

N.º 369 - FEBRERO 1999

MAR

BRUSELAS AUMENTARÁ EL CONTROL SOBRE LA PESCA

SEGURIDAD
SOCIAL

MÁS
AFILIADOS
MENOS
DÉFICIT

ANTE LA REFORMA PREVISTA PARA EL AÑO 2002

ESPAÑA PIDE REFORZAR LA POLÍTICA COMÚN PESQUERA

XI FIRA ESTATAL NÀUTICO PESQUERA

Sant Carles de la Ràpita

29 D'ABRIL
A 2 DE MAIG

EXPO-RÀPITA

99



Ajuntament de
Sant Carles de la Ràpita



Diputació de Tarragona



Ministerio de Agricultura Pesca y Alimentación
Secretaría General de Pesca Marítima



Consell Comarcal del Montsià



Caixa Tarragona

U

NA parte de la flota anda con la mirada puesta en las inminentes negociaciones con Marruecos para la renovación del actual acuerdo pesquero que finaliza el próximo mes de noviembre y la Administración pesquera española tiene todas sus baterías apuntando a las negociaciones en Bruselas para la aprobación de los fondos estructurales a partir del año 2000. Ambos frentes constituyen dos cuestiones claves para el sector de la pesca en España, sobre las que deberá haber una respuesta en los próximos meses. No se oculta que se trata de dos negociaciones duras y polémicas, pero donde el sector se juega actividad y mucho dinero.

Mientras tanto, la actualidad en el sector de la pesca ha estado dominada por otros asuntos, no de menor trascendencia pero, por el momento, con mucho menos debate.

Bruselas cerró el año con la aprobación de los nuevos mecanismos para el control de la pesca que serán de aplicación a partir del próximo mes de julio. En realidad, es una disposición más, aunque mucho más dura y compleja, en el camino iniciado por la Comisión de la Unión Europea en los últimos años para vigilar más la actividad pesquera desde la política extractiva hasta la comercialización. La nueva reglamentación supone una decidida apuesta para controlar cada kilo de pescado que se venda en el marco de la Unión Europea y cabe señalar, entre otros aspectos, los sistemas de control que se han articulado para evitar las pesquerías ilegales desde terceros países y los bu-

30 DIAS

PESCA BAJO CONTROL

ques con banderas de conveniencia. No se podrá vender lo que no se pueda pescar o su propietario sea incapaz de demostrar que su procedencia es legal. España ha sido uno de los países comunitarios que más han defendido esta política de control.

Aunque faltan aún más de dos años para su aplicación, otra cuestión de actualidad ha sido la reforma de la política Pesquera Común que deberá estar en vigor para el año 2002. Bruselas, al menos por ahora, estaría jugando limpio y con una posición muy abierta. De cara a esa reforma, está desarrollando un amplio trabajo de contactos y conversaciones con todo el sector ligado de alguna manera con la pesca, desde la producción al consumo. No sabemos cómo va a quedar la propuesta que haya la Comisión para la reforma. Pero en principio cabe destacar el esfuerzo de Bruselas para conocer las posiciones de todos. España ha sido muy concreta en sus planteamientos. Dentro del cúmulo de propuestas, habría una que resumiría la mayor parte: se pre-

tende el funcionamiento de una política pesquera más común. Que la PPC no fuera solamente una filosofía de papel, como ha sucedido en el pasado, y que incluso ahora se mantiene en algunos puntos con efecto negativo para España.

Fuera de la pesca, en materia de Seguridad Social, hay una buena noticia para todos, porque en el fondo todos nos beneficiamos de ella y porque además refleja el comportamiento de la economía. Según los datos referidos a 1998, aumentó el número de afiliados en 786.862 personas con un crecimiento interanual del 6,04%, el más alto que se conoce: aumentaron las cotizaciones tanto por el número de afiliados como por unas mayores recaudaciones por vía voluntaria y ejecutiva y, como consecuencia de todo ello, bajó el déficit a pesar de mejorar las prestaciones. Que siga. ■

Vidal Maté



GUÍA DE SERVICIOS

Edita: ISM (Valencia)

La Dirección Provincial de Valencia ha elaborado y editado una *Guía de Servicios* relativa al Área de Seguridad Social cuya finalidad es la de ofrecer —en versión bilingüe castellano/valenciano y para todo el colectivo marítimo-pesquero de la provincia— una información lo más sencilla y amena posible de los servicios que el Organismo pone a disposición del colectivo asistido en la mencionada Área.

De la misma se ha encargado Ignacio Valls Aguilar, Subdirector Provincial —que ha hecho un magnífico trabajo de exégesis legislativa y síntesis amena y de fácil comprensión, lo que contribuye a su mayor utilidad—, habiendo diseñado la parte gráfica Helios Socarrades, profesor de Formación Profesional Ocupacional Marítima en la misma Dirección Provincial.

La publicación —con la que se pretende facilitar a nuestros afiliados el ejercicio de sus derechos y el conocimiento de sus obligaciones— comprende en su primera parte información clara y resumida, complementada con ilustraciones adecuadas al contenido de cada apartado, sobre los siguientes aspectos: prestación de incapacidad temporal, subsidio de recuperación, prestación de maternidad, prestaciones familiares por hijo a cargo, pensión de incapacidad permanente



indemnización a tanto alzado por lesiones permanentes no invalidantes, pensión de jubilación —con especial mención a los coeficientes reductores—, auxilio por defunción, pensiones de viudedad y orfandad, pensión y subsidio en favor de familiares, indemnizaciones especiales en casos de muerte por accidente de trabajo o enfermedad profesional, asistencia sanitaria y, cerrando esta parte primera, información acerca de otros servicios que pueden ser

solicitados (entre ellos los relativos a la variación de los datos de domiciliación bancaria de las pensiones, a los cambios de domicilio, al control de vivencia o a las declaraciones de ingresos para quienes estén obligados).

Una segunda parte, dedicada a empresas y trabajadores, comprende útiles informaciones sobre cuantos aspectos guardan relación con la inscripción de empresas o de embarcaciones y artefactos flotantes, afiliación, altas y bajas de trabajadores, convenios especiales con la Seguridad Social, cotización según los diferentes grupos y recaudación (comprendiendo la autorización de liquidaciones de cuotas, la emisión de certificados de situación de cotización y la devolución de ingresos indebidos), finalizando con su correspondiente mención a otros servicios (como los Informes de Vida Laboral, los Certificados de situación de trabajadores y embarcaciones, etc.).

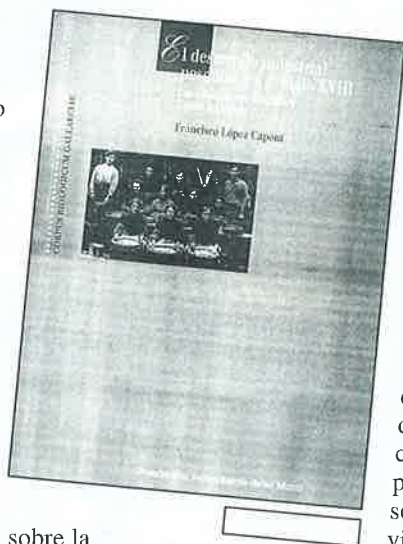
Todo ello en una edición muy cuidada y de fácil manejo que sin duda contribuye a divulgar el esfuerzo que la Entidad realiza en el ámbito de referencia, así como a ayudar a los destinatarios de nuestros servicios a familiarizarse con cuantos aspectos de la normativa vigente en materia de Seguridad Social puedan interesarles. ■

El desarrollo industrial pesquero en el siglo XVIII

Autor: Francisco López Capont - Edita: Fundación Pedro Barrié de la Maza

El autor, un experto en temas pesqueros, ha elaborado en esta oportunidad un estudio sobre el nacimiento de la pesca moderna, el desarrollo del sector conservero gallego a partir de la experiencia trasladada de salazoneros catalanes y su incidencia socioeconómica e industrial en la costa gallega. Completa su investigación con una exposición sobre las peculiaridades de la pesca y salazón de sardina, del suministro de sal, de las embarcaciones, artes y aparejos o de los escabeches reales de ostras.

En un estilo ameno y didáctico el libro ofrece datos interesantes sobre la pesca antes del siglo XVIII, sobre las incursiones en lejanas aguas de barcos españoles, especialmente vascos, sobre las disputas de ingleses y españoles a propósito de la captura de bacalao o sobre la incidencia del Tratado de Utrecht sobre los caladeros de



Terranova. Reseña también información detallada acerca de las ordenanzas pesqueras de los gremios y cofradías, los antecedentes científicos sobre la protección biológica de la pesca española o el monopolio maragato en el transporte de pescado a Madrid, además de breves biografías de ilustres estudiosos como Cornide de Saavedra o los hermanos Martín y Francisco Xavier Sarmiento, o de industriales como Jerónimo Hijosa.

La publicación ofrece datos suficientes para quien busque conocer los antecedentes de lo que luego habría de ser la pujante industria conservera gallega de los siglos XIX y XX, pero también información erudita y amena sobre el mundo de la pesca y sus vicisitudes, no muy diferentes a las que inquietan al sector. ■

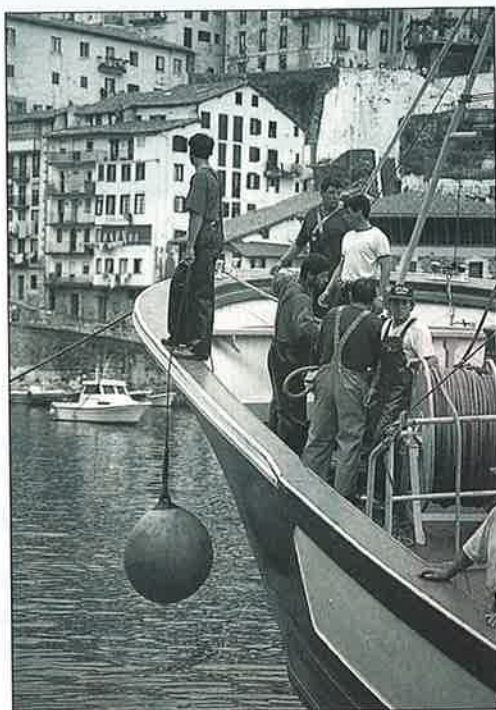


6 BUENOS DATOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL

La Seguridad Social va bien. Según los datos del último año, a pesar de aumentar las prestaciones, se produjo una reducción del déficit gracias fundamentalmente al aumento de afiliados y de cotizaciones.

11 MAYORES CONTROLES EN EL SECTOR PESQUERO

Bruselas dio luz verde a nuevos mecanismos para el control de la pesca desde las capturas a la comercialización, con especial atención a los productos procedentes de terceros países y banderas de conveniencia.



14 DEBATES PARA REFORMA LA POLÍTICA PESQUERA

La Comisión de la Unión Europea ha mantenido una ronda de contactos con todas las organizaciones pesqueras españolas sobre la reforma de la Política Común de Pesca que deberá estar en vigor el año 2002.

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

Director general: Rafael Mateos Carrasco.

Director: Vidal Maté.

Redacción: Raúl Gutiérrez, S. de Francisco, Mery Varona y Concha Hernández Carazo. **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:** Puigxuriguier, 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:** Luisa Fernanda, 16 - Tel. 91 241 97 60. **Málaga:** Puente del Carmen, s/n. - Tel. 952 22 72 75. **Mejilla:** 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.

Villagarcía de Arosa: Casa del Mar. Avda. de la Marina, s/n. - Tel. 966 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

Redacción y Administración: Génova, 20, 5ª 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.

Imprenta: ARTEGRAF. Sebastián Gómez, 5. 28026 MADRID. Depósito Legal: M. 16516/1963. NIPD: 205-99-001-1

MAR no se hace responsable de las opiniones vertidas en los artículos y entrevistas publicados. Sólo se considerarán opiniones de MAR aquellas que vayan suscritas por su director o aparezcan en forma editorial. Se podrán reproducir total o parcialmente los trabajos publicados en MAR, citando la procedencia y solicitando la autorización de la revista.



“El año 1998 ha sido histórico al haber registrado las afiliaciones a la Seguridad Social un incremento del 6%.

El número de cotizantes ocupados ha sido de 786.862, lo que supone que el total de afiliados sea de 13.816.000 trabajadores. Ello ha representado que los ingresos por cuotas hayan crecido más que los gastos”.

Así ha resumido el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Manuel Pimentel, lo que ha sido la gestión de la Seguridad Social durante el pasado año al presentar el balance anual de la misma.

MAS AFILIACIONES INGRESOS MENOS DÉFICIT

EL Ministro de Trabajo ha hecho una valoración “positiva” de la evolución económica de la Seguridad Social durante 1998, aunque “desde la prudencia y la moderación”, y ha señalado que estos datos demuestran

que “tenemos un sistema de la Seguridad Social solvente y sólido en el que se ha podido conjugar el incremento de la protección social con la mejora de la salud financiera del Sistema”. Los pilares en que se ha basado esta evolución favora-

ble de la economía de la Seguridad Social han sido: la correcta evolución de las prestaciones y de los gastos; la eficaz lucha contra el fraude; la disminución de la morosidad, y la reducción del déficit, que han permitido el cumplimiento de

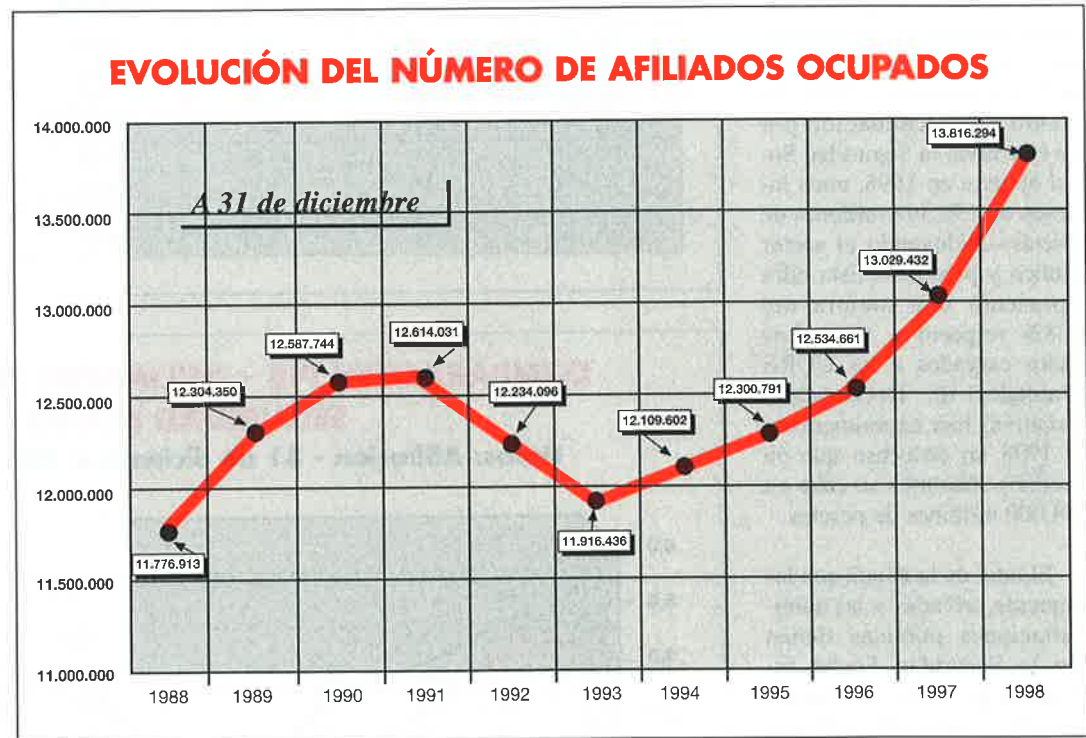
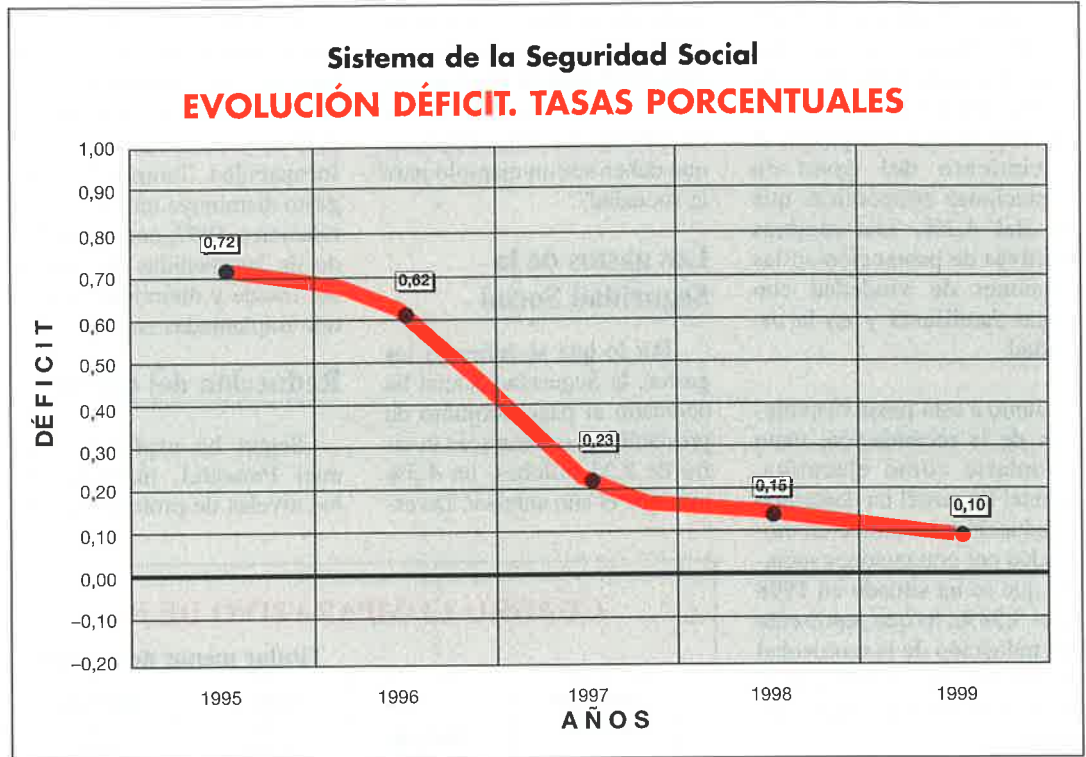
los objetivos presupuestarios marcados por el Gobierno y las directrices de convergencia de la Unión Europea.

Especial valoración hizo Manuel Pimentel de la favorable reducción del déficit que se ha experimentado durante el pasado año, la más alta desde 1995, en que se cerró con el 0,72% hasta alcanzar el 0,15% en 1998, con una previsión para 1999 del 0,10%. Los ingresos de la Seguridad Social se incrementaron en un 5,72% y la recaudación voluntaria de cotizaciones de trabajadores en un 8,76%, mientras que los gastos por prestaciones crecieron en un 4,3%, siendo, pues, 1998 un año en que los ingresos por cuotas fueron superiores a los gastos.

Evolución de la afiliación

Según los datos facilitados por el Ministro de Trabajo y los máximos responsables de la Seguridad Social, el Secretario de Estado, Juan Carlos Aparicio, y el Director General de la Tesorería, Julio Gómez Pomar, el número de afiliados ocupados se incrementó en 786.862 trabajadores, por lo que el número total de afiliados se sitúa en 13.816.294, lo que según el titular de la cartera de Trabajo es reflejo de que la buena evolución de la economía se ha proyectado sobre la creación de empleo, además de que ha aflorado empleo sumergido.

Este incremento de afiliaciones es, según los datos oficiales, muy superior al registrado el año anterior, cercano al medio millón, y eleva la tasa de crecimiento interanual del 3,95% en 1997 al 6% en 1998. El régimen que mayor incremento ha registrado ha sido el General que se ha elevado al 7,4%. En términos absolutos, el número de trabajadores por cuenta ajena ocupados y en alta se incrementó en 685.546 el pasado año y el Especial de



Autónomos en 102.700 ocupados.

La afiliación creció en todos los sectores de actividad, destacando el sector servicios, que con casi medio millón de afiliados más concreta la mayor parte

del incremento, en términos absolutos. Sin embargo, en términos relativos destaca la construcción, sector que en el período noviembre 97/noviembre 98 ha tenido un 16% más de afiliados por cuenta ajena y un 8% más por cuenta propia.

Ingresos por cotizaciones

Según los datos presentados por el Ministro de Trabajo, los ingresos por cotizaciones a la Seguridad Social, teniendo en cuenta tanto la recaudación voluntaria como la ejecutiva,

BALANCE DE LA SEGURIDAD SOCIAL 1998

ascendían al término de 1998 a 7,86 billones de pesetas. Esta cifra representa un crecimiento del 5,72% interanual, superior en casi dos puntos al crecimiento del gasto en prestaciones económicas que fue del 4,3%, con mejoras efectivas de protección en las pensiones de viudedad con cargas familiares y en la orfandad.

Junto a esta positiva evolución de la recaudación, tanto voluntaria como ejecutiva, Manuel Pimentel ha destacado la reducción del índice de morosidad por cotizaciones sociales, que se ha situado en 1998 en el 3,58%, lo que representa una reducción de la morosidad de casi dos puntos porcentuales en relación a los ejercicios anteriores.

La recaudación por cotizaciones sociales de los trabajadores ocupados se incrementó un 7,31% respecto a 1997. En cuanto a la recaudación por vía ejecutiva, la Seguridad Social obtuvo, en 1998, unos ingresos de 152.392 millones de pesetas –incluyendo el sector público y privado–. Esta cifra representa una mejora del 5,38% respecto a 1997. Los títulos cargados a las UURE (Unidades de Recaudación Ejecutiva) han experimentado en 1998 un descenso que en términos absolutos se cifra en 154.000 millones de pesetas.

El total de la deuda que las empresas privadas y las administraciones públicas tienen con la Seguridad Social asciende a un billón trescientos noventa y ocho mil millones de pesetas, con un descenso de 30.000 millones con respecto al pasado año. Sin embargo, esta deuda sigue siendo muy alta, por lo que el Ministro de Trabajo, Manuel Pimentel, ha anunciado que para 1999 se propone que las Administraciones Públicas se pongan

al día en sus pagos a la Seguridad Social porque, afirmó, “no está justificada en ningún caso la morosidad, pero menos en las Administraciones Públicas, que deben ser un ejemplo para la sociedad”.

Los gastos de la Seguridad Social

Por lo que se refiere a los gastos, la Seguridad Social ha dedicado al pago conjunto de prestaciones económicas la cifra de 8,33 billones, un 4,3% más que el año anterior. De es-

ta cantidad, 7,45 billones corresponden a pensiones contributivas, cuyo importe ha experimentado un crecimiento del 5,39%, y 376.672 millones a Incapacidad Temporal, cuyo gasto disminuye un 15,72% en relación a 1997, como resultado de las medidas de control del fraude y mejora de la gestión implantadas en 1996.

Reducción del déficit

Según ha explicado Manuel Pimentel, manteniendo los niveles de protección y de

gasto social, la Seguridad Social ha logrado reducir su déficit en 8 centésimas en 1998, según previsión, lo que permite cumplir holgadamente el objetivo de déficit inicialmente previsto, situándolo en el 0,15 % del PIB, en términos de contabilidad nacional, como indica el Sistema Europeo de Cuentas.

La Seguridad Social da así un paso más en el proceso de consolidación del sistema público de protección social, tanto en el ámbito financiero co-

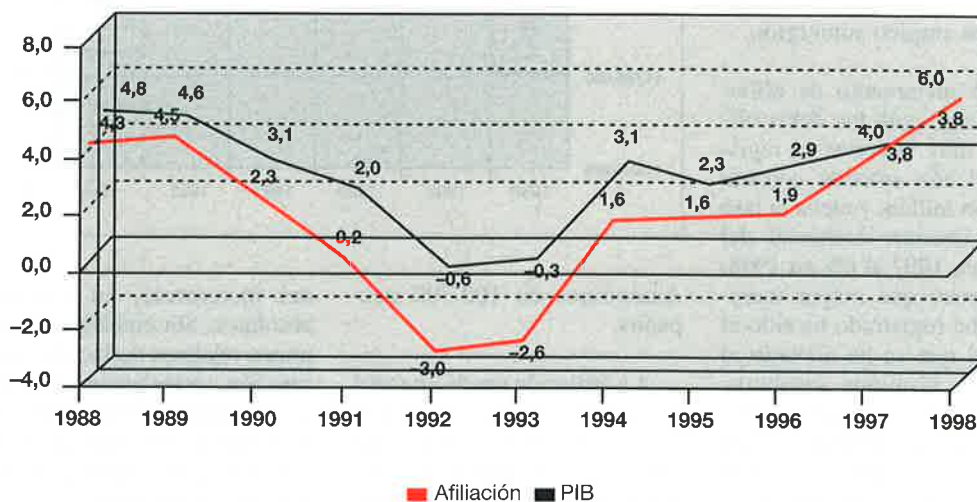
CUADRO COMPARATIVO DE RETENCIONES POR IRPF

Titular menor de 65 años

PENSIÓN ANUAL TRAMOS DE CUANTÍA	TIPO/98 %	TIPO/99 % CON CÓNYUGE A CARGO	TIPO/99 % SIN CÓNYUGE A CARGO	DIFERENCIA ENTRE TIPOS CON CÓNYUGE A CARGO	DIFERENCIA ENTRE TIPOS SIN CÓNYUGE A CARGO
1.360.001	4,00	0,0	0,25	-4,00	-3,75
1.469.999	4,00	0,0	2,85	-4,00	-1,15
1.797.001	9,00	0,42	7,78	-8,58	-1,22
2.021.999	9,00	4,27	10,05	-4,73	1,05
3.145.001	17,00	15,06	15,06	-1,94	-1,94
3.593.999	17,00	16,71	16,71	-0,29	-0,29
4.043.501	19,00	18,00	18,00	-1,00	-1,00
4.135.446	19,00	18,23	18,23	-0,77	-0,77

COMPARACIÓN PIB - AFILIACIÓN SISTEMA DE LA SEGURIDAD SOCIAL

Datos: Afiliación - 31 de diciembre; PIB - 4.º trimestre



mo en el de bienestar social, dentro de un esquema de racionalización del gasto, reducción general del déficit y avance hacia el objetivo común de la UE.

El control del déficit en el Sistema de la Seguridad Social ha sido una constante en los últimos años y ha pasado de representar el 0,62% del PIB en 1996 al 0,15% en 1998.

Aumentó el poder adquisitivo de las pensiones

Según ha puesto de manifiesto el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Manuel Pimentel, los pensionistas han visto incrementadas sus pensiones, además de con su revalorización anual, con una ganancia adicional, por el menor crecimiento de la inflación, y que se ha elevado al 1,6% en los últimos tres años. Sólo en 1998 las pensiones han ganado 7 décimas más que la inflación.

En términos monetarios, entre 1996 y 1998 los incrementos de pensión superiores al IPC han supuesto un aumento de renta de 307.365 millones para el conjunto de las pensiones. De esta cifra, 297.055 millones corresponden a las pensiones contributivas y 10.310 a las no contributivas.

Esta ganancia adicional ha supuesto, según los datos facilitados por Trabajo que, por ejemplo, una pensión de 100.000 pesetas en 1995 haya obtenido una ganancia acumulada de 40.740 pesetas en el período 96-98 (ver cuadro).

Además, en 1999 los pensionistas contarán con un aumento de su poder adquisitivo por efecto de la rebaja de las retenciones a cuenta del IRPF. La rebaja media de las reten-

ciones para los pensionistas será de un 30%, concentrándose la mayor reducción (62,92%) en las pensiones de hasta 2.022.000 pesetas anuales.

Con carácter general, las rentas más bajas resultan más favorecidas con la aplicación del nuevo sistema de retenciones por IRPF. Así, en el tramo de base anual comprendido entre 1.360.000 pesetas y 1.469.999, que en 1998 le correspondía un tipo del 4%, este año le corresponde de un 0,25% a un 2,85%. La retención cero será este año para los pensionistas con cónyuge a cargo y una pensión de 1.650.000 pesetas anuales.

El número de pensiones que podrían estar sujetas a retención por el IRPF se estima en 1.200.000, dato que comparado con el número de pensiones con retenciones en 1998 (1.525.000) supone que, inicialmente, 325.000 pensiones dejarían de estar sujetas a retención, y ello sin que todavía se hayan considerado las circunstancias personales y familiares de todos los pensionistas afectados. Este proceso se puso en marcha en diciembre y estará culminado en marzo, según dispone la ley.

Aumentó la acción protectora

El Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales ha destacado



PIMENTEL

"Es imprescindible mantener lo acordado en el Pacto de Toledo para no romper la unidad de caja de la Seguridad Social y no crear agravios comparativos entre los pensionistas de distintas Comunidades Autónomas."

que, entre las prioridades del Gobierno está garantizar el nivel de protección social y mejorarlo. En este sentido se mostró satisfecho de que esto haya sido posible, al mismo tiempo que se ha podido reducir el déficit.

Entre las mejoras de acción protectora acometidas por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales en 1998 cabe destacar las relativas a las pensiones de viudedad y orfandad.

En cuanto a las pensiones de viudedad, por una parte, se ha iniciado la equiparación de las pensiones mínimas de viudedad de beneficiarios menores de 60 años, con cargas familiares, a la de los viudos y viudas entre 60 y 64 años. El número de pensionistas de viudedad beneficiados por esta medida han sido 5.622.

Por otra parte, se ha posibilitado el acceso a las pensiones de viudedad, aunque el causante de la misma en el momento de su fallecimiento no se encontrara en situación de alta o asimilada. El coste de ambas mejoras en las prestaciones por viudedad ha sido de más 3.279 millones de pesetas en 1998.

Por lo que se refiere a la orfandad, se ha ampliado la edad máxima de percepción de esta pensión hasta los 21 años o hasta los 23, en caso de orfandad absoluta. De esta medida se han beneficiado, durante 1998, cerca de 30.000 huérfanos mayores de 18 años y está previsto que cuando esté totalmente implantada se produzca un incremento en el número de huérfanos del 23,6%.

Pacto de Toledo

Manuel Pimentel ha expuesto también lo que serán dos de las principales líneas de trabajo para el presente año. Una de ellas es la de continuar mejorando la gestión de la Seguridad Social y luchar contra el fraude y la morosidad. También está presente la renovación del Pacto de Toledo, es decir, el acuerdo consensuado de todas las fuerzas políticas parlamentarias, de cara a continuar consolidando el sistema público de protección social. Pimentel ya ha advertido que es objetivo de este Gobierno evitar que "las pensiones se conviertan en un mercado político" para que ningún partido

BALANCE DE LA SEGURIDAD SOCIAL 1998

saque ventajas electoralistas de un derecho de los ciudadanos. Para ello se propone debatir y negociar en sede parlamentaria la renovación del Pacto de Toledo. Aunque aún no se han iniciado las conversaciones, los técnicos del Ministerio de Trabajo están realizando ya los estudios documentales, técnicos y actuariales precisos para disponer de datos con los que empezar a hablar, aunque aún no existe una agenda cerrada.

Sobre la necesidad de llegar a un acuerdo entre todos los partidos, Pimentel mostró su firmeza, ya que considera imprescindible mantener la unidad de criterios en el mantenimiento de la protección social y las pensiones y el respeto por lo acordado. Consideró muy irresponsable que por parte de Comunidades Autónomas o ayuntamientos o partidos políticos se empiencen a



alterar los acuerdos, porque "ello producirá una diáspora hasta ahora desconocida en nuestro país y una desigualdad entre los pensionistas de unas Comunidades con otras". En clara alusión a la Junta de Andalucía, que ha subido unilateralmente las pensiones no contributivas en su Comunidad, Pimentel aseguró que "este Ministerio actuará como el "guardián" de la igualdad de oportunidades", y anunció que se está estudiando si existe base jurídica para recurrir esta decisión. ■

Concha H. Carazo

La Seguridad Social del mar

En cuanto a las afiliaciones al Régimen Especial del mar, que gestiona el Instituto Social de la Marina, durante 1998 experimentó, siguiendo su tendencia de los últimos años, un ligero descenso al pasar de 96.006 a 95.876. Por contra, las pensiones aumentaron ligeramente al pasar de 127.058 en 1997 a 128.299, siendo el colectivo más numeroso los pensionistas por jubilación, que son en la actualidad 60.090, seguidos de los

de viudedad con 42.456 (ver recuadro adjunto).

Por lo que se refiere a las pensiones que percibe este colectivo, se encuentran como media entre las 81.701 para jubilación, las 104.818 de invalidez, las 51.698 de viudedad, las 43.016 de favor familiar y las 30.292 de orfandad. Comparado con el total del Sistema de Seguridad Social, la pensión media en el Régimen del Mar es de 82.241, y aquél de 72.294 pts.

1.-AFILIADOS

AÑO	AFILIADOS EN EMPRESAS DEL R.E.M.										AFILIADOS EN OTRAS SITUACIONES					TOTAL GENERAL
	GRUPO PRIMERO					GRUPO SEGUNDO		GRUPO TERCERO			TOTAL	DESEMP.	CONV. ESPECIAL	AS. SANIT. EMIG. SIN C. ESPECIAL	ASI MIL. ALTA	
	MERCANTE	PESCA	ESTIBA	OTROS	TOTAL	GRUPO 2A	GRUPO 2B	C. AJENA	C. PROPIA	TOTAL						
1997	8.563	17.583	6.077	3.026	35.189	9.564	11.522	6.371	14.490	20.861	77.136	10.768	5.167	1.665	1.270	96.006
1998	8.590	16.572	6.602	3.138	34.902	8.469	10.608	6.177	15.063	21.240	75.219	12.545	5.384	1.474	1.254	95.876

2.-EMPRESAS

AÑO	EMPRESARIOS			EMBARCACIONES Y OTROS CENTROS DE TRABAJO					CUENTAS DE COTIZACIÓN				
	SOLO EN LA DIR. PROV.	ADEMÁS EN OTRAS D.P.	TOTAL	GRUPO 1.º	GRUPO 2.º	GRUPO 3.º	OTROS C.T.	TOTAL	GRUPO 1.º	GRUPO 2.º	GRUPO 3.º	OTROS C.T.	TOTAL
1997	8.936	115	9.051	1.907	3.226	4.027	3.219	12.379	3.969	1.724	3.635	4.025	13.353
1998	8.738	123	8.861	1.965	3.151	3.914	3.320	12.350	4.049	1.657	3.514	3.913	13.133

3.-PENSIONISTAS

AÑO	JUBILACIÓN	INVALIDEZ	VIUEDAD	ORFANDAD	FAVOR FAMILIARES	TOTAL
	Número	Número	Número	Número	Número	Número
1997	68.480	11.030	41.937	4.743	868	127.058
1998	69.090	10.682	42.456	5.100	901	128.299

La nueva normativa
entrará en vigor el
1 de julio próximo

MAYOR CONTROL PARA LA PESCA

Bruselas quiere conocer
exactamente todo lo
relacionado con los procesos
de desembarque y
comercialización



Habrà más control sobre la pesca. La Comisión de la Unión Europea dio un paso más en su política para clarificar los procesos de desembarque y comercialización de los productos de la pesca, con lo que se cubre toda la cadena desde la actividad extractiva hasta el consumidor. Un punto muy importante contemplado en este nuevo Reglamento es el riguroso control que se ejercerà sobre los cargamentos de pescado procedentes de terceros países. La Administración española ha jugado un papel protagonista a la hora de defender esta nueva normativa en el marco comunitario, con una política de controles que también se han intensificado en el sector nacional.

DURANTE los últimos años, España ha sido uno de los países pioneros en la defensa de una política de pesca responsable en todos los foros y organismos internacionales. Tras esa primera ofensiva, la Administración española ha seguido luchando para conseguir una mejor regulación para el funcionamiento de un comercio responsable y que

no se pudiera comercializar todo aquello que no se pudiera pescar, de acuerdo con las disposiciones comunitarias.

Con este nuevo Reglamento que modifica el 2847 de 1993, según los responsables de la Administración pesquera española, se pretende mejorar la transparencia y la cooperación entre los Estados miembros para lograr así un control

más justo y eficaz en el marco también de las relaciones con terceros países. Bruselas pretende igualmente aplicar al máximo las mayores fuentes de información disponibles en el marco comunitario para llevar a cabo los controles en el sector.

A grandes rasgos, los objetivos más importantes de este Reglamento se concretarían en los siguientes puntos según las valoraciones hechas por la Administración española:

- Mejorar el conocimiento de los recursos reales empleados por los Estados miembros con fines de control e inspección para identificar carencias, considerando las particularidades nacionales y regionales en la actividad de la pesca.

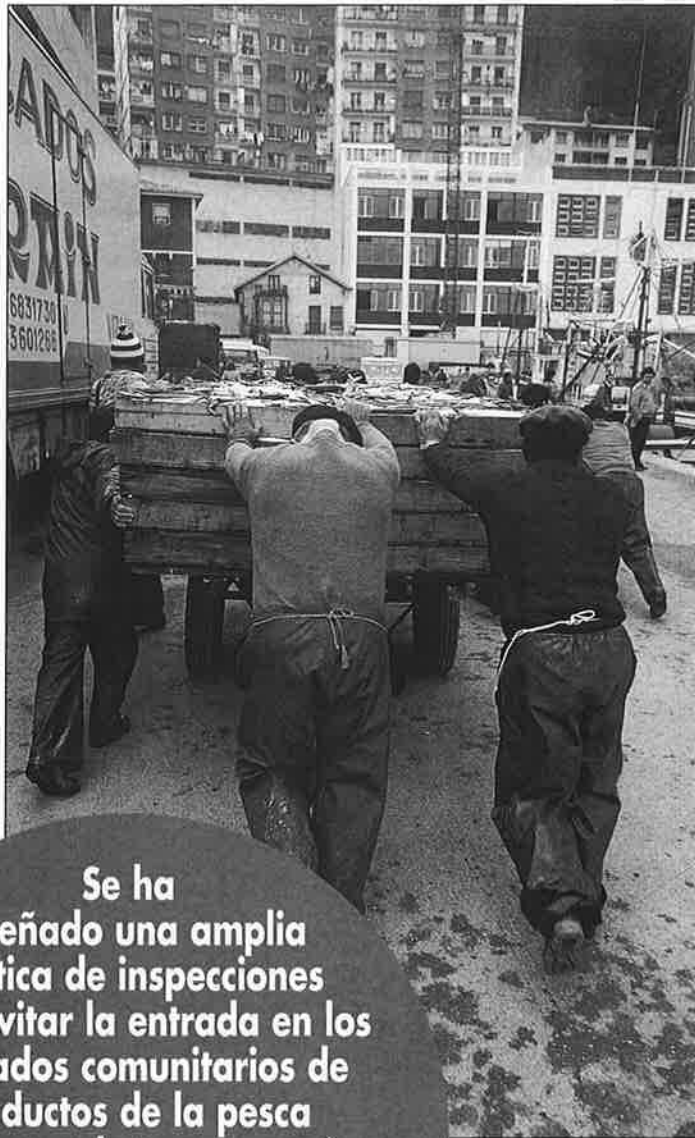
- Elaborar una lista de las principales infracciones teniendo presente que el objetivo no consiste en armonizar las sanciones.

- Actualizar los requisitos en materia de cuadernos de pesca.

- Ampliar las competencias de los inspectores de la Comisión, pudiendo hacerlo sin previo aviso en los puntos de desembarque, sin que ello implique que tengan poderes policiales.

- La presentación por los Estados miembros de un informe anual sobre los datos relacionados con el esfuerzo de control.

- La intensificación de la cooperación entre los Estados miembros con el fin de conseguir niveles de eficacia similares en todos ellos.



Se ha diseñado una amplia política de inspecciones para evitar la entrada en los mercados comunitarios de productos de la pesca procedentes de terceros países si no están perfectamente identificadas cuestiones como zonas donde fueron pescados y artes utilizadas.

- La cooperación a escala comunitaria para cotejar información y mejorar la detección y la represión de las infracciones.

- Velar por que se inspeccione con igual eficacia que a los buques comunitarios a los buques de terceros países que faenan en aguas comunitarias o que desembarcan sus capturas en los puertos de los Estados miembros.

- La promoción de nuevas tecnologías para el control de la actividad de la pesca.

- La cobertura de la totalidad de la cadena de producción, desde la captura a su comercialización, con especial hincapié en los transbordos.

Casi todas las medidas contempladas en este nuevo Reglamento se aplicarán a partir del próximo uno de julio.

Venta y facturas

Esta nueva disposición comunitaria para el control de la actividad de la pesca presta especial atención a los procesos de almacenamiento y comercialización del producto complementando los meca-

nismos ya en vigor sobre la vigilancia de los buques. En esta línea, se pretende disponer ya de una información correcta sobre el volumen de las capturas en cada barco y para ello se llevará una vigilancia mayor sobre los cuadernos de a bordo. Con la nueva normativa, a partir del uno de enero del año 2000, toda cantidad superior a 50 kilos de equivalente en peso vivo de cualquier especie que se conserve a bordo, deberá anotarse en el diario de pesca en zonas distintas del Mediterráneo. En el Mediterráneo, esa exigencia de anotación a partir de los 50 kilos, se aplicará solamente para determinadas especies. Con la nueva reglamentación, se establecen igualmente controles para los desembarcos de los barcos pesqueros cuando los realicen en instalaciones de otro Estado diferente al de su bandera.

Un punto muy importante que se quiere potenciar para las tareas de control de capturas, además de los diarios de a bordo, son las hojas de venta en lonjas. Se quiere impulsar el control de la primera comercialización de los productos de la pesca para que cada partida esté siempre perfectamente identificada. Esa nota de venta va a ser como el pasaporte de una determinada partida y el objetivo es que la misma se halle plenamente identificada. Entre otros datos, se pretende que tenga la denominación de cada especie y su zona de origen, la talla mínima cuando proceda, el número de referencia del contrato de venta, la identificación del barco desde donde se haya hecho el desembarco, el nombre del armador o capitán del barco, así como el puerto y la fecha de desembarco.

Terceros países

Entre los mecanismos de control que más se tratan de reforzar destacan los referidos a los desembarcos procedentes de pesqueros u otros



buques procedentes de terceros países, así como toda la política de transbordos y seguimiento de los transportes, puntos débiles en la normativa actual y por donde se han cometido los mayores actos irregulares. Bruselas ha puesto en marcha medidas para controlar las operaciones de transbordos donde los capitanes de los barcos se deberán someter a las condiciones que fije cada Estado miembro. Los transportistas de pescado deberán tener en todo momento la posibilidad de demostrar la procedencia de su carga, el punto geográfico donde ha sido capturada o la granja si se trata de una producción acuícola.

Bruselas da en este Reglamento un paso más para el control de los cargamentos de pesca procedentes de otros pa-

íses, así como los barcos donde se transporta, ya que en ocasiones estas producciones no solamente llegan a bordo de pesqueros. El presente reglamento entiende por buques de pesca de un país tercero a las siguientes embarcaciones:

a) un buque de cualquier dimensión que se utilice de forma principal o accesoria para la captura de productos de la pesca;

b) un buque que, aun cuando no se utilice para realizar capturas por sus propios medios, lleve productos de la pesca transbordados de otros buques;

c) un buque a bordo del cual se someta a productos de la pesca a una o más de las siguientes operaciones: fileteado, loncheado, pelado, picado, congelación

o elaboración. Para ser considerado además buque de un país tercero deberá navegar bajo pabellón de ese país, donde deberá estar registrado.

Con este nuevo Reglamento se regula y se somete a fuertes controles la actividad de barcos en el marco de las aguas comunitarias y a barcos con banderas de un tercer país. Dentro de la zona de pesca comunitaria no estarán autorizados para capturar, mantener a bordo ni transformar productos de la pesca salvo que tengan una licencia y un permiso especial. Tampoco podrán realizar en esas aguas operaciones de transbordos sin autorización previa.

Si esos barcos están fondeando en aguas comunitarias deberán cumplir una serie de condiciones por las que las

autoridades pesqueras comunitarias tengan un total control sobre sus movimientos, como sucede con los barcos de los Estados miembros.

El Reglamento aprobado por la Unión Europea establece finalmente rigurosas medidas para controlar la actividad de barcos procedentes de terceros países que quieran desembarcar sus capturas en puestos comunitarios. Se les exige comunicación previa con al menos 72 horas para indicar en qué puerto van a descargar su producto. Pero, además, las autoridades comunitarias tienen la posibilidad de exigir al capitán del barco documentación sobre el lugar y la forma como se han llevado a cabo las capturas cuando se han realizado en alta mar. Los responsables de pesca comunitarios en ese puerto tienen la posibilidad de autorizar o rechazar el desembarco si las informaciones aportadas por los responsables del mismo no son convincentes. Con estos mecanismos se pretenden evitar desembarcos masivos en puertos comunitarios. Igualmente se quiere impedir que se lleven a cabo capturas ilegales que luego no se van a poder comercializar en el mercado de la Unión Europea. Este Reglamento supone, en definitiva, un paso más para exigir una pesca responsable, dentro de las reglas de juego establecidas, para las embarcaciones que bajo banderas de conveniencia en muchos casos arrasan zonas en alta mar utilizando sistemas de pesca prohibidos.

Finalmente, por medio de esta nueva disposición, se pretende igualmente la posibilidad de una mayor información entre Estados miembros para facilitar el cumplimiento de la política comunitaria en materia de control de la actividad de la pesca. ■

Vidal Maté

La Comisión de la Unión Europea mantiene contactos con el sector para fijar las nuevas condiciones

ESPAÑA RECLAMA UNA POLÍTICA DE PESCA **MÁS** COMÚN



Representantes de la Comisión Europea han mantenido durante las últimas semanas diferentes reuniones de trabajo con representantes de la Administración y organizaciones de pesca con el fin de debatir las nuevas líneas para la Política Pesquera Común que debe estar en vigor en el año 2002.

Tras una primera fase de consultas a todas las organizaciones relacionadas con la pesca, la Comisión ha iniciado una segunda fase de conversaciones.

Bruselas, y esto es un dato de entrada positivo, quiere celebrar debates con todos los representantes del sector con el fin de poner sobre la mesa a corto plazo una serie de propuestas que recojan esos planteamientos.

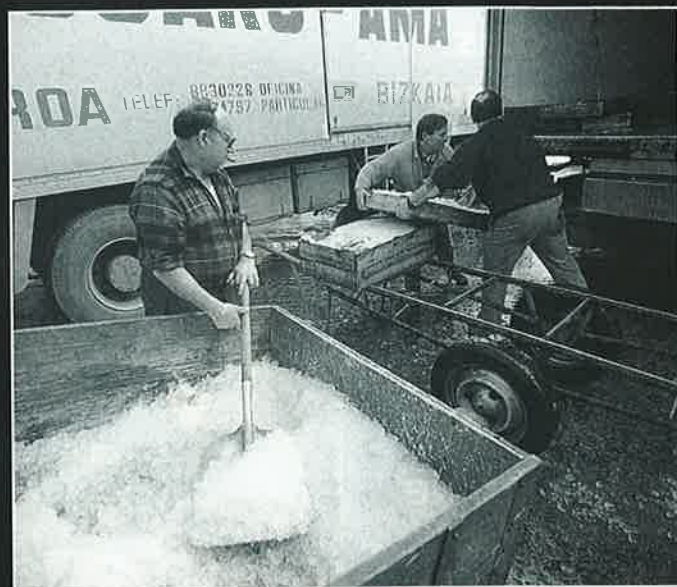
DE acuerdo con esta filosofía, la Comisión de la Unión Europea en colaboración con la Administración ha mantenido reuniones de trabajo con representantes del sector de la pesca en España en Vigo, Barcelona, Las Palmas, Cádiz y Madrid como una parte más del proceso que debe culminar en el año 2002 con la

entrada en vigor de la nueva Política Común de Pesca.

En principio, la Comisión llevó a cabo una encuesta entre los representantes de todo el colectivo de la pesca y organizaciones ligadas a este sector. En el caso de España se remitieron un total de 43 cuestionarios a otras tantas organizaciones, de

los que se han recibido 19 respuestas elaboradas desde diferentes colectivos que pertenecen tanto a las flotas de altura como a las flotas artesanales y de bajura así como a grupos ecologistas, consumidores, investigadores o transformadores de productos de la pesca. Para los representantes de la Comisión, el conjunto de estas respuestas se debe considerar como representativo de lo que piensa el sector de la pesca en España. Está ahora por ver si esas reflexiones se incorporan o no a los nuevos documentos de reflexión que debe elaborar ahora la propia Comisión con la mirada puesta en la nueva Política Común de Pesca.

Con carácter general, el conjunto de las organizaciones de la pesca españolas coinciden en señalar que la Política Común de Pesca en los últimos años no ha logrado sus objetivos más que de una forma parcial. Con la experiencia del pasado, donde España tuvo que luchar para acortar el período transitorio y abrirse po-



En las últimas semanas, representantes comunitarios han celebrado grupos de trabajo con las organizaciones pesqueras en Madrid, Vigo, Las Palmas, Cádiz y Barcelona

co a poco su acceso a algunos caladeros cerrados para su flota y, fundamentalmente con la mirada puesta en el futuro, las organizaciones de la pesca española plantearon como prioritarios los siguientes objetivos:

- Poner fin a la etapa de transición y aplicación básica de todos los principios básicos de los Tratados como igualdad de acceso, libre circulación y libre establecimiento, no discriminación por razones de nacionalidad, etc.
- Cumplimiento de los Programas de Orientación de la Pesca (POPs) por todos los países miembros para recuperar caladeros y sancionar los incumplimientos.
- Protección de los recursos pesqueros con una explotación rentable y sostenible.
- Modernización y renovación de la flota con ayudas estructurales.

- Consolidar la actividad de la pesca en caladeros externos con una activa negociación de los Acuerdos de Pesca.

- Lograr un mercado interno unificado.
- Mayor sensibilidad por los aspectos sociales.
- Creación de una flota única comunitaria.
- Política de control homologada y única, gestionada por la Comisión Europea.

Junto a este conjunto de reivindicaciones del sector de la pesca en España en materia de política general, el conjunto de respuestas a esos cuestionarios refleja un claro posicionamiento del sector español respecto a cuestiones puntuales o aspectos parciales de la política pesquera en la UE.

Acceso a aguas y recursos

Hay una posición mayoritaria partidaria de suprimir las limitaciones actuales para el acceso de los barcos a la franja de las 6/12 millas costeras en cada Estado miembro. Se apuesta decididamente por una sola flota, unas solas aguas sin distinción de pabellón y zonas de pesca. Sin embargo, respondiendo a las posiciones de las cofradías de pescadores y a toda la bajura, en principio se aceptaría mantener esa franja entre las 6/12 millas por considerar que tienen una gran importancia para las pequeñas poblaciones pesqueras.

Todas las organizaciones quieren que a partir del año 2002 haya igualdad para acceder al mar del Norte, así como al caladero del box. Se rechaza todo tipo de limitación para acceder a unas aguas, salvo que sea por razones técnicas o para la conservación de los recursos. En lugar de prohibir un acceso, se reclaman medidas de control para esos barcos, licencias, etc.

Todas las organizaciones de pesca españolas coinciden en señalar que la Política de Pesca Común sólo ha logrado sus objetivos de forma parcial



Todo el sector se halla en contra del sistema actual de TACs por considerarlo excesivamente teórico y falso en sus resultados. Se propugnan diferentes alternativas, como un nuevo sistema para regular el esfuerzo pesquero a la figura de los TACs multiespecies. Hay una mayoría de respuestas favorables al establecimiento de cuotas individuales transferibles. Hay igualmente una mayoría de las respuestas favorables a una revisión del principio de estabilidad relativa en su actual definición. Se propugna que a partir del año 2002 haya igualdad de las flotas para acceder a todas las aguas.

Gestión y conservación de recursos

Hay una posición mayoritaria para rechazar la política de descartes como mejor sistema para proteger los recursos y se propugna una mayor permisividad en las capturas accesorias. En relación con el ll-

mado esfuerzo de precaución, se apoya el desarrollo de más investigaciones para conocer la realidad de cada caladero y poder parar las faenas antes de que sea demasiado tarde.

No hay posiciones coincidentes en España en relación con el esfuerzo pesquero y los sistemas para su realización. Una parte aboga por suprimir los TACs y basar la política en el esfuerzo pesquero, los POPs, lo que supondría extender al resto de las aguas comunitarias lo que ya se hace en el Báltico. Otras posiciones abogan por analizar aspectos de los barcos, artes etc., por lo que también se valora la posibilidad de regulaciones basadas en vedas por zonas y tiempos.

En relación con los POPs, las opiniones en España son unánimes para reclamar que se cumplan los mismos de una forma estricta para bajar la capacidad de la flota. No hay divergencias en la necesidad de evitar una degradación ambiental,

reducir los descartes, evitar artes peligrosas o prohibir las redes de enmalle a la deriva.

Cooperación internacional

La totalidad de las organizaciones reclama una buena política internacional para lograr acuerdos de pesca. Se considera que la actual debería ser más dinámica, dando más peso al sector en los procesos de negociación. Se reclama mayor vinculación de los acuerdos de pesca a los acuerdos comerciales para el acceso de los productos al mercado comunitario. Se aboga por una mayor presencia de la UE en los organismos de pesca internacionales. Se defienden los puestos de trabajo de los pescadores comunitarios en las flotas que faenan en otros países. Las sociedades mixtas se ven como la última salida y se aboga por un trato preferente para sus productos a la hora de acceder al mercado comunitario. Las organizaciones pesqueras



Rechazo unánime al sistema de TACs y a la existencia de excepciones a la hora de acceder a un caladero

españolas reclaman un mayor peso de la UE en los organismos internacionales de pesca y, una vez allí, una postura de apoyo más decidida en defensa de las flotas comunitarias.

En relación con la actitud comunitaria en la parcela exterior, el sector coincide en señalar que ha sido débil en defensa de los intereses de las flotas comunitarias. Igualmente se considera como negativa la gestión llevada a cabo en el Mediterráneo.

Mercado de los productos de la pesca

En líneas generales se considera que la OCM ha sido poco eficaz y que no sirve. Se estima que esta organización nació para regular productos de la pesca en aguas propias y que no se ha sabido adaptar a un mercado abierto a la importación. Las organizaciones españolas se oponen a que

entren en el mercado comunitario productos procedentes de buques con banderas de conveniencia, así como mayores exigencias en materia de sanidad y tallas mínimas. Se propugna una mayor información al consumidor sobre lo que está comprando.

Racionalizar y sostener la pesca

Una mayoría del sector en España considera que hay que seguir dando ayudas para ajustar la capacidad de las flotas y lograr una posición más competitiva en el marco internacional. Se insiste en dar un mayor protagonismo al sector a la hora de tomar decisiones. No debería haber ayudas para los países que no han cumplido sus programas de ajuste. Para la pesca artesanal se reclaman nuevas medidas que solventen sus problemas.

En relación con las grandes cuestiones horizontales existe generalmente una gran coincidencia en todo el sector.

En materia de controles, se aboga por una mayor centralización de los mismos por parte de la Comisión en aguas comunitarias. Los caladeros externos se guían bajo cada Estado miembro y hay discrepancias respecto a las aguas costeras.

Se reclaman mayores fondos para la investigación en la pesca y a la vez una mayor colaboración y coordinación entre científicos y el sector. Hay coincidencias para señalar la necesidad de mejora del sistema de recogida de datos en cada Estado y se aboga por un organismo consultivo en materia de pesca ante la Comisión. Los países solicitan a Bruselas que la ampliación de la UE no provoque desequilibrios en el sector.

Está por ver en qué acaban estas consultas. En principio, se trata de una iniciativa positiva. ■

Vidal Maté

**Fue suscrito entre los Ministerios de
Agricultura e Interior**

PLAN PARA COORDINAR LA PESCA EN MAR Y EN TIERRA



Los ministros de Agricultura, Pesca y Alimentación y de Interior, Loyola de Palacio y Jaime Mayor Oreja respectivamente, suscribieron recientemente un Plan coordinado entre ambos departamentos para la vigilancia de las pesquerías en toda la Península, las reservas naturales, así como el cumplimiento de las tallas mínimas en los mercados. Estos trabajos de control serán llevados a cabo por la Guardia Civil. Tal como viene defendiendo reiteradamente el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, el objetivo es lograr los mayores controles posibles sobre la actividad de la pesca tanto en agua como en los posteriores procesos de comercialización y transformación.

ESPAÑA ha sido históricamente uno de los países pioneros en la defensa de una política de pesca responsable en los diferentes foros internacionales hasta lograr una declaración en este sentido de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación. Junto a ese logro, el siguiente objetivo planteado es lograr también un comercio responsable, cuestión que se abordó el pa-

sado año en la reunión de A Toxa.

Objetivo de la Administración es que se cumplan las normas comunitarias relativas a la Política Pesquera Común en materia de conservación, protección y regulación de los recursos pesqueros con especial incidencia en la extracción así como en la comercialización de tallas inferiores a lo que se regula en la normativa actual o de especies prohi-



nómicos junto con las patrullas de la Guardia Civil de Tráfico.

El acuerdo suscrito para un año se enmarca en el Acuerdo Marco firmado en 1997 entre ambos departamentos donde se contemplaba la elaboración cada año del Programa Anual de Control Integral de Actividades Pesqueras (PACIAP). Estas actuaciones de seguimiento y control por medio de este plan y que se llevarán a cabo tanto en mar como en tierra no excluye la posibilidad de que las comunidades autónomas adopten sus propias medidas en el marco de sus competencias en materia de pesca en aguas interiores, comercialización y transporte.

Según el último Plan anual aprobado, las actuaciones prioritarias en este período se concretarán en la vigilancia de las zonas de cría y engorde, así como de las zonas vedadas; la vigilancia y control de los fondos mínimos establecidos para el ejercicio de la actividad; el control de la pesca de juveniles y el control de la documentación de carácter pesquero de los buques tales como licencias, cambios de modalidad o autorizaciones para la pesca en determinadas épocas.

Para el cumplimiento de esos objetivos, la Guardia Civil contaba con 29 unidades de vigilancia a las que se sumarían otros medios que debería disponer el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Entre las previsiones de gastos para el cumplimiento de esos fines en el último Plan destaca una aportación de 300 millones de pesetas por parte de la Dirección General de la Guardia Civil para hacer frente a los servicios de vigilancia e inspección a los que se sumaría una aportación de 235 millones de pesetas desde la Secretaría General de Pesca Marítima para la adquisición de un patrullero ligero, de los

bidias. La Administración es consciente de que las infracciones en el sector de la pesca suelen recibir un tratamiento informativo muy inferior al que se da a las agresiones legislativas en otras actividades como la caza. Para la realización de esta política de controles, especialmente en tierra, ha sido importante la actuación conjunta de comunidades autónomas, ya que se trata de acciones coordinadas que llevarán a cabo inspectores eco-

SERVICIO DE PROTECCIÓN DE LA NATURALEZA

INTERVENCIONES EFECTUADOS EN MATERIA DE PESCA MARÍTIMA

CONCEPTO	1996	1997
DENUNCIAS	4.012	4.014
ATESTADOS	3	11
ACTAS	133	173
INFORMES	172	15
TOTAL	4.320	4.373

ESPECÍMENES INMADUROS RECUPERADOS

ESPECÍMENES	1996	1997
PECES	80 TONELADAS	311 TONELADAS
CRUSTÁCEOS	31 TONELADAS	76 TONELADAS
MOLUSCOS	58 TONELADAS	120 TONELADAS
TOTAL	169 TONELADAS	507 TONELADAS

SERVICIO MARÍTIMO

CONCEPTO	1996	1997	1998 (HASTA AGOSTO)	TOTALES
DENUNCIAS	34	73	85	193
NÚMERO KILOGRAMOS	1.997,8	6.031,0	7.537,5	15.566,3

La Guardia Civil vigilará las pesquerías, las reservas marinas y el cumplimiento de las tallas mínimas en los pescados

cuales 185 millones de pesetas se asignaban al presupuesto de 1998. Igualmente, desde este Ministerio se financiarán cursos de formación y la edición de manuales de Inspección Pesquera.

Esto en lo que afecta a las tareas de inspección en mar. A esos medios se suman otras varias asignaciones por un total ligeramente superior a los 100 millones de pesetas aportados por la Secretaría General de Pesca Marítima para las tareas de control en tierra y que consisten en la organización de varias patrullas distribuidas por toda la geografía nacional con posibilidad para llevar a cabo unas 1.500 verificaciones en ese período. En conjunto, para todo el Plan se prevé un gasto cercano a los 600 millones de pesetas. ■

V. M.

Entró en vigor la liberalización del cabotaje

**1
ENERO
1999**

LAS EMPRESAS ESPAÑOLAS SON COMPETITIVAS EN LAS LÍNEAS PENÍNSULA-CANARIAS

El pasado uno de enero entró en vigor la liberalización del cabotaje donde los tráficos más importantes se concentran en las líneas con Canarias seguidas de Baleares y Ceuta y Melilla. Para los empresarios españoles, la política de liberalización supone un reto histórico que se espera sin embargo se solvete con éxito ante la fuerte implantación y el conocimiento del sector que tienen sobre estas líneas las firmas nacionales.



EL impacto real de la liberalización de tráficos de cabotaje apenas ha empezado el acopio de datos, pero los gabinetes expertos ya sitúan en las líneas Península-Canarias el escenario más crudo para competir, por más que el cabotaje español actúe en diferentes sectores y subsectores de carga y cada uno tenga sus problemas específicos.

Las líneas que unen la Península con el archipiélago canario presentan "tanta dureza para las empresas españolas como atractivo para los competidores de la Unión Europea", desde que el Real Decreto 1466/97 y la apertura de enero de 1999 hayan hecho operativa la liberalización. En términos claros, lo que ha empezado a ocurrir es que los bu-

ques de pabellón de los Estados miembros de la UE podrán transportar mercancías y pasajeros en los tráficos de cabotaje nacional de los demás países comunitarios.

Las líneas de empresas comunitarias que operan en tráficos internacionales y que pasan por nuestras costas tienen abierto —y por un coste marginal— el llamado "cabotaje consecutivo", que les faculta, por ejemplo, a recoger carga contenedora en Barcelona y dejarla en Las Palmas, en perjuicio de las navieras españo-

Implantación y conocimiento del sector, puntos fuertes de las compañías españolas

las, ya que a nadie se le oculta que aquellas funcionan con barcos de mayor porte y costes laborales significativamente más baratos. Ésta es la nueva situación de mercado y el más abierto foco de competencia, ya que, aunque las navieras españolas podrían abanderar pabellones UE más competitivos, habrían de ir a altos costes de transformación y rescisión de contratos a sus trabajadores actuales, etc.

No ocurre lo mismo, afortunadamente para el sector español, en los tráficos Mediterráneo-Baleares y Sur-Ceuta y Melilla, debido a la fuerte implantación de nuestras navieras en los mismos —magníficos y frecuentes servicios de "ferries" y "fast-ferries"— que harían desaconsejable para la competencia exterior el cabotaje consecutivo, ya que en estas zonas los navieros españoles ofrecen "lo mejor de sí mismos y lo más moderno en flota". No se diferenciarían, pues, sus servicios más que en el referido capítulo de los costes laborales, que podrían ser cada vez menos obstáculo "si se agotasen las posibilidades de las ventajas del Registro Canario o se acudiese al abandonment externo".

Prontuario de la liberalización del cabotaje

● **A los expertos jurídicos no les gusta el término "liberalización" y proponen el de "libertad de prestación de servicios".**

● **"No hay, en ningún caso, una completa desregulación, por la que cualquier empresa extranjera pueda establecer una nueva línea o cerrarla a conveniencia, sino que estas condiciones están establecidas exigentemente, desde 1992, por un Reglamento comunitario".**

● **"La apertura no hace crecer un aluvión de empresas extranjeras, pues en muchos casos ya estaban aquí —Fred Olsen, OPDR, Maersk, etc.—, sólo que ya no necesitarán establecerse o utilizar pabellón español".**

● **"Todos los buques españoles han entrado en el proceso con los deberes hechos en materia de seguridad (Código ISM), y la Administración marítima española ocupa un lugar de privilegio en el Port State Control (PSC) y en el Memorandum de París (MOU), destacándose de otros competidores UE".**



El cabotaje español, entre los más competitivos de la Unión Europea

Aunque parezca paradójico, la liberalización del cabotaje UE ha sorprendido a su líder, Italia, con los deberes a medio hacer, porque su Segundo Registro –creado en febrero del 98– no permite la inscripción a los barcos que realizan este tipo de tráficos.

Otro tanto le ocurre a Grecia, pero este país disfruta de una prórroga –hasta el año 2.002– para la entrada en vigor de la plena liberalización de sus cabotajes.

España está considerado como uno de los más competitivos transportistas de cabotaje, hasta el punto de que los navieros italianos demandan a su Gobierno “medidas similares a las tomadas por Madrid” en materias de acceso al Segundo Registro, bonificaciones fiscales y de Seguridad Social, etc.

TRÁFICO DE CABOTAJE EN EUROPA

País	Mill. de toneladas	Porcentaje
Italia	45,9	54
Portugal	1,6	2
España	26,6	31
Grecia	9,2	11
Francia	1,5	2
Total	84,8	100

Fuente: Comisión Europea.

En cualquiera de ambos segmentos de competencia externa, las empresas españolas asientan como “*puntos fuertes*” su innegable profesionalidad –puesta de manifiesto en las inspecciones MOU–, el conocimiento del mercado concreto y la fidelización de clientes. Y como “*puntos débiles*” de la oferta española podría hablarse del reducido tamaño empresarial, la escasa penetración en el conjunto de la cadena logística y el marco laboral menos favorable que el de los comunitarios, por lo que “*no sería desestimable una política de alianzas comerciales y técnicas con los grandes protagonistas europeos*”.

El puro funcionamiento del mercado será “*clarificador*”, en cualquier caso, y no es tiempo aún de extraer consecuencias de puro estreno y rodaje –añadieron las mismas fuentes expertas consultadas.

La liberalización, perspectivas y realidades

Aunque las grandes incógnitas del cabotaje para el próximo siglo habrán de referirse al Estrecho –visto el acercamiento de la Unión Europea a los países norteafricanos que

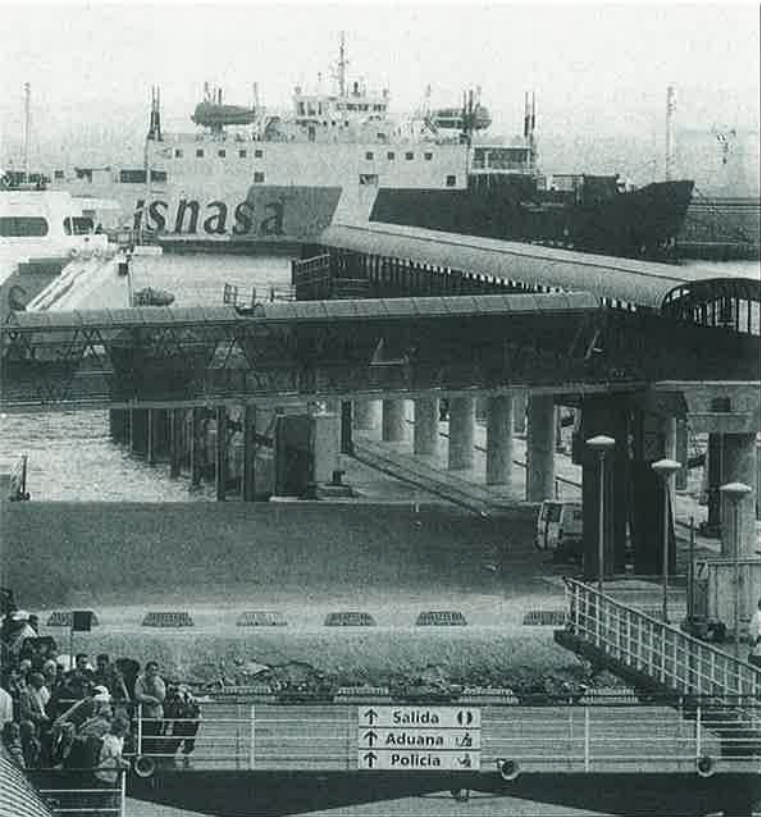


fijó la Conferencia de Barcelona 1995–, los cálculos más actuales se hacen sobre los tráficos de subida y bajada Península-Canarias. Las cifras más aproximativas –1996 y 97– de la Dirección General de la Marina Mercante señalan que “*la oferta de bodega sigue superando en mucho a la demanda*”, lo que hace prever un mercado muy reñido para los navieros implantados... y los que vengan.

Los aludidos tráficos Península-Canarias siguen acusando una depresión de los fletes, pese a que la demanda creció un 20% entre 1996 y

Fernando Casas: “La liberalización del cabotaje no será traumática porque los empresarios han hecho los deberes y conocen bien este mercado”





1997, y unos retornos en vacío –de Canarias a la Península– en el 90% de los tránsitos, que penaliza aún más los costes dentro de la guerra tarifaria que los navieros iniciaron en 1993, a la que se sumó –luego– la subida en flecha de los combustibles.

Para el director general de la Marina Mercante, Fernando Casas, “la liberalización no producirá, en ningún caso, un proceso traumático, porque los empresarios han hecho los deberes y la oferta nacional es muy conocedora del mercado”, pero –a su juicio– “hay que lograr un clima de entendimiento entre las empresas y los trabajadores para la vigilancia de los costes laborales”. Marina Mercante ha tenido un visible protagonismo en ofrecer a los navieros un marco competitivo adecuado –añade– y funcionar en libre competencia significa acertar en el dimensionamiento óptimo de los buques y mejorar la cadena logística para completar el servicio y hacer más atractiva la oferta.

En opinión de Manuel Carlier, director general de ANAVE, “los navieros españoles han hecho todo lo posible, durante los últimos seis años, para enfrentarse a un mercado

liberalizado”, y señala que se ha trabajado “en la mejora de flota y el ajuste del gasto de explotación, aunque los costes laborales siguen siendo un punto débil del sector”. Pronostica una bajada de los fletes, “ya que los operadores extranjeros harán cabotaje consecutivo y se beneficiarán de ahorros en tarifa portuaria, etcétera.”

El presidente del Consejo de Usuarios de Canarias, Eduardo Bazares, cree que la liberalización traerá problemas “a las navieras con deseconomía de escala, y, en todo caso, la estiba continúa siendo cara –casi el 50% del flete– y los precios por milla navegada siguen siendo altos en contraste con los transoceánicos”.

A juicio de Javier Sapiña, director de Carga Trasmediterránea, “el sector sigue acusando las debilidades patrimoniales de las compañías y la antigüedad de la flota, pero la clarificación del mercado que supondrá la liberalización aportará puntos fuertes a los navieros nacionales ya implantados, con más experiencia y a salvo –al fin– de la competencia desleal”.

Para el secretario federal de UGT-Mar, Manuel Segade,

Y los costes laborales, problema de fondo, una babel...

El gran problema de los costes laborales está en la línea de flotación del sistema y en pugna con la variable de la competitividad, si bien –como en el caso del Segundo Registro español– buscan la forma de suavizar su impacto.

De la gran babel existente en el sistema de la actual Unión Europea, en punto a exigencias de tripulaciones da cuenta el presente cuadro.

NORMATIVA SOBRE LA TRIPULACIÓN

País	Obligaciones
Bélgica	– Comandante comunitario.
Luxemburgo	– Ninguna limitación sobre el resto de la tripulación.
Dinamarca (DIS)	– Comandante danés. – Ninguna limitación sobre el resto de la tripulación.
Francia	– Tripulación plenamente comunitaria.
Alemania (GIS)	– Comandante alemán. – Ninguna limitación sobre el resto de la tripulación.
Grecia	– Tripulación plenamente comunitaria (cláusula de salvaguardo en caso de imposibilidad de contratación).
Italia	– Comandante y primer oficial italianos. – Tripulación plenamente comunitaria.
Holanda	– Comandante holandés. – Posibilidad de contratar marinos extracomunitarios
Portugal (Madeira)	– Comandante portugués. – 50% de tripulación comunitaria.
Reino Unido	– Tripulación plenamente comunitaria
España (Canarias)	– Comandante y primer oficial español. – 50% de tripulación comunitaria.
Noruega	– Comandante noruego. – Tripulación plenamente nacional o comunitaria.

“la problemática de defensa de los puestos de trabajo recaerá en aquellas compañías que no sean capaces de rentabilizar y competir con sus recursos, porque en estos casos se suele acudir al perjuicio de los costes sociales”. Se muestra partidario de “un convenio-marco con la patronal”, y se sorprende de que “ante una situación de cambio tan drástica como ésta no hayamos conseguido un acuerdo global de mínimos, cuando hemos llegado a convenios en el

seno de cada una de las empresas”.

El común de los protagonistas entiende que el sector tiene pendiente una política de alianzas “para reducir costes y mejorar posición de mercado, que es precisamente en lo que basan su estrategia los operadores internacionales, ahora competidores directos”. Aún así –reconocen– las alianzas, siendo visibles, no son especialmente fáciles. ■

S. de F.

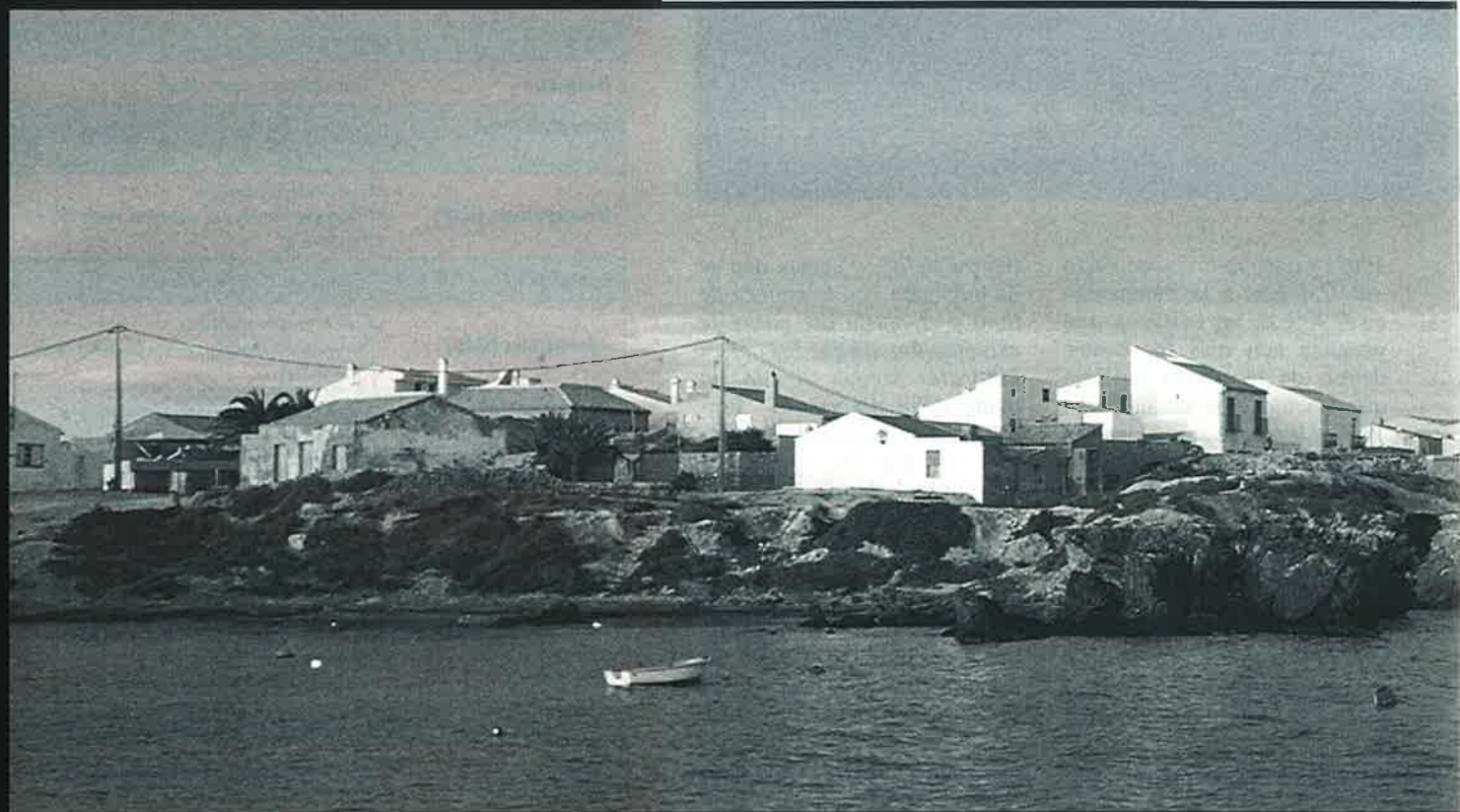
Programa de educación sobre el litoral marino del IEL y la CAM

De vuelta a las aulas

EL nuevo curso escolar 98/99 lo será también para las aulas de educación ambiental. Por segundo año consecutivo se pone en marcha esta actividad que se enmarca dentro del Programa de Educación Ambiental en el que colaboran la Caja de Ahorros del Mediterráneo (CAM) y el Instituto de Ecología Litoral (IEL). El pasado curso superó las previsiones de participación –con un total de 2.190

Codina, que, junto con Sabina Gomis, son las monitoras del IEL encargadas de la realización de esta actividad.

El pasado curso finalizó con una actividad a la que invitamos a un niño de cada uno de los colegios participantes, elegidos según la originalidad de los trabajos realizados en el aula, comenta a MAR Ana Codina. En total acudieron unos veinte niños y niñas, a los que subimos a una embar-



Los alumnos de las Comunidades de Valencia y Murcia tendrán la ocasión de volver a participar en las aulas de educación ambiental, una experiencia que se inició en el curso pasado y en la que participaron 2.190 alumnos, superando las previsiones de los organizadores, el Instituto de Ecología Litoral (IEL) y la Caja de Ahorros del Mediterráneo (CAM). Para el presente curso 98/99 se espera superar la participación de alumnos en esta actividad formativa y de concienciación sobre el medio ambiente, a la que tanto el IEL como la CAM prestan un gran interés. Así lo atestiguan ésta y otras actuaciones como la del voluntariado litoral, desarrollada el pasado verano, y la preparación de una exposición sobre especies marinas que estuvo en la Expo de Lisboa.

alumnos–, además de obtener un gran respaldo por parte de los centros escolares de las Comunidades de Valencia y Murcia, a los que va dirigida esta actividad.

Buena prueba de ello es que algunos colegios no pudieron participar al realizar sus peticiones de asistencia hacia finales del curso y encontrarse cubiertos todos los días. Este año, y para que no les volviera a pasar lo mismo, muchos comenzaron a efectuar las reservas de fecha con antelación a la fijada para el inicio del curso, comenta Ana

codina en Vila Joiosa y realizaron, entre otros trabajos, una recogida de muestras de agua para posteriormente ser analizadas.

Repetir la experiencia

La buena acogida, como se señalaba, ha llevado a los organizadores a repetir la experiencia. El curso está dirigido especialmente a alumnos y alumnas de 5.º y 6.º de Primaria, pero también podrán participar desde 3.º hasta 1.º y 2.º de ESO. Será un día entero, coincidiendo con el horario lectivo, en el que se compaginarán

los trabajos realizados al aire libre, en la playa de Muchavista (El Campello, Alicante), con los que se efectúan en el aula ubicada en las proximidades de la playa, en la estación de ferrocarril de San Juan, de la línea Alicante-Denia de la Generalitat Valenciana.

En el curso iniciado el pasado 26 de octubre, y que se prolongará hasta finales de junio de 1999, se han introducido algunas variantes. El pasado curso

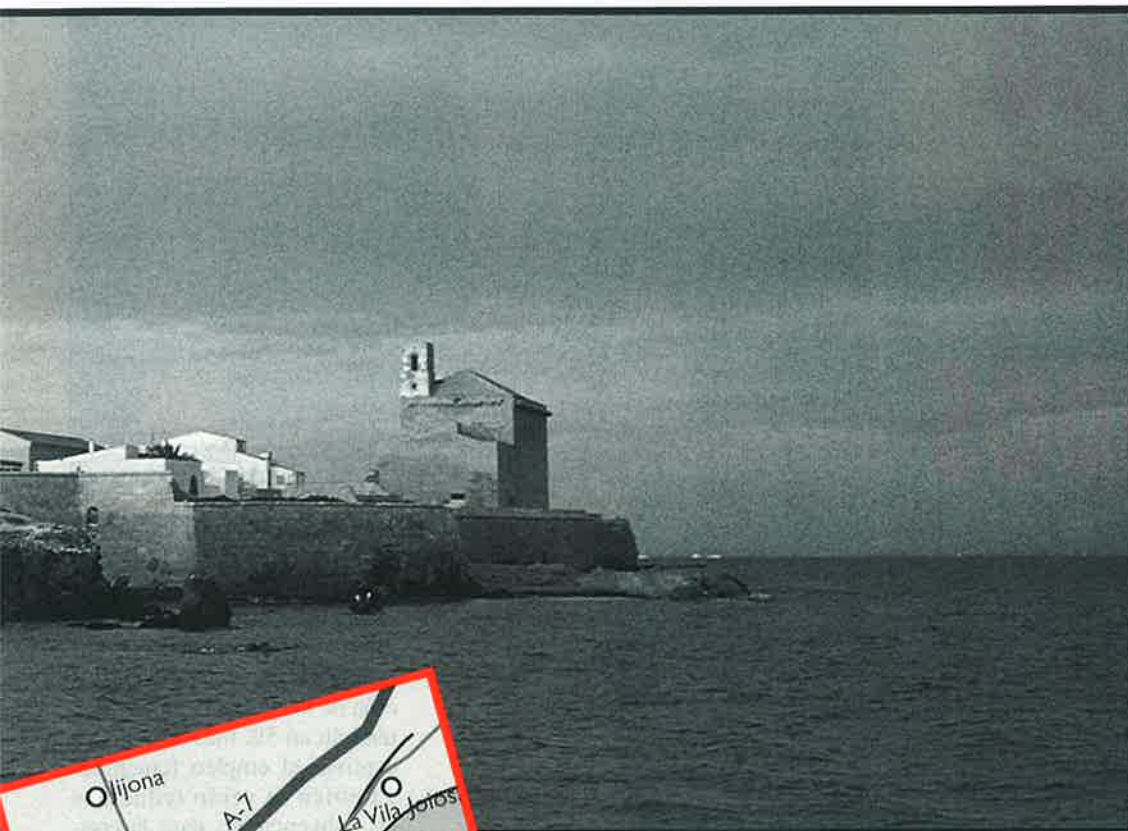
rráneo: contaminación, construcciones al borde de la línea de costa..., señala Ana Codina. La introducción de estas variaciones se realizó también teniendo en cuenta que algunos niños pueden repetir visita, por lo que hemos tratado de ofrecerles otras actividades, para que no se repita lo del año anterior. Los juegos también serán distintos.

De continuarse en el futuro con esta actividad, se prevé la

el 15 de septiembre, con la realización de una serie de actividades en las que participaron cerca de 140 voluntarios mayores de 16 años dedicados a vigilar la costa, recogiendo datos sobre la fauna y flora, así como muestras para determinar el grado de degradación de una zona. *Hasta ahora, estas actividades con voluntarios siempre se habían orientado hacia la vigilancia forestal. Hemos querido darle esta nueva vertiente; nunca se había*

Estas tareas de vigilancia se desarrollaron en cinco puntos de la zona de Alicante: cabo de San Antonio, playa de la Olla, isla de Benidorm, cabo de las Huertas e isla de Tabarca. La actividad, coordinada por el IEL, estuvo financiada por la CAM y por la Diputación Provincial de Alicante.

Por último, reseñar la realización de una exposición itinerante titulada "Especies marinas. Diversidad sumergida",



El IEL y la CAM repiten este curso escolar la experiencia de las aulas de educación ambiental, en las que el pasado curso participaron 2.190 alumnos de las Comunidades de Valencia y Murcia.

introducción de algunas novedades, como la de establecer otros puntos para la impartición de estas aulas, ya que la proximidad al actual de El Campello condiciona la participación de los colegios más alejados físicamente.

Voluntariado litoral

Las actividades formativas y de educación y concienciación ambiental tuvieron su continuación durante el pasado verano, entre el 1 de julio y

tenido en cuenta la presión turística, señala Ana Codina.

La monitora del IEL comenta que las primeras conclusiones sacadas de estos trabajos de observación apuntan a que la zona está sometida a una fuerte presión turística: *la situación no es alarmante, pero hay que estar vigilantes. Si había gente pescando irregularmente, en la mayoría de los casos por desinformación, se les avisaba. En caso de problemas, se procedía a notificar a los organismos competentes de ello, así como de cualquier otra irregularidad detectada.*

propiedad de la CAM, y que ésta encargó al IEL su realización. La exposición, que permaneció diez días en la Expo de Lisboa, recorre en estos momentos distintos puntos de las Comunidades de Valencia y Murcia. Además de la entrada libre, Ana Codina comenta que se ha establecido una modalidad de visitas concertadas con colegios, en las que se ha previsto la realización de una serie de juegos a fin de que los alumnos disfruten, y aprendan a la vez, del material que en ella se ofrece. ■

Raúl Gutiérrez

se centró en el estudio de la fauna y de la flora. Ahora va más dirigido al impacto originado por las actividades humanas. *Nos centraremos más en la problemática del Medite-*

TRABAJO BONIFICARÁ 1.600.000 CONTRATOS INDEFINIDOS



El Gobierno está dispuesto a hacer un importante esfuerzo para apoyar la contratación indefinida y que se vaya reduciendo la temporal para conseguir mayor estabilidad laboral, o lo que el nuevo titular de Trabajo y Asuntos Sociales, Manuel Pimentel, denomina "mayor calidad en el empleo". Para ello se va a realizar un esfuerzo presupuestario, destinando 290.000 millones de pesetas para bonificar las cotizaciones sociales, partida que ya está contemplada en los Presupuestos Generales del Estado y que procede de los excedentes de cotización. Con esta medida se cumple no sólo el objetivo de incrementar la contratación indefinida, sino el de fomentar las políticas activas de empleo, es decir, fomentar la creación del mismo, en sintonía con las directrices marcadas por la Unión Europea.

EL Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Manuel Pimentel, ha presentado, junto con el nuevo Secretario General de Empleo, Juan Chozas, el Plan de Fomento de Empleo Estable para 1999, en el que se contienen como principales novedades en relación a la Reforma

Laboral el 1997 la bonificación de los contratos a tiempo parcial estable, que tendrá una bonificación de un 35% durante el primer año y del 25% el segundo y la prórroga por un año de las bonificaciones que se concedieron al amparo de la Reforma Laboral de 1997, y se ha habilitado un periodo desde el 17 de mayo del

presente año (fecha en que finalizará la vigencia de las subvenciones de la Reforma Laboral) hasta el 31 de diciembre para que los contratos celebrados en ese plazo puedan acogerse a la reducción de cotizaciones.

Las bonificaciones oscilan entre el 40% y el 60%, según

los distintos colectivos (ver cuadro adjunto). No obstante, para los contratos que amplíen su vigencia el 17 de mayo próximo de bonificaciones se verán reducidas al 20% a excepción de los de las mujeres, que tendrán un 5% más a fin de incentivar el empleo femenino. También se verán reducidas las subvenciones para la conversión de contratos temporales en indefinidos que pasarán de un 50% a un 25%.

Las bonificaciones están destinadas a los colectivos de jóvenes menores de 30 años, parados de larga duración, mayores de 45 años, los trabajadores discapacitados y las mujeres, que son los colectivos considerados con mayores dificultades para incorporarse al mundo del trabajo. Los contratos indefinidos a mujeres tendrán todos una bonificación de un 5% más que los demás contratos y los de minusválidos obtendrán subvenciones de entre el 75% y el 100%.



Bonificación de los contratos a tiempo parcial

Los incentivos de la cuota empresarial a la Seguridad Social por contingencias comunes para los contratos a tiempo parcial iniciales, es decir, aquellos que se celebren desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 1999, serán, para los menores de 30 años, de un 35% durante el primer año de vigencia del contrato y del 25% para el segundo año.

Para los desempleados mayores de 45 años los incentivos supondrán el 45% el primer año y el 40% durante el resto de vigencia del mismo. La contratación de parados que lleven inscritos en el INEM más de 12 meses estará incentivada con un 40% durante el primer año de vigencia del contrato y con un 30% el segundo. Los contratos que se realicen a las mujeres paradas de larga duración en actividades y profesiones donde estén

subrepresentadas tendrán bonificaciones del 45% el primer año y del 40% durante el segundo.

En cuanto a la transforma-

ción de contratos temporales en indefinidos, la bonificación será el 25% durante el primer año y del 40% durante el segundo.

Bonificaciones a tiempo completo

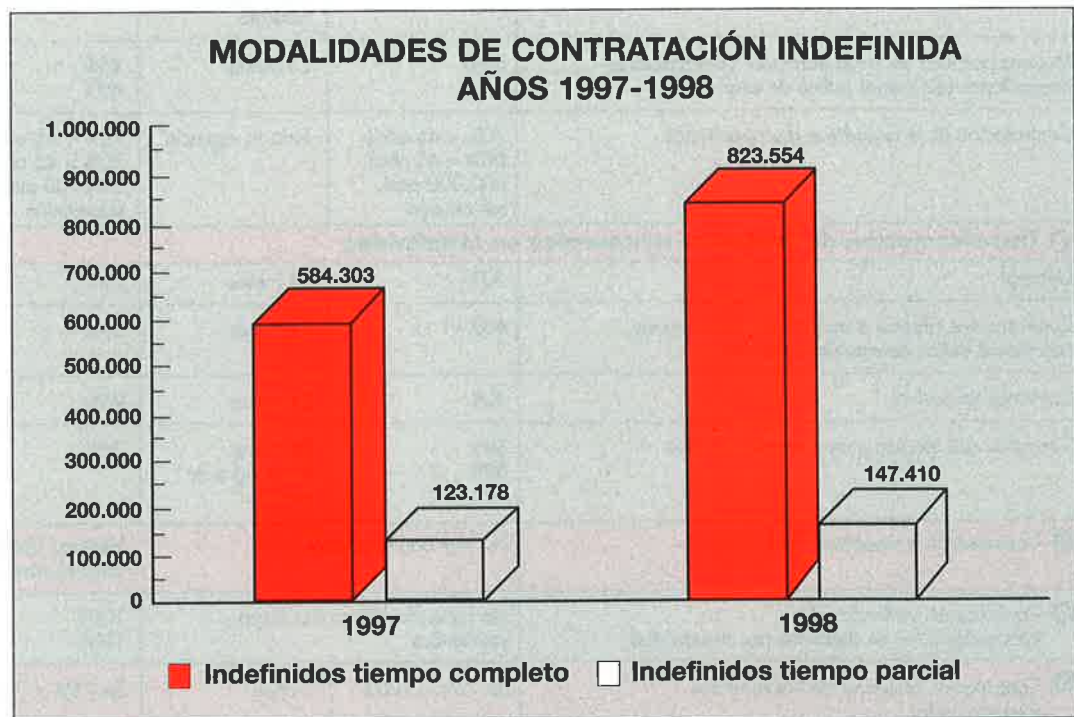
Las ayudas para los contratos a tiempo completo empezarán a aplicarse a partir del 17 de mayo de 1999, dado que hasta esa fecha todavía estarán en vigor los incentivos al empleo establecidos por la Ley 64/1997, que recoge los acuerdos de la Reforma Laboral de mayo de ese mismo año.

Los nuevos contratos a tiempo completo tienen bonificaciones en las cotizaciones del empleador por contingencias comunes para los mismos colectivos que los contratos a tiempo parcial (ver cuadro adjunto).

Los contratos que se lleven a cabo con menores de 30 años obtendrán incentivos del 35% si los desempleados son varones y del 40% si son mujeres, durante el primer año, y del 25% y 30%, respectivamente, durante el segundo año. Si los desempleados son mayores de 45 años, las bonificaciones ascende-

Pimentel:

“Hay que aumentar la calidad del empleo para lograr un cambio de cultura hacia la estabilidad en las contrataciones”.



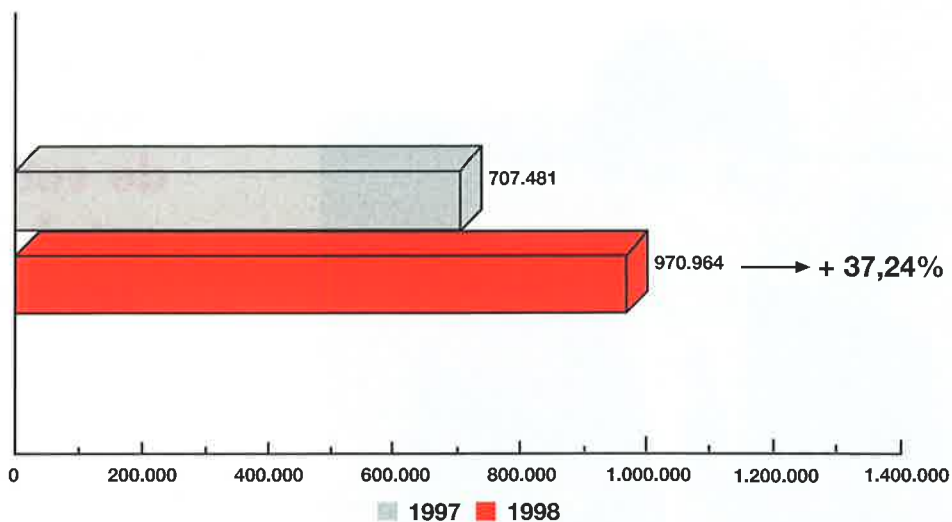
PROGRAMA DE FOMENTO DE EMPLEO ESTABLE 1999

rán al 45% si son varones y al 50% si son mujeres, durante el primer año, y al 40% y 45% durante el resto de vigencia del mismo.

Para los varones que lleven en paro más de doce meses las bonificaciones serán del 40% y para las mujeres del 45%, durante el primer año del contrato, y del 30% y del 35%, respectivamente, durante el segundo año.

Al 45% ascienden las bonificaciones de los contratos celebrados durante el primer año a mujeres paradas de larga duración en actividades profesionales donde estén subrepresentadas, y al 40% durante el segundo año. Finalmente, para los contratos temporales que

EVOLUCIÓN DE LA CONTRATACIÓN INDEFINIDA AÑOS 1997-1998



BONIFICACIONES Y PROGRAMA FOMENTO EMPLEO ESTABLE

1998 REFORMA LABORAL		PROGRAMA FOMENTO EMPLEO ESTABLE 1999		
COLECTIVO	CUANTÍA	DURACIÓN	CUANTÍA	DURACIÓN
1 Contrataciones iniciales				
Jóvenes menores de 30 años	40%	24 meses	35% ó 40% (mujeres) 25% ó 30% (mujeres)	12 meses 12 meses
Parados de larga duración	40%	24 meses	40% ó 45% (mujeres) 30% ó 35% (mujeres)	12 meses 12 meses
Mayores de 45 años	60% 50%	24 meses resto vigencia contrato	45% ó 50% (mujeres) 40% ó 35% (mujeres)	12 meses resto vigencia contrato
Mujeres paradas de larga duración, contratadas en ocupaciones con menor índice de empleo	60%	24 meses	45% 40%	12 meses 12 meses
Contratación de trabajadores discapacitados	70% < 45 años 90% > 45 años 500.000 ptas. subvención	Toda la vigencia	70% < 45 años 90% > 45 años 500.000 ptas. subvención	Toda la vigencia
2 Transformación de contratos temporales en indefinidos				
General	50%	24 meses	25%	24 meses
Contratos que afectan a mujeres en ocupaciones con menor índice de empleo femenino	60%	24 meses	25%	24 meses
Contratos formativos	50%	24 meses	25%	24 meses
Contratos que afectan a mayores de 45 años	60% 50%	24 meses Resto vigencia contrato	25%	24 meses
3 Contratación a tiempo parcial	No hay bonificaciones		Idénticas bonificaciones que para el tiempo completo, salvo el incremento de bonificación para mujeres	
4 Contratos en sustitución de trabajadoras/es en descanso por maternidad	No hubo bonificaciones hasta septiembre		100% 100%	La del contrato de interinidad
5 Contratación temporal de trabajadores discapacitados	De 75% a 100%	3 años	De 75% a 100%	3 años

se transformen en indefinidos las bonificaciones supondrán un 25%, tanto durante el primer año desde la celebración del contrato como durante el segundo.

Según las estimaciones realizadas por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, se calcula que en el año 1999 se realizarán 1.123.000 contratos indefinidos, de los cuales 837.000 serán a tiempo completo y 286.000 a tiempo parcial, incluidos fijos y discontinuos, lo que representará casi el doble que los celebrados en 1998. Del total del número de contratos a tiempo completo se estima que estarán bonificados 568.000, y a tiempo parcial, 258.300. Los contratos del denominado coste cero, por sustitución de maternidad, alcanzarán la cifra de 42.000 y todos estarán bonificados. Por colectivos, se estima que en el año 1999 se realizarán alrededor de 500.000 contratos a menores de 29 años, de 100.000 a 150.000 a mayores de 45 años y de 500.000 a 600.000 a mujeres. Con anterioridad al 31 de diciembre de 1998 se estaban bonificando 880.000 contratos. El total estimado a finales de 1999 será de 1.590.000 contratos bonificados.

La contratación indefinida en 1998

Según datos del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, los contratos indefinidos a tiempo completo aumentaron un 41% respecto al año anterior. Sin embargo, este crecimiento se redujo a la mitad en los contratos a tiempo parcial estable, que sólo crecieron un 20%.

Concretamente, durante 1998 se realizaron 823.554 contratos estables a jornada completa, frente a los 584.265 registrados en 1997, lo que supone un aumento del mencionado 41%.



Regulada la protección social de los contratos a tiempo parcial

Los trabajadores a tiempo parcial han quedado equiparados al resto de los trabajadores a tiempo completo en materia de protección social, según lo establecido en el Real Decreto aprobado por el Consejo de Ministros, a propuesta de Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, poniendo fin así a la discriminación de este colectivo respecto al resto de los trabajadores.

La ampliación de la protección social del trabajo a tiempo parcial beneficia directamente a más de un millón de trabajadores contratados actualmente en esta modalidad, así como a los que se incorporen en el futuro, y forma parte de un paquete de medidas, fruto del diálogo social, para favorecer el desarrollo del trabajo a tiempo parcial estable en nuestro país.

La nueva norma asegura la protección social de los contratos a tiempo parcial y facilita el acceso a las prestaciones de Seguridad Social. Además de computar como efectivamente trabajadas las horas de descanso semanal y los días festivos, establece que en este tipo de contratos se aplicará un coeficiente

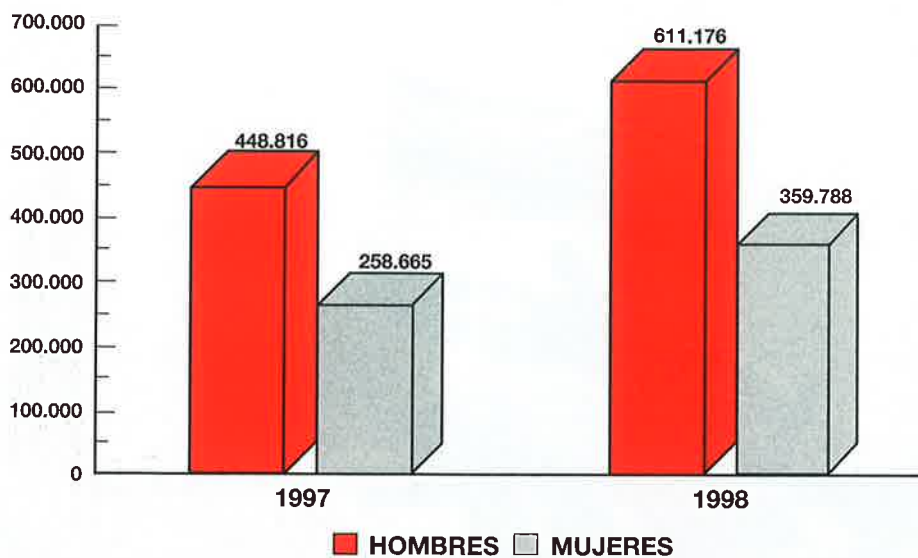
multiplicador del 1,5, que permite que cada día cotizado se compute como día y medio a efectos del cálculo de las pensiones.

El coeficiente corrector introducido en este nuevo contrato a tiempo parcial permitirá reducir el tiempo de cotización necesario para que este colectivo de trabajadores pueda acceder a una prestación contributiva por jubilación o incapacidad. Hasta ahora, los trabajadores a tiempo parcial —con una jornada media de 4 horas— necesitaban cotizar el doble que un trabajador de jornada completa (8 horas).

La norma beneficia a los trabajadores con contrato a tiempo parcial, contrato de relevo a tiempo parcial y fijos-discontinuos del Régimen General, Régimen Especial del Carbón y trabajadores por cuenta ajena del Régimen Especial del Mar. Estos trabajadores quedan protegidos, cualquiera que sea la duración de su jornada de trabajo, frente a la totalidad de situaciones y contingencias previstas, con carácter general, en el Régimen de Seguridad Social correspondiente.



CONTRATACIÓN INDEFINIDA POR SEXOS AÑOS 1997-1998



● ● ● Períodos de cotización

Entre las novedades que introduce el Real Decreto, destaca la mejora introducida en el cálculo del período de cotización necesario para el derecho a las pensiones y subsidios. A partir de ahora, se computarán las cotizaciones por las horas trabajadas, tanto ordinarias como complementarias, calculando su equivalencia en días teóricos, de tal manera que 5 horas efectivas de trabajo se equiparan a un día completo.

Para facilitar el acceso a las pensiones de jubilación y de incapacidad permanente, el período de cotización acreditado se calculará aplicando el coeficiente multiplicador 1,5 al número de días teóricos de cotización, lo que supone en la práctica una reducción del período exigido hasta ahora.

Los subsidios por incapacidad temporal se calcularán a partir de las cotizaciones correspondientes a los días de trabajo contabilizados en los tres meses anteriores a la baja y se percibirán durante todos los días contratados como de trabajo efectivo mientras dura la baja. En la prestación por maternidad se tendrán en cuenta las cotizaciones realizadas en el año anterior al descanso y la prestación se abonará durante el período legalmente previsto.

El límite del período de cotización acreditado se

sitúa en el equivalente al trabajo a tiempo completo. Es decir, no se podrá computar un número de días cotizados superior al que correspondería por un trabajo a tiempo completo.

Facilita el acceso a jubilación parcial con contrato de relevo

Hay que destacar que la nueva regulación establece la posibilidad de reducir la jornada de trabajo entre un 30 y un 77%, en lugar del porcentaje fijo del 50% contemplado en la normativa anterior.

Asimismo, estos trabajadores podrán acceder de forma voluntaria a la jubilación parcial, a partir de los 60 años, en lugar de a los 62, y simultanear ésta con un contrato de trabajo a tiempo parcial. La jubilación parcial deberá estar vinculada a un contrato de relevo concertado con un trabajador desempleado.

El nuevo contrato a tiempo parcial combina estabilidad, flexibilidad y protección social y responde al objetivo del Gobierno de fortalecer y extender las posibilidades del mercado de trabajo, de forma que España se acerque a Europa en esta modalidad de contratación. Actualmente, un 8% de los contratos que se hacen en España son a tiempo parcial, frente a un 16% de media en Europa. ■

Los contratos a tiempo parcial estables cuentan ya con incentivos y con protección social

Los contratos indefinidos a tiempo parcial tuvieron un comportamiento distinto y crecieron a un ritmo bastante menor. En 1998 se registraron 147.410, y en 1997, 123.178.

Por otra parte los contratos a tiempo parcial estable representan en España el 8% sobre el total de contratación, mientras que en Europa se sitúan en el 16%. ■

Concha Hernández Carazo



1 of 1 Total:6 100%

Tesorería General de la Seguridad Social Relación nominal de trabajadores
Entidad A.T. y E.P. 777

Datos de envío
 Código de envío: 9904008406 N° de autorización: 4955
 Período de liquidación: 09-09 1998
 Calificador de liquidación: L00 Clase de liquidación: 00

Datos de empresa
 Razón social: RANGAIR LINEAS AEREAS
 Código de empresario: 901100000G08764508
 Clave cuenta de cotización: 0111 28 111668212

N° de afiliación del trabajador	I.F.F.	Apellidos y Nombre	Mes	Indicador	Días / Hora cotizad.	GC	Tipo Cto.	Días Efect.	Prof.	Coef.	Epli
41 1008450015	10000001100155W	GARCIA GARCIA JOSE	09		7 0	01	001				113
			09		7 0	01	001				113
	100005522757B	FERNANDEZ FERNANDEZ JUAN	09		30 0	02	041				113
			09		30 0	02	041				113
			09		30 0	02	041				113
			09		30 0	02	041				113
Suma de Conceptos Económicos											

La otra ventanilla de la Seguridad Social

Remisión Electrónica
de Documentos



Más fácil. Más cerca.



MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

Tesorería General de la Seguridad Social

Primer semestre del año

LA OFERTA FORMATIVA DE BAMIO

El Centro de Formación Marítima, que el Instituto Social de la Marina tiene en Bamio (Vilagarcía de Arosa, Pontevedra) acaba de hacer público su plan de cursos para los meses febrero a junio del presente año. Con la edición de este folleto el ISM pretende facilitar información sobre las acciones formativas que para el primer semestre del año 1999 va a desarrollar en este Centro con el objetivo de mejorar las competencias profesionales de los trabajadores del mar y, como consecuencia de ello, potenciar el sector y ampliar las expectativas laborales de estos profesionales. Para este período, la oferta formativa se presenta agrupando las acciones según su finalidad ocupacional: formación específica marítima; formación para el reciclaje hacia puestos de trabajo en otros sectores y formación polivalente de aplicación en el sector marítimo o en otros sectores productivos, manteniendo la información genérica -por medio de gráficos de itinerarios formativos y de orientación profesional- para facilitar esa selección previa y que, en todo caso, debería ser concretada por el personal técnico de las oficinas de empleo, que dispone de una información más amplia sobre las posibilidades y recursos del ISM a lo largo de toda su red. En cuanto al programa de cursos que aquí se incluye, es preciso indicar que durante este semestre solamente se celebrarán aquellos que han sido resaltados mediante un color verde, para cuyo caso es necesario acreditar estar en posesión de, al menos, un título de Formación Profesional, y los destacados en color amarillo, cuyo acceso es posible sin tener esas titulaciones.

■ CÓMO SOLICITAR UN CURSO DEL CENTRO DE FORMACIÓN MARÍTIMA

Acudir a la oficina de empleo del ISM más próxima al domicilio para pedir asesoramiento sobre la formación más adecuada a sus intereses y necesidades personales y profesionales, así como para ampliarle la información sobre programas, cursos, servicios que ofrece el ISM, plazos de presentación de solicitudes, requisitos y criterios de selección, etc. En la oficina de empleo le entregarán un modelo de solicitud y le ayudarán a cubrirlo. EL perso-

nal del ISM debe comprobar la veracidad de los datos que se piden; por ese motivo, deberá presentar la documentación siguiente:

- Libreta de Inscripción Marítima.
- Documento Nacional de Identidad (DNI).
- Documento de afiliación a la Seguridad Social.
- Certificados/Títulos académicos y profesionales.

- Diplomas o certificados de otros cursos relacionados con el que se solicite.

Si es demandante desempleado deberá presentar, también, la **Tarjeta justificativa de la demanda de empleo y algún otro documento** (por ejemplo, la nómina de desempleo) **que acredite esa situación laboral.**

Si es menor de dieciocho (18) años de edad, tendrá que llevar una **autorización expresa** para asistir al curso y en las condiciones que le ofrece el C.F.M. de la persona que ejerza la patria potestad, tutela o curatela.



CALENDARIO DE CURSOS PARA EL PERÍODO FEBRERO-JUNIO DE 1999

CURSOS	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio
Supervivencia en la mar, niveles 1 ó 2	Se desarrollarán uno o dos cursos cada semana organizados por las Direcciones Provinciales del ISM, asignando los niveles según sus necesidades.				
Lucha C.I. y Supervivencia en la mar, nivel 3				3***4	
Formación Sanitaria para mandos, nivel 3	1***5		12***16		
Formación Sanitaria en actividades subacuáticas		15***19			14***18
Prevención de riesgos laborales				31*****11	
Soldadura eléctrica con electrodo rev. n. 1					28*
Soldadura MIG – MAG & TIG	1*****25				
Automatismos para instalaciones eléctricas	8*****12				
Instalaciones de energías alternativas		15*****23			
Electrónica industrial			26*****4		
Amplificadores operacionales					21*****
Simatic-5	8*****26				
Simatic-7		8*****26			
Autómatas programables y robótica			12*****14		
Control automático integral de buques				31*****	
Frigorista de instalaciones navales n. 1	1*****12				
Frigorista de instal. navales n. 2 y pesqueras		29*****28			
Equipos autónomos de climatización					7*****
Operador de torno y fresadora universal n. 1	1*****31				
Operador de torno y fresadora universal n. 2			12*****11		
Operador de torno y fresadora por CNC					28*
Introducción a la informática	1***12				21***
Aplicaciones ofimáticas		22*****31			
Navegador INTERNET			19*****7		
Programador INTERNET				31*****12	
Ensamblador de PC's y periféricos	1*****12				
Redes locales			5*****23		
Administrador de redes locales				10*****28	
Creación de aplicaciones multimedia					31*****25
Transporte prod. petrolíferos & Gas In. y COW	1***12			24****4	
Transporte de productos químicos en BB/TT	8***12			10**4	7***11
Transporte de gases licuados en BB/TT	15***19				
A.R.P.A.	1***5	22**26		26***30	14***18
Form. monitores de simuladores de carga y nav.		15*****31			
Operador de muelle				10*****28	
Transporte de mercancías peligrosas en bultos		1***12			28*
Operador general de SMSSM	1*****19		26*****14	24*****11	
Inglés básico marítimo	1*****16		5*****30	31*****25	
Protocolos de comunicaciones marítimas				3*****28	
Cartas electrónicas y navegación meteorológica	8**12		5***9	18***22	28*
Camarero	1*****19				

Nota: Esta programación podrá ser modificada cuando a criterio del ISM exista alguna razón que así lo justifique. A través de las Direcciones Provinciales se informará de estos cambios en el caso de producirse.



■ CÓMO SE SELECCIONAN LOS ALUMNOS

1.º Cada Dirección Provincial del ISM realiza una selección previa de acuerdo a los requisitos mínimos señalados en el apartado de Orientación Profesional y que son imprescindibles para poder participar en el curso solicitado.

2.º EL C.F.M. hace una selección definitiva de los admitidos y reservas entre los solicitantes preseleccionados por las Direcciones Provinciales, aplicando unos criterios de prioridad, sobre los que se

informa a las oficinas de empleo del ISM.

3.º Los resultados se envían a las Direcciones Provinciales, para que cada una se ponga en contacto con sus alumnos admitidos al objeto de organizar el desplazamiento a Bamio.

■ RESUMEN DE LAS PRINCIPALES NORMAS DE RÉGIMEN INTERNO

La formación y servicios que presta el

Centro son gratuitos para los demandantes desempleados. Los gastos son cubiertos por el ISM y cuentan con una subvención del Fondo Social Europeo.

Todos los alumnos tienen la obligación de asistir y seguir con aprovechamiento las clases, siendo causa de exclusión el incurrir en faltas de asistencia no justificadas o no seguir el curso con aprovechamiento a criterio de los responsables del mismo.

Solamente se entregará diploma acreditativo a quienes superen el curso con aprovechamiento.

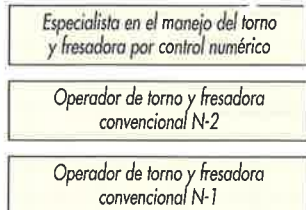
FORMACIÓN PARA OCUPACIONES EN TIERRA

SECTOR MARÍTIMO (sin itinerarios)

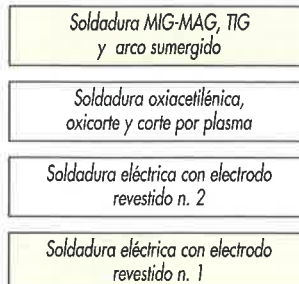


OTROS SECTORES FORMACIÓN CON ITINERARIO

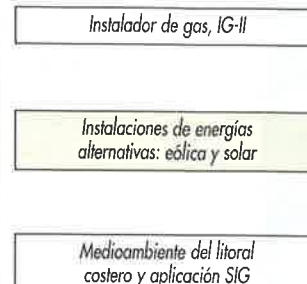
ÁREA DE MÁQUINAS HERRAMIENTAS



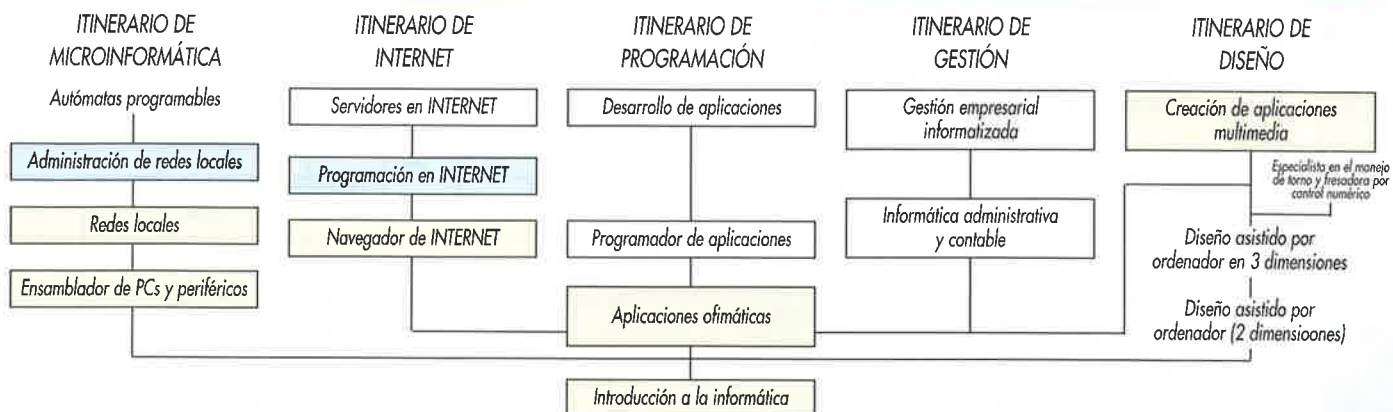
ÁREA DE LA SOLDADURA



FORMACIÓN SIN ITINERARIO



FORMACIÓN POLIVALENTE EN EL ÁREA DE INFORMÁTICA



FORMACIÓN ESPECÍFICA EN NAVEGACIÓN, CARGA Y PESCA (Formación sin itinerarios)

NAVEGACIÓN



CARGA



PESCA



ALGUNAS CLAVES DE INTERÉS PARA LA SELECCIÓN DE CURSOS

• Tendencias del empleo en el sector

Los cambios tecnológicos están llevando a la reducción de las tripulaciones, especialmente en la maestranza especializada, cocineros y personal de limpieza. Se están

reduciendo las tareas tradicionales de ciertos tripulantes, con mayor incidencia en los subalternos, desembocando en un mayor uso de los **subalternos polivalentes**. La organización a bordo será más flexible y se tiende a que las funciones de los oficiales sean, también, **polivalentes**.

• Tendencias en la estructura de la flota

La estructura de la flota mercante tiende

al incremento de los **buques especializados**: quimiqueros, congeladores, pasaje... En pesca, se presentan con mejores perspectivas las flotas de litoral y artesanal en detrimento de la industrial.

Incremento de las relaciones supra-nacionales: En Marina Mercante los armadores tienden a contratar operadores de buques que, además, se hacen cargo de la contratación del personal, y a agentes para las

provisiones. En pesca, se intenta fomentar la asociación temporal de empresas con países no miembros de la Unión Europea, desembocando –a veces– en la constitución de sociedades mixtas.

• **Tendencias normativas**

Los convenios internacionales tienden a exigir **formación “de recuerdo”** cada cierto período, generalmente no superior a 5 años.

Se intensificarán las exigencias de formación en materias de **seguridad y salud** en el trabajo.

Fomento de las medidas de protección del **medio ambiente** e incremento de las tareas de control y vigilancia del entorno marítimo.

• **Influencia de las innovaciones tecnológicas**

La tendencia es dotar a los buques de puentes con **Centros de Control Integrado**: informática, electrónica y automatismos son las técnicas fundamentales.

Implantación de **sistemas computeri-**



zados para el manejo de la carga, mantenimiento y reparación, comunicaciones, navegación, etc.

Durante los últimos años, el subsector mercante está centrando la reducción de costes operacionales en el desarrollo tecnológico que **mejore la eficacia** de las fuentes de combustión y en llevar la carga. En el pesquero, las orientaciones van, además, hacia la sustitución de buques obsoletos por otros nuevos con **mejores**

condiciones de trabajo y seguridad, mejores técnicas de pesca y de conservación del pescado.

• **Tendencias del mercado laboral en otros sectores productivos**

En el período 93–96 el sector en que se han creado más puestos de trabajo nuevos es el de los **Servicios** y se prevé continúe siendo el que protagonice además la oferta de oficios y empleos nuevos. **Informática** es otro de los sectores más optimistas a corto plazo. **Turismo** es la industria “estrella” y la mayor del mundo en facturación y de creación de empleo. Los **servicios de telecomunicaciones** experimentan un considerable incremento.

Se considera que existen tres elementos nuevos alrededor de los cuales girará el empleo en el inmediato futuro: el impacto de las **tecnologías de la información**; la preocupación por el **desarrollo sostenido**: políticas medioambientales, tecnologías para industrias limpias, alternativas energéticas, etc., y la progresiva liberalización de sectores todavía protegidos. ■

20, 21, 22 Y 23



BURELA (Lugo)

EXPOMAR 99

FERIA MONOGRÁFICA NÁUTICO-PESQUERA

PESCA

- Industria naval: construcción y reparación
- Cámara de máquinas
- Equipamientos de cubierta, casco y carga
- Electricidad y electrónica naval
- Equipamientos de proceso y conservación en buques pesqueros
- Equipamientos especiales para buques
- Acuicultura. Otras actividades

NÁUTICA

- Embarcaciones a vela y motor
- Lanchas
- Embarcaciones neumáticas
- Motores náuticos
- Electrónica náutica
- Puertos deportivos
- Organismos oficiales, Federaciones, Asociaciones
- Clubes náuticos
- Turismo náutico-deportivo
- Winsurf
- Motos acuáticas
- Pesca deportiva

Jornadas técnicas ● Trofeo de vela EXPOMAR 99 ● Exposiciones ● Otras actividades

Organiza: **FUNDACIÓN EXPOMAR**. Oficina: Rúa do Ril, 2. Entlo. 27880 BURELA

Domicilio social: Rúa Pardo Bazán, 6. 27880 BURELA. Tel. 982 586 232, Fax: 982 585 182- 585945

Colaboran y patrocinan:



FUNDACIÓN





La tercera parte de las capturas mundiales está formada por peces de pequeño tamaño. Y nuestro país no es ajeno a esta situación, incluido su consumo, ya que la mala costumbre de comer peces inmaduros está extendida por todo el territorio español. Una mala costumbre que puede tener, además, graves repercusiones sobre la salud, como lo prueba el que más del 40 por ciento de los inmaduros decomisados contenía formol y orina humana, sustancias utilizadas como conservantes. Los grandes beneficios obtenidos con su comercialización están dando paso al establecimiento de redes de distribución, perfectamente organizadas, como la desmantelada en septiembre en la provincia de Málaga. Las actuaciones desde el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y algunas Comunidades Autónomas se han reforzado, insistiendo, además de en la vigilancia, en la concienciación de los consumidores para que no compren alevines. Su colaboración resulta imprescindible para acabar con este tráfico ilegal.

SIGUE LA PESCA INDISCRIMINADA DE INMADUROS





OS

SÓLO cuando se haya talado el último árbol, sólo cuando se haya envenenado el último río, sólo cuando se haya pescado el último pez, sólo entonces descubrirás que el dinero no es comestible. Esta profecía de los indios Cree debería servirte de motivo de reflexión a muchos, especialmente cuando, en lo que a pesca se refiere, todo parece indicar que nos encontramos más en una desenfrenada carrera por acabar con lo poco que queda en los cada vez más maltratos caladeros, que en una actividad para extraer alimentos del mar. Y si no, baste que nos planteemos la aberración de capturar inmaduros, gran parte de los cuales son simplemente larvas para comercia-

lizarlas, por ejemplo, como chanquetes.

Y no es que sea una captura asociada a la pesca de determinadas especies. Es que, en la mayoría de los casos, constituyen el objetivo de la captura, empleándose incluso, mallas ciegas. Una aberración, sin duda, aun mayor cuando todas las informaciones apuntan a la grave situación por la que atraviesan prácticamente todos los caladeros, y que con el consumo de un kilo de inmaduros se malogran entre 250 y 300 kilogramos de pescado.

A pesar de que son muchos los pescadores que están dando la batalla en pos de una pesca responsable, son muchos también los intereses económicos

Más del 40 por ciento de los inmaduros decomisados en Andalucía durante 1998 contenía formol y orina humana, utilizados para su conservación. Ambas sustancias son perjudiciales para la salud.

que se mueven en torno a la pesca y comercialización de inmaduros. Pescadores sin escrúpulos —muchos de ellos son simplemente intrusos—, armadores cuyo único objetivo es el beneficio inmediato, proporcionan el producto.

Un producto que si, con anterioridad, su pesca y distribución entraba en el terreno de la picaresca, por decirlo de alguna forma, debido a las grandes cantidades de dinero que se mueven tras este negocio ilegal hoy da lugar a la existencia de verdaderas redes clandestinas de distribución, como la puesta al descubierto en la provincia de Málaga por los servicios de inspección de la Junta de Andalucía, en la que participaban unas cincuenta personas. Se

decomisaron 1.500 kilogramos de chanquetes listos para ser distribuidos por diversos puntos de la geografía española, como Madrid, San Sebastián y Barcelona. Se calcula que en los cuatro años que llevaba operando la organización pudo mover en torno a 1.500 millones de pesetas.

A esos pescadores y distribuidores sin escrúpulos, se unen restaurantes, bares, chiringuitos y, finalmente, los consumidores.

Concienciar al consumidor

Lograr la colaboración ciudadana resulta fundamental para acabar con este comercio, como la prestada por numerosas Cofradías de Pescadores. Algo se ha avanzado. Sin duda en ello han influido las campañas que desde el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación se han venido realizando durante los últimos años, o en algunas Comunidades, como la andaluza, donde a través del teléfono del inmaduro se propició que, en 1997, el 60 por ciento de las intervenciones se debieran a las 789 denuncias de los ciudadanos. En 1998, estas denuncias aumentaron en un 25 por ciento.

Por desgracia, no siempre estas denuncias son atendidas como debieran. Según Arnau Mateu, de Greenpeace, tras la campaña realizada en 1997 en la Comunidad Valenciana, se efectuaron numerosas denuncias, incluida la de venta de inmaduros en el mercado central de Valencia. Un año después, al establecer un seguimiento de las citadas denuncias, comprobaron que, en su inmensa mayoría, acabaron en la papelera. De nada sirve la colaboración ciudadana, incluido el gran trabajo que vienen realizando, en términos generales, los inspectores, como comenta Arnau Mateu, si luego no hay un respaldo de quienes están obligados a hacer cumplir las leyes. Una situación que ha denunciado el propio delegado de Agricultura y Pesca en Málaga, an-

La colaboración de la Guardia Civil y de los servicios de inspección está resultando de gran importancia para el control del transporte por carretera de inmaduros.



te la falta de colaboración de los ayuntamientos de la costa malagueña, salvo contadas excepciones.

Por su parte, desde el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, se insiste en la falta de sensibilidad que hay respecto a la pesca de inmaduros al señalar que hoy por hoy

hay una gran diferencia en el tratamiento que los medios otorgan a cualquier transgresión de la normativa en materia de caza. En cambio, se da poca importancia a su equivalencia en el ámbito de la pesca marítima. No es menor, ni desde el punto de vista ecológico ni económico, la aberración que supone matar a un cervatillo

que la de consumir un pequeño salmonete, impidiendo simultáneamente su propio crecimiento y, lo que es aún peor, su reproducción.

Aumentar el control

Pero, además de proseguir con las campañas de concienciación, desde el Ministerio se quiere potenciar el control de las actividades pesqueras, para lo que ha firmado un acuerdo con el Ministerio del Interior con el fin de coordinar las labores de vigilancia en mar y tierra. El objetivo es garantizar el cumplimiento de la normativa relativa a la Política Pesquera Común de la Unión Europea en materia de conservación, protección y regulación de los recursos pesqueros, incidiendo especialmente en impedir la extracción y comercialización de pescados de tallas inferiores a las reglamentarias. Unas actuaciones que se desarrollarán en colaboración con las Comunidades Autónomas respectivas.



Fraude económico y peligro para la salud

Al margen de otras consideraciones, el consumo de inmaduros conlleva un fraude económico y un potencial peligro para la salud. Un fraude económico, tanto al fisco, ya que al no pasar por los cauces de distribución no paga impuestos, como por estafar al consumidor, al ofrecérselo gato por liebre. Un buen ejemplo de esta estafa al consumidor lo proporciona el chanquete. El verdadero chanquete (*Aphia minuta*), que no supera los 5 cms. de talla máxima, está prácticamente extinguido y prohibida su pesca desde julio de 1983. El 99,5 por ciento de los "chanquetes" que circulan por lonjas, bares y restaurantes son larvas y postlarvas de sardina y boquerón, fundamentalmente, aunque también se suelen incluir las de breca, calamar, sepia, pulpo, boga, bonito, jurel, palometa..., y así hasta una treintena de especies de inmaduros distintas. Desde 1993, las importaciones del llamado "chanquete chino" han venido a complicar la situación. Este "chanquete" está compuesto por larvas de 1 a 2 cm. de longitud de *shira-uo*, pescado asiático que se importa congelado y se vende a veces como chanquete de Andalucía. Su venta da lugar al fraude y fomenta y encubre el consumo de peces inmaduros. Greenpeace insiste en que la importación, transporte y venta de larvas de *shira-uo* debería prohibirse a nivel nacional. Algunos pescadores españoles han denunciado la entrada de pescado inmaduro procedente de flotas extranjeras. Dicen que, además de incumplirse las leyes, se ejerce contra ellos competencia desleal. El último ejemplo de esta situación se produjo el pasado mes de septiembre cuando Greenpeace denunció ante la Comandancia de la Guardia Civil en Pontevedra y Vigo la descarga de pescado inmaduro que se iba a realizar procedente del buque "Martín de Porres"

en un muelle privado de Rande, Vigo. El barco, procedente del caladero mauritano, llevaba hasta un 80 por ciento de la carga compuesta por pulpo y calamar de talla ilegal, como comprobó la patrulla del SEPRONA que se personó en el lugar de la descarga. Sin embargo, la Xunta de Galicia no reconoció responsabilidades al tratarse, según ellos, de *pescado inmaduro capturado en un tercer país y congelado en alta mar*, por lo que de nada sirvió ni la denuncia ni la actuación del SEPRONA. Este hecho ha propiciado que Greenpeace vuelva a insistir en la necesidad de que se revise la normativa pesquera para evitar la captura y comercialización de inmaduros. La citada organización afirma que, con la actual legislación, *queda prohibida la comercialización en todo el territorio del Estado de productos pesqueros por debajo de las tallas mínimas, así como de inmaduros relativos a las diferentes especies pesqueras* (Ley 20/1995 de julio), al tiempo que las CC.AA. están obligadas a prohibir el paso y la venta en su territorio de productos pesqueros inmaduros. Pero aún hay algo peor que la estafa económica, a la que se hacía referencia anteriormente, y es el peligro que su consumo puede entrañar para la salud. Más del 40 por ciento de los inmaduros decomisados en Andalucía contenía formol y orina humana. El formol es perjudicial por sus efectos cancerígenos, y la orina, que tiene gran capacidad conservadora, no es recomendable para la salud. Por lo tanto, el consumo de inmaduros, además del peligro de extinción de muchas especies, lleva aparejado un riesgo para la salud de las personas que los comen, ya que su venta se hace en circuitos que no están controlados sanitariamente. ■

R.G.

La colaboración de las patrullas de la Guardia Civil (SEPRONA y Tráfico) con los inspectores de varias Comunidades Autónomas está resultando de gran importancia, como lo atestigua el que gran parte de los más de 18.000 kilos de inmaduros incautados en Andalucía tenga su origen en el control del transporte de pescado por carretera. Una de las últimas actuaciones conjuntas, entre inspectores de la Junta de Andalucía y miembros del SEPRONA tuvo lugar a mediados del pasado mes de diciembre, con la incautación de 2.200 kilos de chirlas inmaduras provenientes de Italia. La distribución del cargamento aprehendido iba a ser comercializado a través de una empresa alicantina en los mercados de Málaga y Sevilla.

La mala costumbre de comer inmaduros está extendida por todo el territorio español, como se señalaba anteriormente. Basta echar un rápido vistazo al panorama nacional para

confirmar esta situación. En Galicia, por ejemplo, el Concelleiro de Pesca de la Xunta, Amancio Landín, afirmaba recientemente que *el 70 por ciento de los bivalvos que se subasta en lonja no reúne la talla reglamentaria*. La cantidad de inmaduros decomisaba en Galicia por el Servicio de Protección de Recursos de la Consejería de Pesca el año 1998 superó los 70.000 kilogramos, destacando las aprehensiones de carrioca (merluza pequeña), con más de 8.000 kilos, y los 14.000 kilos de almejas.

El grupo ecologista Eguzki censura el nulo control sobre el comercio de inmaduros en el País Vasco. En Andalucía, donde Málaga ostenta el poco honorífico título de ser la provincia española de mayor comercialización y consumo de inmaduros, es donde se produce una de las situaciones más graves. Una situación que ha llevado a la Junta de Andalucía a levantar acta de infracción a la Autoridad Portuaria de Málaga, que

es la actual concesionaria de la Lonja, por la venta reiterada en sus instalaciones de pescado inmaduro. El 80 por ciento de los inmaduros que se venden en esa provincia proceden, fundamentalmente, de Cádiz y Almería, además de Italia, Argelia y Marruecos. Cientos de embarcaciones ilegales se dedican a la pesca de inmaduros, especialmente la del falso chanquete. El colectivo Agaden ha señalado la impunidad con que se pesca en la playa de Huelva, Coto de Doñana y desembocadura del Guadalquivir por parte de arrastreros en fondos someros en busca de pescaditos. Pescadores de Barbate han denunciado este tipo de prácticas por pesqueros sin licencia.

En Cataluña se pesca el "popet" (juveniles de pulpo blanco) con redes de arrastre de 12 mm de malla. Junto a esta especie se capturan merluzas y otros peces de 3 ó 4 cm de longitud, que se comercializan impunemente, según denuncia Greenpeace, algo similar a lo que ocurre en Valencia con las capturas de "blanquet" (larvas de diversas especies). Greenpeace denuncia que en esta Comunidad, a pesar de las denuncias realizadas durante la campaña que realizaron en 1997, el pasado año se mantenía la presencia impune de inmaduros en las lonjas y mercados, señalando, en carta dirigida a Samuel Juárez, Secretario General de Pesca, que en esta Comunidad la voluntad política está muy lejos de interesarse en erradicar el problema que la pesca y consumo de pescado inmaduro conlleva para el sector.

En Baleares, por su parte, se desembarcan y comercializan inmaduros de sardina, boquerón y otras especies. El grupo TEA, de Tenerife, afirma que se ofrece "guelde" en bares y restaurantes, aunque su captura con fines comerciales está totalmente prohibida.

Talla mínima legal

Además de las capturas de especies protegidas o cuando



TABLA 1

TALLA MÍNIMA LEGAL SEGÚN LA ZONA DE PESCA

	Cantábrico	Golfo de Cádiz	Mediterráneo	Canarias
Boquerón	12 cm	10 cm	9 cm	9 cm
Lubina	36 cm	36 cm	23 cm	22 cm
Salmonete	15 cm	15 cm	11 cm	15 cm
Jurel	15 cm	15 cm	12 cm	12 cm
Merluza	27 cm	27 cm	20 cm	

* Extraído del R.D. 560/1995 de 7 de abril, por el que se establecen las tallas mínimas de determinadas especies pesqueras. Informe "No tragues con los inmaduros", de Greenpeace.

TABLA 2

TALLA MÍNIMA LEGAL Y TALLA DE PRIMERA MADUREZ DE LAS HEMBRAS

	Talla mínima legal	Talla de madurez
Lubina	23 cm	35-40 cm
Anchoa	9 cm	11-13 cm
Mero	45 cm	40 cm
Rape	30 cm	35 cm
Lisa	16 cm	21-35 cm
Salmonete	11 cm	12,5-13 cm
Pagel	12 cm	10-20 cm
Lenguado	20 cm	30-34 cm
Dorada	20 cm	22-33 cm
Jurel	12 cm	15-18 cm

Informe "No tragues con los inmaduros", de Greenpeace.

apenas son larvas, el gran caballo de batalla de los ecologistas es el problema creado por la diversidad de tallas mínimas autorizadas (ver tabla 1). Así, la merluza del Atlántico es ilegal si no alcanza los 27 cm de longitud, mientras que en el Mediterráneo la talla mínima es de 20 cm. Como señala Greenpeace, *no hay forma de distinguir las merluzas capturadas en uno u otro caladero, ya que, como ocurre con otros peces cuya talla mínima está reglamentada, son de la misma especie*. Por lo tanto, insiste la citada organización ecologista, *habría que revisar la normativa actual y uniformizar las tallas mínimas autorizadas. Así se podría evitar mejor el fraude y posibilitar un control ágil y eficaz*.

El otro problema es que talla mínima no siempre significa que la especie haya alcanzado su talla (o edad) de primera madurez sexual (ver tabla 2). Algunos estudios científicos señalan que la merluza del Golfo de Vizcaya no alcanza la madurez sexual hasta alcanzar unos 37-51 cm. En las aguas de Galicia, estas tallas se estiman



El círculo pesca, comercialización y consumo se alimenta a partir de la demanda de inmaduros por muchos ciudadanos. EL consumidor tiene en sus manos romper ese círculo.

entre 32 y 49 cm (cuando la merluza tiene entre 4 y 6 años de edad). Sin embargo la talla mínima que establece la ley es de sólo 27 cm. Por lo tanto, las tallas mínimas, para muchas especies, no responden a criterios biológicos, por lo que deberían revisarse.

La erradicación de la práctica de pescar inmaduros requiere, para empezar, una decidida participación de las autoridades y organismos competentes, algo que, como queda dicho, deja bastante que desear por parte de algunas Comunidades y municipios. Pero lo fundamental, es

lograr la batalla de la concienciación ciudadana. El círculo pesca, comercialización y consumo se alimenta a partir de la demanda de inmaduros por muchos ciudadanos. El consumidor tiene en sus manos romper ese círculo que a quienes más perjudica es a los pescadores que optan por una pesca responsable. Y, en última instancia, afectará a los propios consumidores, ya que la esquilmación de los caladeros también les afectará a la postre. ■

Raúl Gutiérrez
Fotos:
Greenpeace/Gremo

SOCIEDAD ESTATAL DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARITIMA



**VELAMOS POR SU
SEGURIDAD EN LA MAR**

En nuestros 8,000 kilómetros de costa y en toda la superficie oceánica de la que España es responsable, 1.500.000 km², trabajamos día a día, las 24 horas a través de nuestros Centros Coordinadores y la flota marítima y aérea de salvamento y lucha contra la contaminación.

Un colectivo de mujeres y hombres se mantiene en alerta permanente para salvar vidas y proteger el medio ambiente marítimo.

Desde el Centro de Seguridad Marítima Integral "Jovellanos", (Telf.: 98 - 516 77 99), aseguramos con el más avanzado equipo humano y técnico la formación en materia de seguridad.

Porque en la mar hay mucha vida en juego. **Trabajamos para su protección.**

Teléfono de emergencias marítimas 24 horas: 900 202 202



Sociedad Estatal de
Salvamento y Seguridad Marítima

CON SEMILLA DE BATEA Y ELIMINANDO EL DESDOBLE

MEJILLÓN

MÁS JOVEN Y DE MAYOR CALIDAD

LA UTILIZACIÓN DE SEMILLA DE COLECTOR EN LUGAR DE MEJILLA INTERMAREAL REDUCE EN TORNO A DOS MESES LA DURACIÓN DEL CULTIVO DE MEJILLÓN. EL CAMBIO DE LA ACTUAL TÉCNICA DE CULTIVO CON DESDOBLE A UNA TÉCNICA SIN DESDOBLE PERMITIRÍA AUMENTAR LA PRODUCCIÓN ANUAL EN PESO VIVO ENTRE EL 20 Y EL 30% Y EN PESO SECO ENTRE EL 30 Y 45%. COMPAGINANDO LA UTILIZACIÓN DE SEMILLA DE COLECTOR CON EL CULTIVO SIN DESDOBLE, LA DURACIÓN DEL PROCESO SE VERÍA REDUCIDA EN UN 50%. ÉSAS SON ALGUNAS DE LAS CONCLUSIONES DE LAS INVESTIGACIONES SOBRE EL CULTIVO DE MEJILLÓN REALIZADAS DURANTE LOS AÑOS 1995 A 1997 POR UN GRUPO DE CIENTÍFICOS BAJO LA DIRECCIÓN DE UXIO LABARTA Y ALEJANDRO PÉREZ CAMACHO. LOS PRODUCTORES DE MEJILLÓN EN GALICIA VALORAN LOS BENEFICIOS DE LA APLICACIÓN DE ESTAS INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS EN EL SECTOR.

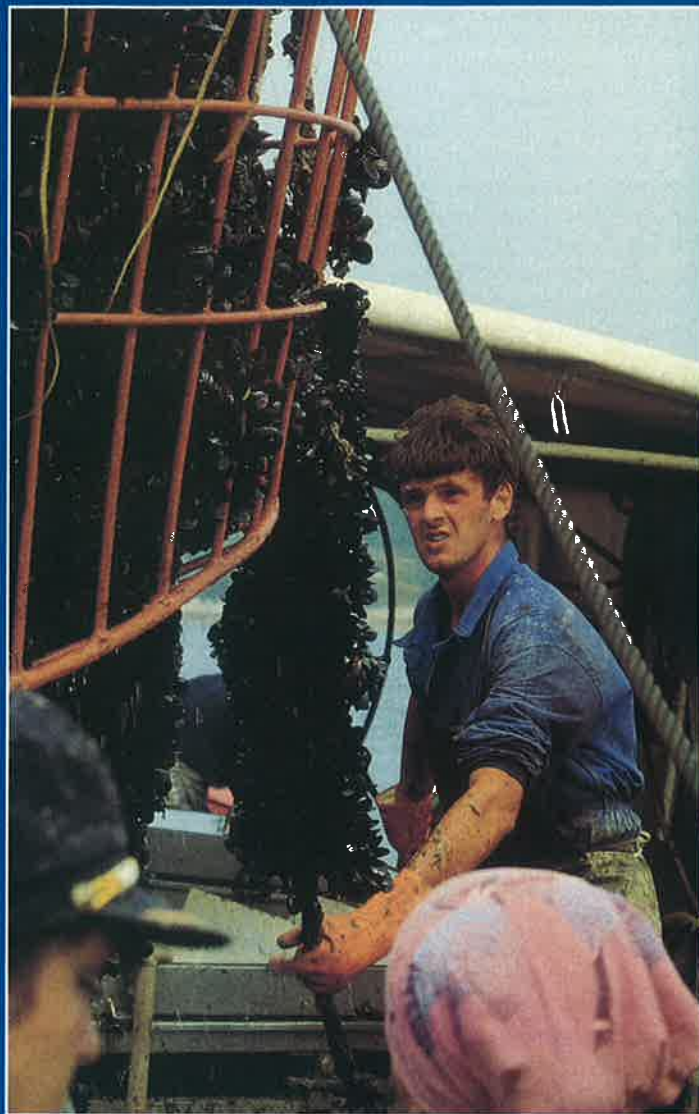


LA aplicación de estas conclusiones puede tener unas repercusiones económicas y sociales de enorme alcance en el sector mejillonero de Galicia, con una producción anual en torno a las 180 mil toneladas, un valor en primera venta estimado en 12.000 millones de pesetas y que proporciona alrededor de 12.000 empleos directos, además del empleo inducido en depuradoras, cocederos e industrias auxiliares. El mejillón gallego supone el 98% de la producción nacional. El 51% se canaliza a la venta en fesco, el 41% en la industria conservera y el 8% en congelado.

Un factor que se ha revelado de gran interés a efecto del ordenamiento de los polígonos de cultivos es la "velocidad de la corriente" en la zona donde estén ubicadas las bateas. El crecimiento del mejillón varía notablemente en función de la densidad del cultivo y las características de la zona de producción (abundancia de fitoplancton y velocidad de la corriente que atraviesa cada batea).

Otra variable estudiada ha sido la densidad de cultivo (mejillones por metro de cuerda) con rendimientos que oscilan entre 9 y 23 kilos de mejillón comercial por metro de cuerda, lo que en valor supone entre 500 y 2.000 pesetas, por metro (precios de 1997). En este aspecto se ha establecido que la elección de una densidad de cultivo más adecuada a cada zona de producción podría aumentar la producción en peso de las bateas entre el 10 o el 15% y hasta un 20% en valor. Por otra parte, una clasificación del mejillón, en los diferentes tamaños comerciales, permitiría aumentar el rendimiento económico de la explotación entre un 15 y un 45%, según zonas.

Un dato no menos importante es el que se refiere al envejecimiento del mejillón en razón de la talla y no de la edad. Las investigaciones han demostrado que la tasa de



crecimiento de los mejillones disminuye a partir de los 90 mm de longitud. Este hecho estaría asociado a la disminución de la eficiencia de absorción. Por encima de los 85 mm, la eficiencia de absorción disminuye notablemente y en los mejillones viejos pequeños es menor que en los mejillones de crecimiento normal.

En cuanto a las diferencias de crecimiento de la semilla de colector sobre el mejillón intermareal, se atribuyen a diferencias fisiológicas asociadas a la memoria ecológica de su hábitat de origen (batea o intermareal), que se manifiestan especialmente en la eficiencia de absorción. El porcentaje medio de los desperdicios de mejillón, cultivado y desecha-

CEMEGA

"LOS CONSERVEROS SE HAN DADO CUENTA DE QUE HEMOS PUESTO LAS CONSERVAS DE MEJILLÓN EN EL SECTOR DE ALTA RENTABILIDAD. AHORA NO TENEMOS MEJILLÓN SUFICIENTE PARA ABASTECER A LAS CONSERVERAS COMO ELAS QUISIERAN".

do por no alcanzar los estándares comerciales, se estima en un 20% de la producción de la batea, lo que significa unas pérdidas de 40.000 toneladas de mejillón anuales.

Otra de las conclusiones más llamativas es la que se refiere a las características de las máquinas de desgranado y encordado del mejillón. Estudios anteriores habían detectado que en el desdoble la desgranadora cilíndrica y la tubular llegaban a producir lesiones en el borde del manto o en la concha que afectaban al 50-60% de los mejillones tratados, lo que producía elevadas mortalidades o un retraso en el crecimiento en el mejillón dañado. En colaboración con un taller de O Grove, el equipo investigador diseñó dos nuevas máquinas de desgranado, para el desdoble y encordado del mejillón. Las pruebas realizadas con los prototipos indican que los daños en el mejillón de desdoble se han reducido a un 5% del mejillón tratado. Los datos preliminares señalan que el cambio de la actual técnica de cultivo con desdoble a una técnica sin desdoble permitiría aumentar la producción anual en peso vivo entre el 20 y el 30% y entre el 30 y el 45% en peso seco. Finalmente, compaginando la utilización de semilla de colector con el cultivo sin desdoble, la duración del proceso de cultivo podría reducirse en un 50%, a nueve meses frente a la media actual de 18 meses.

Investigación preliminar

La investigación, iniciada el año 1995, partía de una serie de consideraciones establecidas en estudios previos realizados por el Grupo de Moluscos (IEO-CSIC). En esas investigaciones se había constatado, entre otros datos, que la disponibilidad de alimento es la principal causa del crecimiento y del contenido en carne del mejillón de cultivo; que la semilla de mejillón procedente de colector presenta un crecimiento mucho más rápido que la procedente de roca, du-

MEJILLÓN

rante la primera fase del cultivo (cría-desdoble), e igual, o moderadamente superior, durante la segunda fase (desdoble-cosecha), por lo que resulta especialmente indicada para el cultivo; que algunas labores de cultivo, como el encordado a máquina, pueden causar daños en la concha del mejillón, que pueden afectar a más del 60% de los individuos; y que el crecimiento del mejillón se atenúa considerablemente a partir de unos 8 centímetros, por lo que el rendimiento final del cultivo depende en buena medida de la talla de cosecha.

Con estos antecedentes, un equipo de biólogos, bajo la dirección de Alejandro Pérez Camacho y Uxio Labarta, pretendía determinar la incidencia de las diferentes variables que intervienen en el proceso de cultivo del mejillón y desarrollar una máquina de desgranado capaz de minimizar las lesiones en la concha del mejillón y sus efectos sobre el crecimiento.

Las investigaciones se han desarrollado con arreglo a los convenios suscritos entre la Secretaría General de Pesca Marítima y la Organización de Productores de Mejillón de Galicia (Opmega), por una parte, y entre esta organización y el Instituto de Investigaciones Marinas de Vigo del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) y el Centro Costero de A Coruña del Instituto Español de Oceanografía (IEO), por otra. Han contado, además, con financiación de la Comisión Interministerial de Ciencia y Tecnología (CICYT), a través del Programa de Transferencia de Resultados de Investigación (PETRI).

“Desde el punto de vista científico se han realizado algunos descubrimientos interesantes y desde el punto de vista práctico se han aportado datos para una optimización del proceso de cultivo”, declaraba Labarta a MAR.

Adaptarse al mercado

El resultado de estas investigaciones, en las que ha tenido un papel principal la prime-



ra organización de productores de mejillón, está siendo conocida en el sector a través de la propia Opmega, del Consejo Regulador del Mejillón de Galicia y, sobre todo, por el sistema de boca a boca.

El gerente del Consejo Regulador, Joaquín Riveiro, subraya el hecho de que “investigadores del prestigio de Uxio

Labarta y Alejandro Pérez Camacho centren su atención en el mejillón” y expresa su confianza en que el sector y la Administración estudien la solución de los problemas aún no resueltos. Uno de ellos sería el que se refiere a la obtención de la semilla de colector, que sólo estaría disponible en el limitado período de desove y para un número determinado de cuerdas.

APROVECHAMIENTO INDUSTRIAL DE RESIDUOS

La Administración y la industria de transformación trabajan desde hace tiempo en distintas líneas de investigación para la puesta en valor de los residuos del mejillón o del producto infravalorado. Los resultados empiezan a ser alentadores. La Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) han suscrito un convenio para poner en marcha una planta piloto para el procesado y aprovechamiento industrial de residuos de la cocción del mejillón. Asimismo el Centro Técnico Nacional de Conservación de Productos de la Pesca (CECOPECA), el laboratorio de la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescados y Mariscos, Anfaco, ha desarrollado un proceso de fabricación que aprovecha el mejillón infrautilizado por la industria conservera para producir una especie de embutido, mientras avanza la posibilidad del mejillón envasado, listo para su consumo directo o para ser empleado como guarnición.

Con el convenio suscrito, la Consellería de Pesca pretende realizar los trabajos técnicos referidos al diseño, instalación y puesta en marcha de una planta piloto para verificar las posibilidades de aplicación industrial del proceso biotecnológico desarrollado previamente por un equipo de investigadores del Instituto de Investigaciones Marinas de Vigo, del CSIC. Este proceso permitirá una reducción sustancial de la carga contaminante de los efluentes del proceso de mejillón y su aprovechamiento para la obtención de diversos productos de interés industrial.

Si se demuestra, efectivamente, la viabilidad industrial del proceso, los beneficios tendrían una doble vertiente, la ecológica y la empresarial. Más aún, permitiría convertir en materia prima un efluente que representa un impacto negativo sobre el medio litoral.

Con el aprovechamiento de los efluentes se reducirían entre un 80 y un 85% los residuos industriales de la cocción del mejillón. Simultáneamente, este aprovechamiento induciría una interesante industria auxiliar para la comercialización de una serie de productos de alto valor añadido, como enzimas, glucosa o alfaamilasas, productos biológicos comercialmente muy apreciados que se aplican en la industria alimentaria, alimentación animal, textil, colas, adhesivos y detergentes, farmacología, etc., que el mercado español cubre mayoritariamente con importaciones.

La Administración pesquera gallega aportará casi 20 millones de pesetas para la construcción de la planta piloto en el IIM de Vigo y compartirá en condiciones de igualdad con el CSIC la titularidad de los derechos de propiedad industrial en la medida en que sean patentables.

“SI EN EL TIEMPO DE DOS COSECHAS SE OBTIENEN TRES, ESO TIENE UNA ALTA INCIDENCIA ECONÓMICA”.



Riveiro considera de capital importancia la reducción del tiempo de cosecha. “Si en el tiempo de dos cosechas se obtienen tres, se está ganando una, y eso tiene una alta incidencia económica”. Se trata, insiste, de un trabajo a largo plazo. “Hay que ir orientando hacia un producto diferente, adaptado a mercados que hasta ahora no han sido explota-

dos”. Es el caso de las exportaciones a Francia, Italia y, sobre todo a Bélgica, donde la demanda es de un mejillón más pequeño que el que reclama el consumidor español. “Tenemos el producto que ellos demandan y posiblemente a nosotros nos lleve la mitad de tiempo hacer ese producto. La solución sería acometer un tipo de almacén

que nos permitiese enviar producto vivo y allí manipularlo y distribuirlo. Una empresa del propio sector que preste servicios a todo aquel que quiera vender mejillón allí”, declaraba a MAR el gerente del Consejo Regulador.

Mejillón de marca

El Consejo Regulador se encuentra enfrascado en el proceso administrativo que debería conducir a la concesión de una denominación de origen protegida para el mejillón de Galicia, una vez descartada por sentencia la denominación de calidad. De momento, la marca “mejillón de Galicia” ha sido inscrita en el registro de marcas español y también en el comunitario. Pero ése es sólo un punto de inicio.

La Consellería de Pesca ha presentado al Ministerio de Agricultura, Pesca y Ali-

mentación el expediente de denominación de origen, que debe ser tramitado a la Comisión Europea. En ese expediente se defiende que el mejillón de Galicia, pese a ser una especie común, en las especiales condiciones de las rías gallegas (nivel de salinidad, de temperatura, de aporte de nutrición, etc.) da un producto final distinto tanto desde el punto de vista morfológico como organoléptico al de otros orígenes. El Consejo Regulador, y todas las Administraciones implicadas están trabajando sobre un terreno totalmente nuevo porque no hay ningún precedente de denominación de origen del mar. “Creemos que tenemos derecho a solicitarlo y estamos ilusionados con obtener la denominación de origen y, en caso de no ser así, defenderíamos la marca de garantía”, añade el gerente del Consejo Regulador.

Con el proyecto desarrollado por Cecopesca se aprovechan y rentabilizan las viandas rotas y pequeñas, que son transformadas en un producto gelificado de altas cualidades organolépticas y nutricionales, adecuadamente tratado mediante un proceso térmico para ayudar a la gelificación, una especie de “salami” de mejillón, que se presentaría cerrado al vacío en forma de láminas, como se comercializan ya muchos de los embutidos convencionales.

Los técnicos de Cecopesca han tenido que resolver dos problemas a la hora de afrontar la investigación sobre el aprovechamiento de mejillón infrutilizado. Por una parte, su bajo poder gelificante hace necesaria la incorporación de músculo de atún, lo cual encarece el producto final. De otro lado, el color verdinegro del hepatopáncreas del mejillón afectaba la masa resultante, por lo que se impuso su eliminación. Éste es un segundo factor de encarecimiento, sea en mano de obra o en

tecnología específica para el procesado de la vianda. El proceso industrial, en cualquier caso, requiere abundante mano de obra o bien inversión en maquinaria especial. Este proyecto de investigación ha sido financiado por la Dirección General de Formación Pesquera e Investigación de la Consellería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura de la Xunta de Galicia.

Por otra parte, el consumidor de mejillón podrá encontrar en un futuro no lejano mejillones envasados en barquetas especiales selladas, conservadas en refrigeración, con o sin líquido de cobertura, al natural o con salsa, en aceite o en preparaciones diferentes, listos para ser consumidos directamente o como guarnición en la preparación de paellas, ensaladas, salpicones, etc.

En este caso, el proyecto ha sido financiado por una empresa privada de transformación de productos de la pesca con el propósito de abrir nuevos

mercados a partir de un producto no comercializado hasta la fecha, que resulte atractivo y ofrezca variedad de preparaciones. Los mejillones se presentarían envasados en bandejas de polipropileno y podrían ser procesados en cocido, cocido ahumado o fritos, entre otras posibles formas de preparación. Una vez llenas las bandejas, se cerrarían mediante termosellado y se someterían a esterilización o pasteurización.

Se trata, en suma, de rentabilizar al máximo la materia prima que adquiere la industria de transformación, al tiempo que se abren nuevos mercados, sintonizando con la demanda existente o abriendo nuevas líneas de consumo acordes con las necesidades de un consumidor que busca materias de primera calidad y carece de tiempo para preparar platos muy elaborados. ■

M.V.

MEJILLÓN

Por otra parte, el Consejo, que hasta ahora ampara únicamente el mejillón en fresco, ha iniciado la redacción de un reglamento para la incorporación del mejillón transformado, a partir de un anteproyecto elaborado por el propio subsector. "Este es un segmento de mercado muy amplio que trabaja con mejillón gallego y que necesita mecanismos para defenderse y presentarse ante el consumidor con una posición muy clara. Tenemos unos productores con gran experiencia para producir y que lo hacen muy bien, y unos transformadores que hacen muy buenas conservas y muy buen producto congelado, hay que aprovechar las sinergias y no enfrentarlas", concluye Riveiro.

El Consejo Regulador acaba de estrenar sede: el Edificio del Mejillón en la Avenida de la Marina de Villagaría de Arosa. La nueva edificación acogerá a todos los segmentos integrados en el Consejo, proximidad física que se espera contibuya también a un acercamiento de posiciones en favor del sector.

Aproximación a la demanda

José Ramón González Bóo, presidente de la Confederación de Organizaciones de Productores Mejilloneros de Galicia (Cemega), organización que comercializa la mayor parte del molusco gallego, señalaba la necesidad de establecer canales fluidos de información "no sólo en la investigación sino en el trabajo administrativo que nos toma como base" para que el sector pueda obtener los beneficios deseables.

Precisamente para adaptarse a las tendencias del mercado, Cemega decidió el pasado mes de septiembre establecer una nueva clasificación de tipos en la comercialización de la producción. La categoría grande incluye hasta 26 piezas por kilo, la normal entre 27 y



UXIO LABARTA

"DESDE EL PUNTO DE VISTA CIENTÍFICO SE HAN REALIZADO ALGUNOS DESCUBRIMIENTOS INTERESANTES Y DESDE EL PUNTO DE VISTA PRÁCTICO SE HAN APORTADO DATOS PARA UNA OPTIMIZACIÓN DEL PROCESO DE CULTIVO".

34 piezas y la pequeña entre 35 y 40 piezas. Durante un tiempo se clasificaba en función de la longitud de concha y del peso de la vianda, ahora la clasificación se atiene únicamente al peso de la vianda. Esta clasificación rige exclusivamente para venta en fresco, ya que a las fábricas se vende exclusivamente vianda. "Se había instalado artificialmente en el mercado un mejillón muy grande, simplemente porque sobraba. Se vendía el más grande y el más pequeño se tiraba. La diferencia que se estaba pagando por un mejillón grande no obedece a una diferencia de calidad".

Cemega acordó también modificar los precios en una aproximación "a la proyección normal del aumento del coste de la vida desde el año 85 al 98 que todavía no alcanzamos". El em-

jillón grande se vende a 135 pesetas/kilo (para entregas en sacos de doce kilos de los que se abonen once); el tipo normal se vende a 100 pesetas/kilo y el tipo pequeño a 85 pesetas/kilo (en ambos tipos para sacos de once kilos de los que se abonan diez). Estas fórmulas de descuento son las que operan habitualmente con las depuradoras. En el caso de las conserveras rige una clasificación diferente que contempla un precio máximo de 100 pesetas/kilo y un mínimo de 36 pesetas.

González Bóo considera totalmente superada la confrontación entre productores y conserveros. "Es comprensible que les cueste perder la iniciativa, antes era el cliente quien fijaba las condiciones, ahora somos nosotros quienes fijamos el precio y el plazo de pago pero, a cambio, el conserve-

ro tiene la promesa firme de que no le vamos a bajar el precio, lo que les permite levantar stocks sin problemas. Cuando todos levantan el almacén con holgura pasa lo que está pasando ahora, que no tenemos mejillón suficiente para abastecer a las conserveras como ellas quisiera. Se han dado cuenta, además, de que hemos puesto las conservas de mejillón en el sector de alta rentabilidad".

Fuente de energía

La Consellería gallega de Pesca está desarrollando una nueva compañía de promoción del mejillón de Galicia, con la que incide en sus propiedades energéticas. Mediante la identificación simbólica entre una plataforma petrolífera y una batea, se refuerza la idea del mejillón como fuente de energía por su aporte de proteínas y sales minerales.

La campaña se realiza exclusivamente mediante spots de televisión en TVE y en los calanes autonómicos, tiene un presupuesto de 80 millones de pesetas que será costado al 75% por la Iniciativa Comunitaria Pesca y el 25% restante por la Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia. ■

Mery Varona

El acuerdo con la UE mejora las posibilidades de pesca

SEYCHELLES: UN RESPIRO PARA LA FLOTA ESPADERA

El nuevo protocolo pesquero suscrito entre la Unión Europea y Seychelles aumenta las posibilidades de pesca de la flota comunitaria y supone un respiro para la flota espadera

española. El convenio tiene una duración de tres años y amplía en trece el número de licencias atribuidas hasta ahora a los atuneros españoles.

SE estima que para la flota atunera éste es el más importante de los acuerdos suscritos hasta ahora por la Unión Europea y resulta totalmente satisfactorio para los intereses españoles.

Las posibilidades de pesca para los buques comunitarios han aumentado en 22 unidades, cinco atuneros cerqueros congeladores y 17 palangreros de superficie. Los primeros pasarán de 42 a 47 y los segundos de 15 a 32. Para la flota española las posibilidades de pesca han mejorado en 13 unidades. Pasan de 22 a 25 los cerqueros y se duplican en el caso de los palangreros de superficie, de 10 a 20. Para éstos se elimina además la limitación para buques de eslora superior a 37 metros que existía en el protocolo anterior.

La compensación financiera a cargo de la Comisión Europea será de 3.450.000 euros anuales (574 millones de pesetas). Los armadores deberán abonar un canon de 25 euros (4.160 pesetas) por tonelada, cinco más que en el convenio anterior. Se ha mantenido en 7.500 euros (1,25 millones de pesetas) al año la cuantía del anticipo que deben abo-

nar los atuneros cerqueros al obtener las licencias, y para los palangreros de superficie se ha fijado un anticipo de 1.000 euros (166.000 pesetas) para buques de 150 ó más toneladas de registro bruto y de 1.375 euros (225.000 pesetas) para el resto.

El nuevo acuerdo, al que se había llegado tras dos rondas de negociaciones, en Bruselas y en Mahe (Seychelles) entró en vigor el pasado 18 de enero, en la misma fecha que expiraba el anterior. La ampliación de posibilidades de pesca abrirá el caladero a los barcos de Italia, Portugal y Reino Unido que se unirán así a los buques españoles y franceses que venían operando en aquellas aguas.

Las mejoras introducidas en el nuevo acuerdo abundan en la tendencia ya iniciada de mantener el trasvase de atuneros desde el Atlántico, donde se aprecian indi-

cios de sobreexplotación en algunas especies de túnidos, hacia el Índico y suponen un alivio a los problemas de la flota espadera española. La caída de los precios del pez espada debido a la entrada masiva de esta especie en el mercado nacional, atribuida, entre otras razones, a la crisis económica de los países asiáticos, está causando un serio quebranto a los armadores españoles. Estos vienen reclamando a la Comisión Europea que limite las importaciones de pez espada de terceros países, que se intensifiquen los controles de las descargas en los buques de bandera de conveniencia, así como la aplicación de la cláusula de salvaguarda que fija un precio de referencia de 3.069 euros por tonelada (unas 510 pesetas/kilo). Los armadores denuncian que en los mercados españoles esta especie se ha cotizado en algunos momentos a 400 pesetas en primera venta. Los responsables comunitarios de pesca han descartado en todo momento la aplicación de límites en las importaciones. La Administración pesquera española ha respaldado, en cambio, la petición de que se aplique la cláusula de salvaguardia.

M.V.



LOS NAVIEROS

Durante los últimos años se ha producido una importante renovación y mejora de la flota de la Marina Mercante gracias al esfuerzo acometido tanto por el sector como por la Administración. Sin embargo, según un trabajo realizado por la patronal de los navieros, Anave, la total renovación de la flota sigue siendo la gran asignatura pendiente de este sector para lograr las mayores cotas de competitividad en todos tipos de fletes. De acuerdo con los datos ofrecidos en ese estudio, actualmente un 40 % de los barcos que componen la flota nacional tienen una edad superior a los 20 años.

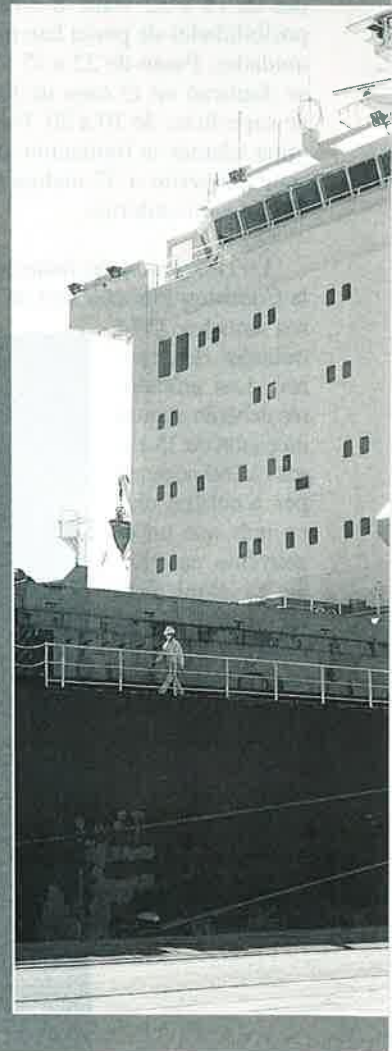
PIDEN UN PLAN PARA RENOVAR LA FLOTA

EL paulatino envejecimiento de la flota española de transporte puede rastrearse en los fondos de una crisis general del sector que se prolongó desde mediados de los años setenta hasta irse diluyendo en la última década, pero la más actual estimación revela que la media de edad de los barcos españoles ha pasado a ser de 18 años, cuando apenas era de 11 en la década anterior.

La falta de recambio o renovación ha pronunciado este envejecimiento con llamativas cifras que se refieren a que "sólo un 21% de las unidades de nuestra flota tiene menos de 10 años", estimándose esta edad como más tolerable o referida al buen

uso. Y el importante grueso de la flota —136 barcos, el 40%— ya sobrepasan los 20 años, edad que se comenta por sí sola al observar la velocidad tecnológica con la que marchan los competidores europeos.

Para los expertos de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) el sector necesitaría un auténtico plan de choque, en materia de renovación de flota, para enfrentar el referido envejecimiento, lo que dicho en números redondos significaría "unos 30.000 millones de pesetas/año para mantener la actual cuota de cobertura del comercio marítimo español, o unos 37.000 millones de pesetas/año para congelar el déficit de la balanza de fletes".





Con datos de noviembre 98, la flota mercante española estaría integrada por 343 buques, de los cuales sólo 72 serían más jóvenes de diez años, es decir, altamente competitivos para la etapa liberalizadora que acabamos de iniciar.

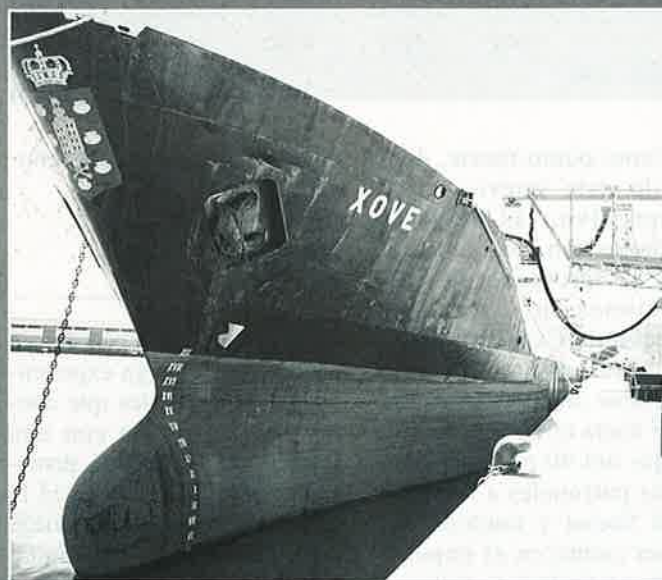
Astilleros e industria auxiliar

La industria naval española resulta la más inmediata perjudicada por este proceso de envejecimiento que repercute o autoalimenta una débil contratación, ya que "sólo el 5% de los pedidos de las navieras españolas llegan a los astilleros nacionales, mientras en la Unión Europea esta tasa alcanza el 50% de los referidos encar-



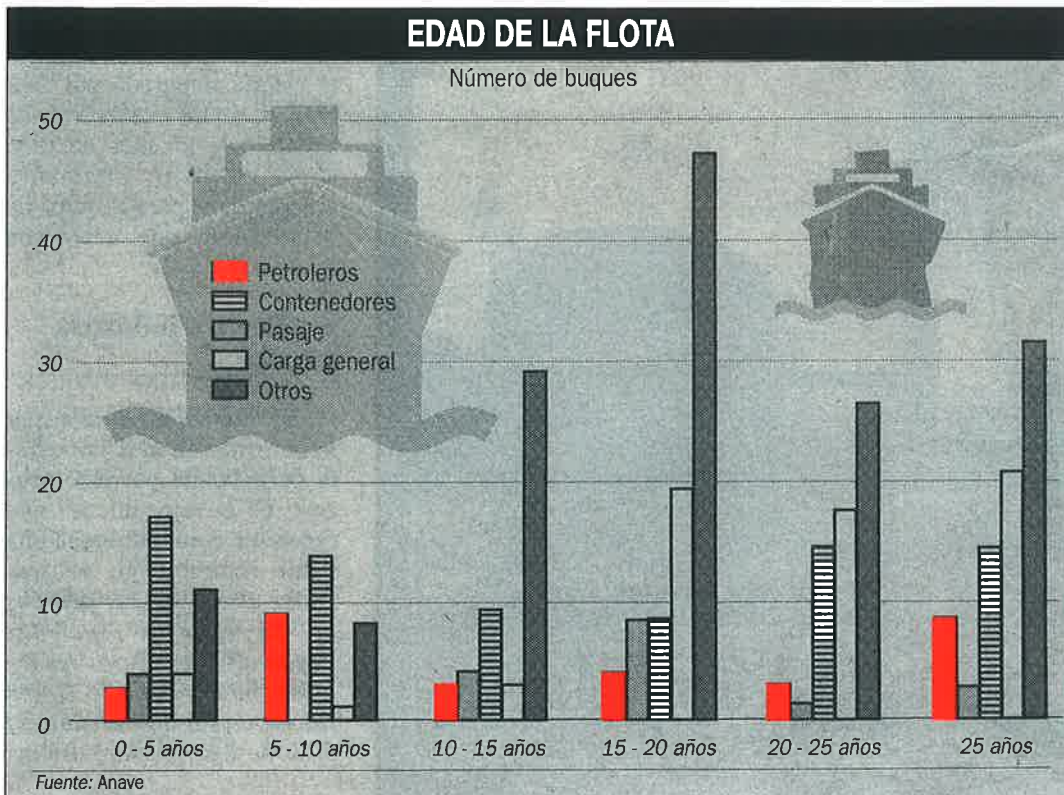
■ Según los datos de la patronal Anave, el 40 % de la flota tiene más de 20 años de antigüedad.

■ El envejecimiento pasa factura a astilleros e industria auxiliar, obligados a exportar el 95% de sus ventas, y se sanearía con inversiones próximas a los 30.000 millones de pesetas/año.



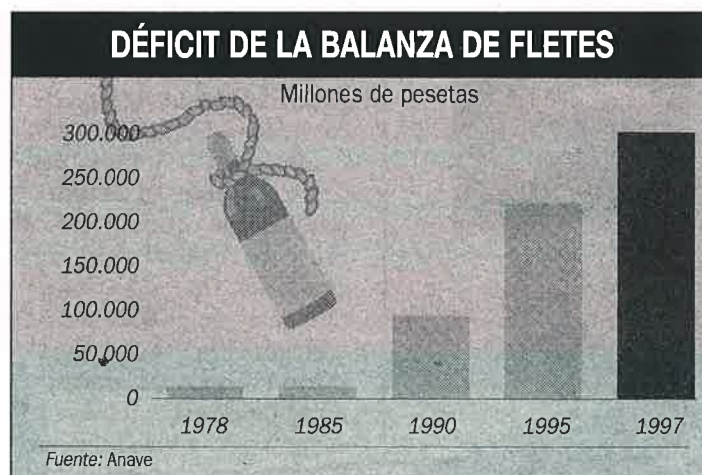
gos". Expresado esto por pasiva, obliga a reconocer que los constructores españoles deben sostenerse a base de lanzar el 95% de su producto a la exportación, lo cual es un reto de altísima exigencia una vez que se ha destapado la crisis asiática.

Los empresarios de los astilleros y la industria auxiliar consideran asimismo como "asignatura pendiente" de una marina mercante competitiva "renovar la flota por unidades más adecuadas en cuanto a tipos y tamaños, con incorporación de nuevas tecnologías



de navegación y seguridad", si bien en este último aspecto la flota española cumple –al nivel de las mejores, la holandesa y la noruega–, como lo prueban su escaso número de detenciones/año por la inspección de seguridad MOU. Ciertamente, pese a la avanzada media de edades del conjunto de sus barcos, la flota española presenta unos buenos standards de seguridad, reconoce el referido estudio de ANAVE.

Pero si ésta de la baja construcción y renovación de flota es una parte del problema, la competitividad –a mercado abierto– es el todo. Desde el pasado 1 de enero han quedado liberalizados los cabotajes de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, y los navieros españoles habrán de defenderse de la gran oferta existente tras la más inmediata crisis asiática, que ha profundizado la sobreoferta y los nuevos movimientos del mercado de fletes.



Como punto fuerte, dentro de este nuevo marco competitivo, las navieras españolas han ido a la estrategia de aprovechar las inscripciones en el Registro Especial de Canarias; dicho en términos contables, a beneficiarse de descuentos del IRPF hasta el 50 por ciento, rebajas del 90 por ciento en cuotas patronales a la Seguridad Social y también del 90 por ciento en el impuesto de sociedades, pero el fondo del problema no han

dejado de apuntar a la renovación de flota.

Cuando lo viejo es caro...

Los navieros españoles ya acumulan una larga experiencia sobre los costes que conlleva la operación con una flota de edad avanzada, demasiado elevados, pues quizá la única virtud del barco viejo sería un bajo coste de capital por estar casi o totalmente amortizado, pero en todos los



Trasmediterránea rejuvenece su flota

Capítulo previo a su privatización en el presente año 1999 y despliegue de una enérgica política en cargas, Trasmediterránea completará la operación rejuvenecedora de barcos que ya inició en 1998, dotando 70.000 millones de pesetas al efecto. La emblemática naviera pública vende las embarcaciones más viejas de su enseña, encarga un novísimo "ro-ro" a Unión Naval de Levante, y ha comprado otros cuatro

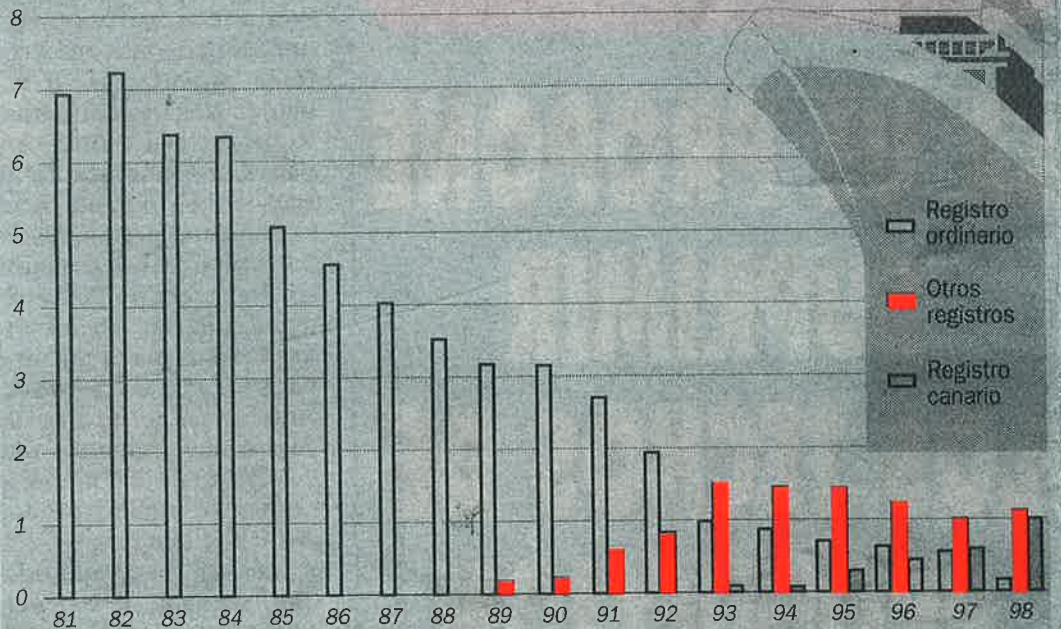


"rodados" a las compañías Stena y Fred Olsen, operaciones que estarán cumplidas entre junio y diciembre del presente año, salvo en el caso del primero, que dilatará dos años la construcción.

Comprometidos ya así 33.000 millones de pesetas, Trasmediterránea consigna otros 10.000 millones para rejuvenecer instalaciones propias en tierra firme, y aun se queda con "cash" para comprar oportunidades en refuerzo de sus retos para la ruta Cádiz-Canarias, donde la liberalización "apretará más".

EVOLUCIÓN DE LA FLOTA MERCANTE ESPAÑOLA

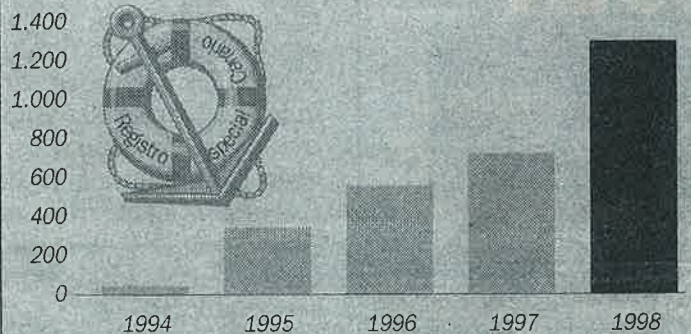
En millones de TRB



Fuente: Anave

EVOLUCIÓN DEL REGISTRO ESPECIAL CANARIO

Miles de toneladas de arqueo



Fuente: Anave

otros aspectos –mantenimiento, eficacia y riesgo– se comprende que lo viejo es caro. "La renovación de flota se traduciría no sólo en una mejora de la competitividad y la seguridad marítima, sino que relanzaría la demanda del sector de la construcción naval", concluye el referido estudio.

Al ser considerado el sector marítimo como "de elevado riesgo inversor" se estima que –como ocurre en otros pa-

íses comunitarios, competidores al fin– ha de irse a los incentivos fiscales, en la línea propuesta a la Comisión Delegada de Asuntos Económicos por los departamentos de Fomento e Industria. Los empresarios españoles juzgan lógico que "estos incentivos fiscales se acompañen con el mantenimiento del esquema de garantías complementarias a la hipotecaria, mediante el Aval Estatal, que se implantó recientemente a la mitad de 1998".

El corolario de la aplicación de este sistema conjunto de acciones por la renovación de flota sería "la estabilización –a medio plazo– de la media de edad de los barcos y su mejora de operatividad, y, también a medio plazo, la reducción del déficit de nuestra balanza de fletes". Se considera, a este respecto, preocupante que la cobertura del comercio marítimo español haya caído –en los diez últimos años– del 70 al 27 por ciento, rozando un déficit próximo a los 300.000 millones de pesetas.

Expertos independientes señalan que "para mantener la cobertura actual sería preciso que nuestra flota creciera al mismo ritmo que lo hace el comercio marítimo, de modo que a la altura del año 2002 se precisaría una flota total de 3,0 millones de GT, incorporando anualmente unas 150.000 GT al conjunto". ■

S. de Francisco

Los cultivos de pulpo
y besugo en los nuevos
planes nacionales

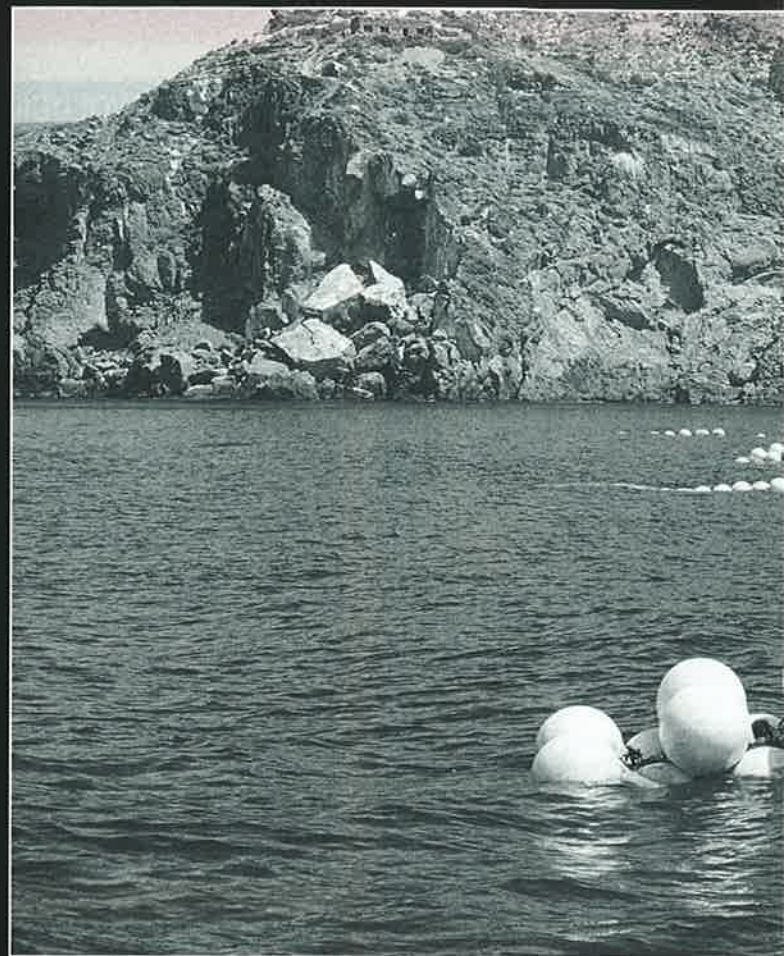
LA UE PROPONE SUPRIMIR LOS TECHOS DE PRODUCCIÓN ACUÍCOLA

La Comisión Europea propondrá el mantenimiento de las ayudas a la acuicultura en los niveles actuales, que cubren hasta el 60% de las inversiones, y la supresión de los techos de producción en el período 2000-2006. Así lo anunciaron los representantes de la Dirección General de Pesca de la Comisión Europea en las Jornadas sectoriales organizadas por la Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia (Santiago, 1-14 de enero). La Jacumar de febrero, por su parte, aprobó los planes nacionales de acuicultura que se abordarán a partir del año 2000 en los que adquirirán protagonismo creciente los cultivos de pulpo, besugo y otros espáridos.

LA aportación de Antonio Gutiérrez y Alexandro Piccioli, administradores de la DG XIV, aportó una dosis de optimismo al sector de los cultivos marinos, que está viviendo una etapa excelente en cuanto a resultados económicos y de producción y que contempla el futuro con razonable esperanza. Con especial satisfacción fue acogida la afirmación de que se

mantendrán los niveles de financiación similares a los actuales, máxime teniendo en cuenta las restricciones anunciadas para otras actividades.

Los representantes comunitarios explicaron las propuestas del Reglamento elaborado por la Comisión, en el que se establecen las directrices del nuevo programa operativo de intervenciones estructurales comu-



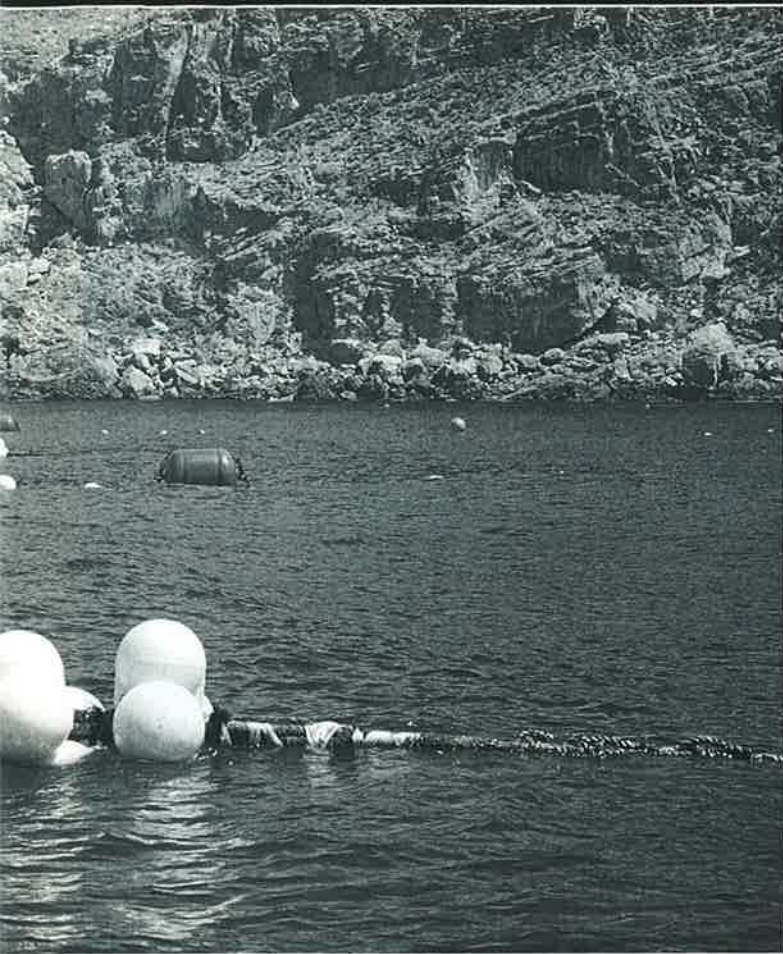
nitarias entre los años 2000-2006. En términos generales, indicaron, se potenciarán las actuaciones vinculadas a la protección del medio ambiente y a la creación de empleo. Con estos criterios, la propuesta de Reglamento contempla un incremento de las ayudas de hasta un 10%, sobre un máximo de subvención de un 60%, en aquellas inversiones que conlleven mejoras sustanciales en el medio ambiente, recirculación de aguas, cultivos *off-shore*, etc. Otro tanto prevé para potenciar la actividad de organizaciones de productores y pequeñas y medianas empresas. Se primará también el desarrollo a escala industrial de proyectos piloto, con una subvención comunitaria prevista de hasta el 75%.

En la propuesta de Reglamento se incluye la eliminación de los actuales techos de producción para la acuicultura, de manera que, de prosperar esta proposición, los niveles de producción se atenderán

únicamente a la demanda del mercado.

La acuicultura ha tenido un crecimiento progresivo en los últimos años y, según todos los indicadores, persiste la tendencia al alza. Según estadísticas de la FAO en 1995, la producción acuícola representaba el 25% del total del pescado destinado al consumo humano en el mundo. En volumen, en sólo cinco años se ha pasado de una producción de 4.130.000 toneladas (1990) a los 6.700.000 de 1995. En lo que atañe al sector acuícola español, en 1997 se produjeron en torno a las 239.000 toneladas de peces, moluscos y crustáceos de cultivo. El mejillón continúa siendo, con enorme diferencia, la principal de las producciones con alrededor de 200.000 toneladas, el 97% procedente de las bateas gallegas, seguido de los cultivos de almeja, ostra, dorada y rodaballo.

Galicia es la primera Comunidad acuícola, con un valor



en primera venta de 20.000 millones de pesetas anuales. La mayor parte corresponde al mejillón, de donde se extrae el 50% de la producción mundial. En el segmento de peces en 1997 se obtuvieron 1.663 de rodaballo por valor de 2.194 millones de pesetas, y 851 toneladas de salmón por valor de 421 millones. En ostra registró una producción de 2.312 toneladas y unos beneficios por encima de los 1.184 millones de pesetas.

Nuevas producciones

En las mismas Jornadas, el director del Instituto Español de Oceanografía, Álvaro Fernández, dio a conocer las líneas de investigación que se están desarrollando para diversificar la acuicultura marina, señalando los estudios realizados en centros de la Consellería de Pesca de la Xunta sobre el cultivo del ollomol. Los mejores resultados, señaló, se han obtenido en el cultivo del pulpo, en el que se ha conse-

guido un crecimiento entre 0,5 y un kilo por mes, en función del tamaño inicial, y en la captación de simiente de vieira y de otros pectínidos en el medio natural.

Las Jornadas sectoriales de cultivos marinos se habían organizado para ofrecer un mecanismo de consulta a los profesionales de la acuicultura en Galicia, en relación a las iniciativas que deben adoptarse para

el desarrollo de su actividad durante los próximos siete años. La oportunidad de la convocatoria se subrayaba por la próxima finalización del programa actual de intervenciones estructurales que se ha venido desarrollando durante el período 1994-1999. En las sesiones de trabajo se revisó el pasado reciente del sector y se abordó el futuro desde la perspectiva de las tres Administraciones implicadas: autonómica, estatal y comunitaria, interviniendo, además de los administraciones de la Dirección General XIV, el subdirector del Caladero Nacional, Acuicultura y Recursos Litorales de la Secretaría de Pesca, Antonio García Elorriaga, y el director General de Recursos Marinos de la Consellería de Pesca, Javier Peireiro. Participaron asimismo los presidentes de la Asociación de Productores de Rodaballo de Galicia, de la Asociación de Productores de Salmón, de la Organización de Productores Ostrícolas, de la Confederación de Mejillón de Galicia y de la Organización de Productores de Mejillón de Galicia.

Desarrollo esperanzador

El Jefe de Servicio de Acuicultura de la Consellería de Pesca, Juan Fernández, declaraba a la revista MAR que la acuicultura es un "sector que tiene un desarrollo a medio plazo muy esperanzador. Todo apunta a que la pesca va a menos y desciendan las capturas de pesca; ese mercado deberá cubrirse con los peces de cultivo, de excelente calidad también".

El nuevo programa operativo de intervenciones estructurales comunitarias de acuicultura entre los años 2000-2006 potenciará las actuaciones vinculadas a la protección del medio ambiente y a la creación de empleo.

En Galicia, anunció, "en el próximo Plan Sectorial las especies nuevas estrella serán el pulpo y el besugo". El primero está dando excelentes resultados en la fase de engorde y debe resolver aún problemas en la fase larvaria. En cuanto al besugo, se ha cerrado el ciclo, aunque se aprecia un crecimiento lento. El rodaballo atraviesa un buen momento, con expectativas de incremento de producción sobre las 2.000 toneladas actuales. En el salmón se incrementará la producción, actualmente en torno a las 900 toneladas, muy lejos del objetivo de producción, fijado inicialmente en el programa operativo en 4.600 toneladas. A escala experimental se están dando algunas iniciativas para comprobar la rentabilidad de las producciones de lubina y dorada en aguas gallegas.

En el segmento de la conchicultura el mejillón, la verdadera estrella de la producción gallega, centra sus objetivos de futuro en la protección del medio ambiente, mejora de la calidad y consolidación del Consejo Regulador de la Denominación de Origen. En las producciones de ostra y almeja las medidas conducen a potenciar su cultivo y a la profesionalización del sector marisqueo.

Planes nacionales

Abundando en las perspectivas de progresión en la acuicultura, la Junta Nacional de Cultivos Marinos aprobó en su reunión de febrero los planes nacionales de cultivos para el año 2.000. Como notas destacadas, se potencian las producciones de pulpo, besugo y de algunas especies de espáridos, como el denton y el sargo.

La Jacumar conoció el desarrollo del Plan Estratégico en elaboración, el llamado Libro Blanco de la Acuicultura Española, que se espera esté concluido dentro de este mismo año. ■

Mery Varona



AETINAPE celebra su X Pleno con el lema "Mar al Sur"

EL ISM REVISAR EL DIAGNÓSTICO DE SALUD LABORAL DEL SECTOR MARÍTIMO

El Instituto Social de la Marina ha creado una comisión para estudiar el estado de salud laboral en el sector marítimo, que tiene una elevada tasa de siniestralidad. Las conclusiones que se obtengan del trabajo de esta comisión servirán para reorientar las políticas preventivas que pondrá en marcha la Administración, en el marco de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales. En su intervención ante el X Pleno de Aetinape (Huelva, 11-12 de diciembre, 1998) el director general del ISM, Rafael Mateos Carrasco, anunció la puesta en marcha de un plan para promover la integración cultural de las tripulaciones en la flota española.

LOS objetivos del plan se enmarcan en las líneas de actuación del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, de integrar a los cada vez más heterogéneos componentes de las tripulaciones españolas, fomentar la convivencia entre ellos, evitar

el posible aislamiento y facilitar la vida de todos los tripulantes. Con esta iniciativa, el ISM tiene en cuenta la evolución internacional de la actividad marítima y la incorporación de la mujer a puestos de trabajo que habían sido tradicionalmente masculinos, lo que da lugar a unas tripulaciones a las que se incorporan

personas de distintas razas, religiones y sexos.

Ante los asistentes al X Pleno de Aetinape, Rafael Mateos hizo un repaso a los programas que el ISM tiene en marcha, destacando la constante incorporación de nuevas tecnologías a los buques para facilitar el control médico. La

telemedicina, subrayó, ha supuesto una mayor eficacia a la hora de atender a los trabajadores embarcados a través del teléfono y de la videoconferencia. Recordó asimismo que, en colaboración con la Universidad de Santiago, se está impulsando una línea de formación mediante sistemas multimedia interactivos, dirigida a los responsables de la atención médica en los buques. Finalmente, anunció la próxima firma de un convenio con un hospital del que dependería el centro de atención radiomédico, y donde pueda realizarse una especialización médica más adecuada al trabajo a bordo.

Impulso de la flota mercante

Ante el pleno de Aetinape el director general de la Marina Mercante, Fernando Casas, anunció que su Departamento impulsará nuevamente la renovación de la flota mercante española. Con esta finalidad, durante los próximos tres años la Administración pondrá en circulación unos 6.500 millones de pesetas en créditos. Casas afirmó que la flota se está recuperando merced a las condiciones formales que ofrece el Registro Especial de bandera española, creado para compensar las rigideces del registro normal de los buques mercantes, y expresó su confianza en que la liberalización del transporte marítimo impulsará una diversificación de la actividad económica de las empresas. Respecto a la política de inspecciones, el director general de la Marina Mercante fijó entre sus objetivos combinar la diligencia de las mismas con la necesidad de que la actividad económica de los buques se entorpezca lo mínimo, extremo que hizo extensible al despacho de buques.

En lo que atañe a la seguridad, Casas anunció que se reforzarán las condiciones de navegación del transporte marítimo de pasajeros, especialmente en las embarcaciones de menos de 30 metros de eslora. Deberán recontar los pasajeros que utilicen sus servicios, reforzar sus medios de salvamento y acreditar la titulación adecuada de su responsable, para que los usuarios cuenten con las mayores garantías, insistió.

Pescado con carnet

Samuel Juárez, secretario general de Pesca Marítima, expresó su confianza de que en breve plazo se apliquen al pescado que se ofrece al consumidor las mismas pautas de identificación que se utilizan

para el resto de productos, de manera que se especifique origen, especie, etc. Este carnet de identidad del pescado, afirmó, permitirá a la pesca española ganar posiciones en el mercado.

Juárez enumeró los seis problemas que afectan a la actividad pesquera: la mala situación de los recursos por causa de la sobrepesca, la excesiva capacidad de la flota, la escasa operatividad de una parte de la misma, la escasa dimensión empresarial que impide crecer a dimensiones internacionales, la tendencia a la reducción de la población activa dedicada a la pesca y la escasa integración entre los subsectores extractivos y de comercialización. Frente a esta situación, la política pesquera se enfrenta a tres retos: extender la capacitación tecnológica de los buques, esperar que las condiciones internacionales de la pesca mejoren con la reactivación de los organismos plurinacionales dedicados a velar por su buena marcha, y aprovechar para el potente sector pesquero español la oportunidad de abrir nuevos mercados merced a la creciente liberalización mundial.



Rafael Mateos Carrasco,
director General del ISM.

Olvido de los organismos internacionales

El X Pleno de Aetinape se desarrolló bajo el lema "Mar al Sur", como resumen de las dos cuestiones sobre las que reflexionó el colectivo de titulados náutico-pesqueros: la importancia del Sur en el conjunto del sector marítimo-pesquero español y la revolución latente de África para equipararse a las condiciones de abundancia que representa el Norte.

En su discurso de apertura el presidente de la organización profesional de titulados náutico pesqueros, José Manuel Muñiz,

José Manuel Muñiz

"Tras cada apresamiento, tras los convenios bilaterales, tras las empresas mixtas, tras tantas amenazas a los puestos de trabajo, se esconde la renuncia a una revisión completa del mundo".

hizo un repaso general a la situación del sector, atendiendo a las circunstancias nacionales e internacionales en que se desenvuelve la actividad pesquera. Se lamentó, en primer lugar, del olvido que los organismos internacionales tienen a la actividad pesquera afirmando que "tras cada apresamiento, tras los convenios bilaterales, tras las empresas mixtas, tras tantas y tantas amenazas a los puestos de trabajo, se esconde la renuncia a una visión completa del mundo".

Expresó sus dudas acerca de la renovación del acuerdo pesquero UE-Marruecos que vencerá a finales de 1999, "y si se renueva no será en condiciones ventajosas para España", y recordó que la flota española ha reducido ya considerablemente sus efectivos en el caladero marroquí, hasta pasar de 265 barcos en 1979 a 71 en el último censo. En cualquier caso, advirtió, las Administraciones deberían empezar a crear empleo "endógeno" en aquellas zonas donde se harán sentir las consecuencias del cese de actividad en aguas de Marruecos. "Hay que generar empleo en tierra para absorber el excedente de mano de obra que se producirá sin duda".

El consejero de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, Paulino Plata, que también intervino en el X Pleno de Aetinape de Huelva, explicó las directrices del Plan de Modernización de la Flota Andaluza y expresó su confianza en que se mantengan los fondos estructurales de la UE. La Comisión de Pesca del Parlamento Andaluz reclamó una voz andaluza propia en las negociaciones pesqueras internacionales. ■

M. Varona

**Subvencionado por la iniciativa
comunitaria ADAPT**

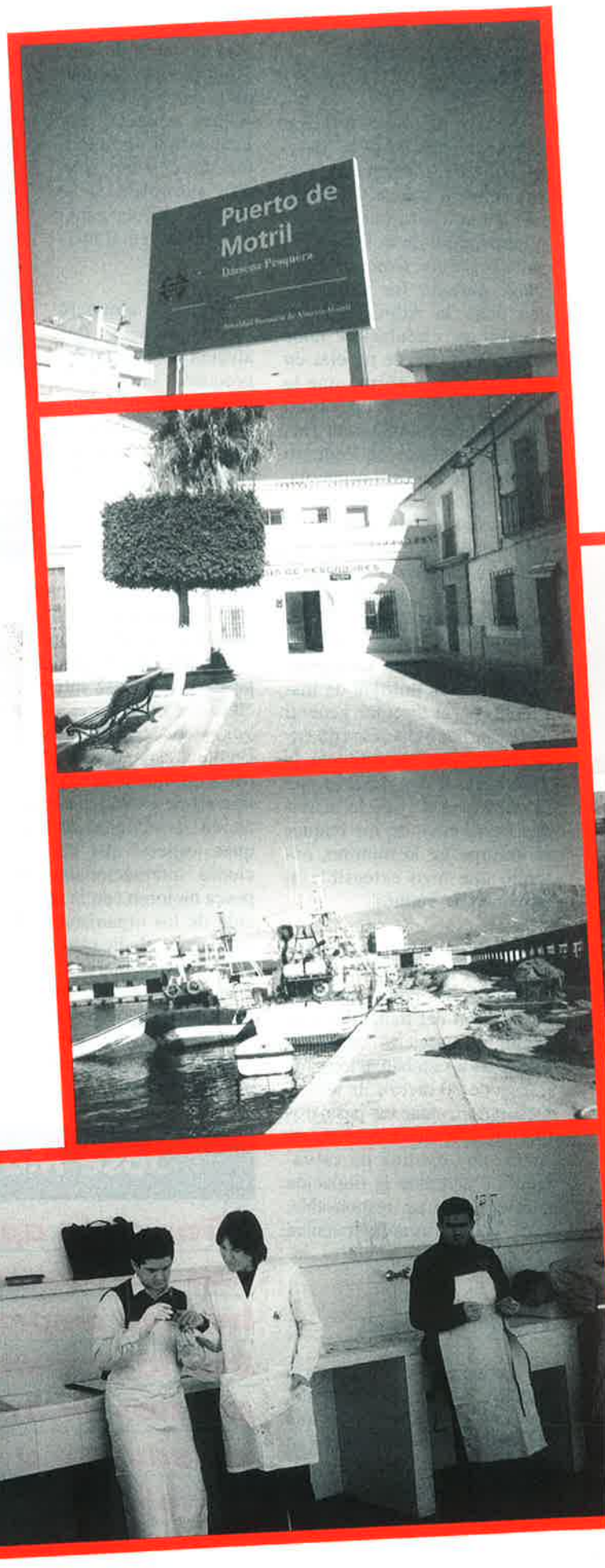
Nautilus

**PROGRAMA PARA LA
MEJORA DEL SECTOR
PESQUERO GRANADINO**

Su objetivo es mejorar la competitividad del sector pesquero granadino y capacitar a sus trabajadores para los cambios que se están dando en los procesos productivos de la pesca. Va dirigido a quienes actualmente están vinculados a la pesca y a quienes podrían estarlo en el futuro. A quienes trabajan y a quienes carecen de empleo. A partir del proyecto diseñado por el Servicio de Desarrollo de la Diputación de Granada, en la comarca de Motril se está desarrollando un programa de la iniciativa comunitaria Adapt, que comparte experiencias y propuestas con sus socios daneses, franceses y alemanes, en el marco de la Red Syrius.

EL programa diseñado por el Servicio de Desarrollo de la Diputación granadina persigue insertar al máximo número de trabajadores en la economía regularizada y, al tiempo, mejorar la competitividad del sector pesquero orientando a los trabajadores a los cambios que se están dando en este sector y ayudándoles a adaptarse a dichos cambios. Las actuaciones tendrán distintas vertientes: la formación de los trabajadores actuales o de quienes podrían insertarse en el sector pesquero, en cuestiones relacionadas con la pesca en las vertientes ocupacional, continua, formación de formadores, técnicos, etc; la información y orientación sobre propuestas de desarrollo o de adaptación a los procesos productivos de la pesca; la asistencia técnica y el asesora-

miento a empresas y trabajadores relacionados con pesca y acuicultura; y el apoyo a la creación de empleo mediante ayudas económicas para proyectos de innovación tecnológica o mejora de las condiciones de trabajo. El objetivo general es aumentar el valor



añadido de la pesca mediante la creación de industrias de transformación o bien de paliar los efectos de la merma de caladeros con instalaciones de acuicultura.

En el capítulo de formación se han diseñado 12 cursos con una duración media de 80 horas, de dos a tres semanas, y un máximo de 15 alumnos por clase. El primero versó sobre productos pesqueros, conocimiento e identificación de especies y se impartió a trabajadores del mercado y de lonjas.

Para contrarrestar éstas o cualesquiera otra, retenciones los cursos se diseñan a medida de las necesidades detectadas: contraincendios para técnicos; supervivencia marina; rederos y rederas; condiciones de comercialización de los productos de la pesca; seguridad en el trabajo; operario de usos múltiples en acuicultura; cultivador de peces; cultivador de moluscos; guía turístico-didáctico costero; gestión empresarial de explotaciones acuícolas y pesqueras; agentes de desarrollo litoral; tratamiento de fibras de poliéster; manipulación y mejora de pro-

ductos, etc. De estos análisis se deduce una realidad social y laboral en la que las actividades productivas regularizadas se mezclan estrechamente con otras no regularizadas —economía sumergida— difícilmente cuantificable en cifras y que afectan al sector pesquero y el agrario, especialmente con la proliferación de los cultivos de invernadero. En la imagen así obtenida aparece un pequeño colectivo dedicado laboral y profesionalmente a la pesca y un número considerable de personas que están adscritas en su mayoría al censo agrario como parados, lo que

Colaboración transnacional

Finalmente, la colaboración transnacional que requieren los programas de ámbito comunitario permitirá los intercambios empresariales para conocer y rentabilizar experiencias en materias relacionadas con las redes comerciales, transferencias de tecnología y servicios compartidos. En el caso de los socios daneses se trata de una empresa de consulting; los franceses gestionan empresas de conchicultura, de formación, teletrabajo y calidad medioambiental; los alemanes son un grupo de armadores que atiendan la formación del sector minorista y la comercialización. Asimismo, el Ayuntamiento de Laredo gestiona un programa dirigido al desarrollo y mejora de la comercialización.

Además del empleo o de las iniciativas empresariales que pueda contribuir a crear, al término del programa permanecerá una estructura estable como Centro de Desarrollo Marino o Aula del Mar, como vivero de empresas de cultivos marinos para jóvenes desempleados y para dinamizar los recursos humanos del sector pesquero en la zona de influencia de Motril, cuyo censo ronda los 82.000 habitantes.

Junto a la Diputación de Granada, en el proyecto participan la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Laredo (Cantabria) e intervienen, como entidades colaboradoras y cofinanciadoras, el Instituto Nacional de Empleo, la Unión General de Trabajadores, la Universidad de Granada, diversas empresas privadas y dos cajas de ahorro de la provincia.

El programa puede seguirse a través de la páginas web de la Consejería de Agricultura y Pesca de Andalucía (<http://www.cap.junta-andalucia.es/SI-RIUS>) y estableciendo comunicación mediante correo electrónico (dipuupd@dipgra.e). ■

Mery Varona



El objetivo es aumentar el valor añadido de la pesca mediante la creación de industrias de transformación o bien de paliar los efectos de la merma de caladeros con instalaciones de acuicultura.

Aunque todos los cursos son gratuitos y ofrecen alicientes añadidos como viajes de prácticas, no es fácil reunir un número suficiente de alumnos. De ahí que el programa se haya iniciado con una campaña de sensibilización para fomentar la participación en el Plan de Adaptación y para desactivar la resistencia del alumnado potencial. Reticencia que es de diverso signo según edades. Las personas mayores son reacias a admitir innovaciones en un trabajo sujeto a tradiciones seculares. Los jóvenes tienen la percepción de que la saturación de los caladeros está mermando las alternativas.

ductos pesqueros; uso de g.p.s. y radar; y hábitos sanitarios. La gestión del programa se ha encomendado a dos técnicos, biólogos ambos.

Iniciado en mayo de 1998 tendrá una duración de dos años y un presupuesto de 54 millones de pesetas, de las que el 75% son aportadas por la Iniciativa Comunitaria Adapt y el 25% restante por la Diputación del Granada. Las actuaciones se han programado con arreglo al diagnóstico obtenido mediante consultas a los agentes relacionados con el sector: instituciones pesqueras, industrias, servicios auxiliares, pescadores, arma-

les permite acceder al subsidio agrario, y que se dedican a la actividad pesquera con pequeñas embarcaciones, de forma no regularizada. La tasa de paro estimada en la comarca es del 12% de la población ocupada.

El apoyo institucional y empresarial es un factor de gran importancia en el programa. Por un lado, éste se desarrolla de acuerdo con las necesidades reales; por otro lado, quienes mejoran su formación tendrán más posibilidades de incorporarse a empresas donde se requerirán sus aptitudes al abordar iniciativas ligadas a demandas detectadas.

SE INTEGRA EN LA RED EUROPEA DE TRANSPORTE COMBINADO

EL PUERTO SECO DE MADRID SE PONE EN MARCHA



El ministro de Fomento, Rafael Arias Salgado, y el presidente del Gobierno Autónomo de Madrid, Alberto Ruiz Gallardón, presidieron la inauguración simbólica de las obras del Puerto Seco de Madrid.

El futuro Puerto Seco de Madrid está empezando a ser algo más que un proyecto virtual para convertirse en una terminal de tráfico intermodal de primer orden, integrado en la Red Europea de Transporte Combinado. Conectará la capital del Estado con los cuatro principales puertos españoles -Algeciras, Barcelona, Bilbao y Valencia- y por él pasarán más de 750.000 toneladas de mercancías anuales. Las obras se han iniciado con el nuevo año y, si se cumplen las previsiones, estará en funcionamiento a finales de 1999.

El proyecto, en el que se viene trabajando desde 1995, se levanta en el término de Coslada, próximo al aeropuerto de Barajas. En diciembre de aquel año se constituyó la Sociedad Puerto Seco de Madrid, S.A., como entidad promotora. Actualmente la em-

presa está participada por el Ente Público Puertos del Estado, con el 5% del capital, las autoridades portuarias de los cuatro puertos que participan en el proyecto, Algeciras, Barcelona, Bilbao y Valencia, cada una de ellas con un 11,5%, el Instituto Madrileño de Desarrollo, con un 15%, y la Socie-

dad Estatal de Promoción y Equipamiento del Suelo (Sepes), con el 34% restante. El capital social es de 500 millones de pesetas. La presencia de los cuatro puertos en el proyecto inicial no excluye la posible incorporación de otros, que se realizaría a costa de la participación de Sepes.

La explotación de los servicios se ha adjudicado a la sociedad Puerto Rail, S.A., constituida por la unión temporal de empresas de la que forman parte Urbser, Transfesa, Spain Rail y Renfe por un período de 10 años prorrogable por otros 10. La cesión del suelo por parte del Ayuntamiento de Coslada a la sociedad promotora se ha realizado por un período de 50 años.

Inicialmente, Puerto Seco de Madrid conectará con los puertos de Algeciras, Barcelona, Bilbao y Valencia mediante

MADRID

dos vías electrificadas de recepción/expedición y cuatro de estacionamiento, lo que le convierte en *clave de bóveda* de una parte esencial del sistema portuario español. Asimismo, se integra en la Red Europea de Transporte Combinado, aprobada por el Consejo de la UE en 1993, que desarrolla la política comunitaria de potenciación del transporte combinado. Estará dedicado específicamente al tráfico de contenedores con espacio previsto para trenes con capacidad para 20 plataformas de tres teus (contenedores de tres pies) y una longitud de hasta 450 metros. El servicio ferroviario inicial será de un tren diario por sentido para cada destino, es decir, ocho trenes diarios, y una oferta de 2.400.000 toneladas por kilómetro.

La inversión total ronda los 3.000 millones de pesetas. Algo más de 2.200 millones de pesetas corresponden a infraestructura, que se costeará con financiación pública, incluidos 560 millones de fondos Feder solicitados y concedidos para inversiones en obra civil. El equipamiento se realizará con financiación privada, estimada en torno a los 400 millones. En este capítulo se incluye inicialmente una grúa pórtico sobre carriles, una grúa móvil y un locotractor, además de sistemas de información y comunicación que permitan localizar en todo momento cada contenedor. Se espera que la terminal pueda empezar a recibir mercancías el último trimestre de 1999.

Las previsiones establecen que en el primer año de funcionamiento se habrán ge-



- En el primer año de funcionamiento se habrán generado 300 empleos directos y unos 600 inducidos.
- Moverá un volumen de mercancías de alrededor de 750.000 toneladas y generará unos 5.000 millones de pesetas de negocio.
- Es un proyecto único en España y en Europa que comunica una ciudad interior con cuatro instalaciones portuarias, frente a los precedentes establecidos, que enlazan una instalación portuaria con un punto interior

nerado unos 600 empleos, 300 de ellos de empleo directo, y se moverá un volumen de mercancías de 80.000 teus, lo que supone alrededor de 750.000 toneladas en volumen y unos 5.000 millones de pesetas de negocio. Al finalizar los diez años de concesión se espera haber alcanzado los 120.000 teus.

Único en Europa

Fuentes de la sociedad Puerto Seco de Madrid presentan este proyecto como único en España y en Europa en la medida en que comunica una ciudad interior con cuatro instalaciones portuarias, frente a los precedentes establecidos, que enlazan una instalación portuaria con un punto interior. El proyecto desarrollado en Puerto Seco de Madrid es del tipo denominado *land-bridge*, que enlaza dos o más puertos lejanos mediante una conexión terrestre más favorable que la alternativa que ofrece el enlace marítimo. De esta forma se mejora la competitividad del conjunto del



sistema portuario y de cada puerto, al tiempo que aumenta la participación del modo ferroviario en la captación de los tráficos generados por los puertos.

La ubicación de las nuevas instalaciones en una de las zonas industriales más activas del centro del país, en el llamado *corredor del Henares*, próxima al aeropuerto de Barajas y con buenas comunicaciones por carretera y ferrocarril, mejora notablemente sus posibilidades como núcleo de distribución al tiempo que lo convierte en el principal centro logístico del centro peninsular.

Entre los beneficios inmediatos del proyecto se aprecian un aumento del *interland* y de la competitividad de los puertos implicados, al mejorar su conexión con la Red Transeuropea Intermodal; la creación de nuevos servicios regulares, que favorecerán la aparición de nuevos operadores ferroviarios, al amparo de la iniciativa comunitaria, lo que redundará también en una rebaja en las tarifas del transporte y en una mejora de la calidad, pero se subraya que la iniciativa contribuye a reducir el impacto medioambiental del transporte. ■

Mery Varona



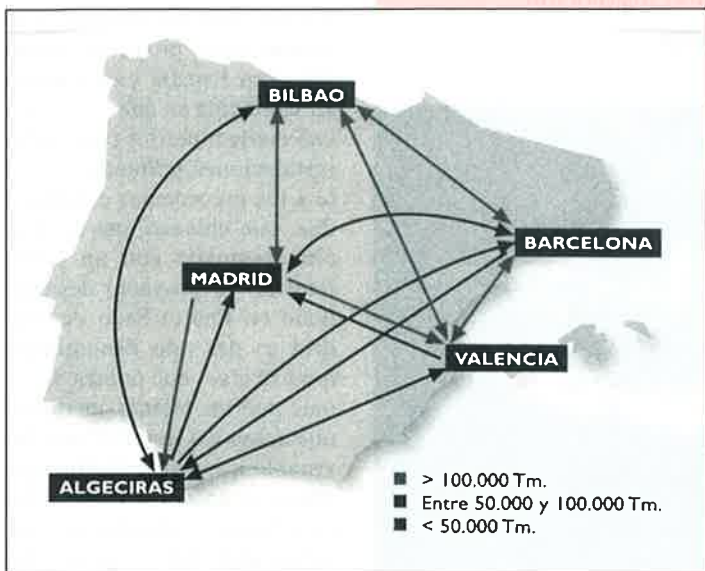
España se mantiene en el Comité Ejecutivo de ESPO

España ha sido reelegida miembro del Comité Ejecutivo de la Organización de Puertos Marítimos Europeos (ESPO). La organización portuaria española fue designada como miembro del Comité Ejecutivo en 1997, junto con Francia, en lo que se

interpretó como un reforzamiento de la posición de los puertos mediterráneos en el organismo que representa los intereses de la mayoría de los puertos europeos en la Comunidad Europea. El Comité Ejecutivo está presidido por el representante francés Jean Marcel Pietri, que sustituye al británico David Jeffery, y lo integran representantes de Alemania (Dirk Kersten Behrendt), Países Bajos (Wanda Cornelissen) y Suecia (María Nygren), además de España, que está representada por Marino Navas Gutiérrez, secretario general del Ente Público Puertos del Estado. ESPO se constituyó en 1993 para servir de interlocutor y representar los intereses de los puertos europeos ante la Comisión Europea. Agrupa a las administraciones, autoridades y asociaciones portuarias de los trece Estados litorales miembros de la Unión Europea (Bélgica, Alemania, Dinamarca, Francia, Países Bajos, Portugal, Italia, Grecia, Reino Unido, Irlanda, Finlandia y Suecia). Participan

como observadores Islandia, Noruega, Malta y Chipre. En conjunto representan al 98% de los puertos europeos. Desde su creación ha venido trabajando en la promoción del papel que los puertos marítimos europeos desempeñan en la cadena de transporte y en la economía de la Unión Europea, para lograr un sistema de transporte equilibrado y cohesionado, actuando como *lobby* ante las instituciones comunitarias. ESPO se ha consolidado como organización consultiva, principalmente ante la Comisión de las Comunidades Europeas, y trabaja asimismo con otros organismos vinculados a la administración portuaria, como la Organización Marítima Internacional (OMI) o la Organización Internacional de Puertos (IAPH).

M.V.



Cuenta con un presupuesto superior a los 6.000 millones de pesetas

El pacto territorial de Cádiz financiará proyectos de acuicultura

La flota del voraz, unos 150 barcos, se autoimpone una parada biológica y medidas drásticas para defender este caladero.

EL director provincial de Trabajo, Fernando Sicre, y el delegado del Estado en la Zona Franca, Manuel Rodríguez de Castro, han expuesto a empresarios y representantes del sector pesquero, las líneas maestras del Pacto Territorial de Empleo (PTE) para la Bahía de Cádiz, que parte de la base de que, el presupuesto que se destine, no puede servir para la reconversión de la flota, sino para ser invertido en la acuicultura o en otras iniciativas.

En este sentido, el Pacto contempla ambiciosas expectativas para los cultivos marinos, tanto en granjas piscícolas o esteros como en jaulas marinas. Uno de los padrinos políticos del Pacto, el presidente de la Mancomunidad de la Bahía de Cádiz, Antonio Moreno, ya expuso hace dos años al actual ministro de Trabajo, Manuel Pimentel: las excelencias de un programa piloto para luchar contra el desempleo, en el que el sector acuícola cobraba especial relevancia dado que hay empresarios con ganas de invertir y las condiciones de la comarca son excelentes. Fernando Sicre, por su parte, también, aprecia en las granjas marinas un recurso esencial para generar puestos de trabajo.

El Pacto Territorial del empleo de la Bahía de Cádiz tiene un presupuesto de algo más de 6.000 millones de pesetas, de los que 1.200 corresponden a fondos extraordinarios del instrumento Financiero de Ordenación

Pesquera (IFOP) que proporciona la Unión Europea.

Para la reconversión de la flota pesquera, ya existen los fondos IFOP ordinarios y por ello, según ha manifestado Fernando Sicre, los consignados en el Pacto Territorial de Empleo deben dedicarse a otras tareas de fomento de la actividad productiva.

En la reunión mantenida entre el director provincial de Trabajo y el sector pesquero, también estuvieron presentes representantes del colectivo de exportadores, industrias agroalimentarias, empresas estibadoras y armadores, por lo que se abordó el tema de las oportunidades de negocio que el Pacto abre en las actividades de manipulación de productos pesqueros, como son los salazones, las envasadoras y las industrias conserveras. De hecho, en la dársena pesquera de El Puerto de Santa María se proyecta un complejo que contiene las actividades auxiliares o manufacturas de la pesca y que puede ser respaldado por incentivos del PTE.

En la presentación del PTE, el director de Trabajo hizo suyo un mensaje de la comisaría de Pesca de la Unión Europea, Enma Bonino, según el cual la pesca, cada vez más dependiente de caladeros de terceros países, está abocada a una nueva reconversión. "Hay que diversificarse", aseguró Fernando Sicre, ya sea de la mano de la acuicultura, o de la indus-

tria manipuladora y conservera. En cuanto a acuicultura, Sicre insistió en la idea de establecer en la Bahía de Cádiz granjas marinas similares a las que se han instalado en el Campo de Gibraltar. Asimismo, Fernando Sicre apuntó que el PTE excederá del ámbito geográfico de la Bahía. De hecho, uno de los proyectos que a buen seguro recibirá algún tipo de subvención, será el de una explotación para comercializar angulas que se localizará en Trebujena.

Voraz, una pesquería con problemas

Aunque la mayor parte de la flota andaluza, anda con la mirada puesta en los problemas que se pueden derivar del nuevo acuerdo pesquero con Marruecos que se debe negociar para su entrada en vigor a partir del mes de noviembre, la preocupación de unos 150 propietarios de barcos pequeños ubicados en las localidades de Tarifa y el Puerto de la Bahía de Algeciras ha estado centrada durante las últimas semanas en la pesquería del voraz, una especie que se considera por el propio sector, se halla con problemas para su mantenimiento si no se adoptan medidas encaminadas a su conservación. A esta pesquería se dedican 100 barcos de Tarifa y otros 50 de la Bahía de Algeciras. Se trata de una actividad que se inició hace unos 20 años por barcos con base en Ceuta y desde entonces, la pesquería se ha extendido a otros puntos de esa zona a ambos lados del Estrecho. Hubo, un

tiempo en que las capturas fueron muy abundantes. Sin embargo, a medida que se fue intensificando el esfuerzo pesquero, han ido descendiendo las capturas hasta unos niveles, preocupantes, razón por la cual se teme por la eliminación de la pesquería como ha sucedido ya en otras zonas de la costa española como sucediera en el País Vasco.

Voz de alarma

Ante esta situación, han sido los propios pescadores quienes han dado la voz de alarma, sobre la pesquería del voraz proponiendo a la vez una serie de medidas encaminadas a la conservación de los caladeros que pretenden tener el respaldo de las Administraciones Central y Autonómica. En opinión de los armadores y patrones de Algeciras, Ceuta y Tarifa, posición ratificada por la asamblea del sector, es preciso, poner en marcha un paso biológico voluntario con el fin de lograr una regeneración del caladero. En esta línea, se pretende que las embarcaciones tengan como máximo la posibilidad de capturar 100 kilos por día. Igualmente que fijaría un tamaño mínimo de los peces de 25 centímetros, así como el uso del anzuelo del número 10, aunque estas exigencias prácticamente se cumplían ya por la mayoría de los armadores.

Por decisión propia, los armadores decidieron igualmente amarrar la flota y se hallaban a la espera de mantener conservaciones con las diferentes Administraciones para dar norma legal a esas propuestas y poder acceder a las ayudas correspondientes. Los armadores propugnan igualmente una parada biológica de dos meses, en agosto y septiembre para dejar descansar el caladero.



CANTABRIA



El Barrio Pesquero de Santander escenario de los debates

Representantes de toda España participaron en la Asamblea Nacional del Apostolado del Mar

La mujer, como pilar de la familia de la mar, ha sido la gran protagonista de la Asamblea Nacional del Mundo de la Mar que se celebró en Santander el pasado mes de febrero. Más de 200 personas, procedentes de distintos puertos de España, se dieron cita en la capital cántabra, convocados por la Dirección Nacional del Apostolado del Mar y la Delegación Regional de Cantabria, para analizar la situación actual de las familias que viven del mar, tanto en su aspecto social como económico y religioso.

COMO paso previo a la Asamblea, el Taller de Sociología de la Universidad de Cantabria llevó a cabo un estudio para conocer la situación de las familias marineras. A través de unas encuestas se recogieron las opiniones de 52 personas

sobre los problemas de las familias marineras de Cantabria. Esa misma labor se realizó en otros puertos de España, diferenciando los de pesca de altura, de bajura y mercante.

Este trabajo de investiga-

ción reveló algo que, a pesar de ser conocido, necesita un continuo debate en busca de soluciones: que las relaciones entre los miembros de las familias que trabajan en la mar —armadores, marineros, mujeres e hijos— tienen unas características singulares debido a que los hombres, maridos y padres pasan mucho tiempo fuera de casa, en una actividad de considerable riesgo y con una situación económica, por lo general, inestable. Asimismo, destaca la intensidad con que toda la familia vive los problemas



LOS representantes del sector pesquero canario —flota artesanal, atunera y sardinal—, han expresado a los dirigentes de Pesca de la Comisión Europea su preocupación por el impacto negativo que pueden suponer los nuevos reglamentos de la Política Pesquera Común en la flota canaria. Tanto la nueva Ley de Pesca española como las directrices comunitarias de reducción de flotas y esfuerzo pesquero pueden representar una disminución de hasta el 50% del sector en las islas.

relacionados con el trabajo del hombre —el estado del tiempo, la cantidad de pesca, etc.— y su repercusión no sólo en la vida familiar, sino también en las relaciones con el resto de la sociedad.

Partiendo de estos presupuestos, las distintas delegaciones acudieron a la Casa del Mar del Barrio Pesquero de Santander, escenario de la Asamblea Nacional, con la esperanza de debatir y llegar a conclusiones que mejoren la situación familiar de la gente del mar. Después de tres días de “intenso, profundo y difícil debate”, se obtuvieron una serie de propuestas que fueron respaldadas por todos los representantes de las distintas delegaciones que participaron en la Asamblea.

La conclusión más significativa fue que la mujer, en la familia de la mar, asume el papel protagonista de la vida familiar y, por lo general, tiene que hacer frente a los problemas que surgen en el hogar y a la difícil convivencia que su-

El director general de Estructuras Pesqueras de la Comisión Europea, Manuel Arnal, en información recogida del diario “Canarias 7”, ha tranquilizado a los representantes del sector pesquero canario asegurando que el reglamento que fija las reducciones de barcos por países y por tipos de flota hace una excepción en el caso de las embarcaciones pequeñas. Asimismo, reiteró que “no hay ningún problema” para que la pesca de bajura y la pesca artesanal canaria presenten un plan donde se recoja el incremento de tonelaje que se pide desde el sector para evitar su desaparición.

pone verse “afectada por una falta de relación normal y diaria que sobrecarga a la mujer de responsabilidades y de trabajo”. Se recoge en las conclusiones que esta situación familiar produce “la soledad de las mujeres y de los hijos y desorganización económica, personal y social”.

La Asamblea Nacional del Mundo de la Mar fue clausurada con la intención de establecer en los distintos puertos la intervención de profesionales del Trabajo Social —asistentes sociales o expertos en psicología y terapia familiar— “que ayuden a los jóvenes, mujeres y hombres de la mar, a superar estos problemas de comunicación”.

Asimismo, la Asamblea Nacional propuso determinar compensaciones económicas equitativas para armadores y tripulantes en períodos de paro, “y exigir a profesionales, instituciones y autoridades de la mar el respeto riguroso a los paros biológicos y al tamaño de las especies”. ■

La flota pesquera canaria teme una fuerte reducción de los buques

Arnal dijo que la Comisión Europea está abierta a las propuestas que se realicen, porque éste es un problema que afecta al 75% de la pesca en Canarias, compuesta por pequeñas embarcaciones. No obstante, el director general de la Comisión Europea apuntó la necesidad de reconvertir el sector y potenciar actividades distintas a la extracción, como es el caso de la transformación, comercialización o distribución.

Por su parte, los dirigentes de las cofradías exigieron que se limite la zona de las 6-12 millas de la costa a los pesqueros locales y que no se imponga la reducción de la potencia de los barcos, porque eso supondría la desaparición paulatina de la flota artesanal.

Guerra entre pescadores y tomateros

Parecen incompatible, pero las empresas pesqueras de la flota de Anacef de las islas Canarias y las empresas tomateras se han declarado la “guerra”. Se trata de las dos actividades más importantes del sector primario del archipiélago y el motivo no es otro que el doble propósito de Marruecos de reducir, por un la-

do, el volumen de las capturas pesqueras en el caladero canario-sahariano y, por otro, de aumentar el contingente de tomatas en sus exportaciones a las plazas comunitarias.

El director-gerente de Anacef, José Ramón Fontán, habla de “muerte” de la flota pesquera industrial si no existe un convenio con Marruecos que posibilite faenar en el caladero y anuncia que, el Reino alauita condiciona la renovación de este acuerdo a poder exportar productos hortofrutícolas sin limitaciones ni aranceles.

Del otro lado se encuentra la opinión del portavoz de las empresas agrícolas, Roberto Goiriz, quien ha cuestionado la “canariedad” de la flota arrastrera y reclama al Gobierno autónomo “una postura clara sobre qué intereses son los que priman en las islas”.

En esta “guerra” entre productos del mar y de la tierra, el director-gerente de Anacef se ha mostrado taxativo y ha calificado de “absurda” la simplificación de los problemas, por querer reducirlos a “pesca a cambio de tomates”. Pero la “guerra” ha comenzado y puede dar que hablar. ■

Cinco millones para dos cofradías de La Palma

El Cabildo de La Palma ha subvencionado con cinco millones de pesetas a dos cofradías de pescadores de la isla de La Palma, con la finalidad de contribuir al relanzamiento del sector y a la mejora de las condiciones de trabajo y productividad de los pescadores.

Las entidades que contarán con esta ayuda son la Cofradía de Pescadores El Carmen, de la Villa y Puerto de Tazacorte, y la Cofradía de Pescadores Virgen de las Nieves de Santa Cruz de la Palma, que han recibido cada una 2,5 millones de pesetas. ■



Afectará muy especialmente al puerto de La Guardia

Más de 20 palangreros gallegos se beneficiarán del acuerdo con Seychelles

LA Organización de Palarangreros Guardeses (Orpagu), que integra a 73 buques que faenan en el Atlántico, ha acogido con satisfacción la renegociación del acuerdo de pesca entre la Unión Europea y las islas Seychelles por el que se amplía el campo de trabajo para la flota espadera y atunera gallega. El convenio puede suponer para Galicia hasta veinte permisos de pesca aunque, de momento, la Orpagu ha solicitado a Bruselas seis licencias para comenzar a introducir su flota en el Índico.

El gerente de los palangreros guardeses, Emilio Martínez, asegura en declaraciones a "La Voz de Galicia", que el nuevo protocolo de aplicación al acuerdo bilateral con las Seychelles puede ser un bálsamo para la crisis por la que atraviesa la flota dedicada al pez espada. De hecho, señala que el acuerdo abre un amplio abanico de posibilidades para los buques del palangre de superficie que la organización tenía distribuidos entre el Atlántico Norte y Sur. "Hasta el momento -dice- no teníamos ninguna licencia para faenar en las Seychelles, pero acabamos de solicitar a Bruselas, a través del Ministerio de Agricultura y Pesca, la concesión de seis licencias para que nuestra flota pueda acceder al Índico".

Antes del nuevo acuerdo, en la Zona Económica Exclusiva de Seychelles faenaban 42 atuneros y 15 palangreros de la UE. Ahora, el número se puede incrementar hasta 47 y 32, respectivamente. El nuevo protocolo es muy ventajoso para España, pues le serán concedidas 225 de las 47 licencias para atuneros de cerco, y 20 de un total de las 32



autorizaciones de pesca para palangreros de superficie. En la actualidad, los 15 palangreros españoles que faenan en las Seychelles son todos gallegos.

La Orpagu tiene ya preparados los datos de los seis buques guardeses interesados en beneficiarse de este convenio pesquero. En caso de que Bruselas admita la petición, los armadores estarán obligados a pagar el canon de las capturas por adelantado, estipulando en 25 euros (4.160 pesetas) por cada tonelada que esperan pescar. Una vez realizado el pago, ya pueden comenzar a pescar. ■

Acordado para el mes de marzo

Paro biológico para preservar la sardina

LA comisión sectorial del cerco del Consello Galego de Pesca ha acordado realizar un paro biológico, durante todo el mes de marzo, para proteger la sardina y prevenir el agotamiento de los caladeros. Mientras dure el paro, tanto los armadores como los pescadores serán subvencionados, aunque, por el momento, no se ha determinado en qué cuantía.

La Xunta de Galicia y el Gobierno central serán los encargados de facilitar las ayudas que, previamente, fueron solicitadas y denegadas por la Unión Europea. Tras esta negativa, los Gobiernos central y autonómico tienen que establecer con qué porcentaje va a participar cada uno de ellos para financiar esta parada biológica a la que se han visto obligados los pescadores tras comprobar el espectacular descenso en las capturas de sardina.

El paro biológico no va a ser la única medida para preservar la sardina. La comisión

sectorial de cerco ha aprobado también otras iniciativas complementarias, como la unificación de horarios para la flota. La jornada semanal de faena se iniciará el lunes a las 12,00 horas y finalizará el viernes a las cuatro de la tarde. No obstante, las cofradías han logrado que este horario se aplique con carácter experimental hasta conocer sus resultados.

La flota de cerco y del racú da empleo a unos 3.000 pescadores, repartidos entre 261 barcos de cerco y 38 de racú. El tope para la captura de sardina es de 7.000 kilos por barco y día, aunque la orden del Ministerio de Agricultura y Pesca propone para este año, rebajar estas cantidades hasta los 6.000 kilos.

También se ha estudiado la posibilidad de establecer una moratoria de un año para la "xouba", pero esta propuesta ha sido rechazada por considerar que sería un sacrificio inútil mientras no se contara con la colaboración de la flota portuguesa. ■

Motos náuticas

Ofensiva de la DGMM por la seguridad en playas y costas

OBLIGATORIEDAD DE REGISTRO, MATRICULACIÓN Y PERMISO PARA TRIPULAR



Las veintiocho Capitanías Marítimas de primera categoría, dependientes de la DGMM, abrirán un registro para la inscripción de las motos acuáticas, según una O.M. de Fomento que hace obligatoria asimismo la identificación, matriculación y licencia para tripularlas.

El texto legal, aparecido en el BOE del pasado 15 de enero, entrará en vigor el próximo abril y pretende reordenar un sector en visible crecimiento por nuestras playas y costas. Para las autoridades de Fomento, que habían empezado a estudiar esta reglamentación desde 1997, "las motos acuáticas conllevan un incremento de riesgos para la navegación y la vida humana en el mar". Una vez matriculado el vehículo, a su usuario se le entregará una señal alfanumérica que deberá llevar fijada o pintada en el casco indeleblemente, y, el usuario habrá de portar un documento que surtirá los efectos de permiso de navegación.

Un trámite
abreviado en
las Capitanías
Marítimas
permitirá
reordenar este
novedoso
parque
náutico, de
elevado
crecimiento.

LA Dirección General de la Marina Mercante ha dirigido, los dos últimos veranos, una campaña de sensibilización para toda la náutica deportiva que pudiese entrar en colisión con la seguridad de los bañistas y prácticamente de otras modalidades, pero en el caso de las motos acuáticas fue considerado como sintomático, debido a las altas velocidades y maniobras alcanzadas en su conducción.

En una primera fase del estudio sobre este fenómeno, se publicó un conjunto de "Reco-

mendaciones a los usuarios de motos acuáticas, jet-ski, tablas a motor, vehículos de olas y similares”, que abundaba en la necesidad de que estas prácticas se llevaran a cabo —únicamente— en una franja comprendida entre los 300 metros de la costa y los 1.852, es decir, la milla marina, recomendando no alejarse nunca por encima de esta última cota. Se prohibía, asimismo, el uso de estos vehículos a menores de 16 años, y en ningún caso se recomendaba hacerlo en zonas balizadas para baño, zonas de boyas para fondeo, interior de los puertos y canales de entrada, etc.

Pero lo que eran mínimas normas de seguridad y distanciamientos no han impedido sentir la necesidad de la identificación de vehículo y su dueño o usuario, ante las posibles consecuencias de una navegación a velocidades superiores a los tres nudos. Y el propósito de clarificar y reordenar el sector —visto su incremento en flecha, los dos últimos años— va a llevarse a la práctica por listado informático en las principales Capitanías Marítimas, lo mismo para las adquisiciones que para las transmisiones de propiedad.

Las motos náuticas funcionaban, hasta el presente, exentas de la patente de navegación o el rol de despacho o dotación, debido a su uso deportivo, pero todo este aludido incremento de peligrosidad ha debido modularse hacia el registro y matriculación que prevé el R.D. 1027/1989 de 28 de julio.

Proceso abreviado de inscripción

Los propietarios y usuarios siguen exentos de la patente de construcción o inscripción registral del vehículo, pero han de matricular y asignar placa identificativa del mismo en las Lista Sexta y Séptima del Registro de Buques en la co-



Hacia el control obligatorio de pasajeros en barcos turísticos

Dentro de la ofensiva por la seguridad en playas y costas, la DGMM reafirma la obligatoriedad de que los barcos turísticos “instalen un sistema mecánico o fotoeléctrico que contabilice el número de personas embarcadas en cada trayecto”.

Será asimismo obligatorio que “la embarcación porte visiblemente un panel informativo de su número de plazas útiles, situación de los elementos de seguridad, zonas de reunión en caso de alarma, etc.”.

El capitán o persona con mando en el barco debe figurar identificado “con fotografía y datos personales” a la vista de los viajeros.

respondiente Capitanía Marítima.

Una vez matriculada la moto acuática en el folio y Lista correspondiente, se le asignará una señal alfanumérica que deberá ser fijada o pintada en el casco, con tamaño no inferior a los diez centímetros. La señal estará formada por números y grupos de letras de la provincia marítima correspondiente y con clave identificativa, según se destina a cualquier o uso propio.

La Capitanía Marítima correspondiente asignará señal



Un verano con 1.700 rescates

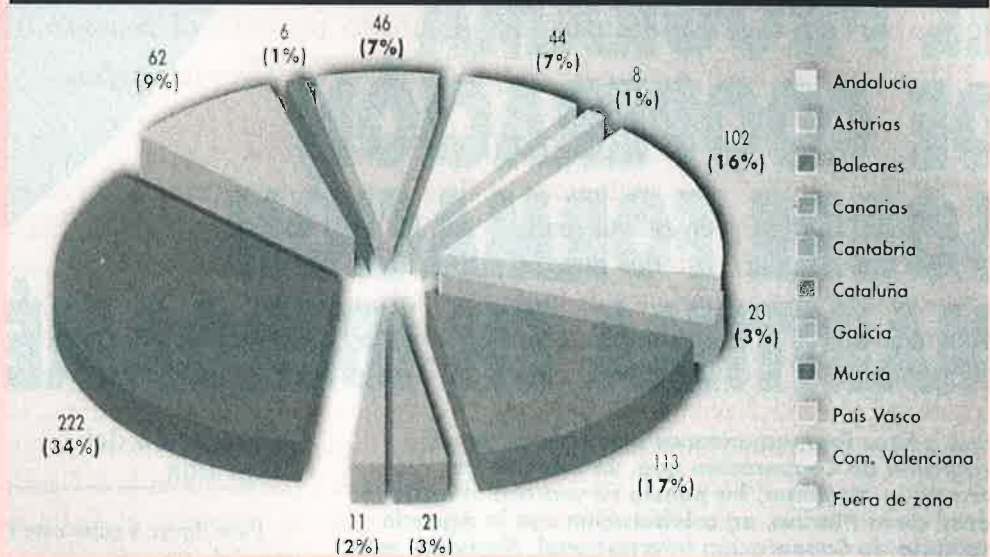
Los fallos de motorización o las carencias y olvidos de repostar combustible han sido las principales causas de emergencia entre los más de 1.700 rescates en que actuó Salvamento Marítimo los pasados meses de junio-septiembre 98.

El mayor número de emergencias y rescates se refirió a embarcaciones de motor, y, mucho después, a salvamentos de bañistas, windsurfistas y submarinistas, siendo las comunidades de Catalunya

y Baleares las que -por comprensible mayor actividad deportiva- encabezaron la estadística de actuaciones.

Las imprevisiones e imprudencias evitables que más se dieron fueron las relativas a falta de comprobaciones meteorológicas y escasa revisión o mantenimiento de los elementos de seguridad, y ello a pesar de que la DGMM realizó una exhaustiva campaña de previsión de accidentes en playas y costas.

EMERGENCIAS PRODUCIDAS POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS



identificativa, en plazo de quince días, y el mismo documento surtirá los efectos de licencia de navegación, que debe portar siempre el usuario, con la marca, modelo y número de bastidor del vehículo.

La presente orden ministerial de Fomento señala que constituirá "infracción administrativa grave la navegación sin señal identificativa", y asimismo "el cumplimiento del deber de comunicar los cambios de titularidad de las motos inscritas", y el proceso sancionador -en ambos casos- es el propio de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en su art. 115 3.b.). ■

S. de F.

Coordinado por el
Instituto Social de la Marina

EN MARCHA

EL PROGRAMA DE COOPERACIÓN SOBRE FORMACIÓN MARÍTIMA EN IBEROAMÉRICA



Trece países iberoamericanos participarán en el Programa de Cooperación que, en materia de Formación Marítima, ha puesto en marcha el Instituto Social de la Marina, en colaboración con la Agencia Española de Cooperación Internacional. Mediante este Programa se pretende mejorar las condiciones laborales y sociales de los trabajadores del mar de esos países y conseguir que la formación sea un instrumento para incrementar las competencias profesionales del colectivo marítimo-pesquero y potenciar sus expectativas laborales.

LOS trece países que han mostrado su interés por participar en este Programa son: Argentina, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, Ecuador, México, Panamá, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela. Entre las materias que estos países han propuesto para que sean objeto de tratamiento en el marco de este Programa de Cooperación, en el que el Instituto Social de la Marina actuará como Coordinador General, figuran: impulsar la difusión y el adecuado cumplimiento de

los Convenios OIT referentes a temas marítimos y pesqueros en los países iberoamericanos; puesta a punto de criterios comunes de aplicación del Convenio sobre Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar (STCW 95); realización de cursos de formación de formadores en distintas áreas, de Seguridad y Sanidad Marítima, de acuicultura, de técnicas de pesca, etc. Asimismo, está previsto que se puedan establecer programas de investigación y desarrollo entre el ISM y cualquiera de los países participantes, así como la organización de seminarios regionales sobre las materias que se consideren más oportunas.

Preparación del Programa

Para llevar a cabo este Programa de Cooperación en materia de Formación Marítima y hacerlo realidad se hacía imprescindible que representantes de los países interesados conocieran la realidad marítima española, su administración y los distintos organismos que la integran así como la cobertura social con que cuenta el colectivo marítimo-pesquero y los planes específicos que existen para el sector. De otra parte, también era preciso que los responsables del Instituto Social de la Marina evaluaran la situación del sector marítimo en los países iberoamericanos, objetivo del Programa, y conocer cuáles son sus necesidades con el fin de establecer las fórmulas de colaboración y las líneas base en las que fundamentar la futura cooperación en materia de formación marítima, de forma que se ajusten a las necesidades formativas reales de los países implicados.

A tal efecto durante el pasado año se han venido realizando diversas actividades que tuvieron su punto de partida, la primavera pasada, en la celebración de un Seminario, en el Centro de Formación Marítima, que el Instituto Social de la Marina tiene en la localidad pontevedresa de Bamio (Vilagarcía de Arousa), en el que participaron 26 representantes de los 13 países mencionados así como varios representantes del Instituto Social de la Marina, expertos en temas de formación. En el transcurso del mismo los asistentes pudieron familiarizarse con cuestiones referentes al funcionamiento de la Administración Marítima Española, del ISM, de los planes de formación pesquera, de seguridad y sanidad marítimas, de las enseñanzas marítimas que se realizan en nuestro país, entre otras.

Estas jornadas de carácter técnico estuvieron complementadas con actividades de tipo práctico en las que los



ma-
ción
d e l
Centro
de Forma-
ción Marítima
de Bamio o
de cualquiera de las

Escuelas de Formación Profesional Náutico-Pesquera del Instituto Social de la Marina. De otro, en la elaboración de cursos específicos para grupos completos de alumnos provenientes de tales países, programados en función de las demandas formativas de los mismos. Con estas dos líneas de trabajo se cubrirían la formación de tripulantes y la de formadores. Esta última, determinante, puesto que éstos serán los encargados de difundir el acervo adquirido.

En este sentido el Instituto Social de la Marina manifestó su disponibilidad para facilitar, a los países que lo requieran, los medios técnicos y profesionales adecuados de que dispone y facilitar la información necesaria sobre Convenios internacionales relacionados con el sector marítimo para la unificación de criterios y actuaciones formativas.

Otra de las líneas de trabajo que se han venido realizando durante el pasado año ha sido la de conocer "in situ" la situación del sector marítimo y las necesidades formativas de los países participantes en este proyecto que lo han requerido.

Así, técnicos en formación del ISM se han desplazado a aquel continente, habiéndose realizado visitas a Venezuela, Ecuador, Colombia y Perú. Está previsto que en el primer trimestre del presente año se visiten México, Argentina y Panamá. Resultado de estas gestiones ha sido la materialización de algunos acuerdos como el protocolo firmado entre el ISM y la Mutual C.CH.C. de Chile, por el que se contempla al acceso de alumnos becarios de aquel país a los programas formativos del Centro de Bamio o de cualquiera de los otros centros docentes del ISM o el acuerdo logrado con Venezuela para la programación de varios cursos.

El ISM y la Formación Marítima

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

Todo ello ha determinado que la acción formativa se haya hecho esencial para asegurar una respuesta adecuada a estos cambios, contribuyendo al incremento de la calidad de vida, al bienestar individual y colectivo y, en definitiva, a garantizar un porvenir mejor. Consciente de ello, el Instituto Social de la Marina, como organismo encargado de impulsar soluciones a la problemática social del sector marítimo-pesquero y de mejorar las condiciones profesionales, económicas y sociales de los trabajadores del mar, viene desarrollando desde hace unos

años un amplio Programa de Formación, integrado por distintas actuaciones formativas que van desde la formación ocupacional, en seguridad, en técnicas náuticas y pesqueras hasta las nuevas tecnologías.

Para llevarlo adelante el ISM dispone de una infraestructura en todo el litoral español a través de las Direcciones Provinciales y Locales y de Escuelas de Formación Náutico-Pesqueras. Adicionalmente, y ante la necesidad de dotar al sector marítimo de un centro aglutinador que sirva no sólo para cubrir la formación específica, sino como centro impulsor del estudio y tratamiento de los diferentes aspectos socio-económicos, laborales y de condiciones de vida y trabajo del citado sector, el ISM cuenta con el Centro de Formación Marítima de Bamio, que realiza una amplia gama de cursos de especialización que permiten el posterior desarrollo de la formación para el colectivo marítimo.

El conocimiento que de este organismo se ha empezado a tener en otros países, especialmente en los del continente iberoamericano, ha determinado que cada vez sean más frecuentes las peticiones de información y colaboración por parte de aquéllos hacia el ISM, por lo que los responsables del mismo han decidido ampliar su experiencia formativa a otros países. Fruto de esta decisión son la puesta en marcha de este Programa de Cooperación en materia de Formación Marítima con Iberoamérica y los acuerdos alcanzados con el Reino de Marruecos en la misma línea. ■

**Concha
Hernández Carazo**

participantes tuvieron la oportunidad de conocer de cerca algunas realidades del sector marítimo-pesquero español. Además de realizar una exhaustiva visita al Centro de Formación Marítima de Bamio, también visitaron el Centro de Seguridad Marítima de Salvaterra do Miño; el Instituto Gallego de Formación en Acuicultura, de Illa y el Centro de Calidad del Medio Marino, de Vilaxoan.

Líneas de trabajo

En cuanto a resultados prácticos, el Seminario sirvió esencialmente para fijar las líneas de actuación sobre las que trabajar de cara a materializar el futuro Programa de Cooperación en temas relacionados con la formación marítima. Éstas se concretaron en dos aspectos. Por un lado, en la integración de alumnos procedentes de los países objeto del Programa en los cursos previstos en la progra-

MEDIDAS URGENTES PARA LA MEJORA DEL MERCADO DE TRABAJO EN RELACIÓN CON EL TRABAJO A TIEMPO PARCIAL Y EL FOMENTO DE SU ESTABILIDAD (y II)

5. Se realiza en este Real Decreto-Ley una exhaustiva regulación de las *horas complementarias*, definiéndose como aquellas cuya realización ha sido acordada como adición a las horas ordinarias pactadas en el contrato de trabajo. Asimismo se establecen con todo detalle las reglas que han de regir en la realización de las horas complementarias:

a) El carácter de las horas complementarias queda recogido como *estrictamente formal*, dada la necesidad de su consignación por escrito, y en modelo oficial, siendo imprescindible el pacto entre empresario y trabajador para su realización; si bien pueden acordarse en el momento de la celebración del contrato o con posterioridad.

b) Queda *excluida* la posibilidad de que realicen horas complementarias los trabajadores a tiempo parcial *con contrato de duración determinada*, y dentro de los contratados por tiempo indefinido, únicamente los trabajadores fijos discontinuos podrán pactar la realización de estas horas si realizan una jornada reducida respecto a los trabajadores a tiempo completo.

c) *La duración del pacto* por el que se acuerde la realización de horas comple-

mentarias será de un año, prorrogable anualmente, salvo denuncia del trabajador con una antelación mínima de tres meses a la fecha de vencimiento.

d) *El número de horas complementarias* no podrá exceder

del 15 por 100 de las horas ordinarias del trabajo, si bien a través del Convenio Colectivo se puede ampliar a un 30 por 100.

e) *La distribución* de estas horas se realizará proporcionalmente en cada uno de los tri-



mestres del año natural, debiéndose conocer por el trabajador con una antelación mínima de siete días.

f) Durante la realización de las horas complementarias se aplicarán los límites de *jornada* y los *descansos* regulados en el E.T.

g) Su *retribución* se asimila a la de las horas ordinarias, teniéndose en cuenta para el cálculo de las bases de cotización, periodos de carencia y bases reguladoras.

h) Se reconoce el derecho del trabajador a no realizar las horas complementarias pactadas cuando el *empresario incumpla* alguna de las condiciones anteriormente descritas.

i) Se prevé la posibilidad de ampliar la jornada ordinaria me-

dante la *consolidación* de las horas complementarias, siempre y cuando el trabajador manifieste su voluntad al respecto.

6. Otra importante novedad introducida en este Real Decreto-Ley 15/1998 es la posibilidad de realizar contratos a tiempo parcial por los trabajadores de la empresa que soliciten una reducción de su jornada entre un 30 y un 77 por 100 cuando reúnan las *condiciones exigidas* para acceder a la *pensión de jubilación*, a *excepción de la edad*, que será inferior en 5 años como máximo. Con anterioridad a esta reforma, la reducción de la jornada y el salario no gozaba de la amplitud actual, sino que era del 50 por 100, así como se reducía la posibilidad de realizar este contrato a aquellas personas a las que les faltase únicamente 3 años para cumplir la edad legal de jubilación.

Se mantiene la exigencia de concertar por la empresa simultáneamente un contrato de trabajo con otro trabajador desempleado, denominándose *contrato de relevo*, el cual debe cumplir las siguientes condiciones:

a) Su *duración* será igual al tiempo que falte para que el trabajador sustituido acceda a la jubilación.

b) Puede celebrarse a *jornada completa* o a *tiempo parcial*, cubriendo en todo caso la totalidad de la jornada reducida por el trabajador relevo.

c) El *puesto de trabajo* del relevista corresponderá al mismo grupo profesional, o categoría equivalente del sustituido.

d) Se deja una puerta abierta para lograr mediante la *negociación colectiva* el impulso de este tipo de contratos como

medida de fomento de empleo.

Para terminar este artículo primero del Real Decreto-Ley 15/1998, realiza una ampliación del artículo 64 del E.T. otorgando competencias al comité de empresa para conocer trimestralmente de los contratos de tiempo parcial y de relevo celebrados por la empresa y de la realización de las horas complementarias.

Artículo segundo

Este artículo se divide en dos partes:

1. Se recoge en el artículo 166 de la *Ley General de la Seguridad Social* la posibilidad de acceder a la jubilación parcial con una anterioridad de 5 años al cumplimiento de la edad de jubilación, haciéndose eco de la ampliación del plazo ya citado.

2. Se amplía considerablemente el contenido de la *Disposición Adicional Séptima de la LGSS* que regula las normas aplicables a los trabajadores contratados a tiempo parcial, concretizándose la forma de realización del cálculo de las bases de cotización, así como los periodos de cotización y las bases reguladoras, terminando con una remisión a la normativa específica que regula el derecho a la protección por desempleo para estos casos.

Por último debe tenerse en cuenta que las disposiciones de este Real Decreto-Ley se aplican *exclusivamente* a los trabajadores incluidos en el Régimen General, Régimen Especial de la Minería del Carbón y los trabajadores por cuenta ajena del Régimen Especial de los Trabajadores del Mar. ■

M.^a Esther Villalobos
de Jesús

Letrada de la Administración
de la Seguridad Social I.S.M.



Sanidad a bordo

Con este segundo artículo completamos los 66 consejos prometidos. Podrían haber sido más, pero si cumple éstos nos daremos por satisfechos.

66 CONSEJOS PARA MANTENER Y MEJORAR SU SALUD (y II)

Local de trabajo (y vivienda)

Los próximos consejos tienen relación con la **higiene a bordo**, concepto mucho más amplio y complejo que el de mera "limpieza".

¿Ha caído en la cuenta de que durante su embarque pasa el 100% de su tiempo en el local de trabajo?. El barco pasa a ser fábrica-vivienda o vivienda-oficina durante todo el tiempo de marea y travesía. Hemos de prevenir los riesgos asociados a ambas circunstancias:

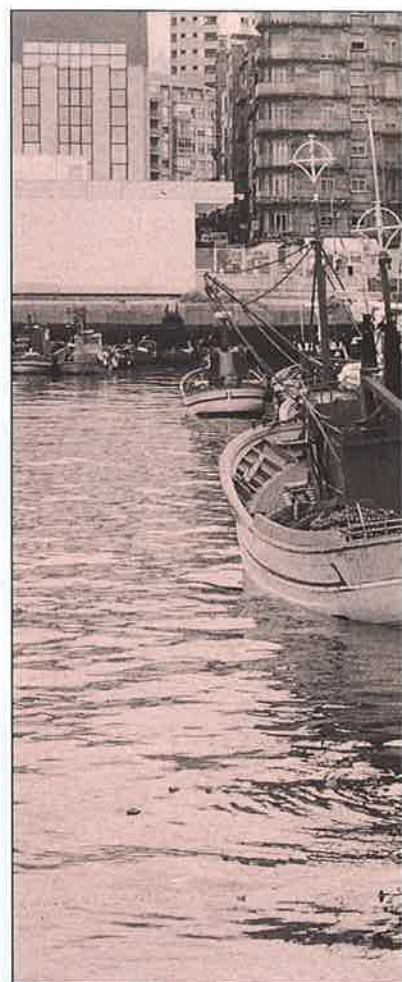
- 31.- Evite la **inhala**ción y el **contacto** con la piel de insecticidas, disolventes, productos de limpieza, pegamentos, pinturas, etc., son preferibles los preparados líquidos o sólidos a los aerosoles.
- 32.- Cuando manipule productos volátiles (que emiten gases), hágalo con buena **ventilación**. Alguna de estas sustancias pueden provocar no sólo irritación de la piel y los ojos, sino graves problemas nerviosos y respiratorios.
- 33.- Piense en cuántas de las sustancias anteriores son realmente necesarias y elimine todas las que pueda de su entorno más cercano (no las vierta al desagüe o en espacios naturales).
- 34.- **No** manipule o almacene jamás ninguna de ellas junto a los alimentos o las bebidas.
- 35.- Ciertos **materiales de construcción y de aislamiento**

pueden ser un riesgo para su salud. Cuando manipule aislantes de asbesto, fibra de vidrio o fibra mineral, utilice guantes, mascarilla y protección para los ojos. Los aislamientos o base de espumas sintéticas pueden emanar vapores de formaldehído, nocivos para el ser humano; infórmese sobre materiales alternativos.

- 36.- **Cocina y estufas** de gas u otros combustibles consumen parte del oxígeno del aire, y pueden liberar emanaciones y gases tóxicos. Limpie y revise los quemadores con frecuencia, así como el funcionamiento general. No cierre herméticamente los compartimentos que los contengan, y ventile con frecuencia el lugar.
- 37.- En ambientes cerrados los no fumadores pueden llegar a absorber el **humo de tabaco** equivalente a un cigarrillo por cada veinte fumados. Mejor no fume, pero si lo hace ventile con mucha frecuencia el compartimento o camarote.
- 38.- Evite las **humedades** en las mamparas o techos; contribuyen al desarrollo de mohos y bacterias perjudiciales. Elimine el origen de las mismas.
- 39.- Limpie el **polvo** frecuentemente, y mejor con el aspirador (moquetas, alfombras). A la vez que molesto, puede contener elementos que produzcan alergias. Por lo mismo, lave sábanas y fundas de almohadas a temperaturas mayores de 65°C.
- 40.- No abuse de la calefacción (o del aire acondicionado, en su caso). Una **temperatura** en torno a los 21 °C es suficiente.

41.- El **ruido** es un factor agresivo para el organismo. Si le es posible, evítelo. Si no es posible, minimícelo (con aislamiento). En último caso, protéjase del mismo correcta y continuamente.

42.- Elimine **insectos y roedores**, pero recuerde siempre que los productos químicos destinados a este fin son peligrosos. En primavera y verano, la colocación de rejillas elásticas o mosquiteros en las ventanas u "ojos de bucy" es la primera



solución y la más barata contra moscas y mosquitos (transmisores de enfermedades).

- 43.- Si tiene **animales de compañía**, infórmese de las vacunas necesarias y de los métodos de desparasitación interna y externa. Si los adquiere en países sin control sanitario adecuado, ¡cuidado, no le vayan a meter "gato por liebre"! (la advertencia vale tanto para la compra de un mono como para la de un periquito).
- 44.- Nunca utilice **recipientes de alimentos o bebidas** para guardar productos dañinos.
- 45.- En caso de ingestión accidental a bordo de un **producto tóxico o irritante**, no haga vomitar al paciente o tomar leche indiscriminadamente: hágale beber abundante agua y consulte urgentemente al Centro Radio-Médico.
- 46.- No manipule nunca **aparatos eléctricos** descalzo y/o con

partes del cuerpo mojadas. Cumpla las normas de seguridad eléctrica.

- 47.- Evite peligrosos resbalones en la ducha o en zonas deslizantes del barco mediante la utilización de **adhesivos antideslizantes**.

Trabajo seguro

- 48.- Infórmese sobre los **riesgos** existentes en su actividad concreta, y utilice las **medidas técnicas de prevención** apropiadas. No se tome a risa los planes de emergencia, primeros auxilios y lucha contra incendios y evacuación; pueden salvarle la vida.
- 49.- Adopte **posturas físicas** adecuadas. ¡Cuidado cómo levanta los pesos! (debe hacerlo siempre con la espalda recta).
- 50.- Disponga de **iluminación** adecuada y utilice colores apropiados para el entorno.

- 51.- Si usa el **aire acondicionado**, revise periódicamente la temperatura, velocidad del aire, orientación del mismo, humedad, filtros, etc.

- 52.- Utilice **medios de protección personal** si procede (ropa de agua, guantes, botas, cascos, tapones para los oídos, cinturón de seguridad para alturas, etc.).

- 53.- Mantenga los **suelos** limpios y sin trastos u objetos peligrosos por enmedio.

- 54.- Cuide los **accesos al barco**: fáciles, seguros,... y no haga de "saltimbanqui".

- 55.- Los **medios de salvamento** (botes o balsas salvavidas, aros, radiobalizas, etc.) no son para pasar inspección rutinaria. Deben estar preparados para ayudarle en cualquier momento.

Fármacos

- 56.- El mejor medicamento es ninguno.

- 57.- No se autorrecete nunca. Tampoco tome medicinas prescritas a otras personas, ni ofrezca los suyos a los demás.

- 58.- Respete escrupulosamente la **dosis, horarios y duración** del tratamiento indicado por su médico. ¡Por algo lo hace (y le lleva años de estudio)! Si desobedece, el fármaco puede ser inútil por insuficiente o dañino por exceso. Anote bien los datos y pregunte si le quedan dudas; y si tiene mala memoria, tome también nota de haber hecho sus tomas, o prepare a primera hora las tomas de todo el día.

- 59.- Conozca con exactitud y recuerde el nombre de los medicamentos que toma.

- 60.- Ayude a su médico. Cuando solicite consulta, comunique si padece alguna enfermedad, y si está tomando medicamentos, diga cuáles son. Ciertos fármacos son incompatibles con otros o con ciertos trastornos.

- 61.- Pregunte sobre los posibles **efectos secundarios** de los

fármacos que tome, y si debe tomar alguna **precaución especial** (no ingerir alcohol, tomarlos con los alimentos o antes de éstos, etc.).

- 62.- Asegúrese siempre de que guarda cada medicamento en su caja o recipiente, y éste a su vez en su lugar de almacenaje. Si corresponde al **botiquín reglamentario** de a bordo, mantenga el orden y renueve los que haya consumido, así como los que vayan caducando o estén a punto de hacerlo. ¡No salga de puerto sin el botiquín completo y en condiciones de ser usado!

Revisiones periódicas

- 63.- No suponga que está bien y asegúrese. La edad no es motivo para el descuido. Realice una **revisión periódica médica anual** (o bianual como máximo) aprovechando los reconocimientos médicos que el Servicio de Sanidad Marítima del ISM le ofrece. Muchas patologías pueden detectarse precozmente.

- 64.- La salud de la **dentadura** hay que revisarla a cualquier edad, pero sobre todo si ha sufrido últimamente dolores e infecciones. Acuda a su dentista con frecuencia.

- 65.- A partir de los 40 años, aproximadamente, es necesario vigilar el **funcionamiento cardíaco**; su médico le dirá cómo. Mientras tanto..., ¿Cómo está su colesterol? ¿Fuma?. ¿No hace ejercicio? ¿Y la tensión arterial?

- 66.- Las mujeres deben acudir a su **ginecólogo** anualmente. La autoexploración de los pechos es necesaria en cualquier edad; la revisión médica, obligatoria como mínimo desde los 45 años. ■

Antonio Sáez Tolmo
Cinta Cirac Ginesta
Centro Radio-Médico Español



Nombramientos en el Ministerio de Trabajo

TRAS el cambio de titular del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, el pasado mes de enero, se han producido algunos otros cambios dentro del Departamento para ajustar las vacantes que se han producido. Así, Dolores Cano ha sido nombrada por el Consejo de Ministros, a propuesta del Ministro de Trabajo, Manuel Pimentel, Directora General del INEM, en sustitución de Juan Chozas, que actualmente desempeña el puesto de Secretario General de Empleo.

De otra parte, tras la marcha del Secretario General Técnico, Julio Sánchez Fierro, nombrado para un importante cargo en la ejecutiva del Partido

Popular, ha sido nombrada para este puesto María Dolores de Cospedal García. Finalmente, el actual Secretario General de Empleo, Juan Chozas, ha sido nombrado también Vicepresidente del Comité de Empleo Europeo; este Comité fue creado por decisión del Consejo de Ministros de Trabajo y Asuntos Sociales el 20 de diciembre de 1996, con el fin de realizar un seguimiento sobre la evolución del empleo en la UE, observar políticas de empleo y del mercado de trabajo en los Estados miembros y facilitar el intercambio de información. Además el Comité asesora sobre estas materias a los países de la Unión y diseña la estrategia europea de empleo. ■

Regulada la pesca marítima en las islas Columbretes

EL Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha aprobado una orden, publicada en el Boletín Oficial del Estado del pasado día 29 de enero, por la cual se regula la actividad de pesca marítima en el ámbito de la reserva marina del entorno de las islas Columbretes. Según esta disposición, las embarcaciones con derecho a faenar en la reserva marina serán aquellas que demuestren su habitualidad y se entenderá el haber faenado en el interior del área de la reserva desde la creación de la misma. Este extremo, según la orden, se acreditará mediante la presentación de los oportunos despachos de pesca mediante la certificación acreditativa expedida por las Cofradías de Pescadores de Castellón o de San Carlos de la Rápita.

Las modalidades de pesca permitidas en la reserva marina, por fuera de la reserva integral, serán exclusivamente las de curricán, cerco, caña, volatín y potera. ■

Guía portuaria y del transporte marítimo en España y Portugal

LA Guía Portuaria y del Transporte Marítimo incorpora en su última edición los cinco grandes puertos comerciales portugueses: Aveiro, Leixoes, Lisboa, Setúbal-Sesimbra y Sines.

Esta incorporación viene a enriquecer la información disponible sobre el frente atlántico del sur de Europea y permite ofrecer una nueva visión de la potenciali-

dad de la península Ibérica para actuar como plataforma logística para tránsitos marítimos internacionales.

La nueva edición de la Guía Portuaria y del Transporte Marítimo de España y Portugal está editada a color en tres idiomas (castellano, portugués e inglés). En sus casi 700 páginas reúne más de 10.000 registros de em-

presas e instituciones relacionadas con el sector, así como un amplio abanico de informaciones sobre instalaciones portuarias, equipamientos, tráfico de mercancías y líneas regulares marítimas.

La nueva Guía ha sido publicada con la consultora barcelonesa Marge y puede consultarse en Internet en www.loginet.com/guia. ■



Homenaje al Capitán de Pesca José Oliveira Avendaño

del Juan Sebastián Elcano, entre los años 1928 y 1934 fue el primer capitán del buque oceanográfico "Cornide de Saavedra", capitán de corbeta del Ejército de la República y prisionero en los campos de concentración franceses al término de la guerra civil española, de donde huyó atravesando el Canal de la Mancha en un bote a remo. Ha sido también capitán de pesca, miembro fundador de Aetinape y profesor de la Escuela Náutica de Vigo. Pero quienes le conocen y le brindaron el homenaje aprecian sobre todo su condición de hombre bueno y generoso, de palabra sólida y garantizada, de los que han contribuido a extender por el mundo el tópicos del gallego trabajador, inteligente y comprometido. ■

EL ayuntamiento de Cangas y la Asociación Española de Titulados Náutico-Pescadores han ofrecido un homenaje al capitán de pesca José Oliveira Avendaño en reconocimiento a una vida plena de vicisitudes y aventuras, siempre vinculada a la mar.

A lo largo de sus casi 90 años, Oliveira ha dado seis veces la vuelta al mundo a bordo

Una vida al servicio del Instituto Social de la Marina

EN el mes de febrero se ha jubilado Don Salvador Gómez Fernández, Jefe de la Sección de Secretaría y Asuntos Generales y Secretario de la Comisión Ejecutiva Provincial del Instituto Social de la Marina en Vigo.



que se identifica con la propia configuración del Organismo, en cuyo proceso de expansión y consolidación, en el ámbito administrativo de la Dirección Provincial de Vigo, participó y contribuyó activamente Salvador Gómez.

Desde su ingreso el 1 de julio de 1945, y con apenas once años cumplidos en la Caja Nacional de Seguros Sociales de los Pescadores hasta su jubilación, han transcurrido más de 53 años de servicio activo, durante los cuales ocupó diversos puestos como Subdelegado Provincial, Secretario de la Delegación Provincial y Administrador Gerente de la Mutua Nacional de Previsión de Riesgo Marítimo, período

Durante su dilatada vida profesional y desde la diversas funciones y responsabilidades, ha dado muestras de su capacidad y entrega al servicio de la gestión encomendada al Instituto, habiéndosele concedido la "Mención Honorífica", que, junto con su conducta personal, constituyen un ejemplo de buen hacer y dedicación, así como un constante punto de referencia para todos aquellos que le conocen y trabajan con él. ■



CON EL MAR, TODOS TENEMOS QUE DAR LA TALLA. LOS PECES Y TÚ.

La pesca desaparece.

Hay que dejar crecer
a los peces.

Si no tienen el tamaño
mínimo, no los compres,
no los pesques.



MINISTERIO DE AGRICULTURA PESCA Y ALIMENTACION
SECRETARIA GENERAL DE PESCA MARITIMA

FROM

COMUNIDAD EUROPEA
Instrumento Financiero
de Orientación de la Pesca



PONGA RUMBO



A LA MÁXIMA SEGURIDAD

Cuando quiera seguridad, piense en Murimar.
Sólo MURIMAR pone a su servicio 70 años de
experiencia, más de 120 delegaciones
en el litoral español y una red internacional completa
de seguros y productos que se adaptan a todas las
necesidades que Vd. requiera.

Confíe siempre en MURIMAR,
le guiará la máxima seguridad.

Para mayor información,
llámenos al teléfono (91) 597 18 35.



MURIMAR
MUTUA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

Orense, 58. 6ª Planta. 28020 MADRID.