

# MAR

N.º 386 - SEPTIEMBRE 2000

Renovación del acuerdo  
pesquero

**BRUSELAS Y  
MARRUECOS  
REANUDAN LAS  
NEGOCIACIONES**

Programas  
Plurianuales de Flota

**ESPAÑA  
CUMPLE LOS  
OBJETIVOS  
DE LA UE**

**AYUDAS PARA LA FLOTA PESQUERA  
POR LA SUBIDA DEL GASÓLEO**



# IMPULSAMOS LA SEGURIDAD MARÍTIMA

CUANDO  
LA MAR  
PIDE AYUDA



España cuenta con 8.000 kilómetros de costas y 1.500.000 kilómetros cuadrados de zona de Búsqueda y Rescate en la mar, asignada internacionalmente a nuestro país.

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima responde a las emergencias en la mar y vela permanentemente por el tráfico marítimo y por la protección del medio ambiente marino.

El Plan Nacional de Salvamento Marítimo 1998/2001 cuenta con un presupuesto de 30.000 millones de pesetas, destinado a ampliar y mejorar una estructura operativa, que sólo en 1999 coordinó el rescate de 5.562 personas.

Salvamento Marítimo también es prevención y formación. El Centro de Seguridad Marítima Integral Jovellanos dispone de los equipos y simuladores más modernos, utilizados en 1999 por más de 7.740 alumnos.

*Formación, prevención, control, seguridad, respuesta;  
un servicio público en beneficio de la comunidad marítimo-portuaria.*

## RESPONDEMOS A LA LLAMADA DEL MAR

Emergencias marítimas: Canal 16 de VHF banda marina y 2.182 Khz en onda media. Teléfono 24 horas: 900 202 202



MINISTERIO  
DE FOMENTO

DIRECCIÓN GENERAL  
DE LA MARINA  
MERCANTE

EL IMPULSO DE TODOS



Sociedad de Salvamento  
y Seguridad Marítima

**T**ras el paréntesis de las vacaciones del verano, el sector marítimo pesquero ha vuelto a situarse en las últimas semanas en el primer plano de la actualidad y muy probablemente continuará en esta situación en los próximos meses con dos cuestiones sobre la mesa que destacan sobre todas las demás: acuerdo pesquero con Marruecos y la subida de los precios del gasóleo.

Diez meses después del inicio del amarre de la flota que operaba en ese caladero, las autoridades comunitarias y Rabat reanudaron en las últimas fechas de septiembre las conversaciones para la firma de un nuevo acuerdo pesquero. Tras reiterados intentos, Bruselas ha logrado finalmente que los marroquíes se sienten en la mesa para fijar un calendario completo de conversaciones de cara a lograr un compromiso en los próximos meses en línea con las posiciones defendidas por Rabat. Hasta la fecha, a pesar de los diferentes intentos, Marruecos se ha limitado a dejar pasar los meses sin poner sobre la mesa ninguna exigencia concreta en materia de pesca. Es casualidad que la reanudación de las conversaciones en lo que podría ser la recta final de las mismas coincida con el mandato negociador de la Comisión Europea para renovar el acuerdo de asociación con Marruecos, donde Rabat plantea una serie de mejoras en materia de exportaciones agrícolas. No se puede decir que Marruecos siga queriendo cambiar peces por tomates, pero de lo

# 10 3 DIAS

## PROTESTAS, NEGOCIACIONES Y ACUERDOS

que no hay duda es que la pesca en ese caladero sigue siendo un argumento puesto por Rabat en Bruselas a la hora de defender intereses mucho más globales. Se mantienen los interrogantes sobre el final y las condiciones del nuevo acuerdo. Sería deseable que el nuevo compromiso estuviera suscrito para antes del 31 de diciembre, fecha en la que terminan las ayudas aprobadas por la Administración española para el sector afectado por la parada. Pero, ante la posibilidad de un retraso en la firma de ese nuevo acuerdo, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ya trabaja en la puesta en marcha de nuevas ayudas y actuaciones para buscar salidas no traumáticas a esa flota tras un año de parada forzosa.

La subida de los precios del gasóleo ha sido el gran motivo de preocupación para el sector de la pesca durante los últimos meses.

Durante la segunda quincena de septiembre, pescadores de diferentes zonas prota-

gonizaron varias movilizaciones y protestas con el bloqueo de algunos puertos. La Administración, representada por los Ministerios de Agricultura, Pesca y Alimentación, Trabajo y Asuntos Sociales, Economía y Hacienda puso en marcha negociaciones con los representantes del sector a través de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores y de las organizaciones de armadores. Al final se produjo un acuerdo suscrito inicialmente por las Cofradías y fechas más tarde por las Asociaciones de armadores de la pesca de altura por el que se han articulado para el sector dos tipos de ayudas. Por un lado, se ponen a disposición de la pesca unos 8.000 millones de pesetas en créditos blandos. Por otra parte, se han aprobado importantes bonificaciones para todos los pescadores en sus cotizaciones a la Seguridad Social. ■

Vidal Maté



# CALABARDINA Y SUS PESCADORES

Autor: **Jaime Robles Mayor "El Rojo"**

Edita: **Jaime Robles Mayor. Águilas.**

Imprime: **Jiménez Godoy, S.A.**

**E**ste texto recoge en sus páginas la vida de los pescadores en los pueblos murcianos de Calabardina y Águilas en tiempos de la almadraba, que el autor ha mantenido en su memoria en forma de trovos y otras estrofas poéticas. Las anécdotas, los sucesos entre las gentes del mar dan lugar a décimas y quintillas que se han grabado en la memoria del autor, que, de esta forma, ha ayudado a recuperar parte del pasado mariner de una zona de nuestro litoral.

Jaime Robles nos remite a los años de su infancia en una familia de tradición marinera en la que incluso los más pequeños tenían tareas relacionadas con la mar como limpiar la bodega, sacar las mantas y las colchonetas y sacudirlas cuando los barcos volvían a puerto.

Se narra el aprendizaje temprano por parte del autor de artes de pesca como la mamparra, que es parecido a la traña de hoy en día pero más pequeña, y cómo al cabo de varios años de pescar con este arte se hizo construir un barco al que irían sucediendo otros a los largo de los años de oficio.

El arte de la almadraba, muy extendido por todo el sur de España, tiene una gran importancia en el libro, puesto que ha tenido un claro protagonismo en la vida marinera de Jaime Robles y sus coetáneos. Este arte se cala coincidiendo con la migración del pescado que, proveniente del Atlántico, viene a desovar a aguas más cálidas del Mediterráneo. En los meses de abril, mayo y junio se calaban las redes para el pescado que ve-



nía, y durante los meses de septiembre, octubre y noviembre se calaba para el pescado que retornaba.

Otro arte de pesca utilizado en la zona es la jábega, que era utilizado por los pescadores desde la playa. Este arte consiste en una red con la que desde la playa se rodea al cardumen, que es arrastrado por los pescadores desde la playa. A propósito de la utilización de la jábega se hace una descripción de las playas de la zona. Éstas se dividen en dos grupos: las aptas para el baño y las aptas para la pesca con jábega.

Entre las páginas del libro también tiene cabida la gente marinera, que con sus actos y acciones ha ido componiendo la memoria de esta zona. La figura de Jaime Mayor Robles destaca entre los incluidos en las páginas del libro. Este hombre estuvo pescando en Calabardina y posteriormente en Águilas y fue elegido por los componentes del pósito Patrón Mayor de Águilas. Ejerció el puesto, según recoge una décima incluida en el texto, durante veinte años consecutivos, e incluso cuando perdió la facultad del habla por una enfermedad, los marineros continuaron depositando en él la defensa de sus intereses. Según recuerda el autor, durante el tiempo que ejerció el cargo hizo muchos favores tanto a pescadores como a armadores y se caracterizó por saber administrar bien los haberes del pósito.

Con la publicación de este libro ha logrado uno de sus principales objetivos: lograr que parte de ese conocimiento quede para siempre. ■



# Sumario

## MAR

### 386

### ACUERDO PESQUERO CON MARRUECOS

Bruselas y Rabat reanudaron las conversaciones.

### AJUSTE DE FLOTAS

España cumple las exigencias comunitarias.

### SUBIDA DEL GASÓLEO

El Gobierno aprobó ayudas para compensar la subida de los precios.



<b>6</b>	Bruselas y Rabat reanudan las negociaciones pesqueras
<b>8</b>	El Gobierno aprobó ayudas para el gasóleo pesquero
<b>10</b>	Los Países comunitarios cumplen los POP
<b>14</b>	Los puertos del norte se disputan los derechos de pesca
<b>18</b>	La Seguridad Social avanza en la lucha contra el fraude
<b>22</b>	La directora del ISM visitó el nuevo Esperanza del Mar en construcción
<b>24</b>	El secretario de Estado de la Seguridad Social visitó el Remolcagure en Santander
<b>26</b>	Asamblea de Anave
<b>32</b>	España apoya la creación de un "santuario" de ballenas
<b>38</b>	Pescados con carnet
<b>40</b>	Auge de la náutica deportiva
<b>47</b>	Acuerdo con Cabo Verde
<b>48</b>	España defiende la protección de las praderas de Posidonia oceánica
<b>52</b>	Fomento plantea más ayudas para Puertos y Mercante
<b>54</b>	Bazán consolida su liderazgo en astilleros
<b>58</b>	Las conserveras apuestan por la innovación
<b>62</b>	El impacto de las subvenciones en la pesca responsable
<b>66</b>	Foro sobre prevención de Riesgos Laborales en el mar
<b>68</b>	De costa a costa
<b>72</b>	Páginas médicas
<b>74</b>	Noticias breves / Agenda

**Editor:** Instituto Social de la Marina (Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales).

**Directora general:** María Antonia Lucena.

**Director:** Vidal Maté.

**Redacción:** Raúl Gutiérrez, S. de Francisco, Mery Varona, Concha Hernández Carazo y Jesús M. Salamanca. **Fotos:** Jesús Navarro.

**Secretaría de Redacción:** María Victoria Ugarte.

Para entrar en contacto con el ISM: **Alicante:** Casa del Mar. Muelle del Poniente - Tel. 965 22 34 53. **Almería:** Casa del Mar - Tel. 951 23 82 22. **Baleares:** Casa del Mar. Muelle Viejo, s/n - Tel. 971 72 56 06.

**Barcelona:** Puigxurriquer, s/n - Tel. 93 441 05 15. **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. Pasaje de San Pedro - Tel. 943 39 86 40. **Huelva:** Casa del Mar. Avda. Hispano-América, s/n - Tel. 955 25 75 65. **La Coruña:** Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal - Tel. 981 28 70 00.

**Las Palmas:** Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. 928 26 43 58. **Lugo:** Carril dos Loureiros, s/n - Tels. 982 22 34 50 ó 22 34 54. **Madrid:** Churruca, 2 - Tel. 91 591 99 00. **Málaga:** Puente del Carmen, s/n - Tel. 952 22 72 75.

**Melilla:** Casa del Mar. Avda. de la Marina Española, 7 - Tel. 95 267 88 00. **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, 19 - Tel. 977 24 03 87. **Valencia:** Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. 96 331 99 00. **Vigo:** Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. 986 29 09 50.

**Vilagarcía de Arosa:** Casa del Mar. Avda. de la Marina, s/n - Tel. 986 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

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

**Publicidad:** Instituto Social de la Marina. Génova, 20. 28004 MADRID. Teléfonos 91 310 04 07/319 35 65. Fax 91 319 91 34. María Victoria Ugarte.

**Impreme:** ARTEGRAF. Sebastián Gómez, 5. 28026 MADRID. Depósito Legal: M. 16516/1963. NIPD: 205-00-001-2

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.

**DIEZ MESES DESPUÉS  
DE LA PARALIZACIÓN  
DE LA FLOTA**

# LA UNIÓN EUROPEA Y MARRUECOS

# REANUDARON

# LAS NEGOCIACIONES PARA RENOVAR EL ACUERDO PESQUERO

**Representantes de la Unión Europea y de Marruecos reanudaron a finales de septiembre en Bruselas las conversaciones para la firma de un nuevo acuerdo pesquero que ponga fin a la paralización de la flota que operaba en aquellas aguas. Objetivo de Bruselas es fijar definitivamente un calendario negociador de cara a acelerar un compromiso que suponga un equilibrio entre las posiciones de ambas partes. Estas conversaciones entre Rabat y Bruselas para las cuestiones de la pesca, curiosamente, coinciden también con la existencia de un mandato negociador por aparte de la Comisión para la renovación del Acuerdo de Asociación con Marruecos, donde las autoridades de Rabat plantean una mejora sustancial en sus posibilidades de exportación de los productos agrícolas y muy especialmente en tomates.**



**E**sta reanudación de las conversaciones entre Bruselas y Rabat para la firma de un nuevo acuerdo pesquero ha estado precedida por la visita oficial a España del rey alauita Mohamed VI, que se entrevistó con S.M. los Reyes Don Juan Carlos y Doña Sofía así como con el presidente del Gobierno José María Aznar. En el desarrollo de la visita, España y Marruecos suscribieron nuevos acuerdos de colaboración por los que la Administración española amplía en 17.550 millones de pesetas las ayudas para inversiones en ese país.

Diez meses después de la terminación del anterior acuerdo pesquero con Marruecos, a pesar de los contactos a diferentes niveles mantenidos tanto por parte de autoridades españolas como comunitarias, la realidad es que no se ha logra-

do ningún avance en relación con el futuro acuerdo de pesca. Desde el primer momento, las autoridades de Rabat dejaron bien claro que se trataba del último compromiso pesquero en los términos y en la filosofía anterior y señalaron sus deseos de lograr un nuevo acuerdo en una línea de mayor colaboración en materia de pesca, con una mayor implicación del sector pesquero español en el desarrollo de la industria de Marruecos. Frente a la política tradicional que ha marcado todos los acuerdos anteriores basada en el pago de unas determinadas cantidades a ese país a cambio del acceso de la flota a esas aguas, Marruecos pretende en el futuro que los barcos que operen en esos caladeros sean especialmente de ese país, que hagan las descargas en esa tierra y que sea desde allí donde se inicie el proceso de comercialización y transformación de



los productos de la pesca. De acuerdo con esta política, Rabat ha planteado la necesidad de que las empresas pesqueras españolas constituyan sociedades mixtas en Marruecos para la explotación de los recursos, exigencia que, en unos casos, hay una parte de la flota que no puede entrar en esa política debido a su escasa capacidad, mientras en otros casos grandes grupos no están interesados en esa dinámica tras el fracaso de algunas experiencias habidas en los años precedentes. La legislación marroquí contempla una mayoría de capital del socio local en la constitución de la sociedad mixta, algo que se rechaza desde la parte española.

Esta nueva política para el sector de la pesca que se trata de impulsar desde Rabat a la hora de negociar el nuevo acuerdo, apoyar una línea de

mayor colaboración en lugar de permitir solamente el acceso a los barcos, es algo que sin embargo causa cierta sorpresa en el sector pesquero español. Mientras se tratan de marcar unas nuevas condiciones para la flota comunitaria, se mantienen compromisos en la línea anterior con las flotas de países como Corea, Japón o Rusia, al margen de la actividad que vienen desarrollando en esas aguas los grandes superarrastros holandeses.

En el sector de la pesca tampoco se entiende que Rabat trate de endurecer sus exigencias a las flotas comunitarias mientras no se aplica el mismo rasero con las procedentes de terceros países. Aunque oficialmente tanto Marruecos como la propia Unión Europea han rechazado siempre que los acuerdos pesqueros hayan tenido nada que ver con la negociación

de otros asuntos de interés para Rabat, la realidad es que las renovaciones de los compromisos pesqueros han estado generalmente acompañadas con concesiones en materia agrícola o en aumentos de ayudas por cooperación por aparte de Bruselas.

En relación con la firma del nuevo acuerdo, las autoridades comunitarias ya dejaron claro en los últimos meses a Rabat su decidida voluntad de suscribir un compromiso siguiendo la filosofía marcada por el Gobierno de Rabat sustituyendo la política de intercambiar barcos por peces y entrando en una línea de mayor colaboración encaminada a desarrollar un nuevo sector de la pesca en ese país.

A estas alturas desde que terminó el acuerdo anterior y con la flota comunitaria parada desde hace 10 meses, es un interrogante el desenlace que vayan a tener estas negociaciones. Si Rabat aplicara a rajatabla todas las condiciones que ha expuesto como condiciones previas para la firma de un nuevo acuerdo, la mayor parte de la flota española que venía operando en esas aguas se quedaría en tierra. Sin embargo, se espera que, aunque la línea directriz del nuevo acuerdo sea esa política de máxima colaboración y constitución de empresas mixtas, no se produzca de golpe el cierre de ese caladero a la flota que ha venido operando históricamente en el mismo.

La Administración española tiene aprobadas ayudas para los tripulantes afectados por el paro a razón de 151.500 pesetas hasta el próximo 31 de diciembre, así como para los armadores. Se espera que para antes de esa fecha pueda existir

un compromiso entre la Unión Europea y Marruecos. Caso de no ser así, desde la Secretaría General de Pesca se pondrían en marcha medidas de apoyo y para una reordenación progresiva y sin traumas del sector afectado sobre las que ya se está trabajando desde el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Esta política de reordenación del sector contemplaría medidas como el desguace de las embarcaciones de más edad, generalmente

las de menor volumen, que deberían ir a una reconversión tanto si hay como si no hubiera un nuevo acuerdo con Marruecos. La Administración se plantearía igualmente la posibilidad de prejubilaciones. Para una parte de la flota es posible su relocalización en otros caladeros, aunque cada día son mayores las dificultades para encontrar aguas que ofrezcan una buena rentabilidad. Finalmente, de acuerdo con las exigencias planteadas por Marruecos para la constitución

de empresas mixtas, se baraja la concesión de ayudas para la formación de esos nuevos grupos.

Al margen de las soluciones en el marco de la actividad de la pesca, desde la Administración se están animando iniciativas, foros de debate para la búsqueda de alternativas en tierra a la actividad económica que se desarrollaba en la mar. Estas iniciativas se enmarcan, entre otros campos, en el desarrollo del turismo orientado hacia la pesca, la acuicultura, el sector de derivados de los productos pesqueros, etc., todo ello con una decidida política para tratar de recuperar al máximo las posibilidades de pesca en el caladero nacional. ■

**Bruselas quiere fijar un calendario definitivo de conversaciones para acelerar la firma de un compromiso.**

Vidal Maté

# Para compensar la subida de los precios del gasóleo

# EL GOBIERNO APROBÓ AYUDAS

# PARA LA FLOTA PESQUERA

**El Consejo de Ministros del pasado 29 de septiembre dio luz verde a un paquete de ayudas para el sector de la pesca con el fin de compensar la subida registrada por los precios del gasóleo durante los últimos meses y que ha llegado a superar las 50 pesetas litro. Estas medidas se concretan en créditos blandos para el sector por un montante de 8.000 millones de pesetas, así como bonificaciones extraordinarias y temporales en las cotizaciones a la Seguridad Social por los trabajadores del Regimen Especial del Mar.**



*Los ministros de Agricultura, Pesca y Alimentación, Miguel Arias Cañete; de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio; de Hacienda, Cristóbal Montoro; el secretario de Estado de Economía, José Folgado; el presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, Clemente Jesús Muñiz Guardado, y el secretario general de esa Federación, José Manuel González, se dan la mano tras la firma del acuerdo sobre ayudas al sector de la pesca.*

**E**l acuerdo por el que se articulan estas medidas fue suscrito inicialmente por la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores por una amplia mayoría de la organización, sumándose al mismo días más tarde las Federaciones de Armadores de altura. Las Cofradías del País Vasco y Cataluña rechazaron el compromiso por considerar el mismo insuficiente.

Consecuencia de la subida de los precios del petróleo en todo el mundo, las cotizaciones del gasóleo pesquero, con un consumo que se cifre en unos 1.000 millones de litros entre la flota artesanal y la de altura, experimentaron también un fuerte crecimiento pasando de 16,70 pesetas en enero de 1999 a 29 pesetas en octubre de ese mismo año, 34,60 pesetas de media en enero de 2000 para llegar en las últimas semanas a superar las 50 pesetas. Aunque la incidencia del gasóleo es muy dispar para cada flota y tipos de embarcación, la rea-

lidad es que el gasóleo es un componente muy importante en los costes de explotación de un pesquero llegando a suponer en muchos casos más del 50%.

Esta situación dio lugar a un clima de preocupación en medios del sector desde donde se reclamó a la Administración el inicio de negociaciones para tratar de buscar medidas de ayuda que paliasen el problema.

Durante la segunda quincena de septiembre tuvieron lugar numerosas reuniones en el Ministerio de Agricultura con la participación del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales así como del de Hacienda. Por parte del sector, en las reuniones participaron representantes de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores así como por las Federaciones de Armadores. En representación del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, participaron en las negociaciones el secretario de Estado de

**Acuerdo entre los Ministerios de Agricultura y Pesca, Trabajo y Asuntos Sociales, Hacienda y Economía con la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores y las Federaciones de Armadores**

la Seguridad Social Gerardo Camps y la directora general del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena. Por parte de la Administración, la negociación estuvo coordinada por el subsecretario del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Manuel Lamela. Coincidiendo con el desarrollo de las negociaciones, pescadores de varias comunidades autónomas como Andalucía, Murcia, Comunidad Valenciana, Cataluña o Baleares pertenecientes a la flota de bajura llevaron a cabo diferentes protestas que en algunos casos culminaron el bloqueo a la actividad en los puertos dando lugar a problemas de suministros.

A diferencia de lo que sucede en los transportes en general que paga un impuesto especial de 44,9 pesetas por litro y del sector agrario que tiene un impuesto de 13,09 pesetas litro, el gasóleo para usos pesqueros no tiene impuestos. Igualmente, los trabajadores del Regimen Especial del Mar de los



grupos segundo y tercero disfrutaron ya de una serie de bonificaciones en sus cuotas a la Seguridad Social.

Las negociaciones entre el sector de la pesca y el gobierno para compensar las pérdidas ocasionadas consecuencia de la subida de los precios del gasóleo, se centraron desde un primer momento en la concesión de préstamos a bajo interés, así como en una mejora de las bonificaciones en las cuotas a la Seguridad Social para todos los grupos, incluidos los barcos con más de 150 TRB o para la flota de altura. Tras largas sesiones negociadoras en la sede del Ministerio de Agricultura que en algunos casos terminaron de madrugada, finalmente se produjo un acuerdo el pasado 28 de septiembre. Este compromiso, en principio fue suscrito solamente por Clemente Jesús Muñiz Guardado como presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores así como por Cristóbal Montoro como ministro de Hacienda, Juan Carlos Aparicio como ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Miguel Arias Cañete como Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación y José Folgado como secretario de Estado de Economía. Inicialmente no fue rubricado por las Federaciones de Armadores que lo hicieron dos días más tarde. Tampoco fue ratificado, según los datos manejados por la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, por 62 de las 215 Cofradías existentes, entre las que se hallan las vascas y catalanas.

Según el contenido de ese acuerdo, las medidas de apoyo se concretan en dos grandes líneas: créditos baratos y bonificaciones en el pago de cuotas a la Seguridad Social.

## Créditos

- Para obras de mejoras medioambientales, infraestructuras y equipamientos portuarios que querran llevar a cabo las Cofradías firmantes, se asignan 1.000 millones de pesetas. Cada peticionario puede solicitar un máximo de 25 millones de pesetas que tendrán un periodo de amortización de cuatro años con uno de carencia y un interés bonificado de tres puntos por el Ministe-

## ■ Se abre una línea de créditos blandos por un montante de 8.000 millones de pesetas

## ■ Los trabajadores del Regimen Especial del Mar tendrán bonificaciones extraordinarias y temporales en sus cotizaciones a la Seguridad Social



rio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Para la concesión de estos créditos no se requerirán garantías adicionales distintas a los activos empresariales. Con la colaboración también de las Cofradías firmantes del acuerdo, se abre otra línea de 2.000 millones de pesetas ampliable en otros 1.000 millones a partir de enero del año 2001. En este caso, el importe del crédito por peticionario podrá llegar hasta el 40% de la factura del gasóleo durante los nueve primeros meses del año con un periodo de amortización de seis años con uno de carencia para el pago del principal y con un interés bonificado de 0,5 puntos también con cargo al Ministerio de Agricultura. Para las Federaciones de Armadores, se dispondrá igualmente en las mismas condiciones de una línea de crédito de 5.000 millones de pesetas.

## Bonificaciones

El acuerdo suscrito entre el gobierno y el sector contempla un pa-

quete de bonificaciones extraordinarias y temporales, de carácter coyuntural en las cotizaciones a la Seguridad Social de los trabajadores del Mar.

Para el grupo segundo, excluido el personal que presta exclusivamente sus servicios en tierra, las bonificaciones sobre cotizaciones de contingencias comunes se aplicará en los meses de septiembre, octubre, noviembre y diciembre de este año a razón del 67%. Para los barcos que faenan bajo la modalidad de arrastre, el porcentaje de bonificación será del 85%.

Para el grupo tercero, excluido el marisqueo a pie y al personal que preste servicios exclusivamente en tierra, la bonificación sobre la cotización de contingencias comunes será también de los meses de septiembre a diciembre, ambos incluidos, a razón del 67%. En el caso de la flota bonitera del norte que justifique parada durante los meses de diciembre se aplicaría en el mes de marzo del año 2001 siempre que

cumpla las condiciones de amarre y paro que establezca el Instituto Social de la Marina.

Para los trabajadores del grupo Primero, barcos con más de 150 TRB, se han aprobado bonificaciones del 50% en las cuotas a la Seguridad Social en los meses de septiembre, octubre, noviembre y diciembre.

Junto a estas dos medidas, el acuerdo contempla igualmente la constitución de una mesa técnica sectorial con la presencia de Hacienda para analizar la fiscalidad del sector de la pesca y la posibilidad de introducir cambios que permitan mejorar su competitividad para que los cambios puedan ser efectivos a partir del año 2001. Igualmente se preve la celebración de otra mesa técnica sectorial para analizar la estructura de gastos de las Cofradías de Pescadores para adoptar medidas que hagan posible una mejor organización del sector de la pesca tanto en beneficio propio como para una mayor colaboración con la Administración. Como medida de apoyo también se contempla la posibilidad del aplazamiento de diferentes tributos que hoy gravan la actividad pesquera.

El presidente de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, Clemente Jesús Muñiz Guardado calificó el acuerdo como un balón de oxígeno para el sector que no resolvía todos sus problemas pero que era un punto de partida para asegurar el futuro de la flota.

Para el ministro de Agricultura y Pesca, Miguel Arias Cañete, el gobierno había llegado lo más lejos en sus posibilidades de ayuda y el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Juan Carlos Aparicio se mostró satisfecho de haber respaldado este acuerdo respetando los compromisos del Pacto de Toledo ya que el importe de las bonificaciones al pago de las cuotas será aportado por el Tesoro a las arcas de la Seguridad Social.

Para resolver el problema de las flotas, Miguel Arias Cañete recalzó la necesidad de que por parte de las Comunidades Autónomas haya también la necesaria colaboración. ■

Vidal Maté

Con sólo algunas excepciones como Holanda

# LOS PAÍSES COMUNITARIOS

En líneas generales, el conjunto de la Unión Europea está cumpliendo los Programas de Orientación Plurianuales (POP) de las flotas pesqueras. Con la excepción solamente de Francia y el Reino Unido, todos los demás países miembros han llevado a cabo en los últimos años unas reducciones de flotas en porcentajes superiores a los exigidos por Bruselas, donde destacan especialmente los recortes hechos por países como España y Portugal.

# CUMPLEN LOS PROGRAMAS DE ORDENACIÓN DE FLOTAS

A pesar de ello, la Comisión de la Unión Europea considera que el esfuerzo en la reducción de la capacidad de las flotas debe ser superior con el fin de ajustar las mismas a las posibilidades reales de pesca en esas aguas. Bruselas ha reconocido recientemente que los techos de recortes decididos en los últimos años deberían haber sido superiores, algo que no se hizo por las presiones políticas de los diferentes Estados miembros. Hoy, a cara de la elaboración del V POP, la Unión Europea contempla la necesidad de aplicar mayores reducciones a la capacidad pesquera de las flotas donde la tecnología moderna permite mayores capturas, así como la política más dura de controles para impedir que se superen las posibilidades de pesca autorizadas.

El III Programa de Orientación Plurianual (POP) para



el ajuste de las flotas pesqueras comunitarias terminó en diciembre de 1996. Sin embargo, el IV POP no se pudo poner en marcha en ese mismo momento y se tuvieron que esperar varios meses, prácticamente hasta finales de 1997, para su aplicación ante las dificultades habidas entre Bruselas y los Estados miembros para lograr un compromiso sobre porcentajes de recortes. Tanto por este motivo como por el retraso de los países para aportar los datos sobre el desarrollo de los ajustes de las flotas, las cifras sobre su aplicación en poder de Bruselas no reflejan la situación exacta de las mismas en este momento. Sin embargo, de acuerdo con los datos disponibles manejados por Bruselas y relativo a 1998, se pone de manifiesto la respuesta de cada uno de los países miembros y la actitud de cada Administración ante las exigencias comunitarias.

El IV POP actualmente en



vigor tiene una duración entre los años 1997 y el 2001. Según los datos manejados por Bruselas, al 1 de enero de 1998, la flota comunitaria ya se encontraba un 16% en GT por debajo de los objetivos contemplados para el final del IV POP y un 7% por debajo también en KW, sin incluir en esas cifras las referidas a Italia. El grado de cumplimiento de los programas varía mucho de un Estado a otro, aunque en líneas generales para los responsables de la Comisión, al menos sobre el papel, ha sido importante. Restan por conocer los datos definitivos sobre el IV POP. Sin embargo, si se tienen en cuenta los resultados referidos al III POP, solamente dos países habrían fracasado en el cumplimiento de los objetivos propuestos, Francia y Países Bajos, donde las flotas, lejos de disminuir, habrían aumentado su capacidad de pesca. En el caso de Francia, inició el IV POP con una mejor disposición de cara a las exigencias

## Bruselas considera sin embargo que los objetivos marcados se quedaron por debajo de las necesidades y quiere lograr mayores ajustes.

de Bruselas y en este momento ya se hallaría igualmente entre los países dentro de las reglas de juego comunitarias.

A pesar de estos resultados, en medios comunitarios se sigue insistiendo en unas mayores reducciones y, sobre todo, en una mayor transparencia y unos mayores controles sobre la realidad de cada una de las flotas. No se olvida que en este período se hizo el cambio a la hora de evaluar la capacidad de cada flota introduciendo la unidad GT por la

anterior de TRB, cambio que podría haber dado lugar también a nuevos desajustes.

A inicios de 1998, la situación de cada una de las flotas respecto a los objetivos fijados para el año 2001 era la siguiente:

### BÉLGICA

La administración de ese país quiere cumplir las exigencias comunitarias para ajustar la flota solamente por la vía

del ajuste de la capacidad y no mediante el régimen de gestión del esfuerzo pesquero. De acuerdo con esos planteamientos y aunque existan algunas discrepancias con Bruselas, Bélgica ya habría alcanzado sus objetivos globales exigidos para el año 2001. La capacidad de la flota sería ya un 1% en GT inferior a la exigida para el año 2001 y estaría por debajo en un 4% en KW.

### DINAMARCA

Tiene actualizado el registro de buques de pesca y pretende cumplir los objetivos del programa solamente mediante un ajuste en la capacidad de sus flotas. Se trata de un país que cumple muy holgadamente sus objetivos exigidos para el año 2001 en base al IV POP. Es, junto con España y Portugal, uno de los que se hallan más por encima de las exigencias comunitarias. En GT su reducción de flota sería un 26% superior a la demanda por Bruselas y un 18% en el caso de la potencia de la misma en KW.

### ALEMANIA

Pretende cumplir los objetivos comunitarios para el ajuste de la flota mediante el control del esfuerzo pesquero en dos segmentos de la misma: para los arrastreros de varas que operan en el mar del Norte así como para los arrastreros pelágicos. Para llevar a cabo ese objetivo, las autoridades de ese país introdujeron como sistema la asignación de jornadas de mar para buques individuales en el caso de los arrastreros de varas y limitando el esfuerzo global en los arrastreros pelágicos. Para el resto de las flotas, el ajuste se está haciendo por la vía de la reducción de la capacidad pesquera. En esta flota el ajuste llevado a cabo ya en 1998 se hallaba un 19% en GT por encima de las exigencias comunitarias y un 8% en potencia, KW. En conjunto, teniendo en cuenta tanto las medidas de ajuste de flota como las referi-

# LOS PAÍSES COMUNITARIOS CUMPLEN...

das al control de actividad, la flota alemana se hallaba un 16% en GT por encima de las exigencias de Bruselas y un 5% en potencia.

## GRECIA

Es otro país que también ha tratado de ajustar su flota mediante la reducción de su capacidad sin que exista ninguna pesquería donde se haya propuesto ese objetivo por un régimen de gestión del esfuerzo pesquero. Según los datos presentados en su día a Bruselas, en 1998 la flota pesquera griega se hallaba un 9% por debajo de los objetivos marcados por Bruselas en GT y prácticamente se hallaba en los techos marcados por la UE en KW.

## FRANCIA

Se trataba de uno de los países comunitarios donde han existido mayores dificultades para el cumplimiento de los objetivos fijados por la UE en materia de ajuste de flotas. París señaló a Bruselas su decisión de lograr ese ajuste, en unos casos por la vía de la reducción real de los efectivos de la flota y en otros segmentos mediante la reducción del esfuerzo pesquero. Francia llevaba un cierto desajuste en el cumplimiento del III POP, si bien parece que posteriormente ha recuperado ese retraso. Sin embargo, inicialmente, en lugar de proceder ese ajuste a la baja, Francia había incrementado su flota pesquera un 3% en GT y el 4% en KW. Francia tampoco ha sido un país que se haya caracterizado por ofrecer una información puntual sobre la evolución de sus flotas tanto en el territorio comunitario como, sobre todo, en las zonas de ultramar.

## ITALIA

Es un país que optó por el ajuste de sus flotas por la vía de la reducción de su capacidad. La nota destacable en las relaciones entre la UE y Roma en materia de política pesquera ha sido la escasa transparencia italiana a la hora de comunicar sus acciones a Bruselas. Esta falta de información ha ido mejorando en los últimos años, si bien al mes de enero de 1998 la UE no disponía de datos fiables sobre la situación de la flota italiana y el cumplimiento de los objetivos comunitarios.



## Evolución de las flotas pesqueras en la UE

Países		Objetivos para el 31.12.96	Situación al 1.1.97	Situación al 1.1.98	Evolución 1997	Objetivos para el 31.12.2001	Situación al 1.1.98 con respecto a los objetivos del POP III	Situación al 1.1.98 con respecto a los objetivos del 2001
Bélgica	GT	23.323	22.557	23.099	542	23.323	-1%	-1%
	KW	67.857	63.540	64.896	1.356	67.857	-4%	-4%
Dinamarca	GT	138.043	97.629	98.411	782	132.539	-29%	-26%
	KW	483.306	392.526	380.809	-11.717	463.437	-21%	-18%
Alemania	GT	88.358	73.058	68.781	-4.277	81.973	-22%	-16%
	KW	185.941	168.022	161.706	-6.316	170.050	-13%	-5%
España	GT	816.612	614.375	587.172	-27.203	799.253	-28%	-27%
	KW	1.803.922	1.537.417	1.468.300	-69.117	1.755.636	-19%	-16%
Grecia	GT	121.270	110.984	110.362	-622	120.755	-9%	-9%
	KW	657.547	657.027	655.752	-1.275	654.172	0%	0%
Francia (excepto los DOM)	GT	191.241	197.635	191.744	-5.891	185.686	0%	3%
	KW	953.091	985.941	959.614	-26.327	922.357	1%	4%
Irlanda	GT	72.234	58.649	58.603	-46	69.649	-19%	-16%
	KW	208.179	180.060	179.744	-316	199.009	-14%	-10%
Países Bajos	GT	133.384	151.072	146.581	-4.491	131.809	19%	11%
	KW	378.062	419.354	399.891	-19.463	347.095	6%	15%
Portugal	GT	201.713	123.536	121.539	-1.997	195.885	-40%	-38%
	KW	519.873	393.355	394.684	1.329	497.246	-24%	-21%
Reino Unido	GT	252.088	252.062	247.649	-4.413	250.684	-2%	-1%
	KW	1.072.484	1.049.053	1.015.393	-33.660	1.066.463	-5%	-5%
Finlandia	GT	24.547	23.847	24.197	350	22.992	-1%	5%
	KW	224.831	219.278	220.066	788	212.847	-2%	3%
Suecia	GT	51.997	49.281	48.181	-1.100	51.159	-7%	-6%
	KW	265.838	255.719	245.749	-9.970	261.857	-8%	-6%
TOTAL COMUNITARIO (excepto Italia)	GT	2.114.810	1.774.685	1.726.319	-48.366	2.065.707	-18%	-16%
	KW	6.820.931	6.321.292	6.146.604	-174.688	6.618.028	-10%	-7%



## ESPAÑA: OBJETIVOS SUPERADOS

España era el primer país comunitario por el volumen y la capacidad de capturas de su flota. En los últimos años, junto con otros países como Portugal y Dinamarca, también se hallaba entre los primeros Estados en reducir sus flotas bien mediante el desguace y, fundamentalmente, con las exportaciones de barcos a otros países por la vía de las sociedades mixtas.

De acuerdo con las directrices comunitarias, la Administración Española la optó en su día por el recorte de la flota para lograr los ajustes propuestos por Bruselas, por la vía de eliminar capacidad, mientras no se han definido ningún programa para conseguir los mismos objetivos por el régimen de gestión del esfuerzo pesquero.

Según las cifras que obraban en su momento en manos de la Unión Europea, al inicio de 1998, a esta fecha. España había rebajado el potencial de su flota pesquera un 27% por encima de los objetivos exigidos por Bruselas en GT y un 16% más en Kw. Las mayores caídas se registraron en artes de arrastre y móviles seguida de la flota artesanal y de la atunera. Los menores ajustes correspondían a los bardos pesqueros al cerco de jareta. En conjunto, un ajuste duro, razón por la cual las autoridades españolas reclaman a Bruselas un tratamiento especial a la hora de abordar las futuras medidas que se tratan de imponer en los próximos años desde la Comisión en Bruselas al entender que los ajustes aplicados en su día se hallaban por debajo de lo que hubiera sido necesario.

### Evolución de la flota pesquera en España

Segmento	Código		Objetivos para el 31.12.96	Situación al 1.1.97	Situación al 1.1.98	Evolución 1997	Objetivos para el 31.12.2001	Situación al 1.1.98 respecto a los objetivos del 2001
Artesanal <12 m	4E1	GT	33.293	24.963	23.664	-1.299	33.293	-29%
		KW	235.997	214.171	204.568	-9.603	235.997	-13%
Arrastreros	4E2	GT	170.265	140.961	137.171	-3.790	163.114	-16%
		KW	442.193	408.329	395.319	-13.010	423.621	-7%
Artes fijos	4E3	GT	62.983	50.983	48.720	-2.263	58.776	-17%
		KW	159.630	144.867	143.496	-1.371	148.967	-4%
Pesqueros al cerco de jareta	4E4	GT	63.641	53.122	51.729	-1.393	57.341	-10%
		KW	192.426	174.630	173.503	-1.127	173.376	0%
Artes de arrastre y móviles	4E5	GT	334.595	213.177	191.758	-21.419	334.595	-43%
		KW	517.173	374.261	334.427	-39.834	517.173	-35%
Artes fijos	4E6	GT	56.642	49.446	49.559	113	56.642	-13%
		KW	118.370	102.950	99.953	-2.997	118.370	-16%
Flota atunera	4E7	GT	95.193	77.116	75.693	-1.423	95.493	-21%
		KW	138.133	116.115	114.042	-2.073	138.133	-17%
TOTAL		GT	816.612	609.768	578.294	-24.028	799.253	-28%
		KW	1.803.922	1.535.323	1.465.308	-54.507	1.755.636	-17%

## PAÍSES BAJOS

Es un país cuya Administración, lejos de cumplir los objetivos comunitarios para la reducción de la flota, ha incrementado el peso de la misma. Países Bajos optó por lograr ese ajuste para los diferentes segmentos de la flota por la vía de recortar el esfuerzo pesquero y de las jornadas de pesca en la mar. Los resultados ponen si embargo de manifiesto que al mes de enero del año 2000 la flota pesquera había aumentado su capacidad en GT en un 32% y en el 39% en KW.

## PORTUGAL

No ha presentado ningún programa para ajustar su flota mediante el recorte del esfuerzo pesquero y todas sus actuaciones se han centrado en ajustar la capacidad de la misma. Portugal, al igual que sucede con España, cumple ampliamente los objetivos marcados por Bruselas al haber ajustado ya su flota con reducciones del 38% en GT, por

debajo de los objetivos previstos ya en enero de 1998, y del 21% en KW.

## REINO UNIDO

El ajuste en la actividad de la flota pesquera se lleva a cabo mediante la reducción del esfuerzo pesquero y no por el ajuste de las flotas. Aunque corresponde a las organizaciones de productores la distribución del esfuerzo pesquero, la responsabilidad final recae sobre el Gobierno de ese país. Los resultados objetivos en el perí-

odo analizado se hallan prácticamente equilibrados con un recorte del 1% más allá de los objetivos exigidos por Bruselas en GT y el 5% en KW.

## FINLANDIA

Los objetivos comunitarios para el ajuste de la flota se pretenden cumplir mediante la reducción de la capacidad de la misma. Finlandia cumplía los objetivos marcados en el III POP, pero se hallaba un 5% y un 3% respectivamente por encima de los techos mar-

cados por Bruselas para este país en GT y en KW.

## SUECIA

El Gobierno sueco también se acogió a la reducción de la capacidad de la flota como el instrumento para lograr los ajustes exigidos por Bruselas. El 1 de enero de 1998, la flota sueca había reducido ya un 6% por encima de los objetivos comunitarios en GT y el 6% también en KW. ■

Vidal Maté

**El problema de la gestión y regulación pesquera continúa siendo complejo y heterogéneo**

# REABIERTO EL DEBATE SOBRE LA TRANSFERIBILIDAD DE LOS DERECHOS DE PESCA

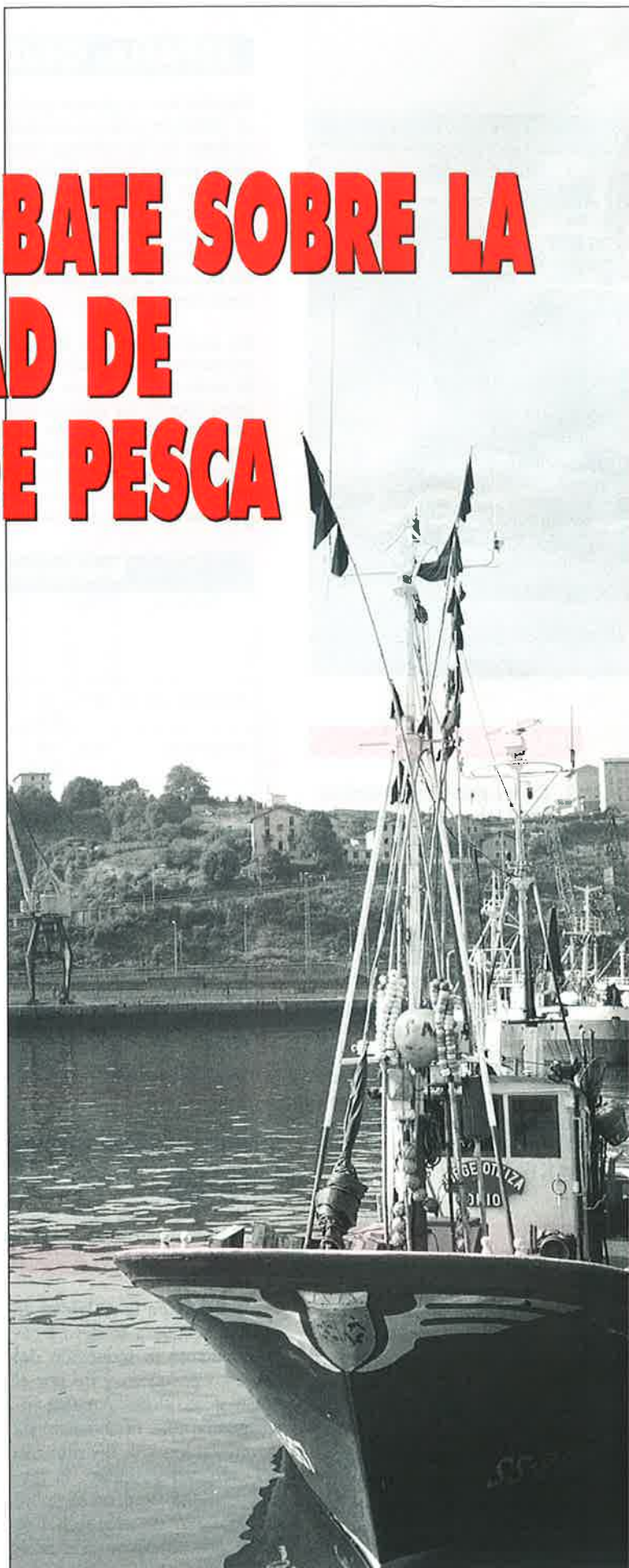
**El anteproyecto de Ley de Pesca Marítima ha reabierto el debate entre las distintas partes del sector marítimo pesquero sobre el derecho de acceso de pesca y su transferibilidad, según se desprende de las conclusiones de un estudio elaborado por el catedrático de Economía Aplicada Fernando González Laxe que en el que se analizan los efectos socioeconómicos de la transferibilidad de los derechos de pesca. El informe subraya, además, que la transferibilidad convierte la cuota en un activo que incentiva tanto el individualismo como la eficacia, aunque también apunta la tendencia a la concentración como alguno de los problemas de esta forma de gestión de los recursos.**

**E**l proceso de debate previo a la reformulación de la Política Pesquera Común (PPC), que está realizando la Comisión de la Unión Europea y deberá estar finalizada para el 2002, ha puesto de relieve la importancia de la definición de los derechos de la pesca y su transferibilidad, según el informe elaborado por Fernando González Laxe y publicado por el Instituto de Estudios Económicos Pedro Barrié de la Maza.

En una situación como la actual en la que la sobrecapacidad de los medios de producción y la sobreintensidad sobre las pesquerías dista del objetivo comunitario, encaminado a lograr una flota acorde con las posibilidades de capturas, la definición de los derechos de pesca y su transferibilidad han adquirido un papel relevante en

el debate de la PPC y, según el informe, el nuevo marco de esta política tendrá que definir los derechos de exclusividad y dar respuestas interrogantes tales como: ¿quién puede acceder?; ¿qué derechos de extracción se definen?; ¿qué forma de actuación se delimita?; ¿qué participación en los derechos y en las decisiones se mantienen o se ceden?; ¿qué gestión se aplica?

La aplicación de los sistemas de cuotas de pesca individuales y transferibles o las mismas medidas delimitadas por la puesta en marcha de los niveles de esfuerzo para las embarcaciones que operan en aguas comunitarias muestran la complejidad de la labor que tiene ante sí la Comisión en lo relativo a los mecanismos de gestión a aplicar. Aunque para alguna de las partes implicadas la gestión no parece tan compleja. Y así lo ponen de



manifiesto los armadores, para quienes el derecho de pesca no presenta ninguna duda cuando afirman que el derecho de acceso es de las empresas que ponen en juego sus intereses al mandar sus barcos a faenar en unas aguas que hace veinticinco años eran libres.

Pero las circunstancias han cambiado de forma notable desde entonces cuando los países ribereños acordaron ampliar sus derechos de las 12 millas que había con anterioridad a las 200 millas. A partir de ese momento el acceso a los recursos pesqueros pasó de ser de libre acceso a propiedad estatal y, por tanto, la flota tuvo que atenerse al nuevo orden.

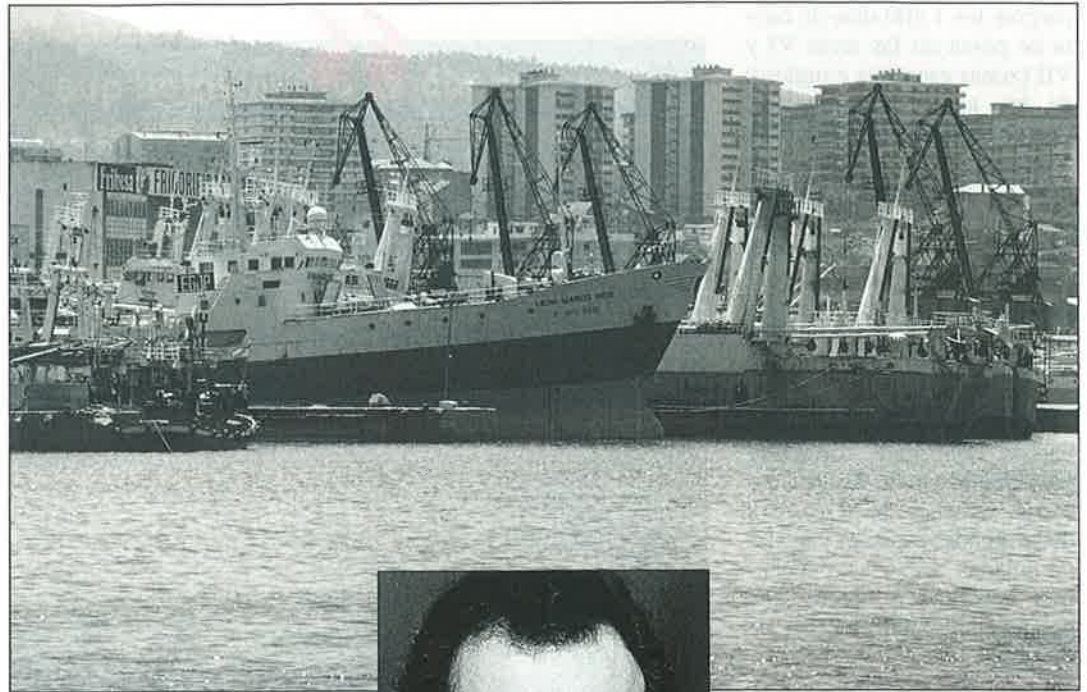
Con posterioridad y tras la incorporación de nuestro país a la UE, pasó a ser Bruselas el gestor de los recursos comunitarios y el valedor de los intereses de la flota y en lo relativo a convenios internacionales.

### **Acceso a los recursos**

Un aspecto importante de la PPC son los tipos de regímenes de propiedad de los recursos pesqueros, que enmarcan los actuales procesos de regulación pesquera y que pueden ser: de libre acceso, propiedad privada, propiedad comunal y, por último, propiedad estatal.

El libre acceso afecta a zonas y recursos sobre los que no existen derechos de propiedad bien definidos, no se dan restricciones de uso ni de acceso, ni se tiene regulación sobre la forma de realizar controles o de establecer normas que regulen cualquiera de las funciones de ordenación, gestión y administración de la pesca.

La aplicación de las zonas económicas exclusivas por parte de los Estados ribereños amplió la propiedad estatal de los países costeros. Para acceder a recursos pesqueros de propiedad estatal los usuarios deben cumplir las reglas y normas de



uso y acceso determinadas por la institución que es responsable. La aplicación de las zonas económicas exclusivas ha evitado que flotas de otros países pudieran apropiarse de la pesca y ha servido para proteger los recursos pesqueros para los pescadores de la zona.

El régimen en propiedad privada se da cuando los pescadores tienen derecho a realizar un uso socialmente aceptable del recurso pesquero y tienen el deber de abstenerse de sobreexplotarlo.

El tipo de propiedad y la transferibilidad de los derechos de pesca en nuestro país ha sufrido modificaciones importantes en el último cuarto de siglo. Los primeros cambios se iniciaron en 1981, cuando se consolidaban unos derechos de acceso individuales, y han evolucionado hasta la actual situación de mercado de licencias paralelo.

### **Mercado de licencias**

Esta situación ha generado la existencia de un mercado de licencias paralelo que alteró la distribución geográfica de las flotas. Así las cosas, armadores haciendo el papel de agentes de inversiones o instituciones

financieras locales han participado en esta "bolsa de derechos del pescado" de "Grand Sole" capitalizando o descapitalizando algunas empresas y asociaciones y modificado los censos de la flota gallega y la del Cantábrico oriental como se aprecia en el trasvase de barcos durante el período 1990-92 (ver cuadro 1).

La situación se ha mantenido como muestra el modelo elaborado en 1999 por armadores de Porto-Celeiro para comprar derechos de pesca para determinadas áreas a otras empresas que fueron incorporados su flota, mediante la compra de embarcaciones. Y después se procedió a la reventa de los días sobrantes de pesquerías especializadas.

La operación calificada como "estratégica" contó con la autorización de dos Gobiernos Autonómicos, que avalaron las transacciones. Con la financiación de Caixa-Galicia y el seguimiento de las Consellerías de Pesca y Economía de la Xunta de Galicia, las 37 embarcaciones del puerto de Celeiro pudieron participar en la compra a la firma Laurank Bat de cinco barcos del puerto vasco de Pasajes por un importe de 1.300 millones pesetas y re-

“Los derechos individuales de pesca delimitan la exclusividad y la complementariedad, pero no garantizan la eficacia y la sostenibilidad de la explotación pesquera”  
(Fernando González Laxe).

partirse los 1.500 días de cuota de pesca en las áreas VI y VII (zonas escocesa e inglesa) de las aguas comunitarias. Posteriormente el Gobierno Vasco apoyó la recompra por parte de una empresa armadora vasca de las cinco embarcaciones por un total de 800 millones de pesetas para quedarse con los derechos de pesca en la zona VIII que tenían asignados los barcos.

Tras las operaciones, los barcos continúan formando parte del puerto de Pasajes, pero sus derechos de pesca para determinadas especies y en determinadas áreas se encuentran adscritos a barcos que operan en el puerto lucense de Celeiro.

Los derechos de pesca, como muestra el ejemplo cuyos datos aporta el informe de González Laxe, son utilizados por las organizaciones de armadores en sus estrategias económicas y se suman a las estrategias de las lonjas, las empresas de transporte, comercialización y distribución; ya que si un grupo de armadores deciden cambiar el puerto de descarga, pueden consolidar una pesquería y obtener del puerto mejoras económicas.

Hace pocas semanas la prensa gallega se hacía eco de la alianza de los armadores de Vigo y la sociedad Puerto de Celeiro para comprar derechos de pesca en el Gran Sol e instaban a la Xunta a habilitar fondos para financiar la compra, por parte de los armadores, de derechos de pesca.

Los portavoces de la cooperativa y de la sociedad subrayan su desventaja con respecto a los armadores del País Vasco y Asturias, que cuentan con fondos de los respectivos Gobiernos autónomos. Los armadores pueden obtener subvenciones de hasta un 30% para la compra de derechos de pesca si el barco es adquirido o el que acumule sus derechos opere en puertos de esa comunidad durante un mínimo de diez años.

**“Los armadores argumentan que son propietarios de los derechos de acceso y los derechos de pesca. Por tanto, reclaman y exigen sus derechos sobre las asignaciones futuras y solicitan contrapartidas en caso de dificultades.”**



### **Posiciones ante PPC**

Los armadores de la vertiente cantábrica han mostrado posiciones diferentes ante la reformulación de la Política Pesquera Común. De una parte, los armadores gallegos apuestan por el sistema de regulación del esfuerzo de pesca en el que el Consejo asigna

cada barco un nivel de esfuerzo que se convierta en un derecho de pesca determinado, que pueda ser transferido a otros buques dentro de la flota comunitaria global. Por tanto, para la patronal gallega la Administración pesquera española puede dictar las normas relativas a las transferencias de los derechos de pesca.

Los armadores vascos, por su parte, quieren que la Comisión Europea distribuya la cuota entre las empresas pesqueras comunitarias mediante el principio de estabilidad relativa y argumentan que éste es un principio justo que proporciona estabilidad a las empresas que habitualmente han accedido a las aguas jurisdiccionales de países comunitarios. La estabilidad es relativa, ya que dependerá del total autorizado de capturas, que es variable.

Estas cuotas podrán ser transferidas temporal o definitivamente entre las empresas. Al limitar las acumulaciones, según los representantes de los armadores vascos, se expropia parte del patrimonio de las empresas vascas en favor de otras flotas que al no haber realizado la reconversión no han reducido su número de barcos.

Los sistemas de regulación basados en la implantación de las cuotas individuales de pesca transferible presenta dos características destacables: admite la posibilidad de compra de las licencias o derechos de pesca a los miembros de su organización, cuenta con la autorización pública de dicha adquisición y ampara los procesos de compra, hasta tal punto que se permite la obtención de subvenciones e incentivos gubernamentales.

### **Evolución de la legislación española**

**En nuestro país la transferibilidad de los derechos de pesca, según la Orden Ministerial del Ministerio de Agricultura y Pesca de 12 de junio de 1981, era individual. Establecía la Orden derechos de acceso bajo criterios históricos limitados a un censo cerrado. Cada empresa tenía unos derechos equivalentes y eran acumulables en otros buques propiedad de la empresa incluidos en el censo o podían ser vendidos, cedidos o transmitidos sus derechos de pesca a la pesquería sin tener que vender, ceder o transmitir legalmente un buque de su propiedad incluido en el censo. Por tanto, la Orden consolidaba unos derechos de acceso individuales, por embarcación, y unos derechos de pesca individualizada, por embarcación.**

**La legislación española de 1981 puso en evidencia sus paradojas cuando se llevaron a cabo los procesos de renovación y transformación de la flota, ya que, a pesar de lo establecido por la Orden, se admitía, por otro lado, que la empresa propietaria del derecho de pesca podría conservarlo aun en el supuesto de venta del buque a otra empresa que faenase en caladero no contingentado. Es decir, se podía desagregar licencia del buque. De esta forma, el buque se mantiene fuera de la zona, sin licencia, y la licencia, a disposición de acumularse a otro barco en la zona limitada. Otra fórmula para mantener la licencia era si el buque cambiaba de zona, era desguazado -sin prima o ayuda estatal-, cambiaba de modalidad dentro**



## Evolución de la flota pesquera española en aguas de la CEE

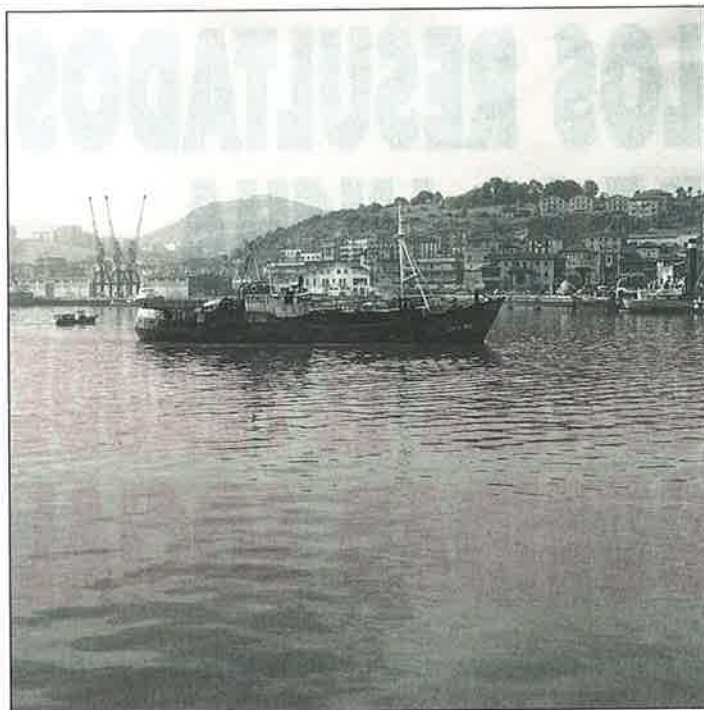
	GALICIA		CANTÁBRICO		TOTAL	TOTAL
	evolución real	evolución teórica censos	evolución real	evolución teórica censos	evolución real	evolución teórica censos
1981	175	175	240	240	415	415
1982	152	152	227	227	379	379
1983	146	146	177	177	323	323
1984	143	143	144	144	287	287
1986	175	175	125	125	300	300
1987	175	175	125	125	300	300
1989	173	173	127	127	300	300
1990	174	146	121	149	295	295
1991	175	148	120	147	295	295
1992	168	139	127	156	295	295

Fuente: E. López-Veiga, 1993

### Conclusiones

Según el informe, la transferibilidad incentiva el individualismo y la eficacia al permitir y posibilitar la adquisición y venta de los derechos de pesca. De esta forma la cuota se convierte en un activo, un valor cuya posibilidad de compra-venta favorece la racionalización de las actividades pesqueras y, como afirma el informe citando al Banco Mundial, es una alternativa para prevenir la sobrecapitalización pesquera, tratar de resolver los problemas de acceso a las pesquerías y lograr una mayor rentabilidad para el sector pesquero.

A pesar de lo anteriormente escrito, el sistema de gestión tiene sus inconvenientes. Pri-



de la misma pesquería, o exportado para constituir una empresa pesquera conjunta.

La Orden Ministerial de 12 junio de 1992 permitió a las empresas acumular los derechos de acceso de los barcos desguazados en otros buques del mismo censo, aunque hubieran obtenido subvenciones por desguace.

La Ley de ordenación del sector pesquero de altura y gran altura que opera dentro de los límites geográficos de la Comisión de Pesca del Atlántico Nordeste de 15 julio de 1997 permitió a las empresas transmitir la totalidad o parte del derecho o coeficiente de acceso que tienen reconocido sus buques a otras unidades que, aun perteneciendo a distinto titular, estén registradas en el censo. De esta forma,

la transferibilidad total o parcial quedaba autorizada.

El Real Decreto 1838/97 de 5 diciembre de 1997 redonda en la transferibilidad y establece una relación entre los cambios de base y la posesión de la licencia. A comienzos de año será asignada una modalidad con su derecho y caladero a cada buque, además de su puerto base. Si la Ley 23/1997 permitía a los titulares de los barcos incluidos en el censo transmitirse, bajo la supervisión de la Administración pesquera española, total o parcialmente los derechos de acceso a las diferentes zonas de pesca, el Real Decreto 1915/97 establece a la actividad pesquera un máximo de 315 días y un mínimo de 215. ■

J.M.S.

mero, el sistema es difícil de aplicar a las pesquerías de vida corta, estacionales o para las pesquerías "relámpago". La segunda fuente de inconvenientes al aplicar este sistema de gestión es la tendencia a la concentración de la oferta. Ya que al eliminarse del mercado los productores ineficientes, la mayor parte de los derechos de acceso y los derechos de pesca podrían ser absorbidos por uno o por un reducido número de propietarios. Lo que generaría una concentración de la oferta de los productos pesqueros en la zona y en un reducido número de armadores. Esta situación no garantiza la efectividad social en el entorno territorial, ni tampoco la sostenibilidad de los stocks. El tercer problema de este sistema de gestión es su efecto sobre los precios. Éstos quedarían supeditados a las decisiones del reducido grupo que ha adquirido los derechos de pesca. De esta forma el precio y la cantidad de oferta estarían determinados por los pocos oferentes y no por la demanda normal del producto. En esta situación los armadores podrían hacer oscilar los precios tanto al alza como a la baja dependiendo de sus intereses.

Concluye el informe afirmando que las cuotas individuales de pesca revelan que incentivan sólo decisiones de carácter económico; dota de exclusiva responsabilidad a los agentes productivos en las explotaciones pesqueras; y subraya que la rentabilidad la obtienen apropiándose de los procesos de pesca, de los productos que aporta al mercado y de la comercialización.

En consecuencia, los derechos individuales de pesca delimitan la exclusividad y la complementariedad, pero no garantizan la eficacia y la sostenibilidad de la explotación pesquera. Por tanto, el problema de la gestión y la regulación pesquera continúa siendo complejo y carece de una respuesta única que garantice una gestión equilibrada. ■

Jesús M. Salamanca

**Entre mayo de 1996 y abril de 2000 se recuperaron más de 430.000 millones de pesetas**

La aplicación de las medidas contra el Fraude social y la morosidad en los pagos a la Seguridad Social continúan dando sus frutos. Desde que el Gobierno aprobase a mediados de 1996 el Plan de Lucha contra el fraude hasta el pasado mes de abril, la Inspección de Trabajo y Seguridad Social ha recuperado más de 430.000 millones de pesetas en el área de Seguridad Social. A estas actuaciones hay que añadir las llevadas a cabo por la Sección de Investigación de la Seguridad Social, dependiente de la Brigada de Delincuencia Económico Financiera de la Policía Judicial, que destapó, en 1999, fraudes por valor de 8.000 millones de pesetas. Por su parte las Unidades de Recaudación por vía ejecutiva de la Seguridad Social obtuvieron 157.055 millones de pesetas durante el pasado ejercicio.

# MEJORAN LOS RESULTADOS DE LA LUCHA CONTRA EL FRAUDE EN LA SEGURIDAD SOCIAL

La actuación de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social (ITSS) ha permitido recuperar 439.399 millones de pesetas desde mayo de 1996 a abril de 2000, a través de las liquidaciones de cuotas sociales practicadas por falta de cotización o defectos en la misma. Desde principios de año y hasta el mes de mayo, el importe de las liquidaciones de cuotas sociales practicadas por la Inspección de Trabajo y Seguridad Social ha permitido recuperar 55.536 millones de pesetas.

Estas cifras abarcan los resultados obtenidos por la Inspección en el control de determinados tipos de fraude, como la falta de cotización derivada

de la falta de afiliación o alta de los trabajadores en la Seguridad Social, y las diferencias entre las bases y los tipos de cotización declarados por las empresas y los que legalmente debieran haber declarado a la Seguridad Social.

## Economía sumergida

Así mismo las actuaciones de la Inspección han permitido aflorar 20.876 empleos sumergidos en el primer semestre de este año, provocando el alta de estos trabajadores en el sistema de la Seguridad Social. Estos resultados, correspondientes al balance de enero a junio de este año, elevan a 202.262 el número total de altas en la Seguridad Social promovidas

por la Inspección de Trabajo desde mayo de 1996.

Además del empleo aflorado, la actuación de la ITSS ha permitido recuperar 70.963 millones de pesetas por el control de la cotización a la Seguridad Social en este primer semestre. Esta cifra corresponde al importe de los 47.561 expedientes liquidatorios iniciados desde enero hasta junio de este año y representa un incremento del 4% sobre el resultado obtenido en el mismo período de 1999, que fue de 68.201 millones de pesetas.

En el control del fraude en prestaciones, la ITSS detectó en el primer semestre del año 5.795 casos de prestaciones obtenidas o cobradas fraudu-





lentamente. De ellos, 5.082 corresponden a fraude por prestaciones por desempleo y 713 a fraude en otras cotizaciones sociales (pensiones o subsidios).

La actuación de la Inspección frente a la denominada economía sumergida, en el ámbito de la Seguridad Social, se ha centrado, precisamente, en estos dos puntos reseñados en la lucha contra las conductas que implican una disminución de las cotizaciones sociales o el disfrute indebido de prestaciones.

Según los responsables del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales en lo que se refiere a economía sumergida por cotizaciones, los expedientes más frecuentes son los de falta de afiliación, diferencias en bases y tipos de cotización, no reconocimiento de la deuda por los trabajadores en alta y derivación de responsabilidad. En todas ellas los resultados de la acción inspectora han sido positivos en el período mayo 1996-abril 2000 y se espera que la tendencia futura siga siendo la misma, tal y como demuestran los datos que se han recogido desde enero a mayo del presente año.

Éstos son los resultados de las 195.408 visitas que los inspectores han realizado a los centros de trabajo durante los seis primeros meses del año. De estas visitas, un 30% (59.977 visitas) correspondieron al control en materia de prevención de riesgos laborales, especialmente en el sector de la construcción.

### Vía ejecutiva

La Seguridad Social recaudó por medio de las URES (Unidades de Recaudación Ejecutiva) un total de 73.202 millones de pesetas en el primer semestre del presente año, lo que supone 4.586 millones de pesetas más que en el mismo período de 1999 (un

6,7%), lo que permite seguir avanzando en el proceso de saneamiento del sistema de protección social.

Durante el ejercicio de 1999, la Seguridad Social recaudó por vía ejecutiva la cantidad total de 157.095 millones de pesetas. De éstos, 140.000 millones corresponden al sector privado y se han recaudado a través de las URES, mientras que 17.000 se han obtenido en el sector público por el procedimiento de deducción.

Según los responsables del Ministerio de Trabajo, esta cifra hace que se haya cumplido, para el ejercicio 1999, el objetivo fijado en los Presupuestos de Ingresos de la Tesorería General, recaudándose, además, 6.000 millones más que en el ejercicio anterior, donde se logró recabar 151.000 millones de pesetas.

### Otras inspecciones

La Inspección de Trabajo y Seguridad Social ha llevado a cabo también otras actuaciones de las que cabe destacar las efectuadas en el área de prevención de riesgos laborales, que constituye una de las actuaciones prioritarias de la Inspección, con el objetivo de vigilar que las empresas cumplan las normas de prevención y seguridad en el trabajo. El importe de las actas de infracción en esta materia asciende a 7.183 millones de pesetas entre los meses de enero a junio del presente año.

Para el control de la prevención de riesgos laborales, los inspectores realizaron en ese período 59.977 visitas a centros de trabajo, de las que 34.788 se efectuaron en el sector de la construcción. El resultado fue de 20.617 infracciones detectadas, lo que ha representado un 21,4 por ciento más que en el mismo período de 1999, que se alcanzaron las 16.979.

Como consecuencia de ello, la Inspección de Trabajo y Seguridad Social ha emitido 61.793 requerimientos a las empresas para que subsanaran la falta detectada y ha paralizado 1.366 trabajos ante el riesgo inminente y grave de accidente, un 16,5 por ciento más que en el primer semestre de 1999, en que se paralizaron 1.173.

Según los responsables de la Inspección, hay que destacar que en 840 casos se ha propuesto recargo en las prestaciones a favor del trabajador y a cargo de la empresa, por incumplimiento de las medidas de seguridad, de acuerdo con lo establecido en la Ley General de la Seguridad Social. Esta cifra representa un incremento de las propuestas de recargo del 22,3 por ciento con relación al mismo período del año anterior, que fueron 687.

Según lo especificado en la Ley General de la Seguridad Social, "todas las prestaciones económicas que tengan su causa de accidente de trabajo o enfermedad profesional se au-

mentarán, según la gravedad de la falta, de un 30 a un 50 por ciento, cuando la lesión se produzca por máquinas, artefactos o en instalaciones, centros o lugares de trabajo que carezcan de los dispositivos de precaución reglamentarios, los tengan inutilizados o en malas condiciones, o cuando no se hayan observado las medidas generales o particulares de seguridad e higiene en el trabajo, o las elementales de salubridad".

Según las informaciones facilitadas por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, la Inspección ha detectado también, a través del trabajo de campo efectuado, que existe una escasa implantación en las empresas de los mecanismos fijados por la Ley de Prevención de Riesgos Laborales de 1995. La más grave de esta inobservancia de la Ley es la falta de medios de prevención que dispone la Ley que existen en las empresas, entre ellas un sistema integrado de gestión de prevención, en el que participan empresarios y trabajadores.



## En 1999 destapó fraudes por valor de 8.000 millones de pesetas *La policía especializada en Seguridad Social, un servicio eficaz*

La Sección de Investigación de la Seguridad Social, dependiente de la Brigada de Delincuencia Económico-Financiera de la Policía Judicial, una unidad policial especializada en la investigación de los delitos que atentan contra los intereses de la Seguridad Social, culminó el pasado año 115 investigaciones que han permitido sacar a la luz un volumen de fraude por importe de 8.041 millones de pesetas y poner a disposición judicial a 175 personas por presunto delito contra la Seguridad Social.

Entre las infracciones más comunes descubiertas el año pasado se encuentra el alzamiento de bienes contra la Seguridad Social, la falsificación de documentos oficiales y estafa a la Seguridad Social (para obtención de recetas médicas, prestaciones económicas o para eludir el pago de deudas) y el descubrimiento de datos personales.

Madrid, Barcelona y Sevilla son las

provincias españolas en las que se descubrió un volumen importante de fraude, con 4.596 millones, 1.625 millones y 623 millones, respectivamente.

### Redes de fraude

Las actuaciones de la SISS han permitido desarticular, también, dos importantes redes de fraude que actuaban en Oviedo y Zaragoza. La primera de ellas, implicada en la falsificación de recetas médicas del INSALUD, terminó con la detención de 25 personas, como presuntos autores de un delito continuado de falsificación de recetas médicas y estafa a dicha entidad por importe de casi cuatro millones de pesetas. En esta operación fueron puestos a disposición judicial 17 médicos, cuatro titulares de oficinas de Farmacia, tres funcionarios de la Inspección médica y un representante de un conocido laboratorio farmacéutico. El grupo

fakturaba recetas falsas como justificante de compras de medicamentos nunca realizadas.

La localización de una segunda red en Zaragoza, implicada en la venta de datos informáticos, terminó en marzo del pasado año con la puesta a disposición del juez de seis personas por un presunto delito de descubrimiento y revelación de datos protegidos. Entre los detenidos se encuentran funcionarios y miembros de una supuesta agencia de detectives.

### Fraude evitado

Además del resultado económico directo de los asuntos investigados, hay que destacar también la importancia del fraude evitado por la SISS, que está valorado en más de 3.000 millones de pesetas. Ello es debido a que las acciones de esta policía especial tienen un fuerte carácter preventivo y ejemplarizante, por la repercusión que tienen dichas actuaciones en las



Otra acción inspectora que se ha intensificado es la del control de los contratos bonificados y subvencionados. En esta área se han revisado 13.705 (el 26,3%). El importe total de las cuotas liquidadas y de las cantidades subvencionadas a devolver es de 1.057 millones de pesetas, un 60% más que en el mismo período del año anterior, que fue de 666 millones de pesetas.

### Más inspectores

Para llevar a cabo estas actuaciones los efectivos de la Inspección se han visto incrementados al pasar de 1.459 en diciembre de 1996 a 1.532 en julio de 2000, lo que significa un incremento del 5 por ciento en este período, principalmente en el Cuerpo Superior de Inspectores de Trabajo y Seguridad Social, que ha pasado de 661 efectivos en 1996 a 737 en julio de 2000, un 11,4 por ciento más. ■

Concha Hernández Carazo

## DATOS DE LA ACCIÓN INSPECTORA (Enero-junio 2000)

### I. ACTUACIONES DE LA SEGURIDAD SOCIAL

Importe expedientes liquidatorios (mill. ptas.)	70.959,3
N.º de altas de trabajadores en Seguridad Social provocadas por la Inspección de Trabajo	20.876
Prestaciones por desempleo obtenidas o disfrutadas fraudulentamente	5.082
Otras prestaciones sociales obtenidas o disfrutadas fraudulentamente	713

### II. ACCIONES PARA LA DETECCIÓN DE FRAUDE EN LA OBTENCIÓN DE BENEFICIOS A LA CONTRATACIÓN

N.º de irregularidades detectadas	3.607
Bonificaciones/subvenciones irregularmente obtenidas o disfrutadas (mill. ptas.)	1.057

### III. PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

N.º de visitas a centros de trabajo	59.977
N.º de infracciones detectadas e incluidas en acta de infracción	20.617
Importe de actas de infracción (mill. ptas.)	7.183,3
N.º requerimientos de subsanación	61.793
N.º de paralizaciones de trabajo	1.365
N.º de recargo en prestaciones a favor de trabajadores y a cargo de las empresas a propuesta de la Inspección de Trabajo	840
N.º de informes remitidos a la jurisdicción	2.857

provincias en que tienen lugar, así como en el sector empresarial. Según se ha comprobado en las distintas direcciones provinciales de la Tesorería General de la Seguridad Social, después de cada intervención de la SISS las cotizaciones experimentan un notable aumento. A ello hay que añadir que, como consecuencia de las investigaciones y rastreos patrimoniales practicados sobre empresas deudoras de la Seguridad Social que se habían declarado insolventes, se ha descubierto la existencia de un patrimonio en poder de los deudores por importe de más de 2.628 millones de pesetas. Este hecho se puso en conocimiento de las Unidades de Recaudación correspondientes para el embargo de dichos bienes. También a través de las tesorerías territoriales, se tiene conocimiento de que diferentes empresas defraudadoras, cuyos responsables fueron detenidos por funcionarios de la SISS, tras esta intervención efectuaron pagos y presentaron avales bancarios por importe superior a los mil millones de pesetas para cubrir en todo o en parte sus deudas.

### Veintidós años luchando contra el fraude

Los orígenes de la Sección de Investigación de la Seguridad Social dependiente de la Brigada de Delincuencia Económico-Financiera de la Policía Judicial, hay que buscarlos en agosto del año 1977 con la creación de un grupo mixto integrado por personal de los Ministerios de Interior y Sanidad y Seguridad Social, cuya finalidad era realizar inspecciones especiales e investigaciones policiales relacionadas con todas aquellas conductas delictivas, que afectaran a la Seguridad Social, que por aquellos tiempos empezaron a ser cada vez más frecuentes. Con posterioridad, en febrero de 1978, y tras integrarse en él funcionarios del entonces Cuerpo General de la Policía y de la Guardia Civil, se integró dentro de la Comisaría General de la Policía Judicial como grupo operativo. A partir de 1980 su colaboración empezó a ser requerida por todas las entidades gestoras de la Seguridad Social así como por otros departamentos del recién creado Ministerio de Trabajo y Seguridad

Social debido al creciente aumento de las irregularidades. Con este motivo la Dirección General de la Policía empezó a incrementar el número de funcionarios dedicados a esta tarea. En la actualidad, cuando acaba de cumplir sus 22 años de existencia cuenta con una Sección Operativa y tres Grupos Operativos que suman un total de 25 personas que disponen de una serie de dependencias, inauguradas en marzo de 1998, dotadas con equipos informáticos vehículos para el desarrollo de sus trabajos. Sus funciones como ya se ha indicado son las de investigación de actuaciones presuntamente delictivas relacionadas con las distintas Entidades Gestoras de la Seguridad Social y otros organismos del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. El objetivo de estas investigaciones es diferente según el organismo que demande los servicios. En el caso del Instituto Social de la Marina, éstas se centran en la búsqueda de irregularidades en la afiliación, en la cotización y en la falsificación de tarjetas de embarque. ■

C.H.C.

**El trámite para conseguir una pensión de jubilación se ha reducido a 12 días**

# EN MARCHA LA CARTA DE SERVICIOS DEL INSTITUTO NACIONAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL

**El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha puesto en marcha la Carta de Servicios del Instituto Nacional de la Seguridad Social, que es un instrumento de calidad e información a los ciudadanos en el que se explicita, entre otros, los servicios que presta este organismo, los derechos de sus usuarios y las formas de colaboración para mejorar este servicio público, al tiempo que se fijan los compromisos y los indicadores de calidad de esta Entidad con los ciudadanos.**

Según ha explicado el Director General del Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS), Rafael Mateos Carrasco, "El compromiso del INSS con los ciudadanos, como usuarios de sus servicios, constituye una exigencia de calidad que requiere explícitos pronunciamientos. Esta Carta de Servicios representa nuestra voluntad y esfuerzo en la prestación de unos servicios públicos de calidad".

Con la puesta en marcha de esta Carta, el Instituto Nacional de la Seguridad Social, que ya ha sido pionero en todas las iniciativas tomadas en pro de mejorar la calidad del servicio que se presta a los ciudadanos y en la implantación de la medición de éste, vuelve a ser una vez más uno de los primeros organismos que lleva a efecto un instrumento de compromiso con los ciudadanos como usuarios.

## Contenido de la Carta

En la Carta aparecen los datos identificativos del Instituto, en los que se realiza una pequeña presentación de la Entidad, se recogen las notas básicas de sus funciones y cometidos, se reseñan sus características de implan-

tación territorial y se declara el sometimiento de su actividad a los principios de simplificación, racionalización, transparencia, economía de costes, solidaridad financiera y unidad de caja, eficacia social y descentralización.

En la determinación de los objetivos, el INSS se ha exigido un gran nivel de calidad en la gestión, lo que se traduce, en cuanto al trámite y resolución de las pensiones, en que éste se efectúe bajo el principio de no interrupción de rentas. A este efecto se han acordado los plazos medios de tramitación y resolución de las pensiones. Así, la prestación por jubilación se resuelve en 19 días y las de muerte y supervivencia (viudedad, orfandad y favor de familiares) en 13 días.

No obstante, según los últimos datos disponibles, facilitados por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, desde mayo de 2000 los tiempos medios de trámite en la gestión de prestaciones económicas están ya por debajo de estos compromisos. Así, las pensiones de jubilación tardan en tramitarse, actualmente, una media de 12 días, frente a los 19 de 1996, mientras que las de incapacidad permanente se sitúan en una media de 65 días



frente a los 125 de 1996, y las de muerte y supervivencia en 9 días frente a la media de 13 días de 1996.

En la Carta de Servicios también se establece, entre otros, el reconocimiento de asistencia sanitaria de los pensionistas con carácter simultáneo a su acceso a dicha condición: la realización automática de la emisión de los formularios de asistencia sanitaria internacional: atender el 70% de las consultas presenciales con antelación a los 15 minutos de espera y que la revalorización de pensiones tenga lugar a principios de año. Además, el plazo máximo de contestación de la información escrita no podrá superar los 30 días hábiles y el de contestación de las quejas y sugerencias no podrá ser superior a 20 días.

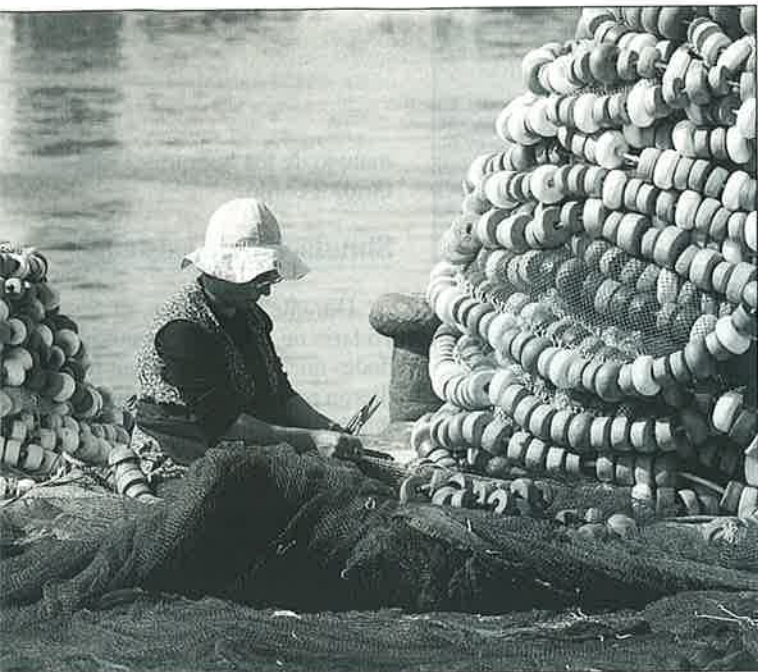
## Medición de la calidad

En la Carta el INSS concreta los derechos que tienen los ciu-

dadanos: atención e información, tanto general como específica y personalizada; asesoramiento y ayuda; reconocimiento y pago de las prestaciones contributivas; reconocimiento del derecho a la asistencia sanitaria; revalorización anual de las pensiones y emisión de notificaciones personalizadas.

También anuncia formas de colaboración de los usuarios en la mejora de los servicios, como la cumplimentación de encuestas periódicas sobre calidad, los Buzones de Sugerencias o la participación de los distintos grupos de interés en los órganos de participación y control, y reconoce el derecho a la formulación de quejas y sugerencias.

Desde 1990 el INSS ya tiene establecido un cuestionario de evaluación de la atención recibida y según las respuestas recibidas la puntuación que viene recibiendo es notable, ya que



tanto los perceptores de prestaciones de jubilación, incapacidad permanente, muerte y supervivencia, como los de maternidad y prestaciones familiares han calificado con notas de 7,98 y 7,83 la gestión en una escala de 1 a 10.

### Sistemas de control

Además, con el objetivo de establecer unos sistemas de seguimiento y control que permitan el análisis y valoración del grado de cumplimiento de las obligaciones suscritas con los ciudadanos, se han fijado unos indicadores de nivel de calidad de los servicios prestados, como el tiempo medio de trámite de las pensiones, el de reconocimiento del derecho a la asistencia sanitaria o el porcentaje de consultas presenciales atendidas.

Como datos complementarios, la Carta de Servicios contiene direcciones postales y telefónicas de todas las direcciones provinciales, la información sobre el teléfono de atención personalizada, la dirección de Internet o el teléfono gratuito que hay a disposición de los usuarios.

Para difundirla, el INSS ha editado 300.000 trípticos, a disposición de los ciudadanos en todos los Centros de Atención e Información de la Seguridad Social (CAISS), y se ha incluido en la página web de Internet tanto del propio Instituto ([www.seg.social.es/inss](http://www.seg.social.es/inss)) como en el Centro de Información Administrativa del Ministerio de Administraciones Públicas. ■

C. H. C.

## SERVICIOS QUE PRESTA EL INSS

- **Recepción de solicitudes de prestaciones económicas del Sistema Público de Seguridad Social.**
- **Reconocimiento del derecho y pago de las pensiones de Jubilación, Incapacidad Permanente, Viudedad, Orfandad, Favor de Familiares y Auxilio por Defunción, reconocidas al amparo de la legislación nacional e internacional.**
- **Reconocimiento del derecho y pago de la Incapacidad Temporal, en régimen de pago directo.**
- **Reconocimiento del derecho y pago de prestaciones familiares por hijo a cargo y por nacimiento de tercer hijo.**
- **Reconocimiento del derecho y pago de los subsidios de maternidad, riesgo durante el embarazo y parto múltiple.**
- **Reconocimiento del derecho y pago de indemnizaciones económicas por lesiones permanentes no invalidantes.**
- **Reconocimiento del derecho del Subsidio Temporal en Favor de Familiares.**
- **Reconocimiento del derecho y pago de las prestaciones derivadas del Seguro Escolar.**
- **Reconocimiento del derecho y pago de las prestaciones del Síndrome Tóxico.**
- **Reconocimiento del derecho a la Asistencia Sanitaria por enfermedad común, accidente no laboral o maternidad.**
- **Reconocimiento del derecho a la Asistencia Sanitaria internacional.**
- **Revalorización anual de las pensiones conforme al IPC previsto. Si el incremento de los precios en el ejercicio hubiera sido inferior al porcentaje tenido en cuenta para la revalorización, el diferencial quedará a beneficio de los pensionistas.**
- **Notificaciones personalizadas sobre revalorizaciones, modificaciones de importe de prestaciones familiares y certificaciones de retenciones de IRPF.**
- **Atención e información de carácter general sobre las competencias que tiene atribuidas el Instituto.**
- **Información específica y personalizada.**
- **Asesoramiento y ayuda para la cumplimentación de solicitudes de prestaciones económicas.**
- **Información sobre la fase de tramitación en que se encuentra la petición formulada.**
- **Información y atención a pensionistas.**
- **Información telefónica gratuita.**
- **Recepción y trámite de Quejas y Sugerencias.**
- **Publicación de guías y folletos.**

## EL INSTITUTO NACIONAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL

• **El Instituto Nacional de la Seguridad Social es una Entidad Gestora del Sistema Público de Seguridad Social, con personalidad jurídica propia y adscrito al Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales a través de la Secretaría de Estado de la Seguridad Social.**

Tiene encomendada la gestión y administración de las prestaciones económicas del Sistema Público de Seguridad Social y el reconocimiento del derecho a la Asistencia Sanitaria, con independencia de que la legislación aplicable tenga naturaleza nacional o internacional.

• **Con un presupuesto cercano a los nueve billones de pesetas y trece mil empleados públicos, en la actualidad administra más de siete millones y medio de pensiones y anualmente gestiona y reconoce medio millón de nuevas prestaciones.**

• **Para el cumplimiento de sus fines el Instituto Nacional de la Seguridad Social cuenta a nivel central con una Dirección General y, a nivel periférico, con cincuenta y dos Direcciones Provinciales y una Red de más de cuatrocientos veinticinco Centros de Atención e Información de la Seguridad Social, con implantación urbana**

y comarcal, extendidos por todo el territorio nacional y en permanente expansión.

• **En el ejercicio de sus funciones y competencias, y fundamentalmente en la gestión y administración de las prestaciones económicas que tiene encomendadas, la participación social tiene una importante representación en órganos centrales y provinciales, integrados todos ellos por representantes sindicales, empresariales y de la propia Administración: Consejo General, Comisión Ejecutiva Central y Comisiones Ejecutivas Provinciales.**



**Es el buque sanitario que apoya a la flota costera del bonito**

## **El Secretario de Estado de la Seguridad Social visitó el "Remolcagure Bat"**

**El Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, visitó a primeros del mes de septiembre, en Santander, el buque sanitario "Remolcagure Bat", coincidiendo con el atraque que el barco hace mensualmente, entre mareas, para repostar y relevar a los equipos médicos que van a bordo para atender sanitariamente a la flota española que realiza la costera del bonito. Además de visitar detenidamente las instalaciones del buque sanitario, el Secretario de Estado presenció, en la bocana del puerto de la capital cántabra, una simulación de asistencia médica, con evacuación de enfermo, como las que habitualmente se realizan a lo largo de los tres meses que dura la campaña de Asistencia Médica Embarcada (AME).**

**E**l "Remolcagure Bat", que zarpó del puerto de Bermeo el pasado 5 de junio, ha sido fletado por el Instituto Social de la Marina para atender sanitariamente a la flota que realiza la costera del bonito, unos 450 barcos con 6.700 trabajadores, durante los cuatro meses que dicha flota permanece en caladeros alejados de las costas españolas y que están situados entre los paralelos 40 a 50 grados y los meridianos 1 a 30 Oeste (entre el nordeste de las Islas Azores y la Bretaña francesa).

El Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, quien estuvo acompañado por la Directora General

del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena, el Subdirector General de Acción Social de este organismo, Fernando Álvarez-Blázquez, el Director Provincial del ISM en Santander, Rafael Puente, el Delegado del Gobierno en funciones, así como de otras autoridades provinciales, recorrió detenidamente las instalaciones del buque sanitario "Remolcagure Bat" y partió con el equipo médico, que le explicó pormenorizadamente las tareas que se llevan a cabo durante la campaña de Asistencia Médica Embarcada y que van desde la atención sanitaria de las tripulaciones, mediante consultas radiomédicas, el desplazamiento del personal médico al pesquero, el ingreso

del paciente a bordo del buque asistencial o la evacuación del enfermo, vía marítima o aérea, según las circunstancias de cada caso, hasta los trabajos de tipo logístico o de formación para mejorar las técnicas de los trabajadores de la mar en la realización de las consultas radiomédicas, así como en las de

manejo de los botiquines sanitarios a bordo.

### **Simulación de asistencia**

Durante esta visita, el Secretario de Estado y las autoridades que lo acompañaban pudieron presenciar, en la bocana del puerto de Santander, una simulación de asistencia de las que habitualmente realiza este buque y que consistió en la correspondiente consulta radiomédica, realizada desde un supuesto pesquero, la posterior evacuación del enfermo en la zodiac con la que va equipado el buque sanitario "Remolcagure Bat" y, finalmente, la asistencia sanitaria en las instalaciones del buque hospital.

Dadas las condiciones climatológicas reinantes, que no fueron extremas, pero no totalmente favorables, las autoridades pudieron constatar las dificultades y los riesgos que conllevan este tipo de evacuaciones y la pericia de los facultativos que las realizan.

### **Mejoras en el buque**

El Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, fue informado de las

## **La Directora General del ISM visitó las obras del nuevo "Esperanza del Mar"**

**C**onocer el proceso de construcción del nuevo buque sanitario "Esperanza del Mar", que sustituirá al actual que presta sus servicios a la flota española que faena en el banco canario-sahariano, fue uno de los objetivos de la visita que realizó la Directora General del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena, a Gijón el pasado mes de julio.

La máxima responsable del ISM, acompañada de la adjunta a la Dirección General, Paloma Gallego, aprovechó su estancia en la localidad asturiana para visitar las instalaciones de la Casa del Mar, junto a su director Ángel González Lago, así como la Escuela de Formación Náutico Pesquera.

María Antonia Lucena tuvo la oportunidad de comprobar "in situ", guiada

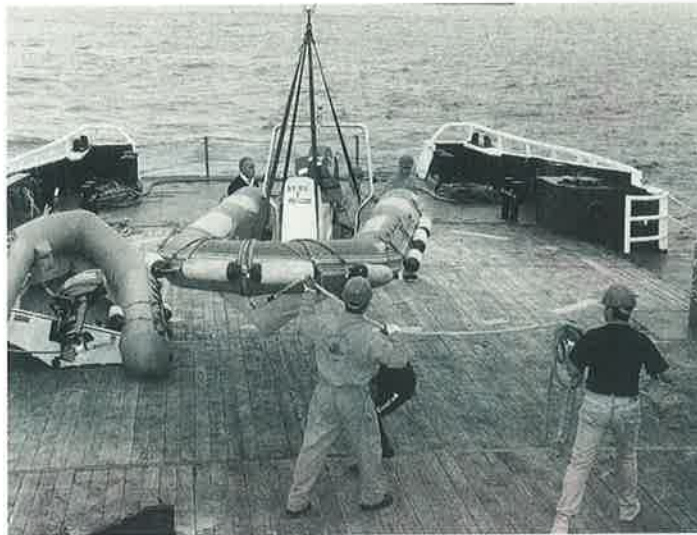


mejoras que este buque sanitario, especialmente pertrechado para las tareas que desempeña, ha experimentado, tanto en la dotación asistencial como en la habitabilidad para hacer más confortable la estancia en el mismo. En la visita pudo ver, junto con las autoridades que lo acompañan, la enfermería de la que dispone el barco, equipada con una sala de curas y sala de UVI, así como los camarotes para alojar a seis pacientes y otras mejoras que se han introducido en el barco, como la embarcación neumática para el transporte entre el buque y los pesqueros, la grúa de 35 toneladas con alcance de 35 metros y la cubierta preparada para las posibles evacuaciones por helicóptero.

También se ha instalado a bordo del buque una antena y un módem para realizar consultas de historias clínicas de pacientes, en conexión con el banco central de datos que está en el Centro Radio-Médico de los servicios centrales del ISM en Madrid.

### **Ampliación de campañas**

Gratamente impresionado tanto por las instalaciones del buque sanitario como por la im-



portante labor que los equipos sanitarios llevan a cabo, el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Gerardo Camps, se ha mostrado muy receptivo a estudiar la posible ampliación de estas campañas de Asistencia Médica Embarcada a otras flotas, especialmente a espadera, que vienen siendo demandadas por el sector desde hace algún tiempo. Asimismo, Gerardo Camps destacó al final de la visita "la importante labor que el ISM lleva a cabo a través de estas campañas y el excelente trabajo que realizan los equipos facultativos". Camps reivindicó que esta labor debería ser más conocida por toda la sociedad para que ésta sepa que el trabajo de la Seguridad Social no se limita a la gestión de las

pensiones sino que abarca una gama más amplia de prestaciones sociales como es esta de "asegurar la atención sanitaria de la gente del mar que está embarcada en iguales condiciones que la que reciben los trabajadores en tierra".

### **Actuaciones en la campaña**

Desde que zarpó el buque sanitario, el pasado 5 de junio, y durante las tres primeras mareas de la costera del bonito, en junio, julio y agosto, ha atendido ya 62 casos clínicos que precisaron 133 consultas y 8 ingresos hospitalarios. En este tiempo, además, ha realizado 9 evacuaciones y 15 asistencias técnicas.

En las últimas cuatro campañas el "Remolcagure Bat" atendió 889 consultas, prestó asistencia a 302 personas y realizó 55 evacuaciones, así como 56 asistencias técnicas.

Este año, atendiendo a las peticiones formuladas por la Federación de Cofradías del Cantábrico, el Instituto Social de la Marina ha decidido ampliar la campaña en dos semanas más, por lo que el tiempo de asistencia médica embarcada 2000 (AME 2000) a la flota bonitera del Atlántico Norte se prolongará hasta el 30 de septiembre.

Como en años anteriores, los servicios se prestan de forma gratuita a todos los tripulantes de dicha flota que operan en los caladeros situados entre el nordeste de las Azores y la Bretaña francesa. La AME 2000 se inscribe en el programa que viene desarrollando el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales en el área de Seguridad Social, previsto en el Instrumento Financiero de Ordenación Pesquera (IFOP). ■

**C.H.C.**

por el director de proyectos, José Aza, la buena marcha que llevan las obras de construcción del nuevo buque-hospital "Esperanza del Mar" que se están realizando en los astilleros de la empresa "Juliana Constructora Gijonesa, S.A.", filial de la empresa pública "Astilleros Españoles", y que está previsto que sea entregado al ISM en los comienzos del otoño del próximo año.

El Instituto Social de la Marina ha abonado ya a la empresa constructora del "Esperanza del Mar" un total de 900 millones de pesetas, lo que supone un 30 por ciento del coste final del



barco, que se adjudicó en septiembre del pasado año, por un presupuesto final de 2.990 millones de pesetas, de los que 770 están cofinanciados en este primer año de construcción del buque por la Iniciativa Comunitaria de Pesca.

La Directora del ISM, re-

marcó al final de su visita a Gijón, que entre los objetivos de su mandato está el de mejorar el conocimiento que la sociedad, en general, tiene del ISM y de los trabajos que lleva a cabo, para lo que piensa en utilizar como instrumento divulgativo Internet. La Directora General piensa que con ser importan-

te la tarea que el Instituto lleva a cabo como entidad gestora del Régimen Especial del Mar, es necesario que se conozca toda la labor social que lleva a cabo.

Asimismo destacó la importancia que el Régimen Especial del Mar tiene para el sector marítimo pesquero y el hecho de que su existencia está plenamente justificada por la singularidad del medio en el que se desarrolla el trabajo de la gente del mar, cuyas características más peculiares son la extraterritorialidad y los riesgos que se asumen debido a las duras condiciones en que se realizan los trabajos. ■



# LA FLOTA DE LA MARINA MERCANTE CONSOLIDA UNA ETAPA DE CRECIMIENTO

**La Marina Mercante española ha consolidado una etapa de firme recuperación, con un aumento de flota del 31% en los últimos cuatro años, y facturará al final del presente 2000 unos 250.000 millones de pesetas, mientras crecen al 6,6% en 1999 las mercancías transportadas por vía marítima.**

**Los empresarios navieros españoles, que emplean a 8.700 profesionales de a bordo y a 1.400 en tierra, han trasladado a la Administración su petición de que continúen y se perfeccionen los estímulos al sector, en forma del aval estatal a la inversión en buques y los incentivos fiscales consecuentes, mediante la amortización acelerada.**

Los empresarios navieros españoles, que emplean a 8.700 profesionales de a bordo y a 1.400 en tierra, han trasladado a la Administración su petición de que continúen y se perfeccionen los estímulos al sector, en forma del aval estatal a la inversión en buques y los incentivos fiscales consecuentes, mediante la amortización acelerada.

La Asamblea General de la Asociación de Navieros Españoles, reunida el pasado 6 de julio en el madrileño Palacio de Zurbano, ha mostrado los términos de una sensible recuperación del sector, en sintonía con la del comercio marítimo español. Para su presidente, Alfredo Pardo, "éste ha crecido casi un 40 por ciento desde 1990, y especialmente los dos últimos años lo hizo a tasas del 6,2 y 6,6 respectivamente, muy superiores, por tanto, a las que crece el producto interior bruto español y el mismo comercio marítimo mundial".

El patrón de los navieros aludió a este crecimiento sos-

**Los navieros muestran su satisfacción por las medidas adoptadas desde la Administración y piden un mayor desarrollo de las mismas.**

tenido "como indicio del peso que la actividad transportista por mar tiene en la economía nacional, ya que mueve según los últimos datos de Aduanas (1999) el 90,4 por ciento de nuestras importaciones y el 72,3 por ciento de lo que España exporta, un total de 277 millones de toneladas de mercancías".

Pese a este signo de recupe-

ración, que ya perdura cuatro anualidades, "continúa acusando el impacto de aquel período 1980-95, en el que por muchas causas, entre ellas un inadecuado marco legislativo, se perdió peso frente a los transportistas extranjeros, hasta un importante déficit de la balanza de fletes, que se acercaría hoy a los 300.000 millones de pesetas".

Para el presidente de ANAVE, Alfredo Pardo, "en los últimos cuatro años por el esfuerzo del sector y un marco normativo más adecuado ha cambiado positivamente la situación, como lo prueba un crecimiento de la flota abanderada en España, del 31 por ciento, hasta los actuales 326 buques que dan respuesta a un total de 2.760.416 GT, por lo que se facturara una cifra próxima a los 250.000 millones de pesetas al final del presente año".

## Repercusión en industria naval y auxiliar

"Para ponderar la importancia del sector de la marina mercante no puede aislarse -añadió Pardo-



de otras actividades conexas, astilleros, industria auxiliar, servicios portuarios, etc., en los que ha repercutido visiblemente la nueva tendencia del comercio marítimo. Pero, con una particularidad notable, "un cambio de signo -patentizó- en la dirección de donde provienen los encargos de construcción naval de buques mercantes: durante 1999, he aquí la novedad, todos los contratos de construcción que llegaron a los astilleros de nuestro país procedían de empresas navieras españolas, o, dicho de otro modo, nuestros astilleros llevaban muchos años exportando el 95 por ciento de



sus productos, y el pasado ejercicio sólo firmaron pedidos con armadores españoles”.

ANAVE considera que se ha dado la vuelta a una situación, por la que “en el decenio 1973-83 la mitad de los encargos que recibían los astilleros nacionales procedían de navieras españolas –tal como ocurría en nuestro entorno europeo–, pero el aludido declive de la flota entre 1986 y 1996 hizo que los encargos de navieros españoles cayesen hasta el 4 por ciento”, lo que revela no sólo el cambio de decoración habido en la demanda, sino las posibilidades de crecimiento añadido hacia astilleros e industria auxiliar, si, en efecto, prosigue la consolidación del sector.

Los empresarios entienden que, por todo este tipo de implicaciones favorables para la economía general del país, “es preciso hacer cuestión de conocimiento público la verdadera realidad marítima española, el esfuerzo que el sector está realizando en torno a la problemática de la seguridad y preservación del medido ambiente y los retos del más próximo futuro, que desembocará en el transporte marítimo de corta distancia (“short sea shipping”), al que no podremos dar respuesta sin un marco real de liberalización y un escenario de estímulo para renovar flota adaptable a ese tipo de transporte.

### La catástrofe del “Erika”

La señalada repercusión pública de la catástrofe del buque-tanque “Erika” frente a las costas de Bretaña, en diciembre pasado, sugiere a los navieros españoles “la necesidad de situarla en la correcta perspectiva de un accidente esporádico”, como lo prueba el hecho de que actualmente existen 11.000 buques-tanque, que cada año recorren 175 millones de kilómetros, equivalentes a 300 viajes de ida y vuelta al la Luna...”, señaló Alfredo Pardo.

Flota mercante de transporte controlada por navieras españolas								
Datos a 1 de enero de 2000								
Tipos de buques	Registro Ordinario		Registro Especial		Otros Pabellones		TOTAL	
	Bqs	GT	Bqs	GT	Bqs	GT	Bqs	GT
Petroleros y obos	5	6.205	17	569.768	4	238.586	26	814.559
Granaleros	0	0	1	15.881	18	552.331	19	567.912
Carga general	8	8.838	12	38.197	41	90.970	61	138.005
Portacontenedores	3	5.919	15	116.546	7	31.172	25	159.637
Roll-on/Roll-off	3	4.371	35	288.001	4	17.931	42	310.303
Frigoríficos	4	5.128	6	16.143	21	66.640	31	87.941
Gaseros	0	0	4	12.179	5	47.929	9	60.108
Pasaje y ferries	12	30.135	50	296.442	2	17.283	64	343.860
Otros	11	11.974	25	121.808	12	82.734	48	216.516
<b>TOTAL</b>	<b>46</b>	<b>72.600</b>	<b>165</b>	<b>1.474.665</b>	<b>114</b>	<b>1.151.576</b>	<b>325</b>	<b>2.698.841</b>



“El número de accidentes de petroleros es muy reducido, y tanto, que en los últimos diez años ha bajado a la mitad, dándose el caso que la misma siniestralidad de los buques-tanque es incluso menor que la de otros tipos de barcos”. Con ello, el presidente de ANAVE enmarcó su alusión al esfuerzo de seguridad y salvaguardia de la vida en el mar o la lucha contra la contaminación, no sin añadir que “el ‘Erika’ se había partido por un problema de corrosión, que no hubiese evitado ni su disponibilidad de doble casco, porque fue la estructura del buque-viga la que cedió y la que causaría la partición”.

Los empresarios españoles del sector naviero creen que el marítimo “no solamente es el sector más regulado en materias de seguridad, sino el que ha ofrecido mejores respuestas a nivel mundial (OMI, MARPOL, Convenios Internacionales, etc.) en materias de siniestralidad, resultando incomparablemente positivos sus registros de accidentes, en un cotejo con los de carretera –por ejemplo–, que cuestan en España 4.500 víctimas mortales/año, mientras se han producido 700 muertes en el mar los últimos diez años...”.

Volviendo a la “presión conjunta de la opinión pública, el Gobierno francés y las instituciones de la Unión Europea por esta catástrofe del ‘Erika’”, Alfredo Pardo las calificó como “de premura posiblemente excesiva”, junto con las propuestas de acelerar la sustitución de los petroleros de casco sencillo. Reflexionó que habría de profundizarse una ponderación de costes previa a la implantación del doble casco –como se está llevando a cabo actualmente en Italia– y recomendó el foro mundial de OMI (Naciones Unidas) preferentemente al de la Unión Europea, a estos efectos, porque –añadió– “si se aprobase una normativa europea sobre el doble casco, no podría imponerse a los miles de buques no europeos



## ... y la flota se hizo mayor

**En este chequeo anual de la Asamblea de ANAVE nunca han faltado referencias expresas a la asignatura pendiente del sector, o lo que es –dicho en otras palabras– la necesidad de recuperar la flota española a base de agilizar la renovación de la misma.**

**La flota se ha hecho un año más vieja, y a primeros de enero del presente año ya contaba una media de edad de 18,6 años (cuadro EDAD FLOTA CONTROLADA), que resultan bastantes en las vísperas de la liberalización del sector, la plena competitividad y las señales que anuncian el cabotaje de corta distancia. Es decir, otro tipo de barcos habrán de afrontar otro tipo de prestaciones y eficiencia que no le pueden ser exigidas a los buques existentes bajo nuestra bandera, con predominio de los mayores de 15,20 y 25 años.**

**Es por lo que el sector demanda periódica y recurrentemente medidas de apoyo a la renovación de la flota, por activa y pasiva, por no perder cuota transportista ni pié de apoyo en un mercado rabiosamente competitivo.**

**Sin el aval del Estado para la compra de barcos, ni el mecanismo fiscal específico para financiar estas compras, nuestra Marina Mercante no sólo pasó muchos de sus peores años –de 1986 a 1996– sino que presenció como éstos contaban en el envejecimiento de la flota. Con la recuperación de estos dos instrumentos de apoyo al sector, se han desperpezado asimismo los astilleros y la industria auxiliar, pero la flota se hizo unos años mayor, entre tanto. ■**

S. de F.



que costean, por ejemplo, Finis-terre, Tarifa, el Canal de la Mancha, etc.”.

## El “Short Sea Shipping”, lo que viene

El cabotaje de corta distancia o “short sea shipping” está íntimamente relacionado con un nuevo marco de exigencia de seguridad y medioambientalismo, ya que las autoridades de la Unión Europea lo postulan a la vista de la saturación de las comunicaciones terrestres, su más elevado coste de combustibles y peor eficiencia energética, como cuestiones tan previas como indiscutibles.

Para el presidente de ANAVE, “siendo estas razones incuestionablemente favorables a la implantación del cabotaje de corta distancia, el sector opina que existe la necesidad de una previa acción concertada y urgente, en otros muchos ámbitos del ciclo transportista marítimo”, que refirió a los siguientes puntos:



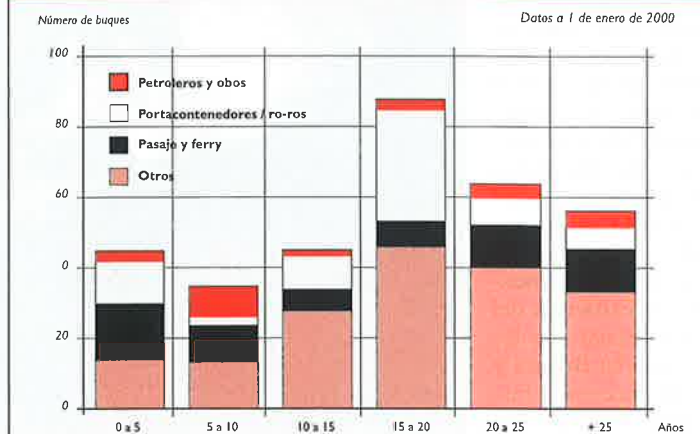
A. Reducción de las pérdidas de tiempo para las mercancías en su tránsito portuario, en especial las ocasionadas por trámites burocráticos, inspecciones, etc., que deberían simplificarse al máximo.

Para ello, debería considerarse incluso el establecimiento de circuitos físicamente separados en los puertos para las mer-

cancías con origen y destino comunitario, de forma análoga a como se ha hecho en los aeropuertos con las áreas de embarque/desembarque del pasaje, de modo que a las mercancías en tránsito intracomunitario no se les retrase con formalidades innecesarias.

B. Reducción del coste que implican tanto las tarifas por

## Edad Flota Controlada



**En los últimos cuatro años la flota creció el 31%.**

porte el coste real de los servicios recibe).

## Aval estatal e incentivos fiscales

La Asamblea General ANAVE dio la bienvenida al nuevo equipo ministerial de Fomento y sentó en la presidencia del acto al subsecretario Adolfo Menéndez, que recíprocamente reconocieron que el principio de una nueva legislatura era momento idóneo para renovar un diálogo constructivo, precisamente días después de que el ministro Álvarez-Cascos compareciese en la Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados.

la infraestructura portuaria (facturas por las Autoridades Portuarias), como todos los servicios complementarios, tanto el buque (practicaje, remolque, amarre, consignación, etc.) como a la mercancía (estibadores, etc.). Entendemos que esto no supondría, en realidad, quebrantar el llamado principio "user pay" (es decir, que el usuario so-

Tomando como referente de la política del sector transportista diseñada, a grandes trazos, por Álvarez-Cascos, la Asamblea entendió estas propuestas como fundamentadas en "tres valores inseparables, pero diferenciables, seguridad, calidad y modernidad" y se pronunció en el sentido de compartirlos, por lo que se refiere a Marina Mercante y Puertos, dentro de la órbita de liberalización y eficacia del sistema.

Para Alfredo Pardo, "se ha superado una etapa en que la Marina Mercante española careció de instrumentos de apoyo a la inversión en buques y equi-

## Evolución flota buques mercantes transporte de pabellón español

Datos a final de cada año, salvo 2000 (datos a 1 de junio)

Bqs: Número de buques

TRB: Miles de TRB

GT: Miles de GT

	1981		1985		1990		1995		1999		2000	
	Bqs	TRB	Bqs	TRB	Bqs	TRB	Bqs	GT	Bqs	GT	Bqs	GT
Petroleros y obos	104	4.674	74	2.668	57	1.619	25	458	22	576	22	576
Graneleros	77	1.064	76	1.275	43	797	0	0	1	16	1	16
Carga general	263	741	182	540	92	176	20	31	20	47	18	46
Portacontenedores	58	145	61	167	43	114	23	90	18	122	19	141
Roll on/roll-off	40	70	51	94	48	81	37	209	38	292	41	319
Frigoríficos	49	77	45	85	21	33	13	22	110	21	10	21
Gaseros	15	58	16	69	9	25	5	17	4	12	3	9
Pasajes y ferries	43	170	41	128	48	115	62	250	62	327	662	328
Otros	50	119	55	178	55	150	44	136	36	134	34	134
<b>TOTAL</b>	<b>699</b>	<b>7.118</b>	<b>601</b>	<b>5.204</b>	<b>416</b>	<b>3.110</b>	<b>229</b>	<b>1.213</b>	<b>211</b>	<b>1.547</b>	<b>210</b>	<b>1.591</b>

# ASAMBLEA DE ANAVE



po, en contraste negativo con cuanto se hacía por nuestros competidores europeos; al fin, y por el presente, ya disponemos de mecanismos de incentivo empresarial, cuyo recorrido es preciso ahora profundizar. Aludió sucesivamente a la existencia del Aval Estatal a la Inversión en Buques y a los Incentivos Fiscales mediante la amortización acelerada, que calificó de "correctos en su fundamento", pero necesitados de una más perfeccionada aplicación práctica, en cuanto a los avales, y "garantizar la continuidad en los próximos años" referida a los mecanismos fiscales favorables, tan necesarios de óptica prolongada en sectores de tanto riesgo como el naval.

El subsecretario de Fomento, Adolfo Menéndez, número dos del Ministro y ostentando la representación del titula Álvarez-Cascos, acompañó su discurso de una referencia al grado de estímulo con que el sector de Marina Mercante había sabido desafiar siempre al riesgo y la anticipación, prometiendo que el nuevo equipo de Fomento aportaría todas las respuestas inherentes a su actual estudio y contacto con la realidad del sector.

"La política de estímulos a la Marina Mercante, iniciada en 1996, creemos ha cambiado positivamente el signo del sector entero, lo mismo en materias de visible aumento en flota y tonelajes que en la modernización de todos los esquemas de seguridad marítima y lucha contra la contaminación, por lo que en esta nue-

va etapa nos vamos a esforzar en que estos elementos definan para siempre la credibilidad del transporte marítimo español".

Adolfo Menéndez se refirió puntualmente al nuevo escenario del cabotaje continuado, "que obligará a ser competitivos, sobre la liberalización del transporte, a la necesidad de interactuar en toda la cadena logística, añadir calidad y excluir posiciones dominantes y cuellos de botella, lo mismo que cuidar la calidad y preparación de las tripulaciones y las infraestructuras portuarias... No hay negocio de más riesgo que el marítimo, por lo que este sector nos tendrá siempre dispuestos a un diálogo constructivo, bien demostrado

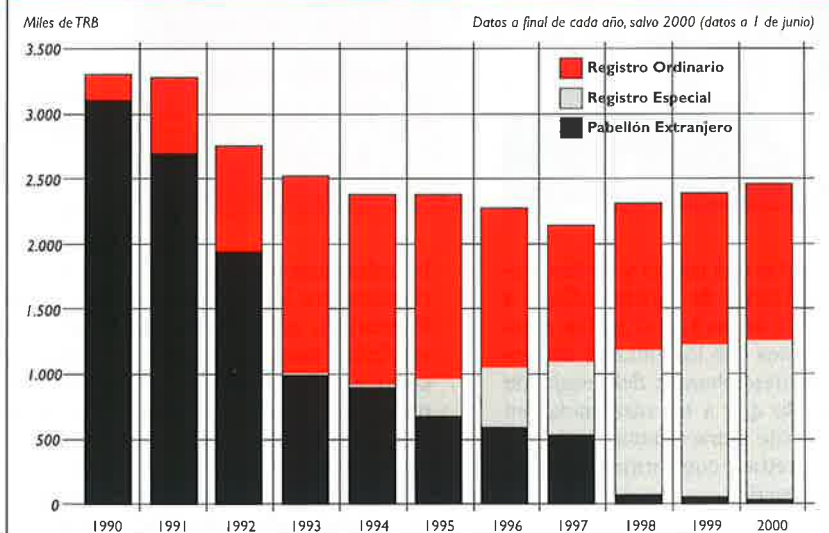
que queda —además— que el comercio español y buena parte de nuestra economía general transita a favor de unas compañías modernas y eficaces, y sobre el peso del prestigio tradicional de la navegación española".

En esta línea de incentivo constante a la inversión en buques, el subsecretario Menéndez añadió finalmente su recordatorio que "aún existe disponibilidad financiera para los avales estatales —hasta el plazo de admisiones que finaliza en septiembre— y toda la voluntad del Ministerio, para negociar expresamente con Economía las cuestiones referidas al ámbito fiscal". ■

S. de Francisco



## Evolución de la flota mercante controlada por empresas navieras españolas



## El "Erika": la anécdota elevada a categoría

El presidente de ANAVE, Alfredo Pardo, se mostró especialmente contrariado —en su discurso a la asamblea anual— por las actitudes del Gobierno de Francia y el común de los medios no especializados, en referencia a la catástrofe del "Erika", que, si en el aspecto puramente técnico "no hubiese sido evitada, ni con doble casco", en el opinativo elevó la anécdota a categoría.

Arrastrando cifras de 1983 a 1998 (International Chamber of Shipping), habló de "una visible reducción de los vertidos pretolíferos al mar, porque si en el primer año citado ésta representó el 0,03% del petróleo transportado, en 1998 bajó incluso al 0,005".

Por si las cifras no lo ilustran suficientemente, también es preciso reconocer que, lo mismo que en 1991 un solo accidente fue responsable de más de la mitad de los derrames de todo aquel año, con lo del "Erika" ha vuelto a repetirse la historia.

El sector entiende que se ha utilizado esta catástrofe como chivo expiatorio, tras el de que se oculta la realidad —en definitiva— de que la contaminación marina se reparte (1998) entre "vertidos industriales (44%), industria de tierra (33%), vertaderos (10%) y transporte marítimo —no sólo petrolífero— (12%), siendo nuestro sector el más regulado y exigido por las reglamentaciones internacionales".

# PREMIOS CENTENARIO DEL NACIMIENTO DE LA SEGURIDAD SOCIAL EN ESPAÑA PARA PENSIONISTAS:

Al cumplir el primer centenario de la Seguridad Social se presenta una oportunidad única de profundizar en el conocimiento de la protección social en España, contribuyendo a su mejora y consolidación en el futuro.

Con esta finalidad, la Tesorería General de la Seguridad Social ha convocado, mediante Resolución de 17 de febrero de 2000, los Premios “Centenario del Nacimiento de la Seguridad Social en España” (BOE 6 de marzo) en distintas especialidades entre las que se ha incluido una expresamente dirigida a pensionistas de la Seguridad Social a los que

## se anima a participar

mediante el envío de una carta, artículo o colaboración sobre cualquier aspecto de la Seguridad Social que, en su experiencia, haya tenido especial significado, o sobre recuerdos de su vida laboral o familiar en los que la protección de la Seguridad Social haya tenido también su participación.

Hay un primer premio de **1.000.000 de pesetas**, un segundo premio de **500.000 pesetas** y dos accésit de **250.000 pesetas**, cada uno.

El plazo de presentación de los trabajos finalizará el 30 de noviembre de 2000.

Las bases para participar pueden recogerse personalmente en la Tesorería General de la Seguridad Social, calle Astros, 5 y 7, de Madrid, o bien solicitarse a los teléfonos 91 503 88 28 ó 91 503 83 62 o al fax 91 503 78 08. Dirección de Internet: [www.seg-social.es](http://www.seg-social.es).

España apoyó la propuesta de Australia y Nueva Zelanda en la Comisión Ballenera Internacional

# JAPÓN BLOQUEA LA CREACIÓN DE UN SANTUARIO EN EL PACÍFICO SUR

La propuesta de Australia y Nueva Zelanda de crear un santuario en el Pacífico Sur, que contó con el voto favorable de España, donde las ballenas se vieran libres de la caza comercial, no pudo salir adelante debido a la férrea oposición de Japón y el apoyo de sus incondicionales "amigos", un bloque formado por una serie de pequeños países caribeños que carecen en la práctica de cualquier interés en la caza de estos cetáceos. En esta 52.ª reunión de la Comisión Ballenera Internacional (CBI), las sospechas de compra de votos han sido confirmadas por el propio ministro de Medio Ambiente de Dominica, al tiempo que presentaba su dimisión tras la votación sobre el santuario y acusaba a Japón de manipular el voto de su país. Japón y Noruega

lograron esta, por el momento, victoria tras el fracaso de su intentona de que la CBI y la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas (CITES) desbloquearan la comercialización de carne de ballena. Por lo demás, la reunión de Adelaida (Australia) fue muy similar a las anteriores, con propuesta de expulsión de Greenpeace incluida.







Índico, Ártico y mar de Liguria (Mediterráneo), serán por el momento los únicos lugares donde las ballenas se verán libres de la caza comercial, aunque no de la "científica". Noruega, Japón, los pequeños países caribeños de Granada, Antigua y Barbuda, Dominica, St. Kitts, Santa Lucía y San Vicente, así como China, Dinamarca y Guinea, lograron impedir la creación de un nuevo santuario en el Pacífico Sur. Su voto en contra, junto con las abstenciones de Irlanda, Omán y Rusia, imposibilitaron que el voto favorable de 18 países (entre los que se encontraba España) fuera suficiente, al no alcanzarse el 75% de los cuarenta países miembros necesario para dicha aprobación. Italia se ausentó y la delegación de las islas Salomón había abandonado previamente la reunión. Argentina, Costa Rica, Perú y Venezuela no acudieron al no estar al corriente de pago.

En la reunión del pasado año de la Comisión Ballenera Internacional (CBI), Australia y



**El ministro de Medio Ambiente de Dominica declaró, tras la votación sobre el santuario, que es indigno e inaceptable, y debe ser denunciado, porque no hay ninguna razón por la que Japón tenga que ponernos entre la espada y la pared a cambio de ayudas.**

Nueva Zelanda anunciaron su interés en que se creara una nueva reserva en el Pacífico Sur que, junto a la sugerencia de Brasil de crear otra en el Atlántico Sur, lograría que todo el Hemisferio se viera libre de la caza comercial de ballenas. La medida hubiera tenido una gran trascendencia, ya que, si en el Índico y en el Ártico los cetáceos están protegidos en sus áreas de alimentación, la reserva del Pacífico las protegería en sus zonas de cría, donde las ballenas migratorias pasan el verano austral, momento en el que los pescadores japoneses realizan parte de sus capturas.

#### **Australia, indignada**

La medida, pues, dañaba los intereses japoneses, por lo que pusieron en marcha todas sus influencias para lograr frenarla. El voto en bloque, una vez más, de todos los países caribeños, en el que sólo faltó el de las islas Salomón (quizás por estar en el Pacífico, evitando así una confrontación directa con

Australia y Nueva Zelanda), volvió a levantar las acusaciones de compra de votos por parte de Japón, mediante promesas de ayudas económicas, hecho éste confirmado por el propio ministro de Medio Ambiente de Dominica, Atherton Martin (ver recuadro). Esta situación, que no es nueva, como lo atestiguan las reiteradas denuncias, de las que se ha hecho eco esta revista en anteriores ocasiones, ha motivado que arreciaran las críticas, especialmente por parte del ministro de Medio Ambiente australiano, Robert Hill, quien llegó a decir que *no consigo comprender cómo un bloque de países situados en el Caribe puede frustrar las aspiraciones de un grupo de estados isleños ubicados en el Pacífico*. También anunció que el rechazo de su propuesta no les va a hacer renunciar a esta pretensión, y que volverán a presentarla en la próxima reunión de la CBI, que tendrá lugar dentro de seis meses en Londres, "aunque ése no sea el motivo de la convoca-



toria" (la reunión de Londres está convocada para discutir excepciones a la prohibición del comercio de ballenas desde la moratoria aprobada en 1986).

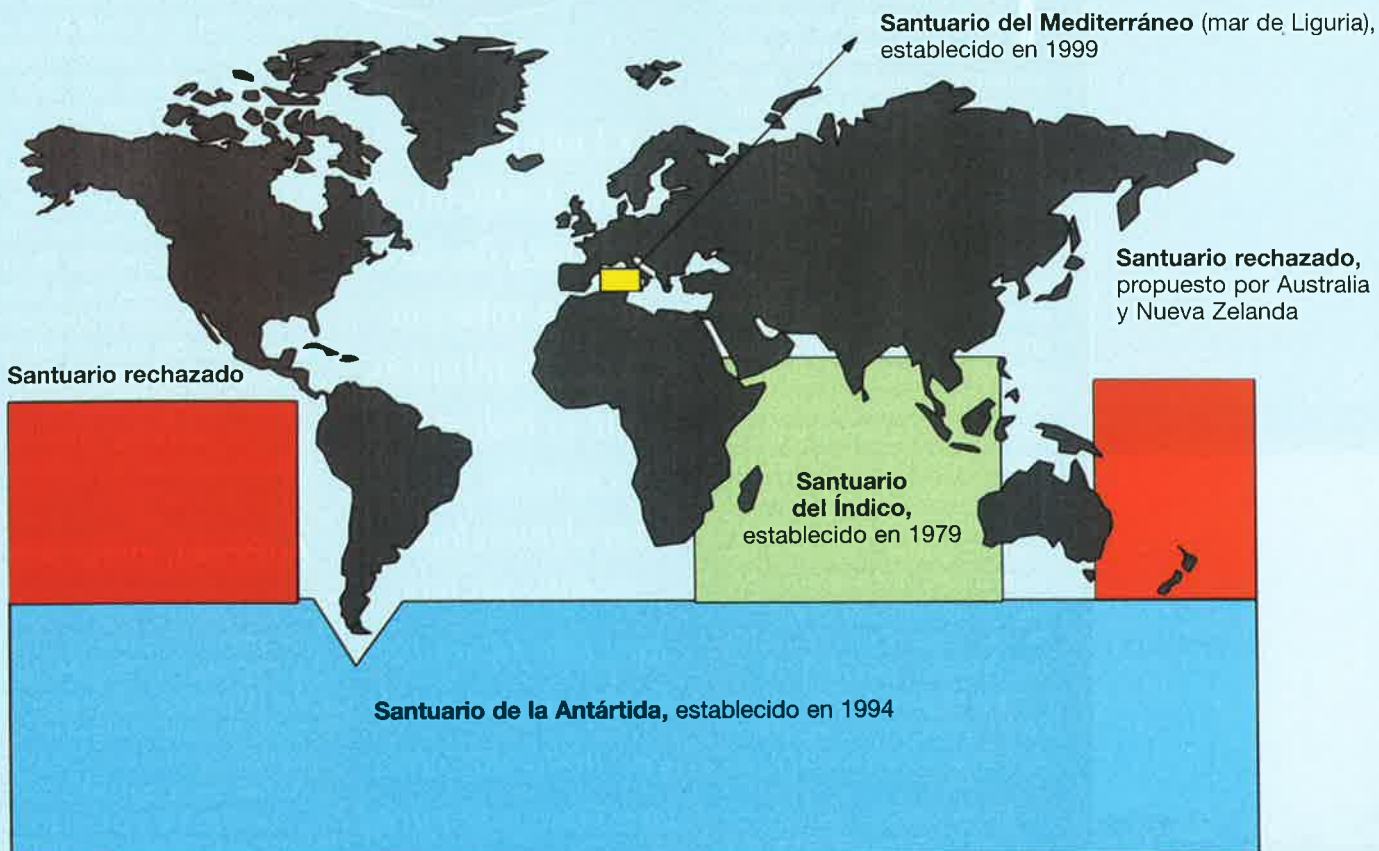
Tal vez sea una coincidencia, pero en la pasada reunión de la CBI Japón mantuvo nu-

merosos contactos con países como China, Corea del Sur y Rusia, de cuyo contenido nunca ha facilitado información alguna. A la hora de votar en Adelaida la propuesta del santuario, votó afirmativamente la propuesta al considerar "que las razones científicas y el apoyo

de los países del área justificaban su establecimiento".

Por lo demás, prosiguieron los intentos de todos los años por aumentar los cupos de capturas (ya sea ampliando la caza a otras ballenas, como las Bryde, o logrando autorizaciones para cazar en otros puntos, como el norte del Pacífico, como se verá más adelante). Tanto Japón como Noruega abrigan el objetivo de romper la moratoria. Y es que esta situación les causa enormes problemas para sus intereses, especialmente para Noruega, que almacena enormes cantidades de carne y grasa de ballena, al no poder comercializar estos productos a causa de la moratoria. En anteriores ocasiones ya se denunciaron los intentos del país nórdico por vender esta carne en el mercado japonés camuflando los envíos como si fueran otros productos. Ricardo Aguilar, de Greenpeace, declaró a MAR el pasado año que en 1999 *Noruega había tenido que tirar to-*

## Santuarios para ballenas





© GREENPEACE/CUNNINGHAM

nista existente en la CBI. No hay año que no traten, por todos los medios a su alcance, de burlar la moratoria. Y en este sentido se enmarca la propuesta que plantearon el pasado año en el seno de la CBI para que este organismo propusiera la descatalogación de determinadas especies de ballenas a la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas (CITES) o bien concediera a ésta todos los poderes para decidir sobre el comercio de ballenas. Como recordarán nuestro lectores, la CBI votó en contra de tales pretensiones.

Ante esta situación, y como era de esperar, japoneses y noruegos trasladaron a la CITES, en la reunión que tuvo lugar en Nairobi (Kenia) el pasado mes de abril, sus pretensiones de reducir la protección a la ballena gris y el rorcual aliblanco (para que pasaran del Apéndice I –prohibición de cualquier uso comercial– al Apéndice II –que permite la caza con algunas restricciones–). El intento, al igual que el de los que pretendían reducir el veto sobre el comercio de marfil, resultó rechazado.

*neladas de grasa de ballena porque allí no se consumen y no las puede exportar a Japón.*

La situación, además, pone de relieve que la exigencia de los noruegos por aumentar sus cuotas de capturas, argumentando que dicha práctica forma parte de su tradición cultural, responde más bien a los fuertes intereses de su poderoso e influyente sector pesquero.

### **Negocio “científico”**

Si bien la situación de Noruega, como se señala, resulta problemática, ya que no puede dar salida a los productos derivados de la caza comercial que viene realizando (más de setecientas ballenas en la actualidad), el de Japón es de otra índole, y es que su mercado absorbe fácilmente estos productos, alcanzándose una alta

cotización de los mismos en el mercado interior.

No es de extrañar, pues, que año tras año trate de ampliar su cupo, bajo el subterfugio de “caza científica” (unas quinientas ballenas). Buena prueba del notable interés comercial que se esconde bajo esta argumentación pseudo científica es que el propio Instituto de Investigación de Cetáceos de Japón reconociera, en 1997, unos ingresos por la venta de las capturas realizadas ese año en la Antártida de 33 millones de dólares, cantidad que se multiplicaría por tres a su paso por los distintos escalones de la comercialización.

Por lo tanto, ambos países tienen grandes intereses económicos en que se libere el comercio de carne de ballena, lo que explica sus denodados esfuerzos y el feroz enfrentamiento contra el sector conservacio-



***“No consigo comprender cómo un bloque de países situados en el Caribe puede frustrar las aspiraciones de un grupo de estados isleños ubicados en el Pacífico”***  
**(Robert Hill).**

Este nuevo revés no impidió que en la reunión de Adelaida Japón prosiguiera con sus ya habituales estrategias, según la información remitida a esta revista por Eva Hernández, miembro de Greenpeace. Así, comentar que solicitó nuevamente (es su 13.º intento de este tipo) un incremento de su cuota en 50 rorcuales aliblanco y 10 cachalotes en el norte del Pacífico. Petición que fue rechazada por 18 votos en contra y 12 a favor. Asimismo, se presentó un resolución contra la caza de ballenas que realiza Japón en dicha zona que fue aprobada por 19 votos a favor y 12 en contra.

También se presentó una resolución contra la “caza científica” en la Antártida, que fue aprobada por 20 votos contra 10. Evidentemente, tampoco esto impedirá que los japoneses sigan tratando de lograr

sus objetivos, ni que detengan sus cacerías. De hecho, el argumento que está utilizando Japón últimamente es que se hace necesario incrementar la caza de ballenas porque su población está creciendo de forma notable, hasta el punto, señala, *de estar poniendo en peligro el equilibrio ecológico de los ecosistemas marinos*. El argumento les lleva a afirmar que la disminución de las capturas pesqueras se debe a que las ballenas se están comiendo todos los peces, mensaje que han difundido a través de diversas campañas en televisión (hay que recordar que este tipo de argumentos tampoco es nuevo, culpándose, por ejemplo, a las focas de la grave situación de los caladeros canadienses y no a la mala gestión pesquera). Por contra, organizaciones ecologistas, como Greenpeace, han realizado entre la población —especialmente en los colegios— de la zona donde se reclamaba la creación del santuario campañas de divulgación y recogida de firmas reclamando la necesidad de proteger a estos gigantes de los mares, según informa Eva Hernández.

No resultan extrañas a estas alturas aseveraciones tan poco fundadas sobre el aumento de la población de ballenas, dado que son muchos y muy poderosos —como ya se ha señalado— los intereses económicos que giran alrededor de la caza de ballenas. Aunque precisamente los intereses económicos pueden resultar el mejor argumento para que los países del "bloque de amigos" de Japón dejen de apoyarle, ya que cada vez son más importantes los ingresos que se generan a través del turismo en las zonas protegidas. Unos ingresos que se vienen incrementando desde 1994 a un ritmo anual del 16 por ciento. Así, se estima que la actividad turística ligada a la observación de las ballenas en los santuarios existentes, incluido el del mar de Liguria, entre Cerdeña, Italia y Francia, genera más de 120.000 millones de pesetas al año. Sin duda, un argumento de peso para cam-



*Campaña realizada por Greenpeace a favor de la creación del santuario del Pacífico Sur.*

biar el arpón por los objetivos de las cámaras fotográficas.

## Guerra de cifras

El director japonés de la División de Pesca en Mares Remotos, Joji Morishita, afirmó que *no nos oponemos por principio a un santuario. Lo que defendemos es que no existe ninguna razón científica que justifique la veda de todas las especies de ballenas. Algunas especies, como el rorcual aliblanco, son abundantes. No es de la misma opinión la organización ecologista Greenpeace, que, a través del director de Campañas en España, Ricardo Aguilar, afirma que la gente puede pensar que las ballenas han sido salvadas, pero no es el caso. No hay nada científico en el programa de caza que lleva Japón, y este país ha ignorado reiteradamente los llamamientos de la CBI para que paralice su actividad. Si queremos salvar a las ballenas debe terminar la caza comercial y deben establecerse los santuarios para proteger a estos animales en zonas clave, como en el Sur del Pacífico.*

Ray Gambell, secretario de la CBI, se pronuncia en similares términos, al afirmar que la

## El voto de los países caribeños

**En la 52ª reunión de la CBI se fue más lejos: se llegó a la acusación sobre la compra de votos y la denuncia sobre la situación de sometimiento al que se ven abocados estos países por parte de Japón. Y la realizó ni más ni menos que el representante de uno de los estados caribeños sobre el que recaen estas sospechas: el ministro de Medio Ambiente de Dominica, Atherton Martin.**

**Las sospechas de que Japón había venido disponiendo del voto de una serie de pequeños países caribeños y del Pacífico a su antojo no eran nuevas. Simplemente es que la evidencia era tan notoria que la acusación ahora realizada no ha**

**extrañado a nadie. Baste echar la vista atrás y recordar las acusaciones, nunca desmentidas, de la organización Greenpeace; los revuelos ocasionados tras cada votación en el seno de la Comisión Ballenera Internacional, con el voto en bloque de los países caribeños a favor de las tesis japonesas; o las más recientes acusaciones realizadas por el ministro de Medio Ambiente australiano Robert Hill.**

**En esta ocasión, y tras la votación sobre la propuesta de crear un santuario en el Pacífico Sur, Martin presentó su dimisión al tiempo que declaraba, respecto a la manipulación de votos, que esto es indigno e inaceptable, y**

**debe ser denunciado, porque no hay ninguna razón por la que Japón tenga que ponernos entre la espada y la pared a cambio de ayudas.**

**El propio Primer Ministro de Dominica, Edison James, admitió en una entrevista por la televisión que los japoneses cuentan, para cazar ballenas, con el apoyo de Dominica a cambio de fuertes inversiones de los nipones en proyectos de pesca. Tras señalar en dicha entrevista que Japón está realizando una gran contribución a la economía local de Dominica, declaró que estamos desarrollando nuestro sector pesquero. Es un sector importante tanto en términos de proveernos de alimentos**



© GREENPEACE/CUNNINGHAM

captura comercial continúa fuera del control de la CBI y es preciso poner esta actividad bajo regulación internacional. Gambell dejó la Secretaría, puesto que ocupaba desde 1967, con un discurso que finalizaba diciendo que *la ballena es aún un*

*símbolo poderoso del que todos debemos preocuparnos.*

También ha salido a la palestra el Comité Científico de la Comisión Ballenera Internacional que, contradiciendo las afirmaciones sobre el reciente au-

*como para que mantengan sus formas de vida aquí. Estamos hablando del proyecto Marigot en la región, que supone de 10 a 14 millones de dólares (...). Aparte, también está el proyecto Portsmouth, con una inversión en la región de unos 15 millones de dólares (...).*

Mona George Dill, de la Asociación para la Conservación de Dominica, ahondó en la manipulación del voto señalando que Japón, incluso, selecciona a los delegados que representan a Dominica en la CBI, uno de los cuales fue despedido por el Gobierno anterior y ha tenido que dimitir el Gobierno actual, pese a lo cual representa a Dominica en la CBI por orden de Japón.

El resultado de estas presiones realizadas por Japón es

destacado por Greenpeace Internacional al señalar que la creación del santuario del Pacífico Sur ha sido rechazada tan sólo porque seis países caribeños han votado en contra, y está claro que votos de países como Dominica han sido manipulados. La compra de votos por Japón ha hecho que los votos de países del Este denieguen a los países del Pacífico Sur un santuario para la protección de las ballenas a miles de millas del este del Caribe.

A pesar de estas acusaciones, el director japonés de la División de Pesca en Mares Remotos, Joji Morishita, ha respondido que es completamente falso, al tiempo que asegura que no se oponen por principio a un santuario.

R. G.



***“Si queremos salvar a las ballenas debe terminar la caza comercial y deben establecerse los santuarios para proteger a estos animales en zonas clave, como en el sur del Pacífico”  
(Ricardo Aguilar)***

mento del número de ballenas que, según Japón, se está produciendo, considera “que la estimación de rorcuales aliblanco en el Hemisferio Sur parece no ser válida, ya que la población puede ser apreciablemente menor que los 760.000 ejemplares aceptados por este mismo Comité en 1990”.

Las maniobras de Japón se ven entorpecidas por las denuncias de Greenpeace, tanto en los foros internacionales como en los escenarios donde se produce la actividad de sus flotas balleneras. El último de estos ejemplos tuvo lugar en aguas de la Antártida, entre finales de 1999 y comienzos de 2000 (ver MAR n.º 380, febrero de 2000), donde desde el buque de la organización ecologista “Artic Sunrise” se trató de obstaculizar la cacería de ballenas con acciones de interposición entre los arponeros y los cetáceos.

La gran repercusión que tienen tales acciones, junto con las denuncias y la solicitud a los distintos Gobiernos para que se opongan a las pretensiones niponas, provocan una persecución hacia la organización ecologista que se concreta, entre otros, en los intentos de expulsarla de los foros internacionales. Al igual que el pasado año, Japón volvió a proponer la exclusión de la lista de observadores internacional en la CBI de la organización Greenpeace, reuniones a las que están acudiendo sus representantes desde hace más de veinte años. La mayoría de los países, entre los que se encontraba España, votó en contra de tal pretensión a fin de mantener “la línea de transparencia que habitualmente se da en la Comisión”.

La reunión del último día incluyó una discusión sobre el futuro de la CBI, lo que aprovecharon algunas delegaciones para recordar que los países balleneros no están cumpliendo con los compromisos firmados en este foro. ■

Raúl Gutiérrez

# PESCADO CON CARNE DE IDENTIDAD

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a través de la Secretaría General de Pesca Marítima y del From, ha puesto en marcha en las últimas semanas una nueva campaña para informar a los consumidores sobre el pescado que se ofrece al consumidor. Objetivo de la Administración es que el comprador, cuando se acerque a una pescadería, pueda tener información completa sobre el producto que pretende adquirir, desde su zona de procedencia, artes con las que fue pescado, hasta su nivel de frescura.

Esta es la primera campaña de este tipo que se pone en marcha en un país miembro de la Unión Europea. España ha sido pionera en la información sobre los productos de la pesca durante los últimos años. Con esta nueva campaña se pretendería de alguna manera cerrar un ciclo de actuaciones que han pasado desde la promoción de los productos del mar hasta la creación de una conciencia de responsabilidad en los ciudadanos en defensa de estos recursos.

En el último año, la Secretaría General de Pesca



- Las pescaderías deben dar información completa sobre cada producto que se ponga a la venta.
- El From ha puesto en marcha una campaña en más de 8.000 establecimientos minoristas.

Marítima, a través del From, ha estado trabajando para lograr que el consumidor tenga en el futuro información completa sobre cada uno de los productos del mar que se adquieren en las pescaderías. En marzo de 1999 la Administración pesquera daba el primer paso en esta dirección aprobando una normativa por la que se daba un plazo de seis meses al sector de la pesca con el fin de que en ese periodo todos los productos se comercializaran con sus señas de identidad. Pronto se vio, sin embargo, que se trataba de un plan excesivamente ambicioso como para su aplicación en tan corto periodo de tiempo, cuando en otros sectores como las frutas y hortalizas su normalización ha durado varios años. De este problema eran conscientes las autoridades de la pesca, razón por la cual se optó por hacer inicialmente la "vista gorda",



no aplicar estrictamente las medidas exigidas, pero insistiendo al sector en la existencia de una decidida voluntad de no parar en ese empeño. La Administración negoció con el sector, elaboró etiquetas acordes con las condiciones de la actividad de la pesca y proporcionó al sector los medios necesarios para desarrollar ese trabajo.

Tras esta primera fase en los puntos de producción, caso de la acuicultura o en los puertos donde se descarga la mercancía, la Administración pesquera desarrolló una amplia campaña entre los mayoristas de pescado, en los grandes Mercados, para seguir el proceso.

Finalmente, desde finales del pasado mes de mayo se está desarrollando la campaña en los puntos de destino. Además de dar información al consumidor a través de los

medios de comunicación, la Administración está desarrollando su campaña a través de unas 8.000 pescaderías, además de las grandes cadenas de distribución alimentaria. Con esta política de normalización y tipificación de los productos de la pesca, el consumidor que se acerque a una pescadería podrá saber el nombre del producto que desee adquirir, su punto de origen, calidad, forma de presentación, frescura y fechas de producción y los plazos para su consumo.

Se trata de un proceso no fácil de llevar a cabo. Por este motivo, en un primer momento la Administración no descarta una cierta flexibilidad en los controles y las exigencias de todos estos requisitos. Pero decisión de la Secretaría General de Pesca es que todas esas exigencias se cumplan so pena de incurrir en infracciones que serán debidamente sancionadas.

La actual campaña para promocionar la venta de los productos de la pesca con sus señas de identidad se está desarrollando bajo los eslogans "Para saber lo que pescas" y "Ahora el pescado tiene DNI". Todos los establecimientos que colaboran en la campaña han recibido diferente material explicativo sobre la misma. Igualmente, con el fin de motivar a todos los agentes que participan en la cadena de comercialización de los productos de la pesca, la campaña contempla el desarrollo de diferentes actuaciones como concursos, promociones etc. Con esta campaña se cierra el ciclo de las acciones diseñadas en los últimos 12 meses para que el consumidor sepa en todo momento exactamente el producto que está comprando. ■

**PARA SABER LO QUE TE PESCAS**  
NUEVO ETIQUETADO INFORMATIVO DEL PESCADO

**AHORA, EL PESCADO TIENE DNI.**

Consulta el nuevo etiquetado informativo que encontrarás en tu pescadería. Con toda la información que necesitas para garantizar la mejor calidad del pescado: el origen, la frescura, la forma de obtención y la presentación. Así, siempre sabrás lo que te pescas.

UNIÓN EUROPEA  
Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca

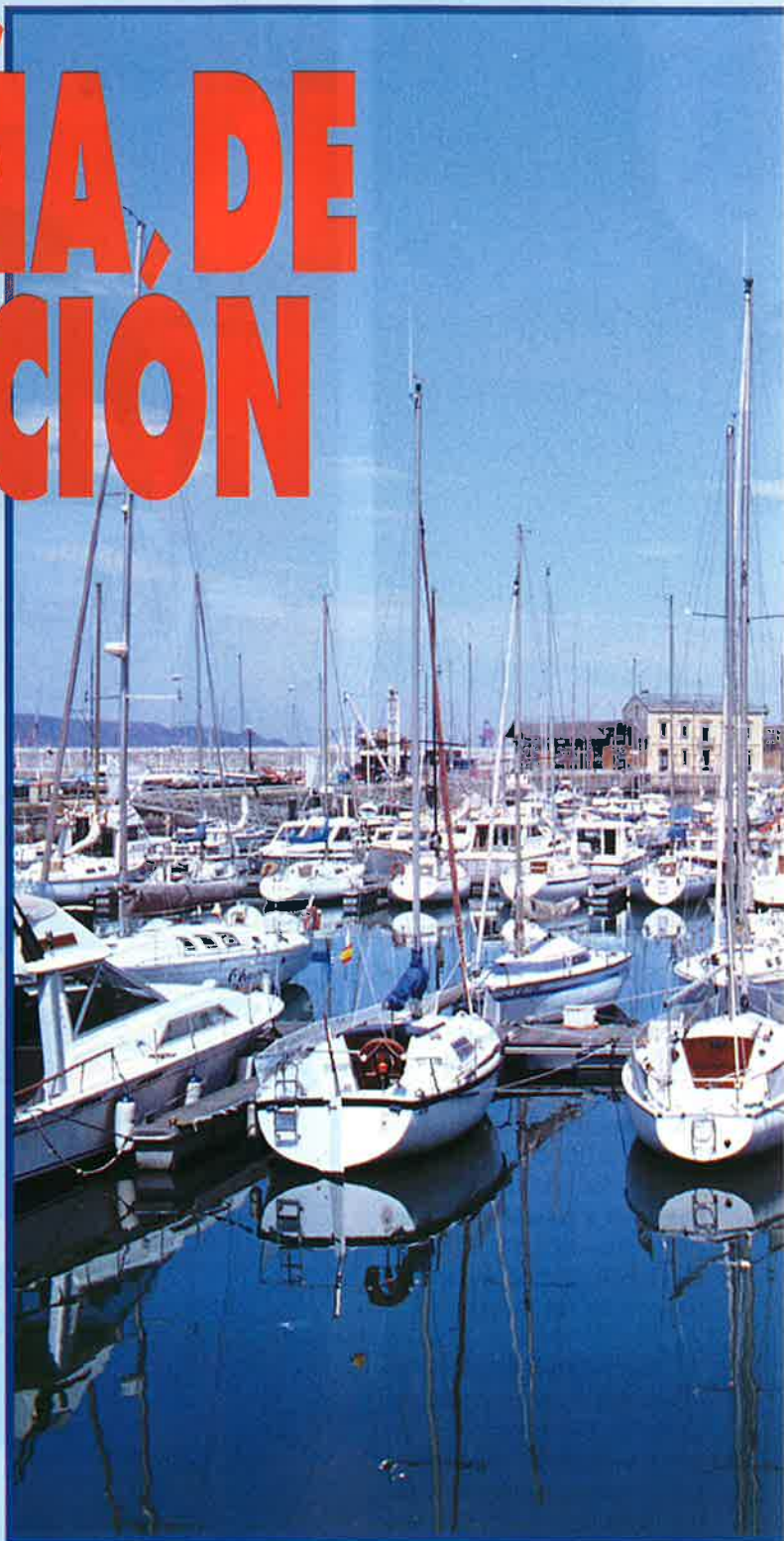
MINISTERIO DE POLÍTICA PESQUERA Y TURISMO  
SECRETARÍA GENERAL DE PESCA

ESPECIES DE PESCADOS  
- Bacalao (10)  
- Merluza (11)  
- Con caballa (12)  
- Sardinillas (13)  
- Cordero (14)  
- Otros tipos de presentación

# CAMPAÑA DE PREVENCIÓN 2000

El Director General de Marina Mercante, José Luis López-Sors González, y la Delegada del Gobierno en Asturias, Mercedes Fernández, han presidido en Gijón -puerto de El Musel- la presentación de la Campaña de Prevención de las Actividades Náuticas 2000, que representa "un avance cualitativo en la información y conocimiento de los deporte de recreo, que ganan cuota de seguridad".

López-Sors destacó el esfuerzo de "actualización y contenidos" que presenta la nueva "Guía Práctica para la Náutica de Recreo", y trece folletos más que describen puntualmente las "previsiones para hacerse a la mar y mantener los mares limpios".



**L**a creciente popularización de los deportes náuticos en España cumple un cuarto año de actividades de signo preventivo, que han variado caracterizándose por resultados positivamente contrastables: cre-

ce el número de personas que se hacen a la mar para disfrutar de la navegación y los deportes costeros o de playa, y va a menos el número de accidentes o incidencias que es preciso atender por Salvamento Marítimo en las distintas Capitanías españolas.



**Mantener los mares limpios,  
es el objetivo de la Administración  
en un sector donde cada año  
aumenta el parque en unas  
10.000 embarcaciones.**



Precisamente, en Asturias, uno de los puntos en que “las emergencias náuticas han superado la media nacional”, el Director General de Marina Mercante, López-Sors, ha hecho la presentación oficial de la Campaña 2000. Se trata de

un amplio catálogo de actuaciones preventivas “para hacerse a la mar y mantener, a la vez, los mares limpios”, con la doble finalidad de acrecentar los niveles de navegación segura y dar respuestas responsables hacia el hábitat marino”.

El 46 por ciento de las emergencias de la navegación deportiva –se produjeron 1.140 el pasado año– fueron debidas a fallos mecánicos o estructurales de las embarcaciones, o en muchos casos por algo tan evitable como quedar

se sin combustible, y la Campaña de Prevención 2000 hace hincapié en los mismos extremos de los cuatro anteriores, pues la mayor parte de las emergencias detectadas en las Capitanías Marítimas españolas se refieren a la



náutica de recreo y a la época veraniega.

El Director General de Marina Mercante, López-Sors, ha presentado en Gijón la "Guía Práctica para la Náutica de Recreo" y trece folletos más que revisan el amplio catálogo de atenciones previas para hacerse a la mar, "desde las frecuencias de los sistemas de comunicaciones marítimas para el caso de accidente, hasta la nueva normativa que afecta a sus embarcaciones y tripulantes, pasando por una serie de

consejos para desenvolverse con seguridad en el medio y atender a las exigencias medioambientales...".

Así mismo, los practicantes de los deportes náuticos hallarán a su disposición todo lo concerniente al "Despacho de Embarcaciones de Recreo", que lo hace mucho más simplificado y de mínima exigencia documental y plazos abreviados. También se da respuesta preventiva a todo lo relacionado con dos deportes náuticos, muy emergentes, el surf y las motos náuticas, en los que suelen compartirse aguas con los bañistas, para extremar los criterios de se-

guridad mutua, como también hacia la pesca deportiva y la subacuática.

### La lista de comprobación, en marcha

Un novísimo documento, que se sirve en modelo plastificado, permitirá al usuario de embarcaciones de recreo supervisar de una ojeada rápida todo aquello que debe observar o llevar a bordo para una navegación segura. Se trata de la "Lista de Comprobación" o "Check List", que repentina todas las observaciones previas a la marcha sobre el





## Lista de Comprobación

### Check List

Antes de salir a la mar  
es conveniente comprobar

- Predicción meteorológica
- Equipo de navegación y gobierno  
(compás, corredera, timón y radar)
- Combustible para el viaje y reserva
- Equipos de comunicaciones (VHF)
- Cartas náuticas de la zona
- Equipo de propulsión  
(aceite, niveles, refrigeración, bocina, filtros, bñflas)
- Estanqueidad y sistemas de achique  
(válvulas de fondo, sentinas, inodoros, fregaderos, portillos, escotillas)
- Estado de las baterías  
(nivel, carga, corrosiones, cargador, conexiones)
- Estado tomas de corriente  
(estanqueidad, terminales)
- Luces de navegación  
(estanqueidad, bombillas, casquillos)
- Linternas y pilas de repuesto
- Chaleco salvavidas para cada tripulante (en su caso, talla para niños)  
(comprobar: silbato, tiras, cintas reflectantes, nombre embarcación)
- Arnés de seguridad
- Estado del equipo de seguridad  
(balsas, bengalas, señales fumígenas, espejo de señales, aros)
- Sistema contraincendios
- Reflector radar, radiobaliza (406 Mhz preferiblemente)
- Agua potable (en los tanques)
- Plan de navegación (entregarlo/comunicarlo al Club Náutico)
- Documentación del barco
- Anclas y cabos (estiba, corrosiones, freno molinete)

## En la órbita del Plan Nacional 1998-2001

La náutica de recreo se reclama a sí misma –y por el número de emergencias que acumula– como punto fuerte de atención del Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y Lucha contra la Contaminación del Medio Marino.

En las previsiones del Plan 1998-2001 no sólo ha sido preciso ampliar los Centros de Control de Tráfico Marítimo –siete más–, sino modificar el esquema de bases fijas, para asignar el salvamento por fachadas de litoral y buques de intervención rápida.

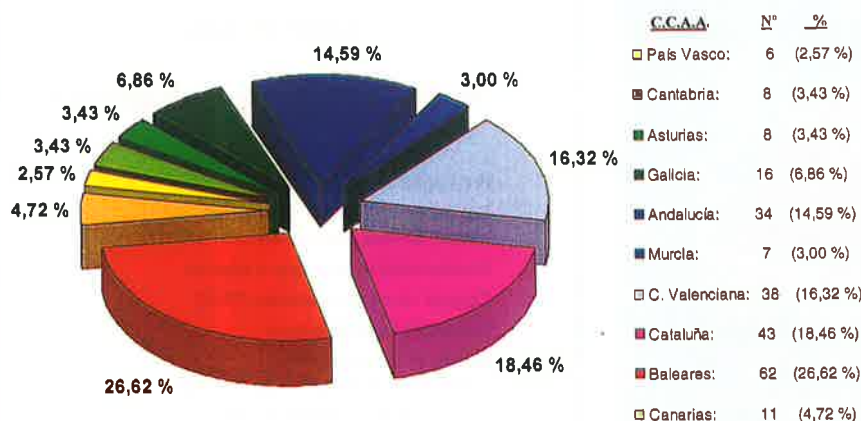
Igualmente, ha sido la náutica deportiva lo que obliga a suplementar las unidades aéreas de helicópteros con otras pertenecientes al Ejército del Aire, Protección Civil, Cruz Roja, Guardia Civil, etc.

Ha sido preciso duplicar las actuaciones en temporada estival y proceder a formar aceleradamente a personal de mar y expertos en seguridad, así como a sectores de la Administración y las Fuerzas de Seguridad del Estado. Y es que nada crece tant, de lo que flota sobre el mar, como los navegantes deportivos.

## Matriculaciones de embarcaciones de recreo en 1999

CC.AA.	N.º de embarcaciones
PAÍS VASCO	628
CANTABRIA	283
ASTURIAS	157
GALICIA	1.333
ANDALUCÍA	2.792
MURCIA	150
C. VALENCIANA	1.502
BALEARES	1.793
CATALUÑA	2.825
CANARIAS	961
CEUTA Y MELILLA	123
<b>TOTAL</b>	<b>12.547</b>

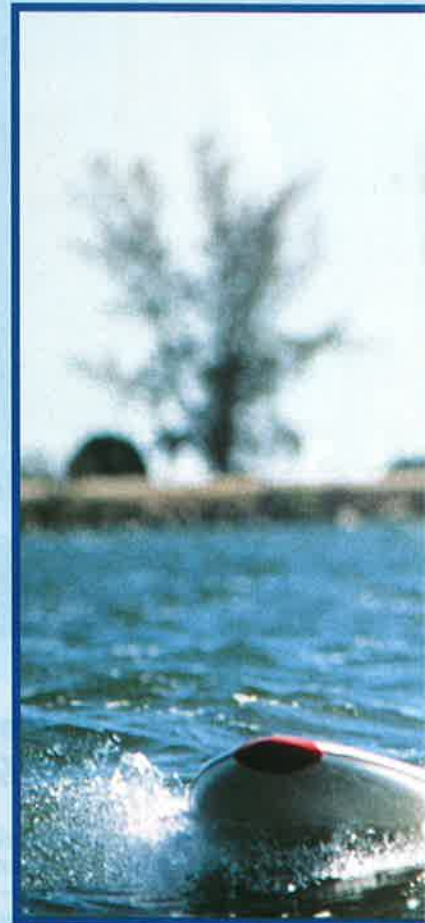
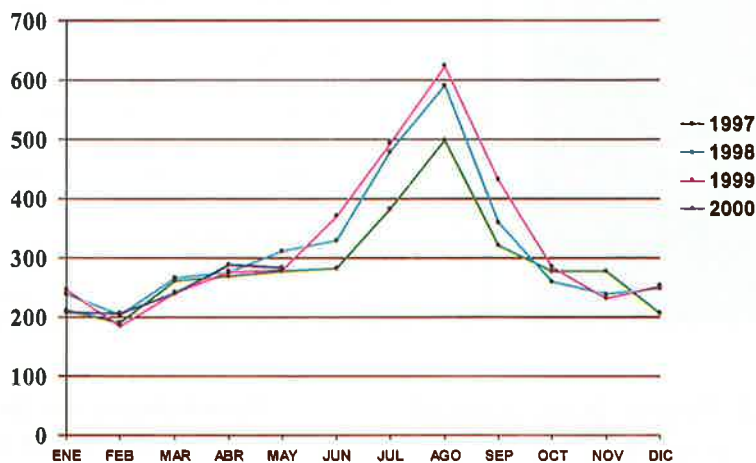
## Distribución geográfica de los puertos deportivos



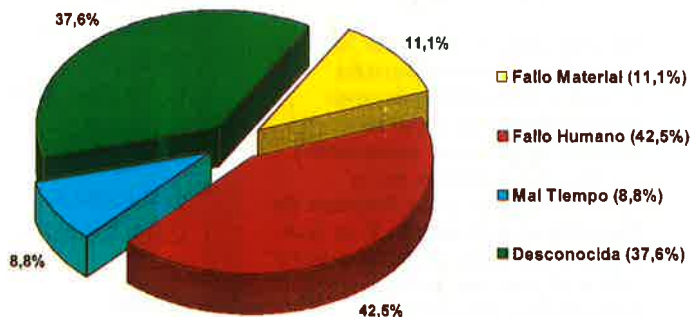
TOTAL: 233



## Número total de emergencias atendidas por mes y año



## Causa de las emergencias en embarcaciones de recreo durante 1999



equipamiento de que se dispone y las condiciones de la embarcación relacionadas con la actividad y el esfuerzo que se le reclamarán en la travesía.

El practicante de los deportes náuticos se hace a la mar, así, conociendo los horarios, frecuencias y estaciones en que se emite la infor-





mación meteorológica marítima y unas "recomendaciones básicas" para antes y después de la navegación, así como otras destinadas a saber utilizar los servicios de seguridad, cómo alertar a los Servicios de Salvamento Marítimo o la correcta maniobra al ser recogido, sin peligro, por el rescate desde helicóptero.

"Mantener los mares limpios" es una idea-fuerza de la Campaña 2000, indicada por el propio crecimiento de este tipo de actividades náuticas en España, y otro folleto plastificado e insumergible recordará al navegante qué hacer por la lucha contra los vertidos y qué comportamientos adoptar a bordo con los residuos

sólidos o líquidos, con una filosofía de cuidado responsable al entorno.

### **Diez mil unidades/ año más**

Siendo la navegación deportiva un signo más de progreso social y calidad de vida, en España se están

constatando —en los cuatro últimos años— unos crecimientos notables, que hacen pronosticar a las autoridades de Marina Mercante que "existen diez mil unidades más cada año, con todo lo que esto significa de responsabilidad colectiva ante los fenómenos de seguridad y respeto ambiental".

Para dar una idea del explosivo incremento de las actividades acuáticas en los mares españoles baste ponderar el dato de que "si la flota aumenta en diez mil unidades/año, el número de titulaciones náutico-deportivas que se han expedido en 1999 ronda las veinte mil, sin que se haya advertido signo de estancamiento en lo que va del año 2000".

Con 233 puertos deportivos a todo lo largo del litoral español, y creciendo estas instalaciones a una tasa del 10 por ciento, las licencias deportivas no lo hacen en tono menor, mientras que en 1999 los clubs deportivos fueron un 6,5 más que el año anterior.

Todos estos indicios, con ser inequívocos, revelan que España tiene aún un fuerte recorrido en el crecimiento de su actividad náutico-deportiva, al cotejo con las de otros países limítrofes y de similares culturas. Si en España los habitantes/embarcación son 302 —a las cifras actuales—, en Francia son 48 y en Italia, 72, lo que da prueba de que el fenómeno español de incorporación náutico-deportiva no ha hecho más que iniciar el rumbo, con el viento a favor de una meteorología y un hábitat turísticos que se reclaman como los mejores de Europa. ■

**S. de Francisco**



MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES  
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Prevención de accidentes a bordo

# Tu seguridad a bordo no es un juego



MINISTERIO DE TRABAJO  
Y ASUNTOS SOCIALES



INSTITUTO SOCIAL  
DE LA MARINA



UNIÓN EUROPEA  
Fondo Social Europeo

# LOS ARMADORES PIDEN LA NEGOCIACIÓN DEL ACUERDO CON CABO VERDE

La agrupación de armadores subraya el interés que este caladero tiene para la flota española de palangre de superficie y reprocha a la Unión Europea su aparente desinterés por negociar con países africanos, cuyos caladeros acogen a la flota de los países mediterráneos, frente a la diligencia en negociar con aquellos países en cuyas aguas faenan las flotas de los países nórdicos.

Como ejemplo, recuerdan el nuevo protocolo suscrito con Groenlandia que resulta beneficioso para los países del norte de la Unión Europea pero restringe las opciones de acceso a posibilidades no utilizadas a otros Estados miembros como España y Portugal, al contrario de lo que ocurre en todos los acuerdos con países africanos, en los que sí existe la posibilidad de uso de opciones pesqueras no consumidas.

ARPOAN expone su t mor

**La Asociación de Armadores de Buques de Pesca de Palangre y otras Artes de Pontevedra (ARPOAN) ha expresado al ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación su preocupación por la finalización del acuerdo de pesca con Cabo Verde, sin que se conozca si la Comisión Europea piensa renegociar un nuevo protocolo pesquero.**

- **El sector teme que la Unión Europea deje en un segundo plano los compromisos con países africanos.**
- **El actual acuerdo que terminó este mes contemplaba 75 licencias de las que 38 eran barcos españoles.**

de que la actuación de la Comisión esconda el propósito de dejar morir los acuerdos con los países africanos, lo cual favorece que los armadores negocien directamente con empresas y gobiernos de aquellos países para garantizarse su actividad en aquellas aguas. Esta circunstancia se estaría utilizando además desde la Comisión para no negociar con el argumento de que las necesidades de licencias est an ya cubiertas con las posibilidades pesqueras directamente gestionadas por el sector.

Sobre esta cuestión los armadores han expresado al ministro "el disgusto y la decepción del sector por la falta de negociación de un nuevo acuerdo con Cabo Verde y su preocupación por la posibilidad de que los contactos directos de una parte del sector con la Administración caboverdiana entorpezcan o incluso posibiliten la deseada próxima renovación del acuerdo".

En consecuencia, ARPOAN ha solicitado el ministro que realice con mayor urgencia posible las gestiones ante la UE para que establezca un calendario de negociaciones que permita concluir la renovación del acuerdo pesquero CE/Cabo Verde en el menor plazo.

El acuerdo de pesca entre la UE y Cabo Verde venció el pasado 5 de septiembre, tras una vigencia de tres años. El acuerdo amparaba 75 licencias para buques comunitarios, de las que 38 fueron para la flota española. La compensación económica total por parte de la UE fue de 255 millones de pesetas.

El de Cabo Verde es el último de los acuerdos pesqueros entre la UE y países africanos que vencian en el 2000: el de Angola que concluyó en mayo y ha sido prorrogado hasta que concluyan las negociaciones, y el de Costa de Marfil que venció en junio y fue renovado satisfactoriamente. ■



M. V.



España elabora una lista de  
Lugares de Importancia  
Comunitaria para su  
protección

# LAS PRADERAS DE POSIDONIA OCEANICA, EN REGRESIÓN

La *Posidonia oceanica*, una planta endémica del Mediterráneo que constituye uno de los ecosistemas más importantes en la ecología y economía del litoral, ya que proporciona cobijo a numerosas especies de interés comercial, genera oxígeno y preserva el suelo marino de la erosión, se halla en franca regresión. La pesca ilegal de arrastre y la contaminación son algunos de los causantes de este deterioro. Los Estados de la Comunidad Europea se comprometieron, con la aprobación de la Directiva Hábitats, a la creación de la red ecológica Natura 2000 a fin de proteger zonas y especies de interés comunitario. Para su inclusión en esta red, el Estado español está elaborando una lista de Lugares de Importancia Comunitaria (LICs) en la que se contemplan 29 zonas donde se encuentra la *Posidonia oceanica*. Sin embargo, la organización Adena considera que esta lista debería ser ampliada con la inclusión de otras 22 zonas.

Las praderas de *Posidonia oceanica* figuran entre los espacios considerados de interés comunitario cuya protección se contempla entre los de carácter prioritario en la Directiva Hábitats (Directiva 92/43/CEE de 21 de mayo de 1992). Para la protección de espacios naturales y de la fauna y flora silvestres, contemplados en dicha Directiva, los Estados de la Comunidad Europea se comprometieron a la creación de la red Natura 2000, en la que estarían recogidas las zonas y especies a proteger. A tal fin, cada Estado elabora unas listas de Lugares de Importancia Comunitaria. En España, a través de las Co-

munidades Autónomas, el Estado está elaborando estas listas, en las que ha incluido 29 zonas en las que se encuentra esta fanerógama marina.

La organización WWF/Adena, en colaboración con la Caja de Ahorros del Mediterráneo (CAM), desarrolló durante el mes de agosto una campaña por el Mediterráneo para evaluar el estado de conservación de estas praderas. El resultado viene a confirmar la continua regresión de una especie que, no hace mucho tiempo, se extendía prácticamente por todo el litoral mediterráneo (en España ocupa unos 2.800 kilómetros cuadrados del litoral). Hoy, el 78 por ciento de estas





praderas presenta una notable regresión. Con los datos obtenidos, Adena solicita la inclusión de otras 22 zonas no contempladas en la lista oficial y estima que sería necesario otorgarles una mayor protección para el mantenimiento de este importantísimo ecosistema.

La situación resulta preocupante, como se desprende de las palabras del ecólogo marino Carlos Duarte, del Instituto Mediterráneo de Estudios Avanzados (IMEDEA): *Si no se pone remedio, en el año 2010 las costas peninsulares habrán perdido la mitad de las extensiones actuales de Posidonia oceanica.*



### Frenar el deterioro

Además de las llamadas de atención realizadas por los distintos grupos ecologistas, la propia Unión Europea le viene dedicando una especial atención. Y no sólo a través de lo contemplado en la Directiva antes mencionada, sino también mediante la subvención de proyectos para el estudio de esta especie, como el que comparten el IMEDEA y la Universidad Politécnica de Valencia, que vienen realizando un seguimiento de la tasa de crecimiento de las praderas y su demografía en el litoral español. A través de dicho estudio, se han identificado zonas críticas, donde ha llegado prácticamente a desaparecer, como en los casos de Valencia y Murcia. Incluso en Baleares, donde las praderas de *Posidonia* están relativamente bien, presentan síntomas de deterioro.

Hay que frenar ese deterioro. Y es que todos coinciden en la importancia de esta especie. Boudouresque, uno de los más reconocidos expertos en la materia, llegó a afirmar que *ignoramos aún muchas cosas acerca de las Posidonias, pero tenemos la certeza de que su desaparición constituiría una catástrofe ecológica de dimensiones para todo el Mediterráneo.*

Dada las características de

**La pesca ilegal de arrastre, a menos de 50 metros de profundidad, es el gran enemigo de la *Posidonia oceanica*, que da cobijo a unas mil especies animales, una gran parte de ellas de gran interés pesquero.**

esta especie, se puede decir que “el estado de conservación de una pradera de *Posidonia oceanica* es uno de los mejores indicadores de la salud ambiental del mar Mediterráneo”. La existencia en las playas de hojas que, junto con las raíces, forman unas peculiares bolitas fibrosas que son conocidas como “pelotas de mar”, o la acumulación de hojas en otoño (conocidas como arribazones)

son un claro signo de su existencia, y de las mismas se desprende que esas aguas están limpias y carentes de contaminación.

Como ya se ha dicho, la *Posidonia oceanica* constituye un importantísimo ecosistema, equivalente a los bosques en el ecosistema terrestre. Su aporte de oxígeno puede llegar hasta los diez litros diarios por cada metro cuadrado de pradera. Además de ofrecer cobijo a unos cuatrocientos tipos de vegetales y a unas mil especies animales, entre los que se encuentran alevines de especies pesqueras de gran importancia comercial como el pulpo, la lubina, el sargo o los salmonetes, una hectárea de estas fanerógamas produce por término medio unas 35 toneladas de materia orgánica al año (estos niveles de producción son los mayores de todo el Mediterráneo).

### El hombre, su peor enemigo

Por otra parte, la *Posidonia* interviene decisivamente en la estabilización de las playas y fondos marinos, formando arrecifes-barrera que mantienen el equilibrio sedimentario con el litoral. En las zonas donde, por diversos motivos, se encuentra en regresión, se ha detectado un aumento de la erosión.



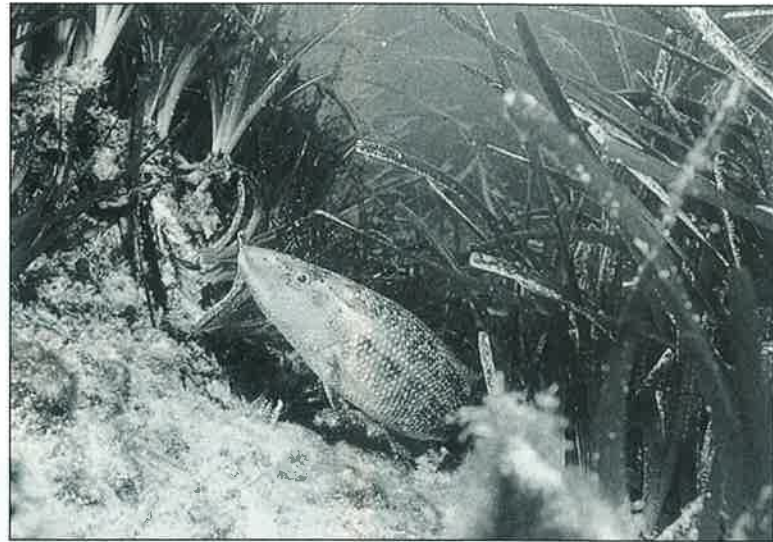
La *Posidonia oceanica* se encuentra desde prácticamente la línea de costa (situación cada vez menos frecuente) hasta los 50 metros de profundidad, allí donde todavía halla luz que le permita desarrollar la fotosíntesis. Si antes se señalaba que su existencia es sinónimo de calidad de las aguas, resulta obvio decir que la contaminación marina es uno de los motivos de su desaparición. Tanto la producida por los derrames accidentales de crudo (casi 700.000 toneladas de petróleo llegan al Mediterráneo procedentes de la limpieza de tanques de petroleros en alta mar, derrames en los procesos de carga, mareas negras) como las de origen terrestre (cada año se vierten en él 10 billones de toneladas de aguas residuales industriales y urbanas, de las que el 90 por ciento no reciben ningún tipo de tratamiento). También afectan a la *Posidonia* las obras de infraestructura del litoral (puertos deportivos, espigones, regeneración de playas), ya que modifican la dinámica litoral y, por tanto, las condiciones ambientales de sus fondos.

La pesca ilegal de arrastre a menos de 50 metros de profundidad es, quizás, la causa mayor de degradación de estas praderas, por el fuerte impacto físico que provoca (un barco arrastrero, en una hora, puede arrancar con sus artes hasta mil kilos de hojas –peso en seco–), sin contar el efecto sobre el fondo marino, alterando los procesos de sedimentación. La situación resulta paradójica, ya que, como quedó dicho, da

cobijo y alimento a multitud de especies de gran valor pesquero, con lo que, al tiempo que se la destruye, se está eliminando la posibilidad de reproducción de buena parte de la pesca de utilidad comercial.

De las embarcaciones de recreo procede otra de las ma-

**El Estado español, a través de las Comunidades Autónomas, está elaborando una lista de Lugares de Importancia Comunitaria donde se encuentra la *Posidonia* para su inclusión en la red Natura 2000, propiciada por la Directiva Hábitats.**



yores agresiones. Según los expertos, un ancla puede arrancar entre tres y cuatro metros de *Posidonia*. La situación se ve agravada por el hecho de la proliferación de estas embarcaciones en zonas protegidas, como el Parque Nacional Marítimo-Terrestre del archipiélago de Cabrera, donde al efecto de las anclas hay que añadir el vertido de basuras desde estas embarcaciones que están afectando seriamente a las praderas de *Posidonia oceanica*. La gravedad es aún mayor si se tiene en cuenta que se trata de una planta de crecimiento muy lento (unos 5 milímetros en vertical y entre 6 y 7 centímetros en extensión al año).

A esta situación se suma el efecto producido por la proliferación de la *Caulerpa taxifolia*, una especie introducida en el Mediterráneo en 1984 accidentalmente por el hombre, que está provocando la desaparición de la *Posidonia* allí donde ésta se asienta.

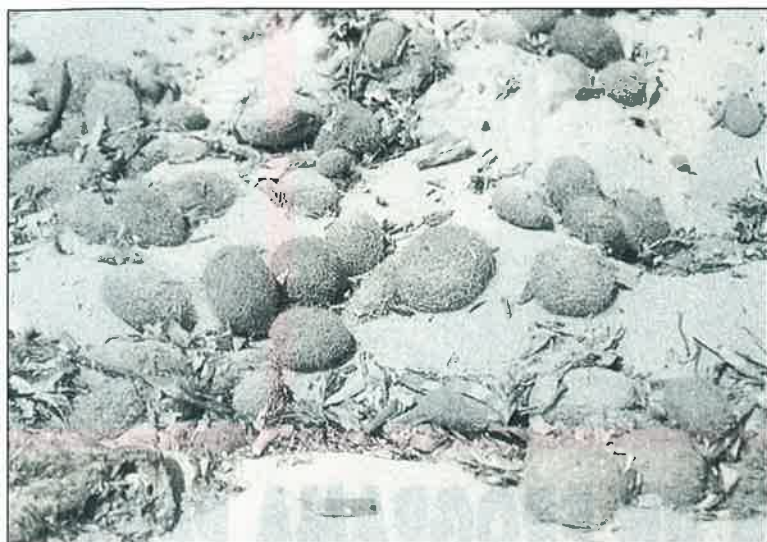
### Situación actual

La *Posidonia oceanica* está presente en todo el Mediterráneo, aunque en general se encuentra en regresión, como se dijo anteriormente. Si bien originariamente se distribuía de forma continua, en la actualidad ésta es muy irregular, habiendo desaparecido en muchos lugares. Se considera que se halla en buen estado cuando presenta una densidad de entre 400 y 700 haces por metro cuadrado, pero cada vez son me-

nos las zonas en que se da esta circunstancia.

Por lo que a España se refiere, ésta aparece desde el mar de Alborán hasta el cabo de Creus y en las Baleares. La situación actual de la *Posidonia oceanica*, según el último informe elaborado por Adena, revela que en Melilla, en las islas Chafarinas, la pradera se extiende al sur de las islas del Rey e Isabel II, no estando presente en la isla de Alborán. Ya en Andalucía, el mar de Alborán supone el límite de distribución en el Mediterráneo, siendo la bahía de Estepona, en Málaga, la pradera más occidental. A partir del cabo de Gata las praderas son más densas y extensas (en contra de la tendencia generalizada, en esta área hay evidencias de expansión, probablemente por tratarse de una zona protegida), llegando hasta Cartagena (Murcia) de forma prácticamente continua y con un estado de conservación variable. Las praderas de Águilas y Mazarrón se hallan muy dañadas por los arrastreros. Entre cabo Tiñoso y cabo Negro apenas se encuentran praderas. La mejor zona se encuentra desde Calblanque hasta San Pedro del Pinatar.

En la Comunidad Valenciana el estado de conservación es muy variable. En la bahía de Alicante las praderas son densas, aunque se encuentran en regresión, debido a la turbidez producida por los colectores de aguas residuales, los arrastreros y las actuaciones en la costa. Destaca el buen estado en la isla de Tabarca, aunque se está



viendo afectada por los vertidos incontrolados de la ciudad de Alicante. Destaca el estado de conservación en Denia, Moraira, Calpe, Altea, Sierra Helada/Benidorm, la Vila, El Campello y Torrevieja, en Alicante; las de Benicassim y Burriana, en Castellón; y El Saler, Cullera y Gandía, en Valencia.

En Cataluña, en las islas Medas las praderas presentan un buen estado de conservación. En el litoral sur catalán aparecen praderas muy fragmentadas y degradadas desde Sitges hasta Tarragona, debido fundamentalmente a la acción de los arrastres. La pradera de L'Ametlla de Mar está en buen estado de conservación, al igual que la de Mataró. Desde Blanes hasta el cabo de Creus se presenta como pequeñas manchas aisladas entre sí y, en general, en buen estado de conservación.

Según el citado informe de Adena, en Baleares hay que destacar las praderas de Ses Salines en el sur de Ibiza y norte de Formentera, Parque Nacional de Cabrera, bahía de Alcúdia y Pollensa, San Antonio en Ibiza, bahía de Palma y sur de Menorca, y el sur de Formentera. También existen otras muchas praderas en buen estado diseminadas por todo el archipiélago, aunque son objeto de numerosas actuaciones que inciden negativamente en su extensión y conservación (regeneración de playas y, sobre todo, fondeo de embarcaciones de recreo).

La conservación de este importante ecosistema marino, con notable repercusiones en la pesca y el sector turístico, pasa por un aumento de su protección. Algo en lo que se está avanzando, por parte del Estado español, con la elaboración de una lista para su inclusión en la red Natura 2000. Adena, ade-

**WWF/Adena realizó durante el mes de agosto una campaña en la que, además de estudiar la situación de las praderas de Posidonia, trató de explicar a los usuarios de las playas el significado y la importancia de esta fanerógama.**

## LUGARES DE IMPORTANCIA COMUNITARIA (LICs) PARA LA PROTECCIÓN DE LA POSIDONIA OCEANICA

**Propuesta del Estado español para su inclusión en la red Natura 2000**      **Propuesta de Adena para incluir en la lista oficial**

### Melilla

Islas Chafarinas

### Andalucía

Cabo de Gata-Níjar	Pradera de Estepona (Málaga)
Fondos marinos de Punta Entinas-Subinar	Pradera de Punta Calaburra-Barbella (Málaga)
Fondos marinos del levante almeriense	Pradera de Castell de Ferro (Granada)
Acantilados de Maro-Cerro Gordo	

### Murcia

Franja litoral sumergida de la Región de Murcia	Bolnuevo-Cabo Cope Pto. Negra-Punta de la Azohía Praderas de Cabo Tiñoso-Playa de Fatases
-------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------

### Valencia

El Montgó	Altea, Calpe (Alicante)
Penya-Segats del Nord d'Alacant	Pradera de Moraira (Alicante)
Serres de Bèrnia y del Ferrer	El Saler (Valencia)
Serra Gelada e illa de Benidorm	Cullera y Gandía (Valencia)
L'illa de Tabarca y entorno marítimo	Burriana (Castellón) Benicassim (Castellón)

### Cataluña

Cap de Creus	L'Ametlla de Mar (Tarragona)
Massis de Cadiretes	Praderas de Salou y Cambrils (Tarragona)
Muntanyes de Begur	Praderas de Tarragona, Vilanova y la Geltrú y Sitges (Tarragona-Barcelona)
El Montgrí-Illes Medes	Praderas de Mataró-Arenys de Mar (Barcelona)
Cap de Santes Creus	

### Baleares

Cabrera y Migjorn	Bahía de Palma
Sa Dragonera	Canyamel (Mallorca)
Costa Brava de Mallorca	Costa Sur de Menorca
Badies den Pollença y Alcúdia	San Antonio (Ibiza)
Cap Blanc	Costa Sur de Formentera
Es Grau-Favaritx	
Costa Nord de Ciutadella	
Badia de Fornells	
Salines d'Eivissa y Formentera	
Es Vedrà y Vedranell	
Tagomago	
Olles de Ponent d'Eivissa	
Punta de sa Creu	
Cap de Barbaria	



más de solicitar la inclusión de nuevas zonas (ver recuadro), dedicó su actual campaña a concienciar a la población de que la presencia de hojas y raíces de *Posidonia oceanica* en las playas es síntoma de calidad de las aguas y explicar la decisiva intervención de esta especie endémica del Mediterráneo en su ecosistema.

Al tiempo, la organización ecologista insiste en que el Esta-

do y las Comunidades Autónomas hagan cumplir la legislación vigente (vigilancia y erradicación de la pesca ilegal de arrastre; depuración de las aguas residuales en los municipios costeros y eliminación de los vertidos industriales; control de las zonas de fondo). Con ello se evitarían gran parte de las amenazas y causas de regresión de las praderas de *Posidonia*. ■

Raúl Gutiérrez



# ÁLVAREZ CASCOS ANUNCIA UN PROGRAMA PARA MODERNIZAR PUERTOS Y LA MARINA MERCANTE

El ministro de Fomento, Francisco Álvarez-Cascos, ha anticipado, en la Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados, que "la Marina Mercante española necesita continuar mejorando su competitividad" y aludió expresamente a que impulsará "una consolidación del Registro de Buques y Empresas Navieras de Canarias y otras medidas modernizadoras del sector". La comparecencia del titular de Fomento denotó que "la seguridad, la calidad y la modernidad serán coordinadas comunes de actuación en todas las infraestructuras", y, refiriéndose a las marítimo-portuarias, Álvarez-Cascos anunció su propósito de "acelerar la implantación de nuevos sistemas de ayuda a la navegación (GPS) y la creación de Centros de Coordinación de Servicios (CCS) en todos los puertos, conjuntamente con la Dirección General de Marina Mercante".

El Gobierno se propone "un programa de actuaciones concretas que se dirigen a alcanzar la convergencia real dentro de la Unión Europea y el pleno empleo, en el horizonte de la primera década del siglo, para lo que considera las infraestructuras como la palanca de impulso a nuestra economía", para lo que destina un paquete inversor próximo a los 19 billones de pesetas entre los años 2000-2006, unos 0,6 billones expresamente asignados a la mejora de puertos.

Para canalizar estas inversiones, el Gobierno elaborará una Ley que sirva de marco jurídico para la financiación privada de infraestructuras de interés general y que configure un modelo más ágil y versátil y acabar con los estrangulamientos del sistema y ser un instrumento útil de la política anticíclica.

En el eje de esta política, anunciada por Álvarez-Cascos, se sitúa "un objetivo finalista -añadió- que difícilmente podrá ser alcanzado si no se diseñan las actuaciones instrumentales de creación de infraestructuras

y de organización de los servicios para aprovechar los máximos potenciales de los agentes, públicos y privados". Clarificó que "la naturaleza de las infraestructuras de transportes, su papel decisivo como factor de cohesión territorial y su complementariedad con el papel regulador que compete al Estado justifican sobradamente la titularidad pública de dichas infraestructuras".

Sin embargo, señaló Álvarez-Cascos, "la existencia de operadores y prestadores de servicios en el campo de la iniciativa privada -dispuestos a competir en la gestión y el uso de las infraestructuras- justifica asimismo la reforma del modelo, hacia

un aprovechamiento más intenso y la apertura a las nuevas formas de gestión".

## Objetivo, la seguridad

Para el titular de Fomento, "seguridad, calidad y modernidad" son tres valores inseparables pero diferenciables a la hora de perfilar un programa de infraestructuras, y aludió a su "compromiso previo y explícito con la seguridad de nuestros transportes y servicios anexos, como un propio fin y no como una consecuencia más", enumerando un diseño de actuaciones del siguiente tenor, referidas al transporte marítimo:

- "Acelerar la implantación de nuevos sistemas de ayudas a la navegación marítima en las costas españolas, como el GPS, así como el desarrollo de sistemas de supervisión remota con telecontrol de las ayudas a la navegación, que nos permita tener información en tiempo real".

- "Completar el desarrollo de las redes de medición de parámetros oceánicos meteorológicos para la definición del clima marítimo, de cara a la seguridad tanto de las infraestructuras

portuarias como de las actividades marítimas".

- "Potenciar la creación de Centros de Coordinación de Servicios (CCS) en todos los puertos, conjuntamente con la Dirección General de la Marina Mercante que permita alcanzar una coordinación efectiva entre las autoridades marítimas y portuarias en el desarrollo de las operaciones portuarias".

- Además, "Marina Mercante plantea la necesidad de poner un énfasis especial en la verificación del cumplimiento de las normas sobre seguridad marítima, no sólo en los buques de bandera española, sino también en aquellos de otras banderas, en el marco del Memorandum de París".

- También se hace preciso "incorporar a los sistemas de formación de los profesionales de la mar las directrices emanadas del Convenio Internacional de Formación y Guardia de la Gente de Mar de la Organización Marítima Internacional (OMI)".

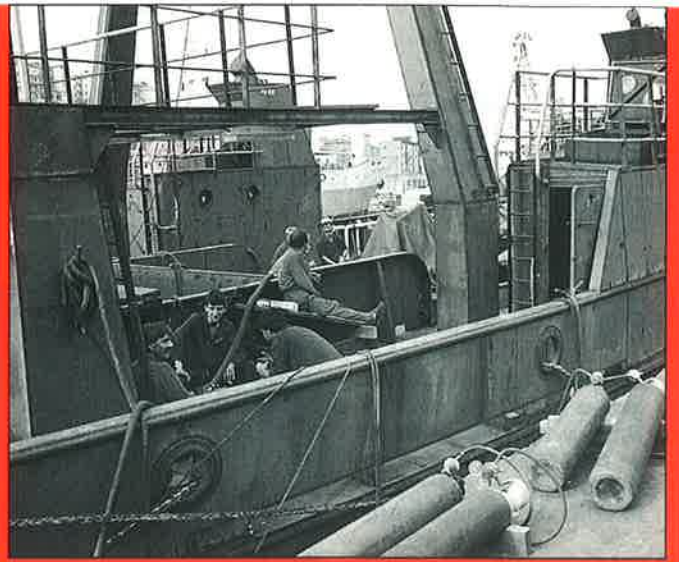
- Por supuesto, "impulsar el cumplimiento del Plan Nacional de Salvamento vigente hasta el 2001 y elaboraremos para su aprobación y ejecución el correspondiente al cuatrienio siguiente 2002-2005".

- Asimismo, "actualizar las normativas sobre tripulaciones mínimas de seguridad de los buques españoles que procede de 1964 y están totalmente obsoletas".

## Calidad del servicio

En el diseño de este marco de

**Fomento acelerará los nuevos sistemas de ayuda a la navegación (GPS) y los centros de coordinación de servicios (CCS), conjuntamente con Marina Mercante.**



actuaciones, el ministro de Fomento justificó “un preexistente compromiso de mejorar la calidad de los servicios de transportes e infraestructuras que facilita el Estado, como segunda premisa –junto con la seguridad– que caracteriza todas las actuaciones de este departamento”.

Particularizó el ministro Álvarez-Cascos, en este sentido, que “la protección del entorno natural, traducida en un ejercicio permanente de eliminación o reducción de los impactos producidos por la necesidad de mejorar nuestra red de infraestructuras y transportes, es cimiento esencial de la política del Medio Ambiente que impulsa el Gobierno”.

Así, “en los puertos –acotó– entre otras actuaciones reseñables es necesario asegurar que el diseño estratégico de sus servicios se oriente hacia unas prestaciones de calidad, y para ello se aprobarán Pliegos de Condiciones Generales para el ejercicio de actividades tales como consignatarios de buques, de mercancías, de compradores, mayoristas y vendedores de pescados frescos, así como el Reglamento General de Servicios de Política de los Puertos y las correspondientes ordenanzas portuarias... Haremos un esfuerzo coordinador entre los diferentes organismos del Estado, hacia la implantación de una ventanilla única en el despacho de mercancías”.

En una remisión al impactante hecho de la catástrofe del “Erika”, Álvarez-Cascos se refirió a su propósito de “crear inmediatamente una base logística general, con equipos y material de lucha anti-contaminación, transportables urgentemente, así como un grupo de operación preventiva y rápida”.

### Los puertos, elemento decisivo

Reconociendo su peso específico en el comercio exterior español, Álvarez-Cascos atribuyó a los puer-

tos “un papel decisivo” en toda la armonización del sistema, “puesto que por nuestras instalaciones portuarias transita más del 52 por ciento del comercio de la Unión Europea, y, de hecho, los tráficos están creciendo por encima del Producto Interior Bruto (PIB) español, hasta el 5,1 por ciento en 1999”.

Los puertos son asimismo instalación logística y transferencia modal del transporte –añadió el ministro–, “algo que representa un alto valor añadido, por encima de las funciones básicas de carga, descarga y almacenaje”, lo que “exige una cultura de competitividad que no ha existido hasta el presente y una valorización del Sistema Portuario de Titularidad Estatal”.

Señaló como principales referentes de esta política de impulso a la actividad portuaria:

- A partir de la legislación vigente en materia portuaria, avanzar hacia un modelo basado en Autoridades Portuarias, con autonomía funcional y de gestión, proveedoras de infraestructuras y espacios (puerto “propietario”) y reguladoras de los servicios prestados por la iniciativa privada.

- Establecimiento de objetivos y estrategias comunes para el conjunto del Sistema Portuario de Titularidad Estatal a través de Puertos del Estado, como órgano encargado de la ejecución de una política portuaria del Gobierno y del control de la eficiencia del conjunto de los

puertos reforzando su papel de organismo regulador y planificador del Sistema Portuario, así como evaluador de las inversiones con criterios económico-financieros de rentabilidad para evitar inversiones redundantes o no asociadas con la demanda.

- Mantenimiento del principio de autosuficiencia económica global del Sistema Portuario Español y de la autosuficiencia individual de cada Autoridad Portuaria, es decir, de su independencia de los Presupuestos Generales del Estado, en un marco de progresiva libertad tarifaria bajo una estructura tarifaria común en un marco de leal competencia entre los puertos. Para ello el Ministerio desarrollará normativa que regule y controle la aparición de monopolios o posiciones dominantes.

- Potenciación de la participación de la iniciativa privada en las inversiones y en la prestación de los servicios portuarios, favoreciendo la externalización de los servicios prestados actualmente por gestión directa, y favoreciendo la inversión privada en superestructuras, instalaciones y equipos, así como en infraestructura, siempre que esté asociada a la prestación de servicios portuarios.

- Finalmente, fomento de la implantación de innovaciones tecnológicas en el sector, especialmente en las aplicaciones telemáticas que faciliten el despacho rápido de las mercancías. ■

S. de Francisco

## Concedor del sector naviero, antes que ingeniero y ministro

Francisco Álvarez-Cascos, ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, pasó media vida en Gijón y Luarca y se crió en vinculación familiar con el sector naviero, por lo que sus primeras inquietudes políticas fueron compartidas con el estudio de la problemática ancestral de Asturias, en infraestructuras y puertos. Ya desde la obra pionera del prócer Jovellanos y el periodo ilustrado en Asturias –del que Álvarez-Cascos tiene alguna notable publicación– el actual ministro de Fomento se ha asomado mucho antes a un catálogo de realidades y perspectivas, que ahora puede afrontar con carácter experto, de concedor “par coeur”, que dirían los franceses. Hombre de rígidos esquemas de orden en el servicio público y político con fama de enérgico, deberá conducir todo el tránsito adaptador de Marina Mercante y Puertos españoles, cuyas costuras se rompen a diario, siquiera sea por una natural crisis de crecimiento. Tal ha sido su diagnóstico de la situación y la panoplia de remedios a la vista con que compareció ante la Comisión de Infraestructuras del Congreso, que le recibió con expectación, diríamos que con el barco a carga completa, mar en calma y tiempo bonancible. ■

S. de F.

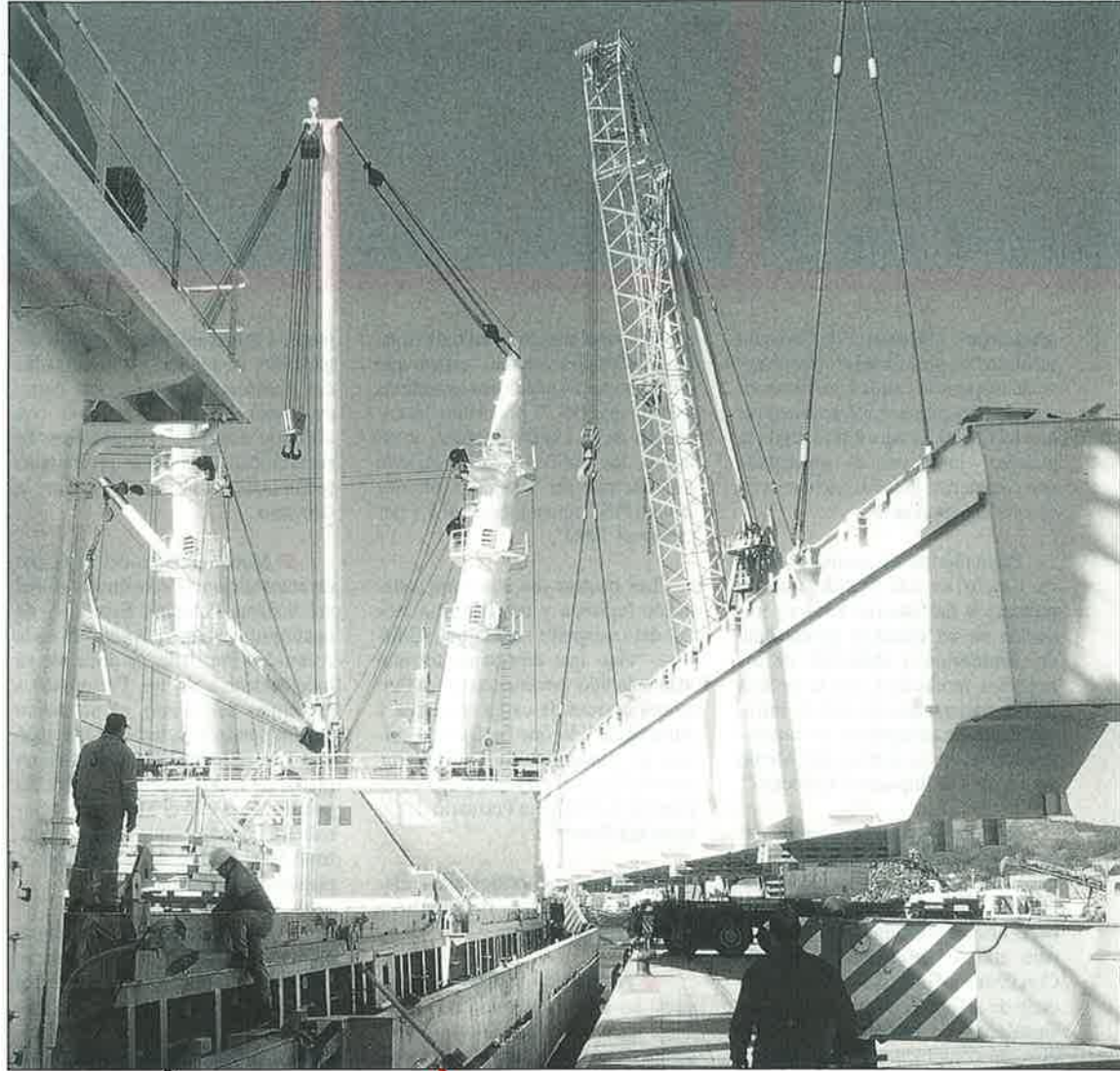
**El Gobierno impulsa el esfuerzo inversor en infraestructuras como pieza básica de la economía en respuesta a la globalización y el pleno empleo.**



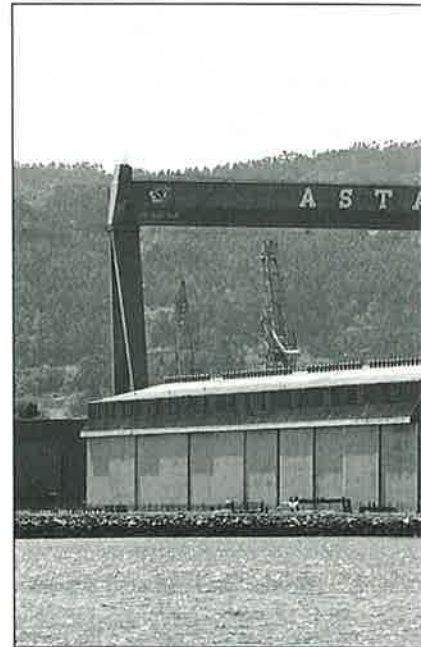
# Bazan

[Bazán, con la agrupación de los astilleros públicos españoles -civiles y militares-, será el décimo grupo naval del mundo con una cartera de pedidos de 638.000 millones de pesetas, en un definitivo intento de saneamiento de este sector.

El holding público español SEPI, propietario del 100 por 100 de las acciones del grupo, ha sido respaldado por el Gobierno para coronar la operación integradora, y los sindicatos UGT, CCOO Y CIGA han aceptado un expediente de regulación de empleo en el segundo semestre del año para cooperar en la mejora financiera del nuevo grupo. La asimilación del negocio constructor de barcos civiles y militares ya está contrastada en el esquema de la Unión Europea, y el inmediato plan industrial de Bazán contempla construcción, reparaciones, propulsión y armamento, más una nueva línea -la de cruceros- que está alcanzando gran demanda, y que es tal vez la única en que Corea no amenaza con sus prácticas de dumping.



# BAZÁN SERÁ EL DÉCIMO GRUPO NAVAL DEL MUNDO





**E**l presidente de la Sociedad Española de Participaciones Industriales (SEPI), Pedro Ferreras, presentó el nuevo Grupo Bazán como “un intento de especialización de las distintas factorías, bajo un modelo de filiación que pretende facilitar las privatizaciones o entradas de socios, y que podría ser el germen de un gran grupo naval europeo, de la misma forma que actualmente se ha agrupado la industria aeronáutica.”

Con una apuesta de 100.000 millones de pesetas, para reforzar los primeros pasos del grupo, Bazán nace además con “una cartera de pedidos de 638.000 millones de pesetas, y espera alcanzar beneficios en tres años, para romper una racha de pérdidas públicas que durante los últimos trece años costaron al erario 587.000 millones de pesetas”.

Las factorías de Juliana, Sevilla y Sestao serán astilleros exclusivamente dedicados a la construcción civil, mientras las de Cádiz, San Fernando, Cartagena y Ferrol serán centros mixtos, de manera que Bazán podrá incluso recuperar la construcción de fast-ferrys, a los que incorporaría su acervo tecnológico de buques patrulleros. O adentrarse en un nuevo negocio, la construcción de cruceros, que alcanza una sensible demanda no obstruida por las conductas de dumping de

Corea del Sur y otros países asiáticos.

## Despejar el fantasma de la subactividad

El verano ha sorprendido al grupo Astilleros Españoles (AESA), que ahora se integra en Bazán con un paisaje de gradas y muelles semi-vacíos, que lo son totalmente en los casos de Sevilla y Sestao, que finalizan entregas sin haber captado obra de sustitución, por el mal momento general

del sector. En algunos centros, la profundidad del expediente de regulación de empleo alcanzaría —en este segundo semestre del año— al 80 por ciento de las plantillas, más el tanto de preocupación que asalta a las empresas auxiliares.

Como principal fuente de reanimación ha irrumpido, al fin, la firma definitiva del contrato con la Marina de Noruega, por el que Bazán construirá cinco fragatas del modelo F-100, del que asimismo podrían seguirse

pedidos ulteriores de Australia, Turquía y Arabia Saudí. Ha sido un notable éxito de Bazán, que apoderó a otras catorce industrias en la adjudicación, y que va a ofrecer obra para diez años, diez millones de horas de trabajo, y un conjunto de colaboraciones con la industria de Noruega, para empezar las entregas en el año 2004. Determinados módulos de las fragatas se construirán en Noruega, pero las tres primeras serán ensam-

**Nace con  
una  
cartera de  
pedidos de  
638.000  
millones  
de pesetas  
y  
horizonte  
de  
beneficios  
a tres  
años.**



bladas en España. Es un contrato de 280.000 millones de pesetas que certifica el liderazgo mundial de Bazán y le hace saltar su cartera de pedidos, desde los 260.000 millones de pesetas –del año 1999– a los 540.000 del año 2000. Este programa naval facultará a Bazán con un potencial constructivo de noventa fragatas en los próximos quince años y una asociación duradera con la norteamericana Lockheed Martin en materia de sistemas armamentísticos y radares.

Noruega, así mismo, quiere utilizar a Bazán como trampolín para la exportación de sus sistemas de comunicaciones, misiles, tecnología submarina y espacial, de manera que los barcos construidos por Bazán –para terceros países– incorporen estos módulos fabricados en definitiva del acuerdo para las fragatas F-85. No hay otro prototipo más avanzado, actualmente, en todo el mundo que este que Bazán ha proyectado desde su F-100.

## Competir vía tecnología

Bazán es un punto fuerte de la tecnología mundial, de suyo, y con la integración del resto del sector público español será el décimo grupo más importante de la oferta global existente hoy, aun dentro del “impasse” creado por la competencia desleal de los astilleros surcoreanos y la falta

de respuestas de la Unión Europea.

Precisamente, a finales de diciembre del presente año se acaban las ayudas públicas directas a los astilleros de la Unión Europea y el sector entero se reflexiona –con preocupación– que Corea puede hacerse incluso con todos los contratos europeos, si las autoridades de Bruselas siguen adelante con la eliminación de los subsidios. Corea del Sur no ha perdido el tiempo, entre tanto, y se dedica cada vez más

a buques de mayor valor añadido, es decir, a ganar cuota europea.

**La SEPI quiere una estructura especializada y por filiales que quede abierta a la privatización o entrada de acciones.**

La normativa española, a remolque de Bruselas, que se aplica desde enero de 1999 hasta diciembre del 2003, establece que las primas de funcionamiento sólo podrán aplicarse hasta finales del año 2000 y las primas de reestructuración no superarán el 10 por ciento del valor base de los contratos. Dicho en otras palabras, el futuro más próximo será el de competir vía tecnología y abrirse paso a alianzas con otros países del área europea.

En esta línea de objetivos nace el grupo Bazán, tras un estudio consultor de Mac Kinsey y cinco equipos de trabajo, que, asumiendo el modelo europeo de juntar construcción civil y militar, han diseñado una estructura de filiales abierta a la entrada de nuevos socios o un ulterior proceso de privatización, y una visión de espe-



## A medio plazo, unificar la construcción naval europea

El futuro de los astilleros europeos apelará a una integración por la que la construcción naval seguirá los recientes pasos de la aeronáutica (EADS), en la que España participa ya con Construcciones Aeronáuticas (CASA). Será la única forma, en definitiva, de orillar la competencia desleal de Corea y Japón, y hacia ella apuesta la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) y el Grupo AESA.

Pero dada la dispersión y el elevado número de los astilleros europeos, las autoridades españolas creen que el plan tardará en fraguarse tres o cuatro años, y apuntan como principales socios a Fincantieri (Italia), Chantiers de l'Atlantique (Francia) y HDW (Alemania), y Odense (Dinamarca) y Msa-Yards (Finlandia), existiendo ya, con los tres primeros, una serie de acuerdos de colaboración del grupo español AESA.





## **Pedro Ferreras, el abogado privatizador**

La compleja operación salvamentista de los astilleros públicos españoles, ahora integrados en Bazán, no encontrará obstáculos en Bruselas, puesto que el 60 por ciento del trabajo de la nueva empresa será militar, un área fuera del alcance de la competencia.

Aunque no hay planes privatizadores de los que expresamente se hable, el presidente de la SEPI, Pedro Ferreras, es conocido como "el abogado privatizador", sin necesidad de apelar a la estadística de los cinco últimos años, en que treinta y siete empresas públicas pasaron a manos privadas.

Lo que le reconocen, incluso los sindicalistas, a Pedro Ferreras es que el salvamento está hecho, orillando la quiebra, y la inyección de capital evitará los lastres futuros al sector. Los astilleros y la industria auxiliar -muy concretamente Galicia- ya respiran de una forma menos entrecortada y más natural, como si la idea de cambio hubiese empezado a disociarse de la de maleficio, al fin.

cializar sus centros hacia las tecnologías más avanzadas.

Se trata de un definitivo impulso de saneamiento del naval público español, que, aunque tiene fama de subsidiado, no lo es tanto como los de Alemania, Dinamarca, Francia e Italia, según un reciente estudio de la Unión Europea: estos países destinan casi el doble de dinero que España por tonelada construida... Pero, de todas formas, esto será lo viejo ya, y de ahora en adelante o se compite por tecnología o no se sobrevive. ■

S. De Francisco

## **Bilbao recupera la reparación de buques**

La Agrupación de Industrias Marítimas de Euskadi (ADIMDE) y la Diputación de Vizcaya han fletado un proyecto recuperador de la mejor tradición de la Ría del Nervión, que se bautiza con el nombre de Centro Coordinador de reparaciones Navales del Puerto de Bilbao, que empezará a operar -de momento- sólo para reparaciones a flote y en ruta.

Se recupera, así, un negocio perdido tras el cierre de la División de Reparaciones de AESA (Sestao) y unos intentos fallidos de la Corporación IBV y Naviera Odiel para la implantación de un dique flotante. En el puerto de Bilbao escalan unos 4.000 barcos al año, con necesidades de reparación, mantenimiento y limpieza, que generarán un negocio próximo a los 1.000 millones de pesetas, según los promotores del Centro. El negocio, más rentable aún, será el de las reparaciones en seco, pero en esta primera fase de lanzamiento sólo se reparará a flote y en ruta, y las treinta empresas asociadas en el Centro están abiertas al trabajo nocturno y en festivos, así como a asistir a los barcos durante la navegación. Las tapas de bodegas, escotillas, ro-ro, la limpieza química, retirada de slops, trabajos submarinos, hidráulica, electricidad, electrónica, calderería, tubería y pintura, ya podrán ser atendidos en esta primera fase.



**La Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescados y Mariscos, Anfaco, ha puesto en marcha un Plan de Innovación para el sector transformador de pescados que se desarrollará desde 2000 y el 2003. Partiendo de la premisa de que la capacidad innovadora es el factor más importante en la competitividad empresarial en este cruce de siglos, el programa pretende mejorar esta capacidad innovadora de las empresas conserveras, cualquiera que sea su envergadura y estructura. Anfaco organiza un Congreso Nacional de Conservas de Pesca y Mariscos, Vigo 2000, los días 18 y 19 de Septiembre.**

## **CONGRESO NACIONAL DE CONSERVAS DE PESCADOS Y MARISCOS**

# **EL SECTOR CONSERVERO APUESTA POR LA INNOVACIÓN**

**E**l Plan "Anfaco-Innova" pretende que las empresas del sector se sensibilicen sobre la innovación, desechen cualquier reticencia sobre el proceso innovador y sean capaces de gestionar este proceso de forma eficaz, lo que incluye la asunción de riesgos, el fomento de la creatividad (banco de ideas) y la priorización de las necesidades de los clientes. Como conclusión del proceso se trata de que las empresas elaboren su propio plan de innovación que contemple todas las acciones de mejora de acuerdo con las prioridades de la empresa: gestión de la calidad, diseño y desarrollo de productos.

El programa confiere una gran importancia al uso de las tecnologías de información y comunicación y se incardina en el proyecto de transferencia de tecnología telemática, ARTE/PYME del Ministerio de Fomento, con el que se trata de responder a las necesidades de servicios avanzados de telecomunicaciones de las pequeñas y medianas empresas del sector transformador de productos del mar; y en el de formación y fomento del comercio electrónico, cuyo objetivo es el de fomentar e impulsar el uso de Internet y, en particular, el uso del comercio electrónico, ya sea empresa-empresa o empresa-consumidor final.

Para el desarrollo de este Plan, Anfaco destaca los siguientes puntos esenciales: gestión de la innovación, sistematización del proceso de introducción de nuevos productos o mejora de productos existentes, vigilancia tecnológica como herramienta de innovación, tecnologías de la información y las comunicaciones, y fomento de la creación de empresas de base tecnológica.

Coincidiendo en el tiempo con el programa Anfaco-Innova, el Centro Técnico Nacional de Conservación de Productos de la Pesca, Cecopesca, desarrolla un plan de investigación

con el objetivo general de aumentar el nivel de la ciencia y tecnología en el sector transformador de los productos pesqueros y optimizar el aprovechamiento de los resultados de I+D por parte de las empresas del sector. La seguridad alimentaria, la calidad de los productos de la pesca/acuicultura, el desarrollo y mejora de equipos y procesos en las industrias transformadoras y las tecnologías de gestión y tratamiento de residuos son las líneas de investigación prioritarias de este programa.

Ambos programas se inscriben dentro del Plan de Desarrollo para el sector industrial



conservero y transformador –congelador, refrigerador y elaborador– de productos de la pesca y acuicultura, con el que se intenta facilitar la reestructuración del sector y potenciar su competitividad a través de mejores equipamientos industriales, innovación tecnológica, investigación, adaptaciones medioambientales, internacionalización y planes de formación, fundamentalmente. El Plan de Desarrollo se extiende hasta el año 2006 y cuenta con un presupuesto de 78.869 millones de pesetas, de los que 2.845 millones corresponden a innovación tecnológica.

### **Tradición y modernidad**

El sector de transformación de los productos del mar comprende tres subsectores de configuración y envergadura muy distintos: el de ahumados,

el de elaboración y el de conservas.

El primero es el de menor entidad y volumen económico. De pequeña dimensión empresarial, escasa disponibilidad de recursos financieros y limitada diferenciación del producto, se enfrenta a una dura competencia exterior.

En el subsector de elabora-



■ **El subsector de conservas de pescados y mariscos y semiconservas de anchoa es intensivo en materia prima y en mano de obra. Los dos conceptos suponen el 80% del coste de fabricación.**

ción se distinguen dos tipos claramente diferenciados en razón de la envergadura empresarial. Las grandes empresas, entre las que se incluyen algunas integradas hacia atrás, con flota pesquera propia, invierten en tecnología y en I+D, lo que les permite innovar permanentemente y sacar nuevos productos al mercado. Son empresas competitivas, con tendencia a la internacionalización, que forman un mercado marquista, en el que el precio no es el factor fundamental. Las pequeñas empresas producen a granel o con poca preparación de envase en los formatos pequeños. Compiten en un mercado en el que el precio es un factor decisivo. Se caracterizan, además, por la escasa formación en ventas y gestión, de recursos financieros, por una estructura financiera inadecuada y la ausencia de inversiones.

El subsector de conservas de pescados y mariscos y semiconservas de anchoa tiene una gran tradición en el tejido industrial español, gran peso social y económico. Según datos de Anfac, proporciona 15.622 puestos de trabajo directos, a cada uno de los cuales le corresponden 2-3 puestos inducidos. Se trata de un subsector intensivo en materia prima y en mano de obra. Los dos conceptos suponen el 80% del coste de fabricación. La plantilla media por operador es de 135 trabajadores, entre fijos y temporales, aunque el 80% de las empresas tiene menos de 100 empleados. En las industrias conserveras se da un alto porcentaje de trabajadores eventuales y fijos discontinuos, que paulatinamente están siendo sustituidos por trabajadores contratados a través de empresas de trabajos temporal (ETT). Otro factor tradicional es el alto número de mano femenina, en torno al 90% de los trabajadores.



De acuerdo con las conclusiones de un estudio elaborado por Anfaco sobre demanda tecnológica y de investigación de la industria de transformación de productos del mar,

más del 50% de las empresas de este subsector estiman que sus líneas de producción están desfasadas respecto a las que hay en el mercado. Un porcentaje similar ha desarrollado nuevos productos en los últimos tres años pero ignora la repercusión que ha tenido en las ventas. Sólo una quinta parte tiene alguna certificación de calidad, pero más de la mitad afirman estar en vías de implantarla.

### Exportaciones y competencia

El sector conservero español tiene una alta dependencia del sector primario. Ha de tener en cuenta la estacionalidad de las capturas y las fluctuaciones de los precios de las mismas, lo que, unido a los problemas actuales de caladeros en el mercado internacional, obliga a mantener un alto

La producción en 1999 alcanzó las 240.652 toneladas, por valor de 125.175 millones de pesetas (752,3 millones de euros). La cuota mayor corresponde al segmento de conservas de pescados (atún, sardina, bonito, caballa y otros), con 189.685 toneladas por valor de 90.240 millones de pesetas (542,3 millones de euros). Las conservas de moluscos (mejillón, cefalópodos, berberechos y otros) alcanzaron las 42.782 toneladas por valor de 25.535 millones (153,4 millones de euros); las 8.185 toneladas de semiconservas de anchoa alcanzaron un valor de 9.400 millones de pesetas (56,5 millones de euros).

A pesar de la reestructuración emprendida en la última década, sigue siendo un sector atomizado, con un alto número de empresas –actualmente 133– la mayoría de pequeña y mediana dimensión. Esta configuración empresarial merma la capacidad de negociación frente a proveedores de materia prima o frente a los canales de distribución. La concentración empresarial es elevada en términos de volumen de negocio generado. Las cinco primeras empresas reúnen una cuota conjunta de mercado del 48%; las diez primeras absorben el 65%. La penetración de capital extranjero es prácticamente nula en el subsector conservero; en el accionariado de las empresas son frecuentes los grupos familiares.



stock de materia prima, que incrementa los costes.

El atún ha sido y sigue siendo la especie estrella. En el ejercicio de 1999 supuso el 55,6% de la producción en volumen de conservas de pescados y mariscos en España y el 46% en valor. En total, 129.000 toneladas por valor de 53.181 millones de pesetas (319.624 euros). El atún supone asimismo el 60% de las exportaciones de conservas en volumen y el 62% en valor. En conjunto se aprecia una escasa diferen-

ciación del producto: sólo un pequeño número de empresas produce una imagen de marca, frente a un alto número de empresas que elabora un producto que se diferencia poco entre sí, lo que aumenta y agrava la competencia entre ellas.

Los principales puntos de venta de las conservas de pescado son los super e hipermercados, que en 1997 concentraron más del 30% del total vendido, en detrimento de las tiendas tradicionales, que pierden cuota progresivamente.

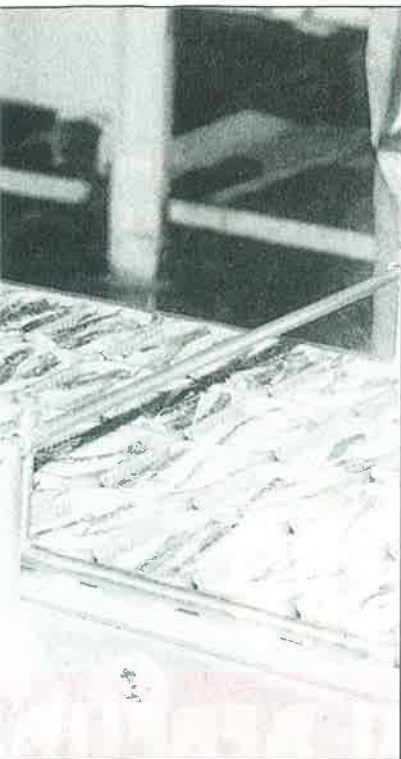
El de las conservas de pescado es un sector con clara vocación exportadora: en 1997 vendió en el exterior el 41,1% del valor de la producción, y la tendencia se mantiene en los últimos ejercicios. Este impulso exportador se atribuía, entre otros factores, a la saturación del mercado nacional, con un elevado nivel de consumo, de 3,9 kilos por habitante y año en 1998, muy superior a los de cualquier otro país. No obstante, en los últimos años se aprecia un leve pero constante crecimiento del consumo de conservas, mientras desciende el de pescado fresco y, en mayor medida, el congelado.

## 2.ª Conferencia Europea del Atún

**Anfaco-Cecopesca organizará igualmente la 2.ª Conferencia Europea del Atún en Vigo los días 18 y 19 de septiembre del 2001. La Conferencia pretende servir de punto de encuentro de los agentes implicados en la extracción, transformación y comercialización del atún, propiciando el análisis y el debate acerca de su situación actual y de sus perspectivas futuras.**

**Desde 1995, año en que se puso en marcha el Foro Internacional, Anfaco ha organizado la 1.ª Conferencia Europea del Atún "Vigo 96", la 1.ª Conferencia Mundial del Mejillón "Vigo 97", la Conferencia Mundial de la Sardina "Vigo 98" y las Jornadas dedicadas a la Investigación, Innovación y Tecnología para el sector industrial transformador de productos del mar "Vigo 99", incluidas en el programa conmemorativo del 50 aniversario de la creación del Departamento Técnico y de Investigación de Anfaco-Cecopesca.**

M.V.



española y contribuir a la creación de empleo.

La industria conservera y de transformación de productos de la pesca es uno de los puntales en el tejido industrial gallego, en relación asimismo con la relevancia del sector pesquero en la zona. En Galicia radican 53 plantas de las 133 activas en 1999 que dan empleo a 12.150 empleados (78%) de los 15.622 censados el pasado año. La producción conservera gallega de pescados y mariscos supone el 75% del total nacional y el 68% del valor del negocio del sector, según datos de Anfaco. Esta entidad vincula a más del 85% de las empresas conserveras nacionales, que representan a más del 70% de la producción y general alrededor de 13.000 empleos directos.

### **Congreso Nacional de Conservas**

Anfaco organizará durante los días 18 y 19 de septiembre el Congreso Nacional de Conservas de Pescados y Mariscos. Esta convocatoria se en-

En los últimos ejercicios la entrada de conservas procedentes del Sudeste asiático y países de América del Sur supone un incremento de la competencia. De acuerdo con el análisis de la situación elaborado por la patronal conservera, la calidad del producto es la variable estratégica básica para competir con los costes de materia prima y de mano de obra de esos países.

Finalmente, la mejora de tecnologías de producción y la diversificación de la oferta de productos son aspectos esenciales para incrementar la productividad, consolidar la imagen de calidad de la conserva

**En las industrias conserveras se da un alto porcentaje de trabajadores eventuales y fijos discontinuos, que paulatinamente están siendo sustituidos por trabajadores contratados a través de empresas de trabajo temporal.**

**La concentración empresarial es elevada en términos de volumen de negocio generado. Las cinco primeras empresas reúnen una cuota conjunta de mercado del 48%; las diez primeras absorben el 65%.**

marca en el ámbito del "Foro Internacional de Conservación de Productos de la Pesca de Galicia", a través del que anualmente se analizan las cuestiones de mayor interés para la pesca, la acuicultura, la transformación y conservación de productos del mar.

En las dos jornadas del encuentro se analizarán todos los aspectos que afectan al desarrollo del sector conservero: el tejido empresarial, la comercialización del producto y las perspectivas de abastecimiento de materias primas.

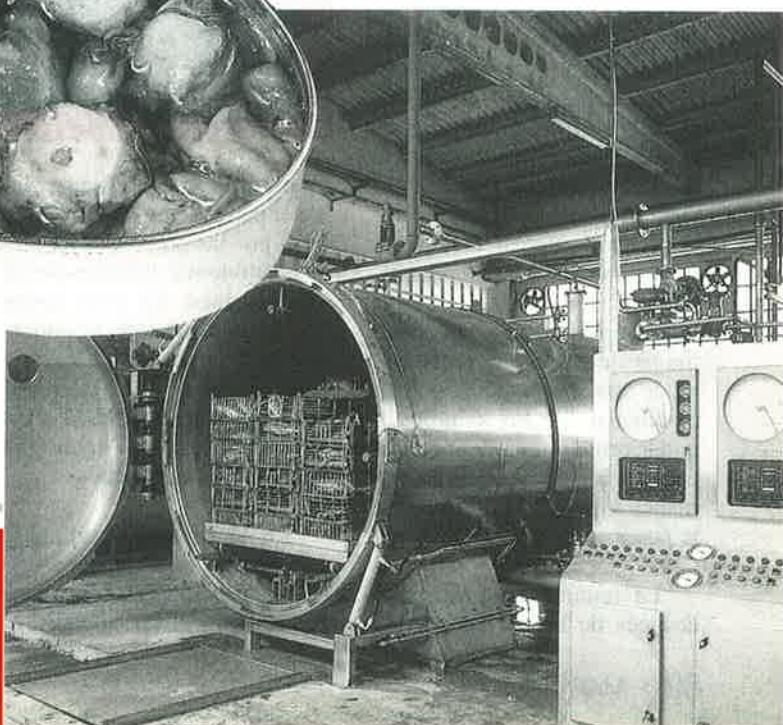
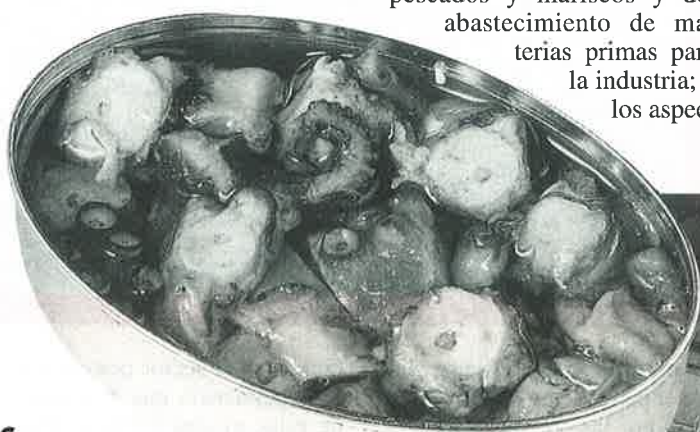
Los debates se centrarán en la incidencia de la empresa familiar y la sucesión; la repercusión en España del régimen de intercambio con terceros países de conservas de pescados y mariscos y del abastecimiento de materias primas para la industria; y los aspectos

que afectan al mercado español de las conservas de atún.

Garantizarse el abastecimiento de materias primas es un aspecto de importancia capital para el sector, especialmente cuando el sector extractivo atraviesa dificultades para operar en los caladeros que fueron tradicionales para la flota española. Esta cuestión es decisiva en el caso del atún, puesto que ésta sigue siendo la especie primordial de las conservas españolas y también de las europeas.

La mesa que debatirá el mercado de las conservas de atún abordará, entre otros puntos, aspectos relacionados con la pesca y explotación comercial de atunes de peso inferior a 1,5 kilos, el empleo de proteína hidrolizada la existencia de etiqueta "dolphin save". ■

**Mery Varona**





**Un estudio sobre el impacto económico de la transición hacia la pesca responsable realizado por el Comité de Pesquerías de la OCDE y analizado en el Foro Científico de la Pesca del Mediterráneo prueba que las subvenciones tienen un impacto positivo sobre la gestión de los recursos como lo demuestra, entre otras iniciativas, el Plan de marisqueo en Galicia. La quinta sesión del Foro, celebrada en Cartagena y organizada por el laboratorio de San Pedro del Pinatar del IEO, ha constatado, por otra parte, la pervivencia de un alto grado de dependencia del sector pesquero de las subvenciones públicas.**

**E**l Foro Científico de la Pesca en el Mediterráneo Español celebró su quinto encuentro en Cartagena. Este colectivo, surgido de la inquietud de expertos pertenecientes al Instituto Español de Oceanografía (IEO), Centro Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) y Universidad de Barcelona (UB), ante la carencia de ideas e iniciativas, decidió aunar la percepción que los investigadores tienen de la pesca y su interacción con el ambiente y recoger y contrastar información acerca del sistema pesquero mediterráneo para, de esta forma, poder definir el objetivo de los estudios y poder proporcionar soluciones útiles a los que tienen en sus manos la tarea de administrar la pesca.

La reunión de Cartagena, después de las de Barcelona,



## EL SECTOR PESQUERO

# MUESTRA LA GRAN DEPEND



Palma, Alicante y Málaga, cierra el periplo que ha llevado al Foro por las cinco Comunidades Autónomas bañadas por el Mediterráneo. En estas sesiones se ha constatado la importancia de avanzar hacia una gestión global del Mediterráneo y se ha incorporado a las reuniones la socio-economía como tema importante.

En la reunión mantenida este verano en Cartagena uno de los principales temas tratados ha sido el de las subven-

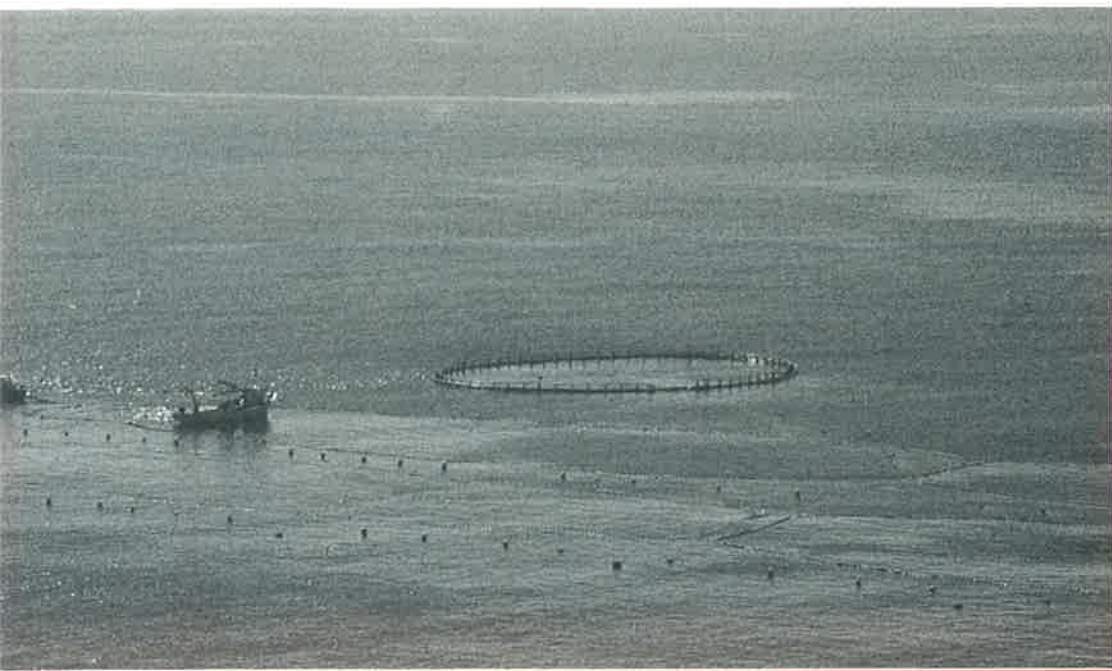
ciones en el sector pesquero y la dependencia que éste tiene de estas ayudas públicas. Durante las jornadas Ramón Franquesa, profesor de Economía Aplicada de la Universidad de Barcelona, presentó un informe que recogía el apoyo técnico aportado al Comité de Pesquerías de la OCDE.

### Subvenciones a debate

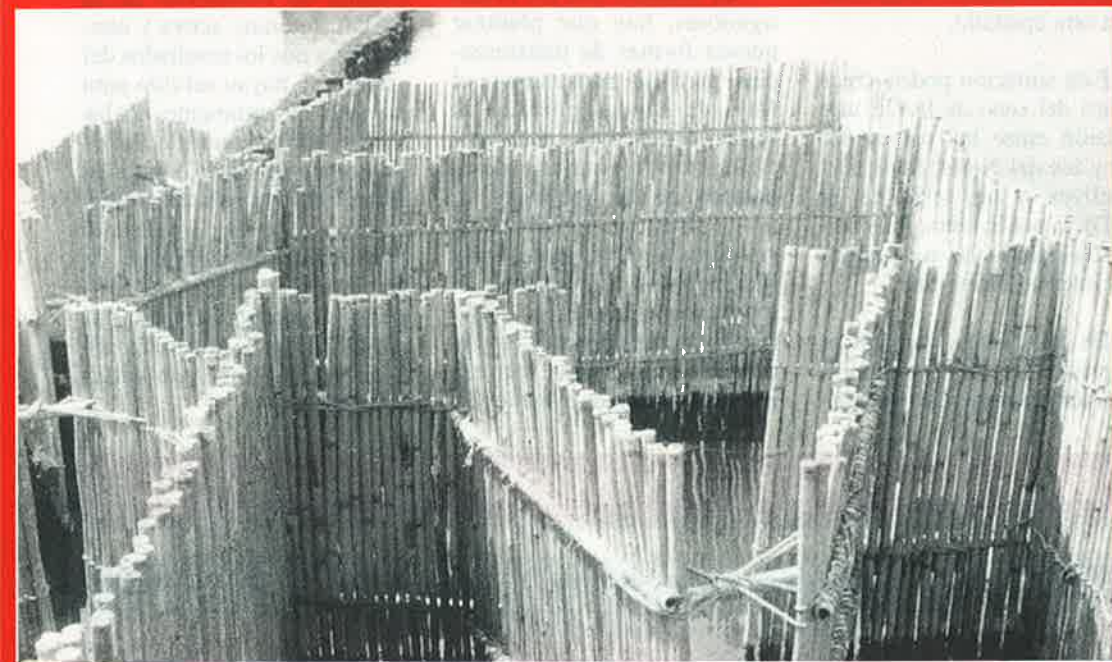
El papel protagonista de las subvenciones en la quinta reunión del Foro se debe en

buena parte a la conclusión el pasado mes de marzo de este año de un estudio llevado a cabo por el Comité de Pesquerías de la OCDE (COFI) sobre el impacto económico de la transición hacia la pesca responsable que se inició en 1997. El trabajo ha estudiado el efecto que las subvenciones han tenido sobre la gestión de los recursos pesqueros.

Países como EE.UU., Canadá o Australia esperaban que el estudio demostrara los



# ANCIA DE LAS SUBVENCIONES



**“Las subvenciones destinadas a investigación, vigilancia y control y la formación hacia la renovación en tierra obtienen el visto bueno de todos los investigadores.”**

para los países de la OCDE. Y un análisis más exhaustivo mostraba que, de esta cantidad, más de 5 millones de dólares fueron dirigidos a servicios generales, es decir administración, control, inspección, investigación, etc., que se ha demostrado que tienen efectos positivos respecto a la conservación de los recursos.

## **Efectos negativos**

Pero no todo son efectos positivos; el estudio muestra también problemas importantes para el desarrollo futuro de la PCP. A pesar de lo expuesto anteriormente en relación a la cuantía de las ayudas, que era mucho menor de lo que se había especulado, también se muestra en el informe con claridad que determinados tipos de ayuda se han mostrado perjudiciales a medio y largo plazo desde el punto de vista económico para la conservación de los recursos.

Como muestra el cuadro (ver página 64), que presenta una síntesis de los resultados y de la posición de los investigadores, tanto de la OCDE como de la UE y España, no todas las subvenciones tienen una valoración positiva.

De esta forma y según el estudio, las transferencias fi-

escasos resultados del dinero invertido y un fuerte intervencionismo de la Unión Europea en el sector pesquero. Esta intervención habría sido el argumento del grupo de países liderados por EE.UU. en la Organización Mundial de Comercio (WTO) para cuestionar la Política Común de Pesca (PCP) de la UE y forzar la apertura unilateral de los mercados pesqueros.

Ya los inicios del estudio fueron problemáticos debido a

que desde el Secretariado del COFI de la OCDE se proponía analizar los efectos de la regulación pesquera (pesca responsable) sobre el comercio, mientras que los países enmarcados en el UE plantearon incluir en el estudio los efectos de las regulaciones comerciales (comercio responsable) sobre la sostenibilidad de los recursos.

El estudio *El impacto económico de una transición hacia la pesca responsable* elabo-

borado por el Comité de Pesquerías muestra que de la supuesta transferencia de 54.000 millones de dólares de los países desarrollados al sector pesquero, que ha sido uno de los argumentos principales utilizados por la FAO y otros foros internacionales para acusar a aquéllos de desestabilizar los recursos mundiales a través de las acciones de sus administraciones, sólo un total de 6,9 millones de dólares era la cantidad exacta a la que ascendía el montante de las subvenciones



nancieras dedicadas a investigación, vigilancia y control y retirada cuyos efectos redundan en la gestión racional de la pesca y la formación hacia la recon-

versión en tierra, obtienen la valoración positiva de todos los investigadores.

En la otra cara de la moneda se encuentran las subvenciones que se destinan a la modernización y sobre-capitalización de las embarcaciones. Las subvenciones destinadas a la compra de derechos de pesca, que se transfieren de forma gratuita a los armadores en forma de licencias o cuotas, suponen, según la evaluación realizada por los científicos de los datos aportados en el estudio, un problema para el desarrollo futuro de la Política Común Pesquera.

Existen también puntos en los que los expertos no coinciden en sus valoraciones, como es el caso de la subvención de las vedas, que pueden ser el resultado de la sobre-capitalización. En este apartado se aprecia la diferencia de posiciones en cuanto a la conveniencia de subvencionarlas. Los representantes de la OCDE están en contra, mientras que los científicos de la UE encuentran reparos a su financiación y, finalmente, los expertos de nuestro país apoyan que el sector pesquero sea retribuido durante las vedas.

### Reconducción de las ayudas

Lo que se desprende de los resultados obtenidos por el estudio es que las ayudas a la modernización no son sostenibles en el plano teórico a largo plazo.

Se llegará a acuerdos para el próximo Plan de Ordenación de la Flota (POP) y es posible que se mantenga algún tipo de subvención para la modernización, pero del estudio



se desprende que el debate se extenderá a los países de la UE y, por ejemplo, países netamente contribuyentes como el caso de Alemania encontrarán argumentos para reducir la cantidad de dinero transferida para este apartado.

Esta situación podría crear dentro del seno de la UE una división entre los países del Sur y los del Norte, éstos más proclives a las tesis de la OCDE y, por lo tanto, interesados en reducir las transferencias internas Norte-Sur.

De esta forma, y según se desprende en el trabajo del profesor Franquesa, es primor-

dial buscar vías para reconducir las ayudas al sector en apartados que no estén en contradicción con la pesca sostenida.

De acuerdo con los investigadores, hay que plantear nuevas formas de transferencias, para que se mantenga el flujo de ayudas públicas al sector, aunque con otra orientación. De lo contrario desaparecerá no sólo la rúbrica, sino también la transferencia en euros de los países más desarrollados a los menos en el interior de la UE, así como también desaparecerán las transferencias de los sectores más desarrollados a menos.

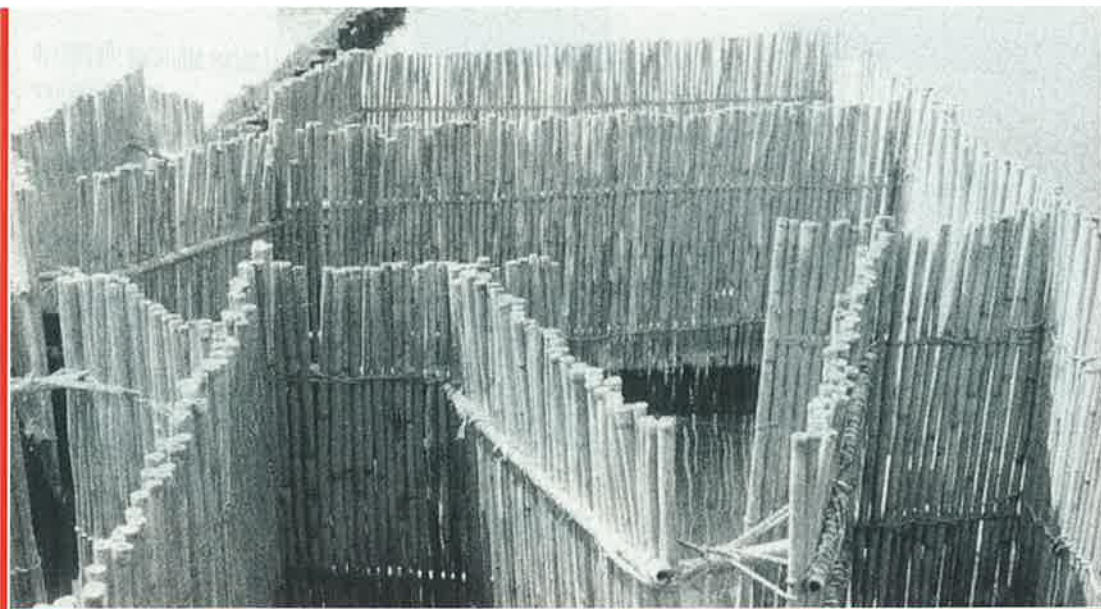
### Contribuciones

El papel de nuestro país en la elaboración del estudio, que se realizó durante la presidencia de Carlos Domínguez en el Comité de Pesquerías de la OCDE, fue muy activa y contribuyó a que los resultados del estudio no hayan servido para emplear el argumento de las transferencias contra la Política Común de Pesca, sino a su favor. Con el apoyo técnico del Gabinete de Economía del Mar de la Universidad de Barcelona se presentaron propuestas subvencionadas por programas de las distintas administraciones que han avalado la PCP.

## EVALUACIÓN DE LAS SUBVENCIONES POR APARTADOS

Transferencia financiera	Efecto económico estimado	OCDE	UE	España
Investigación	Subvención al sector, pero contribuye a la gestión racional	+	+	+
Vigilancia y control	Subvención al sector, pero contribuye a la gestión racional	+	+	+
Gastos administración	Subvención al sector, pero contribuye a la gestión racional	Reparos	+	+
Retirada	Subvención al sector, pero contribuye a la gestión racional	+	+	+
Jubilaciones avanzadas/ fondos sociales paro	Contribuye a la reconversión	Reparos	+	+
Vedas	Sobrecapitalización si es estructural	-	Reparos	+
Modernización	Sobrecapitalización	-	-	-
Precios retirada	Sobrecapitalización/compensación social	-	Reparos	+
Acuerdos internacionales	Ayuda al sector si no participa económicamente/ayuda al desarrollo	-	Reparos	+
Derechos de pesca (gratis: TAC, licencias)	Subvención a la empresa/permite resolver dificultades financieras	-	Reparos	Reparos
Formación reconversión	Contribuye a la reconversión	+	+	+
Formación pesca	Frena salida, mejora actividad	Reparos	+	+





Un estudio sobre el marisqueo de Galicia y el Plan de Recuperación de la Xunta de Galicia sirvió como argumento para mostrar como una transferencia de recursos ha contribuido a la recuperación de los stocks y los ingresos. Además fueron presentados dos informes nacionales. El primero daba cuenta del sistema comercial y sobre la necesidad de etiquetar la producción y de que el comercio se correspondiera con las regulaciones de la pesca. El segundo mostraba la posibilidad de reconverter el empleo mediante las transferencias efectuadas por el Instituto Social de la Marina (ISM), que en vez de ser un factor de

**“Es primordial buscar vías para reconducir las ayudas al sector en apartados que no estén en contradicción con la pesca sostenida”.**

retención a la reconversión, ha sido –debido a su diseño– un factor para acelerar la reducción de empleo en la pesca sin aumentar la tasa de paro en el sector; en otras palabras, se contribuyó a la reconversión no traumática del sector y se preservaron recursos.

#### **Previsiones de futuro**

El estudio expuesto en la quinta reunión del Foro concluye con unas previsiones para el futuro. Se prevén nuevos trabajos de la OCDE que estudien el efecto de las subvenciones sobre el sector pesquero en los que las confrontaciones que se dan en la

actualidad se magnifiquen aún más entre países como EE.UU., Canadá, Nueva Zelanda o Australia, que mantienen una política de no intervención en el sector pesquero y una apertura unilateral de los mercados europeos pesqueros, y los países integrados en la UE y Japón, que plantean una política pesquera común tendiente a realizar transferencias financieras a fin de lograr una política de pesca sostenible.

Los temas en los que hay intereses contrapuestos son: liberalización del mercado, reducción de los costes de gestión e indicadores de sostenibilidad. La liberalización es entendida por los componentes del grupo de trabajo del Foro como liberalización de mercados de recurso, de inversión y de derechos de pesca, y sobre estos temas se centrará el debate del sector pesquero de los próximos años.

Durante su quinta reunión el Foro ha constatado la pervivencia de un alto grado de dependencia del sector de las subvenciones de las distintas administraciones. A pesar de la notable reconversión que ha sufrido el sector, no parece que la dependencia haya decrecido. La debilidad del sector tiene su origen en el exceso de capacidad respecto a los recursos, en los cambios medioambientales y en la difícil evolución de los mercados.

Aunque para el período 2002-2006 hay aprobada una cantidad importante de ayudas, a partir del 2006 será difícil su renovación y, por tanto, es necesario adoptar las medidas necesarias que den viabilidad al sector pesquero.

La comercialización jugará un papel primordial al dotar de valor añadido al producto. La utilización adecuada de las subvenciones actuales posibilitará el mantenimiento del empleo y una reducción del impacto social que la reducción total o parcial de las subvenciones tendrá en el sector. ■

### **La empresa pesquera mediterránea**

Las empresas pesqueras tienen una gran dependencia de las subvenciones y únicamente cuando éstas alcancen un 75% del coste del barco el armador obtendrá dinero para hacer frente a los costes y crear beneficios, según se desprende del trabajo presentado en el Foro por J. Tegeador y J.C. Burruezo. Sin subvenciones a la construcción del barco, obligaría al armador a incrementar el esfuerzo pesquero y el volumen de capturas, lo que a medio y largo plazo provocaría sobre-explotación y, por tanto, la disminución de la biomasa a niveles insostenibles.

La debilidad del sector en el Mediterráneo se debe principalmente a tres factores:

- Falta de competitividad debido a una estructura empresarial inadecuada. Se observa en que el sector se encuentra en una fase de declive empresarial, con un ritmo de crecimiento nulo y un nivel de competitividad intenso. La existencia de numerosas empresas sin que exista predominio incrementa el esfuerzo pesquero sin mejorar los resultados e incrementando los costes. Las empresas no tienen modelos de gestión para establecer sus objetivos a largo plazo; por tanto, todas las acciones están determinadas por la ganancia inmediata.

La empresa tiene una configuración rígida en la cuenta sólo la extracción sin desarrollar otras áreas como la comercial, la administración, etc.

- Baja capitalización de las empresas, que, al no tener control sobre los ingresos, ejercen una estricta supervisión de los gastos. La falta de provisiones económicas anuales, junto con la caída de beneficios, crea grandes dificultades para reponer el barco al final de su vida útil. Al no tener la empresa pesquera poder de autofinanciación, depende directamente de los recursos externos para financiar sus inversiones, lo que constituye otro problema.
- Los proyectos de inversión en el sector pesquero sólo presentan las garantías suficientes cuando la financiación bancaria se sitúa en torno al 25% de la inversión. La evaluación económica de un proyecto de inversión obliga a las empresas pesqueras a contar con una rentabilidad económica superior al coste del precio del dinero que necesita para su financiación. ■

J.M.S.

Jesús M. Salamanca

## Foro de Sensibilización para la Prevención de Riesgos Laborales, organizado por el ISM de Cádiz.



# LA PESCA, UN SECTOR DE RIESGO

El Foro se inició con la presentación de la ponencia "La prevención de riesgos laborales y la salud en el sector marítimo-pesquero" a cargo de los facultativos del Servicio de Sanidad Marítima del ISM del Centro de Formación Marítima de Bamio y de la Dirección Provincial de Cádiz, Gabriel Táuriz y Álvaro Lazuén, respectivamente. A pesar de las dificultades que existen para conocer estadísticas fiables de los accidentes de pesca en los países de la Unión Europea, el doctor Gabriel Táuriz, aseguró que éstos son muy altos en los países comunitarios, alcanzándose entre un 1 y un 4 por mil, es decir, diez veces más elevados que en la minería, la construcción o la agricultura.

La causa de estos accidentes, según el doctor Táuriz, no se debe solo a factores "in itinere" o a accidentes marítimos, sino que, en un 70% se producen en faenas cotidianas de trabajo a bordo derivadas de la relación entre el tripulante y las herramientas o maquinaria de trabajo que maneja. Otra de las conclusiones a las que llega el facultativo del ISM es que las diferentes tasas de mortalidad en la flota pesquera dan un porcentaje más elevado de un 0,14% de mortalidad por accidentes en buques de más de 100 toneladas de registro bruto (TRB) frente al 0,04% de las de menos de ese tonelaje, lo que indica que "no es el trabajo en sí mismo el que origina los riesgos, sino las condiciones en las que éste se realiza".

**Con un importante éxito de participación y un alto nivel en las ponencias presentadas, se celebró en el Centro "El Picacho", que el Instituto Social de la Marina tiene en Cádiz, el "Foro de Sensibilización para el Sector Marítimo-Pesquero sobre Sanidad Marítima, Seguridad en la Navegación y Prevención de Riesgos Laborales", los pasados días 6 y 7 de septiembre. El objetivo del mismo fue expuesto con claridad por el Director Provincial del ISM en Cádiz, Francisco Corral, en el acto de inauguración: "Dotado nuestro país de un marco legal sobre la prevención de riesgos, protección a la salud y la experiencia y conocimientos para la plena aplicación de las medidas de protección a nuestro sector, se ha considerado que este Foro serviría para profundizar aún más en mejorar las condiciones de vida y trabajo a bordo y la seguridad en el mar, con el fin de reducir los elevados índices de siniestralidad y los dramas familiares y sociales que conllevan, objetivo común de los interlocutores sociales y de las Administraciones competentes". Las Jornadas fueron clausuradas por la directora general del ISM, María Antonia Lucena.**

### Aplicar la ley

¿Qué hacer frente a estos datos? Para el doctor Gabriel Táuriz hay que aplicar la nueva Ley sobre Prevención de Riesgos Laborales que tiene como objetivo instaurar un cambio en la cultura preventiva de empresarios y trabajadores. El eje fundamental para lograr este cambio está constituido por la formación y la inspección en igual medida.

Tras analizar la actual legislación, el doctor Táuriz pasó a exponer la metodología de cómo debe aplicarse ésta en el sector marítimo pesquero, insistiendo en tres puntos básicos: la identificación del riesgo, su evaluación

y la planificación de la actividad preventiva.

Esta primera ponencia se completó con la intervención del doctor Álvaro Lazuén, quien expuso los medios con los que cuenta el Instituto Social de la Marina para velar por la salud y la seguridad de los trabajadores del mar. Entre ellos destacó las tareas que lleva a cabo el buque-hospital "Esperanza del Mar", así como las del "Remolcagure Bat" durante los meses que acompaña a la costera del bonito; los Centros Asistenciales en el extranjero y el Centro Radiomédico en el que se encuentra el banco de datos con todas las historias clínicas de los trabajadores embarcados para que

puedan ser atendidos. Asimismo se refirió a las tareas de formación que se llevan a cabo para concienciar a dichos trabajadores sobre la importancia de la prevención en la salud y en la seguridad.

### Perspectiva empresarial

Desde la perspectiva empresarial, Joaquín Gómez Villegas y Carlos Garay, ambos directivos de la empresa "Albacora", que cuenta con 26 buques atuneros, pasaron a explicar a continuación la "Aplicación práctica de la prevención de riesgos laborales a bordo" y cómo han resuelto las dudas que generaba la aplicación de la Ley en el sector pesquero, toda vez que según la normativa cada buque está considerado como un centro de trabajo y se le denomina empresa.

Tras especificar que no existe ningún sector empresarial situado en tierra al que se le exija y revise su seguridad y la de sus trabajadores tan a menudo como al marino, ambos ponentes explicaron las soluciones específicas para la implantación de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales a Bordo. Los puntos clave para ello son: la designación de delegado de prevención; cursos a distancia; evaluación de riesgos por secciones: cubierta, máquinas y fonda; evaluación de riesgos por puestos de trabajo; recopilación de información y desarrollo de la documentación y carga de trabajo no acorde con la jornada laboral.



Ambos empresarios defendieron, como cierre a su intervención, que “la seguridad a bordo es un beneficio no sólo por motivos humanos que son esenciales, ya que nadie debe perder la vida en este trabajo ni accidentarse, sino que también es rentable desde el punto de vista empresarial, puesto que los accidentes interfieren en el funcionamiento normal del buque”. En este sentido defendieron la importancia de la formación de los trabajadores.

### Un medio hostil

Germán Sarasúa Ibarburu, Jefe del Centro de Cádiz de Coordinación de Salvamento, de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), expuso, en su ponencia “**Salvamento marítimo. Comunicaciones y Recomendaciones**”, los antecedentes y orígenes del salvamento marítimo hasta la actual estructura que existe en nuestro país, deteniéndose pormenorizadamente en la explicación del actual Plan Nacional de Salvamento, vigente hasta el año 2001, y la Ley de Puertos y Marina Mercante.

Asimismo, refirió a los asistentes al Foro cómo se realizan las tareas de salvamento en la mar y las operaciones que éste requiere, así como los órganos que colaboran como el Centro Radio-Médico del ISM. También se detuvo en explicar el funcionamiento de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, creada en 1989, cuyo objetivo es la “prestación de servicios de búsqueda, rescate y salvamento marítimo, de control y de ayuda del tráfico marítimo, de prevención y lucha contra la contaminación del medio marino, de remolque y embarcaciones auxiliares, así como

la de aquellos complementarios de los anteriores”.

Finalizó su exposición haciendo una defensa de la “cultura de la seguridad”, basada en este triángulo: condiciones meteorológicas aceptables, actitud y experiencia suficiente, y material y equipamiento adecuado, porque, dijo el responsable del Centro de Salvamento de Cádiz, “el mar es un medio hostil para el ser humano”.

### Perspectiva jurídica

El Magistrado de la Sala Segunda de lo Penal del Tribunal Supremo, Andrés Martínez Arrieta, analizó en su ponencia “**Los delitos relacionados con la prevención de riesgos laborales**” el contenido del artículo 316 del Código Penal español, que recoge junto a los artículos 317, 318 y 350 este tipo de delitos.

Según el Magistrado, el artículo 316 “supone la consagración de un bien jurídico autónomo, superando la clásica concepción del delito de peligro como mero adelantamiento de la barrera punitiva en defensa de la vida, la salud o la integridad física”. Asimismo insistió en que la Ley actual señala como “persona legalmente obligada a la observancia de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales al empresa-

rio” y de cómo su deber es “el amparo y protección de los trabajadores frente a los riesgos laborales” y que “el coste de las medidas relativas a la seguridad y salud en el trabajo no deberá recaer en modo alguno sobre los trabajadores”.

También analizó el ponente las figuras del comportamiento omisivo consistente en “no facilitar los medios necesarios para que los trabajadores desempeñen su actividad con las medidas de seguridad e higiene adecuadas, siendo éste un precepto penal en blanco cuyo núcleo esencial del tipo se encuentra en la norma penal, pero debe ser complementado en el supuesto de hecho típico con la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y el desarrollo reglamentario en el ámbito del derecho pactado, los convenios colectivos, bien de carácter general o por sectores de producción”.

### Mesa redonda

El Foro concluyó con la celebración de una mesa redonda que, con el tema “**La seguridad y la prevención de riesgos laborales en la mar**”, contó con representantes del sector marítimo pesquero. Por la Inspección de Trabajo, Juan Ramón Bres; por el sector pesquero, Pedro Maza y Manuel Peinado, presidentes de la Federación Andaluza de Asociaciones Pesqueras y de la Federación Andaluza de Cofradías de Pescadores, respectivamente; por las organizaciones sindicales, Juan Pedro Moreno y



Antonio Carbonell, Secretario Regional del Mar de CCOO, de Andalucía de UGT en las mesas de pesca, respectivamente, y Alfonso Alvarellos, Jefe del Servicio de Prevención de Riesgos Laborales de Mutua Gallega. Estuvo moderada por Cándido Paredes, Asesor Técnico Laboral Marítimo del ISM.

Todos los participantes debatieron en profundidad las condiciones de trabajo a bordo de los buques y analizaron con preocupación los últimos datos facilitados por la OIT (Organización Internacional de Trabajo) según los cuales cada año mueren, por accidente laboral, 24.000 trabajadores relacionados con las actividades pesqueras. Los representantes de las asociaciones pesqueras expusieron las dificultades de aplicación que tiene la abundante normativa existente y todos estuvieron de acuerdo en suscribir la conclusión del moderador, Cándido Paredes, quien dijo que “un país marítimo como España no puede dar la espalda al mar porque está condenado al fracaso”.

### Continuidad

El acto de clausura de este Foro estuvo presidido por la Directora General del Instituto Social de la Marina, María Antonia Lucena, quien estuvo acompañada por el Director Provincial del ISM en Cádiz, Francisco Corral; el Delegado Provincial de la Consejería de Trabajo e Industria de la Junta de Andalucía, Agustín Barberá; el presidente de la Audiencia Provincial de Cádiz, Lorenzo del Río, entre otras autoridades locales y provinciales. La máxima responsable del Instituto Social de la Marina recordó el importante papel desempeñado por el ISM en la Comisión Nacional para la Prevención de Riesgos Laborales y mostró su disposición y la del organismo que dirige para que este tipo de iniciativas continúe en favor de la mejora de la salud y seguridad de la gente del mar. Para ello pidió la colaboración y la coordinación de todas las Administraciones.

Elogió, finalmente, esta iniciativa de la Dirección Provincial de Cádiz en cuyo Foro ha sido posible el intercambio de ideas y experiencias y en cuya provincia el ISM ha gestionado en el último año 453 cursos de Seguridad Marítima a los que han asistido 3.280 alumnos. ■

Concha Hernández Carazo



MURCIA

## La Universidad Internacional del Mar se consolida

El pasado día 22 de septiembre finalizaron las actividades de la Universidad Internacional del Mar. Esta iniciativa, que nació hace diecisiete años impulsada por científicos y expertos de la Armada y la Universidad para intercambiar y difundir el conocimiento sobre las posibilidades que el mar tiene en todos sus ámbitos, está totalmente consolidada y sus cursos cuentan con el reconocimiento del Ministerio de Educación y Ciencia.

La Universidad Internacional del Mar (UIM) ha ofrecido en la presente edición sesenta cursos que han sido impartidos por cerca de 500 profesores en seis sedes y en los que se han inscrito en torno a 2.000 alumnos. Estas cifras duplican los resultados del año pasado, que ya fueron calificados de buenos por la organización.

La iniciativa, que comenzó siendo una "Semana de Estudios del Mar" en Cartagena a principios de los ochenta y que hace sólo seis años amplió sus cursos a la localidad de Águilas, pretende consolidarse, según su director, Salvador Zamora, en el marco que ha alcanzado la edición del 2000 en lo relativo a participación de expertos, alumnos matriculados, sedes en las que se dan los cursos y el período de tiempo en que éstos se imparten.

En la actualidad la UIM está presente en seis localidades de la Comunidad Autónoma de Murcia y cada sede acoge distintos ámbitos de estudio. De esta forma Moratalla acoge temas sobre medio ambiente; Los Alcázares, cultura, contaminación, deporte y salud; Lorca, industria y patri-

monio; Cieza, nuevas tecnologías e informática; Cartagena toca el mar en todos sus aspectos y, finalmente, la sede de Águilas que imparte cursos y conferencias de ámbitos no relacionados con el mar.

Los cursos tienen una estructura uniforme. La duración es de una semana, de lunes a viernes, se imparten un total de 40 horas lectivas y tienen un precio de 15.000 pesetas.



### Propuesta de éxito

El éxito que ha tenido esta iniciativa, que hasta la fecha ha experimentado una constante ampliación tanto de las sedes como del número de alumnos y cursos que se imparten, es debido, según su director, al planteamiento inicial de los organizadores, que han ofrecido la posibilidad de impartir cursos a todas las personas que tuvieran algo que decir sobre el mar.

Por sus aulas han pasado expertos de todo el litoral peninsular, además de la participación foránea. Éstos ha hecho posible que un elevado número de profesores directamente relacionados con el mar en sus diversos ámbitos se den cita en la comunidad murciana y, de esta manera, esta Comunidad se va consolidando como punto de encuentro de los expertos durante los meses que se imparten los cursos.

Los objetivos de la UIM para próximas ediciones son consolidar lo alcanzado y continuar en la línea de ofrecer en sus aulas un espacio de encuentro de personas en el mar. ■

De COSTA a COSTA

Coordina:  
Jesús M.  
Salamanca



## Astilleros Gondán construye un velero de lujo

**El astillero Gondán de Figueras (Castropol) ha construido el velero de lujo "Sea Cloud II", que tiene una eslora de 102 metros de casco y dispone de tres mástiles, cuyo palo mayor alcanza una altura máxima de 60 metros. El buque es el más grande de estas características construidos en el litoral peninsular y coloca a astilleros Gondán en una buena posición internacional en el segmento especializado de la construcción de buques de vela, que están incrementando su demanda. Astilleros Gondán, con la entrega de este velero, toma el relevo en la construcción de grandes veleros al astillero Talleres Celaya, que construyó varios buques escuela antes de desaparición.**

El velero de lujo construido para la empresa Hansa Shipmanagement por el astillero asturiano cuenta con 26 camarotes de lujo, 6 camarotes tipo junior y 18 suites que albergarán a un total de 100 pasajeros. Además del camarote del capitán, 15 camarotes individuales, 17 dobles y 3 triples, que albergarán a los 56 miembros de la tripulación, el velero dispone de equipamientos deportivos comunes como gimnasio, sauna y una plataforma retráctil para practicar deportes náuticos.

Los pasajeros que deseen pasar su tiempo en actividades algo

más reposadas disponen de una biblioteca y de un bar restaurante.

El "Sea Cloud II" dispone de tres mástiles y cuenta con una superficie de vela de más de 2.700 metros cuadrados, que son el medio de propulsión principal. El velero cuenta también con propulsión auxiliar diesel formada por dos motores apoyados sobre resina para evitar los ruidos y vibraciones, ya que en un buque de lujo este aspecto tiene una gran importancia.

La velocidad que alcanza el velero usando los motores auxiliares es de 13 nudos. La velocidad que alcanzará el "Sea Cloud II" utilizando sus velas será de unos 12 nudos si el viento sopla con fuerza de 26 nudos.

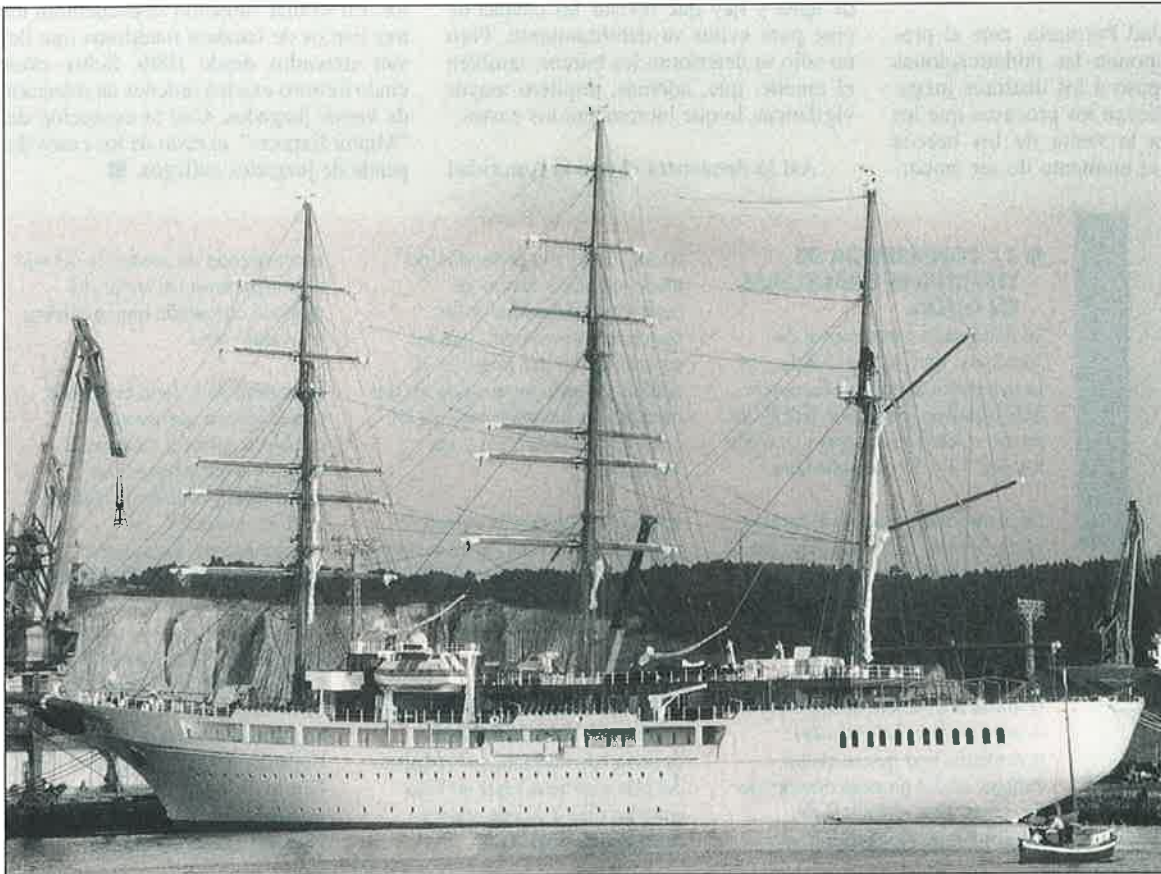
La construcción de este gran velero de lujo asciende a 5.200 millones de pesetas, que están distribuidos entre los 4.000 millones del coste total del barco, los 650 millones empleados en la dotación del equi-

pamiento interior y los más de 500 millones gastados en el menaje del barco. La decoración del velero mantiene un equilibrio entre la atmósfera aventurera de la actividad marítima con el lujo y el confort de los grandes cruceros.

### Mercado en alza

Los viajes turísticos en buques de vela están experimentando un auge en los últimos años, que lleva a pensar a los expertos que la capacidad de los veleros que en la actualidad están destinados a cruceros turísticos no sea suficiente y, por tanto, tendrán que ser construidos nuevos buques de vela en un futuro próximo. Además, tendrán que ser renovados algunos de los que ya están en servicio, lo que animará este segmento de la construcción naval.

El "Sea Cloud II", como el resto de los veleros de lujo que surcan los mares, tendrá una cuidada selección de los puertos de escala. En sus viajes por lugares distantes como las costas de los países mediterráneos o las de los países de América del Sur, el buque frecuentará los puertos naturales y lugares de playas claras en lugar de atracar en puerto comerciales. ■





## Autoridad Portuaria, armadores y marineros piden celeridad en los procesos de barcos confiscados

**Armadores y marineros se han unido a la Autoridad Portuaria en su reclamación de celeridad en los casos de los siete barcos atracados en el puerto de Vigo pendientes de resolución judicial. Los armadores aducen la escasez de espacio libre en el muelle y apoyan la subasta de los barcos encausados o, de no ser posible, su traslado a otro muelle donde causen menos problemas.**

El gerente de la Cooperativa de Armadores de Vigo, José Ramón Fuertes, y el portavoz de la Asociación de Marineros de Bouzas se unieron a la Autoridad Portuaria de Vigo para reclamar a la justicia celeridad en el proceso en que se hallan siete barcos de distintas banderas que, en alguno de los casos, permanecen amarrados en el puerto desde cuatro años.

Esta unidad de acción se debe a que para los armadores y marineros el espacio que ocupan los siete barcos amarrados a puerto les resta sitio para atracar sus embarcaciones y pueden propiciar accidentes, ya que, como ninguna institución se ocupa de su cuidado, el deterioro que han experimentado les coloca en una situación de peligro de hundimiento.

La Autoridad Portuaria, ante el problema que suponen las embarcaciones atracadas, propuso a los distintos juzgados donde se llevan los procesos que les sea autorizada la venta de los barcos amarrados en el momento de ser embar-

gados, retenidos o apresados. El dinero obtenido por la gestión sería depositado en una cuenta bancaria hasta que el juez que lleve cada caso dicte sentencia.

José Ramón Fuertes afirmó que ninguna de las embarcaciones pertenece a armadores inscritos en la cooperativa de Vigo y pidió que, si los procesos judiciales continúan su demora, los barcos sean atracados en otro lugar distinto al muelle de Bouzas, puesto que éste es muy importante para los pescadores.

### Mantenimiento y vigilancia

Según los marineros, si una embarcación permanece amarrada por período de un año sin mantenimiento se abren vías de agua y hay que revisar las chapas de cinc para evitar su debilitamiento. Pero no sólo se deterioran los barcos, también el muelle, que, además, requiere mayor vigilancia, lo que incrementa los costes.

Así lo demuestra el que la Autoridad

Portuaria haya tenido que incrementar la vigilancia debido a que los barcos han sido desvalijados, en unos casos, y en otros han servido de vivienda para indigentes. Si el hundimiento de alguno de los barcos se produce con personas a bordo habría que lamentar la pérdida de vidas humanas.

El abandono de los barcos se debe a distintas situaciones. El "Miami Express" está relacionado con delito de narcotráfico y, por tanto, su caso depende de la Audiencia Nacional, que ya ha autorizado su subasta. La retención del "María do Rosario" Vaz se debe a una orden de la Capitania. Por su parte, los buques pesqueros "Lorca" y "Pesames" Uno fueron abandonados por sus respectivos armadores y de no ser localizados se procederá a subastarlos. En similar situación se encuentran los tres barcos de bandera mauritana que llevan atracados desde 1996. Sobre estos cinco últimos existen órdenes de retención de varios juzgados. Con la excepción del "Miami Express", el resto de los casos depende de juzgados gallegos. ■

### BREVES

#### ■ 1.ª CONFERENCIA DE TERMINALES GRANELERAS EN GIJÓN.

La Asociación Internacional de Terminales de Graneles Sólidos, en la que está integrada la European Bulk Handling Installation (EBHI), de Musel, celebró su congreso en Gijón los días 14 y 15 de septiembre.

Esta asociación, que nació hace un año y tiene su centro de dirección en Londres, reunió por primera vez a más de un centenar de expertos en tráfico marítimo de graneles sólidos fuera de su sede londinense.

El encuentro no sólo estuvo dirigido a responsables de terminales graneleras, sino que se centró también en los grandes operadores de carga seca, miembros de sociedades de clasificación, etc.

La seguridad y la protección del medio ambiente fueron los puntos más debatidos en las ponencias presentadas, que se caracterizaron por propiciar el análisis de cada tema desde las dos perspectivas fundamentales de las operaciones: los barcos y las terminales.

También se estudiaron durante la conferencia las ventajas de la norma ISO 14.000, que se caracteriza por su marcada orientación conservacionista del medio ambiente.

#### ■ CONXEMAR ALBERGA MÁS DE 150 EXPOSITORES.

La Feria Internacional de Productos del Mar que tiene lugar en Vigo entre los días 3 y 5 de octubre constituye la exposición

especializada de productos del mar más importante del sector del pescado congelado que se celebra en nuestro país.

El objetivo de la feria es crear el marco idóneo que permita establecer eficaces contactos y realizar negociaciones con expositores y clientes de todos los sectores: extractivo, de transformación, distribución, comercialización e industria auxiliar.

La Feria cuenta con las últimas innovaciones de un mercado en continua evolución y para ello cuenta con empresas procedentes de Alemania, Austria, Francia, Holanda, Bélgica, Dinamarca, Italia, Grecia, Portugal, así como con representantes de otros continentes. El espacio ocupado por los

# Portosín reclama mayor control sobre las descargas de jurel

**El patrón mayor de la localidad coruñesa de Portosín, Gonzalo Pérez Fernández, reclamó a la Consellería de la Pesca de la Xunta Gallega medidas de control en los puertos para que se cumplan los topes de capturas establecidas para las especies pelágicas que se descargan en lonja, ya que los infractores están poniendo en peligro los caladeros y en dificultades económicas a la flota pequeña, que no puede competir.**

Desde el pósito de Portosín se pidió a los responsables de pesca de la Xunta de Galicia medidas de control para terminar con un problema que, según Pérez Fernández, está extendido por toda la cornisa cantábrica y para el que quizá debiera implicarse el Gobierno central.

Según aseguró el patrón mayor, las embarcaciones de Aguiño Cambados, Portosín y Ribeira están incumpliendo el tope de 6.000 kilogramos de captura de jurel establecido para cada barco en un día.

En algunos casos, y dependiendo de los puertos, se está llegando a más de 15.000 kilos por embarcación. Esta sobre-explotación está poniendo en peligro la pesquería y, además, está reper-



cutiendo negativamente en el precio de venta en lonja del jurel. De acuerdo con los precios de lonja, la caja de pescado de 25 kilos de esta especie ha descendido de casi 2.000 pesetas a las poco más de 500 pesetas que se paga en la actualidad.

Los más afectados por la caída de los precios del pescado son

las embarcaciones de cerco pequeñas, que al no poder cargar tantas capturas como los barcos grandes no pueden hacer frente al descenso del precio de venta.

La Xunta ya ha mandado funcionarios que vigilen las descargas, pero no dispone de medios, lógicamente, para mantener personal en todos los puertos del litoral gallego.

## Vigilancia y concienciación

Las soluciones, según el patrón mayor, están en un balance entre la vigilancia, concienciación de los patrones y la reducción del caballaje de las embarcaciones.

La vigilancia es esencial, como se está mostrando en la recuperación de la sardina. El control de las descargas y las multas impuestas a los patrones que no se ajustaron a las capturas admitidas ha ayudado a mejorar la pesquería. La vigilancia y los 50 millones de pesetas de multa, además del amarre del barco, han forzado a la desaparición, casi total, del uso de dinamita para capturar sardina.

A este factor hay que añadir el proceso de concienciación de los cofrades, que, en algunos casos, están dispuestos a denunciar a las autoridades a quienes utilizan dinamita para capturar sardina.

Otro factor que se suma al problema es el caballaje de las embarcaciones. En muchos casos con las ayudas percibidas a través de las distintas administraciones se ha dado un aumento de la potencia de los barcos que ha tenido como consecuencia la sobre-explotación de la pesquería.

El responsable del pósito no culpa a la Consellería de pesca por la situación actual, sino a los patrones, que según afirmó "vamos incumpliendo las normas de pesca", y apeló al respeto de los topes y de los horarios y a la concienciación de patrones y armadores para mejorar la situación. ■

expositores en la Feria excede en más del doble al del año anterior y ronda los 6.000 metros cuadrados de ocupación.

Con la celebración de este encuentro sectorial en el Recinto Ferial de Cotogrande, Vigo, el principal puerto pesquero de Europa, es el punto de referencia para el sector del congelado.

### ■ EL GOBIERNO CANARIO INVERTIRÁ TREINTA MILLONES EN CANDELARIA.

La Consejería de Pesca y Transportes de la Comunidad Autónoma de Canarias llevará a cabo las mejoras de las instalaciones pesqueras del refugio de Candelaria, según fue anunciado por el viceconsejero de Pesca del Gobierno Canario, Víctor Jordán.

Con una inversión cercana a los treinta millones de pesetas destinada a mejorar el desarrollo de la actividad pesquera se responde, desde la Administración autonómica, a las reiteradas demandas de los marineros de mejorar las instalaciones portuarias.

El compromiso fue fruto de la reunión mantenida entre el viceconsejero, el presidente de la Corporación Municipal de Candelaria, Rodolfo A. Hernández, el concejal de Urbanismo, Rafael Suárez, y el patrón mayor de la cofradía de pescadores, Felipe Hernández.

Durante la reunión se examinó la situación en la que se halla el puerto y, de esta forma, determinar las

obras necesarias para su mejora, tanto de las instalaciones existentes como de la construcción de nuevas que mejoren los servicios de los marineros.

Los asistentes acordaron la puesta en funcionamiento de una pequeña fábrica de hielo y un silo para el almacenamiento. Asimismo se construirá una oficina en la que se efectuará el pesado, el etiquetado y el encajonado del pescado antes de su puesta a la venta.

La ubicación de estas instalaciones se realizará en la zona lateral del dique de arranque. También en este lugar se realizarán las obras para la construcción de un almacén seccionado en el que los pescadores podrán dejar sus artes y otros aperos. ■

## Sanidad a bordo

**Las infecciones producidas por este virus son cada vez más numerosas en los países occidentales; además, una vez que se producen de forma aparentemente casual, son fáciles de transmitir. Es muy frecuente que la persona que lo ha padecido vuelva a contraer de nuevo en diferentes ocasiones dicha enfermedad.**

# INFECCIONES POR EL VIRUS DEL HERPES SIMPLE

**E**l herpes simple incluye dos tipos de virus: el herpes tipo 1 (VHS-1), que causa habitualmente el herpes en el labio, en la mucosa de la boca y en la córnea del ojo, y el herpes tipo 2 (VHS-2), que suele producir el herpes genital, considerándose una enfermedad de transmisión sexual.

Ambos tipos se encuentran en todo el mundo. En el caso, sobre todo, del VHS-1 no se suele conocer el momento en el que se produce la infección inicial por el virus del herpes simple.

El período de incubación del virus es de unas dos semanas tras el contacto con la persona infectada.

La infección primaria por el VHS-1 suele ocurrir muy pronto, durante la infancia, de forma que en la edad adulta del 30 al 100% de la población presenta anticuerpos por haber estado en contacto con el virus. Se transmite mediante las manos contaminadas al tocar las vesículas y después tocar otras partes del cuerpo o mediante besos.

Por el contrario, la infección primaria por el VHS-2 no suele darse hasta la pubertad y la mayor incidencia aparece entre los 15 y los 29 años, reflejando la transmisión venérea. También se transmite a través del canal del parto, de la madre al hijo.

Después de la erupción inicial, el virus permanece latente o camuflado en los ganglios nerviosos. De esta forma dentro del organismo, puede reaparecer y multiplicarse de nuevo casi siempre en el mismo lugar.

Esta reaparición puede ser provocada por la exposición excesiva a la luz solar, por un proceso con fiebre, por una sobrecarga emocional o física, o por una disminución de la capacidad de respuesta inmunitaria (bajada de defensas), aunque muchas veces se desconoce el estímulo desencadenante. La enfermedad recurrente es en general de menor intensidad en los síntomas que la infección primaria.

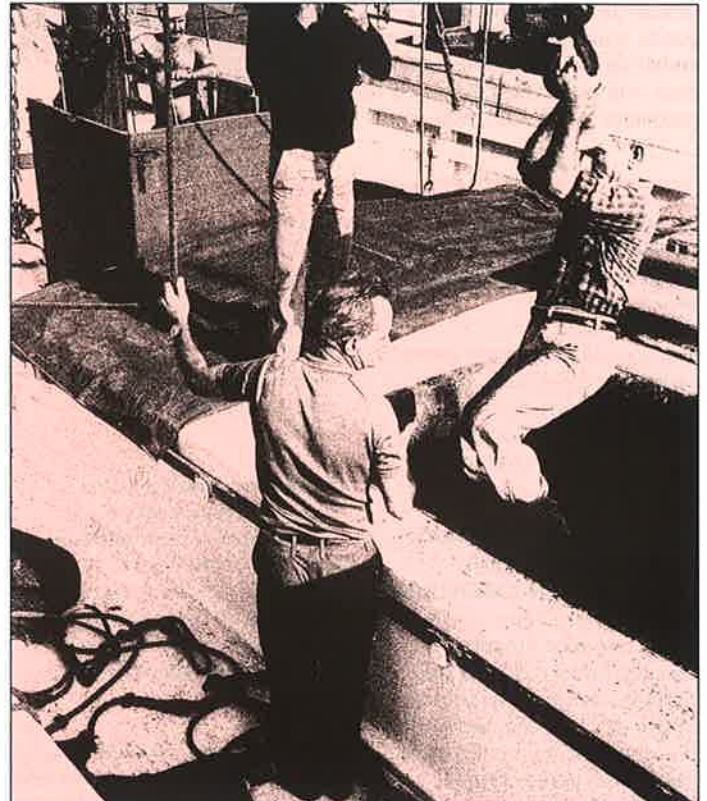
### Síntomas y signos

Las lesiones pueden aparecer en cualquier lugar de la piel o las mucosas, pero son más frecuentes alrededor de la boca, en

los labios, en la conjuntiva y la córnea y en los genitales.

Después de sentir durante unas horas sensación de hormigueo, quemazón o picor, aparece una zona enrojecida con unas pequeñas vesículas. A veces cuando se presentan en la nariz, las orejas o los dedos son muy dolorosas. Estas vesículas permanecen unos pocos días y luego comienzan a secarse y por último se forma una costra amarillenta fina.

La curación se suele obtener en 8 a 12 días desde el comienzo. Las lesiones individuales curan en general por completo, pero cuando se producen lesiones recurrentes en la misma zona pueden quedar pequeñas cicatrices.





■ **El período de incubación del virus es de dos semanas tras el contacto con la persona infectada.**

■ **El tratamiento habitual para el paciente afectado es una simple pomada.**



*Herpes simple, primoinfección.*

En las infecciones primarias por el VHS-1 que aparecen sobre todo en niños pequeños suele darse, además de las lesiones en los labios, una inflamación de las encías, a veces con úlceras dolorosas, junto con irritabilidad, falta de apetito y fiebre. En ocasiones se afecta la córnea y puede acompañarse de conjuntivitis.

En las infecciones primarias por VHS-2 las lesiones se localizan en la vulva, vagina o zona anorrectal en el caso de las mujeres o en el pene o zona anorrectal en el

caso de los hombres. En estos casos se acompaña de malestar general, fiebre y aumento del tamaño y dolor de ganglios de la zona de la ingle. La recurrencia es muy frecuente sobre todo cuando se afecta el cuello del útero en la mujer.

Si esta infección ocurre en los recién nacidos, a través del canal del parto, puede ser generalizada y constituir un cuadro de suma gravedad.

En las épocas entre las reactivaciones, aun cuando las perso-

nas no tienen ni signos ni síntomas visibles pueden llegar a transmitir la infección, o bien cuando los tienen pero son tan leves que no se notan o no se relacionan con el herpes.

Las complicaciones graves como la meningitis y la encefalitis herpética pueden darse con ambos tipos de virus, aunque son realmente raras hoy en día, salvo en pacientes con sida, en los que al tener baja la capacidad de defensa contra las infecciones, éstas se propagan con mucha facilidad.

## Diagnóstico

Habitualmente se realiza a simple vista, pero se puede confirmar mediante cultivo del virus, medición de anticuerpos y por hallazgos en una biopsia de las lesiones.

Deben distinguirse de otro tipo de herpes que es el herpes zoster, que rara vez es recurrente y además produce lesiones mucho más dolorosas y más extensas.

## Tratamiento

El tratamiento habitual para los pacientes afectados por el Virus del herpes simple son medicamentos por vía tópica, es decir, en pomada. Con este tratamiento se consigue que la eliminación del virus y la formación de costras sea más rápida que cuando no se trata.

Sólo en los casos de infecciones herpéticas graves como la enfermedad diseminada en los recién nacidos, en los casos de encefalitis y en los pacientes inmunodeprimidos se suele utilizar la medicación por vía oral o bien intravenosa.

## Prevención

Se debe evitar el contacto de personas con herpes y niños con eccema.

A los pacientes con herpes genital se les debe advertir que deben abstenerse del contacto sexual mientras presenten lesiones activas.

En las mujeres embarazadas con lesiones genitales se debe practicar una cesárea en el momento del parto para evitar que el virus pase al recién nacido.

Se encuentran en experimentación vacunas e inmunoglobulinas que pueden prevenir el contagio de este virus, aunque los resultados hasta ahora han sido desalentadores. ■

**Ana Martín Aragón**  
*Médico de Sanidad Marítima*

## EU-SEASED, base de datos sobre el fondo marino

**D**urante la exposición "Eurocean 2000", celebrada en Hamburgo, a finales del pasado mes de agosto, se ha inaugurado la base de datos EU-SEASED, que incluye más de 200.000 muestras de sedimentos de fondos marinos procedentes de sondeos realizados desde el siglo XIX y almacenados en los departamentos de geología marina de diversos Servicios Geológicos Nacionales Europeos, universidades y otros centros de investigación.

Los datos aquí contenidos son, según los expertos "vitales para los usuarios finales de los gobiernos, la industria y el mundo académico con vistas a contribuir a la sostenibilidad de un medio ambiente marino saludable".

La base de datos EU-SEASED está disponible en línea sin restricciones en [www.eu-seased.net](http://www.eu-seased.net) ■

## Info-port, nuevo programa de radio para el sector marítimo

**D**esde el pasado 1 de septiembre la cadena de radio Onda Cero de Barcelona ha empezado a emitir en directo, a través de Radio Salut (89.1 FM) el programa Infoport, de lunes a viernes de 10 a 11 de la mañana. Se trata, según su editor, Benajmí Recacha, "de una apuesta innovadora dentro del panorama radiofónico de Cataluña con un futuro bien claro: ser el punto de referencia informativa en el entorno marítimo y portuario mediante un trabajo completo y contrastado".

Para más información:  
Infoport tel.: 93 224 04 70 o  
93 484 23 10 y  
[canalpgri@hotmail.com](mailto:canalpgri@hotmail.com) ■

## Falleció Jesús Cuesta, Responsable de Acción Sindical del Mar en CCOO

### ADIÓS A UN COMPAÑERO DEL MAR

**E**l pasado día 23 de septiembre falleció Jesús Cuesta Martínez, Responsable de Acción Sindical del Sector del Mar de la Federación de Comunicación y Transporte de CC.OO.

Burgalés de nacimiento, desarrolló sin embargo en su vida profesional en el País Vasco. Tras su paso por Explosivos Riotinto, entró en contacto con el sector de la pesca en Pasajes.

La experiencia humana y sindical con los trabajadores del mar le llevó a una mayor especialización sindical en este sector, dedicando sus esfuerzos desde estos momentos al mundo del trabajo en la mar. Miembro de la comisión Ejecutiva de la Federación del Mar de CC.OO desde la fundación de ésta, colaboró en el desarrollo de un marco laboral más justo para las gentes del mar, llegando a dirigir esta organización como Secretario General.

Era Secretario General del Sector del Mar cuando se creó el nuevo Sector tras la fusión de éste con el



Sindicato Libre de la Marina Mercante en 1992, formando parte de la ejecutiva del mismo hasta su fallecimiento.

Desde la ejecutiva del Sector del Mar ha participado ampliamente en la acción sindical internacional en los asuntos marítimos. Actualmente era miembro de la sección de Pesca de la ITF, Miembro de la Mesa del Diálogo Social de la Pesca de la Comisión Eu-

ropea y del Comité consultivo de Pesca de España y en Bruselas.

Importante ha sido su participación institucional en representación de los trabajadores de la mar en el ISM durante más de una década, como miembro de la Comisión Ejecutiva y el Consejo General.

En los últimos tiempos había participado activamente en la Ponencia de Coeficientes Reductores, en el informe sobre la aplicación de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales en el Sector del Mar, en la Campaña Sobre la Prevención del Alcohol en el Mar, etc.

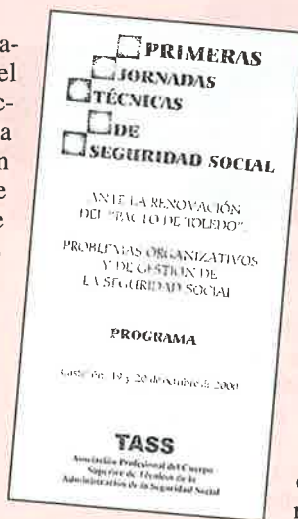
Con Jesús Cuesta desaparece un hombre de bien. Su honestidad y su esfuerzo desinteresado en el trabajo y en la defensa de los derechos y reivindicaciones de los trabajadores de la mar es el mejor legado que nos ha dejado.

Desde aquí nuestro más emotivo recuerdo y homenaje a este hombre que siempre permanecerá en nuestros corazones. ■

## Primeras Jornadas Técnicas de Seguridad Social

**O**rganizadas por la Asociación Profesional del Cuerpo Superior de Técnicos de la Administración de la Seguridad Social (TASS) se van a celebrar, en Castellón, durante los próximos días 19 y 20 de octubre las "Primeras Jornadas Técnicas de Seguridad social" que tendrán como tema de análisis "Ante la renovación del Pacto de Toledo: Problemas organizativos y de gestión de la Seguridad Social".

El objetivo de estas primeras Jornadas es facilitar la participación del colectivo, formado por los Técnicos Superiores de la Administración de la Seguridad Social, en el debate público que se ha abierto en el seno de la sociedad española en torno al futuro de la Seguridad Social. De entre todos los interrogantes que supone ese futuro, esta Asociación Profesional quiere, ante la renovación del Pacto de Toledo plantear los problemas organiza-



tivos y de gestión que aun están pendientes de resolver en el ámbito de dicho Pacto.

Las Jornadas, que se celebrarán en la sede de la Universidad "Jaume I", contarán con la asistencia del Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales y del Secretario de Estado de la Seguridad Social, Juan Carlos Aparicio y Gerardo Camps, respectivamente y con la participación de destacados catedráticos de Derecho del Trabajo y la Seguridad Social así como de Técnicos de la Administración de la Seguridad Social. Como colofón se celebrará una mesa redonda en la que con

el tema central de las Jornadas intervendrán representantes de los distintos Grupos Parlamentarios y Agentes Sociales (CEOE, CEPYME, UGT y CCOO)

Para más información dirigirse a la Secretaría de las Jornadas tel.: 91 457 48 91. Fax.: 91 458 10 88 o [siasa@retemail.es](mailto:siasa@retemail.es) ■

LA TEMPORADA DE LOS AZULES



**Boquerón-Anchoa**

Período de máximas capturas: de abril a julio.



**Sardina**

Período de capturas: todo el año.



**Palometa-Japuta**

Período de capturas: todo el año.



**Caballa-Verdel**

Período de máximas capturas: de mayo a octubre.



**Jurel-Chicharro**

Período de capturas: todo el año.



**Atún**

Período de máximas capturas: de abril a septiembre.



**Bonito del Norte**

Período de máximas capturas: de junio a septiembre.

# PESCADOS AZULES.

## SALUD A MARES.

Esta temporada, lo que se lleva son los azules.

Los Pescados Azules, por supuesto.

Tan sanos, tan fáciles de preparar, tan sabrosos; un triunfo asegurado en tu mesa.

Aprovéchate y descubre nuevas maneras de cocinarlos.

Tu corazón, tu presupuesto y tu paladar te lo agradecerán. Si puedes disfrutar lo que mejor te sienta, más gusta a tu familia y más le conviene a tu salud ¿para qué elegir otra cosa?



PESCADOS AZULES

Salud a Mares



UNIÓN EUROPEA

Instrumento Financiero  
de Orientación de la Pesca



SECRETARÍA GENERAL  
DE PESCA MARÍTIMA



<http://www.from.mapya.es>

# ¡Seguridad a toda máquina!

Para usted, la seguridad en el mar es esencial. Para **MURIMAR**, también:

🏠 Sólo **MURIMAR**, la compañía aseguradora con más de 70 años de experiencia en el mundo marítimo, le puede ofrecer seguros y servicios diseñados a la medida de sus necesidades y de su embarcación.

🏠 Más de 120 delegaciones repartidas por todo el litoral español le esperan para informarle y atenderle como usted se merece.

🏠 Cuando busque seguridad, navegue con **MURIMAR**. Llámenos y le informaremos:

 **(91) 597 18 35**



**MURIMAR**  
MUTUA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

Orense, 58. 6ª Planta. 28020 MADRID  
e-mail: murimar@nexo.es