

N.º 371 - ABRIL 1999

MAR

**ARGENTINA IMPONE
RESTRICCIONES A LA FLOTA**

**Mejora de estructuras
pesqueras**

**EL GOBIERNO
DISTRIBUYÓ 3.000
MILLONES ENTRE
LAS COMUNIDADES
AUTÓNOMAS**

**El ISM destinará
3.000 millones
de pesetas para
construir un
barco
sanitario, de
salvamento
y asistencia
marítima**



**RELEVO PARA
EL "ESPERANZA DEL MAR"**

**El nuevo buque seguirá en el banco sahariano, pero también
podrá acudir a otras zonas donde faene la flota española**



Diseño y construcción de barcos de pesca y trabajo



Fátima del Mar 11,50 mts.



Nuevo Higinia 13,90 mts.



Ave Fénix 12,00 mts.



Punta Carreros 10,50 mts.



Mastia 12,00 mts.



Berriz Agustina 12,80 mts.

SOBRE sus espaldas tiene nada menos que 700.000 millas surcando las mismas aguas del banco sahariano y más de 100.000 horas de navegación. En sus 17 años de servicio ha sido testigo de la realidad y la propia evolución de la flota pesquera española en un caladero donde inicialmente faenaban unos 900 barcos con más de 12.000 tripulantes, actualmente reducidos a 658 embarcaciones con casi 10.000 personas a bordo. En su carta de presentación a la hora de pedir el relevo, se hallan un total de casi 60.000 asistencias sanitarias, más de 6.000 asistencias logísticas, prestó ayuda en más de 600 naufragios y casi 200 incendios, fundamentalmente para personal y en embarcaciones de la flota española que faenaba en aquellas aguas, pero también a barcos de otras flotas sin distinguir nacionalidades, donde destacan pesqueros portugueses y de Marrocos.

Es el "Esperanza del Mar". Un antiguo carguero reformado para prestar sus servicios como barco sanitario de salvamento y asistencia sanitaria y que ha sido desde 1982 el buque insignia del Instituto Social de la Marina, del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, a la hora de prestar atenciones a pie de caladero a una parte importante de la flota. La Administración española ha sido pionera en muchas cosas en relación con el colectivo marítimo pesquero. Una de ellas ha sido y sigue siendo la asistencia sanitaria diferenciada diseñada a la carta, al servicio de este colectivo. Tras esos 17 años de actividad, al "Esperanza del Mar" también le ha tocado el relevo.

700 MILLAS DIAS

"ESPERANZA DEL MAR"

A sus espaldas se lleva también una parte de la historia de la flota española en esas aguas frente a las costas del Sahara. El "Esperanza del Mar", aunque seguía siendo suficiente para las necesidades de la flota que faena en esas aguas, se va porque también en parte se había quedado viejo. El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, a través del ISM, mantiene la apuesta para mejorar la asistencia a las flotas pesqueras en sus caladeros y por ese motivo se ha echado un órdago con la inversión de 3.000 millones de pesetas para la construcción de una nueva embarcación con los mismos fines u objetivos, pero con mayores y mejores medios. La nueva embarcación, que podría estar navegando a finales del año 2001, se ha concebido para que siga operando en el mismo caladero sahariano. Pero, tanto en épocas de vedas o paradas biológicas, o si se produjeran cambios importantes en cuanto al número de embarcaciones que faenen en un futuro en esas aguas, se pretende que el nuevo buque tenga capacidad para situarse en cualquier

otro caladero del mundo donde lo necesite la flota, ya de forma permanente, o para campañas pesqueras concretas. El "Esperanza del Mar", pues, más que un barco, es una filosofía en materia de atención médico sanitaria, de apoyo a los hombres del sector marítimo pesquero en su propio medio, filosofía que, lejos de perder posiciones, se mantiene y se potencia.

¿Cuántas vidas, cuántas historias de supervivencia, cuánto ahorro, tanto para la flota pesquera española que faena en el bando sahariano como para otras flotas, están detrás de la silueta blanca de este ya envejecido barco tras sus 700.000 millas y 100.000 horas surcando las aguas de ese caladero. La respuesta es tan obvia que por esa razón la flota pesquera contará con un "Esperanza del Mar II", preparado para las exigencias del sector en los inicios del nuevo milenio. ■

Vidal Maté



FUNDAMENTOS DE EXPLOTACIÓN DE RECURSOS VIVOS MARINOS

Autores: Ángel Guerra Sierra y José Luis Sánchez Lizaso

Año: 1998

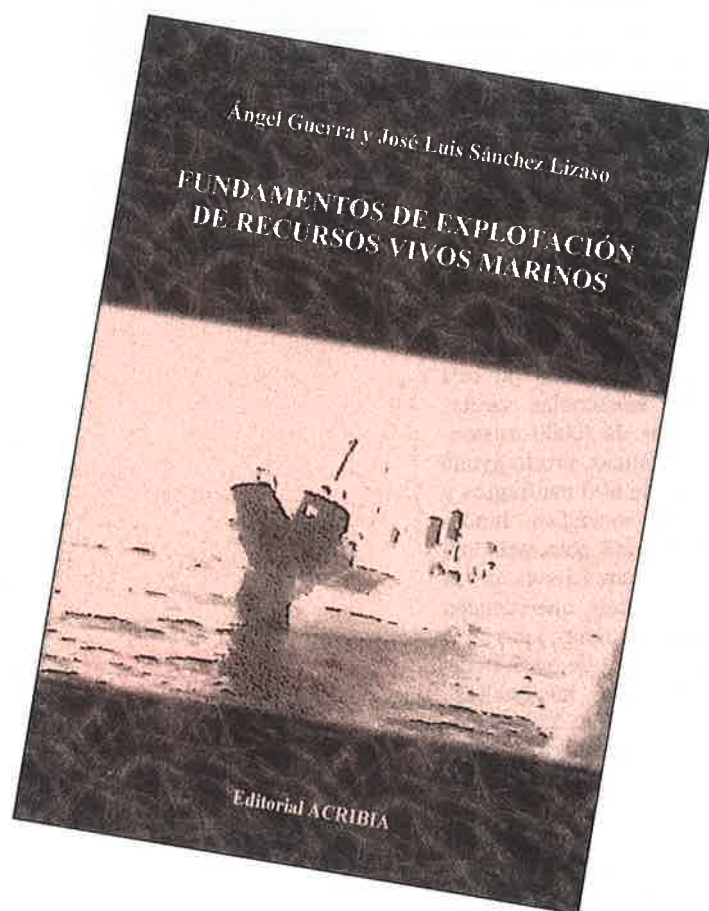
Edita: Editorial Acribia, S.A., Zaragoza, España.

EN este libro, los investigadores Ángel Guerra y José Luis Sánchez ofrecen una amplia perspectiva sobre la historia y la explotación actual de los recursos vivos marinos. Este libro representa un texto único ya que resume, de manera amena y clara, los principales aspectos de la biología, las técnicas y los modelos de ordenación pesquera actualmente empleados en el mundo, siendo un trabajo valioso para cualquiera que esté interesado en la Biología Pesquera. Además, el hecho de ser uno de los escasos textos sobre el tema escrito directamente en castellano evita tener que recurrir a traducciones de libros escritos originalmente en otras lenguas.

Este libro, ideal como libro de texto para cursos de biología y de gestión pesquera, parte resumiendo la evolución de la pesca y explicando brevemente los conceptos de productividad, pesquerías, ecosistemas marinos,

unidades de población (stock) y artes de pesca, para luego exponer como debe efectuarse el muestreo de una población y qué aspectos de su reproducción, alimentación y crecimiento son importantes en biología y dinámica de poblaciones. Conceptos como el reclutamiento, la mortalidad, las capturas y el esfuerzo de pesca son claramente explicados antes de pasar a resumir los diversos modelos utilizados para la evaluación de los recursos pesqueros. Estos modelos, que constituyen la parte fundamental de cualquier política de manejo de pesquerías, se desa-

rollan de forma atractiva y pedagógica, dándose ejemplos prácticos. Los autores abordan, además, la pesca como un proceso industrial, siendo entonces imprescindible considerar los aspectos económicos, políticos y sociales de esa actividad. También se exponen una serie de criterios y consideraciones sobre las medidas de ordenación pesquera actualmente aplicadas en el mundo. Finalmente, el libro cuenta con un índice alfabético de materias y conceptos que facilita su uso. ■





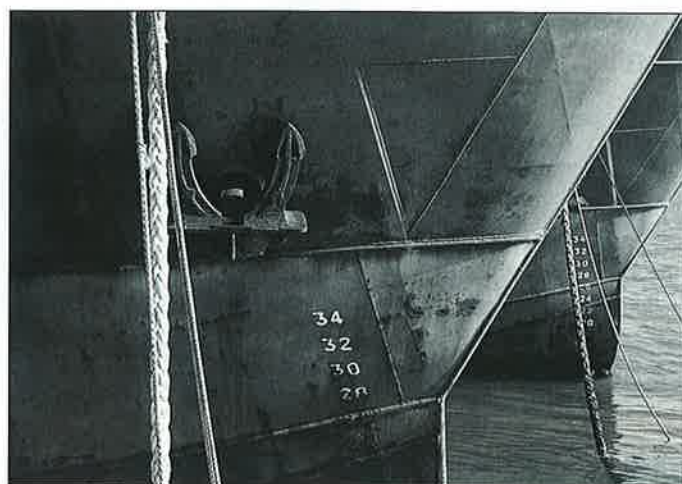
36
EL ISM
CONSTRUIRÁ
UN NUEVO
BUQUE-
HOSPITAL

Con un presupuesto de 3.000 millones de pesetas, el Instituto Social de la Marina construirá un nuevo buque-hospital que sustituya al "Esperanza del Mar".

6

FONDOS PARA
MEJORAR
ESTRUCTURAS
PESQUERAS

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha transferido 3.000 millones de pesetas a las comunidades autónomas para la mejora de estructuras en el sector pesquero.



10 **ARGENTINA APLICA UNA LARGA**
VEDA A LA PESCA DE LA MERLUZA

Argentina aplicará una veda sobre la merluza hubbsi, previsiblemente hasta finales de año, lo que obligará a los armadores españoles a pescar en aguas internacionales.

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: Puigxurriquer, s/n. - Tel. 93 441 05 15. Bilbao: Virgen de Begoña, 32 - Tel. 94 412 62 22. Cádiz: Casa del Mar. Tel. 956 25 17 04. Cartagena: Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. 968 50 20 50. Castellón: Casa del Mar. Plaza Monturión, 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. Melilla: Casa del Mar. Avda. de la Marina Española, 7 - Tel. 95 267 88 00. Santa Cruz de Tenerife: Avda. de Anaga. - Tel. 922 27 11 50. Santander: Casa del Mar. Avda. Soñeiza, 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. 986 50 05 71, 0 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. NIFO: 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.

**Agricultura distribuyó casi 3.000 millones de pesetas
entre las comunidades autónomas**

REPARTO DE LAS SUBVENCIONES ESTATALES PARA PROGRAMAS DE ESTRUCTURAS Y MERCADOS PESQUEROS



**La cantidad
más
importante,
1.115
millones
de pesetas,
corresponde
a
Andalucía**

PARA el reparto de estas ayudas se han tenido en cuenta las necesidades de cada una de las comunidades autónomas para culminar los programas actualmente pendientes así con el grado de cumplimiento de los objetivos de reducción previstos y, finalmente, las necesidades que se puedan plantear de cara al desarrollo de los acuerdos internacionales de pesca.

En materia de reestructuración, renovación y modernización de la flota pesquera, y de acuerdo con esos criterios, se han entregado 940 millones de pesetas a la comunidad autónoma de Andalucía frente a un total distribuido para estos fines de 2.261 millones de pesetas. Este montante para esta comunidad autónoma se justificaría fundamentalmente, no solamente por tener una elevada

El Ministerio de Agricultura y Pesca fijó en la última reunión de la Conferencia Sectorial los criterios para la distribución de los fondos de los Presupuestos Generales del Estado de este año correspondientes a las subvenciones gestionadas por las comunidades autónomas para cofinanciar las ayudas referidas a la política de estructuras y mercado de la pesca en el marco del IFOP. El volumen total de estas transferencias asciende a 2.832 millones de pesetas.

flota artesanal, sino también ante la necesidad de seguir acometiendo programas de renovación y modernización para tener mejores alternativas ante una posible reducción de actividad en el caladero de Marruecos en el próximo nuevo acuerdo de pesca. En segundo lugar se halla Cantabria, con 400 millones y 370 millones para Galicia. Para la mejora de las estructuras comerciales pesqueras la asignación total es de 567

millones de pesetas. Con estos fondos se pretende atender las necesidades de las comunidades autónomas en orden a los proyectos de equipamiento de los puertos, así como de otras estructuras comerciales para finalizar el programa operativo comunitario en acciones estructurales de la pesca. De esta cantidad, la mayor partida es de 197 millones de pesetas para Canarias, seguida de Andalucía con 175 millones de pesetas.

En el capítulo de ayudas socioeconómicas como la pre-jubilación derivada de la reestructuración, solamente se han asignado 4 millones de pesetas para Baleares. Este programa apenas si ha tenido incidencia en los últimos años desde el inicio de su aplicación al no existir demanda del mismo.

En conjunto, de los 1.832 millones de pesetas, la partida más elevada corresponde a Andalucía, con 1.115 millones de pesetas, seguida de Galicia, con 454 millones de pesetas, 400 millones para Cantabria, 249 millones para la Comunidad Valenciana, 216 millones para Asturias, 197 millones para Canarias, 111 millones para Baleares y 90 millones de pesetas para Murcia. Sobre estos montantes globales, la Administración se ha quedado con una reserva del 25 de esos fondos para su utilización si



TRANSFERENCIAS DEL MINISTERIO DE AGRICULTURA A LAS CCAA

(Millones de pesetas)

Estructuras pesqueras

COMUNIDADES AUTÓNOMAS	21.09.718B.774 Reestructuración R.D. 798/95	21.09.718B.778 Comercialización R.D. 798/95	21.09.718B.776 21.09.718B.470 Prejubilaciones y primas R.D. 312/96	TOTAL transferencias positivas
ANDALUCÍA	940,00	175,00		1.115,00
ASTURIAS	156,00	60,00		216,00
CANARIAS		197,00		197,00
CANTABRIA	400,00			400,00
C. VALENCIANA	200,00	49,00		249,00
GALICIA	370,00	84,00		454,00
MURCIA	90,00			90,00
ISLAS BALEARES	105,00	2,00	4,00	111,00
TOTAL A TRANSFERIR	2.261,00	567,00	4,00	2.832,00

Acuicultura

COMUNIDADES AUTÓNOMAS	FOMENTO DE LA ACUICULTURA	PLANES NACIONES DE CULTIVOS MARINOS
ANDALUCÍA	74.648.489	24.477.00
ASTURIAS	15.283.536	
CANARIAS	31.467.404	23.795.374
CANTABRIA	19.055.283	
C. VALENCIANA	17.733.978	7.440.500
GALICIA	25.613.103	13.790.000
MURCIA	1.087.7732	14.520.000
CATALUÑA		18.338.000
BALEARES	459.420	7.622.000
TOTAL	185.348.945	109.982.874

fuera necesario en otras acciones puntuales.

En lo que se refiere a la acuicultura, para el fomento de esta actividad se han distribuido 210 millones de pesetas, de los que 24,6 se han quedado como reserva. De esa cantidad la mayor partida correspondió igualmente a Andalucía, con 74,6 millones de pesetas, seguida de los 31,4 millones para Canarias, 25,6 millones de pesetas para Galicia, 19 millones de pesetas para Cantabria, 17,7 millones para la Comunidad Valenciana, 15,3 millones para Asturias, 1 millón para Murcia y 459.000 pesetas para Baleares.

Para planes de cultivos marinos se han distribuido 110 millones de pesetas y para ello se han tenido en cuenta diferentes criterios. En primer lugar la valoración hecha por la Junta Nacional Asesora de Cultivos Marinos, considerando al menos un proyecto por cada comunidad autónoma. Un tercer criterio ha sido la prioridad a los proyectos conjuntos por dos o más comunidades autónomas y también el hecho de que un proyecto fuera continuación de proyectos aprobados en años anteriores. ■

V. M.

**Contencioso de las empresas
conjuntas en el Reino Unido**

RECTA FINAL PARA EL COBRO DE LAS INDEMNIZACIONES

Los armadores de las empresas conjuntas que en su día se vieron afectados por la aplicación por el Reino Unido de la llamada Merchant Shipping Act, entre abril y julio de 1989, se hallan cada día más cerca de percibir las elevadas indemnizaciones a que tienen derecho por haber tenido que cesar en su actividad en aquel momento. Desde aquella fecha han pasado 10 años sin que todavía se haya dado una solución definitiva a este contencioso. En este momento parece que todo se halla prácticamente decidido, aunque reste el fallo definitivo de la Cámara de los Lores, que se producirá a partir del próximo 12 de julio.

SE trata de una larga batalla que ha pasado por las más alta instancias en los Tribunales comunitarios y del propio Reino Unido y donde los armadores españoles han logrado una importante victoria, aunque el Reino Unido haya logrado también uno de sus objetivos como es conseguir que parte de esos mismos armadores, a quienes deberá compensar económicamente, al final tiren la toalla, vendan su cuota o su embarcación y se dediquen a la misma actividad pero en otra parte.

Desde una perspectiva jurídica, para el final de este largo contencioso, tras los fallos favorables en todas las demás instancias, solamente falta que la Cámara de los Lores revise a partir del próximo día de 12 de julio el recurso interpuesto en su día por el Gobierno del Reino Unido. En medios de los armadores españoles, según señala Margarita Maiza, gerente de la Asociación Nacional de Armadores de Sociedades Conjuntas e Internacionales, se considera que la revisión por parte de la Cámara de los Lores va a ser un procedi-

**Los empresarios
españoles
afectados ya
han comenzado
a presentar los
estudios de los
peritos con las
cuantías
reclamadas,
que llegan
hasta los 300
millones por
barco.**

**El Tribunal que
entiende del
caso fijará las
cuantías en el
plazo de ocho
meses.**



miento simplemente formal y existe el firme convencimiento de que se ha ganado la batalla. Una primera prueba de esa situación sería el hecho de que el propio Gobierno británico ya habría liquidado las costas a los armadores españoles por todos los procesos judiciales. Lo lógico hubiera sido que eso se hubiera hecho cuando hubiera terminado finalmente esta revisión del recurso. Pero a la vista de todas las sentencias favorables a los intereses de los armadores, en el Reino Unido ya se han abonado esas cantidades para hacer frente a los pagos de los servicios jurídicos. Por otra parte, los armadores ya han llevado a cabo con los peritos los trabajos pa-



ra evaluar los daños en cada uno de los barcos afectados en su día por no poder salir a pescar entre los meses de abril y julio. Los daños están en función de los días de parada de cada barco y la pesca que no pudo capturarse. En base a esos criterios, se han presentado unas peticiones de indemnización más cerca de los 300 millones de pesetas que de los 100. Estas peticiones de ayuda debidamente peritadas se han entregado ya en una parte ante el Tribunal Tecnológico y de la Construcción, que es quien deberá decidir definitivamente cuánto va a percibir cada armador. Este mes de abril se han remitido los pri-

meros expedientes y se espera entregar la totalidad en los próximos meses para que haya ya unas soluciones definitivas para antes de enero próximo. En algunos medios se estima como muy probable que este Tribunal rebaje parcialmente estas peticiones que en cualquier caso van a ser elevadas.

Aires de venta

Junto esta noticia positiva para la flota de las empresas conjuntas en el Reino Unido, la otra cara de la moneda se halla en la actual situación de una parte de esos barcos ante la exigencias del Reino Unido para demostrar la existencia de un vínculo económico con las islas. La implantación de unos controles más rigurosos va a suponer en algunos casos la imposibilidad de seguir trabajando como se hacía hasta la fecha. A la vista de esas dificultades, y según fuentes del sector, en la flota de las sociedades conjuntas había tres situaciones diferentes. Una parte de la flota va a seguir pescando con la cuota del Reino Unido y cumpliendo sin problema alguno esas exigencias de vínculo económico adoptadas por Londres con el visto bueno del ex presidente de la Comisión, Jacques Santer. Una segunda parte de la flota habría puesto en venta su cuota y adquirida por armadores del Reino Unido llevando el barco a otros caladeros. Finalmente, hay otros armadores dispuestos a vender barco y cuota y abandonar la actividad de la pesca en esa zona. Con estos resultados, Londres habría logrado al menos parcialmente sus objetivos, como era recuperar la cuota en manos de las conjuntas, aunque para ello deba hacer frente por otra parte a unas fuertes indemnizaciones. ■

Vidal Maté

NUEVA AMENAZA PARA LA FLOTA CONGELADORA AUSTRAL

Argentina mantiene la presión sobre la flota congeladora merluquera que opera en sus aguas. El Consejo Federal de Pesca ha aprobado una veda total sobre la merluza *hubbsi* que se extenderá hasta finales de año. Sin embargo, ésta no es la única amenaza que inquieta a los armadores españoles: la conclusión en mayo del acuerdo pesquero Argentina-UE supone una subida arancelaria del 5 % al 15 % en el caso de la merluza entera, que se traduce en un incremento global de 700 millones de pesetas anuales.

ARGENTINA APLICA UNA LARGA VEDA A LA PESCA DE LA MERLUZA



ARMADORES españoles, principalmente gallegos, de alrededor de un centenar de barcos de pabellón argentino, pertenecientes a sociedades mixtas, están siendo sometidos a una vuelta de tuerca más en sus difíciles relaciones con la Administración pesquera del país austral. A punto de concluir el acuerdo pesquero Argentina-Unión Europea, vigente en los últimos cinco años, el último sobresalto lo ha protagonizado el Consejo General Pesquero al establecer un paro biológico para la pesca de merluza en sus aguas nacionales que, previsiblemente, se extenderá hasta finales de año. La parada afectará a la totalidad de la flota que opera en aguas argentinas, sin excepción. Inicialmente la propuesta de veda afectaba únicamente a los barcos conge-



ladores, de los que entre el 80-90 % pertenecen a sociedades mixtas, y tendría una vigencia de abril a junio para toda la flota, nacional o extranjera, que opera en su caladero, con excepción de los buques fresqueros. Para este segmento de flota, integrada mayoritariamente por buques nacionales, se había propuesto una veda de 30 días, a elegir libremente en el trimestre de paro biológico.

La iniciativa suscitó protestas entre los armadores españoles, seriamente hostigados en el último año, pero también entre los armadores nacionales de buques congeladores, que se consideraban discriminados respecto al sector de bajura. La decisión final del Consejo Federal Pesquero argentino de establecer una veda sin excepciones recibió el voto favorable de todos los organismos represen-

tados en el mismo —científicos, armadores y Gobierno—, salvo de la representación de las provincias donde la pesca tiene mayor peso, Buenos Aires y Patagonia.

La parada afectará a unos 20.000 pescadores, de los que, según estimaciones de la Cooperativa de Armadores de Vigo, unos 5.000 son gallegos. Responsables de los armadores acatan la veda pero vienen reclamando a Argentina una mayor estabilidad en materia pesquera que les permita planificar su actividad.

Por otra parte, la veda supone una amenaza no sólo para la flota de bandera argentina que faena en las aguas nacionales, sino también en los buques que operan en aguas internacionales próximas a la Zona Económica Exclusiva ar-

gentina, reguladas por la organización de pesquerías del Atlántico Sur, Safo. Armadores de los buques de pabellón español, unos 40, que operan en aquellas aguas, vienen expresando su temor a verse desplazados por los barcos que serán desalojados de sus caladeros como consecuencia del paro biológico. Unos y otros interpretaban la sospecha de que el objetivo último de las medidas aprobadas por el Gobierno era favorecer al sector fresquero y expulsar a los armadores extranjeros no sólo de las aguas exclusivas, sino también de la zona adyacente.

Subida arancelaria

Por si no fuera suficiente con las iniciativas del Gobierno argentino, los armadores españoles con buques adscritos a sociedades mixtas atisban una

nueva pérdida. Se trata en este caso de una subida arancelaria, al prescribir los beneficios fiscales que han estado en vigor durante los cinco años del acuerdo pesquero Argentina-UE. Al término del mismo, a finales de mayo, las importaciones de merluza entera que tenían un arancel del 5 % pasarán al general del 15 %. En el caso de la merluza troceada la subida es porcentualmente menor, pero también significativa. La repercusión de este aumento impositivo se estima en unos 700 millones de pesetas anuales para el conjunto de importaciones de merluza. El acuerdo pesquero Argentina-UE permitía unas posibilidades de pesca de 250.000 toneladas, 120.000 de merluza hubbsi, y 130.000 de especies varias como merluza de cola (50.000 Tm), bacalao criollo (50.000 toneladas) y calamar illex (30.000 Tm).

Los armadores afectados, agrupados en la Asociación de Empresas Comunitarias en Sociedades Mixtas de Pesca (ACEMIX), están haciendo gestiones ante la Administración pesquera española y ante Bruselas, para encontrar alguna solución alternativa que palle las consecuencias de la falta de convenio. Como se recordará, Argentina denunció éste seis meses antes de su vencimiento y se considera poco probable que pueda llegarse a un acuerdo de las características del que ahora finaliza, el primero de los llamados de segunda generación que suscribió la UE.

La modificación unilateral por parte de Argentina de algunos términos del convenio sin que Bruselas adoptara medida sancionadora llevó a Acemix a requerir a la Comisión Europea que defendiera los intereses comunitarios reconocidos en dicho acuerdo pesquero, como paso previo al recurso que preveía presentar por la misma causa ante el Tribunal Internacional de La Haya. ■

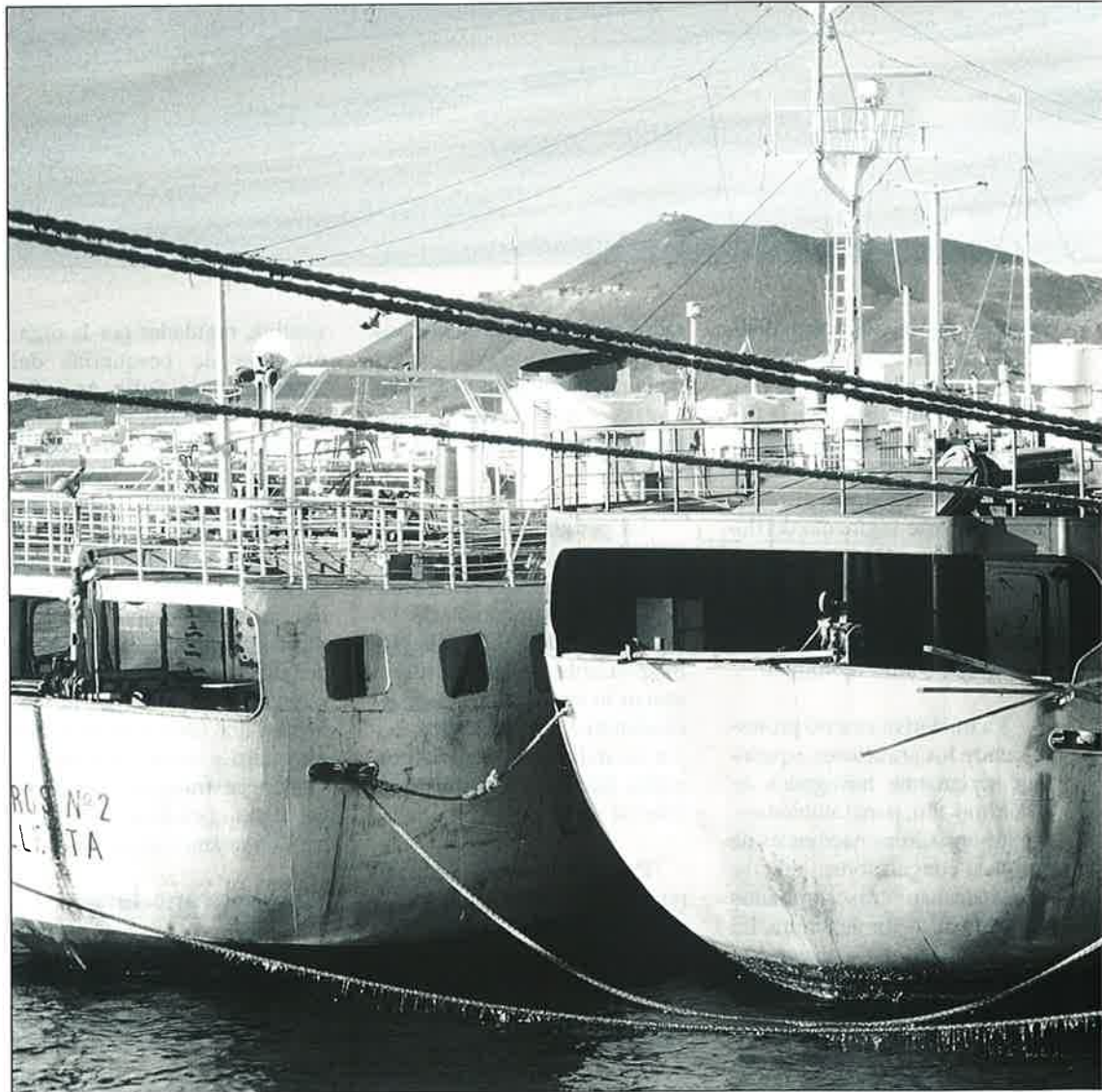
Mery Varona

Samuel Juárez, en la reunión ministerial de la FAO



“EL FENÓMENO DE LAS BANDERAS DE CONVENIENCIA NO ACABA DE AFRONTARSE”

Prioridad absoluta al objetivo de la sostenibilidad de las capturas pesqueras y a la acuicultura, sin olvidar las necesidades de los países en vías de desarrollo. Esa prioridad quedó reflejada por los participantes en una declaración conjunta de los ministros y representantes de unos 120 países en la Conferencia Internacional de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), celebrada los pasados días 10 y 11 de marzo en Roma. Una reunión ministerial que se centró en revisar el grado de ejecución del Código de Conducta para una Pesca Responsable. El secretario general de Pesca Marítima, Samuel Juárez, llamó la atención sobre la necesidad de profundizar en algunos aspectos del Código de Conducta poco desarrollados hasta el momento, así como que no acaba de afrontarse el problema de las “banderas de conveniencia”.



LOS participantes en la pasada reunión ministerial de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) mostraron su preocupación por la “explotación exorbitada de los principales recursos pesqueros mundiales, las técnicas de pesca destructivas o despilfarradoras y el exceso de capacidad de las flotas”. Una preocupación que hacen extensiva al aumento de la pesca ilegal, sin reglamentación o que no se denuncia, y la proliferación de buques que enarbolan “banderas de conveniencia”.



A estas preocupaciones debería dar respuesta el Código de Conducta para una Pesca Responsable, al que la mencionada reunión ministerial de la FAO pasó revista sobre su grado de ejecución, la primera desde que fuera aprobado. Existen los mecanismos para actuar, pero el problema reside en que se pongan en práctica. Y es precisamente ese proceso, o, mejor dicho, la lentitud con la que se produce, una de las preocupaciones manifestadas en la reunión por el secretario general de Pesca Marítima español.

Nos hemos quejado, señala a MAR Samuel Juárez, de que el fenómeno de las banderas de conveniencia no acaba de afrontarse. Hemos denunciado que una parte del Código de Conducta como es el abanderamiento de buques, que se firmó antes del Código pero que forma parte de él, no está aún en vigor, porque no lo han ratificado el número mínimo de Estados como es preceptivo. Transcurridos seis años desde su aprobación, sólo lo han ratificado la Unión Europea y 11 países.

Código pesquero

El secretario general de Pesca Marítima abogó por la rápida ratificación del Acuerdo para promover el cumplimiento de las medidas internacionales de conservación y ordenación en materia de pesca. Un Acuerdo que, según sus propias palabras, constituye la principal vía para luchar contra la competencia desleal de las banderas de conveniencia.

Samuel Juárez hizo frente a algunas acusaciones a la flota española de mantener este tipo de banderas, cuando resulta que buena parte de los que realizan esas acusaciones no han ratificado el mecanis-



Transcurridos seis años desde que se promulgara el Acuerdo de Cumplimiento para acabar con las banderas de conveniencia, aún no ha entrado en vigor, ya que sólo la Unión Europea y 11 Estados más lo han ratificado.

mo de lucha contra ese fenómeno. Es el caso de Nueva Zelanda, Australia y Canadá. Lo que hay que hacer es utilizar los instrumentos de este Acuerdo para luchar contra este tipo de fenómenos y no buscar falsos responsables, como España o Noruega, que no tienen ninguna jurisdicción para luchar contra ellas.

España aprovechó la reunión para llamar la atención sobre dos aspectos del Código de Conducta que no se han desarrollado todo lo que deberían como son el comercio responsable y todo lo que rodea a las prácticas post-capturas. Respecto a este último aspecto, nuestro país cree que los 20 millones de toneladas de pescado que son descartados cada año —devueltos al mar— suponen un atentado contra la seguridad alimentaria. Una situación especialmente delicada si se tiene en cuenta el gravísimo problema alimentario en el mundo, y a que la FAO tiene como objetivo reducir la desnutrición que afecta a una enorme parte de la población.

En este mismo sentido, Samuel Juárez plantea el del despilfarro que supone la utilización del pescado para la fabricación de subproductos de consumo animal. La pesca industrial para la fabricación de harinas debería ser controlada en mayor medida, ya que supone un sistema muy poco eficiente en la utilización de los recursos alimentarios del mar, y puede producir perjuicios a la pesca para consumo humano. *El primer objetivo debería ser la alimentación humana. Sólo en segundo lugar debería figurar su utilización para la alimentación animal.*

El otro aspecto sobre el que incidió el representante español es la necesidad de desarrollar todo lo que tenga que

Samuel Juárez, en la reunión ministerial de la FAO

ver con el comercio responsable. España ya organizó en 1997 una conferencia de ministros –III Conferencia de Ministros de Pesca– sobre esta materia, y creemos que sobre ello habría que profundizar mucho más. El concepto básico sería que todo lo que no se pueda pescar no se pueda vender.

Capacidad pesquera

En la reunión se acordó afrontar el problema, también como parte del Código de Conducta, del exceso de capacidad pesquera en el mundo. El problema del exceso de capacidad reside en que cada vez hay más barcos con un excesivo poder de captura que lleva aparejada la reducción del número de peces que pueden reproducirse en aguas marinas. La flota de embarcaciones de 100 o más toneladas registró un aumento hasta el año 1991, fecha a partir de la cual empezó a disminuir, y, según la FAO, seguirá la misma tendencia en los próximos diez años.

La FAO señala que el 6 por ciento de los principales recursos pesqueros está infraexplotado; el 20 por ciento está moderadamente explotado; el 50 por ciento, completamente explotado; y el 1,5 por ciento, excesivamente explotado. La pesca está agotada en otro 6 por ciento, mientras el proceso de restablecimiento interesa a un 2 por ciento.

Sobre el exceso de capacidad pesquera, Samuel Juárez no se muestra de acuerdo en responsabilizar a la política de subvenciones de esta situación. *Antes de hablar de sobrecapacidad en el mundo hay que saber qué capacidad tenemos. Cualquiera puede saber qué barcos tiene España y qué barcos tiene la Comuni-*



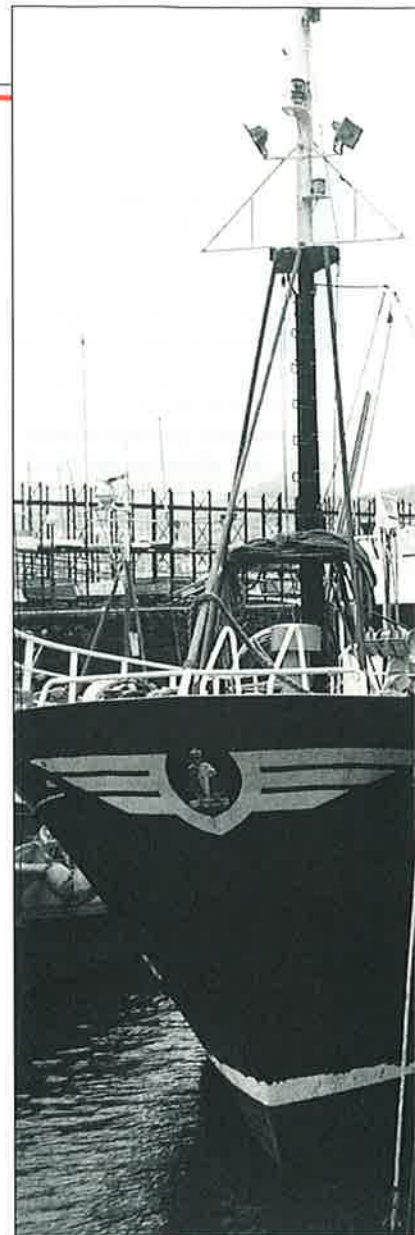
“Hemos llamado la atención sobre los aspectos del Código de Conducta que no se han desarrollado todo lo que debieran como son el comercio responsable y todo lo que rodea a las prácticas post-capturas”.

dad Europea, pero yo no sé qué barcos tienen los demás. Por eso, lo primero que habrá que hacer es diseñar un sistema para saber la capacidad, en qué términos se mide, tonelaje, potencia..., y luego habrá que censar la flota pesquera mundial. Después habrá que ver también en relación con qué recursos existe sobrecapacidad. Sobrecapacidad no es algo que esté generalizado en todo el mundo. Hay caladeros que están sobreexplotados y otros que no lo están. Después de hecho todo esto, sí que podremos empezar a ver las causas de la sobrecapacidad. No podemos colocar el carro delante de los bueyes y empezar acusando a las subvenciones de la sobreexplotación.

Como se desprende de los dicho por el secretario general de Pesca Marítima, España es partidaria de establecer un registro claro y público, lo que permitiría saber las dimensiones de la flota y de los recursos afectados por sobrepesca. Esa misma línea parece ser la que pretende impulsar la FAO, al señalar que los Estados deberían apoyar a esta organización para establecer, antes de finales del 2000, un registro internacional de barcos pesqueros que faenan en alta mar.

Nuestro país ha realizado un importante esfuerzo por adaptar la capacidad de su flota a la situación de los recursos, como señaló Samuel Juárez, ya que, *en los últimos diez años, ha reducido la capacidad de la flota en casi medio millón de toneladas.* Si tenemos en cuenta los últimos veinte años, la reducción alcanza un 40 por ciento en cuanto al tonelaje y un 30 por ciento en potencia.

Por otra parte, Samuel Juárez llamó la atención sobre que se centren estos controles



sobre las flotas que operan en alta mar, mientras que se hace una escasa referencia al exceso de capacidad que soportan las zonas costeras y plataformas continentales, de donde se extrae el 89 por ciento de los recursos marinos, y la nula mención a las flotas recreativas.

Plan de acción voluntaria

Dentro de las actuaciones para frenar las técnicas de pesca destructivas o despilfarradoras, los ministros ratificaron el nuevo Plan de Acción Voluntaria para la Ordenación de la Capacidad Pesquera, para la



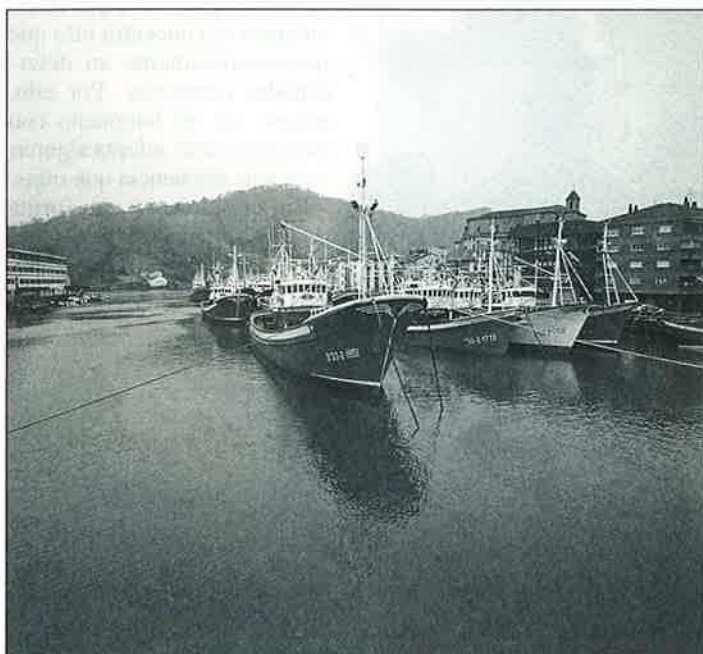
interesadas. Entre los años 2003 y el 2005, los países que respalden dicho Plan deberán elaborar un Plan de Acción Nacional para administrar adecuadamente su capacidad de pesca y limitarla, si es necesario, a algunas áreas. Asimismo, y de forma inmediata, deberían adoptar las medidas necesarias para encauzar la ordenación de la capacidad pesquera de las especies sometidas a explotación excesiva.

Otro Plan de Acción ratificado en esta reunión ministerial hace referencia a la Conservación y Ordenación de los Tiburones. Se afirma que es necesario gestionar adecuadamente la pesca de estos animales, sobre todo en aquellas zonas en que su captura incidental es significativa. Los Estados que se adhieran al Acuerdo deberán controlar con regularidad el estado de las reservas de la especie y adoptar, de aquí al 2001, un plan de acción nacional para su conservación y ordenación.

Muchas especies de tiburones y rayas se encuentran diezmadas y, a menos que se tomen medidas urgentes para atajar el cada vez mayor aumento de las capturas, el futuro de otras tantas poblaciones de tiburones será desolador.

En cuanto a la Captura incidental de Aves Marinas en la Pesca con Palangres, se hace un llamamiento para controlar y reducir este tipo de capturas mediante la elaboración de planes nacionales. Se reduciría de forma significativa adoptando medidas como la instalación de las redes bajo el agua, de manera que los anzuelos con cebo estén fuera del alcance de los pájaros, usando redes que espanten a las aves o colocando las artes de pesca durante la noche. ■

Rául Gutiérrez



Conservación y la Ordenación de los Tiburones y para la Reducción de las Capturas Incidentales de Aves Marinas en la Pesca con Palangres, que fue adoptado recientemente por el Comité de Pesca de la FAO.

El primero de estos planes constituye el primer documento internacional significativo acerca de la gestión de la capacidad de pesca. El objetivo del Plan de Acción sobre la Capacidad Pesquera es conseguir "una ordenación eficiente, equitativa y transparente de la capacidad de pesca". Para su aplicación, las naciones deberían limitar el nivel actual y reducir progresivamente la capacidad de pesca en las zonas

Es mujer, tiene menos de 35 años, sólo ha estudiado hasta Enseñanza General Básica, busca un trabajo poco cualificado, estuvo empleada previamente en el sector servicios, lleva ocho meses parada y precisa información y formación para encontrar un empleo adecuado. Éste es el perfil medio del parado español, según las conclusiones de un estudio realizado por el Instituto Nacional de Empleo (INEM) a partir de los datos del Registro de paro y de los más de dos millones de entrevistas realizadas a personas que demandaban empleo. El Secretario General de Empleo, Juan Chozas, ha señalado, al hacer público este informe, que, a pesar de que la creación de empleo en el sector femenino crece a un ritmo muy superior al de los hombres esto no se está viendo reflejado en el descenso del paro en ese colectivo porque "al mismo tiempo se está produciendo un incremento de la tasa de actividad, ya que es cada vez mayor el número de mujeres que se incorpora al mercado laboral y demanda un empleo".

**MENOS DE 35 AÑOS
POCOS ESTUDIOS**

EL Secretario General de Empleo mostró su preocupación por el hecho de que las mujeres sean mayoría entre los parados, el 56,6%, mientras que su peso relativo en la población ocupada sea sólo del 35,7%, y también porque esta situación, comparada con los países comunitarios, es más grave en España. "La brecha que separa a hombres y mujeres en nuestro mercado de trabajo es muy superior a la del resto de Europa, porque en España la incorporación de la mujer a la vida laboral ha sido más tardía", ha explicado Juan Chozas.

Para tratar de paliar esta situación, el Secretario General de Empleo ha recordado que su Departamento ha puesto en

marcha una serie de medidas, enmarcadas en la reforma laboral que pactaron los sindicatos y empresarios hace dos años y en las directrices aprobadas por la Unión Europea, para la elaboración del Plan de Empleo y que contemplan el fomento de la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres, parados de larga duración y discapacitados.

Entre estas medidas figuran la de las especiales bonificaciones con que cuentan los contratos a mujeres, la puesta en marcha del contrato a tiempo parcial estable que favorece específicamente al colectivo femenino, el fomento del empleo en sectores donde la mujer está subrepresentada, la medida conocida como el "coste cero", mediante la cual

EL PERFIL DEL PARADO

MUJER

MENOS DE 35 AÑOS POCOS ESTUDIOS

El Gobierno ha puesto en marcha una serie de medidas para favorecer específicamente al colectivo femenino. Entre ellas, el fomento del Contrato a tiempo parcial estable, más formación y la conocida como "coste cero"

se bonifica totalmente la cuota a la Seguridad Social para los trabajadores que suplan a mujeres de baja por maternidad, la mayor presencia de mujeres en las Escuelas Taller y la próxima aprobación de la Ley de Conciliación de la Vida Laboral y Familiar, que será un aliado para la generación de empleo femenino. En definitiva, toda una batería de medidas para dar prioridad a la creación de puestos de trabajo para la mujer que se ve reflejada en el dato de que el 60% de los beneficiarios de los programas de formación profesional serán mujeres, según se contempla en el Plan de Empleo del Reino de España para 1999 que será presentado a la Unión Europea el próximo mes de mayo, consensuado con las Comunidades Autónomas y los agentes sociales, y que tanto el Ministro de Trabajo, Manuel Pimentel, como el Secretario General de Empleo, Juan Chozas, ya han avanzado a los máximos responsables de empleo de la Comisión.

El perfil de parado

Según el estudio realizado por el INEM, el paro es un problema que afecta a casi todos los grupos españoles, de manera que no puede trazarse un perfil único del desempleado. Pero no todos se ven afectados por igual, sino que su incidencia se concentra más que proporcionalmente en determinadas categorías. Por ello, aunque sea un fenómeno con múltiples caras, adopta algunas con más frecuencia que otras. En principio, y de forma aproximada, el perfil del parado registrado puede sintetizarse así: es mujer,



tiene menos de 35 años, sólo estudió hasta Enseñanza General Básica, busca un trabajo poco cualificado, estuvo empleada previamente en el sector servicios, lleva ocho meses parada y precisa información y formación para encontrar un empleo adecuado.

En base a los datos manejados por el INEM, a partir de su Registro de paro y de las más de dos millones de entrevistas realizadas a demandantes de empleo, las mujeres son mayoría entre los parados, el 56,6%, mientras que su peso relativo en la población ocupada es sólo del 35,7%. Como lógica consecuencia, la tasa de paro es casi el doble para las mujeres (15,7%) que para los varones (7,8%).

Según ha destacado el Secretario General de Empleo, Juan Chozas, la dinámica del paro es algo diferente entre ambos géneros. El flujo de entrada, es decir, las nuevas demandas de empleo, son más numerosas entre los varones. Esto se debe a que la razón más frecuente de la demanda, para cualquiera de los dos géneros, es la finalización de un contrato. Así, de las demandas presentadas durante 1998, habían tenido un empleo anterior el 83,7% de los demandantes varones y el 79,0% de las mujeres. Por ello los hombres, que son mayoría entre los trabajadores temporales, son también más de la mitad entre los que presentan su demanda. Sin embargo, la probabilidad de encontrar trabajo pronto cuando se está parado es mayor para los varones, de manera que en las listas de desempleo va quedando una proporción mayor de mujeres (ver cuadro n.º 1).

Menores de 35 años

La mitad de la población que estaba parada en 1998 (el 51,8%) no había cumplido los 35 años. El tramo de 25 a 30 años es la edad en la que mayor número de parados hay en términos absolutos. Sin embargo, la tasa de paro es sensible-



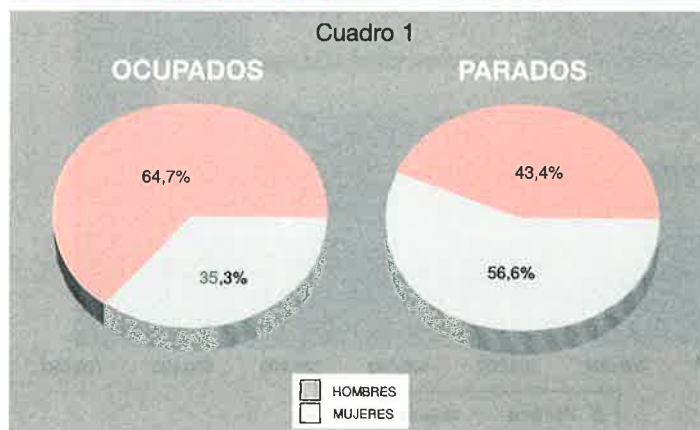
mente inferior a la de los menores de 20 años, un 13,1% frente a un 17,1%. Ello se debe a que también existe un número mayor de activos y ocupados en ese tramo.

Por lo que se refiere a la edad, el 57% de las mujeres paradas tienen menos de 35 años, por el contrario, el porcentaje de los de más de 45 años (el 19,2%) es sensiblemente inferior. Esta distribución refleja, según el estudio, la estructura de la población activa, pues la ocupación se concentra también más en las mujeres menores de 35 años, y la actividad se reduce en los tramos de edad superiores a 45 años.

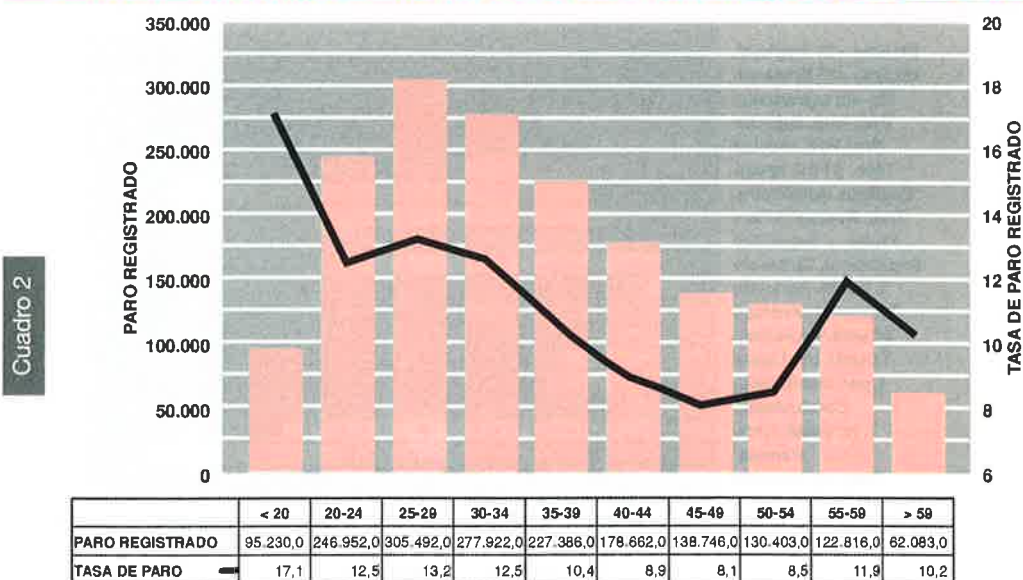
Por otra parte, el 46,2% de los varones parados es menor de 35 años. A diferencia de las mujeres, el tramo de edad de más de 45 años representa una tercera parte del total de los parados. Como en el caso anterior, la distribución refleja, igualmente, la estructura de la población activa en los varones, en donde la ocupación todavía mantiene niveles importantes a partir de los 45 años.

El mayor volumen de parados jóvenes se debe, sobre todo, al mayor flujo de entrada al desempleo. Pero una vez parados, los jóvenes tienen mayor probabilidad de salir de éste con más rapidez que las perso-

DISTRIBUCIÓN POR GÉNERO



PARO REGISTRADO Y TASA DE PARO REGISTRADO POR EDADES



nas mayores. De esta forma, el peso relativo en el paro de los menores de 35 años va disminuyendo a medida que transcurre el tiempo de desempleo. Así el 66% de los parados que llevan menos de 3 meses desempleados son menores de 35 años, porcentaje que desciende al 40% entre los que llevan de 21 a 24 meses (ver cuadro n° 2).

Pocos estudios

Aunque sólo una parte mínima de los parados registrados indica que no tiene ningún tipo de estudios (0,5%), algo más de un tercio no han completado la Enseñanza General



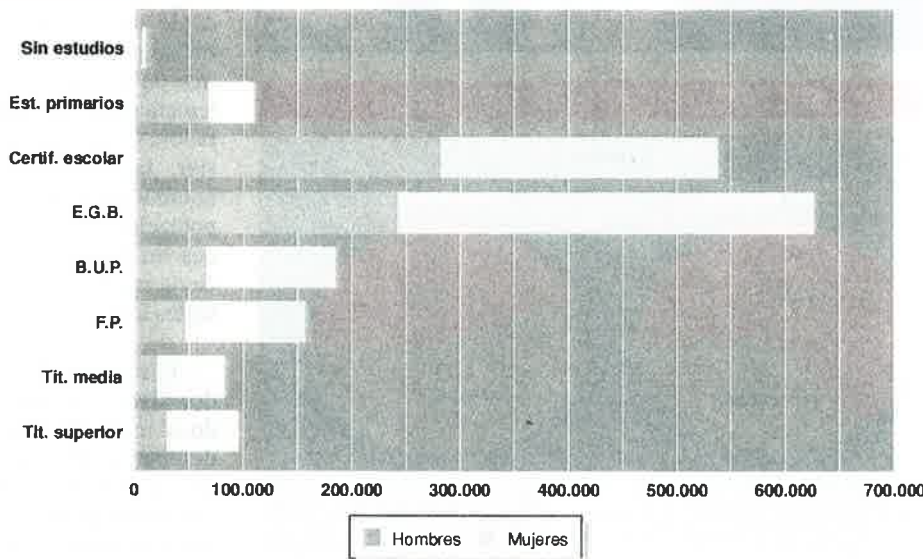
Básica (36,5%) y otra porción similar si la ha completado (34,7%), pero no ha continuado estudios. Sin embargo, el 10% de todos los parados son titulados, bien sea de grado superior (5,3%) o de grado medio (4,6%) (ver cuadro n.º 3).

Conviene resaltar que las desempleadas tienen un mayor nivel de estudios de promedio. Las tituladas representan el 12,2% de las mujeres, mientras que sólo el 6,6% son varones. En cambio, no pasaron de estudios primarios el 29,0% de las paradas y el 46,8% de los parados.

La diferencia en el nivel de estudios entre los parados de ambos sexos obedece a varios factores. Según el estudio realizado por el INEM, en la actualidad las mujeres se mantienen escolarizadas más tiempo. Por ello entre los parados que no completaron la EGB dominan los varones, mientras que las mujeres son mayoría entre los que tienen Formación Profesional.

DISTRIBUCIÓN SEGÚN ESTUDIOS

Cuadro 3



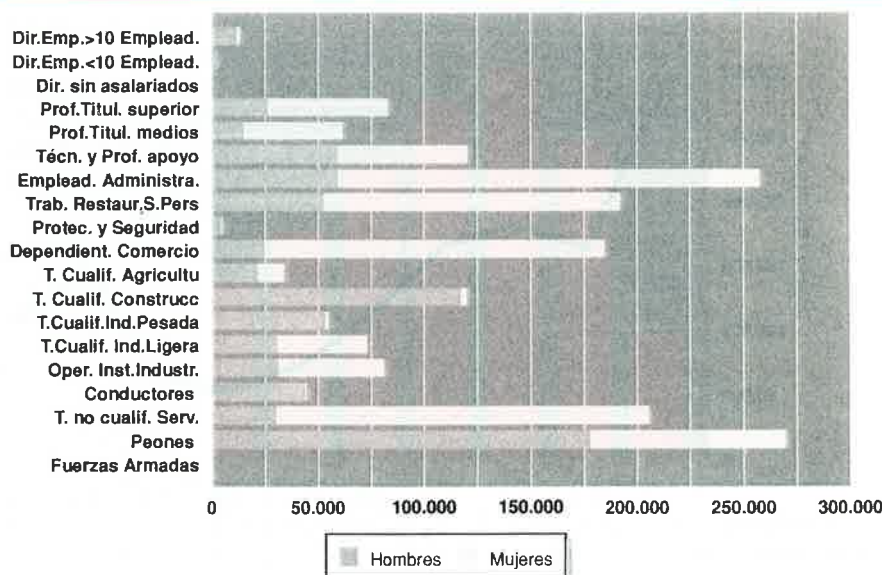
Trabajo poco cualificado

El 15% de los parados registrados en el INEM busca trabajo como peón. Si a este porcentaje se suma el de los desempleados que solicitan ocupaciones no cualificadas en el sector servicios (11,4%), se tiene que el 26,4% –más de la cuarta parte– de los parados buscan empleos en actividades sin ninguna cualificación.

Un 14,3% de los desempleados registrados solicitan empleos de tipo administrativo; un 10,7% buscan trabajos en la restauración y en los servicios personales. En cuanto a las profesiones asociadas a titulaciones universitarias, el 3,4% de los parados registrados buscan empleo en ocupaciones de titulación media, mientras el 4,6% lo hace en actividades de titulación superior.

PARADOS SEGÚN OCUPACIÓN SOLICITADA

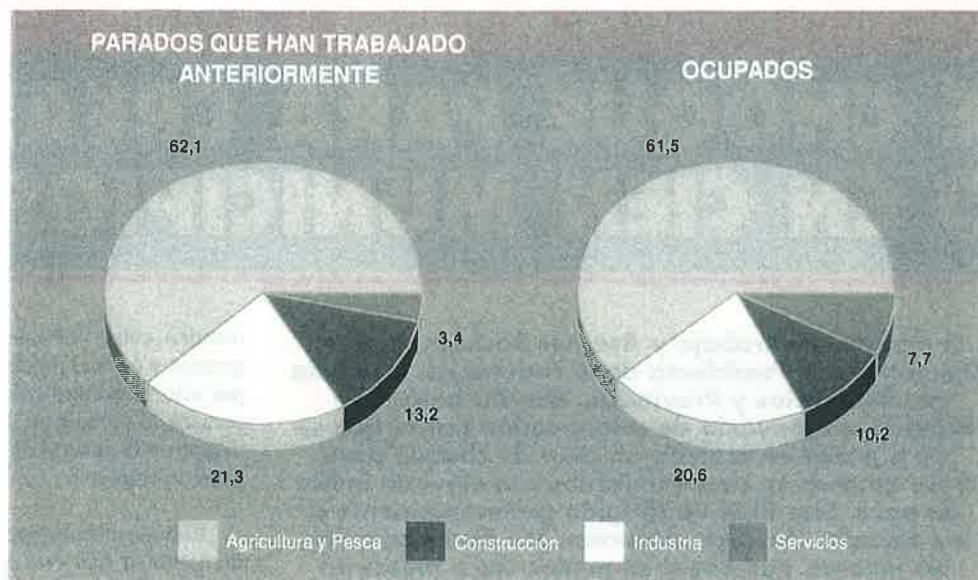
Cuadro 4



Si analizamos las demandas de empleo por sexos tenemos que el 23,4% de los parados

DISTRIBUCIÓN POR SECTORES ECONÓMICOS

Cuadro 5



hombres quieren trabajar de peón y un 15,5% en trabajos cualificados de la construcción, mientras que el 19% de las mujeres prefieren trabajos de tipo administrativo, el 16,8% trabajos no cualificados en los servicios y el 15,3% como dependiente de comercio (ver cuadro n.º 4).

Trabajos anteriores

El 51,1% de los parados registrados han tenido su último empleo en el sector servicios. El siguiente colectivo es el de los que no tienen experiencia laboral previa, con el 17,8%, los que trabajaron en la industria (17,5%) y en la construcción (10,8%). Sólo un 2,8% tuvieron su último trabajo en la agricultura y la pesca. Por sexos la distribución de los parados por sector económico varía bastante. Mientras el 24% de las mujeres no tienen experiencia laboral previa, frente al 11,3% de los hombres, el 20,5% de los varones tuvieron su último empleo en la construcción. Esto explica, según los datos del estudio "El perfil del parado", por qué el 74,5% de todos los parados sin empleo anterior son mujeres, mientras los hombres representan el 88,3% del paro en construcción. En los servicios, el 63,3% de los parados registrados son mujeres, y el restante 36,7%, hombres (ver cuadro n.º 5).

Otra de las características del paro español es el tiempo que lleva desempleado. Según los datos oficiales, la mitad de los desempleados registrados presentaron su demanda de empleo hace ocho meses o menos y la otra mitad lleva más tiempo en el paro. El 37% de los parados lleva menos de 3 meses desempleado y en cambio el 38% es parado de larga duración, es decir, lleva en desempleo más de un año. Por su parte, los desempleados de muy larga duración (más de dos años en el paro) son el 23,4% del total. Estos mismos datos revelan que el ser mujer incrementa la probabilidad de llevar más tiempo en paro. Así, mientras un 40,7% de los hombres en desempleo llevaban en tal situación menos de tres meses, sólo el 34,2% de las mujeres tenían esa duración de paro.

Mientras el 42,7% de las mujeres eran paradas de larga duración, sólo el 31,8% de los varones estaban en tal situación. Para los desempleados de muy larga duración la situación desfavorable hacia la mujer se intensifica: el 18,5% de los hombres lleva más de dos años en paro registrado, frente al 27% de las mujeres. De hecho, hay más del doble de paradas de muy larga duración que de hombres en tal situación: las mujeres son el 66,8%,

y los hombres, el 32,2% restante.

Distribución geográfica

Asturias es la Comunidad Autónoma que tiene una mayor tasa de paro registrado: el 15,6%, seguida de Extremadura, con el 14,5%. No obstante, si se tiene en cuenta la incidencia absoluta del problema y no su magnitud relativa, los datos del INEM certifican que Andalucía es la Comunidad Autónoma con más desempleo (390.295 personas), casi el doble que la siguiente comunidad en volumen de paro, que es Madrid. Por el contrario, donde menos paro registrado existe es en Cataluña, con un 7,26%, seguida de Murcia, con el 8,68%. ■

C. H. C.



Aunque el ritmo de crecimiento del empleo femenino es superior al de los hombres, esto no se traduce en la reducción del desempleo, porque cada vez se incorporan más mujeres al mercado laboral.

Las comunidades con más desempleo son Andalucía, Asturias y Extremadura, y las que cuentan con menos parados son Cataluña y Murcia.

Convenio entre el Ministerio de Trabajo y la FEMP

PLAN DE CHOQUE PARA CREAR EMPLEO EN CIEN MUNICIPIOS

EL plan comenzará con una experiencia piloto en catorce municipios y luego se ampliará a otros cien. Más adelante, y en función de los resultados, se extenderá por todo el territorio nacional. Se estima que la inversión total del plan oscilará en torno a los 30.000 millones de pesetas (180 millones de euros) y podrán beneficiarse 100 desempleados de cada uno de los cien municipios, lo que supondrá actuaciones sobre 10.000 personas sin empleo.

El programa se va a desarrollar en municipios con más de 10.000 habitantes especialmente afectados por problemas de paro. En concreto participarán desempleados de larga duración, jóvenes menores de 25 años que lleven al menos cinco meses sin trabajo, mayores de 25 años en paro durante once meses, mujeres y discapacitados.

La financiación del presupuesto de 30.000 millones de pesetas correrá a cargo del Ministerio de Trabajo y Asuntos sociales, que lo detraerá de la partida presupuestaria destinada en 1999 a políticas activas de empleo y que supera los 700.000 millones de pesetas, un 70% más que en el año anterior. Como ya es sabido, el Gobierno pretende incrementar este tipo de políticas de fomento del empleo e ir destinando cada vez menor presupuesto a las políticas pasivas, en cumplimiento de las directrices comunitarias en base a las cuales se está elaborando el Plan de empleo del Reino de España que será presentado a los responsables de la Unión Europea en mayo próximo.

Por su parte los Ayuntamientos contribuirán con la

El Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Manuel Pimentel, y la Presidenta de la Federación Española de Municipios y Provincias, Rita Barberá, han firmado un convenio de colaboración por el que se va a poner en marcha un plan de choque para crear empleo en cien municipios con elevado índice de paro. Este Plan va dirigido preferentemente a los parados de larga duración, los discapacitados, los jóvenes que lleven al menos cinco meses en paro y las mujeres desempleadas. La inversión económica estimada será de 30.000 millones de pesetas, que saldrán del presupuesto que el Ministerio tiene destinado este año para políticas activas de empleo.



aportación de asesoramiento técnico, apoyo logístico y puesta a disposición del propio patrimonio municipal, así como el personal técnico. En concreto la FEMP se ha comprometido a la formación inicial del personal técnico que intervendrá en cada uno de los proyectos pilotos específicos; al asesoramiento técnico durante el desarrollo del proyecto, resolución de problemas y apoyo en la gestión; a la creación de una Red Telemática que conecte las experiencias pilotos entre sí, y con la FEMP y el INEM; a la asistencia técnica a cada uno de los proyectos piloto; a la coordinación general del Plan y a la evaluación periódica de cada proyecto para su presentación al INEM.

Protagonismo de los municipios

Con la firma de este convenio entre la Federación Española de Municipios y Provincias y el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales se ha sellado el inicio de una estrecha colaboración en la búsqueda de un objetivo común: la creación de más empleo y cada vez de mayor calidad. Según ha explicado el titular de la cartera de Trabajo, Manuel Pimentel, "hasta ahora los ciudadanos han percibido a la Administración Local como la más cercana y la que se responsabiliza de servicios primarios como el transporte, la limpieza urbana, la vivienda, etc. Pero los nuevos tiempos de-

mandan cada vez nuevas exigencias y nuevas prestaciones y por ello la administración más cercana al ciudadano debe participar en la gestión de las políticas de empleo".

El Ministro ha querido aclarar también que esta iniciativa no está destinada a subvencionar 10.000 empleos sino a facilitar la empleabilidad de ese número de parados que son objetivo de este plan de choque para crear empleo en 100 municipios con alto índice de paro. Para hacer empleables a estos desempleados, en su mayoría jóvenes menores de 25 años, mujeres, discapacitados y parados de más de 45 años, las acciones que se van a llevar a cabo son entre otras: formación, apoyo para la creación de una empresa propia, inserción en los servicios de proximidad, etc. Es decir, que se pondrán los medios necesarios para que se puedan incorporar al mercado laboral en condiciones lo más favorables posibles.

También ha clarificado Manuel Pimentel que el Plan se va a aplicar en Comunidades Autónomas que todavía no tienen transferidas las políticas activas de empleo, pero ello no será impedimento para que cuando éstas se transfirieran sean los responsables autonómicos los que continúen con este proyecto.

Por su parte, la presidenta de la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) y alcaldesa de Valencia, Rita Barberá, ha señalado que el mundo local "estaba deseando colaborar con la Administración Central para desempeñar un papel real en la consecución de empleo a través esencialmente de los servicios de proximidad y en la detección de nuevos yaci-



mientos de empleo que son precisamente los dos objetivos fundamentales del proyecto: explotar los nuevos yacimientos a nivel local e impulsar la creación de empresas que ofrezcan servicios de proximidad”.

Para que se puedan poner en práctica las medidas los Ayuntamientos podrán recibir ayudas procedentes del INEM, con el objetivo de completar el estudio de la zona y detectar esos yacimientos de empleo en el entorno local y nuevas oportunidades de generar puestos de trabajo, por cuenta propia y ajena. Asimismo se realizarán estudios complementarios para analizar las características específicas que afectan a los demandantes de empleo e identificar cuáles son sus barreras profesionales tales como falta de formación, necesidad de reciclaje y técnicas de búsqueda de empleo, que afectan a los desempleados de los municipios elegidos. El objetivo es tener una información exacta de las ofertas y demandas de trabajo para adaptarlas al perfil de los parados.

En este programa se incluye también la puesta en marcha de unos talleres de empleo para las actividades y profesiones que, como resultado de los estudios

de las zonas, se considere que pueden impulsar la actividad en municipios afectados. En esos talleres, diseñados para que los desempleados mayores de 25 años aprendan un oficio con un modelo similar la de las escuelas-taller, los trabajadores contratados recibirán formación profesional y un salario abonado por la corporación local, pero subvencionado por el INEM de la partida de políticas activas.

Desarrollo del plan

El Plan cuenta ya con un estudio que identifica a los 100 ayuntamientos con elevados índices de paro y especiales características económicas, como la renta territorial y las tasas de paro registrado, entre otras. Además, dentro de las acciones del Plan Nacional de Empleo de 1998, ya se han realizado más de dos millones de entrevistas a desempleados para conocer con exactitud su perfil laboral y sus posibilidades de inserción en el mercado laboral.

Por otra parte, se han establecido, también, las medidas más acordes para atender las necesidades de empleo y actividades sociales. En este punto tienen especial importancia los talleres

de empleo, recientemente puestos en marcha para las actividades profesionales que puedan crear actividad en el municipio.

Según el calendario avanzado por el Ministro de Trabajo, está previsto que el 7 de junio próximo se hayan realizado todas las actuaciones preliminares para que cada ayuntamiento que participe en este Plan esté en condiciones de firmar el correspondiente convenio de colaboración con el Instituto Nacional de Empleo y comenzar la puesta en marcha del proyecto.

Contenido del Plan

El convenio firmado entre Trabajo y la Femp se enmarca dentro de los compromisos adquiridos en el Plan Nacional de Empleo, en el que se contemplan una serie de actuaciones en las que las Corporaciones Locales, mediante la cooperación institucional entre administraciones, tienen un papel esencial como es la mejora de la capacidad de inserción laboral, combatir el desempleo juvenil, prevenir el paro de larga duración, fomentar el trabajo por cuenta propia, creación de pequeñas y medianas empresas, reforzar la política de igualdad de oportu-

nidades y creación de puestos de trabajo a nivel local y desarrollo de la economía social.

En el marco del Convenio se van a realizar una serie de experiencias piloto de integración de programas de empleo y formación a nivel local que se concretan en las siguientes actividades: estudios sobre el tejido empresarial, estudios sobre el mercado de trabajo, con especial incidencia sobre los nuevos yacimientos de empleo, creación de un observatorio local permanente de la formación y las ocupaciones, acciones de formación e inserción ocupacional en nuevos yacimientos de empleo y dinamización empresarial con especial in-

cidencia en los servicios personalizados a pequeñas y medianas empresas y el fomento del autoempleo en el ámbito de los nuevos yacimientos.

Según esto, los programas objeto de posible integración serán los de Iniciativas Locales de Empleo, Agentes de Empleo y Desarrollo Local, Convenios INEM-Corporaciones Locales, Promoción de Empleo Autónomo, Escuelas Taller y Casas de Oficios, Planes de Servicios Integrados para el Empleo y Plan Nacional de Formación e Inserción Profesional.

Asimismo el plan combinará las siguientes actuaciones: contratación de agentes de empleo y desarrollo local para promover proyectos generadores de empleo; planes de formación para desempleados, información, orientación, búsqueda de empleo y asesoramiento para autoempleo, planes mixtos de formación y práctica profesional a través de escuelas taller, casas de oficios y talleres de empleo, contratación laboral para el desarrollo de experiencias profesionales y apoyo a la creación de pequeñas empresas. ■

Concha Hernández Carazo

Avance "Fearnley" sobre oferta-demanda mundial

LA FLOTA DE PABELLÓN ESPAÑOL CRECE EL 8%, UNA TASA DESCONOCIDA EN LOS ÚLTIMOS VEINTE AÑOS

La flota total controlada bajo pabellón español creció durante 1998 al ritmo de un 8,5 por ciento, según un avance de "Fearnley" sobre oferta-demanda mundial al que ha tenido acceso la Revista MAR. Este importante ritmo de crecimiento significa el mayor registrado por la flota española durante los últimos veinte años.



LOS redactores del citado estudio sobre la oferta marítima registran que, para el caso español, resulta espectacular el crecimiento de los buques portacontenedores, de hasta el 54 por ciento en GT, y los llamados ro-ro, cuyo aumento escala al 25 por ciento.

Sobre estos datos de sintomática animación del sector naviero español gravita positivamente la reciente liberalización del cabotaje con las islas, el creciente funcionamiento del Registro Especial de Canarias (REC) y el anuncio por navieras de nuevas incorporaciones. Es la antesala de un año 1999 muy favorable para los navieros, si bien el sector de la construcción naval —paradójicamente— entraría en subactividad, si Bruselas no lo remedia.

Más unidades y más tonelaje

La actualización de datos que la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) suele cotajar al medio año, en su asamblea general, merece en esta oportunidad un anticipado reflejo, en positivo, pues de enero 98 a enero 99, el prestigioso informe mundial "Fearley" decanta cifras que no conocía —tan favorables— nuestra marina mercante desde hace veinte años.

La evolución de la flota española al 1 de enero 1999 confirma expectativas con datos cerrados a esta fecha, en que el pabellón está integrado por 208 buques, con 1.489.946 GT, mientras un año antes contaba con 197 buques y 1.393.568 GT. Y la flota mercante de transporte operada por las navieras españolas en registros extranjeros mejoró

Espectacular mejora en portacontenedores y tráficos internos, mientras prosigue como asignatura pendiente ganar cuota internacional.

así mismo en ocho unidades y el diez por ciento de tonelaje.

Es así que la flota total controlada resulta ahora de 324 barcos —diecinueve unidades más— y un registro bruto de 2.632.542 toneladas, lo que se resume en un crecimiento anual de 8,5 por ciento. Aunque el sentido positivo de este avance es reconocido por los empresarios españoles del sector naviero, no contenta tanto a los astilleros e industrias conexas de la construcción naval, que amenaza subactividad para el presente año.

Los navieros creen haber hecho sus deberes, pues, *"resulta llamativo que el mayor incremento de buques se haya dado en portacontenedores (54 por ciento) y "ro-ro" (25 por ciento), lo que demuestra que las empresas han aceptado el reto de la apertura del cabota-*



je e invertido para renovar y adaptar flota a las nuevas exigencias competitivas". Los astilleros, por su parte, no apartan la vista de cuanto se desprenda del Consejo de Ministros de Industria de la Unión Europea —el presente abril—, pues el sector se considera amenazado por una competencia desleal de los constructores del Lejano Oriente "que sólo Bruselas tendrá fuerza para paliar, bien en forma de réplica a aquellos gobiernos o bien recuperando el sistema de ayudas públicas al sector europeo".

Salir al mercado exterior

España ha vivido un año 1998 de especial actividad legislativa y de los ámbitos institucionales preocupados por volver a la competitividad exterior de nuestra flota. (Ver cuadro.) Nunca se había legislado tanto, en período tan estrecho de tiempo como el de un año, ni habían alcanzado rango de Ley de Acompañamiento Presupuestario las medidas para mejora de flota.

Las fuentes de ANAVE consultadas por la Revista MAR se refieren ahora a que "este impulso legislativo y la fuerte reacción del Registro de Canarias

sitúan al sector en su auténtica asignatura pendiente: salir al mercado exterior y ser competitivos internacionalmente".

Algo que nunca ha sido fácil para las navieras españolas, pero que se complicará más en

1999 "porque se está contrayendo la demanda de transporte marítimo toneladas/milla —hasta un 1,1 por ciento en 1998— y resulta aún más amenazadora la tendencia de caída en graneles sólidos, un 4,2 por ciento, el pasado año". Estos

mínimos históricos de la carga seca marcan una tendencia que podría contagiarse al petróleo, pero el sector español se está defendiendo en lo puramente doméstico: el tráfico portuario interno aumentó en 1998 un 3,73 por ciento, y ello pese a la caída de graneles líquidos que siguió al final del contrato para transporte de agua potable a Baleares, desde diciembre del 97.

La mercancía general transportada por nuestros buques sube en 1998 un estimable 12,4%, y esta mejora es más ostensible en carga containerizada, hasta el 16,9 por ciento, y nuestros gráficos internos se salvan de la tendencia internacional y rescatan un valioso 10 por ciento del aumento de graneles sólidos.

El reto pendiente, tras auscultar estas cifras, apunta a que una vez abiertos a la competencia europea los tráficos península/puertos insulares, el



EVOLUCIÓN DE LA FLOTA MERCANTE DE TRANSPORTE DE PABELLÓN ESPAÑOL

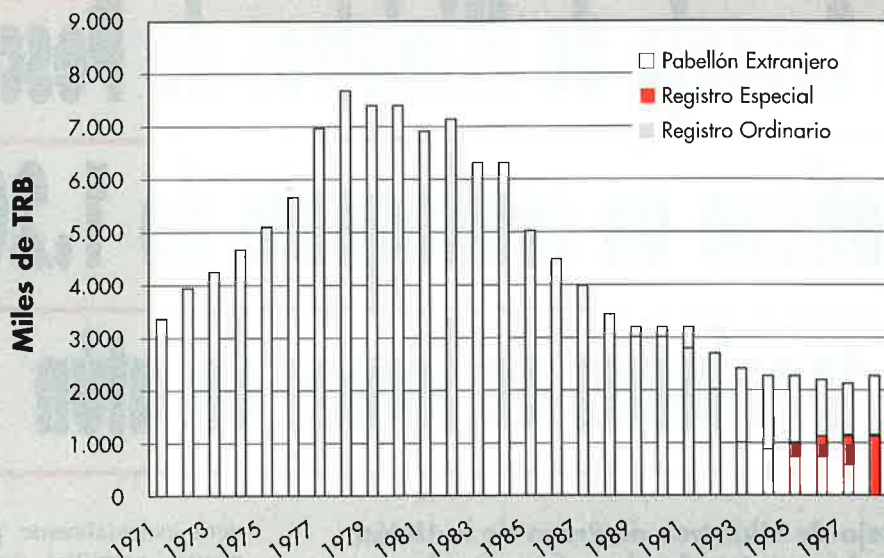
Tipos de Buques	Al 1.1.98			Al 1.1.99		
	Buques	GT	TPM	Buques	GT	TPM
Petroleros	24	622.540	1.108.471	23	578.087	1.042.145
Graneleros	1	15.581	26.972	1	15.581	26.972
Carga General	17	36.734	52.146	20	59.972	78.797
Portacontenedores	18	94.309	123.937	20	125.621	145.566
Roll-on/Roll-off	36	208.361	143.393	39	268.622	186.318
Cargueros Frigoríficos	11	22.726	22.396	9	20.977	20.545
Gaseros	4	12.178	15.772	4	12.179	15.772
Buques de pasaje y ferries	50	263.209	73.560	56	285.640	75.060
Otros buques de transporte	36	117.929	161.599	35	121.544	159.234
TOTAL	197	1.393.568	1.728.246	207	1.488.223	1.750.409



sector quede con resuello para competir internacionalmente, incluso en coyuntura deprimida de los fletes. ■

S. de Francisco

EVOLUCIÓN DE LA FLOTA MERCANTE DE PABELLÓN ESPAÑOL Y DE LA CONTROLADA POR EMPRESAS NAVIERAS ESPAÑOLAS



A partir de 1995 cambiaron las unidades de arqueo de TRB a GT. Para mostrar gráficamente la evolución de la flota en unidades consistentes este gráfico se ha elaborado totalmente en TRB.

RESUMEN DEL TRÁFICO PORTUARIO EN 1998 (tm)

	1997	1998	DIFERENCIA	VARIACIÓN(%)	
GRANELES LÍQUIDOS	126.283.929	119.335.881	-6.948.048	-5,50	
GRANELES SÓLIDOS	71.578.261	78.798.448	7.220.187	10,09	
MERCANCÍA GENERAL	CONVENCIONAL	33.821.649	35.816.795	1.995.146	5,90
	CONTAINERIZADA	48.241.149	56.415.355	8.174.206	16,94
	TOTAL	82.062.798	92.232.150	10.169.352	12,39
TOTAL	279.924.988	290.366.479	10.441.491	3,73	

Un año de fuerte impulso legislativo

La preocupación de Fomento y Marina Mercante por las medidas de apoyo a la flota que exigía el calendario liberalizador ha llenado esta referida etapa con una panoplia de normas que el Gobierno trata de materializar con estímulos financiero-fiscales, actualmente en rodaje.

Así, 1998 pasará a la historia mercante española como un período lleno hasta los bordes de legislación y máximo rango de incrustaciones en las medidas presupuestarias:

- El Decreto 113/1998, de 23 de julio, del Gobierno de Canarias estableció las Obligaciones de Servicio Público a que se deberán someter determinadas Líneas

Regulares de cabotaje marítimo interinsular de la Comunidad Autónoma de Canarias.

- Las Órdenes 19574/1998 y 19575/1998, de 30 de julio, modificaron los límites máximos y mínimos de las tarifas por servicios prestados por las Autoridades Portuarias y el régimen de tarifas de dichos servicios.
- El RD 2221/1998, de 16 de octubre, autorizó la inscripción en el Registro Especial de Canarias de todos los buques, 2 meses antes de la apertura definitiva de los tráficos de cabotaje insular a los buques de pabellón europeo, en los términos del Reglamento CEE 3577/92.

- El artículo 50 de la Ley 49/1998, de Presupuestos Generales del Estado para 1999, ha dotado de 6.500 millones al Mecanismo de aval Estatal aprobado el pasado año.

- El apartado duodécimo de la Ley 50/1998, de Acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado para 1999, ha introducido un mecanismo de amortización acelerada, como incentivo fiscal a la renovación de la flota mercante.

- El 1 de enero de 1999, y en virtud del Reglamento CEE 3577/92, se produjo la liberalización definitiva de los tráficos de cabotaje insular.

Italia solicitaba la entrada de 10.000 toneladas

El Consejo de Ministros de Pesca mantiene un contingente de 1.200 toneladas de lomos de atún

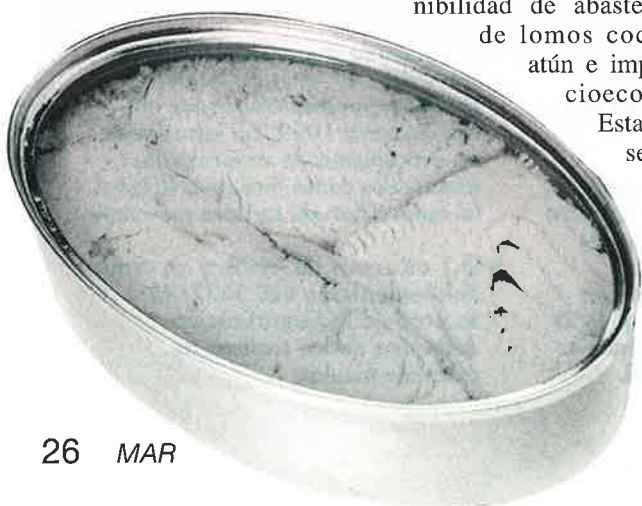
El Consejo de Ministros de Pesca de la Unión Europea ha mantenido el contingente de importación de 1.200 toneladas de lomos de atún de origen asiático con un arancel del 6%, en los mismos niveles establecidos para 1998, frente a la propuesta de la Comisión Europea de 2.500 toneladas y contra la petición italiana de importación de 10.000 toneladas. La Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescados y Mariscos, Anfaco, desarrolló una amplia campaña contra la entrada de lomos de atún asiático y acusó a la Comisaria de Pesca Emma Bonino, que defendió la apertura, de favorecer los intereses italianos en detrimento de los intereses conserveros comunitarios.

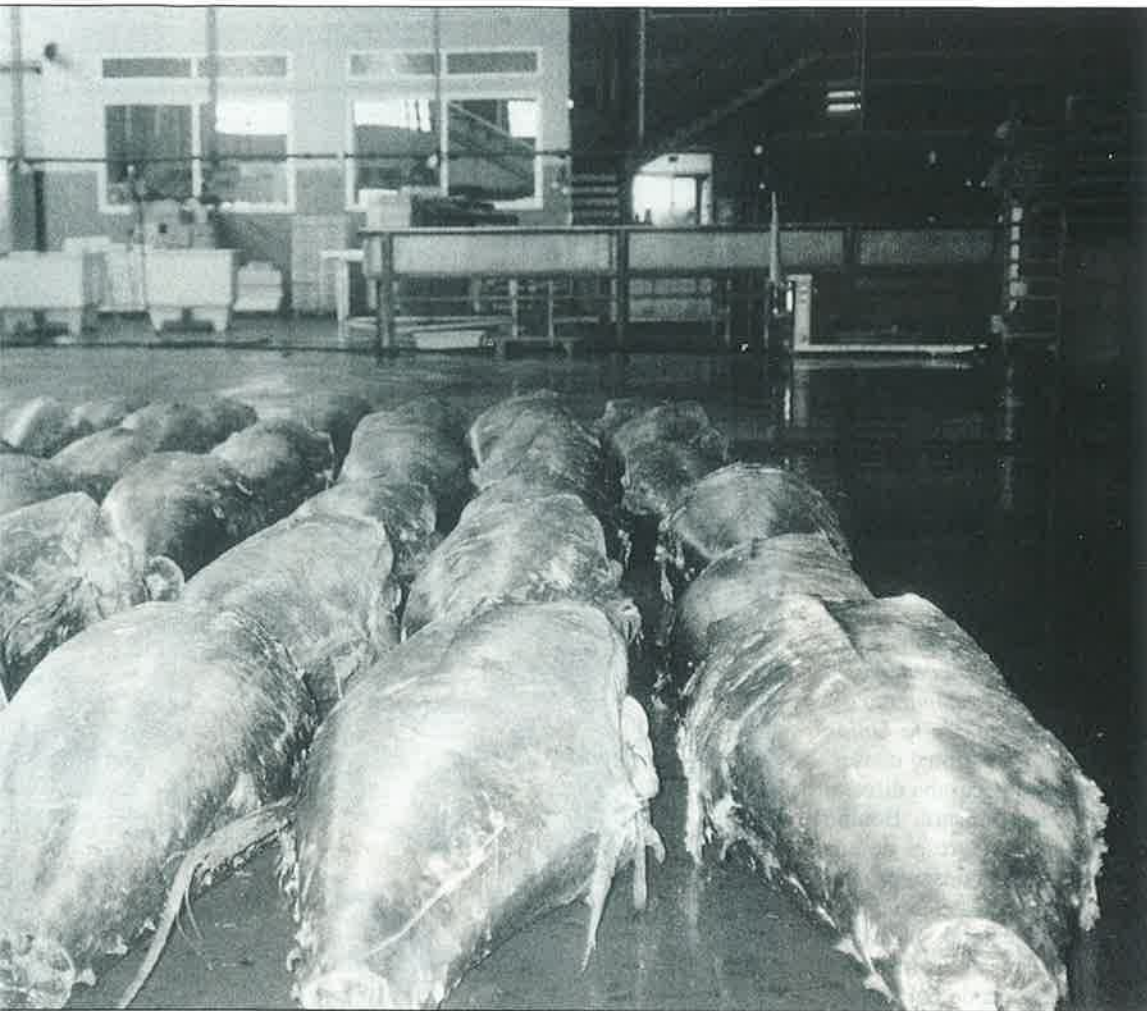
EL Consejo de Ministros del 30 de marzo atendió los razonamientos expresados por Francia, Portugal y España, que se oponían frontalmente a la propuesta de la Comisión Europea de aumentar el contingente de lomos de atún hasta las 2.500 to-

neladas. La decisión se adoptó con el voto en contra de Italia, que solicitaba un contingente de 10.000 toneladas. España aceptó la cifra aprobada en aras del consenso que propició el compromiso de que la Comisión Europea lleve a cabo dentro del año en curso, un estudio de verificación de las cifras de producción, disponibilidad de abastecimiento de lomos cocidos de atún e impacto socioeconómico. Esta cuestión se consi-

dera especialmente positiva porque permitirá definir la postura comunitaria, que se plasmará en el Reglamento sobre la nueva Organización Común de Mercados, OCM, para una adecuada defensa de los intereses del sector atunero español. Por otra parte, España ha mantenido su compromiso de suministrar, en caso de que sea necesario, las 1.300 toneladas que faltan para cubrir el contingente propuesto por Bruselas y defendido por la Comisaria de Pesca, Emma Bonino.

Para Anfaco la decisión del Consejo es "un mal menor" que, en todo caso, demuestra lo acertado de los datos que ha venido manejando la industria conservera acerca de la producción y disponibilidad de atún, frente a las cifras utilizadas por la Comisión, cuya propuesta, a juicio de Juan Manuel Vieites, secretario general de Anfaco, "se ha demostrado que no era válida". Vieites señalaba el hecho "sin precedentes" de que el Consejo adoptara una decisión contraria a la propuesta de la Comisión y elogiaba la actitud de la Administración española y de los representantes permanentes comunitarios que atendieron las reclamaciones del sector conservero y "que en todo momento han defendido un acuerdo equilibrado".





ANFACO

"Por cada posible pérdida de un empleo que se pretende evitar en una empresa italiana no competitiva del sector, se está sacrificando una media de cuatro empleos directos e indirectos en cada una de las restantes y numerosas empresas del sector que existen en otras zonas de la UE".

El secretario de Anfaco declaraba a MAR que con la decisión del Consejo "hemos ganado la batalla, pero la guerra hay que plantearla en la OCM", para evitar la apertura total de lomos de atún. Precisamente, el Consejo de Ministros del 30 de marzo discutió también la propuesta de reglamento sobre la OCM presentada por la Comisión Europea, que sustituirá al reglamento (CEE) n.º 3759/92, del Consejo, co-

nocido como reglamento base de los mercados pesqueros.

El Consejo aprobó asimismo el reglamento relativo a la apertura y modo de gestión de contingentes arancelarios comunitarios autónomos para la campaña de 1999 por un volumen global de 171.000 Tm de productos pesqueros. Estos productos considerados "necesarios para la industria" pueden ser importados por terce-

ros países con derechos arancelarios reducidos, siendo su destino final la transformación e incluye contingentes de bacalao, calamares, potas, surimi, etc., aceptables para España, y, al contrario que con los lomos de atún, en algún caso solicitados por los representantes españoles.

Falsa carencia

De acuerdo con el cálculo realizado por la Comisión Europea en relación a los lomos de atún, las necesidades de aprovisionamiento de la industria comunitaria se cifran en 59.000 toneladas. La disponibilidad de lomos en el mercado internacional, según los mismos cálculos, sería de 30.000 toneladas en países SPG (Sistemas de Preferencias Generalizadas)-Pacto Andino: Bolivia, Ecuador, Colombia, Perú, Costa Rica, Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá: 10.000 toneladas en países ACP (Africa, Caribe, Pacífico) y otras 10.000 disponibles en países del ámbito comunitario, lo que arrojaría un déficit de 9.000 toneladas.

Anfaco difiere de las cifras esgrimidas por la Comisión Europea acerca de la disponibilidad del mercado internacional y cifra en 129.500 toneladas la capacidad de abastecimiento de lomos de atún, en condiciones arancelarias favorables, procedentes tanto de países SPG y ACP como de las propias lomerías de los países comunitarios, cantidad suficiente para abastecer las necesidades del mercado europeo en sus actuales niveles de consumo, si se tiene en cuenta que las importaciones europeas de lomos en 1997 fueron de 38.940 toneladas, por lo que el autoabastecimiento y aseguramiento del suministro en toda Europa está garantizado sin grandes problemas.

Para corroborar esta capacidad de abastecimiento, el sector conservero español ha-

INFORME VARELA:

"La apertura europea de materia prima procedente de nuestros competidores puede, fácilmente, ser el primer paso para la apertura al producto final transformado"

bía ofrecido "el establecimiento de una relación comercial con las empresas italianas que así lo soliciten, a fin de solventar esta carencia falsamente esgrimida por Italia". Oferta que ha mantenido tras la decisión del Consejo de Ministros de Pesca.

Subsector sustancial

La industria conservera de atún es el subsector más importante de las conservas comunitarias desde el punto de vista económico y social, por el empleo que genera y por su volumen de facturación. Sólo en España proporciona alrededor de 16.000 empleos directos y otros 10.000 inducidos. Durante 1998 la producción de conservas de atún alcanzó los 51.136 millones de pesetas. Anfaco estima que, dada la importancia del subsector, es imprescindible asegurar el correcto aprovisionamiento de la materia prima, y puesto que el mercado del atún entero es libre en la UE, sólo queda por garantizar el suficiente abastecimiento de lomos de atún en condiciones arancelarias favorables, teniendo en cuenta las previsiones al alza del consumo y las necesidades crecientes a largo plazo. Las importaciones de lomos de atún procedentes de los países SPG-Pacto Andino y ACP están so-

metidas a un contingente cuantitativo para evitar excesos de importación en Europa que pudieran desestabilizar el mercado y perjudicar los intereses de las flotas comunitarias.

Grave precedente

La propuesta de la Comisión establecía, a juicio de Anfaco, "un grave precedente en el correcto funcionamiento del mercado interior de la Unión Europea". La patronal conservera española acusaba directamente a la comisaria Bonino de primar los intereses de una parte del sector conservero italiano, precisamente en un momento preelectoral y cuando ya se conocen sus aspiraciones a la Presidencia de la República italiana, con una medida que quebraba el principio de preferencia, y que se adoptaba "en claro detrimento de la mayoría de intereses" del sector conservero comunitario, de Francia, Portugal y España y de la mayoría de empresas italianas, provocando, insistía Anfaco, "una evidente distorsión del principio de solidaridad que debe presidir la política comunitaria".

La Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas desarrolló una amplia campaña de información sobre la negativa repercusión de la entrada de atún asiático, de menor precio y calidad del que se provee la industria conservera comunitaria, y advertía de la amenaza que suponía esta entrada para el empleo de las empresas comunitarias que directa e indirectamente participan en la producción, transformación y comercialización



ATÚN

PRIMERA PRODUCCIÓN

La inquietud sobre las consecuencias de la entrada de atún procedente del sudeste asiático no es nueva.

En el documento de trabajo aprobado, con un solo voto en contra, por la Comisión de Pesca del Europarlamento el 15 de abril de 1998, elaborado por el mismo Daniel Varela, ya se advertía que "el problema del abastecimiento de la materia prima para la industria de conservas se perfila como el principal problema para la competitividad y mantenimiento de la industria conservera comunitaria".

Recogiendo datos del propio sector, el informe Varela estimaba la producción total de conservas de productos de la pesca y la acuicultura en la UE, en 1996, en 600.000 toneladas. España ocupaba la primera posición como país productor, con 229.380 toneladas, seguido de Francia con 114.100 toneladas, Italia con 111.600, Portugal con 50.641 y Alemania con 50.000. El empleo directo generado por el sector conservero ronda la cifra de 50.000 trabajadores, a los que se añaden alrededor de 75.000 empleos inducidos. En España se estima que unas 135 empresas dan empleo directo a 20.000 personas, 13.000 de ellas en Galicia, y el 70% empleo femenino. Se trata de un sector de gran incidencia regional, como corrobora el dato de que más de 70% del valor y el 75% del volumen de las conservas de pescados y mariscos producidos en España se elaboran en Galicia. La mayoría de las empresas son de tamaño pequeño y arraigadas en la zona donde están establecidas.

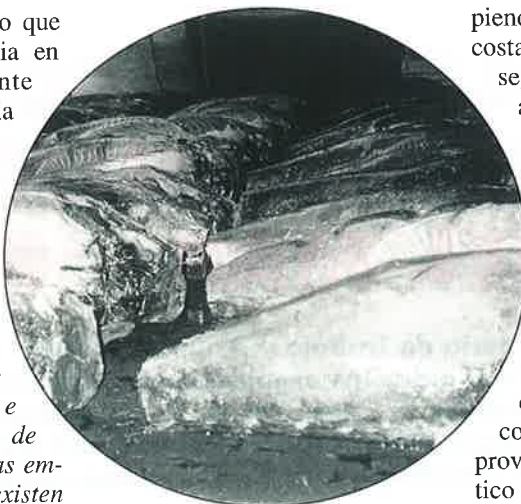




de lomos de atún, riesgo que cobra especial relevancia en España, particularmente sensible en esta materia dado el nivel de desempleo. Anfaco sostiene que *"por cada posible pérdida de un empleo que se pretende evitar en una empresa italiana no competitiva del sector, se está sacrificando una media de cuatro empleos directos e indirectos en cada una de las restantes y numerosas empresas del sector que existen en otras zonas de la UE"*.

Contra los intereses comunitarios

La propuesta de la Comisión sobre el controvertido contingente de lomos de atún encendió las alarmas en la industria conservera española. El eurodiputado popular Daniel Varela, abundando en los argumentos esgrimidos por Anfaco, requirió a la Comisión explicación sobre las razones para la apertura de un nuevo contingente "frontalmente



contraria a los intereses de la flota comunitaria, que vería drásticamente reducido su natural ámbito de mercado". Varela pedía a la Comisión que informe "en base a qué criterios cuantitativos solicita la apertura de un contingente para 1999 insostenible en cuanto a las cantidades realmente existentes" y subrayaba que la apertura del mercado del sudeste asiático dejaría sin sentido las condiciones preferenciales concedidas a los países ACP y Pacto Andino, "rom-

piendo un equilibrio que ha costado mucho esfuerzo conseguir" y provocando "la apertura de un frente político cuyas consecuencias son impredecibles". Daniel Varela, requería, en fin, a la Comisión que informe "acerca de los motivos que le inducen a plantear una apertura a la importación de un producto semitransformado, como son los lomos de atún, provenientes del sudeste asiático y con ello dar un primer paso para liberalizar las conservas de atún". En el mismo sentido, señalaba que, dadas las condiciones del mercado existentes en esa zona, dicha apertura "supondría la total distorsión del sector industrial transformador de conservas de atún comunitario", lo que llevaría a que "para evitar la pérdida de empleo de una empresa no competitiva, (la Comisión) está sacrificando una cantidad infinitamente mayor de empleos en otras zonas de la Unión Europea. ■

Mery Varona

IÓN CONSERVERA COMUNITARIA

El atún constituye la principal producción de la industria conservera comunitaria y mundial, con una tendencia al alza. En la UE representa el 60% de la producción total de conservas de pescado. España, Francia y Portugal son países productores y transformadores y el atún representa el 58%, el 60% y el 20%, respectivamente de la producción total en cada país. Para Italia, eminentemente transformador, supone el 90% de la industria conservera nacional.

Las capturas mundiales de atún para el año 2000 se calculan en unos 4,1 millones de toneladas, el 27% más que en 1993. Este año la producción mundial de atún en conserva alcanzó 1,6 millones de toneladas (138 millones de latas).

"La gran competencia de los productos procedentes de distintos países terceros a precios muy bajos incide en el precio del producto comunitario, so pena de la pérdida de competitividad y de su cuota del mercado", señalaba Varela en el documento de trabajo. "A la tradicional concesión de preferencias a los países ACP que ya disfrutaban de acceso totalmente libre de aranceles, se han sumado acuerdos preferenciales con otros terceros Estados como los del MCCA y del Pacto Andino, como medida de ayuda a la lucha contra la droga y, últimamente, la irrupción de países del sudeste asiático con la apertura de contingentes arancelarios está creando una gran convulsión en el mercado que merece atención y seguimiento especial".

En el ámbito comunitario, España e Italia (básicamente lomos) son

los principales países importadores de materia prima. Francia se beneficia de sus acuerdos con los países ACP y es, a su vez, exportadora de materia prima, junto con España, a la UE y a los Estados Unidos.

La flota europea está constituida, fundamentalmente, por España (60%) y Francia (40%), que capturan en conjunto más de 450.000 toneladas de atún. España captura alrededor del 60% en aguas internacionales y un 40% mediante acuerdos con terceros países. Tanto en España como en Portugal funcionan ya "lomerías" dedicadas a la primera transformación del atún en lomos para la industria comunitaria.

"La reflexión se impone", insiste Daniel Varela en su ponencia sobre la industria conservera, "pues parece que con los datos de las capturas comunitarias actuales se cubrirían, con creces, las necesidades de nuestra industria transformadora. Además de la incongruencia que puede suponer esta apertura de nuevos contingentes, se corre un doble peligro. Por una parte, que empresas europeas acaben por instalarse en el propio sudeste asiático, en donde tienen materia prima y mercado, cerrando allí todo el ciclo económico. Por otra parte, la apertura europea de materia prima procedente de nuestros competidores puede, fácilmente, ser el primer paso para la apertura al producto final transformado". ■

M. V.

BASES DE COTIZACIÓN DEL RÉGIMEN ESPECIAL DEL MAR - GRUPO III

El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, a propuesta del Instituto Social de la Marina, oídas las organizaciones representativas del sector, ha establecido las bases de cotización de la Seguridad Social de los trabajadores del Grupo III del Régimen Especial del Mar. Por primera vez, y a título informativo, las tarifas se han especificado también en euros.

La determinación de las bases únicas para la cotización por contingencias comunes y profesionales se ha efectuado por provincias, modalidades de pesca y categorías profesionales, sobre la base de los valores medios de remuneración percibida en el año anterior por los trabajadores del Grupo III (embarcaciones de menos de 10 TRB), recogidas en la Orden Ministerial 6056 de 3 de marzo.

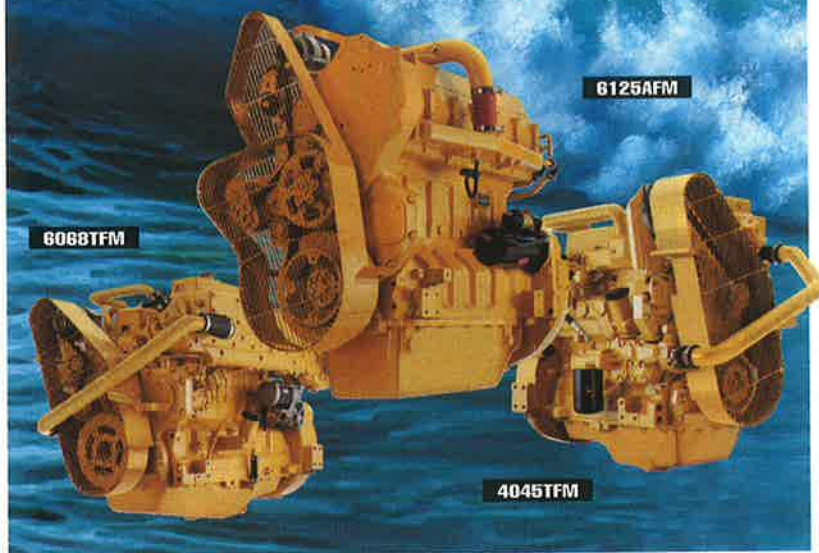
La cotización de mayor cuantía corresponde a los grupos 3 y 4 de la provincia de Barcelona por un importe de 150.000 pesetas. La cotización de los mismos grupos en las provincias de Girona, Islas Baleares, Tarragona y Vizcaya es de 147.000 pesetas. En el otro extremo, las cotizaciones más bajas corresponden a los grupos 8 y 11 de las provincias de Almería, Cádiz, Guipúzcoa, Huelva, Las Palmas, Málaga, Sevilla y Tenerife, por importe de 102.000 pesetas.

Las diferencias de cotización que se hubieran producido en el periodo comprendido entre el 1 de enero de 1999 y la entrada en vigor de las bases actuales, el 14 de marzo pasado, podrán ingresarse sin recargo de mora hasta el 31 de mayo. ■

M.V.

Bases de cotización en pesetas						
Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina	Grupo de cotización					
	3	4	8	9	10	11
A Coruña	114.000	114.000	105.000	105.000	105.000	105.000
Alicante	129.000	129.000	120.000	120.000	120.000	120.000
Almería	111.000	111.000	102.000	102.000	102.000	102.000
Barcelona:						
Prov. Barcelona	150.000	150.000	120.000	120.000	120.000	120.000
Prov. Girona	147.000	147.000	127.000	127.000	127.000	127.000
Cádiz	123.000	123.000	102.000	102.000	102.000	102.000
Cantabria	126.000	126.000	117.000	117.000	117.000	117.000
Cartagena	135.000	135.000	120.000	120.000	120.000	120.000
Castellón	141.000	141.000	129.000	129.000	129.000	129.000
Ceuta	123.000	123.000	111.000	111.000	111.000	111.000
Gijón	129.000	120.000	117.000	117.000	117.000	117.000
Guipúzcoa	120.000	120.000	102.000	102.000	102.000	102.000
Huelva	111.000	111.000	102.000	102.000	102.000	102.000
Illes Balears	147.000	147.000	120.000	120.000	120.000	120.000
Las Palmas	111.000	111.000	102.000	102.000	102.000	102.000
Lugo	126.000	126.000	111.000	111.000	111.000	111.000
Málaga	117.000	117.000	102.000	102.000	102.000	102.000
Melilla	117.000	117.000	108.000	108.000	108.000	108.000
Sevilla	111.000	111.000	102.000	102.000	102.000	102.000
Tarragona	147.000	147.000	120.000	120.000	120.000	120.000
Tenerife	111.000	111.000	102.000	102.000	102.000	102.000
Valencia	126.000	126.000	114.000	114.000	114.000	114.000
Vigo	114.000	114.000	105.000	105.000	105.000	105.000
Villagarcía	114.000	114.000	105.000	105.000	105.000	105.000
Vizcaya	147.000	147.000	134.000	134.000	105.000	134.000
Bases de cotización en euros						
Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina	Grupo de cotización					
	3	4	8	9	10	11
A Coruña	685,15	685,15	631,06	631,06	631,06	631,06
Alicante	775,31	775,31	721,21	721,21	721,21	721,21
Almería	667,12	667,12	613,03	613,03	613,03	613,03
Barcelona:						
Prov. Barcelona	901,52	901,52	721,21	721,21	721,21	721,21
Prov. Girona	883,49	883,49	763,29	763,29	763,29	763,29
Cádiz	739,24	739,24	613,03	613,03	613,03	613,03
Cantabria	757,28	757,28	703,18	703,18	703,18	703,18
Cartagena	811,37	811,37	721,21	721,21	721,21	721,21
Castellón	847,43	847,43	775,31	775,31	775,31	775,31
Ceuta	739,24	739,24	667,12	667,12	667,12	667,12
Gijón	775,31	721,21	703,18	703,18	703,18	703,18
Guipúzcoa	721,21	721,21	613,03	613,03	613,03	613,03
Huelva	667,12	667,12	613,03	613,03	613,03	613,03
Illes Balears	883,49	883,49	721,21	721,21	721,21	721,21
Las Palmas	667,12	667,12	613,03	613,03	613,03	613,03
Lugo	757,28	757,28	667,12	667,12	667,12	667,12
Málaga	703,18	703,18	613,03	613,03	613,03	613,03
Melilla	703,18	703,18	649,09	649,09	649,09	649,09
Sevilla	667,12	667,12	613,03	613,03	613,03	613,03
Tarragona	883,49	883,49	721,21	721,21	721,21	721,21
Tenerife	667,12	667,12	613,03	613,03	613,03	613,03
Valencia	757,28	757,28	685,15	685,15	685,15	685,15
Vigo	685,15	685,15	631,06	631,06	631,06	631,06
Villagarcía	685,15	685,15	631,06	631,06	631,06	631,06
Vizcaya	883,49	883,49	805,36	805,36	631,06	805,36

EN LA CRESTA DE LA OLA



Con el respaldo de 50 años de experiencia y más de 4 millones de motores diesel fabricados,

los nuevos motores diesel marinos 4045DFM, 4045DFM, 6068TFM y 6125AFM, están llamados a estar en la cresta de la ola. La amplia línea de nuevos motores marinos, que ofrece potencias superiores, desde 56 a 336 kW (75 - 450 CV) y una mejor eficacia de combustible, está rompiendo las normas que hemos ayudado a establecer.

Si desea más información sobre los nuevos motores marinos John Deere **POWERTECH**, consulte a nuestro distribuidor de motores marinos en España:

TRANSDIESEL, DIVISION DE CASLI S.A.
Tel.: 91 673 70 12
Fax: 91 673 74 12
e-mail: transdiesel@casli.es

Deere Power Systems Group
John Deere Engine Division
Tel.: (33) 2 38 82 61 19 · Fax: (33) 2 38 82 60 00
e-mail: cd02333@deere.com

Esperamos su visita en la próxima feria Expomar '99 en Burela del 20 al 23 de mayo



POWERTECH
MARINE ENGINES

Del 20 al 23 de mayo



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:

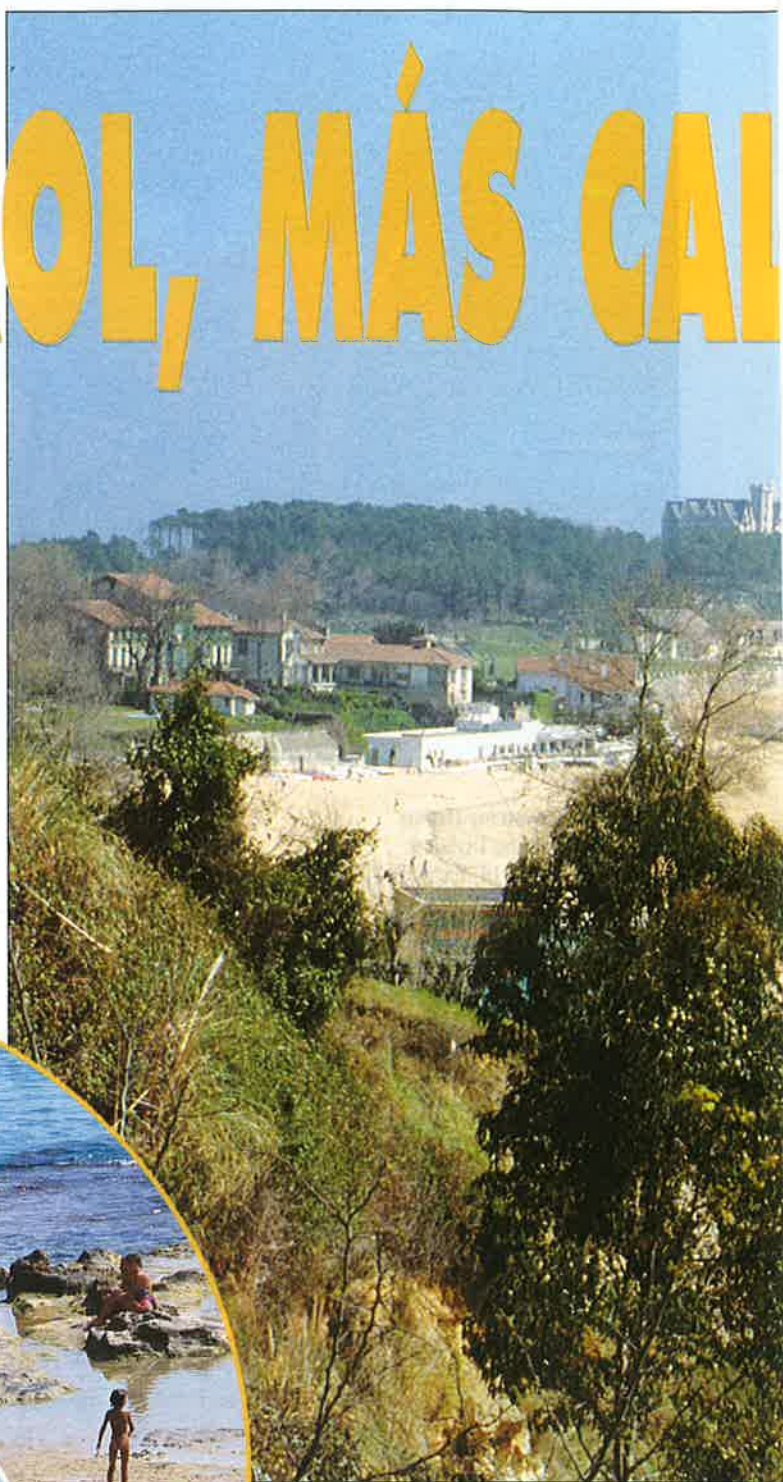


FUNDACIÓN
CAIXA GALICIA

AGUAS DE BAÑO MARÍTIMAS

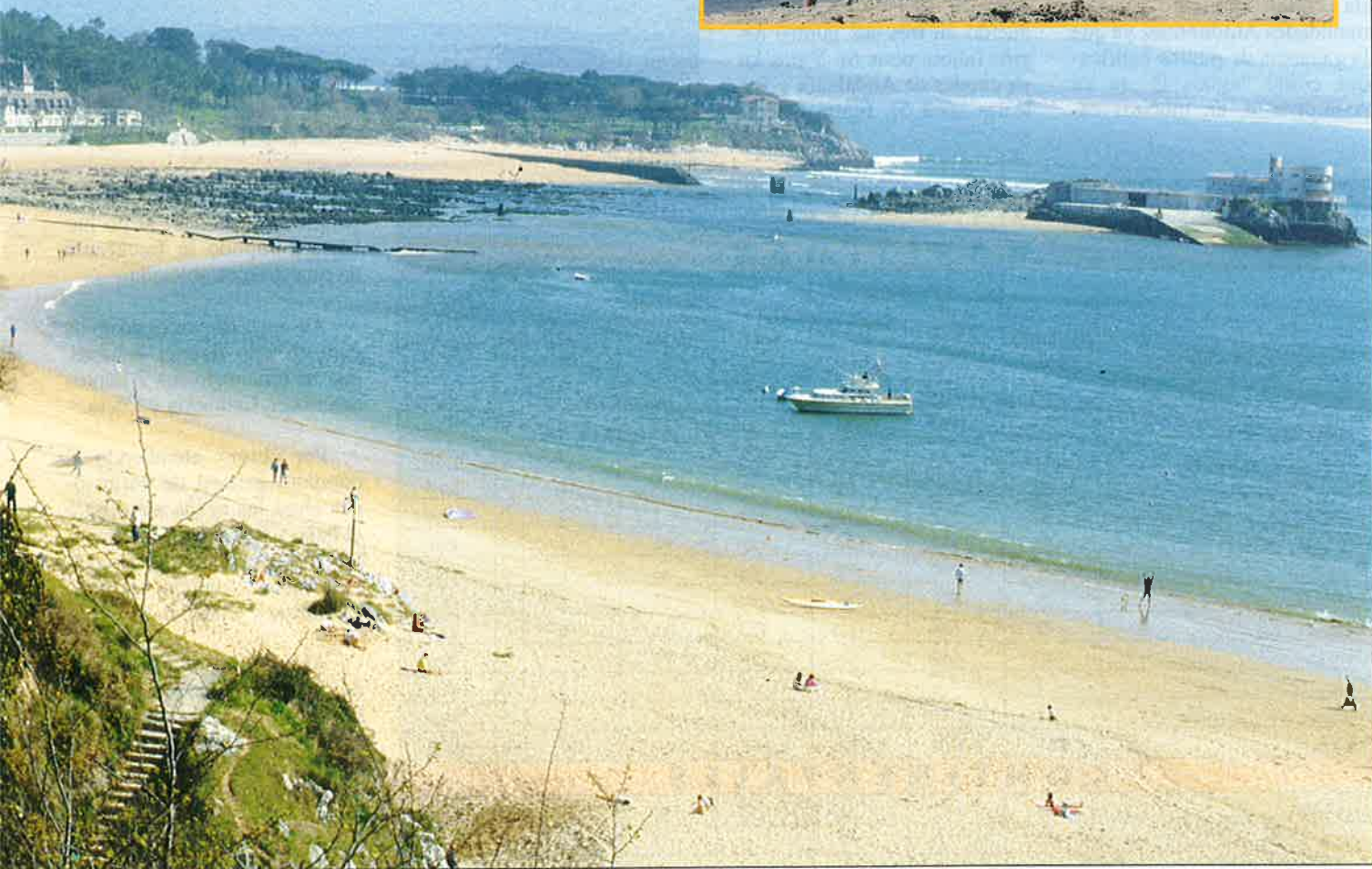
MÁS CONTROL, MÁS CALIDAD

La calidad de las aguas de baño marítimas sigue la mejoría apuntada en años anteriores, alcanzándose durante el pasado año en el 97,3 por ciento de los puntos de muestreo vigilados la calificación de aptas para el baño, lo que las confirma como de las mejores de Europa. El resultado del Programa Nacional de Vigilancia Sanitaria de la Calidad de las Aguas de Baño de 1998, que confirma una vez más la buena salud de que gozan las aguas de nuestras playas, corrobora también el mal estado de las aguas de los ríos, lagos y embalses. Aunque el porcentaje apto para el baño se eleva al 71 por ciento, la Comisión Europea sigue instando a España a que mejore la calidad de sus aguas interiores, al igual que al Reino Unido, Italia y Suecia, entre otros.



España ha vuelto a mejorar la calidad de sus aguas de baño marítimas -entre las mejores de la UE-, además de aumentar el número de zonas controladas. Ya son 1.217 los puntos que disponen de aguas de muy buena calidad.

IDAD



MAYOR control, pues ya son 1.234 las zonas de baño vigiladas, 11 más que en la anterior campaña; y mayor calidad, ya que aumentó en dos décimas el porcentaje de zonas aptas para el baño (97,3 por ciento). Así podrían resumirse los resultados obtenidos por el Programa Nacional de

Vigilancia Sanitaria de la Calidad de las Aguas de Baño marítimas durante 1998 efectuado en todas las Comunidades Autónomas costeras, además de en Ceuta y Melilla, y coordinado por el Ministerio de Sanidad y Consumo.

El aumento de zonas de baño vigiladas se ve acompañado de un incremento de los puntos de muestreo realizados

durante el pasado año, y que ascendió a 1.593 (20 más que en 1997). La calidad de las aguas también mejoró, ya que recibieron la calificación de "aguas 2" (las de muy buena calidad para el baño) 1.217 puntos de muestreo, 8 más que en la anterior campaña. Las zonas calificadas como "aguas 1" (aptas para el baño) ya alcanzan los 334 puntos de muestreo, 25 más que en 1997.

Más puntos de muestreo

Exceptuando a Galicia, que ha reducido en siete sus puntos de muestreo, el resto ha aumentado (apartado en el que destacan Canarias y Cataluña) o han permanecido invariables. En cuanto a las "aguas 2", destaca el incremento experimentado en Andalucía y Baleares (12 y 11 puntos más, respectivamente, que en el año anterior). También merece

destacarse el incremento registrado en Cataluña (8), País Vasco (6) y Cantabria (5).

En el aspecto negativo destacan Galicia, que ha visto reducirse hasta 173 (14 menos que en 1997) los puntos calificados como de "muy buena calidad", y Canarias, con una reducción de 18 puntos con calificación de "aguas 2". Igualmente importante fue el descenso experimentado en Murcia (9).

No se puede hablar, en términos generales, de una mejora o empeoramiento por Comunidades Autónomas, ya que la ganancia de puntos calificados como "aguas 2" se ve acompañado, en muchos ca-

sos, con un descenso en las "aguas 1", como es el caso de Andalucía y Baleares (14 y 16 puntos menos que en la anterior campaña en las aguas aptas para el baño). Además, en estas dos comunidades se han detectado 5 puntos en cada una calificados como "aguas 0" (no aptas para el baño).

El mayor incremento en "aguas 1" lo registró Canarias, con 321, seguido de Galicia (13) y Murcia (11). La Comunidad Valenciana registra el mayor número de aguas calificadas como no aptas para el baño (8). El País Vasco ha reducido en tres sus puntos negros (ahora tiene 6). Y tras las ya citadas de Andalucía y Baleares (con 5), figura Galicia



AGUAS DE BAÑO EN 1998 (Resumen por Comunidades Autónomas)								
MARÍTIMAS								
COMUNIDADES AUTÓNOMAS	Municipios (número)	Zonas de baño (número)	Puntos de muestreo (número)	Calidad sanitaria (*)				Puntos de muestreo aptos para baño (%)
				Aguas «2»	Aguas «1»	Aguas «0»	SCF (**)	
Galicia	59	206	248	173	64	4	7	95,5
Asturias	18	55	75	27	48	0	0	100,0
Cantabria	16	32	34	24	10	0	0	100,0
País Vasco	22	34	52	24	21	6	1	86,5
Cataluña	69	195	224	212	9	3	0	98,6
Valencia	49	155	183	149	26	8	0	95,6
Murcia	7	68	72	35	36	1	0	98,6
Andalucía	61	201	316	284	27	5	0	98,4
Baleares	32	128	173	154	14	5	0	97,1
Canarias	46	149	196	119	76	1	0	99,4
Ceuta	1	4	9	9	0	0	0	100,0
Melilla	1	7	11	7	3	1	0	90,9
Totales	381	1.234	1.593	1.217	334	34	8	97,3
CONTINENTALES								
Andalucía	36	40	44	6	24	11	3	68,1
Aragón	10	10	11	2	2	4	3	36,3
Castilla-La Mancha	30	41	45	26	8	11	0	75,5
Castilla-León	2	2	2	0	0	2	0	0,0
Cataluña	9	10	11	4	7	0	0	100,0
Extremadura	14	14	14	2	4	8	0	42,8
Galicia	45	49	60	6	45	9	0	85,0
Madrid	6	6	7	0	2	5	0	28,5
Murcia	3	3	3	0	0	3	0	0,0
Navarra	11	11	11	7	2	2	0	81,8
Rioja, La	1	1	1	1	0	0	0	100,0
Valencia	2	2	2	0	2	0	0	100,0
Totales	172	189	211	54	96	55	6	71,0

(*) La calidad sanitaria de las aguas de las zonas de baño se califica como: "aguas 2", las de muy buena calidad; "aguas 1", las aptas para el baño; y "aguas 0", las no aptas.
(**) Aguas sin calificar, porque, a pesar de estar vigiladas, no se ha cumplido la frecuencia de muestreo establecida o no se han determinado los parámetros obligatorios.

con 4, aunque en ésta figuran 7 puntos sin calificar, al no haberse cumplido la frecuencia de muestreo establecida.

Ausentes de puntos no aptos para el baño figuran Asturias, que ha eliminado sus 2 puntos anteriores, Cantabria y Ceuta.

Por último, atendiendo al cómputo general de variaciones entre las aguas aptas para el baño y las no aptas, destacar la mejora experimentada en el País Vasco, Cataluña, Asturias, Cantabria y Canarias.

Al igual que en los análisis de las aguas de baño continentales, se han determinado los parámetros obligatorios: coliformes totales, coliformes fecales, color, aceites minerales, sustancias tensoactivas, fenoles y transparencia; y además se han determinado estreptococos fecales, salmonelas, pH, oxígeno disuelto y materias flotantes. En total han sido 1.593 los puntos de muestreo vigilados correspondiéndoles un valor medio de 14,6 muestres por punto.

La Comisión Europea reconoce la positiva evolución en la calidad de las aguas de baño marítimas durante los últimos años. Por contra, en cuanto a las aguas de baño continentales, insta a España a que mejo-



re su calidad que, según la comisaria de Medio Ambiente Ritt Bjerregaard, *aunque al alza respecto al año precedente, sigue siendo todavía muy insuficiente.*

Aunque este informe hace referencia a 1997, los datos de la campaña del pasado año no apuntan variaciones apreciables. Y es que, si bien el porcentaje de puntos aptos para el baño aumentó con respecto a la campaña anterior, también es cierto que el número de zonas de baño (31 menos) y el de puntos de muestreo (37 menos) descendieron sensiblemente, lo que obliga a relativizar ese incremento porcentual. Especialmente si se tiene en cuenta que esa menor vigilancia se registra de manera destacada en dos de las comunidades con mayor número de puntos negros: Andalucía y Galicia. La vigilancia se ha realizado en el 68,08 por ciento de las provincias peninsulares, lo que contrasta con el 72,34 por ciento registrado en la anterior campaña.

La polémica que despertaba todos los años la concesión de las "banderas azules" ha sido zanjada por la Comisión Europea al acordar, por primera vez desde 1987, retirar su apoyo económico a esta campaña. Y es que cada vez eran más las quejas recibidas por la



La calidad de las aguas de baño continentales deja, por contra, bastante que desear, por lo que la Comisión Europea insta a España para que la mejore, al igual que hace con Grecia, Italia, Irlanda, Finlandia, Suecia y Reino Unido.

falta de concordancia entre el estado real de las playas y la concesión de las banderas, así como por la ausencia de un control real. La presión de la industria turística tenía mucho que ver con la concesión de este reclamo.

La verdadera calidad de las playas se obtiene con el Programa de Vigilancia que realiza cada Estado (y al que se refiere la presente información)

en aplicación de la directiva sobre la calidad de las aguas de baño, la 76/160/CEE.

Mucho por hacer

La situación de la calidad de las aguas de baño continentales (ríos, lagos y embalses) revela que todavía queda mucho por hacer, especialmente en algunas comunidades como Galicia, Andalucía, Castilla-La Mancha y Extremadura.

El mayor descenso en el control de puntos de muestreo se registró en Andalucía, con 26, seguido de Galicia, con 8. Andalucía registra 11 puntos negros por otros tantos Castilla-La Mancha. La Comunidad Gallega ha perdido, además, cuatro puntos calificados como "aguas 2", y tiene 9 puntos no "aptos para el baño". Extremadura tiene 8 puntos calificados como "aguas 0", y Castilla y León, 2 (la totalidad de sus puntos de muestreo).

La situación de Madrid tampoco resulta mejor que las anteriores. Se mantiene con 5 puntos "no aptos para el baño" y 2 aptos. Murcia también se mantiene con sus únicos 3 puntos de muestreo como "aguas 0".

Cabría destacar, en cuanto a una ligera mejoría, la de Castilla-La Mancha, que a pesar de sus 11 puntos "no aptos para el baño", como se señalaba anteriormente, es la única comunidad que aumentó el número de puntos de muestreo con respecto a la anterior campaña. En esta ocasión, presenta 26 puntos calificados como de muy buena calidad (2 más que en 1997); 7 puntos calificados como "aptos para el baño" (1 más que en la anterior ocasión); y los 11 mencionados puntos negros (1 menos que en la anterior campaña).

Por otra parte, Navarra ha mejorado en cuanto a la calidad de sus aguas de baño, ya que ahora son 7 las zonas calificadas como de "aguas 2".

Lo más destacable, pues, es que ha descendido el control de zonas de baño, como ya sucediera el año anterior. La Comisión Europea, además de alabar los esfuerzos realizados por Portugal, aunque recuerda que aún no ha alcanzado el suelo mínimo del cumplimiento del 90 por ciento de los requisitos, fue bastante crítica, además de con España, con Grecia, Italia, Irlanda, Finlandia, Suecia y el Reino Unido. ■

Raúl Gutiérrez

El Consejo de Ministros del pasado día 9 de abril ha autorizado al Instituto Social de la Marina la construcción de un nuevo buque sanitario de salvamento y asistencia marítima, que sustituirá al "Esperanza del Mar".

El nuevo barco, que costará 3.000 millones de pesetas y que está previsto que pueda ser operativo a finales del año 2001, contará con todos los avances que permite la moderna tecnología de construcción de buques.

Así podrá actuar con mayor rapidez y eficacia en los salvamentos marítimos y podrá, asimismo, ampliar su ámbito de actuación acudiendo a nuevos caladeros. Será, en definitiva, un buque-hospital para el siglo XXI.

A partir de esta autorización por parte del Gobierno, el Instituto Social de la Marina realizará próximamente la convocatoria de concurso público para la adjudicación de la construcción del nuevo buque-hospital a través del Boletín Oficial del Estado y del Diario Oficial de las Comunidades Europeas, de acuerdo con las prescripciones técnicas que habrá de tener la nueva embarcación y según el "proyecto de construcción" que ha elaborado el ISM con el apoyo de expertos en ingeniería naval y teniendo en cuenta la amplia experiencia con que cuenta este organismo después de los 17 años de actividad del "Esperanza del Mar", así como de la adquirida en el fletamiento de otros buques, bien en solitario o en colaboración con otros países, para realizar las campañas boniteras.

El presupuesto máximo de licitación aprobado para la construcción del buque se ha fijado en 2.990 millones de pesetas, que se ejecutarán en tres años: 500 millones para el presente año; 1.250 millones para el año 2000, y el resto, 1.240 millones, en el 2001. El plazo de construcción del buque será de 24 meses a partir de la firma del contrato con el astillero al que se adjudicó.

Sustituirá al "Esperanza del Mar"

EL ISM CONSTRUIRÁ UN NUEVO BUQUE-HOSPITAL



1982. Acto de inauguración del Esperanza del Mar en Palma de Mallorca.



que la construcción del barco y, según las previsiones, éste será botado a finales del 2001.

Buenas razones

A pesar de que el actual buque-sanitario con que cuenta el ISM, el "Esperanza del Mar", continúa prestando servicio en el Banco Canario-Sahariano, su progresivo envejecimiento va reduciendo cada vez más su rendimiento y operatividad. Para el subdirector General de Acción Social Marítima de ISM, Fernando Álvarez-Blázquez, de quien depende el Servicio de Sanidad Marítima, la construcción de un nuevo buque sanitario está más que justificada: "las limitaciones que tiene actualmente el Esperanza del Mar, debidas a su ya larga vida, su deterioro después de 17 años de actividad y cerca de 700.000 millas navegadas, su previsible falta de operatividad en un plazo razonablemente corto, unido al gran interés de continuar y mejorar los servicios que el ISM presta a la flota española, han aconsejado la construcción de un buque de nuevo diseño, específicamente proyectado para llevar a cabo las misiones sanitarias y de salvamento con la máxima eficacia".

Además de las limitaciones por envejecimiento, los responsables del ISM señalan otros inconvenientes con que cuenta el

"Esperanza del Mar", procedentes todos de su inadecuada estructura para realizar las funciones sanitarias, de evacuación y salvamento. El "Esperanza del Mar" es un producto de la transformación de un buque portacontenedor, que no reúne las características idóneas para la misión sanitaria y de apoyo a otros buques (poca velocidad, un solo eje, demasiada obra muerta, ubicación hospitalaria debajo de la cubierta principal, altura de borda, sistema de arriado de lanchas de asistencia poco eficaz y elevado nivel de ruido y vibraciones).

"Aun así —señala Fernando Álvarez-Blázquez—, el buque sigue siendo muy útil en la zona del Banco Canario-Sahariano, donde la climatología y el estado de la mar no impiden la realización de los servicios solicitados". No obstante, para este responsable del ISM, el actual buque ve disminuida su capacidad operativa, tanto por su edad como por los inconvenientes inherentes a la transformación de un buque construido con fines de tipo comercial que han de ser suplidos por el esfuerzo y la eficacia de la tripulación, cuando tiene que realizar misiones alejadas de su puerto base de Las Palmas de Gran Canaria. Esto se agrava cuando las condiciones climatológicas son muy desfavorables, dadas las limitaciones de velocidad y maniobrabilidad.

Cómo será el nuevo buque

Para la construcción del nuevo buque-hospital, el astillero adjudicatario habrá de seguir fielmente las instrucciones y especificaciones técnicas elaboradas por el ISM. En ellas se ha tenido en cuenta que factores como velocidad, estabilidad, maniobrabilidad, capacidad, nivel de ruidos y autonomía han de adecuarse al fin sanitario al que se destina el barco. También se ha previsto que su utilización se hará en aguas internacionales que soportan duras condiciones climatológicas. Todos estos aspectos, así como los referidos a la necesaria evacuación de heridos, condicionan el planteamiento de una estructura y funcionalidad poco frecuentes.

El ISM ha tenido en cuenta, asimismo, que el buque estará operativo en los umbrales del siglo XXI, por lo que deberá contar con los avances técnicos propios de un proyecto de futuro.

Por todo ello se ha diseñado específicamente para la realización de funciones de apoyo sanitario y logístico, sin olvidar que, previsiblemente, también estará implicado en actuaciones de salvamento, por lo que deberá contar con algunas de las características de los buques destinados a este fin. Además, a diferencia del

"Esperanza del Mar", que opera exclusivamente en el banco Canario-Sahariano, está previsto que el nuevo buque amplíe su radio de acción, especialmente en los caladeros asignados por la Unión Europea, y esté preparado para operar en todos los mares del mundo, incluso en condiciones climatológicas extremas. Durante las paradas biológicas, el nuevo barco acudirá a otros caladeros donde ya existen demandas por parte de flotas españolas alejadas de los medios asistenciales.

Aunque en el nuevo buque se van a corregir las deficiencias estructurales del "Esperanza del Mar" que afectan fundamentalmente, como ya se ha mencionado, a su velocidad, estabilidad, maniobrabilidad, capacidad, niveles de ruidos, vibraciones o autonomía, sin embargo el nuevo barco será similar o algo mayor que aquél, pero sin superar los 85 metros de eslora. Ello le permitirá albergar todos los medios humanos y materiales necesarios para cumplir las tareas encomendadas. Su autonomía, a velocidad de crucero, será superior a 7.000 millas y desarrollará una velocidad por encima de los 16,5 nudos.

Su casco será el doble, para operar en condiciones extremas, que garantice la maniobrabilidad y la estabilidad, ya que no hay



que olvidar el tratamiento de pacientes en quirófano. Será construido en acero soldado y su estructura y su maquinaria se diseñarán de acuerdo con las normas de las principales empresas clasificadoras internacionales. Asimismo el nuevo buque cumplirá las exigencias del SOLAS (Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar) para buques de pasaje, con capacidad para transportar hasta un máximo de 36 pasajeros, y estará dotado de los medios antipolución requeridos por el Convenio MARPOL (Convenio Internacional para la prevención de la contaminación marina por los buques).

El puente de gobierno, como centro neurálgico de control, operación y comunicaciones del buque, contará con un diseño original y funcional, tanto en lo relativo a forma, perfiles y contornos exteriores, como en su disposición interior, con el fin de lograr que su silueta se distinga fácilmente del resto de los buques que naveguen a su alrededor y transmita un mensaje inequívoco de identidad, tal y como ocurre actualmente con el "Esperanza del Mar", conocido popularmente entre la flota pesquera como "el buque blanco".

Dado que la principal actividad del barco será la asistencia sanitaria, así como para el debido confort de los enfermos y como exigencia hospitalaria

de la máxima prioridad, es absolutamente indispensable que los niveles de ruido que se alcancen en el nuevo buque, a la velocidad de crucero, sean bastante inferiores a los recomendados por la Organización Marítima Internacional, sobre todo en la zona hospitalaria, compuesta por tres áreas diferenciadas: área asistencial, con sala de curas, sala de críticos (UVI), con capacidad para tres plazas, sala de exploraciones y primeras atenciones, quirófano, sala de radiología con revelado anexo, laboratorio y equipo de hematología y farmacia; área de hospitalización, con seis camarotes dobles y dos individuales; y área de estar de enfermos, con capacidad para 17 personas. Todo ello deberá estar situado lo más independientemente posible del resto de las dependencias del buque.

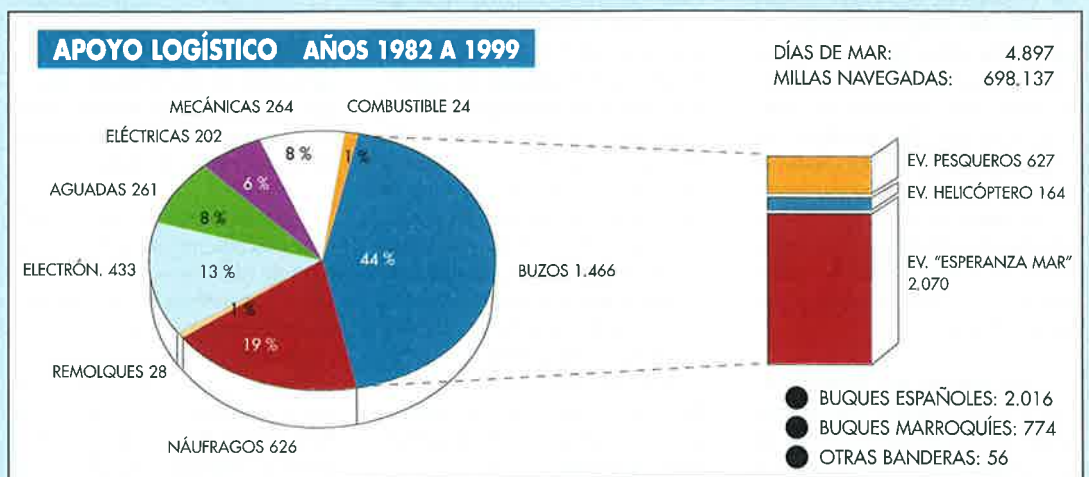
La capacidad de acomodación para náufragos no deberá ser inferior a 30 plazas, distribuidas en 7 camarotes de cuatro plazas, y un camarote de dos plazas. Toda la zona de náufragos deberá tener luz y ventilación natural.

Para no limitar el uso del buque a la asistencia a la flota pesquera, el Proyecto de construcción tiene en cuenta la posibilidad de aumentar sensiblemente su capacidad hospitalaria mediante la transformación de áreas que, en circunstancias normales, estén destinadas a otros fines.

El barco que sustituya al "Esperanza del Mar" estará dotado con los últimos avances informáticos y de comunicación, tanto para su gestión como para su actividad sanitaria: aplicacio-

nes de telemedicina, envío y recepción de correo electrónico, incluidos archivos de todo tipo, HSD y conexión con redes RD-SI. La selección definitiva de estos equipos se realizará en la última etapa de la construcción del buque, para que pueda beneficiarse de los avances más recientes que la técnica de las comunicaciones marinas haya puesto a disposición de los usuarios.

Finalmente, el buque contará con un helipuerto para recepción y evacuación de enfermos, que podrá ir situado en la popa, por encima de la cubierta superior y con acceso directo a la zona hospitalaria. Asimismo, se instalará un pequeño laboratorio en la cámara de máquinas dotado de todos los equipos necesarios para realizar análisis de aguas.





“Esperanza de Mar”: muchos y buenos servicios

Cuando en el año 2001 el “Esperanza del Mar” deje de navegar al lado de la flota pesquera española, habrá dejado atrás un historial pleno de buenos servicios a los hombres de la mar. Hasta la fecha, el “Esperanza” ha venido navegando una media de 300 días anuales en aguas del Banco Canario-Sahariano. Ello supone un total de casi 700.000 millas navegadas (698.137) que representan más de 100.000 horas de navegación (111.982) y 4.897 días de mar.

En sus 17 años de servicio ha atendido un total de 57.110 asistencias sanitarias y 6.198 asistencias logísticas. Ha acudido a 623 naufragios y a 183 incendios en barcos pesqueros. En la actua-

lidad faenan en el citado caladero en torno a 650 embarcaciones españolas con un contingente de tripulantes aproximado de 9.800 personas. A éstas hay que añadir los integrantes de la flota portuguesa, marroquí y, en general, de otras nacionalidades que operan en el caladero y son asistidas por el buque-hospital cuando lo requieren.

Las actividades del buque-hospital “Esperanza del Mar” se desarrollan en el marco de la sanidad asistencial que viene prestando el Instituto Social de la Marina dentro de su programa de sanidad marítima. Este nivel asistencial tiene como objetivo acercar los medios sanitarios y asistenciales a la flota embarcada y para ello cuenta con tres instrumentos esenciales: el Centro Radio-Médico, los Centros Asistenciales en el Extranjero y el

buque hospital “Esperanza del Mar”.

La historia del buque sanitario se remonta al año 1975, cuando se produce la descolonización del Sáhara Occidental y la flota pesquera española que faenaba en el Banco Canario-Sahariano, por entonces compuesta por 900 barcos y 12.000 hombres, dejó de tener garantizada la asistencia sanitaria y logística que, con anterioridad a ese año, se le había venido prestando desde el puerto de Villa Cisneros.

Surge así la idea de comprar y remodelar un buque mercante para realizar estas tareas de asistencia sanitaria. Concebido, en un principio, como buque sanitario, el “Esperanza del Mar” fue ampliando sus actividades en base a la experiencia diaria y a la propia demanda de la flota. Así

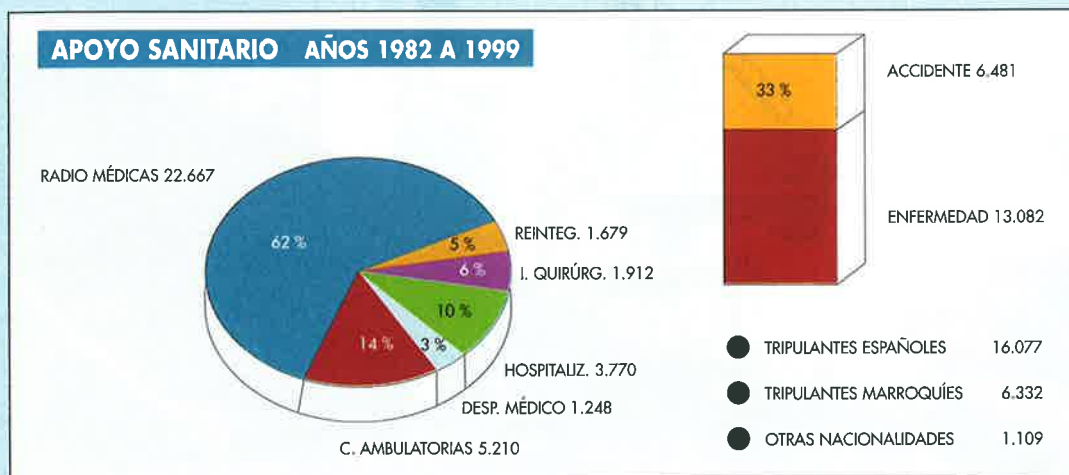
pasó a dar también apoyo logístico. Por otra parte, la conflictividad del caladero donde habitualmente presta servicio, el gran número de buques que en él faenan y las propias condiciones en que se desarrolla el trabajo han obligado al “Esperanza” a efectuar, en múltiples ocasiones, labores muy delicadas.

En este sentido, conviene traer al recuerdo la asistencia prestada a embarcaciones ametralladas, como fue el pesquero “Alcoco”, abordado por un barco ruso, el 14 de octubre de 1985, con un saldo de 3 muertos y 4 desaparecidos; el rescate de tripulantes naufragados, como los del “Islam III”, en agosto de 1984; los remolques como el “Marreca” y, en marzo del 84; las reparaciones de vías de agua, como la del Chiquita, también en ese mismo año, evitando el naufragio. En todas sus actuaciones el “Esperanza del Mar” ha tenido una importancia vital y ha supuesto un importante número de salvamento de vidas humanas, lo que habla de la entrega demostrada por su tripulación, compuesta por una treintena de hombres, altamente preparados no sólo para las técnicas de navegación sino para hacer frente a cualquier contingencia.

Finalmente, cabe recordar que el buque “Esperanza del Mar” ha servido también de plataforma para científicos de distintos organismos nacionales e internacionales que han llevado a cabo estudios científicos de distinta índole aprovechando las singladuras del buque. Por todo lo anterior, el “Esperanza del Mar” cuenta con el reconocimiento de la sociedad y ha recibido numerosas condecoraciones y premios, entre los que cabe mencionar la Medalla al Mérito de la Protección Civil, en su categoría de oro con distintivo azul, o la más reciente, que fue la concesión del “Bastón Blanco” por parte de la ONCE.

Aunque aún no se conoce el nombre que se impondrá al nuevo buque-hospital que sustituirá al actual, en la mente de los responsables del ISM está el ponerle “Esperanza del Mar II”, porque son conscientes de que este nombre está en el corazón de toda la flota pesquera. ■

Concha Hernández Carazo



LAS 27 Autoridades Portuarias, que agrupan a los 45 puertos españoles gestionados por el Ente Público del Estado, movieron 301.817.242 toneladas durante 1998, con un incremento del 3,97% sobre el ejercicio anterior, según las cifras provisionales que ha dado a conocer por el Ente Público. El crecimiento acumulado desde 1990 ha sido del 21,68%.

Bahía de Algeciras se destaca como la Autoridad Portuaria de mayor tráfico del sistema público español con 45,2 millones de toneladas, lo que supone cerca del 15% del total nacional. Le siguen, a distancia considerable, Bilbao, con 27,2 toneladas, Tarragona, con 25,3, y Barcelona, con 24,7. El despeque más significativo ha sido el de Bilbao, con +18%. Algeciras creció un 12,9%. Por contra, Tarragona disminuyó el 18,95% y Barcelona un 2,44%. La razón de esta caída se debe a la supresión de suministro de agua potable entre la Península y Baleares por el buen año hidrológico, lo que ha repercutido en esta última, con un descenso

El tráfico portuario superó los 300 millones de toneladas

PUERTOS A TODA MÁQUINA

El tráfico portuario español superó por primera vez en 1998 los 300 millones de toneladas, con un crecimiento del 3,97% sobre el año anterior. Cerca del 40% de este volumen corresponde a graneles líquidos. Bahía de Algeciras encabeza la relación de puertos de mayor tráfico, con notable diferencia sobre los inmediatos, Bilbao, Tarragona y Barcelona. En total, por los puertos españoles pasaron 115.413 buques, con más de 880 millones de unidades de arqueo bruto.

del 41% respecto al año anterior. En el caso de Barcelona se debe al descenso en los tráficos de algunos graneles líquidos, como gas natural, fuel-oil y melaza, y sólidos, como cemento y maíz. Otras Autoridades que registraron aumentos muy notables fueron las de Almería-Motril (+34%), Cartagena (+21%) y Alicante (+20,8%), si bien con unas cifras absolutas más discretas. Sólo Cartagena, con 11,8 millones de toneladas, superó los 10 millones.

Graneles líquidos el primero

Todos del segmento de tráfico han registrado aumentos, excepto el de graneles líquidos que baja un 5,5%. A pesar de este descenso continúa siendo el de mayor incidencia en el balance general, con 119.335.881 toneladas, lo que supone el 39,5% del total. Los puertos de mayor movimiento en este segmento fueron Bahía de Algeciras, Tarragona y Bilbao, con 18,4, 16,4 y 15 millones de toneladas, respectivamente. Éstos son también los únicos puertos



que superaron los 10 millones de toneladas.

Mercancía general es el segundo segmento en volumen, con un total de 92,2 millones de toneladas (+12,4%), y el de mayor repercusión económica en los puertos. Sólo Bahía de Algeciras, con 21,7 millones de toneladas, supera los 20 millones, y únicamente Valencia (14,8 millones) y Barcelona (12,4) superaron los 10 millones. El porcentaje de mercancía general que se transporta en contenedores (índice de contenerización) en los muelles españoles superó el 61%, con un volumen de 56,4 millones de toneladas. El tráfico de contenedores superó los 5,7 millones de TEUs (contenedores de 20 pies), con un incremento del 17,3% sobre el año anterior. Bahía de Algeciras se afianza como puerto líder en el Mediterráneo, con 1.825.614 contenedores y un aumento del 18,7%. Le siguen Barcelona (+18,73%) y Valencia (+20,6%), los únicos puertos que superaron el millón de contenedores.

Graneles sólidos aumentó un 10%, con un movimiento



El crecimiento acumulado del tráfico portuario desde 1990 ha sido del 21,68%

de 78.798.448 toneladas. Destaca la Autoridad Portuaria de Gijón, con 13 millones de toneladas y un aumento del 16,75%, seguido de Tarragona con 7,9 millones y un descenso de 3,47%. Ferrol-San Cirián (6,9 millones) y Alme-

ría-Motril (6,4 millones) aumentaron sus tráficos en este segmento en un 10,5% y en un 38,8%, respectivamente. En el otro extremo, han registrado descensos Barcelona (4,4 millones de toneladas y -13,18%), Valencia (3,3 mi-

llones y -5,4%), Sevilla (2,2 y -13,1%) y Tarragona.

El avituallamiento de buques supuso un movimiento de 8 millones de toneladas, de las que cinco correspondieron a productos petrolíferos, con una subida del 3,3%: Algeciras (1,87 millones), Las Palmas (1,83 millones) y Santa Cruz de Tenerife (1 millón de toneladas). En los tres casos registraron incrementos, del 12,2%, 9,3% y 12,2%, respectivamente.

Pesca fresca

La pesca fresca movió 419.946 toneladas, con un aumento del 2,43%. La evolución de este tráfico en los distintos puertos ha sido desigual. Las Palmas, que ocupa la primera posición, registró una subida del 32,2%, con un volumen de 119.067 toneladas. Le siguen Vigo con 80.825 toneladas y una caída del -3,73% y La Coruña con 45.451 toneladas y -8,99%. Los puertos del sur, Bahías de Cádiz y Algeciras, movieron 33.146 y 14.688 toneladas, respectivamente, con incrementos del 2,24% la primera

RESUMEN GENERAL DEL TRÁFICO PORTUARIO. TONELADAS

CONCEPTO		MES DE DICIEMBRE		ACUMULADO DESDE ENERO		VARIACIÓN (%)	
		1997	1998	1997	1998		
MERCANCIAS SEGÚN SU PRESENTACIÓN	GRANELES LÍQUIDOS	11.162.067	11.361.400	126.283.929	119.335.881	-5,50	
	GRANELES SÓLIDOS	6.796.477	6.962.793	71.578.261	78.798.448	10,09	
	MERCANCÍA GENERAL	CONVENCIONAL	3.042.910	3.000.217	33.821.649	35.816.795	5,90
		EN CONTENEDORES	4.379.690	5.026.795	48.241.149	56.415.355	16,94
	TOTAL	7.422.600	8.027.012	82.062.798	92.232.150	12,39	
TOTAL	25.381.144	26.351.205	279.924.988	290.366.479	3,73		
OTRAS MERCANCIAS	PESCA FRESCA	32.392	40.072	409.995	419.946	2,43	
	AVITUALLAMIENTO	PRODUCTOS PETROLÍF.	473.496	478.732	4.918.492	5.085.043	3,39
		OTROS	196.473	264.829	2.554.091	2.975.369	16,49
	TRÁFICO LOCAL	286.477	294.835	2.489.067	2.970.406	19,34	
	TOTAL	988.838	1.078.468	10.371.645	11.450.764	10,40	
TOTAL TRÁFICO PORTUARIO		26.369.982	27.429.673	290.296.633	301.817.242	3,97	
OTRAS INFORMACIONES	TRÁFICO RO-RO	1.582.242	1.931.434	20.238.635	23.233.898	14,80	
	N.º DE CONTENEDORES (TEUS)	458.224	504.617	4.941.754	5.796.686	17,30	
	BUQUES	NÚMERO	9.180	9.832	112.119	115.413	2,94
		UDS. ARGUEO BRUTO (G.T.)	69.293.556	74.485.812	808.256.164	880.378.448	8,92
	PASAJEROS	1.000.705	1.133.401	14.972.781	16.687.495	11,45	
AUTOMÓVILES EN RÉGIMEN DE PASAJE	158.358	164.669	2.219.062	2.455.909	10,67		

y del 5,21% la segunda. Castellón, con 15.056 toneladas registró un descenso del 17,76%.

El movimiento de pasajeros por los puertos españoles fue durante 1998 de 16.687.495 personas, con una subida del 11,45% sobre el año anterior. Santa Cruz de Tenerife se mantiene en cabeza en este segmento, con 4,3 millones y un aumento del 8,8%. Le sigue Algeciras, con 3,8 millones y el 7,95%, y Ceuta, con 2,2 millones y una subida del 6,8%.

En total, durante 1998 pasaron por los puertos españoles 115.413 buques, casi el 3% más que en 1997, con un movimiento de 680.378.448 unidades de arqueo bruto (+8,92%). Solamente los puertos de la Bahía de Algeciras (19.920), Santa Cruz de Tenerife (18.220), Las Palmas (14.335) y Ferrol-San Ciprián (11.802) superaron la barrera de los 10.000 barcos. Únicamente Algeciras (159,2 millones), Santa Cruz de Tenerife (110 millones) y Barcelona (100 millones) superaron los 100 millones de unidades de arqueo bruto. ■

Mery Varona

El Príncipe de Asturias inauguró la ampliación del Puerto de Valencia

El Príncipe de Asturias, D. Felipe de Borbón, inauguró las obras del dique seco y el muelle interoceánico, que llevarán su nombre y con las que se cierra la ampliación Sur del Puerto de Valencia, uno de los principales puertos comerciales de España. Tras haber superado en 1998, por primera vez en su historia, el millón de contenedores (Teus), con un crecimiento del 18%, entre los mayores registrados en los puertos europeos, la ampliación ahora concluida le permitirá consolidarse en los primeros puestos de la actividad portuaria mundial. Esta obra es la de mayor envergadura realizada en el Puerto de Valencia, y ha sido calificada como obra magistral de ingeniería por los expertos del sector. Se han empleado cinco años en la construcción del mayor muelle de contenedores de Europa. La inversión ronda los 35.000 millones de pesetas, 20.000 millones en la

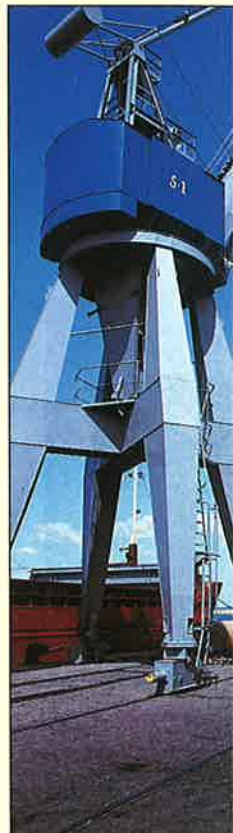
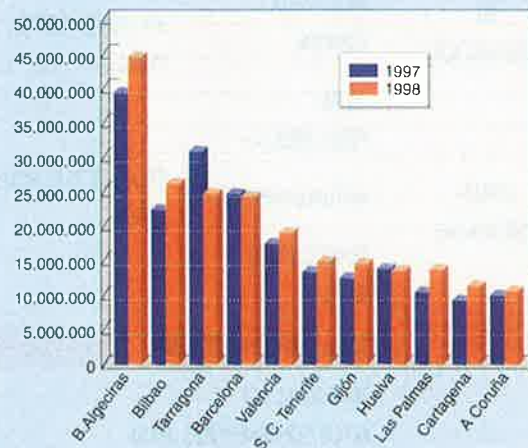


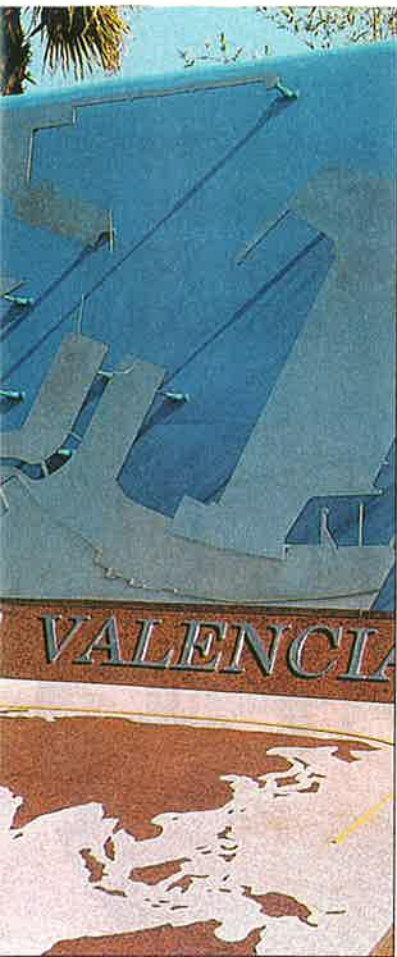
construcción del muelle y 15.000 en la construcción del dique de abrigo. El dique de abrigo tiene una longitud de 4 kilómetros, una profundidad del mar de 17 metros y

cuenta con un muro-espaldón sobre el dique de 13,5 metros y un manto exterior de protección frente a los temporales compuesto por 24.000 bloques de hormigón de 70 toneladas.

TRÁFICO PORTUARIO. TONELADAS

AUTORIDAD PORTUARIA	MES DE DICIEMBRE		ACUMULADO DESDE ENERO		
	1997	1998	1997	1998	VAR. (%)
Alicante	201.887	203.909	2.192.137	2.647.824	20,79
Almería-Motril	709.862	783.147	6.003.022	8.048.800	34,08
Avilés	374.245	310.086	3.748.242	3.909.160	4,29
B. Algeciras	3.483.330	3.960.979	40.052.180	45.220.071	12,90
B. Cádiz	255.598	284.213	3.445.749	3.990.606	15,81
Baleares	608.551	608.923	13.773.613	8.056.398	-41,51
Barcelona	2.053.154	2.179.248	25.416.493	24.795.729	-2,44
Bilbao	3.299.332	2.943.846	23.083.706	27.239.755	18,00
Cartagena	1.088.131	1.061.331	9.773.592	11.849.786	21,24
Castellón	800.037	949.780	8.423.865	8.525.516	1,21
Ceuta	263.475	549.737	4.458.016	4.656.277	4,45
Ferrol-San Ciprián	667.320	780.443	7.325.314	8.052.709	9,93
Guón	1.164.937	1.032.654	13.464.310	15.253.824	13,29
Huelva	1.477.416	1.403.706	14.693.377	14.554.583	-0,94
A Coruña	967.350	1.057.933	11.216.384	11.828.777	5,46
Las Palmas	1.021.113	1.191.184	12.253.536	14.294.203	16,65
Málaga	799.541	865.339	8.909.976	9.341.312	4,84
Marín-Pontevedra	110.148	121.190	1.401.922	1.431.096	2,08
Melilla	59.940	71.558	744.939	821.835	10,32
Pasaia	291.221	486.211	3.838.816	4.007.927	4,41
S.C. Tenerife	1.316.014	1.463.524	14.372.592	15.456.122	7,54
Santander	513.307	496.323	4.583.109	4.949.588	8,00
Sevilla	360.948	395.375	4.026.918	3.916.220	-2,75
Tarragona	2.678.771	2.256.509	31.333.853	25.395.615	-18,95
Valencia	1.550.837	1.650.376	18.246.146	19.804.773	8,54
Vigo	199.722	270.873	2.871.776	3.103.260	8,06
Vilagarcía	53.795	51.277	643.050	665.527	3,50
TOTALES	26.369.982	27.429.673	290.296.633	301.817.242	3,97





700.000 metros cuadrados. La longitud es de 1.500 metros con un calado a pie de muelle de 16 metros y una solución estructural compuesta con cajones de hormigón. La longitud vial de acceso es de 5 kilómetros y la longitud de conexión ferroviaria de 6 kilómetros.

Las obras de la ampliación Sur ha sido realizada por la Unión Temporal de Empresas Cyes- Dragados y en ellas han participado 45 empresas de la Comunidad Valenciana. Acompañaron al Príncipe de Asturias en el acto de inauguración, entre otras personalidades de la Administración portuaria y del Gobierno Autónomo, el presidente de la Generalitat Valenciana, Eduardo Zaplana, el ministro de Fomento, Rafael Arias Salgado, el presidente de las Cortes Valencianas, Héctor Villalba, el delegado del Gobierno, Carlos González Cepeda, la alcaldesa de Valencia, Rita Barberá, el presidente del Ente Público Puertos del Estado, Fernando Osorio, y el presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia, Antonio Mompó. ■

M.V.

El muelle Príncipe Felipe tiene una superficie de 1,6 millones de metros cuadrados ganados al mar (el equivalente a 250 campos de fútbol) y una superficie pavimentada de

Baleares fija sus tarifas portuarias

El tráfico portuario de las Islas Baleares se beneficiará de reducciones de hasta el 50% en algunos segmentos, de acuerdo con las bonificaciones establecidas en la Ley 30/98 del Gobierno Balear y recogidas en la Orden del Ministerio de Fomento 341/98 de 16 de diciembre pasado (BOE 8-1-99). Dicha O.M. modifica parcialmente la n.º 19575/98 de 30 de julio.

Las reducciones del 50% se aplicarán en los puertos de Baleares al tráfico interinsular de coches de turismo y demás automóviles en régimen de pasaje, a las mercancías que tengan origen y destino en puertos de la Unión Europea y al régimen simplificado aplicado al embarque o desembarque de mercancías en contenedores, plataformas o camiones con caja normalizada. La O.M. ahora modificada contemplaba una bonificación del 40% para los tráficos entre puertos de la Unión Europea y los de Ceuta, Melilla y los insulares de Canarias y Baleares. La nueva O.M. fija, asimismo, las cuantías a aplicar por unidad de carga en los tráficos con origen y destino balear.

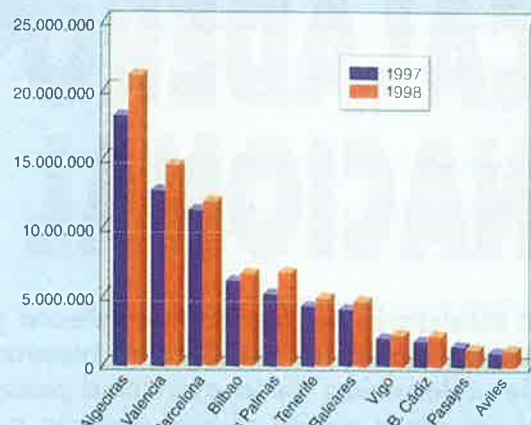
La Ley 30/98 de Régimen Especial de las Illes Balears, en cuyo artículo 6 se establecen las tarifas por servicios portuarios, fue aprobada el 29 de julio pasado, un día antes de que el Ministerio de Fomento aprobara la Orden 19575/98 por la que se establecía el régimen de las tarifas por servicios portuarios prestados por las autoridades portuarias. La O.M. n.º 341 de 16 de diciembre armoniza ambas disposiciones. ■

M.V.



MERCANCÍA GENERAL. TONELADAS

AUTORIDAD PORTUARIA	MES DE DICIEMBRE		ACUMULADO DESDE ENERO		
	1997	1998	1997	1998	VAR. (%)
ALICANTE	85.700	92.077	961.135	1.075.106	11,86
ALGERIA-MOTRIL	52.403	51.197	494.533	545.797	10,37
AVILÉS	150.173	81.643	1.284.900	1.405.433	9,38
B. ALGECIRAS	1.706.889	1.926.767	18.638.866	21.771.429	16,81
B. CÁDIZ	178.997	177.689	2.023.197	2.422.911	19,76
BALEARES	387.263	377.340	4.625.759	5.002.300	8,14
BARCELONA	914.931	963.958	11.698.743	12.410.987	6,09
BILBAO	915.440	862.158	6.773.967	7.353.645	8,56
CARTAGENA	41.186	61.036	388.422	568.763	46,43
CASTELLÓN	40.773	46.122	643.037	608.445	-5,38
CEUTA	47.493	67.058	574.291	669.485	16,58
FERROL-SAN CIPRIÁN	26.913	25.098	320.183	354.863	10,83
GIJÓN	46.107	51.619	668.176	567.843	-15,02
HUELVA	106.303	95.341	727.023	725.029	-0,27
A CORUÑA	6.085	29.206	166.370	273.849	64,60
LAS PALMAS	480.232	611.198	5.762.979	7.334.372	27,27
MÁLAGA	44.326	39.430	512.116	416.411	-18,69
MARÍN-PONTEVEDRA	44.086	62.513	568.470	637.152	12,03
MELILLA	51.076	61.502	603.613	690.239	14,35
PASAJES	145.599	149.539	1.621.855	1.492.639	-7,97
S.C. TENERIFE	438.636	454.580	4.678.253	5.207.674	11,32
SANTANDER	89.307	112.356	1.055.302	1.111.014	5,28
SEVILLA	104.930	117.700	1.097.880	1.303.767	18,75
TARRAGONA	53.611	48.126	715.951	790.439	10,40
VALENCIA	1.087.985	1.237.834	13.059.913	14.854.262	13,74
VIGO	156.344	212.349	2.194.209	2.442.760	11,33
VILAGARCÍA	19.812	11.576	203.655	195.537	-3,99
TOTALES	7.422.600	8.027.012	82.062.798	92.232.150	12,39



REGULA EL ARRASTRE, CERCO, PALANGRE Y LA PESCA CON BETILLAS



ORDEN EN EL CALADERO NACIONAL

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha establecido nuevas medidas de ordenación de la actividad pesquera en el caladero nacional que afectan a la pesca de palangre de superficie en el litoral mediterráneo, a la de cerco en el litoral andaluz, y al arrastre en el litoral catalán y valenciano, así como a la pesca con betillas en la provincia marítima de Santander.

buques de pabellón español que faenen con el arte de palangre de superficie en el Mediterráneo, fuera de las aguas jurisdiccionales de los países reibereños, excluidas las aguas interiores, tanto en aguas jurisdiccionales españolas, a efectos de la pesca, como en la zona contigua de alta mar.

Los palangres de superficie no podrán superar la longitud de 25.000 metros y el número máximo de 10.000 anzuelos en la pesca de palometa, melva, bonito, atún blanco y bacoreta; y los 60.000 metros y 2.000 anzuelos en la pesca de pez espada y marrajo. Los tamaños de los anzuelos varían entre los 3,2 centímetros de largo y 1,2 de ancho para la palometa y los 7 y 2,9, respectivamente, para el pez espada y marrajo.

LA regulación de la pesca al palangre de superficie tiene en cuenta las características diferenciadas de la pesquería de grandes pelágicos en el caladero del Mediterráneo y establece la longitud de los palangres y el número y tamaño de anzuelos según las distintas especies, período de actividad y normas de balizamiento. Será de aplicación a los

Las autorizaciones para la pesca de palangre de superficie se concederán a las embarcaciones que hayan ejercido esta modalidad al menos durante



noventa días en los dos años anteriores a la entrada en vigor de la nueva regulación (O.M. 6380. BOE 17 de marzo). Los barcos autorizados sólo podrán portar al arte de palangre de superficie y ningún otro tipo de arte o aparejo y no podrán pescar, tener a bordo, transbordar ni desembarcar especies bentónicas. El período de actividad será de 20 días como promedio al mes, dentro del cómputo anual de días trabajados.

Veda temporal en Andalucía

En el litoral mediterráneo de la Comunidad Autónoma de Andalucía se establece una veda temporal por la que se prohíbe la pesca de cerco a los buques españoles en las aguas exteriores. En la zona comprendida entre el límite norte de la provincia de Almería y el límite sur de la de Granada la veda ha estado en vigor entre el 6 de marzo –al día siguiente de la publicación de la Orden Ministerial 5371 en el Boletín Oficial del Estado– y el 31 de marzo. En el resto del litoral andaluz, desde el límite norte de la provincia de Málaga al meridiano de punta marroquí la veda se prolonga hasta el 30 de abril.

La veda establecida por el MAPA se corresponde con la paralización temporal de parte de la flota de cerco prevista en el plan de pesca aprobado por la Junta de Andalucía. Este plan se ha establecido como respuesta al progresivo empobrecimiento del caladero mediterráneo. De acuerdo con los datos del Instituto Español de Oceanografía, se aprecia una progresiva disminución de las capturas anuales de las especies objetivo: sardina y boquerón, y el estancamiento de las otras. Según investigaciones del IEO de Fuengirola, en la bahía de Málaga las capturas totales durante 1998 suponen el 60% de las capturas realizadas en 1991. La consecuencia para la flota ha sido una reducción del 40% en los últimos quince años.

El plan de pesca, asumido también por la Federación Andaluza de Cofradías de Pescadores, establece una veda durante los meses de febrero y marzo para los barcos con base en los puertos de la provincia de Almería y Granada, y durante marzo y abril para los barcos con base en el litoral mediterráneo de las provincias de Málaga y Cádiz. Para compensar el coste económico de la paralización de actividad de las 160

embarcaciones censadas a cerco en el caladero mediterráneo andaluz, la Junta ha dispuesto un presupuesto de 150 millones de pesetas. El coste de esta ayuda se desglosa a razón de 17.492 euros/días/pa (2.919.425 pesetas), por los dos meses de parada

Tanto la Federación Andaluza de Cofradías como la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía pretenden que el plan no se limite a la paralización temporal de actividad, sino que contemplan otras medidas de recuperación de recursos, entre ellas la reducción del número de embarcaciones, con ayudas a la paralización definitiva; la contingentación de la flota de cerco surmediterráneo; la reducción del esfuerzo pesquero, que, medido en días de trabajo, no sobrepasará los 200 días del año; y el cumplimiento de las normativas en materia de recursos, incidiendo en especial en la vigilancia para que no se capturen inmaduros. Prevé asimismo medidas para la mejora de la comercialización, mediante la identificación y promoción del producto, y otras actuaciones dirigidas al seguimiento y evaluación de las poblaciones de peces y al conocimiento de la rentabilidad de la flota.

Fondos mínimos

En el litoral mediterráneo correspondiente a las Comunidades Autónomas de Cataluña y una parte de la Comunidad Valenciana el MAPA ha fijado los fondos mínimos para el arrastre de litoral. El artículo 6.º del Real Decreto 679/1988 establece con carácter general que sólo podrá pescarse al arrastre en fondos superiores a los 50 metros. La O.M. 4185 de 9 de febrero (BOE 19-2-99) considera que la situación actual de la pesca de arrastre de fondo en el litoral catalán y valenciano aconseja el establecimiento de fondos distintos atendiendo a las características morfológicas de la plataforma continental, diferente en la Costa Brava o en el Delta del Ebro, y a las circunstancias del ciclo biológico de las especies, para proteger el período de alevinaje en la zona norte. Se establece como norma general la prohibición de la utilización del arrastre dentro del límite de las tres millas náuticas costeras o de la isóbata de 50 metros cuando esta profundidad se alcance a menor distancia. Los fondos mínimos autorizados para la pesca de arrastre en aguas exteriores y en los períodos que se indican son los siguientes:

- Zona A: Entre la frontera con Francia y el paralelo de cabo Bagur:
 - a) entre el 1 de abril y el 31 de agosto de cada año. 75 metros;
 - b) entre el 1 de septiembre y el 31 de marzo de cada año, 50 metros.
- Zona B: Entre el paralelo de cabo Bagur y el meridiano de 002º 00' 0 Este (Vilanova y La Geltrú):
 - a) entre el 1 de abril y el 31 de agosto de cada año, 65 metros;
 - b) entre el 1 de septiembre y el 31 de marzo de cada año, 50 metros.
- Zona C: Entre el meridiano de

002° 00' 0 Este y el meridiano de 001° 41' 5 Este (Tarragona):

- a) entre el 1 de abril y el 31 de agosto de cada año, 65 metros;

- b) entre el 1 de septiembre y el 31 de marzo de cada año, 40 metros (siempre por fuera del límite de las tres millas náuticas de distancia a la costa).

• Zona C: Entre el meridiano de 001° 41' 5 Este y el Paralelo de cabo Tortosa:

- a) todo el año, 50 metros.

• Zona E: Entre el cabo de Tortosa y el paralelo de Almenara:

- a) entre el 16 de marzo y el 31 de octubre de cada año: 35 metros;

- b) entre el 1 de noviembre y el 15 de marzo de cada año: 25 metros (siempre por fuera del límite de las tres millas náuticas de distancia a la costa).



Plan pesquero de Santander

El MAPA ha establecido también un Plan de Actividad Pesquera que será de aplicación a los buques de pabellón español que ejerzan la pesca con *betilla* en aguas exteriores

del caladero nacional en la provincia marítima de Santander. La *betilla* es un arte de enmalle fijo al fondo, de menores dimensiones que la beta, utilizado fundamentalmente para la captura de salmonetes. El Plan fija una malla mínima de 59 milímetros

para la pesca de camarones, doncella, boga, gambas, galera, salmonetes, lábridos, jurel, caballa, faneca, sepias y rubios. Las capturas obtenidas con las redes de esas dimensiones deben incluir al menos el 70% de las especies objetivo. En todo caso, las capturas de rape retenidas por encima del 30 por 100 de la captura total a bordo deben realizarse con una malla mínima de 220 milímetros.

La pesca con *betilla* podrá realizarse en aguas exteriores en fondos comprendidos entre 25 y 100 metros (13,5 y 54,3 brazas). Podrá efectuarse un lance por día, y los artes no podrán permanecer calados por la noche. Las *betillas* deberán ser retiradas de su calamento durante cuarenta y ocho horas continuadas por semana y transportadas a puerto. El Plan de Actividad Pesquera entró en vigor el pasado 12 de marzo (O.M. 5848, BOE 11-23-99). ■

Mery Varona

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

MURIMAR CELEBRÓ LA II CONVENCION DE PERITOS Y COMISARIOS DE AVERIA

DURANTE los días 18 y 19 de marzo, Murimar celebró la II Convención Nacional de Peritos y Comisarios de Averías. Durante este encuentro que tuvo lugar en Madrid se trataron diversos temas referentes a la formación especializada de los peritos y comisarios de averías, destacando asuntos tan importantes como la prevención de riesgos en la mar, la peritación de siniestros y averías, y la formación técnica de los Ingenieros Técnicos Navales, Capitanes de la Marina Mercante y personal de máquinas, todo ello para llegar a una unificación de criterios y normas que permitan una mayor agilidad y perfección en la resolución de siniestros, hecho que redundará directamente en una mejor calidad de servicio a los Mutualistas.

Coincidiendo con la atención preferente que este año Expoocio (celebrada desde el día 13 al 21 de Marzo en el Recinto Ferial Juan Carlos I, de Madrid) ha dedicado a los temas de la mar, Murimar dedicó el segundo día de la Convención a la realización de una Jornada de Puertas Abiertas en Expoocio.

A elevar el nivel técnico de dichas Jornadas contribuyeron, por orden de intervención, los siguientes ponentes:

- Abelardo Almécija Cantón, Director General de Estructura y Mercados Pesqueros del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, cuya ponencia versó sobre "La Agenda 2000. Propuestas legislativas de la Unión Europea".

- Jaime Dapena Fernández, Abogado Maritimista del Estudio Jurídico General y Marítimo Dapena, Niebla y Asociados, que pronunció la ponencia "El futuro de la regulación de los seguros marítimos".

- Rafael Carrero, Subjefe Centro Naval de Salvamento y



Pablo Guevara, Jefe de Turno de la Dirección de Operaciones, ambos capitanes mercantes y pertenecientes a la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima "Sasemar", que basaron sus ponencias en una descripción de los servicios y trabajos que realiza dicha Sociedad.

- Jose Manuel González Gil de Bernabé, Secretario General de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores, que centró su intervención sobre "La pesca de bajura. Riesgos y profesionalidad".

- Publio Beltrán Palomo, Ingeniero Naval de Técnicas y Servicios de Ingeniería, S.A., que desarrolló la ponencia "El especialista y los trabajos de laboratorios como apoyo externo a la peritación".

- Jesús Sánchez-Ferragut García, Director General de Murimar, que espuso la ponencia "Los seguros de embarcaciones deportivas y de recreo".

Las Jornadas fueron clausuradas por el Director General de Murimar, Jesús Sánchez-Ferragut, agradeciendo la colaboración de todos los ponentes y asistentes a las mismas, deseando continuar en el futuro este tipo de actividad mutual.



Asimismo, durante los días del 13 al 21 de Marzo, Murimar, conjuntamente con la Real Liga Naval Española, contó con un stand en Expoocio que resultó de gran éxito entre los asistentes a dicha feria, como prueba la gran cantidad de público que se acercó hasta el mismo. Entre las personalidades que hicieron acto de presencia en dicho stand cabe destacar el Alcalde de Madrid, Jose María Álvarez de Manzano, y el Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, Antonio Moreno Barberá, así como diferentes personalidades y profesionales del mundo de la mar. ■



HORIZONTE DESPEJADO

PARA BAZÁN

Bazán despeja su horizonte empresarial y ampliará capital con vistas a la internacionalización de la compañía, mientras espera resultados positivos ya en su cuenta del 2000. Mantendrá sus tres factorías, de Ferrol, Cartagena y Cádiz, no contempla el proceso de privatización, y quiere levantar su actividad hasta tasas de un sesenta por ciento más de los actuales.



EL presidente de su mayoritario accionista, la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), Pedro Ferreras, así lo aseguró en la presentación del Plan de Futuro 1999-2002 firmado con los sindicatos UGT, CCOO y USO, el pasado 5 de marzo.

El laborioso acuerdo social obtenido fue refrendado por el ochenta por ciento de los trabajadores y su aplicación inmediata —desde el 31 del referido mes— contempla una financiación, por el accionista mayoritario, de 134.000 millones de pesetas, para volcar ya en un año el signo de la cuenta de resultados.

Medidas financieras

El Plan de Futuro 1999-

2002 define una nueva estrategia de la empresa constructora de navíos de guerra, para retomar la posición de competitividad internacional, saliendo de los esquemas actuales de pérdidas y de los altos costes que comporta la subactividad de sus factorías. Su sello de constructor internacional de prestigio y tecnología contrastada habrá de remarcarse con una fuerte inyección financiera, de apoyo al proceso restructurador.

El acuerdo rubricado por la compañía y los representantes de los trabajadores supone que la SEPI inyectará en Bazán 134.000 millones de pesetas, en su mayoría destinados a externalizar compromisos laborales y bajas voluntarias, pero también se irá a una ampliación de capital —hasta 15.000 millones de pesetas— y un programa de inversiones con destino al plan industrial y mejoras tecnológicas. El paquete de medidas apunta a que en el año final del plan, el 2002, Bazán escale a una cifra de negocios próxima a los 113.000 millones de pesetas, siendo una compañía sana financieramente y en claro proceso de inter-

Obtiene un laborioso acuerdo social y ampliará capital para crecer e internacionalizarse

Su producto-estrella, la fragata F-100, irá a los grandes concursos, de la mano de Lockheed y las primeras firmas norteamericanas

nacionalización, según expresó su presidente Juan Alsina.

Los primeros resultados positivos de explotación se ponderarían hacia mediados del año 2000, lo que, pensando que en 1998 Bazán perdió 5.000 millones de pesetas, significaría invertir la cuenta explotadora y hallar la necesaria velocidad de cruce industrial en las cuatro áreas, Plataformas, Propulsión, Sistemas y Armas y Mantenimiento. Otro importante objetivo de reorganización interna será la concentración en cinco grupos de las hasta ahora preexistentes cincuenta categorías profesionales.

Un laborioso acuerdo social

El ochenta por ciento de los trabajadores se ha mostrado de acuerdo con las medidas del Plan de Futuro, que, partiendo de una actual plantilla de 7.265 efectivos laborales, quedará estabilizada en 5.810 al término del mismo, tras la aplicación no traumática de un programa de prejubilaciones, bajas incentivadas y otros capítulos de incapacidades.



De las bajas definitivas, 2.125 corresponderán a jubilaciones, para las que se ha pactado un salario bruto del 76 por ciento del actual, para los trabajadores de los centros del Ferrol, Cartagena, San Fernando (Cádiz) y Madrid, pero también se ha firmado la incorporación de 550 nuevos trabajadores con contratos indefinidos.

Ya este inmediato 31 de marzo se habrían acogido a la prejubilación 1.700 trabajadores, por lo que el laborioso acuerdo social quiere ganar tiempo acorde al calendario y la operatividad de las previsiones. El Plan recalca su inmediatez y credibilidad en la certeza de que 1999 arroje resultados operativos positivos y

Expectativas de firma del "contrato del siglo"

El Gobierno de Noruega deberá responder en breve plazo a una madura oferta de Bazán, que construiría seis nuevas fragatas, por valor de 700.000 millones de pesetas, en la mejor línea de prestigio tecnológico de la F-100.

La operación representaría un auténtico "contrato del siglo", dentro del deprimido sector de la marina de guerra, y el alivio de carga de trabajo para las instalaciones de Bazán en Ferrol. La expectativa optimista va cifrada en el hecho de que Noruega no está afectada por la normativa internacional para este tipo de construcciones y en que Bazán iría en "joint venture" con Login Martin.

La compañía española concursa también en la construcción de un dragaminas para el ejército de Turquía y dos proyectos de submarino y cazaminas para el Ministerio de Defensa español.

que en el 2000 se llegue a beneficios de explotación, por lo que el factor tiempo habrá de arbitrar así el equilibrio de marcha entre las referidas políticas laborales e industriales.

La fragata F-100, producto estrella

Las cuatro fragatas F-100 que Bazán construye para la Marina de Guerra española, con base en Ferrol y desvío de obra a Cádiz, y cuya última serie será entregada en el año 2004, son el producto-estrella a vender en los mercados internacionales, la sustentación tecnológica del Plan de Futuro de la compañía.

Bazán espera abrirse paso en los concursos internacionales con este modelo básico, apoyándose en una estrategia de presentaciones conjuntas con la élite de los constructores norteamericanos. Y con este propósito comercializador ha firmado, recientemente, un acuerdo de colaboración con los más granados del sector de defensa de EE.UU., las compañías Lockheed y General Dynamics, así como la Bath Iron Works, que le suministrará un sistema de combate para los cuatro buques que actualmente construye para la Armada española.

Desde que a mediados del pasado año abandonó la construcción de buques civiles, Bazán ha tenido claro que competirá, por su avanzada tecnología constructiva sobre los bloques de acero, y especialmente si acude a los concursos en buena compañía.

El Plan de Futuro, recientemente acordado, despeja el horizonte financiero y laboral, para que Bazán supere viejos episodios y dudas, camino de internacionalizarse y crecer. ■

S. de F.

La próxima Ley de fomento de la Innovación Industrial impulsará expresamente programas horizontales que favorecerán al sector naval y a los astilleros, según anunció el Secretario de Estado de Industria, José Manuel Serra, en su intervención de clausura de la Jornada Técnica sobre "Instrumentos de Apoyo al Sector Español de la Construcción Naval", el pasado 4 de marzo.



INDUSTRIA SE VOLCARÁ CON LOS ASTILLEROS

"LOS astilleros son un sector transmisor de tecnología y una industria de gran solera que ha sabido salvar una profunda reconversión —añadió Serra— y los Ministerios de Fomento e Industria van a apoyarlos, en la triple faceta financiera, fiscal y tecnológica, para que retomen su sitio competitivo, más por calidad industrial que por precios, como demanda este sector europeo".



La próxima Ley de Fomento de la Innovación Industrial y los planes horizontales de tecnología primarán al sector.

Sensible mejora de productividad

Más de cien expertos de la industria constructora naval y auxiliar, empresarios y profesionales financieros y bancarios confluyeron, en el Salón Lisboa del Eurobuilding madrileño, a esta Jornada Técnica que coordinó el presidente de "PYMAR", Francisco Angulo, la agrupación de los pequeños y medianos astilleros.

En una primera intervención, el subdirector de Programas Industriales del MINER, Manuel López Ruiz, se refirió al sensible esfuerzo habido en los astilleros privados, *"superando una difícil etapa post-reconversión, a base de inyectar tecnologías novedosas al sistema e instrumentos financieros de apoyo a su funcionamiento del día a día"*.

"Debemos constatar hoy con satisfacción –añadió López Ruiz– una mejora de productividad en los astilleros privados españoles, que ha aumentado en más de un cien por cien en los últimos tres años, hasta situarse en un nivel muy similar al de sus competidores europeos". Se refirió a que el Ministerio de Industria ha sido consciente de la necesidad de apoyar a los astilleros a la vista de la progresiva desaparición del sistema europeo de primas a la construcción naval, *"y el gobierno ha inaugurado –el último año– un nuevo sistema fiscal pensado y dirigido a los armadores de buques, para que les resulte más atractivo el encargo y la financiación de compras"*.

Anunció, además de la continuidad de los apoyos al Fondo Patrimonial de Garantías (FPG), la próxima

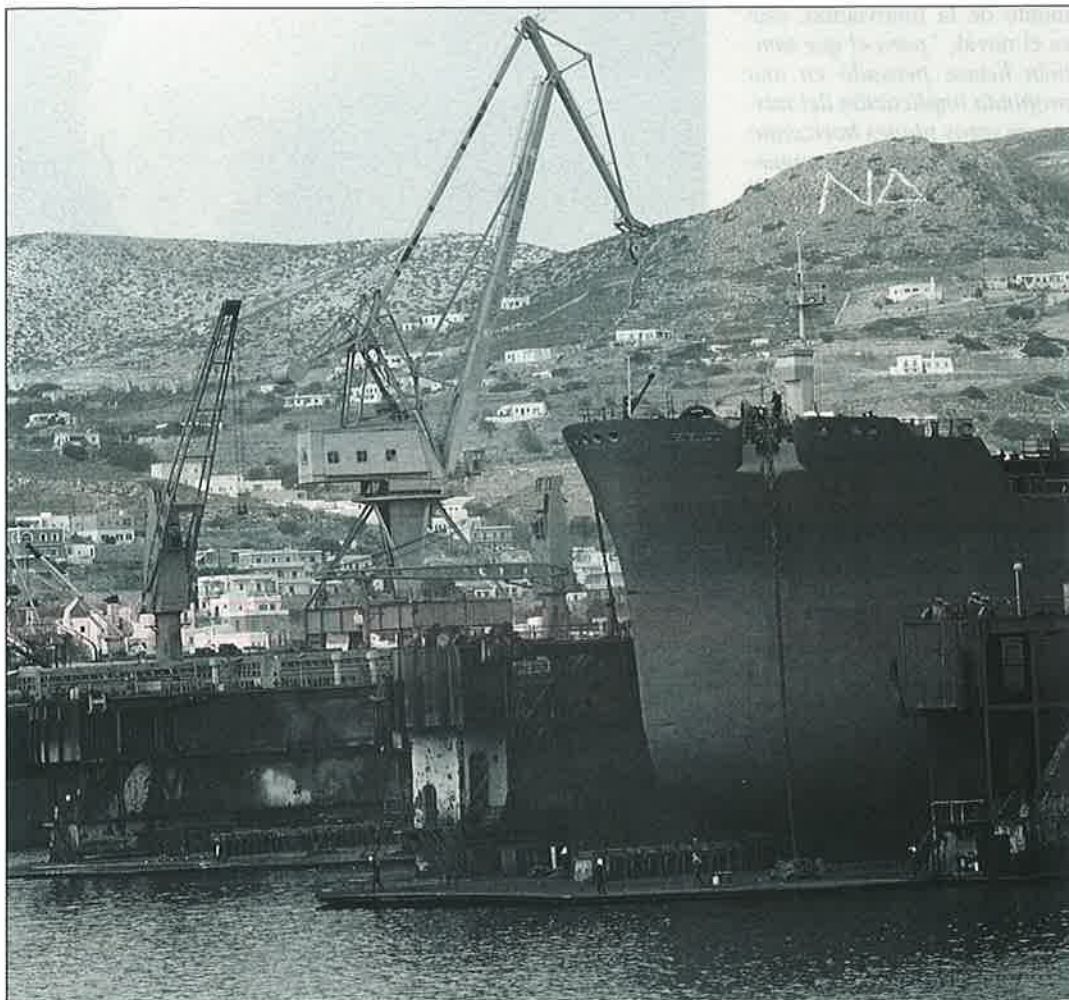


puesta en funcionamiento de *"una Fundación Tecnológica, referida al sector, que completará el enriquecimiento de los planes horizontales de innovación, y el compromiso del gobierno hacia un sistema de garantías al armador –a través de CESCE, en los casos de buques destinados a la exportación, y por Fomento y Marina Mercante para los barcos del ámbito nacional"*.

Los nuevos instrumentos de apoyo fiscal –a los que el gobierno ha dado rango de ley y cabida en el acompañamiento presupuestario último–, *revelan –precisó López Ruiz– que los departamentos económicos son solidarios de este reto de la construcción naval española, y el de Industria hará su papel básico en la mejora de tecnología"*.

Para el subdirector de Programas Industriales del MINER, *"los astilleros español*

Economía y la Dirección General de Seguros, abiertos al apoyo fiscal y financiero para que la industria retome su competitividad y prestigio.



les deben afrontar la reducción de costes fijos, con trasposos a la industria auxiliar externa de tareas no imprescindibles, implantar la modularización a gran escala de sistemas y equipos, la cooperación entre sí y la búsqueda de las producciones en serie para buques de distintos tipos y tamaños, todo en favor de evitar estructuras sobrecargadas e implicar más eficazmente a los suministradores”.

López Ruiz animó al sector constructor “a definir su política de producto y coordinar las de comercialización, fabricación y análisis de resultados en todo el ciclo de vida del barco, como respues-

ta de calidad industrial a un mercado que —reconoció— seguirá siendo exigente”.

Apoyo fiscal al sector, compatible con otras ayudas

En su inmediato turno de intervención, el Secretario Técnico de la Gerencia del Sector Naval, José Luis Cerezo, aludió a que el nuevo sistema de incentivos fiscales da respuesta a una antigua reivindicación del sector constructor, de asimilarse a la metodología de la Unión Europea, y a que “el Reglamento 15/40 de 1998 tiene la vir-

tud de hacer compatibles estas ventajas fiscales con otro tipo de ayudas financieras, por lo que el adquirente puede beneficiarse de las bases imponibles positivas, y en caso de no hacerlo éste, el beneficio fiscal lo obtenga el usuario final”.

El texto reglamentario —añadió José Luis Cerezo— es consecuente además con la necesidad de evitar abusos y clarificar la materia, al fijar unos requisitos, como la exigencia de un 20% de los fondos a aportar por los socios de la operación, que el precio sea de mercado, y que la amortización acelerada se aplique a todos los barcos,

excepto los deportivos y pesqueros... Refiriéndose a la eficacia de aplicación de estas medidas de signo fiscal, José Luis Cerezo señaló que “la Dirección General de Seguros se muestra abiertamente receptiva a cuantas dificultades de interpretación le plante el sector”, e hizo un llamamiento de estímulo a los protagonistas financieros y bancarios, en tanto que el sector va a beneficiarse positivamente de esta mejora de garantías y trato fiscal.

La vieja aspiración de los astilleros privados españoles, de asimilarse en trato fiscal a los europeos, “quedará así satisfecha —añadió— y la tarea de nuestras autoridades en la implementación del sistema ha sido estrechamente concurrente con cuanto han hecho los demás países de la Unión Europea”.

Reacomodar las ayudas durante el cambio de sistema

La intervención de clausura, del Secretario de Estado de Industria, José Manuel Serra, consistiría en una recapitulación de los tratados sobre los instrumentos fiscales de apoyo que “el gobierno ha querido anticipar ya para evitar el salto entre ambos sistemas, el de primas y el fiscal, con una transición ordenada entre los años 1999 y 2000, que el sector necesita asimismo para no perder pie tecnológico en los mercados”.

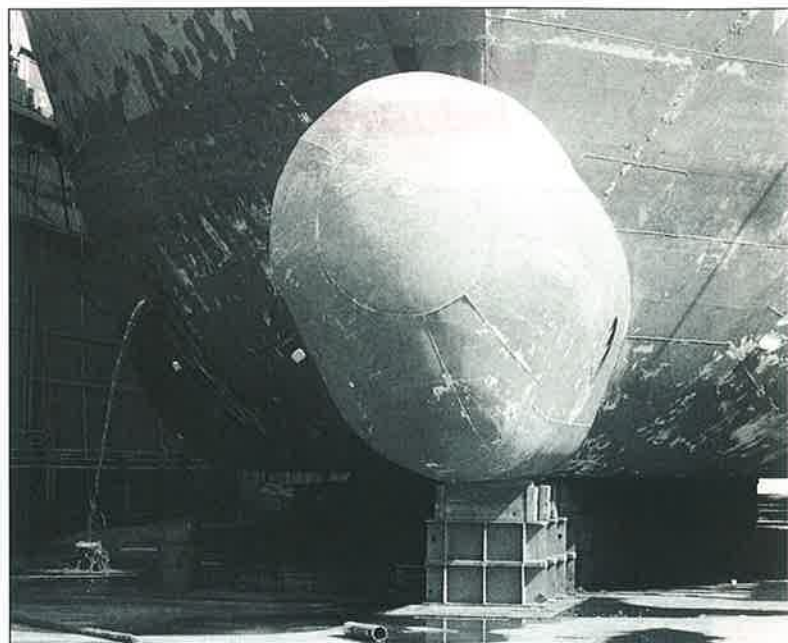
Serra anunció, a este propósito, que el gobierno tiene en fase de anteproyecto la Ley de Fomento de la Innovación Industrial, que —precisó— “se diría que está hecha pensando en el sector de astille-



dos, y generar nueva tecnología y masa crítica para construir y vender mejor...”

Si hay un sector que necesite esta próxima Ley de Fomento de la Innovación, éste es el naval, “para el que también hemos pensado en una profunda implicación del mismo en otros planes horizontales tecnológicos que promueve nuestro departamento”. El Secretario de Estado de Industria dio por clausurada la sesión, reiterando que se felicitaba por el grado de sensibilidad del sector allí presente y al que se ofreció con la disposición más abierta. ■

S. de Francisco



ros, pues quizá ningún otro resulte tan urgido para competir en calidad más que en precio, y éste será el mejor indicio de modernización de la construcción naval española, a la que nunca ha faltado prestigio y solera. El gobierno se dispone a hacer una enérgica defensa de los astilleros en la próxima reunión de ministros de Industria de la Unión Europea –Bruselas, abril–, pero también extiende su preocupación responsable por trazar los instrumentos fiscales de apoyo, aquí revisa-

GARANTÍAS CONCEDIDAS POR EL F.P.G.

1-mar-99

ASTILLERO	HASTA EL AÑO 94				AÑO 95			
	NÚMERO OPERACIONES	GARANTÍA EMITIDA HASTA EL AÑO 1.994			NÚMERO OPERACIONES	GARANTÍA EMITIDA AÑO 1.995		
		ASTILLERO	ARMADOR	OTRAS		ASTILLERO	ARMADOR	OTRAS
ARMÓN	1		30,5					
HUELVA				10	12.871,9			
ARN	1	150,0						
ASTAFERSA	1	36,0						
BALENCIAGA	3	899,0		1			58,0	
FREIRE				2	385,4			
STODOMINGO	3	982,0		1	507,9			
VULCANO	4	1.522,6		12	234,0	204,0	74,6	
BARRERAS								
N.GIJÓN				1	3.927,3			
U.N.L.				1		1.026,0		
GURÍA	2	372,0						
TOTAL	15	3.961,6	30,5	78,9	28	17.926,5	1.230,0	132,6

ASTILLERO	AÑO 97				AÑO 98			
	NÚMERO OPERACIONES	GARANTÍA EMITIDA AÑO 1.997			NÚMERO OPERACIONES	GARANTÍA EMITIDA AÑO 1.998		
		ASTILLERO	ARMADOR	OTRAS		ASTILLERO	ARMADOR	OTRAS
HUELVA	6			3.700,0	3	990,9	805,5	315,5
ASTAFERSA	5		300,3					
BALENCIAGA					5	1.409,2		
FREIRE	6		360,3		5	2.758,7		546,4
STODOMINGO	5	945,0	240,2		5			196,0
VULCANO	12	7.723,8	232,7		3			5.826,0
MARÍN	4		240,2					
BARRERAS					2	840,0		
N.GIJÓN	4	4.263,6		3.000,0	4	11.121,8		422,0
U.N.L.	1		1.222,1					
TOTAL	43	12.932,4	2.595,8	6.700,0	27	17.120,6	805,5	7.305,9



Espaldarazo a los pequeños y medianos astilleros PYMAR OBTIENE EL RECONOCIMIENTO INTERNACIONAL PARA SU FONDO PATRIMONIAL DE GARANTÍAS



La prestigiosa firma internacional de "rating" FITCH IBCA acaba de conceder al Fondo Patrimonial de Garantías de PYMAR esta calificación, tras cinco años de operatividad y más de ciento veinte unidades construidas por valor de 200.000 millones de pesetas.

Este reconocimiento de "calidad crediticia elevada"

La distinción al grupo español significa "riesgo reducido" y "capacidad fuerte de devolución de principal e intereses".

actuamos con cuentas bancarias indisponibles —de manera que lo que no estaba en el banco estaba en el buque— y con un espíritu de unión y solidaridad por el que, si un astillero se atascaba en una construcción, el conjunto de los demás remataba y entregaba el barco..."

al fondo español de los pequeños y medianos astilleros que soportó la gran reconversión habida en el sector, asegura el espaldarazo financiero internacional que precisan este tipo de industrias.

El presidente de PYMAR, Francisco Angulo, expresó su satisfacción por este logro, al curso de la referida Jornada Técnica sobre "Instrumentos de Apoyo al Sector Español de la Construcción Naval".

"El estricto cumplimiento de los compromisos financieros y la transparencia de las operaciones durante estos cinco años de vida del Fondo Patrimonial de Garantías de PYMAR nos ha hecho acreedores a esta calificación de FITCH IBCA, y su oportuno reflejo en la credibilidad del sector frente a la banca internacional, siempre remisa a la hora de apoyar la construcción de buques y su peculiar funcionamiento —señaló Francisco Angulo.

"Ha sido una tarea densa y clarificadora, desde que se creó el Fondo, con el apoyo de las Administraciones central y autonómicas, para todos aquellos astilleros medianos y pequeños que tuvieron planes de reconversión. Fue fundamental la transparencia del funcionamiento, ya que

"...Y ha sido así como hemos actuado durante cinco años; se han construido ciento veinte buques y un movimiento financiero de más de doscientos mil millones de pesetas nos deja como buenos cumplidores.... Hoy, el Fondo tiene una salud financiera de 18.000 millones de pesetas, partiendo de los 4.000 de 1994, lo que en definitiva ha cambiado positivamente la percepción que la banca internacional tenía del sector, y nos permite emitir riesgos hasta los 30.000 millones de pesetas..."

En la misma reunión, el director para España de FITCH IBCA, D. Thomas Saul, reconoció que "la calificación de que hemos dotado a los pequeños y medianos astilleros españoles significa un techo en la zona euro, y puedo decir que PYMAR tiene unas características institucionales y de funcionamiento de elevada calidad que la hacen un ejemplo, ya que se sabe la gran problemática de este sector a la hora de autofinanciarse. Teniendo un papel de calidad, la construcción de buques halla el respaldo necesario siempre, y en el caso del fondo de PYMAR nosotros hemos elevado su "rating" hasta los techos del mejor que se concede a las entidades públicas". ■

S. de F.

AÑO 96			
NÚMERO OPERACIONES	GARANTÍA EMITIDA AÑO 1.996		
	ASTILLERO	ARMADOR	OTRAS
9			2.807,7
2	522,3		
4	1.911,5		
7	6.760,2		
2		1.950,3	
1	3.606,7		
25	12.800,7	1.950,3	2.807,7

AÑO 99			
NÚMERO OPERACIONES	GARANTÍA EMITIDA AÑO 1.999		
	ASTILLERO	ARMADOR	OTRAS
2			83,2
2	2.484,0		40,0
4	2.484,0	0,0	123,2

El Ministerio de Fomento acaba de regular las tasas de los servicios de salvamento aplicables en todo el ámbito costero nacional por los equipos de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR). Con esta unificación de las tarifas máximas, las autoridades marítimas ofrecen respuesta objetiva a las demandas del sector —especialmente la pesca de bajura—, regulando por primera vez el servicio de remolque y los transportes de personas y materiales. Se exceptúan las labores de evacuación y rescate, que seguirán siendo gratuitas, así como todas aquellas asistencias que puedan ser calificadas como de servicio público.



SASEMAR FIJÓ NUEVAS TARIFAS PARA SALVAMENTO MARÍTIMO



■ Sin embargo, acciones como evacuación y rescate seguirán siendo gratuitas.

LA tabla de tarifas (ver cuadro) que ha elaborado el Ministerio de Fomento se aplica a los servicios de remolque y transporte o cualquier otra asistencia que se realice en el mar, y la objetivación de los servicios de pago completa el ciclo de mejora en los sistemas de salvamento, inaugurados a raíz del Convenio de Hamburgo y la fundación de SASEMAR.

España firmó este convenio en 1993 y sus últimas consecuencias cualitativas han tenido un reciente hito en la inauguración del Dispositivo de Separación de Tráficos (DST) de Gata, en noviembre último.

El nuevo régimen tarifario por las actuaciones de SASEMAR se ordena en referencia a los tiempos de la asistencia practicada y los tamaños de la



embarcación asistida, es decir, por horas y por esloras.

Del mismo modo, se tarifa la prestación de determinados servicios de vigilancia, prevención de riesgos o de

salvaguardia que requieran movilizar a uno o varios Centros de Salvamento.

Así, la tarifa/hora de servicio de un centro zonal de la Sociedad Estatal de Salvamento y

Seguridad Marítima (SASEMAR) ascenderá a 30.856 pesetas (185 euros). Cuando el Centro requerido sea regional su coste/hora será de 12.515 pesetas y, en caso de ser Centro local, 1.881 pesetas.

La nueva regulación excluye los casos de rescate o evacuación de personas en emergencia, que seguirán siendo completamente gratuitos, así como cualquiera otra actuación que pueda considerarse como de servicio público hacia la salvaguardia de personas y bienes.

Para las autoridades de SASEMAR, "nuestro país dispone de uno de los más avanzados sistemas de salvamento del mundo, y el conglomerado de dispositivos, centros y unidades de intervención por toda la cornisa marítima tiene la máxima homologación de la OMI (Organización Marítima Internacional), pero la presente normativa ofrece respuesta a las demandas del sector pesquero de bajura, especialmente", que reclama se objetiven los criterios y precios del salvamento, para unificarse los que se venían aplicando en diferentes comunidades autónomas, también distintos. ■

S. de F.

TARIFAS DE LOS SERVICIOS DE SALVAMENTO

Asistencia a buques en general



ESLORA	TARIFA A APLICAR	TARIFA MÁXIMA
Menos de 5 metros	-	6.500 pts/hora
De 5 a 20 metros	1.300 pesetas por cada metro de eslora del barco	26.000 pts/hora
De 20 a 40 metros	26.000 pts + 1.100 pts por cada metro de eslora a partir de los 20 metros	48.000 pts/hora
De 40 a 60 metros	48.000 pts + 1.000 pts por cada metro a partir de los 40 metros de eslora	68.000 pts/hora
De 60 a 80 metros	68.000 pts + 800 pts por cada metro a partir de los 60 metros de eslora	84.000 pts/hora
De 80 a 100 metros	84.000 pts + 600 pts por cada metro a partir de los 80 metros	96.000 pts/hora
De 100 a 120 metros	96.000 pts + 400 pts por cada metro a partir de los 100 metros	104.000 pts/hora
De 120 a 140 metros	104.000 pts + 200 pts por cada metro a partir de los 120 metros	108.000 pts/hora
Más de 140 metros	-	108.000 pts/hora



Aeronaves

Rescate de personas
Uso comercial

Gratis
300.000 pts/hora

Medio Ambiente destinó 15.000 millones de pesetas en 1998

OBRAS DE COSTA A COSTA

El objetivo fundamental de la Dirección General de Costas es la recuperación para el dominio público de las zonas ocupadas ilegalmente y la regeneración de las zonas degradadas

La Dirección General de Costas se ha marcado como objetivo la recuperación ambiental de los ecosistemas costeros y la protección del dominio público marítimo terrestre. Y a ese objetivo ha destinado la mayor parte de los cerca de 15.000 millones de pesetas invertidos por el Ministerio de Medio Ambiente durante el pasado año, cerca de



4.000 millones más que lo realizado en 1997. La recuperación de nuestra deteriorada franja costera sigue, pues, a buen ritmo, como se desprende de los trabajos realizados durante los últimos seis años, y los que seguirán en un futuro próximo, ya que la cantidad prevista por Medio Ambiente para 1999 supera los 22.000 millones de pesetas.



RECUPERAR los valores ambientales del litoral es el objetivo fundamental de la Dirección General de Costas en las obras que se están realizando a lo largo de los 8.000 kilómetros de las costas españolas. Los casi 15.000 millones de pesetas invertidos durante el pasado año por el Ministerio de Medio Ambiente se destinaron a la creación de senderos, rehabilitación de dunas, acondicionamiento de paseos marítimos, recupera-

ción de marismas y rehabilitación de playas, en diversos puntos del litoral español.

Décadas de feroz especulación, apoyada en la fuerte demanda originada por el turismo, han llevado a un enorme deterioro de la franja litoral. Edificaciones e infraestructuras realizadas sin apenas control, actuaciones agresivas como la contaminación, las extracciones de áridos y la desecación de zonas húmedas dieron lugar a un destrozo de grandes propor-

ciones en un área de enorme fragilidad, como es el ecosistema litoral. La Ley de Costas, aprobada en 1988, vino a poner freno a este saqueo. Desde entonces, el trabajo ha consistido en ir recuperando para el dominio público las zonas costeras ocupadas ilegalmente y regenerar las zonas degradadas.

Y 1998 ha supuesto un importante paso más en ese sentido. Además, en este tipo de obras se puede optar a financiación de los fondos europeos destinados a actuaciones en materia de medio ambiente. Así, los Fondos de Cohesión y los Fondos FEDER, de ayuda al desarrollo regional, permiten financiar hasta el 85 por ciento del coste de ejecución de estas obras.

Rehabilitación de dunas

En numerosos casos, las obras realizadas —construcciones, carreteras— rompían la cadena de dunas, con lo que se eliminaba el aporte de arena a las playas. Ahora se trata de suprimir esos obstáculos. Una de las actuaciones reflejada por la revista de los Ministerios de Fomento y Medio Ambiente es la recuperación del istmo de A Lanzada, un lugar privilegiado que, en pocos kilómetros, acoge dunas, acantilados y marismas. Se procedió a demoler una carretera que rompía el sistema de dunas, desviando el tráfico por una nueva carretera más alejada de la costa, así como la construcción de aparcamientos y sendas peatonales. También en la Comunidad gallega cabe destacar la construcción del paseo marítimo de Burela (Lugo) y la recuperación ambiental de las dunas de Carrageiros (A Coruña).

En Galicia se han invertido casi 2.000 millones de pesetas, y en Cantabria, más de 1.300 millones, destacando la restauración de la franja costera de Colindres, a la que se

han destinado 280 millones, y cuyas obras finalizarán en los próximos meses. Este proyecto pretende recuperar una zona de marismas de alto valor ambiental en la bahía de Santoña y la ría del Asón, afectada por procesos de privatización del dominio público, ya que se habían otorgado hace años concesiones administrativas para su desecación y construcción de un complejo industrial, como se señala en la citada información de la revista de Fomento y Medio Ambiente. Ese proyecto le había costado a España una denuncia ante los tribunales de la Unión Europea que finalmente se resolvió en una sanción al Estado español.

Tras anular las concesiones, se inició la recuperación de la zona que se estaba rellenando con escombros y la regeneración de la marisma, además de construirse una isla que garantiza un hábitat que permite el reposo y la nidificación de las aves en sus rutas migratorias.

En el País Vasco se terminaron las obras de regeneración de la playa y construcción de un paseo marítimo en Orio, Guipúzcoa, con una inversión de 300 millones de pesetas, de los 1.100 millones destinados a esta Comunidad.

A Asturias se destinaron casi 800 millones en obras que, fundamentalmente, consistieron en la creación de sendas litorales. La más importante fue la de Muros de Nalón, a la que se destinaron unos 150 millones.

En Andalucía, donde se han invertido más de 3.500 millones de pesetas, destaca la regeneración del estero de la Rivera en Ayamonte (Huelva), una zona de marismas muy deteriorada y muy cercana al parque nacional de Doñana. En Cádiz se ha recuperado la playa de Guadalquivón, en el término municipal de San Roque. En ese mismo proyecto se ha proce-

OBRAS DE COSTA A COSTA

didado a la restauración del estuario del Guadiaro, mejorando la capacidad de renovación de sus aguas y suprimiendo los vertidos contaminantes, además de crear infraestructuras para la observación y paseo de los viandantes.

En Málaga se han construido paseos marítimos en Fuengirola y Rincón de la Victoria, Estepona. Destacar, asimismo, las obras de regeneración de playas –Torrenueva, Calahonda, Cotobro y La Herradura– realizadas en Granada, aprovechando los áridos extraídos en los trabajos del embalse de Rules.

La playa del Saler

De los 2.270 millones invertidos en la Comunidad valenciana, más de 1.300 millones han ido a parar a Valencia, donde se están finalizando las obras en la playa del Saler. Se ha eliminado el antiguo paseo marítimo situado sobre una zona de dunas. En Alicante la actuación más importante ha sido la recuperación ambiental del borde litoral de la playa de La Malta, en Torrevieja, constituida por dunas sobre las que se había construido una carretera.

A Cataluña se destinaron cerca de 1.500 millones para obras, como la acometida en Gerona para rehabilitar los caminos de ronda, aquellos senderos que discurren por la parte alta del acantilado en la Costa Brava. En Baleares, la comunidad con más kilómetros de costa (1.328), y con una inversión en obras de casi mil millones de pesetas, cabe reseñar la realización de la segunda fase del proyecto para la conservación y preservación del medio ambiente litoral en Formentera.



INVERSIONES EN COSTAS		
PROVINCIAS	1997	1998
ALICANTE	301.415.056	559.810.450
ALMERIA	168.927.782	637.338.610
ASTURIAS	327.021.041	757.901.905
BALEARES	235.787.451	968.651.090
BARCELONA	65.428.384	455.085.160
CÁDIZ	809.888.294	1.331.189.155
CANTABRIA	453.944.007	529.605.404
CASTELLÓN	741.618.521	401.549.571
CEUTA	277.038.135	4.647.983
GERONA	581.162.433	162.728.291
GRANADA	7.301.204	302.390.501
GUIPÚZCOA	526.606.302	836.790.203
HUELVA	50.525.104	186.936.275
LA CORUÑA	211.207.989	1.687.779.122
LAS PALMAS	277.569.447	397.514.183
LUGO	41.551.778	234.434.525
MÁLAGA	158.901.554	987.624.842
MELILLA	992.408.383	141.811.914
MURCIA	593.010.504	102.002.836
PONTEVEDRA	593.386.078	446.691.072
SEVILLA	636.976.668	55.965.048
TARRAGONA	503.354.310	836.797.591
TENERIFE	546.790.566	1.018.293.061
VALENCIA	654.703.359	1.310.323.990
VIZCAYA	747.345.858	274.486.045
NO REGIONALIZABLE	15.000.000	75.953.226
VARIAS	384.210.449	237.583.606
SERVICIOS CENTRALES	183.612.425	23.910.396
APORTACIÓN CEHOPU	10.553.028	-
TOTAL	11.097.246.110	14.965.796.055

Fuente: Ministerio de Medio Ambiente.

Un proyecto novedoso

En Canarias se ha suscrito un convenio entre el Gobierno autónomo y el Ministerio de Medio Ambiente para invertir anualmente 5.000 millones de pesetas (el 50 por ciento por cada parte) para la rehabilitación ambiental del litoral.

En Melilla, donde se han invertido 141 millones, se están finalizando las obras de construcción del paseo marítimo, mientras que en Ceuta se está incidiendo, fundamentalmente, en el desmantelamiento de instalaciones ilegales.

Por último, destacar una de las actuaciones más novedosas acometidas por la Dirección General de Costas, como es la creación de un itinerario submarino en las



Entre las próximas actuaciones previstas destaca la regeneración de la bahía de Portman en Cartagena (Murcia), en la que se invertirán unos 22.000 millones de pesetas

Regenerar la bahía de Portman

Probablemente, el objetivo más reseñable entre los proyectos de recuperación del litoral que prepara la Dirección General de Costas sea el de la bahía de Portman, en Cartagena (Murcia). Y no tanto por la envergadura del mismo, que lo será debido al estado en que se encuentra, como por el símbolo que vino a representar este lugar, ejemplo de la destrucción de un ecosistema en aras de los intereses económicos.

Desde 1957 se llegaron a vertir diariamente hasta 8.000 toneladas de residuos provenientes de las actividades mineras de extracción de plomo, zinc, plata y azufre. La bahía se convirtió en un "práctico" cubo de basura donde se vertieron unos 60 millones de toneladas de residuos que provocaron, entre otros efectos, el aterramiento completo de más de 255 hectáreas a lo largo de dos kilómetros en la misma bahía.

Ahora toca limpiar y regenerar lo destruido. Y el proyecto, que se ha presentado para su financiación a los Fondos de Cohesión, asciende a 22.000 millones de pesetas, de los que 14.000 millones se destinarán a la recuperación ambiental. Está previsto el traslado de unos siete millones de metros cúbicos de residuos mineros que ahora se encuentran en el interior de la bahía hasta la Dársena de Escombreras, a tan sólo diez kilómetros de distancia. Con estas obras se logrará la recuperación de la playa, la creación de accesos, el acondicionamiento del paisaje y replantaciones, además de proceder a la mejora de la situación ambiental del medio marino, eliminándose uno de los puntos negros de nuestro litoral. ■

aguas de la isla de Tabarca (Alicante), declarada reserva marina. El proyecto, que se pretende poner en marcha este año, contempla la limpieza de las pequeñas calas que existen en la isla, así como la creación de un itinerario peatonal que posibilite bordear la isla. Se colocarán paneles informativos a lo largo de dicho itinerario que permitan conocer desde tierra dónde se encuentran y qué albergan los diferentes ecosistemas marinos que rodean la isla. Un segundo itinerario, éste bajo el mar y marcado por boyas y unas tarjetas plastificadas que recordarán los datos fundamentales, permitirá disfrutar de las riquezas que albergan estas aguas protegidas tras, eso sí, solicitar el correspondiente permiso para sumergirse. ■

Raúl Gutiérrez

DATOS DE LA COSTA ESPAÑOLA POR PROVINCIAS			
PROVINCIAS	LONGITUD DE COSTA (Km)	LONGITUD DE PLAYAS (Km)	N.º DE PLAYAS
ALICANTE	210,0	110,0	137
ALMERÍA	225,5	145,6	54
ASTURIAS	506,8	55,3	159
BALEARES	1.328,1	99,0	278
BARCELONA	105,7	94,5	76
CÁDIZ	447,1	156,4	96
CANTABRIA	988,9	46,6	57
CASTELLÓN	114,5	79,1	50
CEUTA	17,6	6,9	4
GERONA	159,2	56,8	124
GRANADA	76,9	39,2	36
GUIPÚZCOA	78,5	10,3	17
HUELVA	125,9	100,3	16
LA CORUÑA	1.059,2	115,1	409
LAS PALMAS	728,1	157,1	366
LUGO	180,5	30,6	71
MÁLAGA	155,3	146,3	127
MELILLA	7,1	2,5	3
MURCIA	230,1	87,3	172
PONTEVEDRA	419,3	105,6	292
TARRAGONA	399,2	164,8	134
TENERIFE	717,2	80,0	353
VALENCIA	109,0	97,7	45
VIZCAYA	101,7	9,7	21
TOTALES	8.491,4	1.996,7	3.097

Fuente: Ministerio de Medio Ambiente.

R.G.

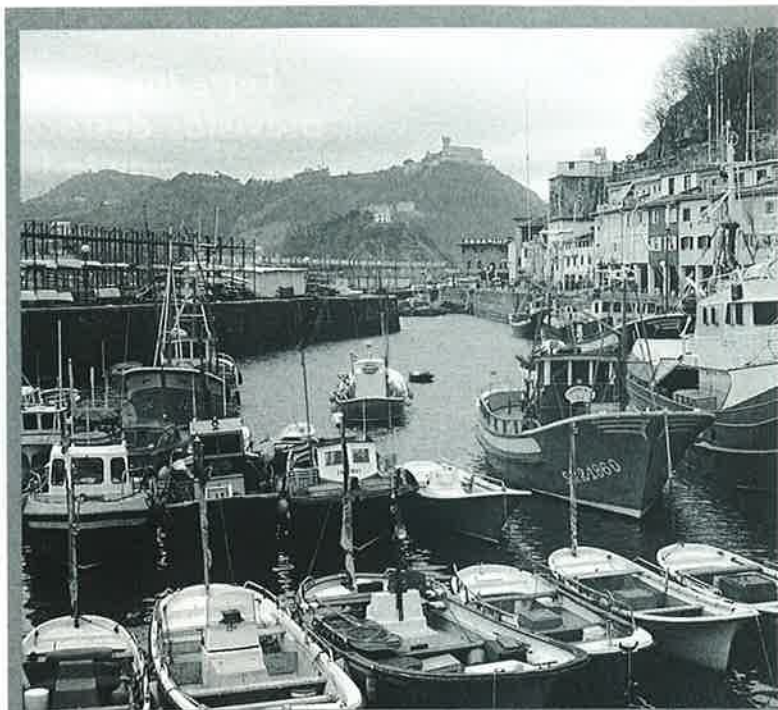
Las cofradías de pescadores, organizaciones empresariales del sector extractivo, de las industrias de transformación y comercialización, organizaciones sindicales, la acuicultura, además de la Administración, están representadas en el Comité Consultivo del Sector Pesquero constituido el pasado 3 de marzo. Se trata de un órgano de consulta, deliberación y asesoramiento del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en asuntos relativos a la pesca marítima, la investigación, la ordenación del sector, la comercialización de los productos pesqueros y la acuicultura.

Integra a todas las organizaciones implicadas en la actividad pesquera

SE CONSTITUYE EL COMITÉ CONSULTIVO DEL SECTOR PESQUERO

El Comité está presidido por el secretario general de Pesca Marítima, Samuel Juárez, e integrado por 18 vocales en representación del MAPA y de las organizaciones o asociaciones de empresarios y trabajadores del sector de mayor implantación. Estos vocales son nombrados por el presidente a propuesta de cada uno de los sectores. En representación de las corporaciones de derecho público del sector han sido designados el presidente de la Federación Nacional de Cofradías, Clemente Muñiz, y los vicepresidentes Juan Cervantes, Joaquín Fontdecaba y José Santana; por el sector empresarial extractivo están presentes Amador Suárez de la Fe-

deración Nacional de Asociaciones Provinciales de Empresarios Detallistas de Pescados (Fedepesca), y Juan Manuel Liria y José A. Urruticoechea por la Confederación Española de Asociaciones Pesqueras (Ceape). Manuel Souto y Carlos Rodríguez, de UGT, y Pedro Muñoz y Jesús Cuesta, de CC.OO., ocupan las cuatro vocalías reservadas a las organizaciones sindicales del sector pesquero; Juan Manuel Vieites; de la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescados y Mariscos (Anfac), Ricardo Fernández Fontán, de la Asociación Nacional de Industrias de Elaboración de Productos del Mar, José Manuel Sánchez, de la Asociación Nacio-



nal de Conserveros (Asconser), y Antonio Marzoa, de la Unión de Cooperativas del Mar, representan al sector de la transformación y comercialización; Olimpio Castelo, de Mejillón de Galicia, y Gustavo Larrazábal, de la Asociación de Productores de Cultivos Marinos (Apomar), son los dos vocales designados en representación del sector acuícola. En la sesión constitutiva asistieron por parte de

la Administración los directores generales de Recursos Pesqueros, José Ramón Barañano, y de Estructuras y Mercados Pesqueros, Abelardo Almécija, los subdirectores generales de Asuntos Comunitarios, Pedro Galache, de Planificación de la Flota y Estructuras Pesqueras, Miguel Ángel Barrios, de comercialización Pesquera, César Seoanez, y del Caladero Nacional, Acuicultura y Recursos Lito-



rales, Antonio García-Elorriaga. De ellos, cuatro son vocales en representación de la Secretaría General de Pesca Marítima y dos de libre designación del presidente, elegidos entre profesionales de reconocido prestigio. Es previsible que estos últimos varíen en función de los asuntos que vayan a someterse a consulta. La secretaria del Comité será Marta Fernández Rivas en su condición de

subdirectora general de Apoyo y Coordinación de la Secretaría General de Pesca.

Comisiones especializadas

El Comité recién constituido parte de una iniciativa del Grupo Parlamentario Popular, aprobada a finales de 1996 y defendida entonces por el diputado Carlos Manti-

lla, como vehículo "para conseguir una vía reglada, fluida y seria de contacto entre los distintos sectores" frente a la crisis que afectaba a un sector "con más de 20.000 buques, 100.000 marineros y un potencial económico que representa el 1 por ciento del PIB". "La pesca en fresco", recordó el parlamentario popular, "está abocada a mayores restricciones, puesto que cuenta con una flota tremendamente ob-

soleta que hay que reestructurar y renovar constantemente; a la flota congeladora cada vez hay que buscarle nuevos caladeros; la flota bacaladera cada vez se reduce más; en el caladero nacional concurren distintas artes de pesca: nasa, arrastre, cerco, palangre, etc., cuyos intereses muchas veces son contrapuestos y encontrados". De ahí la necesidad de contar con un órgano donde pudieran estudiarse propuestas frente a esa crisis atendiendo a los intereses del conjunto del sector.

En su estructura y funcionamiento el Comité Consultivo del Sector Pesquero se plantea como un órgano similar al existente en la Unión Europea desde 1988. Con el objetivo de elaborar propuestas e informes que sirvan de base al propio Comité se crearán comisiones de trabajo especializadas, que estarán integradas por expertos y representantes del sector en las materias correspondientes: arrastre de gran altura, grandes migradores, aguas comunitarias y distintos caladeros según distribución geográfica, artes fijas y artes menores, acuicultura, comercialización pesquera, industria de transformación, enseñanzas náutico-pesqueras, asuntos sociales, sociedades mixtas y coordinación con las instituciones comunitarias.

Podrán crearse también comisiones extraordinarias para tratar asuntos concretos y con una duración definida.

Además del Comité Consultivo recientemente constituido existen otros órganos de consulta como la Conferencia Sectorial de Pesca, la Junta Asesora de Pesca Marítima, la Junta Nacional de Cultivos Marinos y la Junta de Seguimiento de las Reservas Marinas, organismos que asesoran a las Comunidades Autónomas y a la Administración central. ■

Mery Varona

Una tercera parte de las bajas por IT era ficticia

EL MAYOR CONTROL DE LAS BAJAS LABORALES AHORRA 63.000 MILLONES

El gasto de incapacidad temporal del sistema de Seguridad Social se ha reducido en más de 63.000 millones de pesetas desde 1996, como resultado del plan de control y mejora de las bajas laborales desarrollado por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, en colaboración con las Comunidades Autónomas. Así, el gasto en incapacidad temporal ha pasado de 584.655 millones de pesetas en 1996 a 521.415 millones en 1998, lo que equivale a una reducción de casi el 11%. El ahorro previsto para 1999 es de 20.000 millones de pesetas.



ESTOS datos han sido presentados por el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Manuel Pimentel, y la directora General del Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS), María Eugenia Martín Mendizábal, quienes han destacado como ejemplo de la efectividad de las medidas de mejora de la gestión y de lucha contra el fraude, puestas en marcha hace dos años, el hecho de que un 30% de los enfermos, 72.000 de los 435.000 casos de baja laboral revisados, se dieran de alta automáticamente al comunicárseles la inspección y recibir el aviso de que debían pasar una revisión médica.

De la cifra de revisiones, 435.000, en 250.000 casos se confirmó la baja por ser cierta y en otros 110.000 los médicos del INSS propusieron el alta al Servicio Público de Salud, por

entender que no había motivos para la baja laboral, siendo concedida en 88.000 casos. Así pues, de un total de 435.000 inspecciones se demostró que 160.000 enfermos (en torno al 37%) contaban con bajas ficticias.

Menos duración en la privada

Otro dato destacado por el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales ha sido el logro de reducir la duración media del número de días que venían durando las bajas laborales, que gestiona directamente el INSS, ya que han pasado de 196 días de media en 1996 a 134 a finales de 1998, con una disminución media de 62 días. Pese a ello, la diferencia con la duración que tienen las bajas que controlan las empresas, a través de la Mutuas, es muy grande, puesto que en estos casos la me-

dia es de 35 días. Ante este hecho el Ministro ha mostrado su extrañeza, ya que en su opinión "esa diferencia no está justificada, ya que la duración de las enfermedades deber ser la misma, independientemente del proceso de pago".

Según los datos facilitados por el Ministerio de Trabajo a la modalidad de pago delegado de la prestación por baja laboral, al que hacen las empresas directamente al trabajador, resarcándose posteriormente del subsidio en el momento de liquidar las cotizaciones a la Seguridad Social, están acogidos más de diez millones de trabajadores por cuenta ajena. Mientras que del sistema de pago directo por parte del INSS se benefician unos cinco millones de trabajadores entre los que se encuentran autónomos, agrarios por cuenta propia, empleados del hogar y desempleados con prestaciones contributivas.

También cabe señalar que los procesos por pago directo se hayan reducido de 207.096 en 1996 a 127.270 en diciembre de 1998. Todo ello ha representado un menor gasto en la gestión de la Incapacidad Temporal por el INSS en torno a 130.000 millones de pesetas.

Mejora la protección

Lo que sí ha dejado muy claro el titular de Trabajo es que el hecho de haberse recortado el gasto no ha supuesto una merma de las prestaciones económicas por incapacidad temporal, sino que muy al contrario "no se trata de recortar sino de racionalizar el gasto y de gastar mejor; ello nos ha permitido ampliar la cobertura y extender la protección por este concepto a colectivos que antes estaban excluidos como los contratados para la formación o a tiempo parcial".

Mejora de la gestión

Según ha explicado Manuel Pimentel, la adopción de la serie de medidas que han contribuido a ir frenando el gasto de las bajas por IT se decidió ante la evidencia de que "hasta 1996 había una evolución ascendente en el gasto, detectándose importantes desviaciones tanto en su evolución como en los indicadores de gestión. Esta situación era debida a varios aspectos que distorsionaban un comportamiento adecuado de la prestación de IT tales como: la falta de información de los posibles beneficiarios sobre la utilización debida de la prestación; carencia de información de los médicos sobre la trascendencia del gasto económico generado por estas situaciones, poca sensibilidad social sobre la realidad y el alcance del fraude en la IT, y utilización indebida de la prestación en supuestos de regulaciones laborales y periodos próximos a la finalización de los contratos laborales o a la extinción de las prestaciones por desempleo.

Para corregir esta situación, el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales puso en marcha, en mayo de 1996, un paquete de medidas encaminadas a racionalizar y reconducir la protección por IT con dos objetivos: dar cobertura inmediata a las situaciones objeto de protección y garantizar que las prestaciones económicas se perciben por sus legítimos destinatarios.

Entre estas medidas cabe destacar la **mejora de la gestión de las prestaciones de Incapacidad Permanente** que se ha llevado a cabo a través de la constitución de Equipos de Valoración de Incapacidades (EVI) y la adecuada dotación de los mismos. Como resultado de su puesta en marcha, en 1998 el tiempo medio de trámite de los expedientes de IP ha sido de 90 días, lo que representa una reducción de 35 con respecto a 1996. Otra medida ha sido el **perfeccionamiento de los sistemas de información** para el seguimiento de la prestación mediante la puesta en funcionamiento de una base de datos de

GASTO EN INCAPACIDAD TEMPORAL POR ENTIDADES DE PAGO

(en millones de ptas).

AÑO	INSS			ISM			MUTUAS			EMPRESAS COLABORADORAS (3)	TOTAL GASTO
	Pago delegado	Pago directo	Total	Pago delegado	Pago Directo	Total	AT	CC	Total		
1996	212.735	273.834	486.569	1.735	3.858	5.593	60.456	13.105	73.561	18.932	584.655
1997	191.229	230.236	421.465	2.021	3.426	5.447	66.621	38.306	104.927	20.014	551.853
1998 (1)	173.844	176.248	350.092	1.892	3.111	5.003	69.281	71.712	140.993	25.327	521.415
1999 (2)		24.959			252		12.102	13.569	25.671	2.150	

(1) Datos provisionales, porque no se ha producido todavía el cierre definitivo del año.

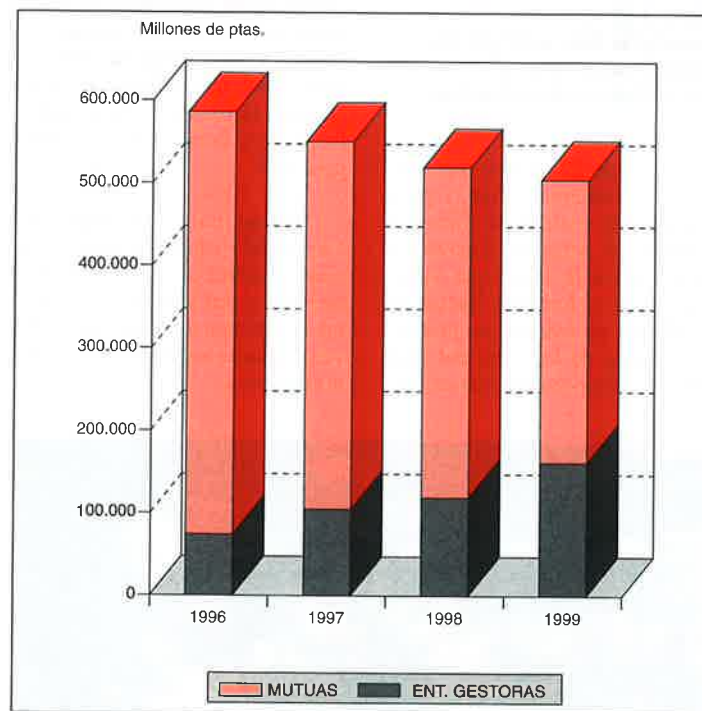
(2) Los datos referentes al INSS y Mutuas corresponden al mes de febrero, el del ISM al mes de enero y el de las empresas colaboradoras a 29-3-99.

(3) Este dato aparece desagregado a efectos informativos, pero su registro se realiza dentro del gasto por pago delegado de las Entidades Gestoras.

EVOLUCIÓN DEL GASTO INCAPACIDAD TEMPORAL (TOTAL SISTEMA)

1996	1997	Diferencia 1997-1996		1998	Diferencia 1998-1997		Diferencia 1998-1996	
		Absoluta	%		Absoluta	%	Absoluta	%
584.655	551.853	-32.802	-5,61%	521.415	-30.438	-5,52%	-63.240	-10,82%

GASTO DE INCAPACIDAD TEMPORAL



IT. Todas ellas han estado apoyadas por el **desarrollo de campañas a través de los medios de comunicación** dirigidas a la opinión pública para concienciar a los ciudadanos sobre el uso indebido y debido de la prestación de IT y la insolidaridad que supone el fraude a la misma.

Colaboración de los servicios públicos de salud

Pero una de las medidas que ha destacado especialmente el Ministro de Trabajo como la que más ha contribuido a racio-

nalizar la gestión de la IT ha sido la mayor coordinación con las Comunidades Autónomas y, en concreto, la mantenida con los Servicios Públicos de Salud de las mismas. Dado que la competencia para la expedición de bajas médicas y el seguimiento semanal de la situación de incapacidad corresponde a dichos Servicios, el INSS ha suscrito convenios bilaterales con los mismos para el control de dicha prestación.

Desde 1997 el INSS cuenta con la facultad de realizar conocimientos médicos a trabajadores en situación de IT y, en caso necesario, emitir propuestas de alta al Servicio Público de Salud. En 1997 y 1998 se han revisado 435.000 situaciones de baja laboral, habiendo existido perfecta sintonía en los diagnósticos y propuestas de ambos servicios.

Finalmente, cabe destacar que estas medidas han sido apoyadas por actuaciones normativas, en concreto nueve, de las que dos tienen rango de Ley, cinco de Real Decreto y el resto de Orden Ministerial. ■

Concha Hernandez Carazo



INAUGURADA LA NUEVA SEDE DE LA DIRECCIÓN PROVINCIAL DEL ISM EN MADRID

El Secretario de Estado de la Seguridad Social, Juan Carlos Aparicio, ha inaugurado la nueva sede de la Dirección Provincial que el Instituto Social de la Marina tiene en Madrid. En ella se gestionarán las prestaciones sociales de 18.000 personas afiliadas al Régimen Especial del Mar, colectivo compuesto en su mayoría de trabajadores en activo distribuidos en los sectores de la marina mercante, pesca y puertos. Las nuevas instalaciones pertenecen a la Tesorería General de la Seguridad Social y han sido rehabilitadas por el ISM que ha invertido un total de 126 millones de pesetas.

EL Secretario de Estado de la Seguridad Social, acompañado por el Director General de ISM, Rafael Mateos Carrasco, los tres Subdirectores Generales de este organismo, el de Administración y Análisis Presupuestario, Javier Aragón; el de Seguridad Social, Armando Gracia y el de Acción Social Marítima, Fernando Alvarez-Blazquez; de la Directora Provincial de Madrid, Elena Martínez, de otros responsables del ISM así como por representantes del sector marítimo pesquero: cofradías, prácticos de puerto y asociaciones de marinos mercantes, descubrió una placa conmemorativa de esta inauguración y recorrió detenidamente las instalaciones, dirigiendo finalmente unas palabras a los presentes.

Aparicio quiso significar, en primer lugar, la importante labor que realiza el equipo humano que trabaja en la Dirección Provincial de Madrid "por lo que es

justo dotarle de medios materiales e instalaciones dignas para que puedan realizar su trabajo". También se refirió el Secretario de Estado a la labor que viene realizando el Instituto Social de la Marina en materia de protección social de la gente del mar "no por desconocida menos im-

portante". En este sentido señaló que, aunque la sociedad no conoce bien esta labor, la gente del mar si percibe este respaldo por lo que "el ISM va a continuar manteniendo esta protección aunque haya que ir adaptando al nuevo marco autonómico e internacional, bien descentralizando servicios o firmando nuevos convenios internacionales que amplíen la protección con aquellos países donde faene la flota pesquera".

Por su parte, la Directora Provincial, Elena Martínez, se comprometió a que desde las nuevas instalaciones se continuará trabajando para dar cada vez mejores servicios a los administrados.

18.000 afiliados

El colectivo que atiende la Dirección Provincial del ISM en Madrid está integrado por 18.000 personas, entre beneficiarios de trabajadores y pensionistas usuarios de las instalaciones. De esta cifra 4.041 son trabajadores en activo en empresas españolas. De ellos 3.636 pertenecen a marina mercante; 253 a pesca; 55 a estibadores y desestibadores portuarios y el resto a otros trabajadores del grupo primero. Además hay 389 afiliados con convenio especial y 2.300 pensionistas, 500 de ellos con domicilio en el extranjero. De estos pensionistas 1.214 lo son por jubilación, 176 por invalidez, 817 por viudedad, 75 por orfandad y 18 por favor familiar.

Las nuevas instalaciones, cedidas por la Tesorería General de la Seguridad Social, constan de tres plantas. En la primera, con acceso directo desde la calle para los usuarios y acceso especial para minusválidos, se han ubicado las oficinas administrativas. En las plantas sótano y semisótano, se encuentran el garaje con 24 plazas y los archivos de la Dirección Provincial. El total de personas que trabajan en ella es de 42, en su mayoría funcionarios. También dependen de esta Dirección la Policlínica que cuenta con 42 personas y la del Club de Jubilados donde prestan sus servicios dos asistentes sociales. ■



C. H. C.

Nuevo proyecto de la Dirección Xeral de Pesca

La Xunta regulará las especies en función de las capturas

- Se está realizando un estudio sobre la pesca de bajura de la que viven 6.000 embarcaciones.

La Dirección Xeral de Recursos de la Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia está realizando un estudio sobre la pesca de bajura, de la que viven 6.000 embarcaciones. La finalidad de este estudio, que está llevando a cabo un equipo de investigadores integrado por ocho personas, es tener datos de primera mano para poder regular las distintas especies de bajura en función del estado de los recursos. La duración de este proyecto será de tres años, y se han comenzado a estudiar los efectos de las nasas de pulpo, los miños y los trasmayos.

EN 1993 se aprobó la Ley de Pesca de Galicia, en la que se regulaban los horarios, las artes, sus tamaños, mallas, etc. Sin embargo, según información recogida del "Faro de Vigo", la Ley no se está aplicando a rajatabla, ya que los marineros no la cumplen a pesar de la labor de vigilancia de la Inspección Pesquera.

El incumplimiento de la Ley de Pesca y de las órdenes complementarias que se publicaron, así como las lagunas que existen en lo que respecta al conocimiento tanto de las artes que se están utilizando, como de la biología de las especies costeras de las que vive la bajura, animó a la Dirección Xeral de Recursos a iniciar el citado estudio.

Según Ricardo Arnaiz, biólogo que coordina el equipo de científicos, "lo que se pretende es ir rellenando lagunas paulatinamente, porque existe mucho desconocimiento sobre las especies que viven en la costa de Galicia, las artes que se emplean para su captura y el efecto que producen en los recursos".

El equipo de científicos está dividido en tres grupos, formados por dos personas cada uno, que embarcan en diferentes pesqueros tres días a la semana para observar cómo se realiza

la faena de pesca. "Intentamos que los embarques se efectúen en barcos distintos - señala Ricardo Arnaiz -, con el objetivo de observar cómo trabajan los marineros, qué tipo de artes se utilizan en cada barco, la cantidad y tamaños. Además, se registran las capturas y los descartes, es decir, los peces que son devueltos al mar".

Lugo será provincia marítima

Antes de que termine el año, el Gobierno central tiene previsto crear la provincia marítima de Lugo, una medida por la que lucha la provincia desde hace tiempo y que el ejecutivo ha incluido en una disposición del proyecto de Real Decreto sobre abanderamiento de buques y registro marítimo.

El motivo por el que esta medida haya sido incluida en el citado Real Decreto en lugar de hacerlo en el que se refiere a "provincias y distritos marítimo", es, según fuentes del propio Gobierno, porque de esta forma su aprobación será más rápida, dado que esta norma se encuentra más avanzada y podría estar aprobada en el último semestre del año.

Con todas estas observaciones, la Dirección Xeral de Recursos de la Consellería de Pesca pretende conseguir datos que le sean útiles a la hora de regular las pesquerías. En la actualidad, el equipo de científicos se está centrande en la nasa de pulpo y de forma secundaria en el enmalle, concretamente en miños y trasmallos con los que se captura todo tipo de pescado como el rape, pescadilla, salmone, raya, e incluso pulpo y centolla. "Es una de las artes menos selectivas - añade Ricardo Arnaiz -, de manera que cualquier especie que pase por ese arte, lo más probable es que quede enmallada".

En el caso de la nasa del pulpo, la Ley contempla que en función del tonelaje del barco se pueden llevar a bordo un número determinado de nasas, y por cada tripulante enrollado en la embarcación, un número adicional. Se indica que las nasas de pulpo no pueden quedar caladas durante la noche, y se exige respetar el descanso semanal. "Sin embargo todo esto no se cumple, porque no hay suficiente vigilancia y los marineros siguen pescando como a cada uno de parece. En aquellas zonas donde hay más embarcaciones tienen que salir más horas y calan más nasas de las que están reguladas. Mientras que en otras áreas donde hay menos barcos, con menos horas de trabajo y menos nasas, sacan el mismo o mayor rendimiento".

Ricardo Arnaiz termina justificando que "por esta razón estamos abordando este problema: para averiguar lo que se puede obtener por pesca en cada zona con un determinado número de nasas de características determinadas, y qué tamaño de pulpo hay en cada momento". ■



Un nuevo proyecto de asistencia pesquera por satélite ha sido puesto en marcha por la Viceconsejería de Pesca y la Universidad de las Palmas de Gran Canaria. Este proyecto puede abaratar el coste de las expediciones de los pescadores canarios en un 25%, ya que facilita la localización de los bancos de pesca.

Un proyecto de la Universidad de Las Palmas y la Viceconsejería de Pesca

Asistencia pesquera por satélite en las Islas Canarias

EL sistema de información, que se facilitará en tiempo real, se procesará a través de la denominada Estación Espacial Canaria de Aplicación Pesquera (ECAP), en cuya creación se han invertido 20 millones de pesetas.

La estación, que tendrá su sede en la facultad de Ciencias del Mar, captará la señal en tiempo real de cinco satélites de la NASA que recogen datos físicos, como temperatura del agua o la fuerza de los vientos, entre otros, que indican la posible productividad de las aguas.

El responsable del Grupo de Oceanografía Espacial de la Universidad de Las Palmas y encargado del proyecto, Antonio González Ramos, explicó a

“El Día” que se podrán obtener 14 imágenes diarias de un radio oceanográfico que va desde el sur de Gran Bretaña, hasta las Islas de Cabo Verde; y desde el Atlántico nororiental, al mar Adriático, en el Mediterráneo.

Las imágenes obtenidas se registran en dos equipos de recepción que procesarán mapas de temperatura superficial y de turbidez del agua, que revelan la productividad existente. Además, la información de los distintos satélites facilita el análisis e inventario de los rendimientos pesqueros del atún, sardina y caballa.

Todos estos datos se incluirán en una red de información diaria destinada a las cofradías

que, además de las predicciones meteorológicas sobre fuerza y altura de las olas, recibirán mapas de viento y de potenciales bancos pesqueros.

Otro de los objetivos del proyecto es la cuantificación de pelágicos costeros en el Archipiélago, desde la Línea de la costa hasta las isobaras de 100 metros de profundidad.

Asimismo, para hacer una evaluación exacta del reclutamiento de las diversas especies en los meses de primavera y sus áreas de acumulación, el buque escuela “La Bocaina” ha iniciado en Lanzarote una campaña de prospecciones, cuantificada en cuatro millones de pesetas, que a lo largo del mes de mayo concluirá en Tenerife. ■

Los voraceros cobran las ayudas por el paro biológico

LA cofradía de pescadores de Tarifa está distribuyendo, desde primeros de abril, las ayudas concedidas por las administraciones a los pescadores afectados por el paro biológico para la regeneración del caladero del voraz. La cuantía de las ayudas, aportadas por la Diputación Provincial y por los Ayuntamientos de Algeciras y Tarifa, se ha cifrado en 85.000 pesetas para cada uno de los tripulantes enrolados antes del 28 de febrero. Los embarcados después de esa fecha, percibirán 60.000 pesetas.

A estas cuantías, hay que sumar las ayudas por pago de la Seguridad Social concedidas a cada embarcación y las ayudas que van a librar de sus tesorerías la Junta de Andalucía y el Gobierno Central, por valor de 30 millones de pesetas. ■

ANDALUCÍA



Comienza la pesca de las almadrabas

Como cada primavera, los almadraberos se han preparado en las playas gaditanas y onubenses, para una de las artes de pesca más antiguas y artesanales de estas costas: la pesca de las almadrabas, que comienza en abril y finaliza en junio. Un laberinto de redes, sabiamente diseñado, se “calan” en el Estrecho con grandes anclas para impedir que entren a desovar en el Mediterráneo los grandes túnidos procedentes del Atlántico.

LA pesca de estos apreciados atunes se desarrolla en un período muy concreto y sólo a un kilómetro de la costa, por lo que las redes deben de estar muy bien ancladas y bien cosidas al armazón que las sujeta para evitar que escapen los

atunes que pasan por esa zona. Este año, el viento de Levante ha retrasado el calado de las redes, sin embargo se espera que el número de capturas sea similar a la pasada temporada en la que se pescaron, sólo en Tarifa, 2.064 ejemplares, con una media de

Los pescadores de Los Cristianos se sienten perseguidos

POR un motivo o por otro, la Cofradía de Pescadores de Los Cristianos, sigue siendo noticia. Ahora son los pescadores de esta localidad pesquera quienes amenazan con cerrar el puerto y encadenarse ante las dependencias de la Capitanía Marítima, en Santa Cruz de Tenerife, si no se pone punto y final al "acoso, atropello y persecución constante que está sufriendo ese colectivo por parte de la Policía Nacional de Playa de Las Américas, desde que se formó la nueva gestora de la Cofradía".

Según publica el "Diario de Avisos", la policía ha tomado declaración a nueve pescadores interviniéndoles la documentación de sus barcos, lo que ha provocado la inmovilización de los pesqueros, afectando al resto de los marineros que trabajan en ellos y a sus familias que viven de la pesca. Vicente Rivero,

miembro de la nueva Comisión gestora, relató al D.A. que "algunos miembros de la Policía Nacional de Playa de las Américas pretenden convertir en delito penal un trámite administrativo y burocrático, aduciendo que existe presunta falsificación del documento público relacionado con las embarcaciones de la flota pesquera de Los Cristianos. Sin embargo, eso es completamente falso y sabemos que responde a una cuestión personal", al parecer, la "cuestión personal" es haber acusado a un agente de encontrarse entre los que practican pesca furtiva y de fusil en la zona desde barcos de recreo.

Los miembros de la gestora de la Cofradía muestran su malestar al asegurar que "es la primera vez en la historia que los pescadores de Los Cristianos padecen una situación de acoso constante por parte de la Policía Nacional". ■

170 a 200 kilos. En el recuerdo quedan los años en que se pescaban entre 20.000 y 30.000 piezas, "Ahora - asegura Manuel Flores, administrador de la empresa "Almadrabas de España, al diario "Europa Sur" -, coger 2.500 atunes ya es una cantidad importante. Y no es que haya menos pesca, sino que se trata de un arte fijo que se cala a un kilómetro de la costa y el Estrecho tiene mucha anchura y a los mejor los atunes van más alejados".

La campaña de las almadrabas, es una de las más importantes fuentes de ingresos de localidades como Barbate, donde la industria conservera está resurgiendo de sus cenizas. Esta industria sufrió una importante crisis que, para algunos profesionales del sector, coincidió con la llegada de los congelados y que obligó a las empresas a acabar con la producción. Ahora - según el "Diario de Cádiz" - el panorama está cambiando gracias a que las empresas tradicionales han sabido renovarse y hacerse un hueco en el mercado y

gracias a una serie de iniciativas que están a punto de ponerse en marcha.

Asimismo, la industria de la conserva está generando en Barbate unos 200 puestos de trabajo, cifra que aumenta considerablemente en la época de la campaña de la almadraba y que se pretende mejorar si se consigue un viejo proyecto: manipular en la localidad los atunes que se destinan anualmente a Japón y que, hasta ahora, se exportan enteros.

Además, Barbate ha puesto en marcha un curso de formación ocupacional de conservería, el único de estas características que existe en España. Durante un período de cuatro meses, los alumnos aprenden de manos de veterinarios especializados, las técnicas de despiece y conserva de las especies de pescado más comunes. Estos cursos cuentan con el apoyo del Área de Fomento de la Diputación Gaditana y están subvencionados en parte por Fondos Europeos. ■

PAÍS VASCO



El "Berriz Albonigamayor" última incorporación a la flota de bajura

La flota de Bermeo, se renueva

La flota de bajura del puerto de Bermeo cuenta con una nueva embarcación. Se trata del "Berriz Albonigamayor", un pesquero construido en acero y que cuenta con todos los adelantos tecnológicos aplicados a la pesca y navegación. Esta nueva unidad pesquera centrará su actividad en la pesca del bonito, que se inicia en junio, y en la pesca del verdel y bocarte, cuya costera se encuentra en pleno apogeo.

EL nuevo barco, de 114 GT, tiene una eslora de 26,50 metros, una manga de 6,30 metros y un puntal de 3,20 metros. Según el diario "Deia", la llegada de esta nueva embarcación ha despertado una gran expectación en Bermeo y han sido muchas las personas que se han acercado hasta el barco el día de su bendición, para conocer sus características y departir con los arrantzales que se han "embarcado" en la aventura de invertir más de 200 millones de pesetas en esta construcción.

Los hermanos Albonigamayor, Andrés y Gaizka, serán los responsables de dirigir esta embarcación en sus singladuras por el Cantábrico y el Atlántico.

El "Berriz Albonigamayor" viene a sumarse al proceso de renovación de la flota de bajura de Bermeo que, en los últimos cinco años ha visto como los arrantzales invertían en la construcción de once nuevas embarcaciones con ayudas del Departamento de Industria,

Agricultura y Pesca del Gobierno vasco.

Además, la flota de bajura con base en el puerto de Bermeo ha visto incrementada su nómina con la incorporación de media docena de embarcaciones adquiridas por arrantzales bermeolarras en otros puertos de la costa cantábrica. Este mismo año se han producido tres incorporaciones: "Siempre Beatriz" y "Santa María", adquiridos en Cantabria, y "Nuevo María Elena" procedente de Elantzobe.

El proceso de renovación de la flota bermeotarra no cesa y se espera que antes de finalizar 1999 la dársena del puerto de Bermeo registre la llegada de otras cinco nuevas unidades que, además, no serán las últimas. Sumando los barcos de nueva construcción que ya están navegando, a las adquisiciones realizadas en otros puertos y a los proyectos en cartera, la flota de Bermeo habrá aumentado, en poco más de cinco años, en unas 22 nuevas embarcaciones. ■

Dragan la ría de Gernika para botar un atunero

Astilleros de Murueta ha obtenido todos los permisos para llevar a cabo un dragado en la ría de Gernika necesario para la botadura del nuevo atunero congelador que construye el citado astillero. Las extracciones se llevarán a cabo frente a los astilleros, durante los meses de abril y mayo, con un volumen de extracción que rondará los 12.000 metros cúbicos. Asimismo, otros 30.000 metros cúbicos serán desalojados del fondo del cauce a la altura de la isla de Txatxarramendi.

Los fangos serán depositados junto a los astilleros, mientras que las arenas serán reconducidas a la playa de Laida. ■

El R.D. 144/99, de 29 de enero, que se comenta, regula en detalle la protección social del contrato de trabajo a tiempo parcial e introduce importantes mejoras sociales, las que paso a exponer a continuación.

PROTECCIÓN DE LA SEGURIDAD SOCIAL EN RELACIÓN CON EL CONTRATO DE TRABAJO A TIEMPO PARCIAL (2)

5.- Particularidades respecto a las pensiones.

1) Base reguladora.

Se establece el principio según el cual se aplicarán las normas establecidas con carácter general para la determinación de las cuantías de las pensiones, excepto las que en él se detallan, y son:

A) Para las pensiones de *jubilación e incapacidad permanente derivadas de enfermedad común o accidente no laboral*, no estando en alta, la integración de los períodos durante los que no haya habido obligación de cotizar se llevará a cabo con la base mínima de cotización de entre las aplicables en cada momento, correspondiente al número de horas contratadas en la fecha en que se interrumpió o extinguió la obligación de cotizar.

B) A continuación y en relación con los contratos de trabajo a tiempo parcial *fijos-discontinuos*, se establece expresamente que en ningún caso se considerarán lagunas de cotización las horas o días en que no se trabaje en razón a las interrupciones en la prestación de servicios derivadas del propio contrato; sí se considerarán, en cambio, los períodos entre temporadas o campañas.

C) Para las pensiones derivadas de *contingencias profesionales*, cuando el trabajador no preste servicios todos los días o, prestándolos, su jornada de trabajo sea no obstante irregular o variable, el salario diario será el que resulta de dividir entre siete o treinta el semanal o mensual pactado en el contrato para cada uno de esos períodos.

Para los contratos *fijos-dis-*

continuos, el salario diario será el que resulte de dividir, entre el número de días naturales de campaña transcurridos hasta la fecha del hecho causante, los salarios percibidos en ese período.

Los complementos salariales percibidos en el año anterior al hecho causante se dividirán entre el número de horas efectivamente trabajadas en ese período; el resultado se multiplicará por la cifra que resulta de aplicar a mil ochocientos veintiséis días el coeficiente de proporcionalidad existente entre la jornada habitual de la actividad de que se trate y la que se recoja en el contrato.

2) Porcentaje de cotización de la pensión de jubilación.

Las cotizaciones realizadas se computan teniendo en cuenta que la fracción de año que pueda resultar se contará como año completo. Es decir, se aplica la misma regla que en los contratos a jornada completa.

6.) Jubilación parcial.

A) Este tipo de jubilación está regulado con carácter actual en la L.G.S.S., y es a la que se tiene derecho una vez cumplidos los sesenta años, pero, como su propio nombre indica, aún se sigue ligado a la empresa, aunque con un contrato de trabajo a tiempo parcial, por lo que la jornada va a resultar disminuida respecto de la ordinaria o la que se realizaba antes de ella, al menos en el setenta y siete por ciento de la misma, al mismo tiempo que se comienza a cobrar la pensión de jubilación parcial.

En el R.D. 144/99, de 29 de enero, se encuentra regulada en los artículos 8 a 17 del mismo.

Para ser beneficiario de la jubilación parcial se necesitan los requisitos siguientes:

a) Tener más de sesenta años de edad y menos de sesenta y cinco.

b) Que concierte con la empresa un contrato de trabajo a tiempo parcial.

c) Que a la vez la empresa concierte con otro trabajador que esté desempleado un contrato de relevo, con una duración igual al tiempo que le falte al jubilado parcial para cumplir los sesenta y cinco años, y con jornada igual a la reducción acordada para el trabajador sustituido, en el mismo puesto de trabajo o uno similar, excepto para el personal directivo, entendiéndose por tal el desempeño de tareas correspondientes al mismo grupo profesional.

El porcentaje de reducción de la jornada podrá incrementarse por períodos anuales, a petición



del trabajador, siempre que la jornada de trabajo dejada vacante se mantenga cubierta por el trabajador relevista.

B) El hecho causante de la pensión, o momento a partir del cual comienzan sus efectos, es el día del cese del trabajo a jornada completa, siempre que se hayan cumplidos los requisitos expuestos.

3) Cuantía de la pensión de jubilación parcial.

Se aplicará, a la que corresponda calculada según las normas generales, el porcentaje de reducción de su jornada, y no podrá ser inferior, en ningún caso, a la cuantía que resulte de aplicar ese mismo porcentaje al importe de la pensión mínima vigente en cada momento para los jubilados mayores de sesenta y cinco años.

No se aplican coeficientes reductores en función de la edad, sólo por años de cotización.

4) En las situaciones de pluriempleo sólo se tendrán en cuenta para el cálculo de la base reguladora de la pensión de jubilación parcial las bases de cotización del trabajo en el que se cesa a jornada completa.

5) La solicitud.

Habrà que realizarla ante la Entidad Gestora correspondiente, con tres meses de antelación como máximo a la fecha del cese en el trabajo a jornada completa, que se deberá indicar en la misma, y quedará condicionada a la formalización de los contratos a tiempo parcial y de relevo respectivamente.

6) Compatibilidad e incompatibilidad.

La pensión de jubilación parcial será compatible:

a) con otros trabajos a tiempo parcial anteriores a la jubilación parcial, siempre que no se aumente la duración de su jornada.

b) con otros trabajos a tiempo parcial posteriores a la citada jubilación, en el caso de cese en los anteriores, siempre que no se aumente la duración de la jornada.

En caso de aumentarse la duración de la jornada, la pensión de jubilación parcial quedará en suspenso.

Es incompatible:

a) con las pensiones de inca-

pacidad permanente absoluta y gran invalidez.

b) con la pensión de incapacidad permanente total para el trabajo que se preste en virtud del contrato que dio lugar a la jubilación parcial.

7) Extinción de la jubilación parcial.

a) Fallecimiento del pensionista.

b) Cumplimiento de la edad de sesenta y cinco años.

c) Reconocimiento de la jubilación anticipada.

d) Reconocimiento de una pensión de incapacidad.

8) Condición de pensionista.

El jubilado parcial tendrá dicha condición para el reconocimiento de las prestaciones sanitarias, médicas y farmacéuticas, y las de servicios sociales.

9) Cálculo de la pensión ordinaria o anticipada de jubilación.

Para la determinación de la base reguladora de la pensión, las bases de cotización correspondientes al período de jubilación parcial se computarán incrementadas hasta el 100 por 100 de la cuantía que hubiera correspondido de haber trabajado durante dicho período a tiempo completo.

El período que medie entre la jubilación parcial y la ordinaria o anticipada se tomará como período cotizado, a efecto de determinar el porcentaje aplicable a base reguladora.

Estas normas tan especiales hay que valorarlas muy positivamente, pues son la clave de que la jubilación parcial regulada lo sea de forma realista, y no sólo un adorno existente en las leyes de la Seguridad Social, ya que sin ellas la cuantía de la pensión, sobre todo la ordinaria que en su día le pudiera corresponder al trabajador una vez finalizada la jubilación parcial, iba a quedar muy mermada, ya que en los últimos años las cotizaciones iban a disminuir considerablemente debido a la reducción de la jornada, lo que iba a influir considerablemente en la base reguladora, por lo que la jubila-

ción parcial iba a interesar a muy pocos trabajadores.

El mismo criterio se va a aplicar cuando el jubilado parcial falleciera, o le sobreviniera una situación de incapacidad permanente en los grados de total, absoluta o gran invalidez.

Por último, existe una Disposición adicional, por la que se da una nueva redacción al artículo 645 del Reglamento General sobre Cotización, que trata sobre la base de cotización, y establece que vendrá determinada por las retribuciones percibidas en función de las horas trabajadas, sin que pueda ser inferior para las:

a) contingencias comunes, al resultado de multiplicar la base mínima correspondiente a la categoría profesional del trabajador, por el número de horas realmente trabajadas en el mes a que se refiere la liquidación de cuotas.

b) contingencias profesionales y desempleo, al resultado de multiplicar el tope mínimo absoluto por el número de horas realmente trabajadas, en el mes al que se refiere la liquidación de cuotas.

En las situaciones de incapacidad temporal y maternidad, la base diaria de cotización vendrá constituida por la base reguladora de la prestación.

El R.D. 144/99 que se comenta se aplicará a todos los expedientes cuyo hecho causante se produzca a partir de la entrada en vigor del mismo, o 1 de marzo de 1999, según la Disposición transitoria primera.

Por la segunda de las transitorias, se declara que en los casos en los que no se tenga derecho a causar las prestaciones de incapacidad temporal, desempleo, pensiones de jubilación, incapacidad permanente y muerte y supervivencia, no se computarán las cotizaciones realizadas a tiempo parcial cuando el contrato sea de duración inferior a doce horas a la semana o cuarenta y ocho al mes. ■

Rosario Escalante Zabala
Letrada de la Administración
de la Seguridad Social



En este artículo hablaremos de aquellos trastornos del aparato digestivo que se detectan más frecuentemente en las consultas médicas como el estreñimiento, la diarrea y los trastornos de estómago, así como de una serie de recomendaciones generales para estos procesos.

ALTERACIONES MÁS COMUNES DEL APARATO DIGESTIVO

Abordo de los buques estos problemas se presentan a menudo, ya que en muchos casos no se sigue un ritmo de comidas ordenado, no se cuenta con medidas de higiene adecuada en algunos de los países donde recalán los marinos, no se dispone a bordo de frutas y verduras frescas, etc.

Estreñimiento

El estreñimiento es una alteración del ritmo diario de la defecación, por un enlentecimiento del mismo. En la práctica se considera que hay estreñimiento cuando pasan más de 48 horas sin defecar o cuando se hace en pequeñas cantidades.

Hay una forma aguda que suele ser pasajera, y puede ser secundaria a diversos procesos; entre ellos los más frecuentes son:

- viajes, cambios de residencia habitual,
- efectos secundarios de ciertos fármacos,
- encamamiento,
- obstrucción del intestino,
- traumatismos craneales, fracturas de columna,
- anestesia general.

La otra forma es el **estreñimiento crónico** o habi-

tual, que generalmente no está en relación con ninguna enfermedad sino con hábitos equivocados en la alimentación, con el sedentarismo, con el abuso de purgantes-laxantes, etc.

Consejos prácticos para combatir el estreñimiento crónico

1. Primeramente se tendrá por costumbre, aunque no se tengan ganas de defecar, **sentarse todos los días en el W.C.** durante unos 10 minutos y hacia la misma hora (preferiblemente después del desayuno). En ese tiempo se deben hacer presiones abdominales para defecar.

2. Evacuar el intestino tan pronto como se sientan ganas; no se deben contener o retrasar dichas ganas.

3. Es aconsejable mantener una **actividad física cotidiana**, evitando el sedentarismo. Para ello es aconsejable caminar diariamente por terrenos llanos, realizar gimnasia, etc.

4. **Tomar muchos líquidos**, especialmente agua y zumos de algunas frutas (naranja). Es aconsejable además el tomar líquidos fríos antes del desayuno o comida.

5.- **La alimentación será rica en alimentos que contengan fibras vegetales**, pues estimulan la movilidad intestinal; principalmente se tomarán verduras, ensaladas y frutas (naranja, ciruela y compota).

Además, deben evitarse alimentos que enlentecen la movilidad del intestino: arroz, cacao, té, galletas, huevos duros, pan tostado, vino y cualquier alimento que se tome en forma de puré o papilla.

6- **En ocasiones, se precisará tomar medicamentos contra el estreñimiento** (laxantes), existiendo numerosas clases. Los más indicados en estos casos son, entre otros: los laxantes por contacto, **el salvado de trigo y supositorios de glicerina**.

Hay otros laxantes que pueden producir efectos indeseables y son más difíciles de controlar, por lo que no son de elección. **Para su uso se debe consultar al médico.**

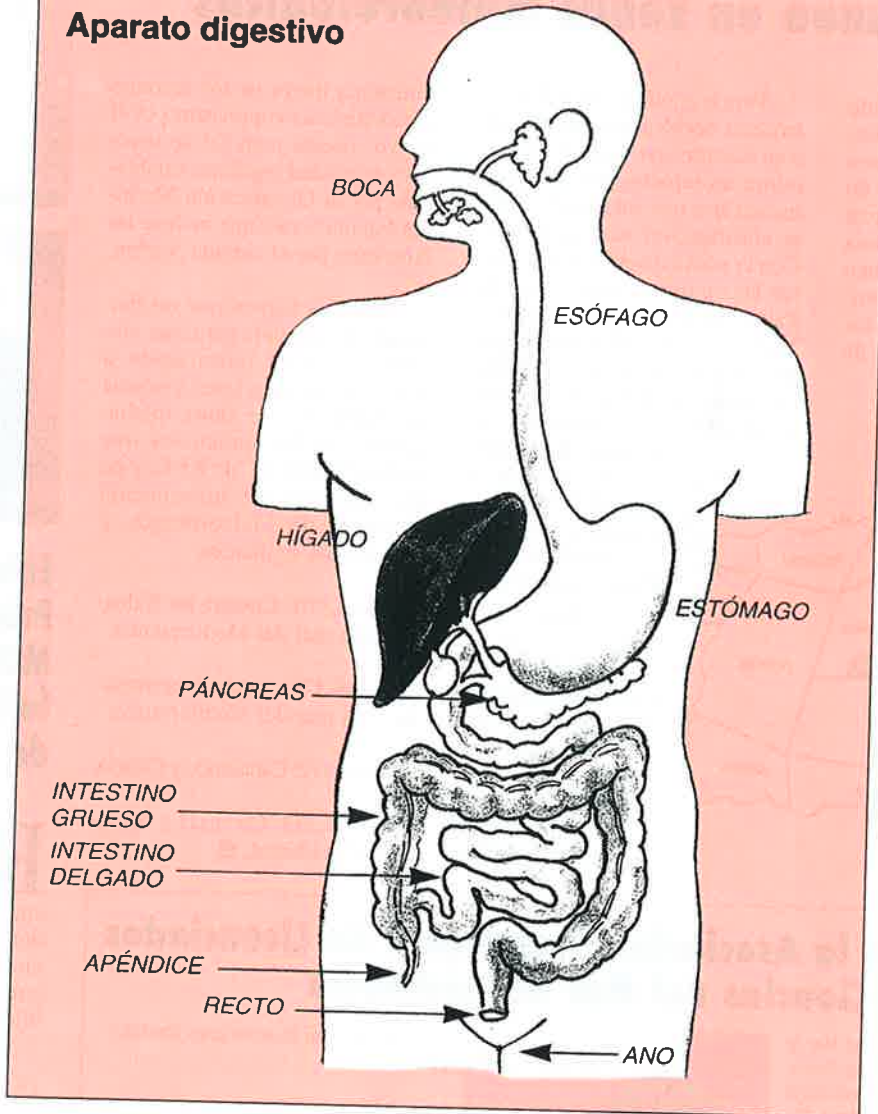
Diarrea

La diarrea es la emisión de heces en forma líquida o pastosa, acompañada generalmente de aumento del número de deposiciones diarias.

Se manifiesta de forma variable dependiendo de las distintas causas, pero los síntomas más frecuentes son:

- dolores abdominales,
- ruidos intestinales,
- fiebre,
- vómitos,
- pérdida de apetito.

Aparato digestivo



La causa más frecuente de las diarreas agudas es la infección intestinal en relación con la ingesta de alimentos contaminados por distintos gérmenes (mahonesa, embutidos, conservas, helados, leche y derivados, etc.)

Consejos prácticos en caso de diarrea aguda

1. Ante toda diarrea de aparición brusca se debe consultar al médico, para que éste haga una correcta valoración del estado general (fiebre, deshidratación, etc.)

2. Se debe **extremar la higiene personal**, especialmente las manos y la región perianal (alrededor del ano). Además, las personas que convivan con el enfermo tendrán cuidado al manipular objetos o ropas que hayan estado en contacto con la persona afectada.

3. Tomar **líquidos abundantes** a base de zumo de limón, agua y té fundamentalmente.

4. Comenzar con dieta estricta al principio y normalizarla progresivamente según vaya regulándose el ritmo intestinal:

– Si el estado general no es lo suficientemente grave como para prohibir totalmente la toma de cualquier alimento, se comenzará a tomar pequeñas cantidades de arroz cocido, sopas de cereales o sémolas, ade-

más de los líquidos anteriormente comentados.

– Si hay buena tolerancia, se añadirán pollo, pescado hervido o jamón york.

– Finalmente, cuando se haya superado el cuadro diarreico se introducirán hortalizas, frutas, guisos y alimentos condimentados, grasas y por último la leche.

Molestias de estómago

Entre las más frecuentes están la gastritis, la esofagitis por reflujo y la úlcera. Todos ellos normalmente se manifiestan por ardor o acidez y dolor de estómago.

Consejos para evitar las molestias de estómago

1. Es conveniente **fraccionar la dieta** en cuatro o cinco comidas al día, nunca en cantidades abundantes, evitando que estén muy calientes.

2. Evitar ciertos alimentos en estos casos como las **grasas animales**, el chocolate, el café, el té, el tomate, las especias, los fritos, los zumos de frutas y las bebidas gaseosas.

3. El **alcohol** hay que **suprimirlo** totalmente.

4. El tabaco es perjudicial; se recomienda **no fumar**.

5. Algunos medicamentos que pueden agravar estas molestias, por lo que deben tomarse los fármacos siempre bajo control médico, evitando la automedicación.

6. En los casos de reflujo, se deberán seguir las siguientes recomendaciones:

– No usar vestidos o ropas ajustadas a la cintura, pues al apretar el abdomen favorecen el reflujo.

– Por el mismo motivo, se evitará el estreñimiento, manteniendo un ritmo de deposiciones diario.

– Hay que evitar acostarse inmediatamente después de las comidas. Es preferible esperar una o dos horas después de las comidas para acostarse.

– Se elevará la cabecera de la cama, colocando unos tacos de madera de 20 centímetros en las dos patas de la cabecera de la cama. No se debe sustituir esta medida por otras como colocar varias almohadas, pues en vez de evitar el reflujo lo favorece, ya que la persona se dobla por la cintura comprimiendo el abdomen. ■

Ana María Aragón
Médico de Sanidad Marítima

Nueva división del Mediterráneo en zonas meteorológicas

TRAS un estudio realizado con los servicios meteorológicos de otros países vecinos, el Instituto Nacional de Meteorología ha establecido una nueva división de la actual zona meteorológica del Mediterráneo con el fin de ajustar los boletines de predicción a las condiciones climáticas homogéneas de las distintas áreas.

Para la zonificación del Mediterráneo occidental se ha llegado a un acuerdo con Francia que permitirá un reparto igual para una misma área que antes tenía distinta clasificación para cada país. Con la nueva división se considerarán las siguientes zonas: Alborán, Palos, Argelia, Cabrera, Baleares, Menorca, León, Provenza, Liguria, Córcega, Cerdeña y Annaba. Las zonas atlánticas de alta mar mantendrán, de momento, las mismas divisiones, y corresponden a Cantábrico, Finisterre, Azores, San Vicente, Cádiz, Canarias y Sahara.

El Instituto Nacional de Meteorología emitirá boletines de avisos y predicciones de las mencionadas zonas a las autoridades marítimas para su

difusión a través de los sistemas de comunicación previstos por el nuevo sistema mundial de socorro y seguridad marítima, establecido por la Organización Marítima Internacional, que incluye las emisiones por el sistema Navtex.

Para los barcos que no disponen de receptor para este sistema, se emite información a través de las estaciones costeras de Telefónica de onda media, además de las emisiones que realiza "Radio 5", de RNE, y de los teléfonos de información Nacional de Meteorología, y que son los siguientes:

906-365.370: Costera de Baleares-Alta mar del Mediterráneo.

906-365.371: Costera peninsular-Alta mar del Mediterráneo.

906-365.372: Cantábrico y Galicia.

906-365.373: Canarias y Andalucía Occidental. ■



Entrega de premios Primer Concurso **MURIMAR** de felicitaciones de Navidad

RECIENTEMENTE, y en las poblaciones de Vigo y Cudillero, tuvo lugar la entrega de premios a los ganadores del Concurso de Felicitaciones de Navidad 1998, convocado por MURIMAR para los hijos de sus Mutualistas.

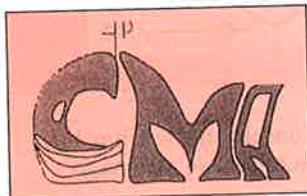
El Jurado estuvo compuesto por el Presidente del Consejo de Administración de Murimar, D. Alberto Alcaraz Roca; el Director General de Murimar, D. Jesús Sánchez-Ferragut; y el Director General del Instituto Social de la Marina, D. Rafael Mateos Carrasco.

Resultaron ganadores los niños Bárbara Iglesias Suárez, de 5 años de edad, en la categoría de 0 a 5 años, y Javier Costas Nicolás, de 8 años, en la categoría de 5 a 10 años. El Director General hizo entrega de los premios en metálico, junto con los títulos acreditativos a cada ganador en su respectiva localidad.

Además del premio en metálico junto con su diploma, Murimar imprimió las felicitaciones de Navidad de la pasada campaña de Navidad con el dibujo de los niños ganadores. ■

Actividades de la Asociación Profesional de Licenciados en Ciencias del Mar de Andalucía

LOS licenciados en Ciencias del Mar de Andalucía han constituido una Asociación Profesional (APLICMA) con la que se pretende, según explica su Presidente, Daniel García Jiménez, "que se conozca que formamos un colectivo que posee profesionales con gran capacidad para actuar, gestionar y evaluar cualquier tema relacionado con el medio marino, en ámbitos como el biológico, químico, físico, gestión ambiental y geológico entre otros.



La APLICMA, constituida hace escasos dos años, es una entidad privada, sin ánimo de lucro, con representación a nivel nacional y personalidad jurídica propia, de conformidad con la Ley 19/77 de 1 de abril del derecho de asociación.

Entre los objetivos de la Asociación figuran:

- Actuar como órgano representativo de los licenciados en Ciencias del Mar y defender sus intereses.
- Divulgar y dar a conocer los estudios de Ciencias del Mar a la sociedad, organismos públicos, empresas privadas y organizaciones relacionadas con la protección del medio marino y la naturaleza.
- Definir y luchar por el reconocimiento de las competencias profesionales de los licenciados.
- Fomentar el estudio de los ecosistemas marinos y elevar a los organismos competentes propuestas para su protección.

- Salvaguardar los ecosistemas terrestres y marinos.

- Informar y concienciar a la opinión pública y al mundo científico sobre los problemas que afectan a la conservación del medio marino.

El ámbito de las actividades que está llevando a cabo la APLICMA abarca:

- Participar en foros relacionados con el ámbito marino
- Celebración de cursos y seminarios de interés para los licenciados en Ciencias del Mar.
- Desarrollar campañas informativas sobre dicha licenciatura.
- Participar en iniciativas para la conservación de la naturaleza y el medio marino.
- Asesoramiento técnico a empresas, organismos y ONG's.
- Creación de una bolsa de trabajo para los licenciados en Ciencias del Mar.
- Asesoramiento y defensa de los intereses de los licenciados.

Centro de Empresas-Cámara de Comercio
C/ Ahumada nº.4, 2.ª planta, Módulo 14
11.006, Cádiz
Tlfo.: 956227001/16 Fax: 956226919



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
SECRETARÍA 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.