.991.432	254	124.278
Demás carnes de pescado	6.412	1.679.556	988	457.289
CEE	453	97.007	807	275.015
Resto del mundo	5.959	1.582.547	181	182.274
Pescado salado	39.155	18.300.921	15.036	9.188.341
CEE	8.356	4.816.786	13.157	7.893.571
Resto del mundo	30.799	13.484.135	1.879	1.294.770
Crustáceos	75.786	53.487.129	2.454	2.314.948
CEE	24.002	15.480.985	2.144	2.017.737
Resto del mundo	51.784	38.006.144	310	297.211
Moluscos	133.349	33.371.106	69.710	16.080.481
CEE	46.707	14.082.129	41.750	5.642.812
Resto del mundo	86.642	19.288.977	27.960	10.437.669
Conservas y preparados de pesc. .	15.868	6.594.225	14.803	8.715.297
CEE	3.186	1.396.735	7.124	4.029.590
Resto del mundo	12.682	5.197.490	7.679	4.675.707
Conservas y preparados de crustáceos y moluscos	23.113	10.222.104	10.541	4.100.325
CEE	12.451	5.595.845	7.646	2.605.074
Resto del mundo	10.662	4.626.259	2.895	1.495.251
Aceites y grasas de pescado	9.315	319.244	6.787	486.120
CEE	2.282	102.253	6.284	143.497
Resto del mundo	7.033	216.991	503	342.623
Harinas de pescado	19.729	915.439	23.443	1.073.244
CEE	1.929	146.601	11.852	534.272
Resto del mundo	17.800	804.838	11.591	538.972
TOTAL	760.094	226.148.756	363.589	75.588.054

mismo en barcos, puertos o industrias, transporte y presentación a los consumidores.

El reglamento sobre la normativa de calidad plantea la fijación de unos criterios mínimos sobre las condiciones de los productos desembarcados, tales como la frescura, la clasificación por tallas y una definición de la

Cuadro III

BALANZA COMERCIAL PESQUERA 1991

PAISES	IMPORTACIONES		EXPORTACIONES	
	Tm.	Miles pesetas	Tm.	Miles pesetas
Francia	72.525	30.469.092	30.064	4.673.098
Reino Unido	48.863	23.390.737	7.937	2.023.069
Portugal	36.508	7.927.141	77.344	15.377.789
Dinamarca	24.415	13.189.390	1.144	345.822
Italia	22.564	8.802.369	93.930	22.851.042
Países Bajos	22.046	11.842.179	1.315	336.480
Irlanda	11.099	5.040.272	600	30.669
Alemania	2.804	1.321.924	9.785	2.982.515
Bélgica	1.226	579.363	534	250.551
Grecia	1.108	368.589	1.268	151.003
TOTAL CE	243.158	102.931.056	223.921	49.022.038
Marruecos	60.897	13.670.206	205	69.413
Chile	53.358	18.641.958	9.737	615.491
Argentina	46.266	12.695.205	475	105.300
URSS	36.409	5.127.452	8	18.637
Ecuador	29.126	14.869.493	0	2
Panamá	26.166	3.958.721	1.962	185.647
Noruega	24.251	11.827.428	61	30.490
India	16.387	5.229.325	1	1.494
Colombia	13.440	2.647.977	54	30.321
República Africa del Sur	13.145	4.142.126	2	744
Perú	12.355	1.965.784	41	18.837
Islandia	12.169	7.985.425	16	8.942
Tailandia	10.309	4.227.911	21.299	1.614.857
Corea del Sur	10.087	4.455.053	39	12.373
Taiwan	9.533	2.039.945	5.588	952.924
Estados Unidos	8.218	2.608.064	8.219	2.561.718
Senegal	7.991	2.250.569	7.380	607.022
Venezuela	7.605	1.777.017	197	106.261
Mauritania	6.927	2.405.722	1.715	126.123
Polonia	6.140	1.117.654	64	6.166
Honduras	5.001	1.402.025	0	1.125
Mozambique	4.944	4.536.852	2	2.014
Sierra Leona	4.686	1.387.413	160	37.245
Turquía	4.652	1.115.763	7.223	396.734
Nueva Zelanda	4.363	1.119.075	4	5.465
México	4.174	400.157	475	328.716
Japón	3.873	1.592.241	38.862	14.767.957
Islas Feroe	3.659	1.944.903	0	158
Kenya	3.477	1.164.848	0	33
China	3.375	1.429.474	0	0
Canadá	3.231	1.762.997	508	393.831
Namibia	3.210	978.547	0	0
Australia	3.171	2.695.886	141	162.379
Túnez	3.155	2.534.852	0	0
I. Mal. Falkl	3.145	314.307	0	0
San Vicente	2.867	671.631	0	0
Malasia	2.156	1.223.586	0	1
Cuba	2.118	2.133.930	58	46.466
Uruguay	1.994	483.977	91	53.888
Brasil	1.623	671.106	25	16.689
Nigeria	1.578	876.811	0	0
Ghana	1.272	266.259	0	0
Singapur	1.200	635.653	102	76.766
Gambia	1.190	318.086	31	9.155
Seychelles	1.035	119.929	0	0
Indonesia	352	219.051	2.259	152.239
Suecia	150	65.235	1.251	145.023
Costa de Marfil	101	74.200	5.670	421.945
Hong Kong	39	38.602	6.080	744.827
Suiza	34	20.746	1.535	1.377.685
Israel	27	49.253	1.013	400.441
Andorra	3	3.613	1.999	1.292.706
Total resto de países	10.576	3.289.228	7.412	1.498.664
TOTAL PAISES	497.480	159.183.271	131.964	29.404.913
TOTAL MUNDO	740.638	262.114.327	355.885	78.426.951



del medio donde se haya realizado la captura, del tratamiento que se haya dado a la misma, tanto en barco como en tierra hasta su transporte al centro de consumo. La calidad comercial pretende establecer un marco de competencia leal que permita una protección al consumidor. La Comunidad defiende la existencia de una fuerte relación entre una política de calidad y la política de estructuras y recursos. A la hora de vender un producto es importante conocer cuál ha sido su sistema de captura, las condiciones técnicas de los barcos, puertos, etcétera, así como el lugar donde se ha capturado el producto. En ocasiones, especialmente cuando se ha producido una mayor internacionalización de los mercados, las ofertas de productos de la pesca al consumidor se hacen de forma engañosa, sin especificar claramente cuál es el producto que se vende, su forma de conservación, para que no se venda por fresco lo que no es y para que no se coloquen denominaciones a determinadas especies que corresponden realmente a otras y, en definitiva, para que el consumidor sepa exactamente qué tipo de pescado



La invasión de Chile

Del conjunto de las importaciones realizadas por España en productos de la pesca, hay dos países significativos. Uno es Francia, parte de cuya flota se podría decir que está pescando fundamentalmente para España. La cercanía de los caladeros y la posibilidad de un transporte rápido hacen posible esa nueva situación, que en algunas ocasiones ha llevado a decir a los marineros españoles que su futuro estaba en pescar en barcos franceses.

El otro caso significativo, en cuanto a la evolución del comercio de la pesca, ha sido Chile, fundamentalmente por las dificultades que en teoría plantearía su lejanía. No ha sido así y el mercado español cuenta hoy con la importante presencia de productos de la pesca de ese país, desde los productos frescos o refrigerados a los congelados y las conservas.

La evolución de la balanza comercial ha sido significativa. En 1986 las importaciones españolas de productos de la pesca desde ese país ascendieron a 18.500 toneladas, por valor de 4.500 millones de pesetas. De esas cantidades, casi 11.000 toneladas correspondieron a pescado congelado, de los que 9.000 toneladas eran merluza. Cuatro años más tarde, en 1990, las importaciones de productos de la pesca desde Chile ascendieron a 61.000 toneladas, con algunos cambios muy significativos. Se mantuvo el fuerte crecimiento previsible en pescados congelados, al pasar de casi 11.000 a más de 30.000 toneladas, de las que 24.000 eran de merluza. Pero la nota más destacada ha sido la compra por parte de España de 6.500 toneladas de pescados frescos o refrigerados, donde también se hallan las merluzas. El precio de compra de una merluza fresca o refrigerada de Chile en España es de 679 pesetas y de 339 pesetas el precio de la congelada.

Aunque en 1991 las importaciones sufrieron una ligera recesión, se espera sigan su línea ascendente.

V. M.

está pagando y comiendo, como sucede con otros productos agroalimentarios.

La normalización de los productos de la pesca constituye un instrumento no solamente para la defensa de los intereses del consumidor, sino también de una parte del sector extractor. Bajo los sistemas actuales, en muchos casos se están pagando los mismos precios para productos muy diferentes de cali-

dad. Con la normalización de los productos existirán posiblemente más precios diferenciales, lo que hace ampliar la oferta dentro de una mayor transparencia de los mercados. No es un proceso fácil ni rápido pero parece indispensable que la Administración retome un proyecto que nunca se llegó a poner en marcha. ■

Vidal MATE

BALANZA COMERCIAL PESQUERA ESPAÑA-CHILE (Peso en toneladas)

	1986		1987		1988		1989		1990	
	Import.	Export.	Import.	Export.	Import.	Export.	Import.	Export.	Import.	Export.
Peces vivos	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Pescados frescos y refrigerados	948	—	1.127	—	2.141	525	3.998	2.592	6.450	4.885
Pescado congelado	10.892	70	20.327	994	29.288	2.027	29.191	644	30.432	3.904
Filetes frescos	125	—	805	—	392	—	211	—	362	—
Filetes congelados	116	—	195	—	2.181	—	2.378	—	2.314	—
Demás carnes de pescado	—	—	—	—	222	—	123	—	22	—
Pescado salado	362	—	1.292	—	1.782	—	1.766	—	1.871	—
Crustáceos	7	—	45	—	206	—	195	—	159	—
Moluscos	29	—	366	—	1.785	—	2.478	—	2.390	—
Conservas de pescado	35	10	—	16	32	8	14	8	14	14
Conservas de crustáceos y moluscos	2.159	2	3.138	2	5.466	4	5.542	6	5.513	5
Aceites y grasas de pes.	—	—	—	—	—	—	—	—	300	—
Harinas de pescado	3.833	—	5.324	—	2.018	—	4.419	—	11.197	—
TOTAL	18.506	82	32.820	1.012	45.513	2.564	50.315	3.250	61.024	8.808
Merluza fresca y refrigerada	885	—	674	—	2.043	—	3.887	—	6.092	—
Merluza congelada	9.078	—	15.313	—	23.525	—	23.618	—	24.624	—

La Comisión de la Comunidad Europea continuó durante el último año la aprobación de importantes proyectos para la modernización de la flota española, así como para el desarrollo de la acuicultura.

Dentro de las disponibilidades financieras de la Comunidad Europea para estas actuaciones, el sector de la pesca en España ha vuelto a ser el más favorecido a la hora de la aprobación de los proyectos. Entre otras cosas cabe destacar el número de peticiones para construcción de nuevos barcos que recibieron el visto bueno de la Comisión y, sobre todo, el importante volumen que suponen ya las inversiones en el campo de la acuicultura que suponen en su conjunto la mitad de todas las inversiones destinadas a modernizar la flota.



AYUDAS PARA MODERNIZAR LA FLOTA

Bruselas aprobó en el segundo semestre un total de 32 proyectos españoles para construir barcos de pesca

Las inversiones en acuicultura superarán los 2.200 millones de pesetas



das para este fin ante el temor de la Comisión de que se estuviera aumentando el censo de embarcaciones. Este año que finaliza se ha producido solamente una decisión por parte de la Comunidad Europea. Para toda la CE se aprobó la construcción de 52 barcos. De este número España se halla a la cabeza con 32

unidades, lo que supone una inversión de 1.119 millones de pesetas, con una subvención comunitaria de 240 millones y una ayuda nacional que ascenderá a 158 millones. Estas cifras reflejan que se trata de barcos de tamaño medio.

De los 32 barcos que han recibido luz verde para su construcción, el número más

alto, con diez unidades, corresponde a Galicia, con una inversión total de 223 millones de pesetas. Cataluña se halla en segundo lugar con cinco barcos y una inversión de 174 millones. Asturias y Andalucía ocupan la tercera posición con cuatro barcos en cada Comunidad Autónoma (Cuadro I).

El mayor número de proyectos aprobados por la Comunidad Europea para la mejora de estructuras en el sector de la pesca corresponde a las peticiones para modernizar las embarcaciones. En este caso la Comunidad Europea ha tomado dos decisiones, como viene siendo habitual, una en el primer semestre del año y otra en el segundo. En la primera, el número de proyectos aprobados para la modernización de embarcaciones pesqueras ascendió a 100 unidades, con unas inversiones totales de 1.554 millones de pesetas, de los que 259 millones eran subvenciones comunitarias y otros 93 nacionales. Por Comunidades Autónomas, el mayor número de proyectos correspondió a Galicia y al País Vasco con 28, seguido de 19 proyectos de Cataluña y de Andalucía con nueve. En la segunda decisión, correspondiente al mes de octubre, de un total de 226 proyectos presentados por toda la Comunidad Europea, para España se aprobaron 75, con una inversión prevista de 1.429 millones de pesetas y con una subvención comunitaria de 214 millones y una ayuda nacional de 70 millones de pesetas. Como en la primera decisión, Galicia ocupa nuevamente la primera posición con 18 proyectos aprobados, seguida de Cataluña y País Vasco con 15 cada una y de Andalucía con 10. Prácticamente son éstas las cuatro regiones que protagonizan la mayor parte de las actuaciones para modernizar las flotas (Cuadro II).

Finalmente, cabe destacar el resultado en materia de



Cuadro I

PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN DE BUQUES PESQUEROS SUBVENCIONADOS POR LA CE EN 1992 (UNA SOLA DECISIÓN) (Cifras en millones de pesetas)

Comunidad Autónoma	Núm. de proyectos	Inversión total	Subvención CE	Subvención nacional	Subvención total
País Vasco	2	107,8	16,2	—	16,2
Cantabria	1	115,7	23,1	28,9	52,0
Asturias	4	222,1	34,8	22,2	57,0
Galicia	10	223,6	71,7	44,1	115,8
Andalucía	4	108,5	35,0	22,0	57,0
Murcia	1	70,7	10,6	7,1	17,7
Valencia	3	39,1	5,8	10,9	16,7
Cataluña	5	174,5	26,2	17,4	43,6
Baleares	1	14,6	2,2	1,5	3,7
Canarias	1	42,5	14,9	4,2	19,1
TOTALES	32	1.119,1	240,5	158,3	398,8

Excluida la ayuda nacional del País Vasco, que es abonada por el Gobierno Vasco.

A lo largo de todo el año también recibieron luz verde otros 175 proyectos para modernización de pesqueros

Cuadro II

AYUDAS DE LA CE PARA MODERNIZACIÓN Y RECONVERSIÓN DE BUQUES PESQUEROS. Año 1992/1.ª decisión

Comunidad Autónoma	Núm. de expedientes	Inversión total	Ayuda CE	Ayuda nacional	Ayuda total
Andalucía	8	121.744.885	33.574.466	11.192.586	44.767.052
Canarias	1	20.216.965	6.065.090	2.021.696	8.086.786
Cantabria	5	84.123.097	12.095.714	8.034.032	20.129.746
Cataluña	19	273.896.448	37.456.630	24.485.892	61.942.522
Comunidad Valenciana	5	23.461.310	3.667.587	2.346.131	6.013.718
Galicia	28	475.177.704	116.208.571	43.634.136	159.842.707
Islas Baleares	2	10.837.486	1.622.923	1.081.948	2.704.871
País Vasco	28	535.208.120	47.147.473	—	47.147.473
Principado de Asturias	2	4.698.550	782.410	469.855	1.252.265
Región de Murcia	2	5.022.017	1.004.403	502.201	1.506.604
TOTALES	100	1.554.386.582	259.625.267	93.768.477	353.393.744

No figura la cantidad otorgada como ayuda nacional ya que es el Gobierno Vasco quien la abona. Puede oscilar, según los casos, entre el 5 y el 25 por 100 de la inversión total.

AYUDAS CONCEDIDAS POR LA CE PARA LA MODERNIZACIÓN DE BUQUES PESQUEROS Año 1992 / 2.ª decisión RESUMEN TOTAL

Comunidad Autónoma	Núm. de expedientes	Inversión total	Ayuda CE	Ayuda nacional
Galicia	18	275.273.399	71.584.515	25.848.144
Cataluña	15	125.492.045	18.981.192	12.228.026
Cantabria	6	108.608.595	15.423.540	10.282.359
Baleares	2	7.229.863	1.229.096	722.986
Asturias	3	19.380.940	2.907.141	1.938.094
Valencia	5	27.427.094	4.229.556	2.670.954
Murcia	1	6.535.600	852.840	568.560
Andalucía	10	151.963.268	45.378.980	15.126.326
País Vasco	15	707.464.953	54.106.115	—
TOTALES	75	1.429.375.757	214.692.975	69.385.449

Cuadro III

PROYECTOS DE ACUICULTURA SUBVENCIONADOS EN 1992. REGLAMENTO 4028/86 (Cifras en millones de pesetas)

Comunidad Autónoma	Número	Inversión total	Subvención CE	Subvención Estado	Subvención total
País Vasco	2	156,4	37,4	15,6	53,0
Cantabria	1	416,8	103,9	41,7	145,6
Galicia	30	963,7	377,7	96,4	474,1
Andalucía	2	84,9	32,0	8,5	40,5
Canarias	1	183,2	68,5	18,3	86,8
Aragón	1	419,7	104,9	42,0	146,9
TOTALES	37	2.224,7	724,4	222,5	946,9

proyectos para la acuicultura, así como de los arrecifes artificiales. De los 20 proyectos que se presentaron en el mes de octubre, 17 correspondieron a España, con una inversión de unos mil millones de pesetas. Once de los mismos afectan al cultivo del mejillón. Para todo el año la Comunidad Europea aprobó un total de 37 proyectos de acuicultura en España, con una inversión de 2.224 millones de pesetas, con una subvención comunitaria de 724 millones de pesetas y una ayuda nacional de otros 22 millones. Como en las actuaciones para modernizar la flota, también Galicia es protagonista, con 30 proyectos, en su mayor parte relacionados con el mejillón, con una inversión cercana a los mil millones de pesetas. Entre los proyectos aprobados destaca, sin embargo, uno referido a Aragón que supone la inversión de 419 millones de pesetas (Cuadro III).

Junto a este conjunto de actuaciones destacan, finalmente, los cinco proyectos aprobados por la Comunidad Europea para la instalación de arrecifes artificiales, con una inversión de 266 millones de pesetas. ■

V. M.

AYUDA COMUNITARIA PARA EL EQUIPAMIENTO DE PUERTOS PESQUEROS

EN el caso del puerto de Marín se trata de un proyecto de construcción de pertrechos y elaboración de productos de pesca. La ayuda comunitaria ascenderá a 74 millones de pesetas. Al tratarse de una acción estructural ubicada en una Comunidad Autónoma de Objetivo 1, el porcentaje de ayuda comunitaria es del 50 por 100 de la inversión total. La ayuda nacional oscila entre el 5 y el 25 por 100. El proyecto a realizar en el puerto de Santa Cruz de La Palma es de equipamiento eléctrico para suministro de carburante y agua en el puerto, la construcción de un varadero y de una fábrica de hielo. La ayuda comunitaria en este caso es de 28 millones de pesetas. La aportación comunitaria es, igualmente, del 50 por 100 de la inversión total por tratarse de una Comunidad Autónoma, la de Canarias, de Objetivo 1, siendo la ayuda nacional entre el 5 y el 25 por 100. Finalmente, el proyecto presentado por el puerto pesquero de Barcelona contempla la construcción de un varadero. La subvención comunitaria será de 43 millones de pesetas.

Mejorar la eficacia de las estructuras

El Plan Nacional Sectorial Pesquero se diseñó a partir del estudio realizado por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación sobre la realidad del sector en cada puerto de España,

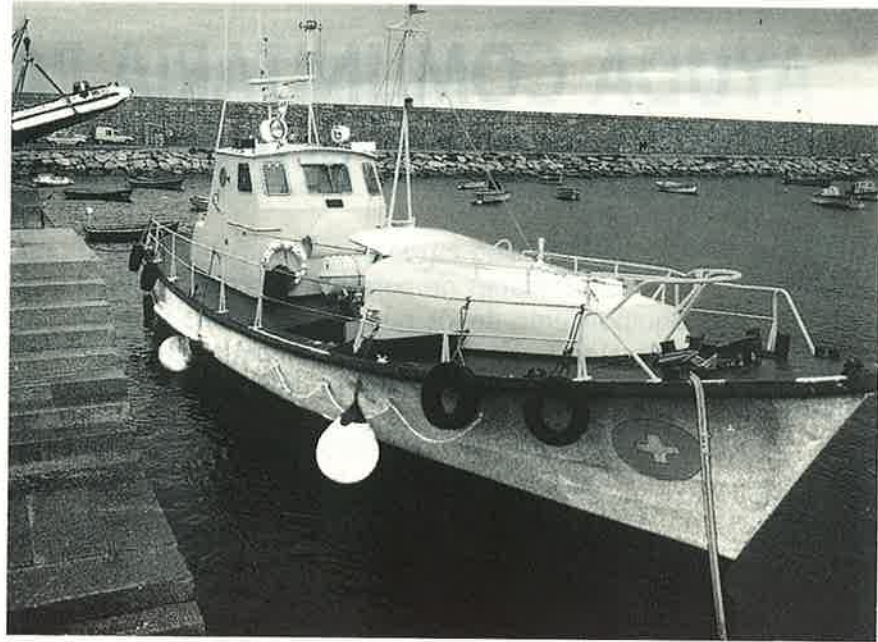
La Comisión Europea subvencionará con 145 millones de pesetas los proyectos de equipamiento de los puertos pesqueros de Marín, Barcelona y Santa Cruz de La Palma. El acuerdo fue aprobado en la segunda decisión comunitaria de ayudas al Programa de Equipamiento de Puertos Pesqueros de 1992, incluido en el Plan Nacional Sectorial Pesquero que la Administración española presentó a la CE en 1989. En él se contemplan unas inversiones de 85.000 millones de pesetas durante los cinco años de vigencia del programa.



contemplando desde la fase de puerto a los procesos de transformación y comercialización. Se trata, por tanto, de un programa de actuación sectorial que, previamente, ha clasificado la Península en varias zonas de acuerdo con su nivel de dotación estructural. En aquellas Comunidades Autónomas consideradas menos favorecidas, de Objetivo 1 o prioritario —Galicia, Castilla y León, Castilla-La Mancha, Extremadura, Asturias, Valencia, Murcia, Canarias, Ceuta y Melilla— las subvenciones pueden llegar al 50 por 100 de la inversión total. En las restantes zonas la ayuda sería del 30 por 100. La aportación máxima de la Administración española sería del 25 por 100.

En los cinco años de vigencia del Plan las inversiones previstas en las zonas de Objetivo 1 alcanzarían los 57.000 millones de pesetas, repartiéndose los 28.000 millones restantes entre las Comunidades Autónomas cuyas infraestructuras se suponen mejor dotadas. La inversión prevista para la mejora de los procesos de transformación es de 37.500 millones de pesetas, de los que 27.400 serían para las regiones menos favorecidas. La mejora en el proceso de comercialización requerirá una inversión de 50.000 millones de pesetas, de los que 30.000 millones deberán ir a las regiones de Objetivo 1. Sólo en mejorar las instalaciones de lonjas y anexos se contempla una inversión de 10.000 millones de pesetas. ■

El CNCS
coordina
los
servicios de
salvamento



EN 1992 AUMENTO EL NUMERO DE EVACUACIONES MEDICAS

El Centro Nacional de Coordinación de Salvamento efectuó 115 evacuaciones médicas en el período comprendido entre enero y septiembre de 1992. Por zonas, el mayor número de operaciones se realizaron en el Cantábrico, con un total de 31. Fuera de la zona SAR española se realizaron 40 operaciones. En cuanto a tipos de buques, los pesqueros resultaron los de mayor demanda, con 52 operaciones, frente a los buques de guerra, con sólo dos.





EN cada una de las operaciones se evacuó a una persona, excepto en un caso que se evacuaron dos. En total, 116 personas se beneficiaron de las intervenciones coordinadas por el CNCS. De ellas, 66 eran ciudadanos españoles y los 50 restantes extranjeros.

Los helicópteros de los MRCC's extranjeros fueron utilizados en 26 ocasiones. En 18 se recabó la colaboración de embarcaciones de Cruz Roja del Mar y otras tantas la de helicópteros de la DGMM. En 15 ocasiones se contó con medios auxiliares en tierra y en 12 oportunidades con embarcaciones de la DGMM. El mismo número de oportunidades la operación se realizó con helicópteros de Comunidades Autónomas. Las embarcaciones de salvamento de MRCC's extranjeros operaron en seis salvamentos. Helicópteros del SAR y buques privados colaboraron en cuatro ocasiones y en una lo hicieron, respectivamente, un patrullero del Servicio de Vigilancia Aduanera y un helicóptero de la Guardia Civil.

El 92 por 100 de las evacuaciones médicas se realizaron sobre buques pesqueros y mercantes, con 52 y 48 operaciones, respectivamente. La siguen, a notable distancia, los yates, con seis operaciones, y los buques de guerra, con sólo dos. Desde tierra firme se realizaron siete evacuaciones.

La zona marítima del Cantábrico fue escenario de 31 evacuaciones, 17 tuvieron lugar en aguas de Baleares, 16 en el Estrecho y 11 en Canarias. Las 40 operaciones restantes se realizaron fuera de las aguas españolas.

Coordinación y colaboración

La evacuaciones médicas resultan uno de los incidentes marítimos en los que más frecuentemente actúa el CNCS, coordinando el traslado a un centro médico de algún tripulante o pasajero de un buque enfermo o accidentado. En algunos casos interviene directamente el Centro Nacional con los medios de salvamento de la Dirección General de Marina Mercante, pero más frecuentemente el CNCS coordina con otros organismos e instituciones nacionales cuando la emergencia se produce en aguas territoriales españolas, o con los Centros de Coordinación de Rescate Marítimos (MRCC) cuando ocurre fuera de la zona SAR española. En todos los supuestos resulta imprescindible la colaboración del Centro Radio-Médico del Insti-

tuto Social de la Marina, siendo éste quien aconseja al CNCS sobre la necesidad de proceder y la forma de hacerlo en la evacuación. Durante 1991 se realizaron 75 evacuaciones médicas, cifra superada con creces sólo en los primeros nueve meses de 1992.

La realidad cotidiana demuestra que las probabilidades de colaboración entre los distintos servicios responsables del rescate marítimo son múltiples. Así, en la primera de las evacuaciones realizadas en 1992, el mismo 1 de enero, intervino un helicóptero del Servicio Aéreo de Rescate del Ejército del Aire en Canarias, después de que la Estación Radio-Costera de Las Palmas informara al CNCS de la necesidad de evacuar urgentemente a un tripulante herido a bordo del buque ruso «Sovetskaya Ukraina», situado a 400 millas de las islas Canarias. El herido fue trasladado en helicóptero a la base aérea de Gando y desde allí, en ambulancia, al hospital.

Pocos días después, el 7 de enero, es el Centro Radio-Médico del Instituto Social de la Marina quien contacta con el CNCS para solicitar la evacuación urgente de un herido del pesquero «Morriña», de Vigo, que se encontraba faenando a 150 millas al sur de Irlanda. El CNCS trasladó la información al Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC) de Shannon, en Irlanda, que previa localización aérea del buque evacuó al herido en helicóptero. El 14 de abril la Estación Radio-Costera de La Coruña solicita al CNCS la evacuación de un tripulante del pesquero portugués «Nostra Señora do Miño», localizado a 90 millas al oeste de Finisterre. El CNCS contacta con su homónimo de Lisboa y con los CRM de la capital lusa y del ISM en Madrid, decidiendo trasladar la coordinación de la operación al CRCS de Finisterre. Finalmente, el helicóptero de la DGMM «Hélimer Galicia» traslada al enfermo al Hospital Juan Canalejo de La Coruña. Mediado el mes de agosto, una embarcación de Cruz Roja realiza la primera evacuación de un tripulante del yate francés «Botafogo», que luego sería trasladado por un helicóptero de la Xunta de Galicia. Más recientemente, el 26 de septiembre, el CRN reclamaba la asistencia para un tripulante del pesquero vigués «Pesca Puerta IV», que se encontraba faenando en aguas de las islas Malvinas. El CNCS traslada la información al MRCC de Falmouth, que a su vez la traslada a Port Stanley, quien se encarga de la evacuación en ambulancia del tripulante, aquejado de una hemorragia digestiva, al King Edward Memorial Hospital. ■

M. V.

CONSTITUIDO EN MADRID EL CES



Martínez Noval pide una política de consenso

El pasado 17 de noviembre se constituyó en Madrid el Consejo Económico y Social, órgano consultivo en materia socioeconómica y laboral en el que participan todos los agentes sociales. Al acto de constitución del CES acudieron, junto al ministro de Trabajo, Luis Martínez Noval, el vicepresidente del Gobierno, Narcís Serra, y el presidente del Tribunal Constitucional, Miguel Rodríguez Piñero.



Federico Durán, presidente del CES.

Serra ofrece a sindicatos y empresarios un diálogo urgente para salir de la crisis económica

El vicepresidente del Gobierno pide a los sindicatos colaboración para mantener el empleo y a los empresarios una mayor inversión

EL ministro de Trabajo, Luis Martínez Noval, expresó su confianza en que el CES dará muestras de su capacidad de enriquecer los procesos de toma de decisiones en materia socioeconómica y laboral. Afirmó que el Gobierno dispone con el CES de «un punto de referencia inexcusable a la hora de definir determinadas políticas públicas con incidencia en los ámbitos socio-laboral y económico».

Noval aseguró que la influencia efectiva que alcance el Consejo Económico y Social estará en función del grado de consenso y acuerdo que acompañe a sus decisiones. La existencia de un canal estable de diálogo y co-

municación entre empleadores, sindicatos y otras fuerzas económicas y sociales, con la colaboración de expertos de reconocido prestigio, contribuirá, según el titular de Trabajo, a restaurar anteriores niveles de consenso social.

Subrayó también que el funcionamiento del CES potenciará el diálogo estable entre las fuerzas en él representadas y promoverá la elaboración de diagnósticos comunes, así como de recomendaciones consensuadas que enriquecerán las decisiones de los poderes públicos y reforzarán la legitimidad social de las mismas.

El titular del departamento de Trabajo mostró su voluntad de que los dictámenes del CES tengan un grado de influencia creciente, para añadir que el sistema de relaciones laborales debe reformarse de forma que permita crear empleo y armonizar la normativa que rige el mercado español con las de los países centrales de la Comunidad Europea. «El CES —dijo Noval— no pretende agotar ni sustituir los espacios de diálogo y concertación social. Es preciso poner las bases para la construcción de acuerdos interconfederales autónomos e incluso reforzar el tripartidismo.»

Por su parte, el vicepresidente del Gobierno, Narcís Serra, eligió este foro para lanzar un llamamiento a los agentes sociales, especialmente a los sindicatos y empresarios, para mantener el diálogo social y así poder superar la crisis económica. Indicó que «el diálogo es hoy más conveniente que nunca ante la necesidad de aumentar la competitividad y combatir los desequilibrios económicos, que en esta recesión se manifiestan con mayor agudeza». Según el vicepresidente del Gobierno, el diálogo es posible y urgente para conseguir la meta final, que es el mantenimiento del nivel de empleo y, en lo posible, la creación neta de empleo.

Serra dijo que los sindicatos no pueden permanecer ajenos al esfuerzo para in-

El ministro de Trabajo, Luis Martínez Noval, mostró su confianza en que el CES sirva para reducir los conflictos entre los interlocutores sociales

crementar nuestra competitividad, para lo que pidió que ajusten sus demandas salariales a los aumentos de productividad. También se dirigió a los empresarios, sobre los que recae, tal y como aseguró, el mayor protagonismo de ese esfuerzo de competitividad para que adapten su estructura empresarial y los procesos de producción, que apliquen la innovación tecnológica y la formación profesional y realicen una mayor inversión.

Foro de diálogo

El vicepresidente del Gobierno y el presidente del CES, Federico Durán, coincidieron en definir el Consejo Económico y Social como un foro privilegiado para el diálogo social y, cuan-



do sea posible, para el consenso.

Federico Durán, que tomó posesión de su cargo de presidente junto a Angel Castedo como secretario general, mostró su confianza en que el CES no se convierta en un puro trámite formal. Expresó su agradecimiento a los agentes sociales que le apoyaron en la votación y a las organizaciones que, con su abstención, le han dejado un margen de confianza.

En la sesión de constitución también tuvo lugar la elección de los vicepresidentes, que serán Emilio Castro, secretario de Acción Institucional de UGT, y Juan Jiménez Aguilar, secretario general de CEOE. ■

Inés OTERO

SEGURO A TODA MAR



SEGUROS DE BUQUES Y MERCANCIAS

Condiciones expresamente adaptadas para pesqueros
Delegaciones en los principales puertos españoles

DIRECCION:

Augusto Figueroa, 3, 2.ª planta

Tel.: 521 11 25 • Télex: 46483 MABP E • Fax: 522 88 43

Apartado, 249 • 28004 MADRID

INFORME

1992



Hace un año señalábamos en estas mismas páginas de **MAR** el inicio de un proceso de cambios, tanto en materia de pesca como en Marina Mercante que iban a afectar muy directamente a ambos sectores. Hoy, doce meses más tarde, se puede decir que se han cumplido aquellas previsiones con unas reformas ya en marcha,



Un año EN EL MAR

como las referidas a Puertos y Marina Mercante, mientras en materia de pesca las modificaciones en la Política Común son algo prácticamente ultimado.

En las páginas siguientes ofrecemos un amplio balance-resumen sobre todo aquello más importante que sucedió en el mar durante el último año.



RENOVACION DEL ACUERDO PESQUERO CON MARRUECOS

Entró en vigor el pasado 1 de mayo y tiene una duración de cuatro años

La Comunidad Europea y Marruecos alcanzaron un acuerdo el pasado 15 de mayo para la renovación del convenio de pesca, por el que se regulan las condiciones de acceso de la flota comunitaria y, fundamentalmente, la española, a las aguas de ese caladero. El nuevo compromiso tiene una duración de cuatro años, a contar desde el primero de mayo, y para la Comunidad Europea supuso el compromiso de desembolsar anualmente 13.200 millones de pesetas frente a los 9.150 que se pagaban por el acuerdo anterior. Por su parte, también los armadores tienen que aumentar la cuantía de sus cánones. En líneas generales, el convenio ha supuesto un punto de equilibrio entre los intereses de las autoridades de Rabat y las peticiones del sector pesquero español.

COMO suele ser ya habitual en este tipo de negociaciones entre Marruecos y la Comunidad Europea en este momento, al igual que antes con España, la renovación del acuerdo pesquero ha constituido tradicionalmente un tira y afloja entre ambas Administraciones. Las autoridades de Marruecos saben la importancia de sus recursos y, sobre todo, la necesidad que tienen de los mismos determinadas flotas comunitarias, como es la española. Por otra parte, la pesca es actualmente un instrumento en manos de la Administración de Rabat que se pretende utilizar al máximo para lograr recursos y desarrollar en definitiva este sector.

El acuerdo anterior de pesca con Marruecos terminó el 29 de febrero. En aquella fecha, las negociaciones entre la Comunidad Europea y Marruecos se hallaban prácticamente bloqueadas, pero

más que por diferencias en materia de política de pesca, por el malestar causado en Rabat ante la decisión del Parlamento Europeo de bloquear la concesión de una ayuda financiera de 60.000 millones de pesetas. A las autoridades de Marruecos no les sentó bien que la Comunidad Europea aprobara ayudas para otros Estados dejando fuera, sin embargo, a este país norteafricano, alegando el no cumplimiento de una serie de derechos humanos. Esta decisión del Parlamento Europeo se palió posteriormente con el acuerdo del Consejo de Ministros de Exteriores en Lisboa, por el que se abría una puerta para el establecimiento en un futuro de una zona de libre cambio con los países norteafricanos.

Como suele ser también ya habitual en este tipo de negociaciones, a última hora, cuando los barcos habían recibido la orden de regreso a sus puertos base y la Administración española había hecho provisión de fondos para





atender las necesidades del sector durante el tiempo que durase la inactividad, Marruecos y la Comunidad Europea lograban, el 29 de febrero, una prórroga del acuerdo anterior por un período de dos meses que terminaba el primero de mayo.

Para la renovación del acuerdo pesquero con Marruecos las discusiones se centraron en dos cuestiones básicas: dinero y recursos.

Por parte de la Comunidad Europea, y con España como principal país interesado en el nuevo convenio, se planteaba un nuevo compromiso por el que se mantuvieran las posibilidades de capturas. Desde la otra banda, Marruecos solicitaba un fuerte aumento de las compensaciones económicas, un incremento de más del 60 por 100, así como una política de limitación de capturas mediante las paradas biológicas.

Los negociadores comunitarios se mostraron desde un principio de acuerdo con la filosofía de Marruecos para llevar a cabo un mayor control

de capturas en ese caladero, así como para proteger las especies en determinados períodos del año mediante las paradas biológicas. Según responsables comunitarios, no tendría sentido que la Comunidad Europea estuviera desarrollando una filosofía en sus caladeros propios y que luego defendiera todo lo contrario en aguas ajenas. Las principales divergencias se hallaron en los aspectos económicos y, en general, en todas las compensaciones reclamadas por Marruecos.

El acuerdo suscrito entre ambas partes el 15 de mayo, cuando ya habían pasado dos semanas sobre la prórroga del acuerdo anterior, supuso un punto de equilibrio entre los intereses comunitarios y de las autoridades de Rabat.

Desde el punto de vista financiero, el nuevo convenio supone un aumento del 44,9 por 100 sobre las cantidades abonadas en el acuerdo anterior, al pasar de 70 millones de ecus a 102,1 millones. En pesetas supone 13.200 millo-

nes, frente a los 9.150 que se abonaban con anterioridad. A esta cifra se suman otros 2.347 millones de pesetas, que deberán pagar los armadores en concepto de canon según cada tipo de flota.

Junto a la cuestión monetaria, Marruecos defendía y logró que la Comunidad Europea aceptase las propuestas de Rabat en relación con las paradas biológicas. En el acuerdo anterior estas paradas eran en la mayor parte de los casos de solamente un mes. En este nuevo acuerdo las paradas biológicas se amplían a dos meses. Marruecos logró aumentar el número de tripulantes embarcados en la flota comunitaria, que pasa a ser de hasta cinco personas cuando el barco tenga más de 150 TRB. En materia de control, Rabat consiguió también la existencia de observadores en determinadas flotas para hacer un seguimiento de capturas.

Las aguas de Marruecos constituyen un caladero cautivo para unas 650 embarcaciones españolas, generalmente de tipo medio. En primer lugar, porque se trata de una zona a escasa distancia de los puertos andaluces, levantinos o canarios, lo que hace rentable la actividad pesquera. En segundo término, porque son barcos que, a falta de ese caladero, tendrían graves dificultades para acceder a otras aguas. Desde la perspectiva laboral, en el caladero marroquí tienen trabajo directo unas 7.000 personas, mientras otras 20.000 tienen ocupación indirecta en tierra como consecuencia de esa actividad pesquera. Para la Administración ha sido el mejor acuerdo posible. Algunas flotas, por su parte, elevaron algunas críticas por la reducción de actividad derivada del aumento en las paradas biológicas. ■

BAMIO, EN MARCHA

El Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio, en Villagarcía de Arosa, que el Instituto Social de la Marina adquirió en 1989, se puso en funcionamiento con la celebración del II Coloquio Internacional sobre Seguridad y Condiciones de Vida en los Buques de Pesca, el 15, 16 y 17 de septiembre. Bamio fue durante unos días el lugar de encuentro de más de doscientos especialistas de todo el mundo en temas relacionados con la seguridad marítima.

El Centro de Bamio nace con el objetivo de actuar como unidad integradora que posibilite dotar al sector

marítimo-pesquero de una entidad que pueda servir, no sólo para cubrir la formación específica en determinadas técnicas (automatismos, equipos electrónicos, frío industrial, etcétera), sino también como centro impulsor del estudio y tratamiento de los diferentes aspectos socioeconómicos, laborales y de condiciones de vida y trabajo del sector.

La Comunidad Europea ha acogido el proyecto muy positivamente, ya que la Comisión de la CE acordó cofinanciar los gastos de adquisición y reforma del edificio a través del Fondo Europeo de Desarrollo Regional.

La voluntad del ISM es la de cooperar con los organismos e instituciones que procede para llevar a cabo un desarrollo de las actividades del centro que pueda beneficiarse de las iniciativas, aportaciones y colaboración de entidades diversas. La materialización de este planteamiento abarcará la realización de programas específicos del Instituto Social de la Marina, el desarrollo conjunto de actividades con otras Administraciones, la organización de seminarios y congresos, etcétera. Se trata, según dice la Dirección del ISM, de «evitar la innecesaria duplicidad de esfuerzos en los campos formativos, de investigación, previsión



de programas, etcétera, tanto a nivel interno del ISM como externo al mismo. No se persigue competir con estas instituciones, sino ofrecer los servicios específicos que demandan estas áreas de actuación mencionadas. Se trata de configurar un marco polivalente e integrador de acciones y servicios semejante al existente en otros países de la Comunidad Europea».

La ubicación geográfica se decidió después de valorar las experiencias en otros países. Un antiguo edificio, emplazado en la localidad de Bamio, resultó ser el lugar elegido por

considerarse el más apropiado para satisfacer las necesidades del proyecto del ISM. Para la elección del lugar se tuvieron en cuenta varias condiciones. En primer lugar, está situado en una zona de acceso a dos aeropuertos, el de Vigo y el de Santiago de Compostela, así como en un lugar óptimo de comunicación vial y ferroviaria con otros puntos. Por otra parte, está situado a 200 metros de la costa.

Las obras de modificación del antiguo edificio han tratado principalmente de quitar pesadez a la estructura y au-

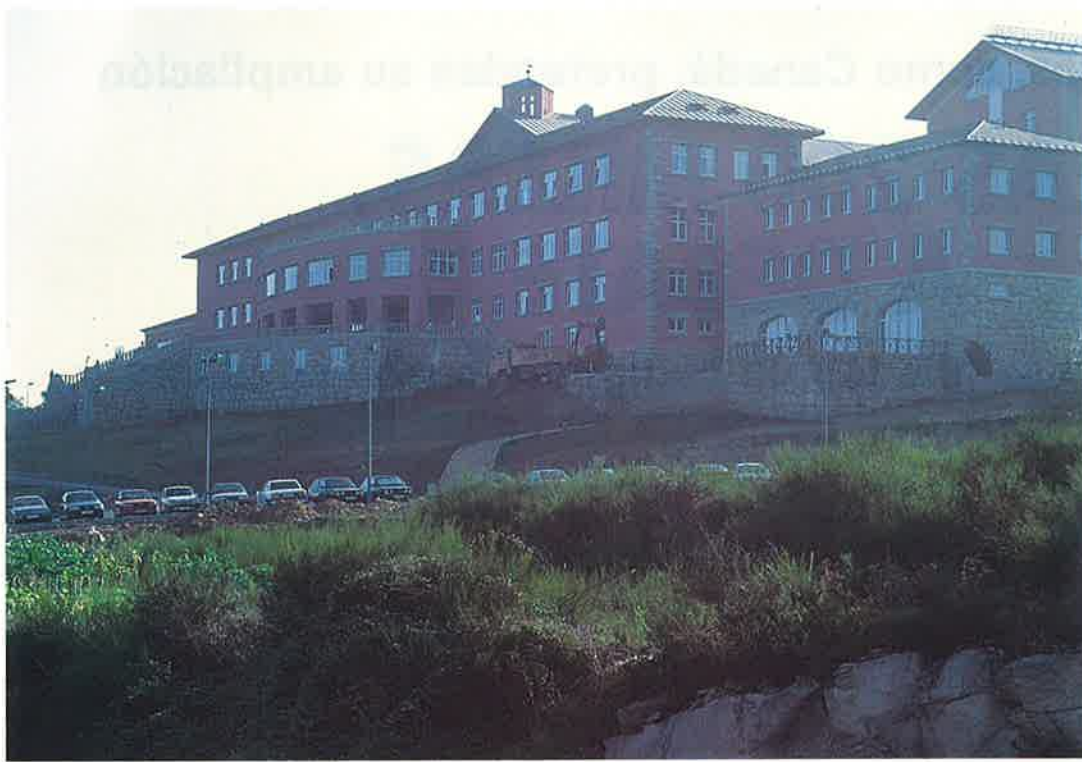
mentar los espacios disponibles. Se ha hecho una nueva distribución del espacio interior, ganando 2.000 metros cuadrados más utilizables.

Comienzo de su andadura

Las actividades realizadas en el centro durante 1992 han comenzado con un marcado carácter internacional. Durante los días 15, 16 y 17 de septiembre se celebró el II Coloquio Internacional sobre Seguridad y Condiciones de Trabajo a bordo de los Buques de Pesca, organizado por el ISM, la Comisión de las Comunidades Europeas, la Universidad de Bretaña Occidental (Francia) y la Universidad de Quebec en Rimouski (Canadá). Este coloquio ha sido el primer acto de estas características que se celebró en el centro de Bamio.

El principal objetivo de este encuentro fue sensibilizar a la opinión pública, dentro del Año Europeo de Seguridad, Higiene y Salud en el Trabajo, y así preparar la creación del mercado interior para enero de 1993, que supondrá la libre circulación no sólo de trabajadores sino también de riesgos.

La inseguridad del lugar de trabajo, las extensas jornadas, el aislamiento médico, así como la urgente necesidad de una formación adecuada y continuada, y la mejora de la seguridad, son algunas de las conclusiones de este congreso. Todos estos factores, que ya habían sido detectados por la



CE, han llevado a la Comunidad a la elaboración de una importante legislación que prevé disposiciones mínimas de seguridad y salud en el trabajo a bordo de los buques y que tienen como fin mejorar la formación en materia de prevención de accidentes y de salud a bordo, así como en medios de salvamento y supervivencia.

La inauguración de las jornadas corrió a cargo del delegado del Gobierno en Galicia, Domingo García Sabell, quien recordó que los accidentes de pesca en España arrojan unas cifras elevadas, colocando al sector a la cabeza de accidentes laborales. La mayor parte de estos accidentes —aseguró Sabell— se registraron en pequeñas embarcaciones, de las que Galicia posee un elevado porcentaje de ellas en su flota. Junto a Sabell estuvo el director general del ISM, Jesús Muela, que señaló que este coloquio se celebraba en el contexto de sensibilización internacional y que iba a contribuir de forma decisiva al objetivo

último de elevar la calidad de vida y trabajo a bordo de los buques de pesca. También estuvieron presentes el alcalde de Villagarcía, Joaquín Gago; el gobernador civil, Jorge Parada; el administrador principal de la Dirección General V de la Comisión de las Comunidades Europeas de Salud y Seguridad, Luc Dutailly, y un representante del servicio marítimo de la OIT, D. Appave.

Dutailly subrayó, en la alocución de bienvenida, la necesi-

dad de motivar a los trabajadores con su propia seguridad, para lo cual es necesario que no rechacen las innovaciones. «*Todo esto llevó al Consejo de Ministros de la CE a promover una vasta campaña de sensibilización de la opinión pública previa a la apertura del Mercado Unico.*»

Por su parte, el representante de la OIT, Appave, dijo que la introducción de nuevas tecnologías en el sector precisa de una formación, ya que las in-

novaciones pueden producir mejoras pero también riesgos. Según Appave, la mejora de las condiciones de trabajo es la clave de una mayor seguridad en los buques. También destacó que las estadísticas de accidentes se disparan pasadas las seis horas continuadas de trabajo.

Los cuatro temas objeto de estudio en más de 40 ponencias fueron: El análisis de los accidentes de trabajo a bordo de los buques de pesca; Las nuevas tecnologías, transferencia de tecnologías y mejoras en la seguridad y condiciones de trabajo; Las incidencias sobre la seguridad y las condiciones de trabajo derivadas de las políticas de pesca y de los sistemas de remuneración existentes, y La formación y sensibilización de los pescadores. Además se presentaron 20 comunicaciones en forma de póster relacionados con los temas del coloquio.

En la clausura del coloquio Dutailly dio lectura de las conclusiones de las jornadas, señalando que la seguridad puede mejorarse con medidas técnicas y dando mayor atención a los factores humanos. Subrayó su preocupación de que la atención se centra a nivel mundial en los grandes buques, cuando la mayoría de la flota está constituida por pequeños barcos. Por primera vez en el ámbito de la pesca se demostró una relación entre la calidad del producto, la seguridad, las condiciones de trabajo y la productividad. Dijo que la inversión en seguridad podría amortizarse en menos de un año debido a las ganancias indirectas sobre la calidad del pescado, y habló de la posibilidad de reducir los niveles de ruido a valores aceptables. También destacó que los jóvenes pescadores y los participantes en las jornadas expresaron la necesidad de una mejor formación, que debe ser continuada a lo largo de la vida del trabajador. ■

Comenzaron los cursos

El Centro de Bamio inició también en el mes de noviembre el curso 1992-93. De los más de treinta cursos que se impartirán a lo largo de este año académico, ocho de ellos comenzaron el 9 de noviembre, previéndose la asistencia de unos 100 alumnos de toda España. El amplio abanico de cursos, de carácter gratuito, tienen como principal objetivo lograr una mayor capacitación profesional de la gente del mar, que les permita incorporarse con rapidez al mundo laboral.

Junto a la programación formativa ya preparada, el Centro ofrece la posibilidad de realizar otro tipo de cursos acordes con las necesidades que se puedan presentar. Dentro de las técnicas de la oferta formativa general hay equipos para responder a una multitud de niveles diferentes.

Algunos países, como Canadá, pretenden su ampliación

LAS 200 MILLAS, A DEBATE

- La FAO se plantea un código de buena conducta para la actividad pesquera en aguas libres

LA Zona Económica Exclusiva de las 200 millas es algo que se mantiene en la actualidad en el orden pesquero internacional. Sin embargo, se trata de un punto que ya ha sido objeto de debate en los últimos meses durante 1992 y que podría ser objeto de modificaciones a corto plazo ante las presiones de algunos Estados, como el caso de Canadá.

Durante la década de los años setenta, países del Tercer Mundo a los que se sumaron posteriormente otros desarrollados con ricos caladeros, como los casos de Canadá o los Estados Unidos, desarrollaron una ofensiva para la extensión de las aguas jurisdiccionales a las 200 millas con el fin de proteger sus riquezas y defender de paso unos mayores ingresos. Desde aquellas fechas hasta la actualidad prácticamente todos los países con plataformas ricas en pesca se han sumado a esa Zona Económica Exclusiva con los consiguientes problemas para las flotas que operaban en esas zonas y el desarrollo de un nuevo orden pesquero.

Consolidadas las 200 millas, en este momento, según se puso de manifiesto en el último año, existe una nueva corriente en el mundo enca-

minada a extender esa zona por encima de los límites actuales. Este movimiento ha sido encabezado principalmente por países como Canadá, y se puso de manifiesto tanto en las conferencias de Cancún de la FAO como en Río de Janeiro. Las autoridades canadienses disfrazan la petición de aumentar las aguas jurisdiccionales por razones ecológicas y medioambientales, así como para proteger los caladeros más ricos del mundo antes de que se produzcan en ellos los mismos problemas que existen ya en otras zonas por la sobrepesca.

Según las argumentaciones canadienses, la riqueza de las 200 millas está también en

función de cómo se ejerza la pesca en las aguas fuera de esos límites, donde en muchas ocasiones se opera sin control. Canadá tiene razón en sus argumentos, aunque los recursos dentro de las 200 millas también guardan relación con la forma como se desarrolle la actividad por cada Estado.

En principio, Canadá no logró en los foros internacionales crear un clima encaminado a modificar esa limitación de las 200 millas para las Zonas Económicas Exclusivas. Sin embargo, sí logró llevar la sensibilidad a muchos países y a la propia FAO sobre la necesidad de poner medidas encaminadas a controlar la acti-

vidad pesquera en aguas libres. Las Naciones Unidas para la Alimentación han trabajado ya en esta línea, en el sentido de crear un código de conducta para la actividad pesquera en el resto de las zonas.

Es probable que a corto plazo no se establezcan más limitaciones a la actividad pesquera en el conjunto de los caladeros. Pero a corto o medio plazo no es descartable que, ante la presión de algunos países, surgiera un nuevo movimiento para ampliar tales zonas, como sucediera en la década de los años setenta. El pasado año ha sido escenario de las primeras propuestas en esta dirección. ■





Litigio por la competencia de la pesca en aguas exteriores

EL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL FALLA A FAVOR DEL ESTADO

L a pesca marítima en aguas exteriores es competencia del Estado, mientras que la ordenación del sector pesquero es competencia compartida con las Comunidades Autónomas.

Así lo recogía una sentencia del Tribunal Constitucional dictada con fecha 2 de abril de 1992, estimando en parte el recurso de inconstitucionalidad planteado por el Gobierno central contra algunos preceptos de la Ley sobre Pesca Marítima en Cataluña, que había sido aprobada por el Parlamento catalán en febrero de 1986.

La sentencia del Alto Tribunal establece que es competencia exclusiva del Estado lo que atañe a «la normativa referida a los recursos y zonas donde puede pescarse (fondos, caladeros, distancias, cupos), a los períodos en que puede pescarse (vedas, horas) y la forma y medios de realización de la actividad extractiva en el mar (artes, medios de pesca)».

Según la misma sentencia, la competencia compartida se articula «mediante el empleo de la técnica consistente en la emanación de bases a cargo del Estado y el desarrollo legislativo y la ejecución por la Comunidad Autónoma de Cataluña en lo que se refiere a la ordenación del sector pesquero, interpre-

tada como «la regulación del sector económico o productivo de la pesca en todo lo que no sea actividad extractiva directa, sino organización del sector, incluyendo la determinación de quienes pueden ejercer directamente la pesca, las condiciones que deben reunir tales sujetos integrantes del sector y su forma de organización».

El Tribunal Constitucional reconocía la competencia autonómica exclusiva sobre pesca en aguas interiores, marisqueo y acuicultura, incluyendo la realización de «los planes experimentales que considere más adecuados para el mejor desarrollo del sector», pero consideraba competencia estatal «todas las actividades que inci-

den en la extracción y producción de los recursos marinos renovables», incluyendo en el concepto de recursos marinos lo que se refiere a «rendimiento sostenible máximo» y «esfuerzo pesquero máximo».

Aunque la sentencia era vinculante exclusivamente en lo referente a la Ley de Regulación de Pesca Marítima en Cataluña que había dado lugar al recurso, el fallo del Tribunal Constitucional vino a fortalecer la posición del Estado frente a las reclamaciones de mayores niveles competenciales de otras Comunidades Autónomas como Galicia o el País Vasco en el momento en que se negociaba un pacto autonómico global. ■

MEDIDAS URGENTES SOBRE FOMENTO DEL EMPLEO Y PROTECCION POR DESEMPLEO

El Gobierno aprobó por un Real Decreto-Ley, el pasado 3 de abril, convalidado por la Ley 22/92 del 30 de julio, un amplio paquete de actuaciones sobre fomento del empleo y protección por desempleo. Con estas medidas se pretende una reasignación del gasto público para potenciar políticas activas de empleo dirigidas a incentivar la contratación por tiempo indefinido de aquellos colectivos con más dificultades de inserción laboral, así como para proporcionar mayor formación a los parados. Junto a estas medidas, se busca una racionalización del gasto en protección por desempleo, para asegurar un equilibrio financiero y proteger efectivamente a quienes, estando en paro, busquen activamente trabajo.



El período mínimo de cotización necesario para acceder al subsidio de paro se ha establecido en doce meses en lugar de los seis que se exigían hasta ahora, según el Real Decreto-Ley sobre Fomento de Empleo y Protección por Desempleo, publicado en el «BOE» el pasado 7 de abril.

Otra de las modificaciones que introduce el citado Real Decreto es sobre la cuantía del subsidio de desempleo. A partir de la entrada en vigor

de la norma, esta prestación contributiva es de un 70 por 100, mientras que antes era de un 80 por 100; en los siguientes seis meses se ha reducido de un 70 a un 60 por 100, y a partir del año se mantiene en un 60 por 100, tal y como venía haciéndose. Además, con objeto de evitar una utilización fraudulenta o insolidaria del subsidio de paro, éste se extinguirá cuando los beneficiarios rechacen participar en acciones de formación profesional, rehusando adquirir la capacidad necesaria para acceder a un puesto de trabajo.

Contratación estable

Las modificaciones fundamentales del nuevo real decreto son las adoptadas respecto a la contratación laboral. Se incentiva la contratación estable de los trabajadores que estén en los colectivos cuyas tasas de paro sean más elevadas y sea mayor su permanencia en el desempleo, es decir, los jóvenes, los mayores de cuarenta y cinco años y las mujeres.

El texto favorece la contratación de jóvenes menores de veinticinco años que lleven inscritos como desempleados

al menos un año, o los jóvenes desempleados entre los veinticinco y veintinueve años que no hayan trabajado con anterioridad más de tres meses. Cada contrato indefinido de estas características será subvencionado por el Gobierno con 400.000 pesetas.

Otro de los colectivos favorecidos son los mayores de cuarenta y cinco años que estén inscritos como desempleados al menos un año. La subvención será de medio millón de pesetas y una bonificación del 50 por 100 de las cuotas empresa-



riales a la Seguridad Social por contingencias comunes durante toda la vigencia del contrato.

En cuanto al colectivo femenino, se favorecerá la contratación indefinida de aquellas mujeres que lleven inscritas como desempleadas al menos un año y que sean contratadas en profesiones u oficios que se determinen por el Ministerio de Trabajo en los que la presencia de la mujer sea menor, así como la de las mujeres mayores de veinticinco años que habiendo tenido un empleo anterior deseen reintegrarse

laboralmente después de una interrupción de su actividad de al menos cinco años.

La duración mínima del contrato temporal de fomento del empleo será de doce meses en lugar de seis. Con esta medida se quiere promover una mayor permanencia en el empleo y el correlativo descenso del índice de rotación en la contratación temporal.

Los objetivos que persigue el Real Decreto-Ley de Medidas Urgentes sobre Fomento del Empleo y Protección por Desempleo es el

promover la calidad de los empleos y equilibrar financieramente el sistema de protección por desempleo. También con objeto de equilibrar financieramente el sistema de protección por desempleo se potencia el compromiso de los perceptores de prestación por desempleo con la búsqueda de colocación y con la mejora de su cualificación profesional, y se instrumentan medios de lucha contra el fraude.

Otra de las modificaciones realizadas es la escala que relaciona los períodos cotizados con la duración de la

prestación. Si la prestación contributiva por doce meses de cotización era hasta la fecha de seis meses, a partir de ahora será de cuatro; por dieciocho meses cotizados se cobrarán seis de paro, frente a los nueve que estaban estipulados hasta la fecha. Mientras que para llegar al tope de percepción de dos años de paro eran necesarios hasta ahora cuarenta y ocho meses de cotización, es decir, cuatro años, a partir de la entrada en vigor de este real decreto se exigirá haber cotizado durante setenta y dos meses (seis años). Como compensación a esta medida se aumenta la duración de la prestación asistencial percibida a continuación de la prestación contributiva.

Por primera vez se introduce la posibilidad de acceder al subsidio de desempleo a quienes, careciendo de responsabilidades familiares, se encuentren en situación legal de desempleo y no reúnan el período mínimo de cotización para la prestación de nivel contributivo. Quienes se hallen en tal situación y hayan cotizado como mínimo seis meses, tendrán derecho a seis meses de subsidio, que se extenderá a veintiún meses cuando los beneficiarios tengan responsabilidades familiares.

En cuanto a la modalidad de pago único de la prestación por desempleo, con el fin de potenciar la economía social se mantiene para quienes pretendan realizar una actividad como socios trabajadores de una cooperativa de trabajo o sociedad anónima laboral y se suprime para el resto de los colectivos. ■

PRESTACIONES POR DESEMPLEO PARA TODO EL SECTOR PESQUERO

Todos los trabajadores del mar por cuenta ajena pueden percibir ya las prestaciones por desempleo siempre que cumplan los requisitos generales sobre períodos mínimos de cotización regulados por la legislación vigente, de acuerdo con la Ley de Medidas Urgentes sobre Fomento del Empleo y Protección por Desempleo aprobada en los últimos meses.



N el caso del sector marítimo, hasta este año se encontraban excluidos de este derecho los traba-

creto sobre Medidas Adicionales de Carácter Social, se amplió esta cobertura a los 5.520 trabajadores que en aquel momento operaban en barcos entre 10 y 20 TRB.

jadores por cuenta ajena que faenaban en barcos con menos de 10 TRB. Según los datos manejados por el Instituto Social de la Marina, esta ampliación en la cobertura para percibir las prestaciones por desempleo afectaría a un total de 12.096 cotizantes que operan en este tipo de barcos. De acuerdo con las previsiones iniciales, anualmente podrían verse afectados por una situación de desempleo unas 2.300 personas. La medida supondrá un coste neto para la Administración de unos 1.064 millones de pesetas.

Con la nueva ampliación se extiende este derecho a otras 12.096 personas, de las que la mayor parte, casi cinco mil, corresponden a embarcaciones ubicadas en Galicia, seguida de Andalucía con casi 2.000 trabajadores, Cataluña con 1.487 y Canarias con 1.416. Según los datos manejados por las Direcciones Provinciales del ISM, el período de actividad en este colectivo asciende a una media de 9,74 meses al año. En cuanto a las bases de cotización, de acuerdo con los datos recogidos en las diferentes Comunidades Autónomas y haciendo una media ponderada, las mismas se sitúan en 98.400 pesetas para el colectivo de los técnicos y de 85.950 pesetas para los marineros.

La extensión de la cobertura por desempleo a todos los trabajadores del mar ha sido uno de los objetivos de la Administración durante los últimos años, respondiendo a una vieja reivindicación planteada fundamentalmente por la pesca de bajura. En esta línea, en 1988, por el Real De-

creto sobre Medidas Adicionales de Carácter Social, se amplió esta cobertura a los 5.520 trabajadores que en aquel momento operaban en barcos entre 10 y 20 TRB. Según los datos manejados por el Instituto Social de la Marina, el coste para la Administración de esta nueva medida se situaría en 1.064 millones de pesetas. ■



**La medida supone
para la Administración
un coste de unos
1.064 millones de pesetas**

**Hasta este año estaban
excluidos 12.096 cotizantes
que faenaban en barcos con menos
de 10 TRB**



Cuadro I

COLECTIVO AFECTADO Y BASES DE COTIZACION

Comunidad Autónoma	Número de trabajadores			Base cotización técnicos	Base cotización marineros
	Trabajadores por cuenta ajena	Técnicos	Marineros		
Andalucía	1.959	391	1.568	93.450	79.200
Asturias	902	181	721	99.600	88.800
Baleares	103	22	81	116.100	92.250
Canarias	1.416	283	1.133	84.900	76.200
Cantabria	43	9	34	99.100	89.200
Cataluña	1.487	296	1.191	116.100	92.400
Galicia	4.980	990	3.990	84.900	76.200
Murcia	179	36	143	89.700	77.700
Valenciana	818	163	655	97.050	88.800
País Vasco	124	25	99	109.350	97.800
Ceuta	82	17	65	95.700	86.700
Melilla	3	1	2	95.700	86.700
Total estatal	12.096	2.414	9.682	98.400¹	85.950¹

¹ Media estatal ponderada.

Cuadro II

INGRESOS POR COTIZACION (En pesetas corrientes)

Colectivo afectado	Bases de cotización media	Meses ocupación anual	Base bruta de cotización	Base neta (Coef. corrector 1/3 O. M. 22-11-74)	Coste empresa 6,2%	Coste trabajador 1,1%	Total anual
Técnicos 2.414	98.400	9,74	2.313.616.224	771.205.408	47.814.735	8.483.259	56.297.994
Marineros 9.682	85.950		8.105.315.346	2.701.771.782	167.509.850	29.719.490	197.229.340
Total anual			10.418.931.570	3.472.977.190	215.324.585	38.202.749	253.527.334

Cuadro III

COSTE PRESTACION ASISTENCIAL (Subsidio)

PRESTACION ECONOMICA			COTIZACION SEGURIDAD SOCIAL						TOTALES (3+9)
1) Número beneficiarios	2) Importe individual	3) Total coste anual	4) Base cotiz. unitaria	5) Bases anuales	6) Tipo (%)	7) Cuota anual	8) Coefte. reduct.	9) Cuota líquida	
457 (Técnicos)	42.210	231.479.640	65.670	360.134.280	28,8	103.718.673	0,3093	32.080.185	263.559.825
1.829 (Marineros)	42.210	926.425.080	65.670	1.441.325.160	28,8	415.101.646	0,3093	128.390.939	1.054.816.019
TOTAL 2.286	42.210	1.157.904.720	65.670	1.801.459.440	28,8	518.820.319	0,3093	160.471.124	1.318.375.844

MANUEL MARIN, EL COMISARIO DE LA REFORMA

Los problemas del sector pesquero en aguas de la Comunidad Europea fueron puestos de manifiesto en las páginas de MAR el pasado mes de abril, en entrevista con el comisario de Pesca de la CE, el español Manuel Marín. Las reflexiones del comisario español constituyeron una radiografía sobre la situación actual de las pesquerías en los caladeros comunitarios, a la vez que adelantaban las líneas fundamentales de la reforma de la Política Común Pesquera a debate en los meses siguientes por los ministros correspondientes de los Doce.



- «Es fundamental adecuar la capacidad de captura de las flotas a los recursos disponibles y a las posibilidades de capturas y no al revés, como ha sucedido en años precedentes. Hemos de aumentar los mecanismos de control y lograr además que se cumplan las normas.»
- «Actualmente las pérdidas por descartes son muy altas.»

MANUEL Marín hizo una descripción negativa sobre la situación de los caladeros comunitarios, la situación de los recursos consecuencia de una sobreexplotación de los mismos, y anunció la necesidad de aplicar duras medidas de control para salvar las pesquerías del futuro. Entre otras pretensiones, el objetivo de Manuel Marín era crear un clima de responsabilidad en toda la CE, armadores incluidos, para buscar soluciones conjuntas al problema. Entre otras manifestaciones, el comisario de Pesca de la CE dejaba claras algunas cosas que afectarán directamente en el futuro al sector.

- «Es cierto, de acuerdo con el censo actual de toda la flota comunitaria y posibilidades de pesca, que se puede hablar de una reducción media de la misma del 40 por 100, aunque ese porcentaje no será igual para cada una de las flotas. Todo depende de los caladeros donde operen y la situación de los mismos.»
- «Afortunadamente para España, los caladeros donde opera su flota en aguas de la Comunidad Europea mantienen una cierta estabilidad y no se hallan tan deteriorados como en los mares del norte.»



Según los estudios técnicos llevados a cabo por la Comisión, se estima que en algunos casos la mortalidad de animales pequeños en este momento puede llegar hasta el 40 por 100 de las capturas. Eso no puede continuar así.»

● «En este momento, según datos y estimaciones de la Comisión, se estaría pescando un 25 por 100 por encima de las cuotas asignadas.»

● «La falta de controles suficientes ha sido uno de los principales problemas con que se ha encontrado la Política Común de Pesca y ello ha influido de forma decisiva y negativamente en la conservación de los caladeros. Es preciso sensibilizar a cada Estado miembro para aumentar la vigilancia en la pesca y aplicar los reglamentos y las sanciones previstas en cada caso. Esperemos que se haga en el futuro. Si no es así, la propia Comisión pondría en marcha las medidas necesarias para que se respeten las reglas del juego.» ■



HACIA UNA NUEVA PCP

AL cierre de este número, los ministros responsables de la pesca en la Comunidad Europea concluían, no sin polémica y fuertes discrepancias, los flecos de reforma de la Política Común de Pesca propuesta por la Comisión de la Comunidad Europea.

Tal como estaba previsto, el último año ha sido escenario de diferentes debates a distintos niveles en el marco comunitario para sacar adelante una nueva Política Común de Pesca. Esta reforma ha sido consecuencia de una exigencia legal tras el desarrollo de la política azul desde 1982. Pero, fundamentalmente, los cambios introducidos responden al reconocimiento general comunitario que con la política pesquera anterior no se han cumplido en buena parte los objetivos pretendidos, fundamentalmente en lo que se refiere a la protección de recursos y caladeros.

De acuerdo con un clima generalizado en la Comisión de la Comunidad Europea de

problemas en los más importantes caladeros, Bruselas puso en marcha el último año una nueva política para lograr un mayor ajuste de flota con la puesta a disposición del sector de recursos y nuevas posibilidades para eliminar barcos mediante desguaces, ventas a la exportación o empresas mixtas. El problema en el desarrollo de esa política ha radicado en algunos casos en la falta de recursos en Bruselas para responder a las peticiones del sector.

Tras ese primer paso, la Comisión de la Comunidad Europea ha avanzado en sus pretensiones con el fin de elaborar unas nuevas orientaciones en política pesquera para el período entre 1993 y 2002.

Bruselas pretende lograr un mayor control de los recursos, eliminar una sobreexplotación de los caladeros tradicionales y aplicar esos mismos criterios para los barcos o flotas que faenen en aguas de otros Estados vía acuerdos. El anterior sistema de TACs y cuotas se ha manifestado totalmente insuficiente y se quieren poner remedios antes de que sea demasiado tarde. Esta nueva política más proteccionista de los recursos comunitarios va a suponer una drástica reducción de la flota en los diferentes Estados miembro, recortes que en ningún caso serán lineales, sino en función de los problemas que existan en cada caladero y los barcos que operen en los mismos. Para España esta reforma es probable no tenga el mismo impacto que en otros Estados en cuanto la flota realiza sus capturas en aguas donde los recursos no han llegado a un deterioro tan grave como en otras zonas. Pero resulta indudable que, como ha sucedido ya con otras flotas, habrá ajuste de barcos y reducción de empresas, aunque en muchos casos se vayan a mantener unos niveles similares de capturas. En próximos números, una vez haya quedado completamente ultimada la reforma, daremos cuenta de las características de la misma y su incidencia concreta sobre la flota española. Las reformas en el marco de la Comunidad Europea defendidas por la Comisión, paso a paso, a un ritmo lento, a pesar de la oposición o el rechazo de los Estados miembro, casi siempre con muy pequeñas modificaciones, acaban plasmadas en el «Boletín Oficial» de las Comunidades. ■

MORATORIA EN LA LIBERALIZACION DEL CABOTAJE

El Consejo de Ministros de la Comunidad Europea aprobó en su reunión del mes de junio el reglamento que regula la liberalización del cabotaje, en el que se recogen algunas de las reclamaciones que había formulado la Administración española, referidas a la necesidad de establecer una moratoria en la liberalización de algunas de las modalidades del transporte.



EL Consejo de Ministros admitía que «la liberalización del cabotaje continental podría provocar serias distorsiones del mercado del transporte español», por lo que aceptaba la aplicación de cláusulas de salvaguarda que eviten o atenúen los efectos perjudiciales que su aplicación podría tener para el sector mercante español. El reglamento establece que «la creación de un mercado interior que cubra un área sin

fronteras interiores tendrá que tener en cuenta los principios del tratado referentes a la elevación del nivel de vida, incluyendo la mejora de las oportunidades de empleo para los trabajadores». En consecuencia, admite que en el supuesto de que «la liberalización del cabotaje produzca perturbaciones graves del mercado interno de transportes, cualquier Estado miembro podrá pedir a la Comisión que adopte medidas de salvaguarda», que podrían llegar a «la exclusión temporal de la zona afectada del ámbito de aplicación del

reglamento durante un período máximo de doce meses». En caso de emergencia, los Estados miembro de la CE podrán adoptar unilateralmente medidas proteccionistas con una vigencia máxima de tres meses.

El Consejo de las Comunidades apreció la situación geográfica de España, «en el centro de las principales rutas marítimas», así como «la sensibilidad y gran importancia del sector del transporte marítimo para España», mencionando expresamente «el empleo directo e indirecto que ge-

nera y al hecho de que los principales puertos y rutas están frecuentemente en regiones atravesando un declive industrial y una reestructuración». Estas circunstancias son recogidas en el anexo del reglamento, donde se reconoce que «la inmediata liberalización del cabotaje continental podría provocar serias distorsiones del mercado del transporte interno español» y se compromete a otorgar «alta prioridad al examen, a petición de España, de las medidas de salvaguarda con el fin de minimizar o evitar los efec-



tos perversos de su aplicación».

La moratoria afectará a España hasta el 1 de enero de 1995 para los servicios de cruceros y hasta 1997 para el transporte de mercancías de interés estratégico (petróleo y sus derivados y agua potable). En el caso de los servicios efectuados por buques de menos de 650 TRB la moratoria alcanza hasta 1998 y hasta el 1 de enero de 1999 para los servicios regulares de pasajeros y de transbordadores y para el cabotaje insular dentro del Mediterráneo y al cabota-

je con destino a las islas Canarias, Ceuta y Melilla, al igual que a las Azores, Madeira, islas francesas situadas frente a la costa del Atlántico y los departamentos franceses de ultramar.

Los portavoces de la Administración española recibieron con satisfacción la decisión comunitaria. El director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto, estimaba que la inclusión en el reglamento del concepto de «servicio público» «permitirá proteger nuestros intereses nacionales, sobre todo en Canarias,

Baleares, Ceuta y Melilla». Por su parte, el secretario general para los Servicios de Transporte del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Manuel Panadero, consideraba muy ventajoso el acuerdo alcanzado, «teniendo en cuenta que la apertura del cabotaje era una decisión jurídicamente inaplazable y las circunstancias que han venido rodeando este asunto».

Los sindicatos del sector hicieron una lectura distinta del acuerdo. Así, para el Sindicato Libre de la Marina Mercante, el hecho de que la

aprobación del reglamento fuera por mayoría cualificada reflejaba «el grave enfrentamiento de intereses existente en esta materia entre los países del norte y los del sur de la CE». Al tiempo, expresaba cierta cautela sobre las repercusiones que tendrá «para la débil estructura empresarial del sector del cabotaje y para los puestos de trabajo de los marinos comunitarios en general y de los españoles en particular». Para UGT, la moratoria supone únicamente «una demora de la muerte anunciada» que, en su opinión, amenaza al sector. Problemas que UGT identifica al margen de la liberalización y que aprecia especialmente en la pérdida progresiva de trabajo, que llega al 60 por 100 de los trabajadores, lo que supone la tasa más alta de la Comunidad. UGT, que consideraba que las fuerzas sociales habían sido «marginadas de las previsiones», reclamaba un plan de protección al sector negociado con las centrales sindicales, advirtiendo que se «deberían haber calibrado las consecuencias de la liberalización y haber consensuado con los sindicatos las medidas a adoptar y prever las recolocaciones, jubilaciones, etcétera».

La patronal del sector, la Asociación de Navieros Españoles, destacó el reto que suponía la liberalización del cabotaje como paso final en el proceso de desregulación del transporte marítimo. ANAVE advertía sobre la proximidad del final de la moratoria de 1999, apuntando la necesidad de disponer de una flota apropiada para «tráficos distintos en buena medida que los históricos». Una tarea que, aseguraba, «debe completarse cuanto antes y cuya puesta en marcha corresponde a las instituciones españolas en exclusiva». ■

LEY DE PUERTOS Y DE LA MARINA MERCANTE

El pasado 29 de octubre el Proyecto de Ley de Puertos y de la Marina Mercante finalizó su trámite parlamentario al ser ratificado por el Congreso de los Diputados. Atrás quedaba una larga andadura que se inició el 20 de diciembre de 1991, con su aprobación por el Consejo de Ministros.



A tramitación parlamentaria cubrió sus distintas fases en el período previsto y sin que se produjeran grandes modificaciones, si exceptuamos una disposición adicional incluida cuando el Proyecto de Ley se discutía en el Senado, y que hace referencia a la

creación de un «Registro especial de buques y empresas navieras» que estará situado en el territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias. La creación del Segundo Registro ha levantado algunas críticas, especialmente por parte del Sindicato Libre de la Marina Mercante (SLMM).

La reorganización de los servicios periféricos de la Marina Mercante, así como la asunción de las competencias que venían ejerciendo las Comandancias y Ayudantías Militares de Marina por parte de las Capitanías Marítimas (ya se han transferido las Comandancias de Pasajes, Bilbao, Palamós, Giro-

na, Tarragona y Barcelona, a las que próximamente se sumarán las de Gijón y Santander) ha suscitado la preocupación del grupo parlamentario Vasco, en el sentido de que los servicios periféricos del Ministerio, tales como el enrole y desenrole de tripulantes, la seguridad marítima o los servicios de practica-



dejen de ser prestados en todos y cada uno de los puertos españoles.

A pesar de estas diferencias de opiniones, así como otras de las que se dará cumplida cuenta en un próximo número de MAR, se puede decir que la ley ha recibido muy pocas enmiendas de contenido y su texto apenas

sufrió modificaciones a lo largo de los distintos debates parlamentarios. Y es que, en líneas generales, todos se mostraban de acuerdo en la idoneidad de esta nueva ley. Una ley que responde a la necesidad de modificar un cuerpo legal que unánimemente ha sido calificado como obsoleto —su

antigüedad en algunos casos se remonta al siglo XIX—, así como adaptarse a los profundos cambios experimentados tanto en el ámbito portuario como en el marítimo.

La nueva ley viene a regular, de forma unificada, las infraestructuras portuarias y la actividad de la Marina

Mercante, lo que supone una ruptura con los modelos precedentes. Entre sus principales novedades, reseñar la creación del Ente Público Puertos del Estado. Se contempla un único modelo de gestión portuaria, basado en las entidades públicas denominadas Autoridades Portuarias, que tendrán las competencias asignadas hasta este momento a los Puertos Autónomos y Juntas de Puerto, completadas con las competencias relativas al buque que más afectan a la operatividad portuaria (practicaje, remolque y las autorizaciones de amarre y fondeo).

Otro aspecto importante es el de la reorganización administrativa, con la creación de órganos periféricos cuyas competencias van más allá del espacio físico portuario, extendiéndose a todas las aguas en las que España ejerce su soberanía (Capitanías Marítimas, que asumirán las funciones que venían ejerciendo las Comandancias Militares de Marina). Destacar, por último, la creación de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima.

La ley viene a delimitar las competencias marítimas del Estado; consolida el proceso de unificación, y en todo caso la armonización o aproximación de los sistemas y legislaciones europeas —impulsado por el Acta Unica—; define una política de la Marina Mercante y del transporte marítimo basado en la libertad de empresa, consustancial a un régimen de economía de mercado, aunque atemperada por las exigencias de la economía nacional y de defensa de los usuarios. ■

«ESPERANZA DEL MAR»: DIEZ AÑOS DE SERVICIO

El buque-hospital «Esperanza del Mar», del Instituto Social de la Marina, cumplió la primavera pasada una década al servicio del mar desde que saliera de Palma de Mallorca en 1982.



DURANTE estos diez años de actividad en aguas del caladero saharui, frente a las costas de Mauritania o de Marruecos, el «Esperanza del Mar» ha prestado más de 33.000 acciones de apoyo a cuantas embarcaciones se hallaran en aquellas aguas, sin distinción de actividad o nacionalidad. Lo que en principio se concibió como un servicio a la flota pesquera española, hoy se ha consolidado como una actividad de la que se han beneficiado no solamente esos barcos sino también otros muchos de diferentes nacionalidades, entre los que destacan las embarcaciones de Marruecos. Mientras en los primeros años la mayor parte de las prestaciones estaban destinadas a personal español de la flota pesquera, en este momento el «Esperanza del Mar» se ha convertido en algo así como un barco de encuentro entre hombres del

En este período ha realizado más de 33.000 acciones de apoyo sanitario a la flota española y de otras nacionalidades frente a las costas de Mauritania, Marruecos y el Sáhara

Año 1991	491 PERSONAS: 270 ESPAÑOLES, 168 MARROQUÍES, 53 OTRAS NACIONALIDADES			
TRIPULANTES ATENDIDOS EN BUQUES DE BANDERA ESPAÑOLA				
Nacionalidad	Enfermedad	Accidente	Hospitalizados	C. ambulatoria
Española	136	105	112	129
Marroquí	28	26	18	36
Otras	6	3	6	3
	170	134	136	168
TRIPULANTES ATENDIDOS EN BUQUES DE BANDERA MARROQUÍ				
Nacionalidad	Enfermedad	Accidente	Hospitalizados	C. ambulatoria
Española	13	14	12	15
Marroquí	51	63	45	69
Otras	8	23	19	12
	72	100	76	96
TRIPULANTES ATENDIDOS EN BUQUES DE OTRAS BANDERAS				
Nacionalidad	Enfermedad	Accidente	Hospitalizados	C. ambulatoria
Española	2	0	0	2
Marroquí	0	0	0	0
Otras	5	8	8	5
	7	8	8	7

mar de distintas nacionalidades a la hora de la prestación de los más diferentes servicios, desde los puramente sanitarios hasta otros de logística.

En estos diez años de funcionamiento del «Esperanza del Mar» probablemente han sido muchas las vidas salvadas en aguas de esos caladeros, pero también han sido muchos los gastos ahorrados a las diferentes flotas que, sin

el buque insignia del ISM en la zona, deberían haber suspendido en muchos casos su actividad para regresar a puerto.

Los datos del cuadro adjunto son suficientemente significativos. Más de 33.000 actuaciones de apoyo, casi 15.000 consultas radiomédicas, 3.664 consultas ambulatorias, 2.400 hospitalizaciones y más de 9.000 historias clínicas. ■



RESUMEN DE ACTIVIDADES - BUQUE «ESPERANZA DEL MAR»

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	TOTAL
APOYO LOGISTICO											
Buzos	30	81	122	136	140	160	97	112	101	121	1.100
Mecánicas	8	13	33	39	35	23	20	11	10	13	205
Eléctricas	3	12	18	29	29	34	15	7	16	10	173
Electrónicas	3	65	81	67	86	87	19	6	5	1	420
Remolques	2	2	2	1	6	2	0	1	2	4	22
Suministro de agua	3	27	47	31	25	45	27	11	14	11	241
Suministro de combustible	1	0	1	3	2	5	1	0	2	1	16
Evacuaciones H.H.C.C.	0	4	11	13	19	9	12	4	8	20	100
Evacuaciones pesqueros ...	3	94	71	94	93	71	41	27	2	0	496
Evacuaciones E.H.O.A.	2	35	70	71	105	88	111	169	260	229	1.140
Varios	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Total apoyo logístico											3.914
APOYO SANITARIO											
Consultas radiomédicas	68	2.153	2.016	1.318	1.534	1.542	1.238	1.622	1.580	1.432	14.503
Consultas ambulatorias	15	386	400	428	447	587	358	386	324	333	3.664
Desplaz. médico a B/P	7	386	83	55	57	106	90	75	100	88	1.047
Hospitalizaciones	14	218	233	273	264	277	192	319	294	286	2.370
Intervenciones quirúrgicas	2	41	62	82	118	163	377	175	201	114	1.335
Reintegrados a B/P	9	148	207	171	196	190	106	124	60	54	1.265
Historias clínicas	59	1.146	1.057	872	1.289	1.279	1.004	799	981	693	9.179
Total apoyo sanitario											33.363
ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS											
Ej. contraincendios	7	8	10	12	15	14	12	5	10	10	103
Ej. abandono de buque	5	7	8	14	11	14	13	13	8	7	100
Ej. hombre al agua	1	3	2	7	10	9	6	4	8	5	55
Colaboración Armada	6	4	8	14	12	9	5	0	1	0	59
Otras	0	0	0	0	0	0	5	8	20	4	37
Total actividades complementarias											354



ACUICULTURA, UNA SOLUCION ALTERNATIVA

La acuicultura empieza a verse como una alternativa posible para cubrir una cuota de la demanda de mercado, frente al aumento de problemas en el sector pesquero convencional o en el acceso a los caladeros. La Comunidad Europea aprobaba a finales de 1991 del Programa de Orientación Plurianual de la Acuicultura, cuya vigencia se extiende del 1 de enero de 1992 al 31 de diciembre de 1996. En él se contempla una inversión estimada de 26.000 millones de pesetas, de los que 7.800 serán aportados por la CE y 3.900 por la Administración española. A estas cifras habría que añadir las aportaciones de las Comunidades Autónomas.



A producción acuícola en España en 1990 sumó 201.000 toneladas, con un valor próximo a los 25.000 millones de pesetas. La acuicultura marina produjo 183.000 toneladas, de las que el 94,7 por 100 correspondieron al mejillón. Descontado este molusco, la producción había registrado un

aumento del 110 por 100 en los últimos cinco años, pasando de 4.600 a 9.700 toneladas. En valor económico, la acuicultura marina supuso 16.800 millones de pesetas, el 50 por 100 correspondiente al mejillón. En lo que hace a la acuicultura continental, la producción se calcula en 18.400 toneladas, con un valor de 6.300 millones de pesetas.

Unas cifras poco significativas, si se tiene en cuenta que el consumo anual de productos de la pesca en España es



de, aproximadamente, 1,2 millones de toneladas. Porcentaje, además, muy distante de los que se registran en otros países avanzados en los cultivos marinos controlados, caso de algunos países de la Comunidad Europea, EFTA o Japón.

Soluciones alternativas

Sin embargo, los múltiples problemas que acosan en los últimos años a la pesca considerada convencional está propiciando la búsqueda de soluciones alternativas para surtir un mercado como el español. Desde este punto de vista, la acuicultura se presenta como un sector con amplias posibilidades. Para ello se requiere

un proceso de creación de estructuras, especialmente en el aprovisionamiento de alevines, donde se están dando los primeros pasos.

Las especies con más posibilidad de cultivo son, entre los peces, la lubina, dorada, rodaballo y salmónidos, y en segundo término, la seriola, anguila, mugílidos, lenguado y túnidos. Entre los moluscos, las almejas y las ostras, además del mejillón. De interés menor, los langostinos, camarón y cangrejo rojo. En la acuicultura continental destaca la trucha arco iris, la tenca y el cangrejo del Pacífico.

En la actualidad sólo un 1 por 100 de los productos procedentes de la pesca que se consumen en España procede de la acuicultura. Datos

referidos al conjunto de la pesca que tienen su excepción en la producción de mejillones, donde la acuicultura se presenta como claramente dominante.

El plan acuícola plurianual pretende potenciar tanto la acuicultura marina como la continental, de ahí que su aplicación se extienda a las Comunidades Autónomas de Castilla y León, Castilla-La Mancha, Aragón, Navarra y Extremadura, además de las regiones costeras y los archipiélagos de Baleares y Canarias. Entre los objetivos que contempla destacan los de puesta en explotación de los recursos naturales disponibles, abastecimiento de mercado de productos de pesca deficitario, diversificación de

la oferta acuícola, absorción de parte de la mano de obra excedentaria en el sector extractivo, reconversión del marisqueo y búsqueda de alternativas de desarrollo con actividades industriales de bajo impacto ambiental. Los objetivos de producción se sitúan en las 326.000 toneladas para 1996, equivalentes al 62 por 100 de incremento sobre las cifras actuales. Aunque el porcentaje sea considerable, y aceptando que se consiga el aumento previsto, la acuicultura seguiría moviéndose en unas magnitudes todavía discretas. Se trata de los primeros pasos de una forma de producción que algunos presentan, con cierto optimismo, como la alternativa pesquera del futuro. ■

Evitar el riesgo, una responsabilidad mutua.



SEGUROS DE BARCOS Y MERCANCIAS

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

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

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

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

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

Con seguridad, hacia el futuro.



MURIMAR

MUTUA DE RIESGO MARITIMO

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

EL CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL, EN MARCHA

La elección de Federico Durán, catedrático de Derecho del Trabajo, como primer presidente del Consejo Económico y Social, en octubre, puso en marcha este órgano consultivo del Gobierno. Durán fue apoyado para el cargo por 48 de los 60 miembros del CES, mientras que otros 12 representantes —CC.OO., COAD

y el de ELA-STV— se abstuvieron. Junto a Durán, fue aceptada la candidatura de Angel Rodríguez Castedo, hasta ahora director general del Instituto de Servicios Sociales, como secretario general. Su designación contó con 57 votos a favor y tres abstenciones.



El objetivo del CES es asesorar al Gobierno sobre materias económicas y laborales mediante dictámenes que no tienen carácter vinculante, quedando expresamente prohibido elaborar informes sobre los Presupuestos Generales del Estado. Este órgano había sido creado por ley en 1991, pero las discrepancias entre sindicatos y el Gobierno retrasaron su funcionamiento más de un año.

El CES, cuya sede está en el edificio del antiguo diario «Pueblo» en la calle Huertas de Madrid, tiene presupuestado para este año 534 millones de pesetas.

Los consejeros mostraron su deseo de que este órgano se convierta en un foro de debate para profundizar en los diferentes problemas económicos de este país. Para el representante de UGT, Emilio Castro, el CES no es la panacea de nada, pero sí cubrirá un hueco importante. «*El papel del Consejo será propiciar debates sobre sectores laborales con problemas*», dijo Castro. Tanto Castro, de UGT, como Juan Jiménez Aguilar, de CEOE, destacaron la importancia del Consejo para llevar la iniciativa de los debates de la sociedad.

En opinión de José Luis González, de COAG (Confederación de Agricultores y Ganaderos), el comienzo de los trabajos permitirá estudiar en



profundidad los problemas socioeconómicos de los sectores productivos.

Comisiones Obreras fue la organización que más obstáculos puso a Durán. Minutos antes de la votación, Federico Fidalgo afirmó que si la propuesta del Gobierno era Durán, se abstendrían en la votación. «*No pretendemos —dijo Fidalgo— obstaculizar la función del presidente del Consejo, por eso la abstención es una postura equilibrada.*»

El Consejo Económico y Social estará integrado por 61 miembros, incluido su presidente. De ellos, veinte representarán a los sindicatos y serán designados por las centrales más representativas en proporción a dicha representatividad. Otros veinte a los empresarios, elegidos por las organizaciones empresariales más representativas y en la misma proporción.

Un tercer grupo de veinte se distribuirá: tres representantes

del sector agrario, tres del marítimo pesquero, cuatro de usuarios y consumidores, cuatro de la economía social y seis serán expertos en las materias competencia del Consejo y serán nombrados por el Gobierno a propuesta de los ministros de Trabajo y Economía.

El mandato del presidente de CES, al igual que el de los demás componentes, será de cuatro años, renovable por períodos de igual duración. El pleno del Consejo celebrará su sesión al menos una vez al mes. Para su válida constitución será necesaria la presencia de al menos treinta y uno de sus miembros. Adoptará sus acuerdos por mayoría absoluta de sus asistentes, dirimiendo los empates el presidente mediante voto de calidad.

El ya presidente del CES, gaditano, de cuarenta y dos años, ha sido catedrático de Derecho del Trabajo en las Universidades de Barcelona y Granada y actualmente lo es de la de Córdoba. Ha intervenido en la elaboración de diversos proyectos normativos en materia laboral, entre ellos la Ley de Huelga. Formó parte de la comisión de expertos que realizó el informe sobre la reforma de las modalidades de contratación laboral y del grupo de expertos de la Comisión de las Comunidades Europeas para el estudio de la armonización de los ordenamientos sociales de los Estados miembro. Desde 1986 presidía la Comisión Consultiva Nacional de Convenios Colectivos. ■

«INVESTIGADOR»: HOSPITAL DE LA COSTERA DEL BONITO

El «Investigador», barco fletado por el Instituto Social de la Marina en el mes de mayo para prestar apoyo sanitario a la flota que faena en la pesca del bonito, ha cumplido sus objetivos. Durante el verano se han realizado 96 asistencias, de las que 76 fueron asistencias médicas y 20 de tipo logístico.



L apoyo sanitario, tanto asistencial como preventivo, se prestó de forma gratuita a todos los tripulantes de los buques que faenaron en la pesca del bonito durante la campaña que fue desde junio hasta el 30 de septiembre. El barco, que está dotado como un pequeño servicio de urgencias de un hospital, llevó once tripulantes, de los que dos eran médicos al Servicio de Sanidad Marítima del Instituto Social de la Marina.

Esta acción, tendente a potenciar los niveles de salud de la gente del mar, se enmarca en los programas que está desarrollando el Ministerio de Trabajo en el área de Seguri-

dad Social para el sector marítimo-pesquero.

Las experiencias anteriores del ISM, en las que se prestó una asistencia en coordinación con los franceses, llevaron a la decisión de que esta asistencia debía mejorarse. En opinión del director general del ISM, Jesús Muela, esta nueva acción supone una mejora cualitativa muy importante.

El buque «Investigador» salió del puerto de Vigo con un equipo médico que fue rotando en cada marea, relevándose a final de mes. El barco tuvo como base el puerto de Santander, al que acudía a finales de mes para repostar y hacer algún cambio de tripulación o de médicos.

Este barco, cuyo presupuesto ascendió a 60 millones de pesetas, permite también asis-

tencia sanitaria radiomédica. Está dotado de los elementos esenciales de comunicación, VHF, onda corta, permitiendo la consulta médica y también la asistencia sanitaria del médico al pesquero que lo precisara.

Medicina preventiva

El Instituto Social de la Marina dispone de 88 médicos distribuidos en la red de Centros de Sanidad Marítima a lo largo de la costa y que se dedican especialmente a la atención sanitaria a bordo y en el extranjero. La línea de acción en este terreno, según explica la dirección del ISM, «va dirigida a la medicina preventiva. Nadie debe salir sin el reconocimiento previo al embarque. Esto está informatiza-

do y es de vital importancia para atender después en el nivel asistencial».

El ISM está incidiendo, dentro de los programas para el sector marítimo-pesquero, en la formación sanitaria. Se están impartiendo cursos a través de los 36 centros abiertos a reconocimientos médicos, que permiten al tripulante conocer la forma de actuación ante una situación sanitaria más o menos de emergencia, y también para que a la hora de una consulta radiomédica exista un lenguaje común entre lo que el médico le va a demandar y lo que el tripulante puede facilitar en razón del mejor diagnóstico de esa enfermedad o de esa actuación.

La otra versión de este programa es la asistencial, basada principalmente en el centro radiomédico abierto las veinticuatro horas del día y que permite la consulta desde cualquier punto de la mar.

Este tipo de programas de sanidad marítima ha despertado un interés no sólo a nivel nacional sino comunitario, respondiendo a la concienciación de que la salud del trabajador es uno de los elementos fundamentales de las condiciones de vida y trabajo. A esto hay que añadir la reciente publicación de una directiva comunitaria sobre condiciones mínimas de salud y seguridad, con la finalidad de promocionar la salud en general dentro del ámbito marítimo. En la citada directiva se habla, entre otras muchas cosas, de la necesidad de potenciar los centros radiomédicos y, en definitiva, viene a confirmar el trabajo que el ISM está llevando a cabo. ■



EFTA, MUCHO COMERCIO Y POCOS PECES

Representantes de la Comunidad Europea y de los países de la Asociación Europea de Libre Cambio (EFTA), compuesta por Austria, Suecia, Suiza, Noruega, Finlandia, Islandia y Liechtenstein, suscribieron el pasado 2 de mayo, en Oporto, el acuerdo por el que ambas partes constituirán, a partir del 1 de enero de 1993, lo que se ha denominado el Espacio Económico Europeo, y que puede ser un paso previo hacia la integración de algunos de esos países en la Comunidad Europea.

ESTE Espacio Económico Europeo va a suponer concentrar en sus fronteras el 47 por 100 del comercio mundial en un mercado que pasará de 350 a 400 millones de personas. En las negociaciones llevadas a cabo por la Comunidad Europea y la EFTA para firmar este acuerdo fueron dos los temas centrales de las discusiones: apertura de fronteras para el comercio entre ambos bloques y, por parte de la Comunidad Europea, la vieja reivindicación de acceso para pescar mayores partidas en los

caladeros del Norte. Con la firma del acuerdo quedó claro que la Comunidad Europea y en concreto España, país altamente deficitario en productos de la pesca, abriría más sus fronteras a esas importaciones, reduciendo drásticamente o eliminando en otros casos los actuales aranceles. Por el contrario, la posibilidad de acceder a los recursos pesqueros en aguas de esos Estados, y especialmente en Noruega, quedó muy reducida y limitada prácticamente a una discreta cuota de bacalao a repartir con Portugal.

Para la Administración española la pesca era uno de los puntos fuertes a debatir con

España aumenta su cuota para la pesca de bacalao y reduce los aranceles a las importaciones de esos países

los responsables de los diferentes países de la zona EFTA. De acuerdo con estos objetivos, España planteó unas reivindicaciones importantes que se centraban en la posibilidad de acceder a unas capturas de bacalao de 30.000 toneladas, así como otras diferentes especies asociadas que sumadas en conjunto alcanzasen las 90.000 toneladas.

Los resultados de las negociaciones en materia de acceso a caladeros fueron escasos. Las autoridades noruegas accedieron a la concesión de una cuota de 6.500 toneladas de bacalao en 1993, cantidad que experimentará un aumento en los años siguientes has-

ta llegar a 11.000 toneladas en 1997. A partir de ese año el compromiso contempla la realización de un cálculo de la media de las capturas hechas en esos años y el porcentaje que supongan respecto al total de las capturas hechas en esas aguas. Desde 1998 se suprime una cifra fija y se sustituye la misma por el porcentaje resultante en función de los TACs que se apliquen en aquellas aguas. Esta cuota deberá ser compartida con Portugal.

Junto a ese compromiso con Noruega, el acuerdo con Islandia contempla unas capturas de 3.000 toneladas de gallineta, a distribuir también entre varios países.

Frente a las exigencias comunitarias de acceso a recursos, los países EFTA centraron sus peticiones en acceso a mercados. En líneas generales, y concretamente para España, lograron un fuerte desmantelamiento de aranceles para una serie de productos de la pesca, mientras para otros ese desmantelamiento ha sido total. ■



POLEMICA DEL DESCANSO SEMANAL EN GALICIA

A pesar de que el decreto fue rápidamente recurrido por los armadores, Pesca lo mantuvo. Fue en septiembre de 1991 cuando aparece otro frente en el conflicto. El Gobierno central, que considera que la Xunta ha sobrepasado sus competencias al regular la pesca marítima en aguas exteriores, dependientes del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, presentó a finales del año pasado un recurso ante el Tribunal Constitucional, con lo que el decreto quedó suspendido.

Cinco meses después de la presentación del recurso, el pasado 3 de marzo, el Tribunal Constitucional decide restituir la vigencia del decreto, que vuelve a tener vigor tras la pu-

La aprobación por la Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia del Decreto 262/1991, de 12 de julio, a través del que se extendía la obligación del descanso semanal, que ya se imponía a la flota artesanal, a la de arrastre, ha producido una de las más duras disputas de los últimos años. Los argumentos de la Administración autonómica para poner en marcha esta actuación eran salvar la flota o salvar el caladero. Esta medida provocó la oposición frontal de los armadores de arrastre, que consideraban que el descanso de fin de semana «llevaría a la mitad de la flota a la quiebra, al limitar su capacidad extractiva».

blicación en el «BOE» de un Auto del Tribunal Constitucional hasta que éste se manifieste definitivamente. La flota gallega se pone en pie de guerra. Administración central y autonómica, armadores, cofradías y sindicatos son las partes implicadas en un conflicto sin precedentes que ha llegado hasta el Alto Tribunal.

Con este telón de fondo, y a la espera de la sentencia, la Consellería anuncia a los armadores la restitución del descanso semanal. Estos manifestaron rápidamente su intención de incumplirlo y, así, lo llevaron a la práctica. En tan sólo una jornada, el domingo 22 de marzo, los helicópteros de la Consellería «Pesca Uno» y «Pesca Dos»

levantaron 70 actas de infracción contra arrastreros, lo que supuso sancionar a casi la mitad de la flota, compuesta en toda Galicia por 176 unidades.

Por su parte, los tres sindicatos gallegos más representativos del sector pesquero dieron su respaldo a la actitud del consejero de Pesca, Enrique López Veiga, al exigir el cumplimiento del Reglamento de Artes y Aparejos. Junto a este frente, los representantes de las cofradías de pescadores de La Coruña y Pontevedra aseguraron que los armadores del sector del arrastre se oponían a la normativa de la Xunta de no faenar los fines de semana por razones políticas. Ambas cofradías expresaron su apoyo a la medida adoptada por la Consellería de Pesca y calificaron de «nulos» y «carentes de sentido» los argumentos dados por los armadores.

CONSTITUIDA LA PATRONAL PESQUERA

Finalmente, el Tribunal Constitucional falló a favor de la Xunta. La sentencia, que se dio a conocer el pasado mes de mayo, decía que «corresponde a la Xunta de Galicia la titularidad de la competencia ejercida por medio del artículo 84 del Decreto 262/1991, de 12 de julio. De esta forma la flota de arrastre tiene que descansar desde las cero horas del sábado a las veinticuatro horas del domingo.

El Alto Tribunal considera en su fallo que el precepto (artículo 84 del decreto) objeto de conflicto ha de ser encuadrado dentro de «Ordenación del Sector Pesquero», dando la razón a la Xunta en esta alegación. Según el TC, la norma de la Xunta no es legislación laboral, sino que se trata de un asunto de «ordenación del sector pesquero» que es competencia compartida entre el Estado, «al que le corresponde la normación básica», y la autonomía, «a la que incumbe el desarrollo legislativo y ejecución». Además, el TC recuerda su sentencia 147/1991, en la que sólo la fijación de la extensión de un descanso obligatorio puede considerarse norma básica, correspondiendo, por tanto, la localización concreta de dicho descanso a la competencia autónoma de desarrollo normativo de la regulación básica estatal.

La decisión del Alto Tribunal, que causó enorme satisfacción en el seno del Gobierno gallego, no parece que haya puesto punto y final al conflicto. Mientras la Consellería de Pesca rechaza de pleno la posibilidad de conceder una especie de «amnistía» a los arrastres que han incumplido la normativa del descanso semanal obligatorio, la reacción de los armadores no se hizo esperar. «Acatamos la sentencia, pero ello no quiere decir que la compartamos», dijeron los representantes de la Federación de Armadores de Buques de Pesca de los puertos del Cantábrico y Noroeste. ■



Responsables de ocho entidades de carácter nacional que representan a la mayor parte del sector de la pesca en España, con la excepción de las Cofradías de Pescadores, decidieron el pasado mes de mayo la constitución de una nueva organización patronal que aglutine y sirva para defender los intereses de todas las partes implicadas.



El acuerdo para la puesta en marcha de esta nueva estructura se adoptó en la sede en Madrid de la Federación de Armadores de Buques de Pesca y se denomina Organización de Asociaciones Pesqueras de España.

El objetivo de la nueva organización es la promoción y defensa de los intereses generales del sector de la pesca en España en la medida que afecten a

una o a todas las entidades integradas. Estas actuaciones se desarrollarán tanto ante la Administración española como ante los organismos comunitarios. No se pretenden duplicar actividades, sino una complementariedad de las mismas. Los responsables de estas enti-

Se denominará Organización de Asociaciones Pesqueras de España

dades entienden que de una forma coordinada y bajo la unidad de acción es posible una mejor defensa de sus intereses.

En la nueva organización se hallan integrados los armadores de los grandes congeladores atuneros, los dedicados a la captura del bacalao y sus especies afines y asociadas, los grandes congeladores arrastres, los dedicados a la captura del marisco, merluza, cefalópodos, etcétera. Fuera de esta nueva estructura quedaron empresas o grupos importantes, como Aspe, Pescanova, Oya o Gabrielitos. En otros medios fuera de la nueva patronal se ve difícil conjugar en muchos casos intereses de asociaciones y de empresas en el mismo marco de la organización.

Dentro del clima general de individualismo que ha operado en el sector, el inicio de este proceso se debe considerar como un dato positivo. ■

Inauguradas oficialmente

DOS NUEVAS CASAS DEL MAR DEL ISM

El Instituto Social de la Marina inauguró durante 1992 dos nuevas Casas del Mar, una en Barcelona y otra en Porto Colom, con lo que dispone ya de una red de 150 Casas del Mar distribuidas a lo largo del litoral español para el cumplimiento de sus fines. Cuenta también con 25 Direcciones Provinciales y 114 Direcciones y Oficinas locales, 23 Centros de Acción Formativa (cuatro colegios, ocho escuelas de Formación Profesional Náutico-Pesquera, nueve guarderías infantiles y un centro de Formación Ocupacional), además de un Centro Radio-Médico, ocho centros asistenciales en el extranjero y el buque «Esperanza del Mar», que opera en el banco canario-sahariano.

DESDE el pasado mes de julio está en funcionamiento la nueva Casa del Mar de Barcelona, que tiene una de las mejores instalaciones de los puertos españoles y que ha supuesto una inversión de casi 900 millones de pesetas. El moderno edificio de la Dirección Provincial del ISM, ubicado en la calle Albereda, ha materializado una de las peticiones del colectivo del mar acorde con la categoría del puerto. También durante este mes se inauguró oficialmente la Casa del Mar de Porto Colom, en la que se ha invertido más de 76 millones de pesetas y acoge servicios administrativos, sanitarios y sociales.

En el acto de inauguración de la Casa del Mar de Barcelona, el ministro de Trabajo y Seguridad Social, Luis Martínez Noval, dijo que las Casas del Mar son un ámbito de protección social integrada donde se dan prestaciones económicas, sanitarias y servicios sociales. Martínez Noval destacó la importante labor del ISM y afirmó que el esquema de protección de las gentes del mar en nuestro país sirve de referencia en otros países comunitarios.

Cabe recordar que el Instituto Social de la Marina, como entidad del sistema de Seguridad Social, enmarca su actividad especializada para el sector marítimo-pesquero en los planes de acción y directrices que viene poniendo en práctica en los últimos años el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y que actualmente se concreta en el Plan Integral de Modernización de la Gestión de la Seguridad Social.

Así, los programas que se vienen desarrollando para el sector quedan configurados de forma ordenada y con los adecuados niveles de coordinación en el ámbito de los planes en los que se hallan incluidos, contemplando las singularidades específicas del trabajo marítimo en orden a conseguir objetivos genéricos de progreso y solidaridad en el campo de la protección, información al ciudadano, racionalización y modernización de la gestión.

En el primer apartado destacan las recientes actuaciones de la Administración realizadas para ampliar la acción protectora. En cuanto a la información al ciudadano, se formula mediante la emisión de notas informativas a todos los trabajadores mayores de cincuenta y cuatro años o la emisión de notas informativas

a todos los trabajadores sobre sus períodos de alta y baja en el ejercicio anterior.

Por lo que se refiere a la racionalización y modernización de la gestión, hay que mencionar la elaboración de Manuales de Procedimiento para cada tipo de prestación, así como la intensificación en el desarrollo de determinados programas singulares establecidos para un sector productivo en el que las condiciones específicas de la actividad exigen una respuesta



adecuada por parte de los poderes públicos.

Entre los Programas Específicos que viene desarrollando el ISM están los de Sanidad Marítima, Formación Profesional y Bienestar Social. El primero está orientado hacia la articulación de un modelo práctico de salud ocupacional que de forma integral y planificada oferte y acerque las medidas asistenciales y sanitarias demandadas por el sector en el ejercicio de su actividad. El

programa de Formación Profesional responde al ejercicio de una de las competencias institucionales como es la formación y promoción profesional de los trabajadores del mar. Por último, el capítulo de Bienestar Social está llamado a recoger el seguimiento de actuaciones culturales, recreativas y de ocio, con el que el sistema de protección social pretende cerrar el arco protector al colectivo marítimo-pesquero. ■



BALLENAS: SIGUE LA MORATORIA

Prosigue la moratoria de la caza de ballenas, aunque en la pasada reunión de la Comisión Ballenera Internacional (CBI), la beligerancia de los países contrarios a su mantenimiento aumentó de tono. Así, Noruega anunciaba su intención de reiniciar la caza de estos cetáceos, al igual que Japón e Islandia, estableciendo unos cupos de capturas al margen de las decisiones tomadas en la CBI.

A CORDE con esta postura, dichos países decidieron salirse de este organismo a fin de no estar condicionados para reanudar la caza de ballenas. Tal actitud ha motivado la inmediata reacción internacional. Las presiones no se hicieron esperar. Así, la Comunidad Europea exigirá a sus Estados miembro que prohíban la caza de ballenas con fines comerciales. El objetivo de esta propuesta, realizada por el comisario de Pesca, Manuel Marín, es la de «conseguir la prohibición internacional de la ca-

za de ballenas conforme a las normas de derecho internacional y utilizando la influencia de la CE». De esta forma, si Noruega quiere entrar en la CE deberá aceptar la prohibición de cazar ballenas.

Al margen de la decisión de proseguir la moratoria, en la última reunión de la CBI se estudió la propuesta francesa de crear un santuario de ballenas —con lo que se imposibilitaría, incluso, la caza con fines «científicos»— en el hemisferio sur, al igual que el existente en el océano Indico.

La decisión de esta propuesta quedó aplazada para una próxima reunión, una vez que se disponga de la opinión del comité científico y del propio comité técnico de la CBI al respecto.

Dado que la moratoria continúa, la urgencia de esta propuesta es algo menor, como señaló a esta revista Rafael Conde, jefe de la delegación española ante la CBI. Ahora se trata de evaluar si esa medida tendría una eficacia real en la conservación de las ballenas. Por lo que respecta al santuario existente en el océano Indico, se decidió su prórrogación hasta el año 2002.

La suerte de estos mamíferos, algunas de cuyas especies se encuentran en grave peligro de extinción, seguirá librándose en la esfera política. Por el momento, todo hace pensar que la moratoria iniciada en 1986 seguirá en pie. ■



EL REAJUSTE DE LOS 300

A mediados de año, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ofrecía a los armadores que operan en la zona Neafc la posibilidad de acogerse a las ayudas por desguace de barcos, incorporando sus derechos de pesca a otra embarcación. La orden ministerial de 1 de julio pretende ordenar la actividad pesquera de las flotas de altura y gran altura que faenan en el Gran Sol. En la misma se contempla la posibilidad de que los buques que se hallen en mal estado o que carezcan de los derechos suficientes para operar durante todo el año, puedan ser paralizados definitivamente y desguazados, permitiendo al armador incorporar los derechos de esa embarcación a otra en activo, con la condición de que entre ambos buques no superen los límites de actividad normal de los barcos de aquel caladero.



ON esta medida el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación pretende conseguir a corto plazo una equiparación entre la capacidad de la flota que opera en una zona y las posibilidades reales de capturas en la misma. En el caso del Gran Sol, se calcula entre 30 y 40 el número de buques que encontraban dificultad para faenar, pero que, con anterioridad, no podían acogerse a las ayudas destinadas a los desguaces.

La decisión se consideró realista, aunque en algún sector se

temía que sus repercusiones se traducirían en el recorte de los puestos de trabajo en la mar. Fuentes sindicales lamentaban que España no hubiera sacado más provecho en Bruselas en la renegociación de algunas de las condiciones del Tratado de Adhesión, de manera especial en la equiparación de las condiciones de pesca y de acceso de los barcos españoles con el resto de las flotas comunitarias.

La propuesta de la Administración pesquera española puede paliar, en parte, algunas de las consecuencias que se arrastran desde la entrada en la Comunidad Europea. Entonces los países comunitarios impusieron

a España las condiciones que se aplicaban al resto de las flotas de la CE en los mismos caladeros. Como consecuencia, se produjo el primer ajuste para la flota española del Gran Sol, que quedó limitada a 300 barcos, si bien sólo 150 podían operar simultáneamente. A ello se unió enseguida la limitación de acceso a las especies permitidas, vigentes para todos los países comunitarios, y el establecimiento de planes de pesca, listas periódicas, limitaciones y régimen especial de sanciones sólo aplicables a España. Todo ello ha limitado grandemente la actividad pesquera y, en consecuencia, la rentabilidad económica, en un caladero con-



siderado tradicional para la flota española, mientras se favorecía el aumento de otras flotas que partían con menor número de efectivos. Desde este punto de vista, la orden ministerial se consideraba una solución coyuntural, a la espera de alcanzar unas mejores condiciones de pesca y más estables. ■

EL «ALGA ASESINA» LLEGA A BALEARES

La *Caulerpa taxifolia*, también conocida como el «alga asesina» por su devastador efecto sobre el ecosistema marino, ha llegado hasta nuestras costas. El pasado 25 de septiembre se daba la voz de alarma por parte de los servicios de vigilancia de la Consellería de Pesca del Gobierno Balear. El alga había conseguido burlar todas las medidas de seguridad, probablemente enganchada en el ancla de algún yate de recreo. En la costa sur de Mallorca, en Cala D'Or, ocupa una extensión entre 500 y 1.000 metros cuadrados. También ha sido detectada en Cala'n Bosch, a diez kilómetros de la localidad menorquina de Ciutadella, asentándose sobre 500 metros cuadrados.

ESTE alga procede de aguas tropicales y fue introducida, de forma accidental, en aguas mediterráneas desde un laboratorio oceanográfico de Mónaco en 1984. A partir de entonces la *Caulerpa taxifolia* ha traído de cabeza a los investigadores debido a su gran poder de adaptación y reproducción y a la ausencia de predadores. En poco tiempo se expandió por los fondos marinos monegascos, alcanzando también las costas francesas e italianas.

Tremendamente difícil de erradicar, las principales labores se dedican a la prevención y a su rápida detección. En este sentido, tanto científicos como ecologistas han destacado el buen funcionamiento de los servicios de vigilancia, ya que las colonias detectadas eran muy recientes. Los trabajos para su erradicación se basan en la recolección a mano de este alga, pues como afirma el biólogo y director del Centro de Estudios Avanzados de Blanes, Enrique Ballesteros, «es un método lento pero muy seguro», ya que el más mínimo trozo de raíz que quede sujeto al fondo significará la reproducción del alga.

La organización ecologista



Greenpeace considera imprescindible el trabajo de forma coordinada, por lo que puso a disposición del Gobierno balear al buque «Sirius» y su tripulación en las tareas de limpieza de estas aguas.

Afortunadamente, la inva-

sión en este caso fue detectada a tiempo. Los científicos creen que se podrá eliminar totalmente. Sin embargo, y mientras no se erradiquen las colonias existentes en otros puntos del Mediterráneo, el peligro seguirá latente. ■



Este grafismo es el utilizado en las importantes campañas contra la captura, comercialización y consumo de pescado inmaduro que se vienen realizando en los últimos años.

Es, ante todo, una campaña de protección de los caladeros y recursos, cuyo éxito depende de que todas las Administraciones Públicas, las Organizaciones de Consumidores y los profesionales de la pesca colaboren decididamente para alcanzar estos objetivos.

LOS PEZQUEÑINES DE HOY SON LOS PECES DE MAÑANA.

NO LOS PESQUES, NO LOS PIDAS, NO LOS COMAS.

PROTEGELOS.



FROM

JUNTA DEL PUERTO DE VILLAGARCIA DE AROSA



- En el centro de Galicia para toda España y Europa.
- Primer puerto de España en tónidos congelados.
- Tercero en pescado congelado.
- Quinto en pesca total.

Muelle de Pasajeros, 5 - 36600 VILLAGARCIA DE AROSA, PONTEVEDRA, ESPAÑA
Tels.: (986) 50 02 32 - 50 02 38 / Telex: 88031 / Telefax: (986) 50 79 23



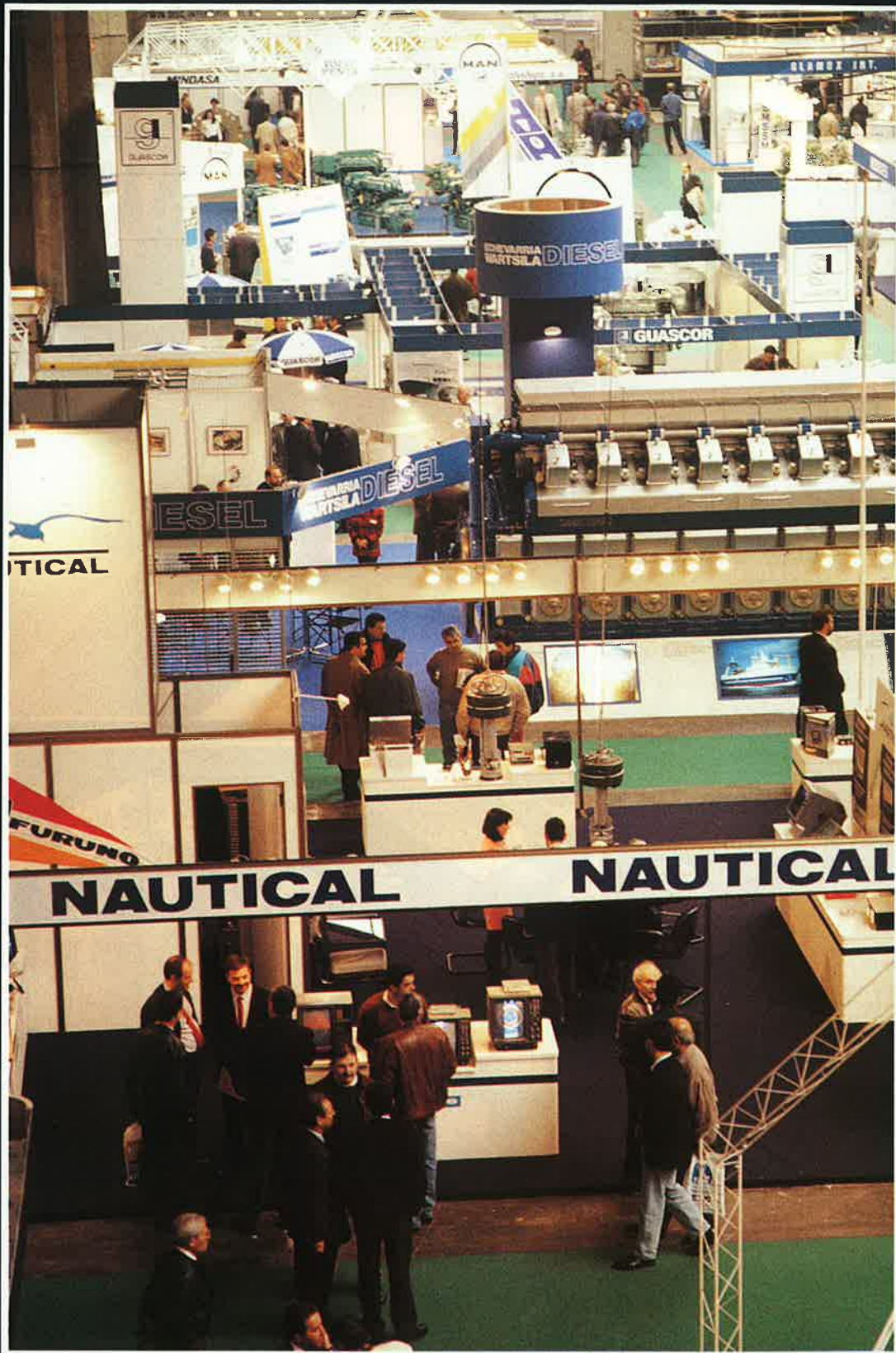


SINAVAL

Ambos certámenes se celebraron conjuntamente en la Feria Internacional de Bilbao

Entre el 17 y el 21 de noviembre se celebró la cuarta edición de los certámenes bianuales Sinaval y Eurofishing en la Feria Internacional de Muestras de Bilbao. Los certámenes mostraron las últimas novedades técnicas de las industrias naval, marítima, portuaria, offshore y pesquera. Ambos certámenes registraron un importante descenso de los expositores y de los visitantes en comparación a la edición de 1990, reflejando así la crisis en la que se encuentran actualmente los sectores relacionados con el mar.

A pesar de ello, los expositores de Sinaval y Eurofishing se mostraron mayoritariamente satisfechos con los dos certámenes, sobre todo por la alta calidad de los visitantes.



La calidad de la crisis



SINAVAL

SINAVAL, Feria Internacional de la Industria Naval, Marítima, Portuaria y Offshore, y Eurofishing, Feria Internacional de la Industria Pesquera, son dos certámenes profesionales que se celebran conjuntamente y que constituyen uno de los principales foros del sector. Dentro de Sinaval estuvieron representados este año los sectores de construcción, reparación e industria auxiliar naval, recursos alternativos y medio ambiente de la industria marítima, ingeniería, consulting, equipos portuarios, instalaciones de seguridad, organizaciones portuarias, servicios portuarios, construcción de plataformas, equipamiento, seguridad, control y mantenimiento de la industria offshore. Eurofishing, por su parte, reunió a los sectores de acuicultura, almacenamiento de pescado, instalaciones de proceso, conservación y manipulación del pescado, artes de pesca, astilleros, equipamiento de buques, investigación pesquera, servicios e instalaciones.

Calidad de los visitantes

Representantes de los expositores coincidieron en señalar que los sectores que estuvieron presentes en Sinaval y Eurofishing atraviesan una situación de gran crisis que, aunque larvada desde hace tiempo, es en estos momentos cuando más claramente se ha hecho presente. Esta crisis



ha provocado la desaparición de empresas o el desplazamiento de éstas a otros sectores no relacionados con las industrias del mar. Las diversas reconversiones y las restricciones pesqueras comunitarias están suponiendo un duro golpe para estos sectores. Campañas que promueven el consumo de pescado en Europa, donde éste es un alimento con poco prestigio, y reducción de la sobreoferta y el estancamiento del precio

del pescado en España, tecnificación de los barcos y congelación de sus plantillas, aumento de la jornada laboral y descenso de los salarios y precio del dinero, son algunas de las iniciativas que solucionarían la crisis, según algunos representantes de los sectores industriales relacionados con el mar.

La edición de Sinaval y Eurofishing de este año contó con la presencia de 279 empresas expositoras, frente a

los 630 expositores de 1990, que ocuparon una superficie neta de 6.107 metros cuadrados, frente a los 10.218 metros cuadrados de 1990. Los expositores procedieron de las Comunidades Autónomas de Galicia, Asturias, Cantabria, Madrid, Valencia, Navarra, País Vasco, Cataluña, Murcia y Canarias, así como de Alemania, Austria, Francia, Italia, Reino Unido y Bélgica. Los visitantes fueron 7.533, mientras que en 1990 el número de éstos ascendió a 10.500.

A pesar de la crisis que afecta a los sectores industriales relacionados con el mar y del descenso de expositores, superficie de exposición y visitantes registrado en la edición de 1992 de Sinaval y Eurofishing, la dirección de la Feria Internacional de Bilbao estimó que los certámenes se situaron a un nivel superior al del mercado. Según la dirección de la Feria bilbaína, las ferias tienden a ser un reflejo del sector al que representan. Pero pueden resultar mejor o peor que la si-



El-ISM estuvo presente en la feria.

tuación en la que se encuentra el mercado. En el caso de Sinaval y Eurofishing, el resultado ha sido mejor. Aunque el mercado está en crisis en los sectores marítimos y pesquero, Sinaval y Eurofishing han registrado unas expectativas de negocio que están por encima de la situación del mercado. La mayoría de los expositores se han mostrado satisfechos con el volumen de visitas y, sobre todo, con la calidad de los visitantes que han recibido. El hecho de que el 22,5 por 100 de los visitantes fueran gerentes, el 10,6 por 100 propietarios o empresarios, el 14,6 por 100 jefes de departamento y el 22,7 por 100 técnicos, refleja la alta calidad de las personas que han visitado Sinaval y Eurofishing.

Algunas novedades

Aunque los expositores fueron pocos en la edición de 1992 de Sinaval y Eurofis-

hing, éstos presentaron en ambos certámenes la más amplia gama de innovaciones en equipamientos, técnicas, servicios y útiles de las industrias vinculadas con el mar.

Entre las novedades presentadas en el recinto ferial bilbaíno hubo una gran gama de motores y equipos de propulsión. Entre ellos, en el stand de Scania estuvieron presentes varios modelos de la gama DSI. Esta firma prepara, además, una renovación y ampliación de modelos, que empezarán a comercializarse en España a partir del mes de marzo de 1993. La novedad más importante la constituye el motor de nueve litros, que se fabricará en dos versiones: sobrealimentado, alcanzando una potencia de 245 CV, e intercooler, alcanzando una potencia de 265 CV, ambos en potencia continua.

Dentro de las novedades en equipos electrónicos presentados en Sinaval y Eurofishing, la empresa Nautical

presentó la Estación Compacta GMDSS de la firma Sailor. Esta estación, que cumple con las exigencias del nuevo sistema de seguridad y socorro mundial, conocido por las siglas GMDSS, obligatorio a partir de 1999, incluye, entre otros, equipos de llamada selectiva digital en SSB y VHF, radiotélex y Standard-C. Dentro del equipamiento GMDSS, Nautical presentó también radiobalizas de salvamento EPIRB de 406 MHz, transpondedores rádar y receptores Navtex.

En el ámbito de la construcción naval, el grupo público Astilleros Españoles presentó en el recinto ferial bilbaíno, entre otras, una de sus actividades más recientes: el desarrollo, junto con otros astilleros europeos, del proyecto «E3» de VLCC, europeo, ecológico y económico. Se trata de una alternativa europea a la futura demanda de petroleros de doble forro, del tamaño de dos millones de barriles, que in-

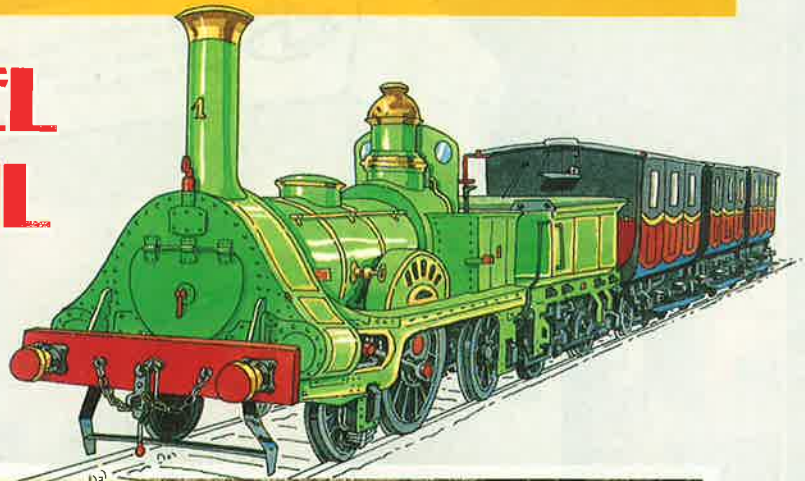
corporea la tecnología más actual.

Dentro de la sección de novedades relacionadas con la cubierta y el casco, la compañía española Pinturas International, perteneciente al grupo Courtaulds Coatings, presentó en la feria bilbaína un nuevo producto principal: la pintura Intersmooth Tin-Free SPC, el primer antiincrustante SPC sin estaño, con propiedades autosuavizantes, que cumple las legislaciones medioambientales.

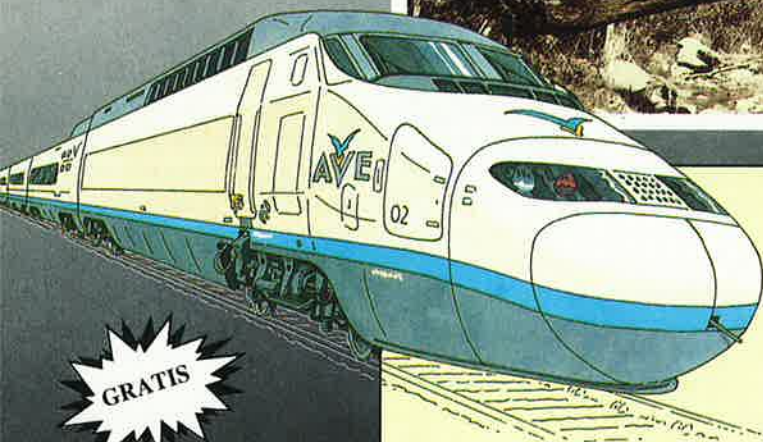
En la sección de equipos de pesca, la empresa catalana Tycsa presentó un nuevo cable especialmente diseñado para la pesca costera. La denominación de este cable es Dragón Sol, el cual tiene como principales características novedosas la alta resistencia a la abrasión y a la oxidación, la suficiente flexibilidad, la longitud constante, duración prolongada y una nueva grasa resistente, limpia y adherente. ■

Roberto Ruiz de Huydobro

HISTORIA DEL FERROCARRIL EN ESPAÑA 1843-1992



Más de 200 páginas
y casi 300 fotografías
para contarle
la historia
de los ferrocarriles
españoles:
la construcción
de líneas, la evolución
del parque motor,
la arquitectura
de estaciones...



GRATIS

Un póster
desplegable con las
locomotoras que
han hecho historia

A la venta
desde julio

Revista **MOPT**

TARJETA DE SUSCRIPCION

NOMBRE _____

PROFESION/EMPRESA _____

DOMICILIO _____

CIUDAD _____ C. P. _____

MODALIDAD DE SUSCRIPCION

- 1 año (11 números) _____
 2 años (22 números) _____
 Envíeme gratuitamente «Las obras públicas en el siglo XVIII», que regalan a los nuevos suscriptores.

SI SOLICITA EXTRAORDINARIOS, SEÑALE LOS QUE DESEA:

- El siglo XVIII (700 ptas.) Guía de Ríos (700 ptas.) Guía de las plazas de España e Hispanoamérica (700 ptas.) Historia del ferrocarril en España (1.000 ptas.)

- Oferta de 2 extraordinarios juntos _____
 Oferta de 3 extraordinarios juntos _____

	ESPAÑA	EXTRANJERO
1 año (11 números)	2.500 ptas.	3.500 ptas.
2 años (22 números)	4.400 ptas.	6.160 ptas.
Oferta de 2 extraordinarios juntos	1.100 ptas.	1.500 ptas.
Oferta de 3 extraordinarios juntos	1.500 ptas.	2.000 ptas.

FORMA DE PAGO

- Envío cheque adjunto Envío giro postal núm. _____
 Contra reembolso (sólo nacional y con recargo de 200 ptas.).
 Domiciliación bancaria.

Enviar a: Revista MOPT. Nuevos Ministerios. 28046 Madrid. Información: (91) 554 92 91.

Tuvieron lugar en Bilbao

II Jornadas Nacionales de Medicina Marítima

Estuvieron organizadas por la Asociación Médica Española de Sanidad Marítima



Con motivo de la celebración de Sinaval y Eurofishing se llevaron a cabo las II Jornadas Nacionales de Medicina Marítima, durante los días 20 y 21 de noviembre. Estas Jornadas estuvieron organizadas por la Asociación Médica Española de Sanidad Marítima. Expertos del sector expusieron, en una de las salas de conferencias del recinto ferial bilbaíno, los siguientes temas: «Seguridad marítima», «Paludismo: situación actual. Profilaxis», «Vih-Sida: visión laboral-marítima», «Hepatitis víricas: visión laboral-marítima», «Alcohol y otras toxicomanías en gente de mar», «Problemática de la convivencia a bordo: aislamiento en grupo», «Investigación en áreas polares» y «Participación española en la Antártida».

LAS conclusiones de las II Jornadas Nacionales de Medicina Marítima son las siguientes:

● El nuevo Plan de Salvamento Marítimo, incluido en la nueva Ley de Puertos y de la Marina Mercante, es un gran paso para mejorar la seguridad de los hombres que trabajan en el mar. Pero también es necesario que los marineros reciban una formación que posibilite la reducción de los accidentes y la actuación favorable de los hombres del mar en caso de que se produzca un accidente.

II Jornadas...

● En la flota española se está produciendo un aumento de casos de paludismo y de muertes causadas por esta enfermedad. Los marineros desconocen los efectos del paludismo. Actualmente se está investigando una vacuna contra esta enfermedad. Mientras esa vacuna no sea una realidad, los marineros deben tomar medidas preventivas contra el paludismo, tales como, entre otras, la disminución de las partes del cuerpo expuestas a la picadura del mosquito que transmite la enfermedad, la utilización de repelentes de tales mosquitos y la enseñanza orientada a detectar y tratar el paludismo a bordo.

● El sida y las diferentes clases de hepatitis son enfermedades especialmente graves. Los marineros están muy expuestos a contagiarse de ellas mediante, entre otras posibilidades, contactos sexuales en puertos extranjeros. La mejor forma de combatir estas enfermedades es mediante la prevención.

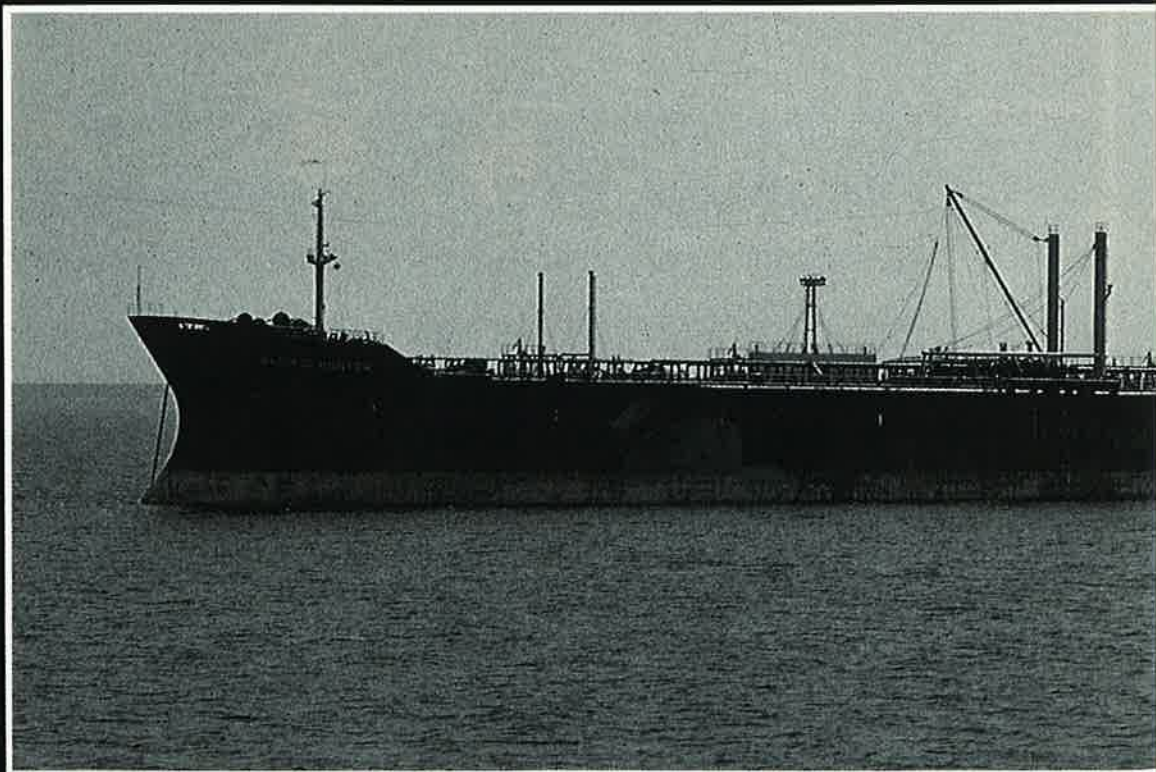
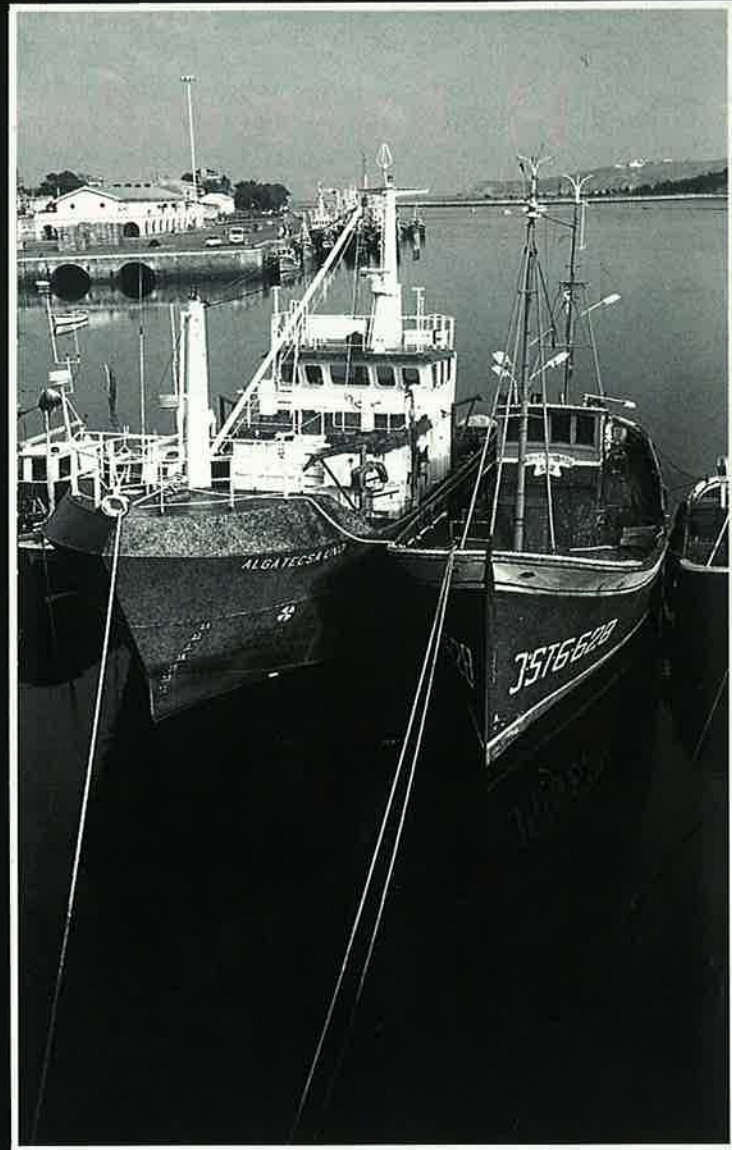
● La mejor prevención contra el alcohol y otras drogodependencias es ofrecer alternativas a estas sustancias, tales como la práctica de algún deporte o el desarrollo de alguna actividad cultural. Las campañas informativas no sirven de nada si no se ofrecen alternativas. Cuando el marinero tiene algún tipo de drogodependencia debe, en primer lugar, autoconscienciarse de ello. Para conseguirlo es necesaria la psicoterapia de grupo. El tratamiento para la desintoxicación de un marinero drogodependiente debe consistir en un período de cura continuo que dure entre nueve y doce meses.

● El trabajo en el mar implica aislamiento. En la marina mercante el aislamiento es mayor que en los barcos pesqueros, ya que el marino mercante tiene que convivir, en mayor porcentaje que los pescadores, con personas que no conoce, lo cual puede originar

problemas psicológicos. Cuando la tripulación es fija el aislamiento es menor. También influye el tipo de barco, la ruta, los mandos, la retribución económica y el propio marinero. Para solucionar la desadaptación del marinero de su actividad laboral son necesarios gabinetes de ayuda psicológica, una mayor retribución económica, un abaratamiento del coste de las comunicaciones entre barco y tierra para que éstas sean más abundantes, y una mejora del esparcimiento dentro del barco.

● Las investigaciones en áreas polares son interesantes e importantes. Mediante ellas se pueden conocer y detectar muchos desajustes ecológicos, como la disminución de la capa de ozono que protege a la tierra de los efectos dañinos de los rayos solares. Si las industrias y los gobiernos no frenan sus actividades perjudiciales para la capa de ozono en particular, y para todo el entorno ecológico en general, las predicciones desastrosas hechas para el año 2050 se harán realidad. Es necesario gestionar bien el planeta. Hacer lo contrario puede tener consecuencias desastrosas. ■

R. R.



El secretario general de Pesca,
José Loira, respalda el programa Eureka

Pesca apoya el proyecto Halios

«El Proyecto Halios cuenta con todo nuestro apoyo, ya que para nosotros era y es esencial respaldar toda iniciativa relacionada con el reforzamiento de la seguridad a bordo, las mejoras en los equipamientos de los buques pesqueros y con el aquilatamiento de los costes económicos», ha dicho el secretario general de Pesca, José Loira Rúa, durante la presentación en Bilbao, en el marco de Sinaval, de las realizaciones de este proyecto del Programa Eureka, destinado a desarrollar tecnologías para los buques pesqueros.

CINCO empresas españolas, de las cuarenta europeas que están trabajando en la actualidad en Halios, presentaron durante el acto los primeros productos resultantes de sus investigaciones y trabajos al amparo de dicho proyecto y que son fruto de su colaboración con empresas extranjeras en subproyectos definidos.

Los productos, según aseguraron los distintos presentadores, están dispuestos para su

comercialización, proceso que iniciarán a comienzos del próximo año.

La empresa CRAME (Compañía Radio Aéreo Marítima Española) presentó dos productos; el primero de ellos, resultado de su colaboración con la empresa francesa Syminex en el subproyecto «Ecosonda multihaz», es una nueva ecosonda transversal de haz múltiple y alta discriminación, estabilizada electrónicamente contra el balanceo; el segundo, también realizado con una empresa francesa, en este ca-

so Thomson-Sintra, en el subproyecto «Posicionamiento acústico de la red», es un sistema de localización sin cable para redes de arrastre.

La empresa Scap Europa presentó, a su vez, sus realizaciones en el subproyecto «Vessel Information and Control System», un sistema de automatización y control que recoge e integra toda la información de sensores a bordo y después de su tratamiento procede a presentarla de forma necesaria y suficiente y automatiza y controla los procesos en el buque, desarrollo tecnológico en el que han colaborado las empresas españolas Edimar y CRAME, la francesa Sodena y la británica Seamatrix.

La empresa bilbaína Hidra-norte Ingenieros presentó su máquina de empatar anzuelos, dentro del subproyecto del mismo nombre, realizado con la francesa Hydropeche, y que se trata de una máquina que consigue realizar mecánicamente el nudo del empate, o unión entre el anzuelo y la brazolada, labor que hasta ahora se hace manualmente.

Ibercisa presentó, por su parte, una maquinilla de arrastre en su subproyecto del mismo título, desarrollado conjuntamente con la empresa islandesa Rafbodi; se trata de una maquinilla de velocidad y tracción constantes que independiza totalmente las funciones tractora y estibadora de los cables de arrastre.

«La aplicación de la tecnología de refrigeración pasiva a las bodegas de los buques pesqueros» es, por último, el título del subproyecto cuyos resultados presentó la empresa madrileña Friomóvil Ibérica, S. A., que ha trabajado en él conjuntamente con la británica Danlines Ltd.; consiste en un sistema capaz de mantener los

grados deseados en las bodegas de los pesqueros, con variaciones mínimas respecto a la temperatura ideal y elimina la necesidad de hielo a bordo, garantizando una óptima conservación del pescado.

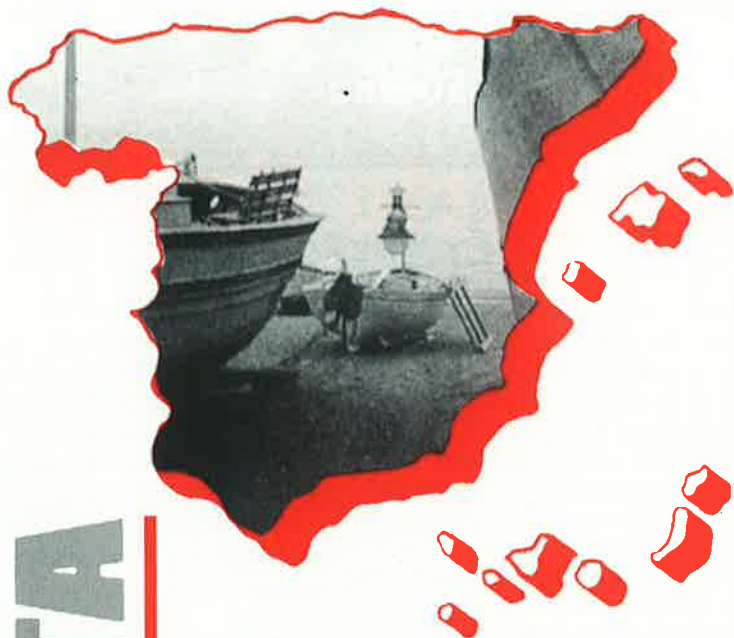
**Nueva etapa:
construcción de buques
innovadores.**

Paralelamente a los trabajos dedicados a impulsar nuevas tecnologías para los equipos y sistemas a incorporar a los pesqueros, en la actualidad Halios ha iniciado una nueva fase, destinada al desarrollo de tecnologías de diseño de buques, proyectos de buques innovadores y la propia construcción de algunos prototipos.

Soermar, la gestora del proyecto en España, ha recibido ya ocho propuestas de empresas españolas para construir prototipos de nuevos buques, propuestas que están encaminadas a renovar la flota española de bajura y muy concretamente los buques que faenan en las costeras mediterráneas.

Aunque todavía no ha concluido la campaña previa de información dirigida a armadores, astilleros y oficinas técnicas sobre las ventajas de desarrollar sus ideas en el entorno del Proyecto Halios, Soermar está ya evaluando esas primeras ocho propuestas empresariales que, como es preceptivo, serán aprobadas o no conforme a sus atractivos tecnológicos y comerciales, pero que son en principio muy interesantes, puesto que hay proyectos no sólo para construir buques monocasco, sino también para catamaranes e incluso para cascos tipo SWATM, más conocidos como deslizadores, es decir, aquellos que navegan a alta velocidad sobre flotadores. ■





A bordo del «Hespérides»

CIENTIFICOS DE LA UNIVERSIDAD DE LAS PALMAS, EN LA CAMPAÑA ANTARTIDA 93

El grupo de investigación de la UPLGC está formado por seis científicos de la Facultad de Ciencias del Mar, bajo la dirección del profesor Javier Arístegui.

Su cometido es el de continuar las investigaciones sobre el papel que juega el placton en la mediación y transporte del carbono entre la atmósfera y el océano, y a través de la columna del agua. La campaña durará entre treinta y cuarenta y cinco días, a lo largo de los cuales se estudiarán cerca de 50 estaciones distribuidas en el estrecho de Bransfield, entre las islas Shetland del Sur y la península Antártida.

EN diciembre de 1991, el barco español de investigación «Hespérides» realizó su primera campaña por aguas del estrecho de Bransfield. En esa ocasión, de los diez investigadores españoles que

participaron en la campaña, cuatro pertenecían a la Facultad de Ciencias del Mar de la UPLGC. Su cometido fue estudiar el metabolismo de las comunidades de placton, para ver su influencia en los procesos de



El buque del plutonio pasó por Gran Canaria

El 12 de noviembre pasó el buque japonés «Akatsuki Maru», que transportaba 1.500 kilos de plutonio desde Francia a Japón, a 300 millas al noroeste del archipiélago. El buque japonés es seguido de cerca por el «Smith New York», barco de la organización ecologista Greenpeace.

El «Akatsuki Maru» sigue una ruta secreta y tras pasar cerca del archipiélago canario tomó rumbo hacia América.

Esta orientación hace temer a los ecologistas que el buque japonés tenga pensado atravesar el canal de Panamá (de 82 kilómetros de longi-

tud y 12 metros de profundidad) o cruzar el cabo de Hornos (en aguas territoriales de Chile, cuyo Gobierno, junto al de Argentina, ya han vetado el paso a este barco).

El temor de Greenpeace se centra también en que el doble casco del «Akatsuki Maru» no está dotado, en teoría, para afrontar los hielos antárticos.

Según Greenpeace, todos los tratados internacionales de protección de la Antártida podrían quedar sin efecto en caso de que el barco japonés cruce el cabo de Hornos, a unas 500 millas de distancia del continente helado.

Estos 1.500 kilos de plutonio suponen la mayor cantidad de material radiactivo jamás transportada por mar, aunque se trata tan sólo del primero de una serie de treinta viajes previstos entre Francia y Japón.

La ruta secreta del «Akatsuki Maru» se sigue también al milímetro por los satélites militares de los Estados Unidos. Además, la carga está escoltada por un buque de guerra japonés, el «Shikishima», y por el «Smith New York» de Greenpeace. La duración del viaje está prevista para siete semanas, durante las que el «Akatsuki Maru» no repostará. ■



fijación y transporte de carbono en esta región tan productiva.

Estos estudios están relacionados con un gran proyecto internacional denominado JGOFS (Joint Global Flux Study). JGOFS estudia el papel del océano en el transporte de dióxido de carbono y su influencia en la regulación del cambio climático. En los próximos años la comunidad científica internacional participante del JGOFS piensa dedicar una atención especial al estudio Antártida.

La nueva campaña, en la que de nuevo participan científicos de la ULPGC, supone para el grupo de investigación de oceanografía biológica no sólo la continuación de actividades similares ya realizadas anteriormente en la Antártida, sino la posibilidad de comparar estudios llevados a cabo por el grupo en otras aguas, como el océano Artico, mar del Norte, mar de los Sargazos, golfo de

California, Canarias o el afloramiento de la costa africana.

Los científicos de la ULPGC que participarán en la campaña Antártida 93 son Javier Arístegui Ruiz, Santiago Hernández León, Carlos Almeida Peña y Agustín Portillo Hahnefeld.

El «Hespérides» salió del puerto grancanario hacia la Antártida el 20 de octubre pasado. El puerto grancanario es el último puerto español que el «Hespérides» pisa al inicio de cada campaña y el primero en el regreso. En la campaña que ahora inicia el «Hespérides» acometerá estudios biológicos, geológicos y acústicos programados por la Comisión Interministerial de Ciencia y Tecnología, y cuenta para ello con un presupuesto de 20 millones de pesetas.

También el «Hespérides» prestará apoyo logístico a la base antártida española «Juan Carlos I». ■

En la regata «América 500» participaron 138 barcos

Ciento treinta y ocho embarcaciones salieron, el pasado 15 de noviembre, del muelle deportivo del puerto de La Luz y de Las Palmas para participar en la regata «América 500», dirigiéndose inicialmente a la isla de La Gomera para desde allí tomar rumbo hacia San Salvador, en las Bahamas, al objeto de reproducir fielmente la ruta de Colón hace ahora quinientos años.

Cubren así las 138 embarcaciones el trayecto original que hiciera Colón en 1492 y con el que se convirtió en uno de los principales protagonistas de uno de los acontecimientos históricos de mayor relieve.

La regata fue organizada por World Cruising, dirigida por Jimmy Cornell y partió inicialmente del puerto onubense de Palos el 2 de agosto y el 12 de octubre, y que tras la escala en Canarias inicia el tramo más largo de esta singular travesía aprovechando los vientos alisios para llegar a aguas del Caribe.

Con motivo de la estancia en Gran Canaria, el Cabildo Insular de la isla organizó diferentes actos de acogida a los regatistas. Además, cada embarcación recibió

una palmera canaria, que a su llegada final de la regata plantarán en la que se denominará Avenida de Canarias, de unos 2.500 metros. A tal fin, cada tripulación recibió instrucciones de los cuidados que requieren las palmeras.

También con motivo de esta regata se descubrió una lápida en el muelle deportivo, en la que queda constancia del país y nombre de cada embarcación participante en esta prueba única, al tiempo que algunos tripulantes dejaban constancia de su paso por la isla con sus dibujos de algunas zonas del muelle. También cada tripulante recibió un diario de a bordo en piel con registros y sellos de todos los puertos de concentración de la «América 500», recibiendo posteriormente una placa conmemorativa de bronce.

El ambiente para la despedida de los regatistas fue extraordinario el pasado 15 de noviembre, dándose cita miles de ciudadanos de Gran Canaria en el muelle deportivo y a lo largo de toda la avenida marítima de la capital grancanaria para no perderse el espectáculo de salida de los veleros. ■



CONXEMAR

ASOCIACION ESPAÑOLA DE MAYORISTAS IMPORTADORES Y EXPORTADORES DE PRODUCTOS DE LA PESCA

Puerto Pesquero, Pabellón nº 2 Departamento nº 39 Planta Oficinas
Apartado de Correos 1089 - 36200 - VIGO (España) - Teléfono: (986) 208552
Fax: (986) 230928



Unos seiscientos barcos de bajura de diversas localidades de Huelva, así como de las poblaciones gaditanas de Sanlúcar y El Puerto de Santa María, permanecieron durante una semana amarrados en sus respectivos puertos base en protesta por la masiva importación de pescado procedente de Marruecos, que es vendido en sus propias lonjas y a precios mucho más ventajosos que los establecidos en estos puntos.

Para los pescadores se trata de una competencia desleal

AMARRE DE LA FLOTA ANDALUZA POR LAS IMPORTACIONES DE MARRUECOS

LA masiva importación de pescado procedente de Marruecos y su entrada en las lonjas andaluzas, introducido directamente a través de camiones, ha sido objeto de protesta por parte de la flota onubense, básicamente formada por unos quinientos barcos de los puertos de Isla Cristina, Lepe, Punta Umbría, Ayamonte y Palos, así como cien de Sanlúcar y cincuenta de El Puerto de Santa María, donde tan sólo siete pertenecen a esta localidad y el resto es de Huelva aunque operan en el citado puerto.

Ante los grandes perjuicios que esta situación les estaba ocasionando, la flota onubense decidió el pasado día 6 de octubre no salir a faenar, como forma de presión ante la Administración para que estableciera medidas que evitaran lo que consideran una «competencia desleal».

El patrón mayor de la Cofradía de Isla Cristina, Mariano García, explicó que el colectivo de pescadores, aproximadamente unos 10.000, pedían a la Administración que cumpliera su compromiso de controlar las especies que entran de Marruecos por vía de la importación directamente en camiones a las lonjas, así como que vigilara aquellos barcos españoles que faenan ilegalmente, sin la documentación exigida para ello, básicamente pequeñas embarcaciones de la quinta lista.

En apoyo a estas reivindicaciones planteadas por los pescadores onubenses también se sumaron al amarre las flotas de Sanlúcar y El Puerto de Santa María.

El colectivo no solicitaba otra cosa que la reducción de las importaciones de pescado procedente de Marruecos y que no se vendiera en las lonjas, ya que presenta precios muy inferiores a los nacionales.

Según representantes del sector, en septiembre, tanto Administración como pescadores acordaron confeccionar un decreto de regulación de arrastre en la región suratlántica, y «mientras se ha cumplido nuestro compromiso de respetar el descanso los sábados y domingos para favorecer la regeneración del caladero, la Administración no ha llevado a cabo las medidas adoptadas», destacó un portavoz de los pescadores onubenses.

Estas circunstancias motivaron la convocatoria, por parte de la Secretaría General de Pesca Marítima, de una reunión en Madrid.

Para tal fin fueron convocados representantes de las flotas de Huelva afectadas, mientras que se ausentaron los portavoces de las cofradías gaditanas, que no fueron citados al encuentro.

Se adoptaron tres acuerdos fundamentales

Durante la referida reunión, que se desarrolló en Madrid entre pescadores y el secretario general de Pesca, así como su homólogo en Sevilla, los directores generales de Asuntos Exteriores, Aduanas, Marina Mercante, Recursos Pesqueros y FROM, además de representantes del Instituto Español de Oceanografía, se adoptaron tres acuerdos fundamentales.

Por parte de los representantes de la Administración se adelantó el inminente inicio de negociaciones con Portugal para delimitar las aguas jurisdiccionales entre el país luso y España por Ayamonte. Mientras tanto, permanecerá en las proximidades una lancha para proteger a las embarcaciones españolas que se encuentren en la zona y evitar así la posibilidad de conflictos con las autoridades portuguesas.

Asimismo, se puso en conocimiento de la comisión del sector pesquero que acudió al encuentro que la entrada de productos de Marruecos no puede ser cortada de raíz, ya que se trata





de un acuerdo de la CE que hay que respetar.

No obstante, reconocieron las autoridades pesqueras que en la aduana de Algeciras, por donde suelen entrar los camiones con pescado marroquí, no se puede llevar a cabo un control exhaustivo de las condiciones sanitarias y tallas mínimas de las mercancías importadas, por lo que la Administración pesquera andaluza se ha comprometido a habilitar unos almacenes en la localidad de Los Barrios para que se efectúen los controles que no se pueden llevar a cabo en la aduana algecireña.

Por otra parte, se llegó al compromiso de no autorizar a vender en lonja a aquellos camiones cuya mercancía proceda de una primera venta en el país de origen, que deberán hacerlo en los mercados centrales. Esta irregularidad, según aseguran los pescadores, «resta valor al pescado fresco».

Respecto a las embarcaciones que realizan la actividad ilegal, la Administración adelantó que se está elaborando un real decreto, cuya puesta en vigor se prevé para el 15 de diciembre, para otorgar competencias en este asunto a la Guardia Civil, «de manera que tanto en tierra como en el mar pueda intervenir con las debidas garantías de éxito y con competencias suficientes para erradicar esta práctica ilegal de la actividad pesquera», se precisa.

Aunque los pescadores onubenses valoraron muy positivamente las conclusiones a las que se llegaron en este encuentro, la ausencia de representantes de las cofradías gaditanas fue duramente criticada por el patrón mayor de la Cofradía de Sanlúcar, Manuel Núñez, quien expresó su indignación porque «una vez más se ha vuelto la espalda a aquellas cofradías que no han celebrado sus elecciones por el "decreto Ma-naute"».

Protestas de los pescadores de Sanlúcar y El Puerto de Santa María

Por su parte, la no convocatoria de representantes de las cofradías de pescadores gaditanas afectadas por el mismo problema que las de Huelva ocasionó protestas por parte del presidente de la Federación Provincial de Cofradías de Cádiz y patrón mayor de la de El Puerto de Santa María, Joaquín Bellido, quien criticó que «la Administración no nos haya tenido en cuenta en un asunto que interesa y afecta a todos, como es el problema de la importación de pescado de Marruecos o de países terceros».

Según este portavoz, la propia Administración central, a instancias de la autonómica, nombró a los interlocutores con quien negociar, que eran dos por cada cofradía de Huelva, mientras que en representación de Sanlúcar tenían previsto citar al presidente de la Asociación de Armadores, Pedro Senra, y a un representante sindical.

Ante tales circunstancias, Joaquín Bellido no se explicaba «hacia dónde van las conversaciones y con qué fin, dado que se demuestra otra vez la incompetencia de la Administración con dejarnos a todas las cofradías integradas en el caladero del golfo de Cádiz fuera de juego. No entendemos cómo hacen éstos, por una parte, y, por la otra, se intenta consensuar con las cofradías andaluzas un nuevo decreto para unificarlas a todas. Ellos tienen la fuerza del poder pero no de la razón. La culpa la tienen las cofradías que se dejan manipular y siguen la política de división, sin tener en cuenta que estamos aquí para defender los intereses del colectivo y no de particulares», dijo.

Aunque el colectivo de pescadores sanluqueño y



portuense, con, aproximadamente, 150 barcos, no estaba de acuerdo con los resultados y la forma en que se había convocado la reunión, decidió abandonar el amarre al mismo tiempo que sus compañeros onubenses.

No obstante, consideran que en el citado encuentro *«no se ha conseguido nada. La situación empeorará porque no se ha puesto fin a las importaciones de pescado y, por otra parte, de aquí a dos años nos impondrán la malla de 60 milímetros»*, destacó José Orcha, portavoz de la Comisión negociadora de Pesca de Sanlúcar, que fue invitado a la reunión, junto con el presidente de los Armadores de Sanlúcar, Pedro Senra, por el director del FROM, Rafael Morán, y decidieron no asistir porque no habían sido citados formalmente a la reunión.

Los arrastreros de Málaga también se movilizaron

Una semana antes de que surgiera este conflicto por parte de las flotas onubenses y gaditanas, los 26 barcos que forman la flota de arrastre de Málaga y dan trabajo a unos 80 pescadores permaneció durante varios días amarrada. A esta acción también se sumaron otros

arrastreros de varios puertos de la provincia.

Las protestas de este colectivo se basaban en la «competencia desleal» que ejercían camiones de otros puntos de la comunidad autónoma al vender en la lonja portuaria malagueña.

Según el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Málaga, los dueños de los camiones que acudían a la lonja de esta localidad ofrecían el pescado a precios inferiores, y parte de las especies que ponían a la venta no daban la talla, sospechando también que se utilizaran como conservantes productos químicos no permitidos, como el formol o el ácido bórico, sin que los veterinarios del Servicio Andaluz de Salud (SAS) de la lonja lo denunciaran, así como que el precio de las especies era inferior a lo normal y que la venta la realizaban antes de que regresaran al puerto los barcos malagueños, con lo que se ha llegado en ocasiones a tener que tirar la pesca de los arrastreros de la citada localidad.

Los pescadores de arrastre malagueños exigían a los camiones que efectuaran sus ventas en el mercado de mayoristas de Málaga (Mercamálaga) y no en la lonja. ■

Montserrat BARREIRO

LAS COFRADIAS



L sector pesquero andaluz, sobre todo el de bajura y artesanal, está inmerso en unos avatares que no son los que debería tener y está pasando por sus peores momentos, pues nada más hay que echar una ojeada al panorama que tenemos y el que se nos presenta de

cara al Mercado Unico, pues de tener las adversidades y deficiencias que tiene este sector en materia de regulación de caladeros, falta de vedas protegidas, control de inmaduros, y la gran avalancha de camiones en nuestras lonjas, pienso que habrá que hacer una política pesquera adecuada y con vistas al futuro. Es verdad que la Administración, sin nuestra ayuda, jamás será capaz de arreglar esto, y parece ser que se detecta que hay ilusión y ganas por parte de la misma por arreglar estos temas. Otra cosa es que hay algunos que no quieren que esto cambie, sin pensar en el daño que se le está haciendo al sector. Según mi punto de vista, el sector pesquero necesita dinamismo empresarial de cara a la comercialización de los productos capturados por los barcos y acabar con los intermediarios, que sólo se preocupan de sus intereses particulares.

Es necesario hacer una política de adecuación a las pesquerías existentes, buscar caladeros alternativos, regular a todos los que están fuera de la ley, para acabar de una vez por todas con el furtivismo atroz que existe en todo el litoral andaluz, así como acaparar el mercado de nuestras pesquerías (lonja, merca, etcétera). En fin, moverse más de lo que se ha estado haciendo hasta ahora, pues parece ser que existe un cierto pasotismo por parte del sector en todos estos asuntos, y ahí creo que tienen bastante culpa los representantes del sector, pues a éstos les llega la información suficiente para comunicárselo a los diferentes grupos y asociaciones para que tomen cartas en el asunto, pero la verdad es que sólo sabemos quejarnos y no hacer nada.

Creo que tenemos que ser resolutivos y concretos, porque en ello nos va el futuro del sector. Trabajar para que esto que viene de padres a hijos, y mantenido por el esfuerzo de todos, no lo echemos a perder sólo porque unos señores no quieran perder su poltrona.

ANDALUZAS Y EL SECTOR PESQUERO



Este sector pesquero nuestro tiene la necesidad de estar unido para poder seguir subsistiendo ante todo lo que se nos viene encima, pues de todos es conocido lo dividido que está el colectivo y la verdad es que esto no nos beneficia en nada, pues de esto siempre se benefician los mismos de siempre a costa del sector.

Respecto al tan traído y llevado famoso «decreto Manaute», llevan ya cuatro años peleando con la Administración que si decreto sí, que si decreto no, cuando todos sabemos que el fondo de la cuestión es otro (lonja). Pues todo este tiempo es el que ha perdido este sector pesquero andaluz para ponerse al día. El resultante es que se están preocupando más de los propios intereses personales que del propio colectivo, y así nos va, unos por un lado, otros por otro, y la verdad es que hay que dejar claro qué es lo que se quiere y adónde vamos.

Como he dicho en otros medios de comunicación, defiendiendo mucho el binomio cofradía/asociación de productores; pienso que es

la única manera de asociar lo que de bueno tienen las cofradías, que son muchas cosas, con la modernidad de una asociación de productores, que siempre procurará defender mejor sus intereses y a la vez las del propio colectivo. Es verdad que este sector no está muy preparado para ello, pues para eso están los representantes del sector de informar al colectivo de qué es lo mejor para ellos. Yo creo que ese binomio cofradía/asociación de productores será el mecanismo que agruparía a todo el colectivo ante el reto que se nos plantea de cara al futuro. Sobre este tema diré que tenemos que seguir los ejemplos de otras comunidades autónomas, como Vizcaya, donde no se ha perdido ninguna cofradía, pues han hecho más o menos lo que queremos hacer aquí: a través de una federación provincial crear una asociación empresarial donde participen las cofradías de la provincia y ésta haría el trabajo burocrático de colaboración con la Administración y con el sector pesquero, y a la vez seguiría siendo la representación legal del sector por medio de sus elecciones, etcétera. La asociación llevaría el trabajo relacionado con la cuestión económica, comercialización, vendeduría, mercado, etcétera.

Creo que es y puede ser la tabla de salvación del sector pesquero andaluz ante todo lo que se avecina de cara a la Comunidad Europea (CE).

Sé que no es nada fácil agrupar a un sector tan dividido, pero, como siempre digo, si todos ponemos un poco de nuestra parte y nos olvidamos de tiempos anteriores, pienso que conseguiremos hacer un sector pesquero competitivo y en alza, porque en ello nos va el futuro a los armadores y pescadores de nuestro litoral andaluz. ■

Esteban MENA RAMIREZ

Patrón mayor

de la Cofradía de Pescadores de Málaga

«Si todos ponemos algo de nuestra parte y nos olvidamos de tiempos anteriores, pienso que conseguiremos hacer un sector pesquero competitivo.»



Las quince embarcaciones vascas destinadas este año para faenar en las islas Azores no podrán hacerlo. Las autoridades del archipiélago azoriano no han concedido la autorización necesaria para que los pesqueros vascos puedan pescar en aguas de las Azores. Esta decisión supone un serio perjuicio para los arrantzales de esos barcos, por la imposibilidad de faenar en un caladero muy atractivo y por el revés económico causado por el mes que han estado esperando, sin pescar, la concesión del permiso.

RIBEIRO Lima, responsable de Pesca de las islas Azores, comunicó la decisión de su Gobierno al viceconsejero de Pesca del Gobierno vasco, José Ignacio Espel. La medida, que sólo afecta a la presente campaña, ha hecho que los pesqueros vascos destinados para ello este año no puedan completar la campaña de pesca de túnidos en aguas del archipiélago azoriano.

La imposibilidad de faenar en el caladero alternativo de las Azores perjudica notablemente a los arrantzales vascos. Según Juan María Urbieto, presidente de la Federación de Pescadores de Bajura de Guipúzcoa: «No poder faenar en las Azores ha originado pérdidas económicas. Primero, por lo que no podrán pescar y, segundo, por los gastos originados durante los días que han estado sin faenar esperando el permiso. Habrá que buscar formas de indemnizar a los barcos que, estando designados para ello, no han podido pescar en las Azores, y hacer que sean ellos mismos los que acudan allí el año que viene».

Según Antón Garai, presidente de la Federación de Pescadores de Bajura de Vizcaya: «No poder faenar en las Azores este año ha originado unas pérdidas de, aproximadamente, 150 millones de pesetas, 10 millones por cada uno de los barcos que durante más de un mes han estado esperando poder pescar en las Azores».

La campaña en el archipiélago de las Azores supone otros años un importante complemento para las boniteras vascas una vez que finalizaba la costera del bonito

NINGUN PESQUERO VASCO PODRA FAENAR ESTE AÑO EN LAS AZORES



en el Cantábrico. Los dos meses durante los que los pescadores vascos faenaron en aguas azorianas en 1990 proporcionaron unas capturas de 1.000 toneladas de túnidos.

En 1991, por su parte, un período de mes y medio de trabajo llevado a cabo en el archipiélago perteneciente a Portugal supuso para los arrantzales vascos unas capturas de 550 toneladas de túnidos.

Las Azores

El caladero de las Azores es especialmente rico en túnidos. Los arrantzales vascos faenaban con libertad en esas aguas hasta 1977. La entrada en vigor de las 200 millas ese año privó a los pesqueros vascos de la posibilidad de faenar en el archipiélago azoriano. Esta situación duró hasta 1990, año en que responsables de las Administraciones del País Vasco y de



Azores llegaron a un acuerdo, por el cual 15 embarcaciones vascas podrían volver a pescar en ese caladero.

En julio del presente año, representantes del Gobierno autónomo de las Azores, del Gobierno vasco y de los arrantzales alcanzaron un acuerdo para que, por tercer año consecutivo, 15 embarcaciones vascas completaran en las Azores una campaña de captura de túnidos durante el último trimestre de 1992. El acuerdo fue rubricado por las Organizaciones Productoras de Vizcaya y Guipúzcoa con la empresa azoriana Cofaco. Cinco embarcaciones azorianas se unirán a las 15 vascas, formando cinco grupos de cuatro embarcaciones, que compartirían un promedio en la cotización del pescado y no las capturas. Estas y otras condiciones se acordaron a expensas de que en octubre el Gobierno de las Azores concedie-

La
imposibilidad
de acceder al
archipiélago
azoriano
perjudica
notablemente
a los
arrantzales
vascos

se el permiso necesario para que el acuerdo fuera efectivo.

En octubre, la celebración de elecciones legislativas en las islas Azores, el día 11, causó el retraso de la rúbrica del acuerdo por parte azoriana. Esto originó el retraso en la partida hacia el archipiélago de las Azores de los 15 pesqueros vascos. Cabía esperar que, una vez celebradas esas elecciones, llegara la autorización para que los barcos vascos pudiesen faenar en aguas de la Comunidad Autónoma portuguesa de Azores. Sin embargo, los pesqueros vascos, que esperaban amarrados en Lisboa y Vigo, veían como, tras celebrarse dichas elecciones, los días pasaban sin que llegara dicha autorización. Finalmente, los pesqueros vascos no podrán faenar este año en el archipiélago azoriano. El carácter provisional del Gobierno salido de las elecciones celebradas el 11 de octu-

bre en las Azores, que aún carece de potestad jurídica, ha impedido a éste conceder permiso de pesca en aguas azorianas a la flota vasca. Para los arrantzales vascos, sin embargo, en la denegación del permiso ha tenido mucho que ver la presión que han ejercido los pescadores azorianos, los cuales alegan que la actividad de las embarcaciones vascas en aguas de las Azores les perjudica mucho.

Rumbo al Mediterráneo

Las embarcaciones que estaban preparadas para viajar hasta las islas Azores eran ocho pesqueros vizcaínos, todos de Bermeo, y siete guipuzcoanos, dos de Guetaria, dos de Orio, dos de Hondarribia y uno de Motrico. Al no poder faenar en las Azores, estos pesqueros se han dirigido al Mediterráneo para completar la campaña de invierno. ■



El anuncio efectuado por la Conferencia Bal-Con de aumentar las tarifas de sus fletes en un 6,74 por 100 a partir del próximo día 1 de enero ha vuelto a poner de relieve las diferencias que separan a navieras y usuarios. En tanto éstas argumentan que dicho incremento se debe al aumento de las tasas portuarias estatales, los usuarios, agrupados en el Consejo de Usuarios del Transporte Marítimo de Baleares, han denunciado la medida, calificándola de «arbitraria» y «unilateral».

BAL-CON ANUNCIA UNA SUBIDA DE LOS FLETES DEL 6,74 POR 100

VICENTE Iborra, secretario de Bal-Con, el consorcio que ejerce el monopolio del transporte marítimo en Baleares, explicó a MAR las razones de este aumento tarifario. «Nosotros no somos más que meros recaudadores de las tarifas portuarias, limitándonos a aplicar la normativa que ya fue publicada en el "Boletín Oficial del Estado"», precisa.

En el comunicado que Bal-Con remitió al Consejo de Usuarios se argumenta que los costes fijos, varios y portuarios han aumentado un 4,84 por 100, y se repercutirá a los usuarios un 4,48 por 100, mientras que las tasas portuarias que estipula la tarifa G-3 se elevaron en un 30 por 100 y se repercutirá un 2,26 por 100. La suma de ambos porcentajes es la que arroja esa cifra del 6,74 por 100.

El mismo comunicado añade que en ese porcentaje no se incluye la subida del 1,5 por 100 de la tarifa G-3 de 1992, ya que, de haberlo hecho así, el incremento hubiera llegado al 8,24 por 100.

Navieras y usuarios, pesimistas ante un posible acuerdo

Una vez conocido el malestar que la medida había causado entre los afectados, Vicente Iborra manifestó a esta revista: «Nosotros no tenemos ningún afán de protagonismo, pero es lógico que seamos siempre el objeto de todas las críticas». Iborra añadió que «en el fondo de esta nueva polémica hay un cariz más demagógico y político que el meramente empresarial».

El secretario de Bal-Con recalcó, no obstante, la disposición de los directivos del consorcio naviero para negociar con los representantes del Consejo de Usuarios. «Vamos a negociar como siempre lo hemos hecho, ya que jamás hemos rehusado dialogar con na-

die, incluida la Asociación de Amas de Casa», dijo. «Otra cosa es que luego lleguemos a un acuerdo; nos gustaría encontrar el consenso dentro de una línea coherente», añadió.

Según Iborra, «lo que ocurre es que no quieren que exista Bal-Con, pero puedo asegurar que ninguna empresa de servicios podrá repercutir menos del 4 por 100 en sus costes del 93».

Repercusión en el IPC

Todos los expertos económicos consultados por esta revista coinciden en señalar que la armonización de las tarifas supondrá un mayor coste de la insularidad, al tiempo que repercutirá directamente en el bolsillo del consumidor. No puede olvidarse que el 91 por 100 de los productos que llegan a Baleares lo hacen por vía marítima. El aumento del IPC parece inevitable.

Sin embargo, Bal-Con rechaza este argumento. «Nosotros no tenemos nada que ver con ciertos aumentos de precios», dice Vicente Iborra. «La



repercusión de los fletes sobre los productos transportados es mínima; el problema está en los intermediarios.» Finalmente, asegura que «durante los primeros nueve meses del año nuestros barcos han venido teniendo una ocupación media de sólo el 57 por 100 y, sin embargo, nunca hemos dejado de realizar el servicio».

José María Gutiérrez, presidente del Consejo de Usuarios, se muestra frontalmente opuesto a admitir las tesis de Bal-Con. «En primer lugar —dice— hay que observar que este aumento llegó a nuestro conocimiento a través de un escrito sin previo aviso, de ahí que hayamos calificado la medida de impositiva y unilateral».

El Consejo de Usuarios mantendrá en breve una reunión con los responsables de Bal-Con al objeto de acercar posturas. No obstante, ninguna de las dos entidades se muestra nada optimista al respecto. «Dado el carácter de monopolio de Bal-Con —afirmó Gutiérrez a este corresponsal— ya estamos más que acostumbrados a que se nos impongan siempre las tarifas sin dar opción a negociarlas».

«Nosotros tenemos unos números que, desde luego, no cuadran con los suyos —añade



el presidente del Consejo de Usuarios— y queremos que nos los enseñen y nos demuestren el porqué de este aumento.»

«Tampoco puedo aceptar —prosigue— que se diga que la media de ocupación de los

contenedores es del 57 por 100.» Y añade: «Es evidente que tendríamos que tener un inspector en el muelle para poder comprobarlo, pero todos sabemos perfectamente que cuando no han tenido el barco lleno, han suspendido el servi-

cio». Esta dura acusación la fundamenta José María Gutiérrez en la información que recibe de los cargadores.

Finalmente, reconoce que «claro que queremos que desaparezca Bal-Con o, al menos, que se nos dé opción a elegir la empresa naviera que más satisfaga, por precio y por servicio, a los usuarios».

En medio de esta guerra de incierto desenlace, las navieras insisten en responsabilizar a la Administración central de la aplicación de estos sobrecargos, dada su política de armonizar las tarifas españolas con las europeas. Y hay que tener en cuenta, además, que éste no es sino el primero de los aumentos que se dictamina. Bal-Con ha anunciado ya que las tarifas irán progresivamente aumentando hasta 1999 en cerca de dos puntos más sobre el IPC anual. ■

Manuel ORTIZ

Según el director general de Pesca, Miquel Massutí:

«El reglamento de la CE puede estrangular al sector pesquero»

El director general de Pesca del Gobierno balear, Miquel Massutí, ha mostrado su preocupación por la aplicación del Reglamento de la Comunidad Europea (CE) en materia de pesca en el Mediterráneo. Massutí ha declarado a MAR que el proyecto «adolece de una total falta de conocimiento de lo que es la pesca en el Mediterráneo; su filosofía no tiene una explicación lógica».

A finales del mes de septiembre pasado tuvo lugar una reunión de Japomar, en Palma, a la que asistieron, con la finalidad de estudiar el mencionado proyecto, representantes de las Comunidades Autónomas de Cataluña, Andalucía, Valencia, Murcia y Baleares. Durante estas jornadas, que se convocaron a petición de la propia Secretaría General de Pesca, se redactó un documento alternativo, en el que se procedió de manera minuciosa a justificar cada uno de los puntos del reglamento que se debían modificar. Este pormenorizado análisis denuncia la intención de las autoridades comunitarias

de limitar la pesca de arrastre a un calado mínimo de 100 metros, cuando la normativa española lo establece en 50 metros, entre otros aspectos que fueron profusamente analizados. Finalmente, el 22 de octubre quedó redactado un documento unitario que fue remitido a Bruselas a través del Gobierno.

Sin embargo, Massutí afirma «dudar de que nuestras alternativas sean tenidas en cuenta», y asegura que de producirse la entrada en vigor del reglamento tal y como está redactado, el sector pesquero balear «quedaría estrangulado».

En lo que concierne a Baleares, la propuesta alternativa insta a los responsables comunitarios a desarrollar una mayor protección de las bahías y de la pesca artesanal, tal y como viene haciendo el Gobierno balear a lo largo de los últimos cuatro años en fase experimental con la pesca del «jonquillo» o chanquete. ■

M. O.





El proyecto de ley sobre Cofradías, que ha sido remitido al Parlamento autonómico por el Gobierno gallego, pretende acabar con el actual confusionismo jurídico que existe en torno a los múltiples pósitos radicados en el litoral de Galicia, ya que hasta ahora las cofradías podían realizar labores de comercialización, pero no se podían acoger a la política de mercado ni acceder a las ayudas que la Comunidad Europea concede a las organizaciones de productores (OP).

El conselleiro de Pesca afirma que esta norma facilitará la actividad de estas asociaciones

LA XUNTA HA ELABORADO UN PROYECTO DE LEY SOBRE COFRADIAS

EL problema, según el conselleiro de Pesca, Enrique López Veiga, es que la normativa estatal no cualifica a las cofradías como organizaciones de productores. *«Cuando se apruebe la ley, una cofradía podrá ser una OP, una cooperativa, o una sociedad mercantil, siempre que esté constituida por productores de base, pues las OP no son estructuras jurídicas, no se crean; el carácter de OP lo reconoce la Comunidad Europea.»*

El responsable de Pesca afirmó que la Consellería desea ser respetuosa con la forma en la que la gente se quiere organizar, *«y es un hecho que en Galicia las cofradías son antes que, dentro de bajura y en el marisqueo, juegan un papel muy importante; son órganos paritarios y en muchos casos no hay sustitución posible.»*

Cuando la nueva ley sea aprobada se deslindará la orientación de los pósitos, y a través de los funcionarios de la Consellería de Pesca se realizará una labor de ayuda a todas las entidades para descentralizar la ges-

tión de la comercialización, de la que, además, se deberá llevar una contabilidad clara y separada.

De esta forma los pósitos, bien a través de la sección de producción, o bien una agrupación de producción, *«pueden constituirse sin cambiar y sin hacer ficciones jurídicas de estar una cofradía dentro de la misma cofradía; lo que hace Pesca es facilitarles el instrumento legal con el proyecto de ley»*, declaró López Veiga.

La reacción de los representantes de los pósitos gallegos, según el titular de Pesca, ha sido positiva, ya que *«les ofrecerá un potencial que antes no tenían y las coloca en igualdad de condiciones con la empresa privada. Después, el sector sabrá si quiere organizarse como sociedades mercantiles o en cualquier otra asociación.»*

No obstante, Enrique López Veiga matizó que con esta ley tampoco se garantiza la transformación de las cofradías en Organización de Productores, y afirmó que la norma consagrará el carácter público de los pó-



sitos, que tendrán privilegios porque hay una intervención del Estado y una garantía de que no se van a producir irregularidades. Además, las cuentas de los pósitos estarán fiscalizadas por el Tribunal de Cuentas.

Descanso semanal

La sentencia del Tribunal Constitucional sobre la legalidad de imponer el descanso semanal en el litoral gallego acabó con la fuerte polémica mantenida por los armadores del arrastre de diversos puertos de Galicia, que se negaban a aceptar esta norma dictada por el Gobierno gallego. Sin embargo,

Arrecifes en Galicia

En los próximos cinco años se invertirán 300 millones de pesetas en Galicia para la construcción de arrecifes artificiales, de los cuales 150 millones serán aportados por la Comunidad Europea, otros 30 por la Hacienda estatal y los 75 restantes a cargo de la Xunta. Esta inversión forma parte de un plan elaborado entre la Administración central y diez Comunidades Autónomas que poseen litoral y en el que interviene también la CE, invirtiéndose en total 4.373 millones de pesetas.

Este plan forma parte de un programa de orientación para acondicionar la franja costera española y trata de aprovechar partidas eco-

nómicas de origen europeo para instalar arrecifes artificiales y crear reservas marítimas.

Entre 1986 y 1991 se aprobaron 14 proyectos de instalación de arrecifes, en los que se invirtieron 560 millones de pesetas, de los que 271 y 194 provenían de ayudas europeas y estatales, respectivamente. Para la ejecución de los proyectos incluidos en el primer año de vigencia del actual plan, de 1992 a 1996, la Comisión Europea ya ha aprobado seis proyectos españoles, que suponen una inversión de 280 millones de pesetas, además de que esas realizaciones se benefician de una cofinanciación de la CE y del Estado por valor de 170 millones.



y aunque la mayoría cumple con la legalidad vigente, todavía sigue siendo usual el calado de artes de pesca en este período de tiempo.

En los primeros quince días del mes de noviembre se decomisaron 748 nasas de nécora, 37 nasas de langosta y 29 miños calados durante el fin de semana, actividad prohibida por la normativa vigente. También se incautó una embarcación que operaba en un área vedada en la zona de Ferrol, y en La Coruña, otra por trabajar en domingo.

Por su parte, el conselleiro de Pesca ha reconocido que el descanso semanal provoca quebrantos económicos a las empresas, pero afirmó que son necesarios muchos sacrificios para recuperar los caladeros gallegos. «Estos deben llevarse a cabo de una forma que sea asumible por las empresas, pero en el tema de la recuperación de los caladeros no hay quien me apee de la burra, y no creo que esté equivocado.»

López Veiga manifestó que son muchas las ventajas que ofrece la tan controvertida norma autonómica, y aseguró que no se van a levantar las sanciones ni se van a sobreeser los expedientes. «Cada caso tiene sus eximentes, pero no hay mentalidad de hacer un escarmiento; no nos vamos a ensañar con nadie.»

Valorar la seguridad

Fernando Novoa, coordinador de los Servicios de Salvamento Marítimo de la Consellería de Pesca, ha declarado que el sector pesquero ya empieza a valorar la seguridad en el trabajo, en el transcurso de una charla que sobre este tema se desarrolló en la Aguiño (Ribeira). Según Novoa, estos coloquios, que se mantienen desde hace varios años en todas las localidades costeras de Galicia, apenas si tenían resonancia entre los marineros y tan sólo acudían jubilados, y «ahora acuden profesionales en activo y se interesan por la seguridad en su medio de trabajo».

Resaltó especialmente el interés suscitado en la zona de Muxia tras el accidente que costó la vida a un hombre y su hijo mientras que retiraban unas nasas. Y, sobre todo, porque la mayor de las víctimas había acudido recientemente a un programa de televisión en el que mostró escaso interés por la utilización del chaleco salvavidas a bordo de los barcos mientras se trabajaba.

Fernando Novoa reseñó: «que los marineros, a costa de una pequeña incomodidad pueden salvar su vida si utilizan el chaleco, que permite sobrevivir en el mar alrededor de siete horas. Asimismo,

aconsejó que se lleven los aros y bengalas de localización, y en las chalanas y en las embarcaciones menores, equipos de comunicación». Recordó también «que la Consellería de Pesca subvenciona parte de la compra de material de salvamento y que el año pasado, de los diez millones de pesetas destinados a ello sobró más de la mitad».

Menos cruceros en el 93

La llegada de los trasatlánticos a la ciudad de La Coruña será en 1993 algo más espaciada que en los últimos años, según han indicado las consignatarias coruñesas, que atribuyen este previsible descenso de visitas a las tarifas aplicadas por la Junta del Puerto en concepto de línea de atraque.

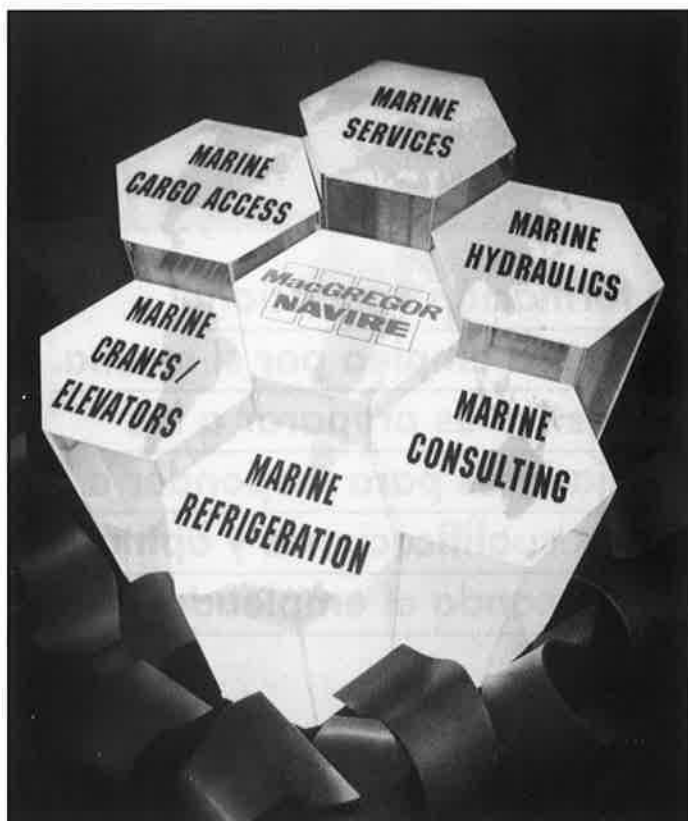
La reducción en el número de escalas de trasatlánticos en el puerto de La Coruña ha provocado una expectación creciente

entre las compañías consignatarias coruñesas sobre el futuro más inmediato que aguarda a este tráfico, sujeto a los costes del fletamiento y, por tanto, a las tablas establecidas por las autoridades portuarias en concepto de tarifas por línea de atraque.

Otras de las causas argüidas en relación a este tema es la de los indicios de una crisis, pese a que se considera coyuntural y producto de una subida de los tipos del Impuesto sobre el Valor Añadido en países clave en este tipo de transporte marítimo como son Alemania y Estados Unidos, que se complementa con el cuadro de tarifas que es aplicado por la Junta del Puerto.

Las previsiones apuntan a que para el próximo año muchas de las escalas anotadas podrían anularse y desviarse a otros puertos españoles del Mediterráneo. ■

Elena CEBRIAN



**MacGREGOR
NAVIRE**

SPAIN
MacGREGOR-NAVIRE (ESP) S.A.
María Díaz de Haro, 7-A-1º
48920 Portugalete (Vizcaya)
☎ (+34) 4 - 49 51 944
Telefax: (+34) 4 - 49 57 801

BAMIO, UN CENTRO PARA LA GENTE DEL MAR



«La formación ocupacional no genera empleo por sí misma. Su objetivo es preparar a los trabajadores para responder a las nuevas cualificaciones y aptitudes que demanda el empleador»

EN 1985, por un acuerdo del Consejo de Ministros, el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social emitía un orden estableciendo el denominado Plan Nacional de Formación e Inserción Profesional/Plan FIP, recogiendo en cierta manera las prioridades aconsejadas por la CE, más concretamente por el Fondo Social Europeo, para el fomento del empleo.

Año tras año este Ministerio ha ido emitiendo nuevas ordenes modificando el Plan para adecuarlo en cada momento a las necesidades del mercado laboral, hasta el año 1990 en que es regulado mediante un real decreto; hecho destacable por cuanto se implicaba normativamente al Gobierno y no sólo a un Ministerio.

Aunque estos datos únicamente se refieren al mencionado Plan FIP, recogen claramente la importancia que se concede a la formación ocupacional en general para las políticas de empleo, toda vez que cuando se habla de esta formación, generalmente se está haciendo referencia a la establecida en dicho Plan. No hay que olvidar, sin embargo, que existe otra formación que sin ajustarse a las condiciones fijadas en él (duración, programas, etcétera) responde también a exigencias derivadas de la propia dinámica del mercado de trabajo. Así, por ejemplo, la formación de postgrado o la formación para la obtención de certificados profesionales obligatorios fuera del sistema reglado por el Ministerio de Educación y Ciencia.

Es preciso señalar que la formación ocupacional por sí misma no generará empleo, sino que deberá preparar a los trabajadores para responder a las nuevas cualificaciones y aptitudes que demande el empleador.

El fin que se persigue, por tanto, con la formación ocupacional es el de mejorar las posiciones de empleo de los trabajadores en activo (para-

dos o no) o de aquellos que quieran incorporarse al mercado de trabajo, fin que ha de alcanzarse a través de sus objetivos generales, determinados por las dos normas básicas que la regulan: la Ley Orgánica de Ordenación General del Sistema Educativo (LOGSE) y el propio Plan FIP.

Estos objetivos pueden concretarse en la forma siguiente:

1.º Complementar la formación del sistema educacional para facilitar el acceso al primer empleo de quienes carecen de experiencia laboral.



2.º Reciclar a quienes no poseen una cualificación apropiada dentro de su profesión o para otras ocupaciones en sectores susceptibles de absorber excedentes de otros en crisis.

3.º Especializar a los trabajadores empleados para favorecer su permanencia y/o promoción durante su vida laboral activa.

Es a partir de la enumeración de estas grandes líneas de acción cuando estamos en condiciones de conocer los posibles beneficiarios de esta formación, y que concretándolo al sector marítimo se resumen en los siguientes:



— Trabajadores demandantes de empleo o de mejora de empleo.

III) Profesionales de otros sectores laborales que quieran incorporarse a ocupaciones relacionadas con las actividades marítimas.

La definición de estos objetivos, conjuntamente con la descripción de sus destinatarios, justifican claramente el porqué de su consideración como importante medida de apoyo a las políticas de empleo y, por consiguiente, la decisión del ISM de incorporarla a su actividad institucional en favor de la gente del mar.



A lo largo de estos casi seis años la actividad formativa ocupacional del ISM, como consecuencia de la demanda social, se ha orientado preferentemente hacia la obtención de certificados y titulaciones profesionales «menores» (Competencia de Marineros, Patrones de Pesca Local, Mecánicos de Litoral, etcétera) y en los cursos de Formación Sanitaria y de Seguridad Marítima, utilizando las Casas del Mar y las Escuelas de Formación Profesional Náutico-Pesqueras del organismo, con el apoyo de la Unidad Móvil de Seguridad Marítima, el Aula Permanente de Formación Sanitaria de Madrid y la Unidad Transportable de Pesca y Navegación.

No obstante la ingente e importante labor llevada a cabo en este campo, las nuevas condiciones (sociales, tecnológicas, económicas...) del sector aconsejaban una ampliación de la oferta formativa que permitiese a los trabajadores del mismo, especialmente aquellos con perspectivas laborales difíciles, acceder a una formación polivalente que les especializase y ampliase al mismo tiempo sus posibilidades de trabajo, y no sólo referidas a ocupaciones y técnicas de empleo en la flota.

Sin embargo, para llevar adelante esta nueva línea se precisaba de una dotación, tanto humana como material, imposible de abordar con los medios ya existentes, por otra parte, implicados en otras tareas no menos importantes (programa INSPECMAR, gestión del desempleo, enseñanza reglada, etcétera).

Así surge el Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio, complementando toda una red institucional que el ISM pone al alcance del sector marítimo para que cada trabajador, a través de una formación especializada y actualizada, sea capaz de dar respuesta a sus aspiraciones profesionales. ■

Juan M. VIÑA LOPEZ
Director del Centro FOM

I) Jóvenes procedentes del sistema general educativo:

— Que hayan finalizado la etapa obligatoria (EGB del plan antiguo o Educación Secundaria Obligatoria del nuevo sistema establecido por la LOGSE) y quieran acceder a un trabajo a bordo de los buques mercantes o de pesca.

— Que estén en posesión de una titulación profesional o académica correspondiente a los

Estudios Superiores de Marina Civil o a los de Formación Profesional Marítimo-Pesquera.

— Que estén en posesión de un certificado o título profesional de Formación Profesional Náutico-Pesquera.

II) Afiliados al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar/REM:

— Trabajadores con empleo, tanto a bordo como en tierra.

Esta aplicación al sector marítimo se vio plasmada en el año 1987 con la puesta en marcha del denominado Plan de Formación Profesional Ocupacional Marítima, complementado con otros dos proyectos formativos de trascendental importancia para los trabajadores del mar: el Plan de Formación Sanitaria/FORMAC y el Plan de Formación en Seguridad Marítima.



INFORMACION

JURIDICO

LABORAL

La cobertura por desempleo como acción social protectora va encaminada a dispensar protección exclusivamente a las personas que se encuentren en desempleo como consecuencia de haber sufrido la pérdida de un empleo anterior, ya de forma total, ya de forma parcial.

EL DESEMPLEO: PRESTACIONES, BENEFICIARIOS

ELLO significa que sólo los que efectivamente estén desempleados pueden, mejor, deben, acceder a solicitar las prestaciones. Conocida es la bolsa de fraude a la que contribuyen a engrosar y ampliar todas aquellas personas que a pesar de estar percibiendo prestaciones por desempleo están a la vez realizando trabajo remunerado en la clandestinidad. Este hecho, además de suponer una competencia desleal, pues el mismo trabajo, al no pagar impuesto alguno ni cotizar a la Seguridad Social, puede hacerse más barato y de paso se le quita el trabajo al que de forma totalmente visible y legal está realizando el mismo trabajo; supone una clara falta de solidaridad, ya que esta actitud se vuelve claramente impositiva en dos direcciones: cubre un puesto de trabajo de otra persona que posiblemente esté necesitada e impide a la vez el acceder al desempleo en un futuro porque al no trabajar tampoco cotiza.

Este fraude es el que ha movido recientemente al Gobierno a elaborar una nueva ley que corrija o evite en lo posible estas desviaciones y fraudes. Esta ley es la 22/92, de 30 de julio, más conocida por la ley que convalidó el llamado «decreto».

Sobre sus modificaciones e innovaciones ya se trató en otro artículo y ahora nos detendremos en las prestaciones, requisitos y tramitación, conjugando la Ley 31/84, de 2 de agosto, que regula la protección por de-

semplo, con la Ley 22/92, de 30 de julio, en lo que ha ya modificado a la anterior en relación con el tema de las prestaciones y requisitos.

Prestaciones: clases

Las prestaciones tienen el objetivo de cubrir la carencia de trabajo para quienes, de forma temporal o definitiva, pierden su empleo, o su jornada laboral se vea reducida, al menos, en una tercera parte, siempre que concurren las causas que más adelante veremos.

Las prestaciones tienen dos modalidades:

1. Nivel contributivo.

En cuyo caso la prestación por desempleo puede ser total o parcial en función de la reducción de la jornada laboral, como ya hemos dicho.

Además, en este caso el INEM (Instituto Nacional de Empleo) sigue abonando o cotizando, durante el tiempo de la percepción, las cotizaciones de Seguridad Social.

En resumen, durante el período que el trabajador cobra las prestaciones por desempleo el INEM cotiza por él como si estuviera de alta en la empresa, por lo que dicho período se computa como de cotización efectiva.

2. Nivel asistencial.

En este nivel se reciben prestaciones consistentes en:

— Subsidio por desempleo, cuya cuantía representa el 75 por 100 del salario mínimo interprofesional, que en la actualidad asciende dicha prestación a 42.210 pesetas, aproximadamente.

— Prestaciones por asistencia sanitaria, que cubren todas las contingencias que puedan surgir como consecuencia de enfermedad o accidente.

— Subsidio por desempleo, sólo para trabajadores eventuales incluidos en el Régimen Especial Agrario de la Seguridad Social para trabajadores de las Comunidades Autónomas de Andalucía y Extremadura. Prestación más conocida por la ley que la desarrolla: PER (Plan de Empleo Rural), debiendo justificar al menos 60 peonadas para acceder a este derecho.



Beneficiarios de estas prestaciones

De acuerdo con el artículo 3 de la ley, pueden ser beneficiarios de estas prestaciones las siguientes personas o colectivos de trabajadores:

— Los trabajadores por cuenta ajena incluidos en el Régimen General de la Seguridad Social, incluido el personal laboral al servicio de la Administración.

— El personal contratado en régimen de derecho administrativo.

— Funcionarios de empleo al servicio de las Administraciones públicas: estatal, autonómicas y locales.

— Funcionarios de empleo interinos de la Administración de Justicia.

— Los penados que hubieran sido liberados.

— Trabajadores por cuenta ajena incluidos en

los regímenes especiales de la Seguridad Social que protegen esta contingencia: trabajadores de la minería del carbón, trabajadores fijos por cuenta ajena incluidos en el Régimen Especial Agrario, trabajadores del mar, excepto los autónomos y los retribuidos a la parte que prestan servicios en embarcaciones pesqueras de menos de diez toneladas de registro bruto.

— Los socios trabajadores de cooperativas incluidos en el Régimen General de la Seguridad Social u otro que proteja dicha contingencia.

— Los trabajadores emigrantes retornados.

Requisitos para tener derecho a estas prestaciones

Para tener derecho a estas prestaciones por desempleo los trabajadores a los que he-

mos aludido en el punto anterior y a los que se refiere el artículo 3 deben reunir los requisitos siguientes:

a) Estar afiliado a la Seguridad Social y en situación de alta o asimilación al alta, dentro de un régimen que cubra dicha contingencia por desempleo.

A estos efectos las situaciones asimiladas al alta son:

— Situación en la que un trabajador queda después de finalizar una excedencia forzosa por cargo público o sindical: senadores, diputados, representantes de los trabajadores liberados.

— Al finalizar el servicio militar o prestación social sustitutoria.

— Emigrantes que retornan.

— Las personas liberadas de prisión, bien por haber cumplido la condena o por estar en situación de libertad condicional.

b) Tener cubierto un período mínimo de cotización. Período que se fija en el «decretazo» en doce meses y que han de estar cotizados dentro de los cuatro años anteriores a la situación legal de desempleo.

Para las nuevas tablas introducidas como consecuencia de la modificación habida, me remito al artículo ya publicado anteriormente y que trata específicamente de todos los cambios habidos a consecuencia del decreto-ley ya convalidado de «Medidas urgentes sobre fomento de empleo y protección por desempleo».

c) Encontrarse en situación legal de desempleo, a la que aludiremos más adelante.

d) No haber cumplido la edad ordinaria que en cada caso se exija para causar derecho a la pensión de jubilación, en cuyo caso percibirá ésta, excepto que el trabajador, a pesar de cumplir la edad, no tenga cubierto el período mínimo de cotización para percibir la jubilación, en cuyo caso percibirá las prestaciones por desempleo. Situación durante la cual, como ya hemos dicho, se sigue cotizando a la Seguridad Social por todas las contingencias, incluida la de jubilación.

e) Una novedad importante es la de que el INEM como entidad gestora de estas prestaciones, las paga también en los casos en que la empresa incumpla con los trabajadores los deberes y obligaciones de afiliarlos, darles de alta y cotizar por ellos. Sin perjuicio de las acciones que pueda adoptar luego el INEM y la Tesorería de la Seguridad Social contra la empresa infractora, contra la que podrá exigir lo abonado a los trabajadores además de las sanciones y recargos correspondientes. ■

José Manuel
MARTINEZ GALAN
Abogado





La diabetes es un problema de salud que afecta a la Humanidad sin que importen sus condiciones de desarrollo, cuyas tasas de prevalencia e incidencia varían de unos países a otros, aumentando progresivamente con la edad y que ocasiona un importante costo humano, social y económico.

Sanidad a bordo

Alimentos prohibidos

Pasteles
Tartas de repostería
Bizcochos y dulces
Leche condensada
Caramelos
Miel
Mermelada
Dátiles
Yogurt de frutas
Mantecados y polvorones
Azúcar
Bebidas alcohólicas

Salsa de carne
Salsas cremosas
Nata
Helados
Tocino y embutidos
Conservas
Flan
Pasas
Sorbetes de frutas
Refrescos comerciales
Jarabes azucarados

LA DIABETES

ES una enfermedad crónica caracterizada por un déficit total o parcial de insulina o bien por una disminución de su eficacia, lo que provoca una elevación de los niveles de glucosa en sangre.

Este desequilibrio origina alteraciones metabólicas, las cuales se manifiestan por varios signos y síntomas característicos (sed intensa, micción profusa, hambre, modificación del peso, etcétera) y cuya evolución se acompaña de alteraciones progresivas a nivel renal, ocular, sistema nervioso y cardiovascular, principalmente.

Clasificación

El Comité de Expertos de la OMS clasifica la diabetes y otras categorías de intolerancia a la glucosa en:

1. Diabetes mellitus:

A) Diabetes insulino-dependiente o tipo I.

B) Diabetes no insulino-dependiente o tipo II.

C) Diabetes relacionada con la malnutrición.

D) Otros tipos de diabetes en ciertos estados y síndromes (diabetes secundaria).

2. Disminución de la tolerancia a la glucosa.

3. Diabetes mellitus del embarazo.

Factores de riesgo

Numerosos estudios realizados parecen evidenciar que la diabetes es consecuencia de múltiples causas. Entre los diversos factores de riesgo caben destacar los siguientes:

1. Herencia: en las personas diabéticas se detecta la existencia de antecedentes familiares de diabéticos en un porcentaje más elevado que en la población no afecta. Este componente familiar hereditario es más importante para la diabetes tipo II.

2. Obesidad: es el factor de riesgo más importante entre los adultos. La incidencia de diabetes aumenta casi cuatro veces en los individuos con obesidad moderada y treinta veces en las personas con una obesidad muy grave.

3. Alcohol: puede aumentar, indirectamente, el riesgo de diabetes favoreciendo la obesidad.

4. Inactividad física: importante factor de riesgo independiente del grado de obesidad.

5. Factores socioeconómicos: en poblaciones que presentan un cambio acelerado en el nivel económico, parece haber un aumento marcado y rápido de la diabetes tipo II.

¿Cuáles son sus características clínicas?

1. *Diabetes tipo I o insulino-dependiente.* Se da en pacientes con poca o nula capacidad de producción de insulina. Su inicio es característicamente juvenil, pero puede presentarse a cualquier edad. Suele comenzar con síntomas clínicos relativamente repentinos de poliuria (emisión abundante de orina), polidipsia (sed intensa) y polifagia (hambre excesiva), así como pérdida de peso, tienen tendencia a la cetosis y precisan de por vida la administración de insulina, aun cuando pueden existir fases en que no sea preciso.

2. *Diabetes tipo II o no insulino-dependiente.* Ocurre en pacientes que conservan cierta capacidad de secreción de insulina. Por lo regular se presenta en mayores de cuarenta años, pero puede hacerlo a cualquier edad. Se caracteriza por su debut insidioso en forma de poliuria y polidipsia de varias semanas de duración. Puede concurrir polifagia, pero es menos común, en tanto que la pérdida de peso, debilidad y fatiga son frecuentes. Los mareos, cefalea y visión borrosa son molestias acompañantes comunes. En muchos enfermos no hay síntomas manifiestos y el padecimiento se diagnostica por estudios sistemáticos de sangre y orina. En otros la diabetes se encuentra avanzada y las molestias de presentación guardan relación con las complicaciones. No precisan insulina para su control, aun cuando en determinados períodos pueden requerirlo. Representa el 80 por 100 de todas las diabetes diagnosticadas.



Se trata de una enfermedad crónica caracterizada por un déficit total o parcial de insulina o una disminución de su eficacia que provoca altos niveles de glucosa en la sangre

Quien la padezca es indispensable que asuma la principal responsabilidad para su tratamiento y control

complicaciones tardías, lo que consigue reducir la mortalidad y mejorar la calidad de vida del diabético.

La presencia de los síntomas clásicos de la diabetes (poliuria, polifagia, polidipsia) junto a una elevación inequívoca de la glucosa sanguínea (glucemia) son suficientes para el diagnóstico. No obstante, los resultados deberían comprobarse, al menos en otra ocasión, antes de establecer el diagnóstico definitivo.

— **Tratamiento.** Con la instauración de un tratamiento adecuado se consigue mejorar el bienestar del paciente y prevenir las complicaciones.

En general, puede señalarse que los objetivos del tratamiento son:

- Eliminar los síntomas.
- Reinstaurar el peso normal.
- Lograr la normalidad de la glucosa.
- Prevenir, retardar y aminorar las complicaciones.
- Permitir al diabético una vida normal a nivel individual y social.

Para conseguir estos objetivos el tratamiento se basará en tres pilares fundamentales y comunes a cualquier tipo de diabetes: dieta, ejercicio físico y educación sanitaria. Sólo cuando la correcta aplicación de estas medidas se demuestre insuficiente debe iniciarse el tratamiento farmacológico.

3. Prevención terciaria

En ese tipo se incluyen las medidas de carácter social:

— **Empleo.** Los diabéticos pueden trabajar en cualquier ocupación de acuerdo con sus conocimientos, habilidades y aptitudes. Sólo está justificada la limitación en los trabajos en los que pueda peligrar la vida de otras personas o la del propio enfermo.

— **Apoyo social.** Es una enfermedad que, a otras características, añade la de ser un proceso costoso por el modo de vida que impone a los que la padecen. El material que se utiliza para su control y el tipo de alimentación que el paciente debe seguir representan un esfuerzo económico que la sociedad debe valorar.

— **Rehabilitación.** En los casos en que se lleguen a producir complicaciones que dejen secuelas, podrá ser necesaria la rehabilitación de los enfermos antes de su reinserción social.

En la diabetes resulta fundamental el que la persona afecta asuma la responsabilidad principal de su control y tratamiento a fin de conseguir, de una parte, una mejora en su pronóstico a medio-largo plazo y, de otra, la autonomía necesaria para todo ser humano. ■

Carmen ANGULO GALAN
Médico de Sanidad
Marítima de Madrid

3. **Diabetes secundaria.** Estos casos son raros y constituyen sólo una proporción reducida de los casos totales de la enfermedad. Hay diabetes secundaria cuando alguna otra entidad patológica primaria o estado fisiopatológico causan o se asocian firmemente en el estado diabético.

¿Cómo puede prevenirse?

La diabetes es un proceso multifactorial con unos elementos conocidos, algunos supuestos y probablemente otros desconocidos. En este sentido, un programa

de lucha contra la diabetes podría apoyarse en:

1. Prevención primaria

Orientada hacia el consejo genético y el control de los factores de riesgo de la enfermedad.

2. Prevención secundaria

Basada en:

— **Diagnóstico precoz.** Tiene una importancia capital para el individuo afectado, pues su tratamiento temprano permite reducir las complicaciones agudas a la par que el control instaurado prontamente influirá en el curso evolutivo de las

Cursos para el personal de fonda

La alimentación es la forma de proporcionar a nuestro cuerpo los alimentos necesarios para que éste pueda mantenerse vivo. La alimentación varía según las diferentes culturas, y dentro de una misma cultura varía, igualmente, según la región y época del año también varía según la edad y necesidades energéticas del individuo.

La alimentación es un factor determinante que influye directamente sobre nuestra salud. Así, una correcta alimentación:

- Favorecerá el crecimiento y desarrollo físico y psíquico de la persona.
- Aumentará las defensas del organismo ante las enfermedades infecciosas.

Por contra, una inadecuada alimentación puede llevar, cuando es deficitaria, a padecer determinadas enfermedades (tal es el caso de la falta de vitamina C, frecuente antaño en los barcos al carecer de fruta y verduras frescas, que produce el escorbuto). Del mismo modo, un exceso de alimentación conduce a la obesidad, así como a aumentos de colesterol, ácido úrico y glucosa, entre otros, en sangre.

Por todo ello se deduce que el mantener una dieta equilibrada es fundamental para conseguir una salud positiva en toda persona. Por otra parte, la adecuada manipulación de los alimentos incide, igualmente, en la salud de la población, y el profesional de la alimentación, en cualquiera de sus modalidades, tiene ante sí la gran responsabilidad de proteger la salud de los consumidores por medio de una manipulación cuidadosa.

El manipulador de alimentos necesita conocer el proce-



so de preparación y conservación de los alimentos y respetar las exigencias culinarias, gastronómicas, sanitarias y nutritivas que consiguen que los alimentos lleguen a ser consumidos en las mejores condiciones de calidad posibles.

Por todas estas razones, y teniendo en cuenta las peculiares características de la actividad marítimo-pesquera, el Instituto Social de la Marina, a través del Programa de Sanidad Marítima y dentro de los cursos de Formación Sanitaria para la gente del mar, ha programado los cursos para el personal de fonda. Estos cur-

sos, impartidos por los médicos de sanidad marítima, están dirigidos a los cocineros, ayudantes de cocina, marmittos y camareros de los buques, en un intento de mejorar el nivel de conocimientos de los profesionales del sector. Por otra parte, queda establecido que estos tripulantes deben poseer el Carnet de Manipulador de Alimentos, que puede ser entregado en el Ministerio de Sanidad, sus Delegaciones y Consejerías, y a través de entidades gestoras (tal es el caso del ISM) que lo soliciten. Las normas sobre manipulación de alimentos fueron establecidas por el R. D.

2505, de 4 de agosto de 1983 («BOE» núm. 225, del 20 de septiembre de 1983).

A la hora de programar estos cursos se ha tenido en cuenta las especiales condiciones del departamento de fonda de los buques. El temario contiene no sólo las normas a seguir para una correcta manipulación de alimentos, sino que incluso abarca la planificación y elaboración del menú, e incluye la confección de aquellas dietas especiales que en un momento dado pueda requerir un tripulante.

Los principales objetivos que se pretenden alcanzar con estos cursos son los siguientes:

- Desde un punto de vista sanitario, el alumno analizará la importancia de una correcta nutrición.
- El capacitar al alumno para confeccionar un correcto y equilibrado menú semanal con los medios de que disponga a bordo.
- El alumno deberá conocer las principales enfermedades que la incorrecta manipulación, conservación o composición de los alimentos puedan producir.

Como materias de apoyo, todo tripulante que asista a dichos cursos contará con el *Manual del alumno para personal de fonda*, confeccionado por médicos del Servicio de Sanidad Marítima del ISM en colaboración con el Ministerio de Sanidad y Consumo. En dicho manual quedan contemplados de forma clara y fácilmente asequible para los alumnos los diferentes temas que serán impartidos durante el curso, en un intento de facilitarles la comprensión y aprendizaje de los mismos, favoreciendo, en definitiva, la salud de la tripulación. ■

Elena ARREGUI

SOMOS MUCHOS MAS PERO NO CABIAMOS EN ESTA PAGINA



*Bacalao Fresco
Gadus Morrhua*



*Carbonero
Pollachius Virens*



*Salmón
Salmo Salar*



*Caballa
Scomber Scombrus*



*Cigala
Nephrops Norvegicus*



*Trucha
Salmo Trutta*



*Gallineta Nórdica
Sebastes Marinus*



*Fletán Negro
Reinhardtius Hippoglossoide*



*Camarón
Pandalus Borealis*



*Arenque
Clupea Harengus Harengus*



*Eglefino
Melanogrammus Eglefinus*



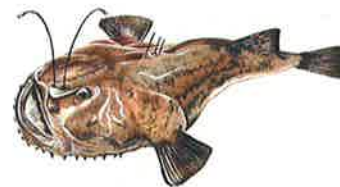
*Merluza
Merluccius Merluccius*



*Buey
Cancer Pagurus*



Bacalao



*Rape
Lophius Piscatorius*



EL CONSEJO DE PRODUCTOS DEL MAR DE NORUEGA LES DESEA UN FELIZ 1993

Para más información dirigirse a: Consejo de Productos del Mar de Noruega, Plaza de Castilla, 3-20A. Tels.: (91) 323 45 09. Fax: (91) 323 46 66 28046 Madrid.

Aquí hay un naufrago.

Pero en su chaleco salvavidas no lleva Reflectante Scotchlite Solas de 3M.

Alta mar. Noche cerrada. Los supervivientes de un naufragio flotan en el agua. Ante esta situación es fácil imaginar que las tareas de rescate no son precisamente sencillas. Por eso 3M ha creado las Láminas Reflectantes Scotchlite Solas



Grade. El marcaje pensado especialmente para facilitar las tareas de rescate de supervivientes en el mar. Solas Grade para chalecos y aros salvavidas, balsas y equipos de supervivencia. Una brillante idea que salva muchas vidas.

Innovamos pensando en usted.

Departamento de Productos Reflectantes
3M España, S. A.
Telémaco, 47-53. 28027 Madrid
Tel. 321 60 00. Télex 27499. Fax 321 60 02



Patrocinador Mundial Juegos Olímpicos 1992