

# MAR

N.º 378 - DICIEMBRE 1999

ASÍ FUE

1999

UN AÑO EN LA MAR

**Para poder competir con la construcción naval subvencionada en Asia**

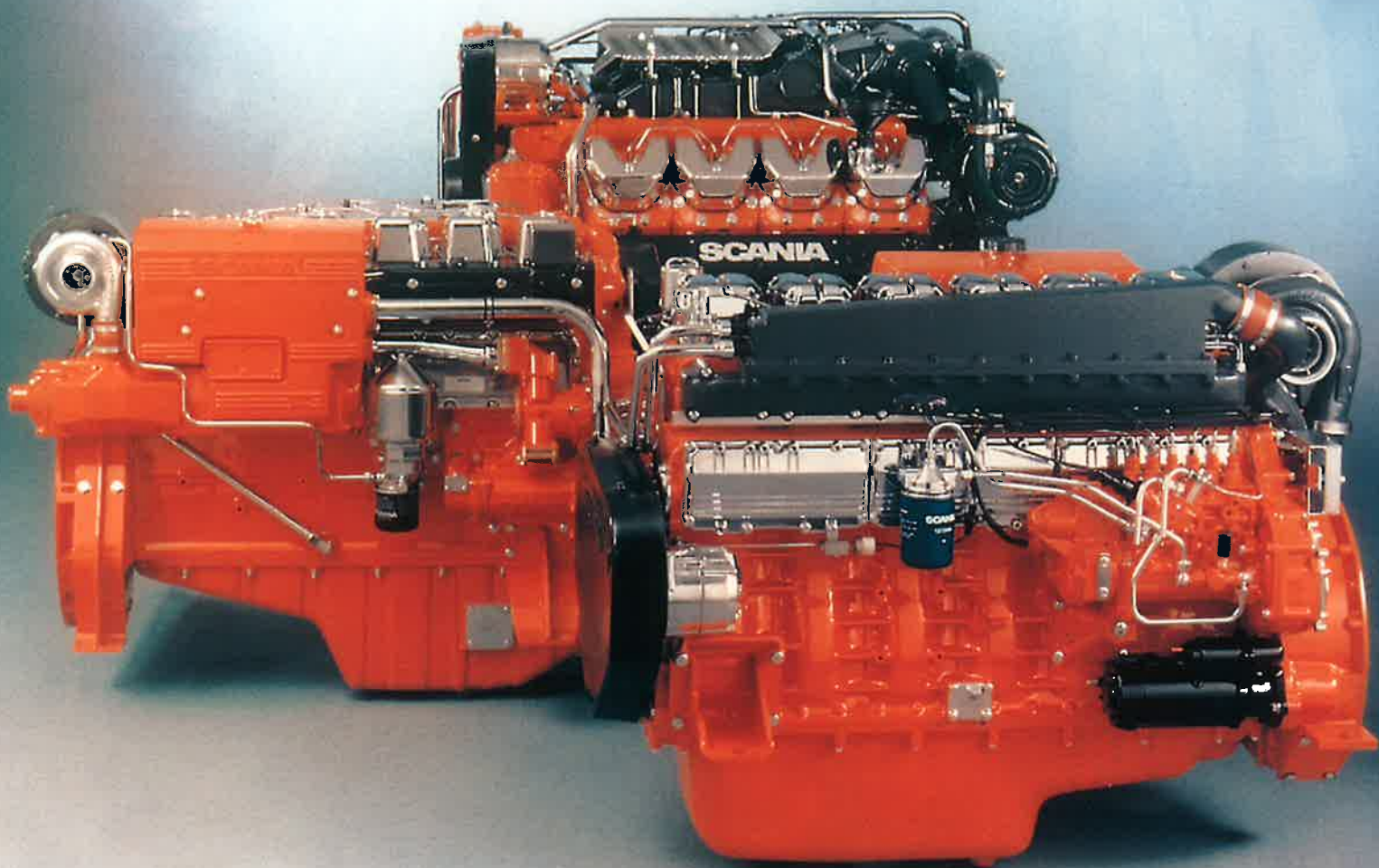
**LOS ASTILLEROS COMUNITARIOS RECLAMAN AYUDA A LA UE**

**Para los años 2000 al 2006**

**BRUSELAS DIO LUZ VERDE A LA POLÍTICA DE ESTRUCTURAS PESQUERAS**

**España recibirá durante ese periodo casi 300.000 millones de pesetas de fondos comunitarios**

# NUEVA GAMA DE MOTORES MARINOS



**Economía operativa.**

**Propulsores y auxiliares marinos para salas de máquinas desasistidas.**

**Mínimo consumo de combustible y aceite.**

**Certificación de todas las sociedades clasificadoras.**

**Potencia continua sin limitación de horas ni factor de carga.**

**Garantía de cuatro años de acuerdo con las condiciones generales de garantías sin costo alguno para el cliente.**

Los motores marinos Scania son líderes gracias a los constantes avances tecnológicos del grupo Scania desde 1891 (más de 100 años). El éxito se basa en una larga experiencia y numerosas investigaciones en el Departamento de Investigación y Desarrollo y la fidelidad de todos sus clientes en el sector marítimo.



## **SCANIA**

**División de Motores Marinos e Industriales**



# A las gentes del mar

Queridos amigos:

En estas Navidades de 1999, frontera de siglos y de milenios, quiero ser para vosotros, hombres de la mar, la palabra amiga del Instituto Social de la Marina que se une a las palabras de vuestra familia, para recordaros que no estáis del todo solos en medio de la mar. Que en verdad nunca estáis del todo solos porque el ISM vela y seguirá velando de forma permanente por el bienestar del marino, hombre libre que los mares declinas, en palabras del poeta Rafael Alberti.



Rafael Mateos Carrasco  
Director general del ISM

Los sentimientos, la querencia de los nuestros y de la tierra, adquieren un protagonismo sobre cualquier otra consideración, en estos días tan señalados para quienes compartimos el espíritu afectivo, fraterno y solidario de la Navidad. Paz a los hombres de buena voluntad, nos deseamos unos a otros, repitiendo palabras y ritos que aprendimos en la niñez. Paz a vosotros, os deseo, a quienes tenéis el corazón barquero, y pasáis la vida

andando por la mar al puerto, a vosotros, que convivís, a veces en condiciones difíciles, con hombres de todos los mares, sin distinción de lenguas ni de color de piel, a vosotros que sois los hombres de buena voluntad, avanzada y confirmación de esa sociedad multiétnica y pluricultural que se nos anuncia para el futuro.

Paz y felicidades a quienes navegáis y a los que habéis llegado a puerto y disfrutáis de la presencia de vuestros familiares. Para todos son nuestros buenos deseos, y también el trabajo y los logros conseguidos. No pretendo hacer aquí balance de actuaciones del ISM durante el año que termina, pero no me resisto a celebrar con vosotros dos buenas noticias que hemos podido hacer realidad. Una es la inauguración de una nueva Casa del Mar, esta vez en Santa Cruz de la Palma, como muestra de la determinación del ISM en la mejora del bienestar de los trabajadores del mar y de sus familias y también de quienes

han cesado su actividad laboral por razones de edad, de cuyos desvelos pretéritos nos sentimos deudores.

Y la segunda, y acaso el mejor acontecimiento para los hombres de la mar, es la construcción de un nuevo buque hospital que sustituirá al emblemático y veterano "Esperanza del Mar". Un hospital flotante específicamente proyectado para llevar a cabo las misiones sanitarias y de salvamento con la máxima eficacia, dotado con el mejor equipamiento sanitario y con los más sofisticados medios técnicos, propios de un proyecto de futuro, preparado para prestar asistencia sanitaria en cualquiera de los mares, —por los bosques de corales, por las selvas de las algas— por donde naveguen los pesqueros españoles. Un proyecto en el que se conjugarán los avances técnicos que la investigación y la ciencia procuran con la proximidad personal y afectiva. Una esperanza que ha empezado a ser realidad y que podrá hacerse a la mar con el nuevo siglo, a finales del 2001.

Con la stampa del "Esperanza del Mar", el primero y todavía único buque sanitario de apoyo logístico a una flota pesquera, con su estela de más de 700.000 millas navegadas, quiero transmitir mis mejores deseos de felicidad, paz y alegría en estas fiestas navideñas para vosotros y para vuestras familias y seres queridos. Sus médicos pasan la Navidad a vuestro lado, todos nosotros desde el ISM, ahora, más que nunca, médico de deseos, técnico de voluntades, lo hacemos también de corazón. Con su imagen y con las palabras de Rafael Alberti, poeta gaditano y universal, que siempre se sintió marinero en tierra y que acaba de emprender su singladura definitiva, de quien he tomado voz condecorada con la insignia marinera, brindo porque en el nuevo año se hagan realidad vuestros deseos y aspiraciones, porque vuestras singladuras y arribadas sean gozosas y porque, en la mar o en tierra, el 2000 os sea y nos sea a todos favorable y venturoso, os proporcione y nos proporcione "sobre el corazón un ancla, / y sobre el ancla una estrella, / y sobre la estrella el viento, / y sobre el viento la vela".

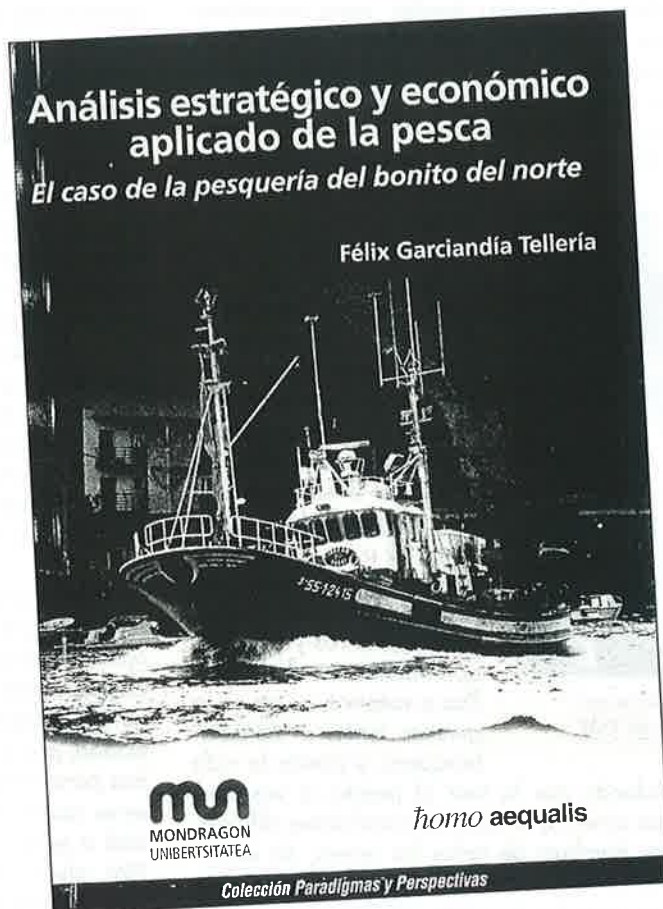
Rafael Mateos Carrasco  
Director General del ISM

# ANÁLISIS ESTRATÉGICO Y ECONÓMICO APLICADO A LA PESCA

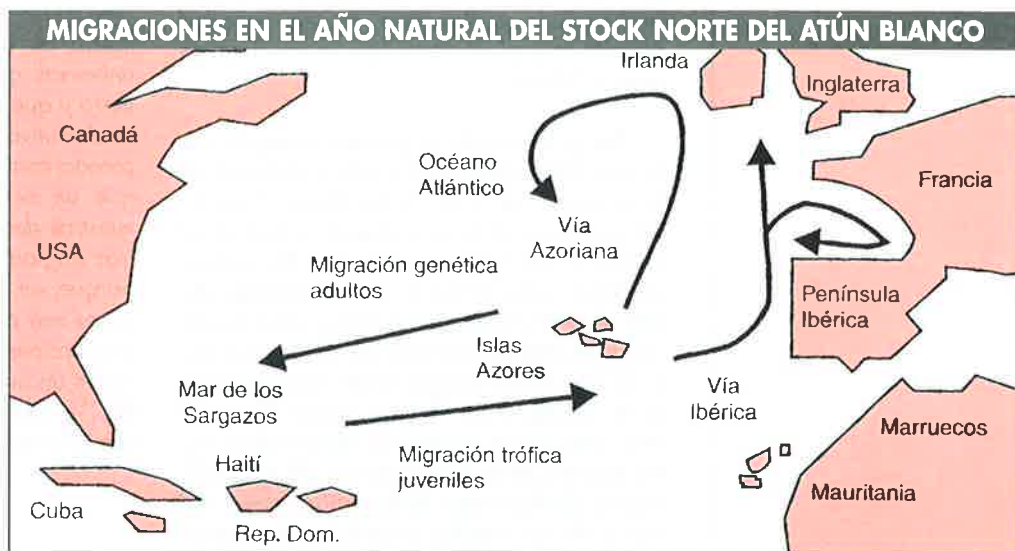
**F**ÉLIX Garcíandía, doctor en Ciencias Económicas y Empresariales y actualmente profesor en la Universidad de Mondragón, ha publicado un libro que constituye la culminación de un trabajo personal de investigación, un libro vocacional del autor que, a falta de ayudas, ha corrido con los gastos de la edición. Y resulta chocante que un trabajo serio y bien documentado, un libro estructurado como éste, no haya encontrado los apoyos que suelen existir para otras publicaciones en este caso concretamente en el País Vasco, donde reside el autor, y sobre cuyas pesquerías habla el estudio.

Félix Garcíandía ha editado un libro donde se parte de un análisis de la situación global del sector, del conjunto de las pesquerías y su transformación en las últimas décadas, hasta analizar amplia y minuciosamente el desarrollo y los problemas de las pesquerías del bonito del Norte a cuya captura se dedica una parte importante de la flota del Cantábrico durante varios meses al año. Se trata de una obra de gran interés, no solamente para los estudiosos del comportamiento de la pesquería del bonito, sino para cualquier interesado en conocer el desarrollo de la actividad pesquera en otros caladeros y para otras especies. Son varios los motivos por los que la lectura de esta obra puede ser de interés.

**Autor: Félix Garcíandía Tellería**  
**Colección Paradigmas y Perspectivas.**  
**Edición propia**



Primero, porque tiene un avanzado enfoque metodológico en el que se combinan los factores tradicionales del análisis pesquero, el estructural y el bioeconómico, en un contexto como el actual de gran actualidad y también polémica ante las mayores dificultades que existen para operar en algunos caladeros básicos para la flota. El autor se detiene expresamente en la pesquería del bonito sobre el que la Unión Europea tiene en marcha un programa para eliminar progresivamente las volantas que utilizan embarcaciones de otros países comunitarios en competencia con la pesca artesanal española. El trabajo contiene igualmente una amplia serie de datos de carácter local, regional, nacional e internacional referidos fundamentalmente a esta pesquería. Finalmente, el autor plantea propuestas de solución para la pesquería del bonito del Norte. ■





**6**  
**POLÍTICA DE ESTRUCTURAS PESQUERAS**  
Bruselas dio luz verde al reglamento para aplicación de la política de estructuras pesqueras hasta el año 2006. España recibirá de la UE casi 300.000 millones de pesetas.



**18**  
**ASAMBLEA DEL ICCAT**  
España mantuvo su cuota para la pesquería del pez espada en la asamblea anual de la ICCAT.

**14**  
**LOS ASTILLEROS COMUNITARIOS POR SU FUTURO**  
Trabajadores y empresarios comunitarios reclaman ayudas a Bruselas mientras siga el "dumping" de la construcción naval en Asia.

**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, Concha Hernández Carazo y Jesús M. Salamanca. **Fotos:** Jesús Navarro

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

Para entrar en contacto con el ISM: **Alicante:** Casa del Mar. Muelle del Poniente - Tel. 965 22 34 53. **Almería:** Casa del Mar - Tel. 951 23 82 22. **Baleares:** Casa del Mar. Muelle Viejo, s/n - Tel. 971 72 56 06. **Barcelona:** Puigxurigué, 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 06. **Ceuta:** Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. 965 51 11 24. **Gijón:** Casa del Mar. Eduardo Castro, s/n - Tel. 985 32 51 03. **Guipúzcoa:** Casa del Mar. Pasaje de San Pedro - Tel. 943 39 86 40. **Huelva:** Casa del Mar. Avda. Hispano-América, s/n - Tel. 955 25 75 65. **La Coruña:** Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal - Tel. 981 28 70 00. **Las Palmas:** Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. 928 26 43 58. **Lugo:** Carril dos Loureiros, s/n - Tels. 982 22 34 50 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. **Sanlúcar:** Casa del Mar. Avda. Sotileza, s/n - Tel. 942 21 46 00. **Sevilla:** Fernando IV, 1 - Tel. 954 27 80 04. **Tarragona:** Casa del Mar. Fco. Bastos, 19 - Tel. 977 24 03 87. **Valencia:** Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. 96 331 99 00. **Vigo:** Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. 986 29 09 50. **Vilagarcía de Arosa:** Casa del Mar. Avda. de la Marina, s/n - Tel. 986 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

**Redacción y Administración:** Génova, 20, 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.

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

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

**Estará en vigor desde el año  
2000 hasta el 2006**

# **BRUSELAS APROBÓ EL NUEVO REGLAMENTO PARA LA POLÍTICA DE ESTRUCTURAS PESQUERAS**

Los ministros de Pesca de la Unión Europea dieron luz verde en su reunión del pasado mes de noviembre al reglamento por el que se desarrollan los Fondos Estructurales para su aplicación desde el año 2000 hasta el 2006. Este Reglamento ha venido precedido de duros debates en Bruselas, lográndose al final un acuerdo satisfactorio para España que recibirá de la Unión Europea durante este periodo ayudas por un montante de casi 300.000

millones de pesetas para el sector de la pesca, frente a los menos de 200.000 millones de pesetas recibidos e invertidos en los últimos seis años vía el Instrumento Financiero para la Ordenación de la Pesca (IFOP). Con los fondos que se esperan recibir de Bruselas, se prevén unas inversiones desde la actividad extractiva a las medidas de reconversiones y apoyo a los trabajadores del sector de unos 500.000 millones de pesetas.





**E**l nuevo Reglamento sobre el desarrollo de los fondos estructurales es consecuencia de los acuerdos adoptados hace unos meses en la Cumbre de Berlín por los jefes de Estado y de Gobierno de la Unión Europea. Con el

nuevo compromiso, España va a disponer en los próximos siete años de unos apoyos comunitarios de 1.553 millones de euros para el conjunto de las zonas objetivo 1 entre los recursos administrados por la Administración central y las Comunidades Autónomas. En el resto de las zonas las ayudas comunitarias serán de 216 millones de euros, también entre los fondos asignados a los Gobiernos regionales y a la Secretaría General de Pesca Marítima.

Las negociaciones para la aprobación de este nuevo Reglamento han sido duras y tensas, y en ellas España mantuvo desde el principio una posición de firmeza fundamentalmente en lo referido a las condiciones para la renovación y la modernización de la flota pesquera.

Inicialmente, la Comisión de la Unión Europea había defendido la obligación de los países miembros para aportar hasta el 130% de TRB en una embarcación a la hora de construir una nueva. En esta batalla han estado durante varios meses los países miembros de la Comisión, lográndose al final un acuerdo en la línea defendida por España y que obviamente responde en justicia a los intereses del sector. Con la nueva reglamentación solamente deberán aportar ese 130% los países donde no se hayan cumplido en los últimos años los Planes de Orientación de Flota (POP). Para los países como España, donde se han superado ampliamente los objetivos de reducción fijados por la UE, bastará con desguazar un buque con el mismo TRB que el que se vaya a construir. También se contemplan en el nuevo Reglamento mejoras para la seguridad



**E**l sector español percibirá de la Unión Europea ayudas por un montante de casi 300.000 millones de pesetas.

**C**omo país cumplidor de los POP en los últimos años, España deberá aportar solamente una TRB desguazada para construir una nueva.

de buques así como para las condiciones de trabajo de los marineros a bordo. Desde esta perspectiva y siempre que no se modifique la potencia pesquera de la embarcación, los Estados miembros podrán proponer a la Comisión la modificación de los objetivos de capacidad. En relación con la reglamentación anterior se ha reducido el porcentaje de las ayudas. Sin embargo, en la práctica aumentan al haberse incrementado los baremos para determinar el gasto máximo subvencionable. Por ello el importe de la ayuda a percibir, según los datos manejados por la Secretaría General de Pesca Marítima, se incrementa desde un 17,5% para una embarcación de 10 GT hasta un 2,2% para un buque de 400 GT.

En lo que afecta a las sociedades mixtas, la prima en relación con el desguace se ha reducido en un 20%. A pesar de ello, prácticamente se mantienen los mismos niveles de ayudas que en la normativa actual al incrementarse los baremos para la retirada definitiva en los siguientes porcentajes: para barcos de 10



GT, el 35,8%; con 50 GT, el 25,9%; para barcos con 100 GT, el 23%; barcos con 300 GT, el 18,7%; con 500 GT, un 17,6%, y finalmente para barcos con 1000 GT, el 16,8%. Bruselas ha reducido las exigencias para el establecimiento de una Sociedad Mixta, pero habrá un mayor control sobre las mismas.

Con la nueva reglamentación se presta especial atención a la pesca costera artesanal. Se define como pesca costera artesanal la que llevan a cabo barcos con menos de 12 metros de eslora. Bruselas ha articulado un sistema de ayudas, pero también se da la posibilidad a que cada Estado miembro pueda adoptar medidas complementarias referidas a la mejora de esta modalidad. Se quieren promover los proyectos colectivos para el desarrollo y la modernización de la flota pesquera en estas aguas siempre que sean promovidos por grupos de propietarios de este tipo de embarcaciones o por familias de pescadores dedicadas a esta actividad. Las primas globales para este tipo de proyectos pueden llegar hasta

**E**n los países que no cumplieran los planes de flota, la aportación para nuevas construcciones será del 130%.

**A**umentan las medidas de carácter socioeconómico para jubilaciones y para reconversión profesional.



los 150.000 euros, unos 14 millones de pesetas, ayudas que no excluyen la posibilidad de percibir otra por renovación o modernización de la flota.

El nuevo Reglamento contiene medidas importantes de carácter socioeconómico para las zonas pesqueras entre las que destacan la cofinanciación de los regímenes para la jubilación anticipada, la concesión de una ayuda de 10.000 euros, 1,6 millones de pesetas, frente a los 7.000 euros que se concedían en la actuali-

dad para los pescadores en el caso de que el barco sea objeto de una parada definitiva y la concesión de primas de hasta 50.000 euros, más de ocho millones de pesetas, por beneficiario individual para pescadores con al menos cinco años de ejercicio de la profesión de cara a su reconversión o diversificación de actividades fuera del ámbito pesquero. Tanto en la acuicultura como en los procesos de transformación se mantienen las ayudas con especial incidencia allí donde los procesos sean respetuosos





con el medio ambiente para evitar la contaminación.

### **OCM para la pesca**

Los ministros de Pesca de la Unión Europea alcanzaron en su reunión del pasado mes de noviembre un acuerdo sobre el contenido de la nueva Organización Común de Mercado para el sector de la pesca y la acuicultura. Este Reglamento deberá aprobarse posteriormente, aunque se trata de un mero trámite burocrático.

Con la nueva OCM se

espera lograr una mayor transparencia en los mercados, fundamentalmente para que se aplique una correcta y completa identificación de cada producto con los etiquetados correspondientes, algo que no se hace en la actualidad y donde España ha tratado de ser pionera. Con una correcta identificación de los productos de la pesca, se espera se produzca un beneficio tanto para los pescadores como para el consumidor. Para los pescadores, porque conociendo la procedencia de un pescado, se puede pagar más precio por

el mismo. Para el consumidor, porque así conocerá su procedencia, calidad y hasta grado de frescura.

La Unión Europea contempla igualmente mecanismos de apoyo para la pesca de bajura con el fin de sostener los precios por la vía de las intervenciones. Bruselas sigue su apuesta por las Organizaciones de Productores como figura para la regulación del mercado.

Un punto muy concreto de la nueva relación es el

tratamiento que se da para el pez espada, para que sea incluido entre los productos objeto de regulación. Por otra parte, para los lomos de atún procedentes de terceros países se fija un contingente que se rebajó de 10.000 a 4.000 toneladas bajo las presiones de España. Este recorte supone a la vez el compromiso de España a suministrar a Italia un total de 6.000 toneladas de lomos de atún a precios del mercado internacional. ■

**Vidal Maté**

## **REGIONES DE OBJETIVO N.º 1 IFOP 2000-2006**

Comunidades Autónomas	M euros
Andalucía	214,666
Asturias	45,934
Canarias	114,269
Castilla-La Mancha	7,193
Castilla y León	17,366
Comunidad Valenciana	79,845
Extremadura	5,857
Galicia	520,685
Murcia	21,785
<b>Total</b>	<b>1.027,600</b>

## **REGIONES FUERA DE OBJETIVO N.º 1 IFOP 2000-2006**

Comunidades Autónomas	M euros
Aragón	5,706
Cataluña	48,828
Islas Baleares	10,086
La Rioja	1,242
Madrid	11,016
Navarra	1,512
País Vasco	106,220
<b>Total</b>	<b>184,610</b>

*Nota: A estas cantidades se suman los fondos gestionados por la Administración central hasta un total de 1.553 M euros en las zonas objetivo 1 y 216 M euros en el resto de las zonas.*



**El stock  
empeora  
en España  
y se  
mantiene  
en Portugal**

# **EL ICES PROPONE REDUCIR UN 50% LAS CAPTURAS DE SARDINA**

**El Comité Asesor para la Gestión de las Pesquerías del Consejo Internacional para la Exploración del MAR (ICES) recomienda reducir en un 50 por ciento las capturas de sardinas para el 2000, estableciendo un tope de 81.000 toneladas para España y Portugal. Esta decisión viene precedida de un estudio en profundidad de los últimos datos obtenidos sobre el estado del stock de sardinas, que, si bien apunta una ligera recuperación en Portugal, debido a una mejoría en los reclutamientos estimados en los tres últimos años, en España sigue deteriorándose. Los expertos siguen pesimistas, dado que se mantiene el proceso de constricción del stock. Carmela Porteiro, responsable española ante el mencionado Comité Asesor, y Pablo Carrera, jefe de campañas del IEO sobre el stock de sardinas, comentan a MAR la situación actual.**

**D**esde 1996 se estima una mejoría en los reclutamientos, y parece que es bueno el del '98 en aguas portuguesas, lo que hace tener una sensación más optimista de su evolución, aunque, por el momento, no en nuestras aguas. Así podría resumirse la situación actual en palabras de Carmela Porteiro, miembro del Instituto Español de Oceanografía de Vigo (IEO) y responsable española ante el Comité Asesor para la Gestión de Pesquerías del ICES. *El volumen ha disminuido, aunque se recupera debido a los últimos reclutamientos.*

*Pero está recuperándose allí, no sabemos cuándo podrá llegar hasta aquí.*

A pesar de este pequeño cambio en la evolución del stock, lo cierto es que la tendencia negativa de los últimos años se mantiene, construyéndose la población de sardinas cada vez más al Sur, en la zona de Portugal y el Golfo de Cádiz.

En similares términos se expresa Pablo Carrera, investigador del IEO en A Coruña. Al igual que Carmela Porteiro, se muestra cauto a la hora de valorar la mejoría en los reclutamientos, ya que insiste

## Ligera mejoría

Al menos, mejoran las expectativas, que ya es algo, a tenor de la situación actual. Unas expectativas que surgen de los resultados de la campaña realizada por Portugal el mes de noviembre del 98. Desde 1996, Portugal realiza una campaña en ese mes, similar a la que realizan junto a España en primavera, con la gran diferencia de que, en esa fecha, tienen accesible el reclutamiento del año —señala Pablo Carrera—, ya que los huevos se ponen a

primeros de año y se forman los reclutas entre junio y septiembre. Pero no será hasta la próxima campaña de primavera cuando se sepa si realmente han cuajado.

Con estos datos en manos de los expertos del Comité Asesor para la Gestión de las Pesquerías, en el que participan científicos de toda Europa, Canadá y Estados Unidos, se ha considerado que las extracciones de sardinas se deberían reducir en un 50 por ciento. Ésta es la conclusión a la que llegaron durante la reunión mantenida el pasado mes de septiembre en Copenhague. Con esta reducción, que situaría el tope de capturas

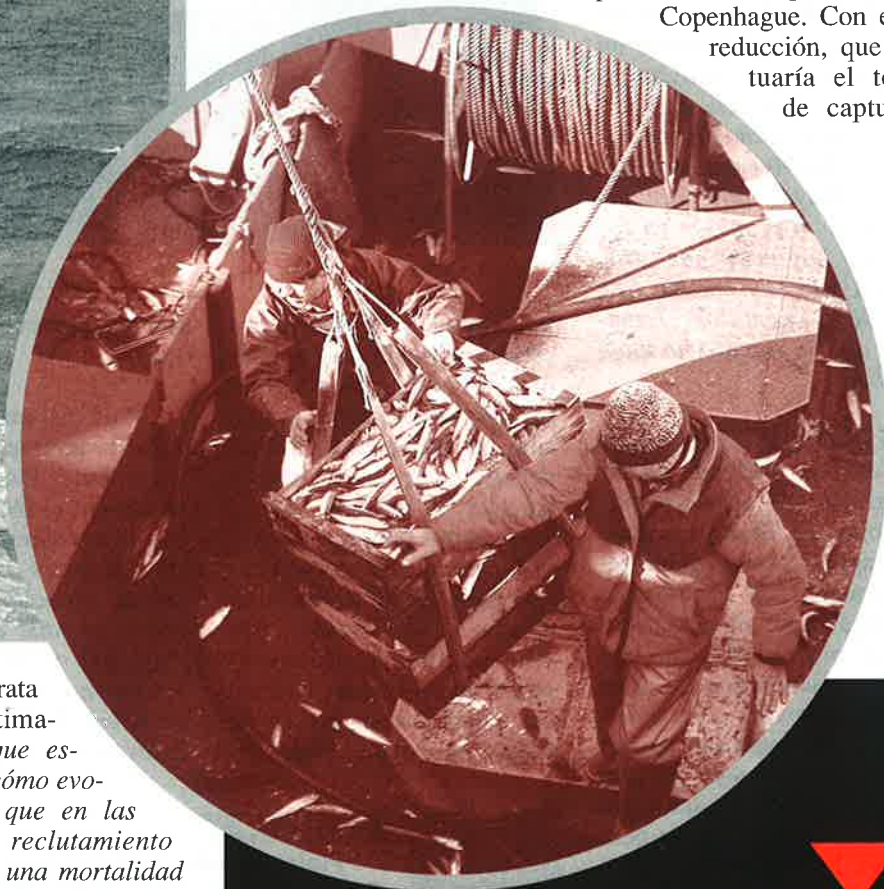
para España y Portugal en el 2000 en 81.000 toneladas, se evitaría una eventual disminución del stock a corto plazo y favorecería la recuperación del mismo, a juicio de Carmela Porteiro.

Pablo Carrera precisa que esa reducción se establece sobre la mortalidad por pesca del año 98. La mortalidad es una proporción entre el número de individuos en el mar y los que se van a capturar. Si el número de individuos aumenta, aunque se aplique esa reducción, en capturas efectivas, tal vez no se traduzca en un 50 por ciento. Si el número de individuos en el mar permaneciese constante con respecto a 1998, la reducción nos llevaría a unas capturas de unas 60.000 toneladas. Sin embargo, se llega hasta las 81.000 porque se espera que los reclutamientos de los años 97 y 98 influyan aumentando la biomasa en el mar.

Naturalmente, éstos son los topes de capturas que recomiendan los científicos, otra cosa serán los que establezca finalmente la Comisión de Pesca de la Unión Europea, cuyos informes del ICES le sirven de asesoramiento. De la propuesta a lo que se haga realmente... Los que deben tomar la decisión final contemplan factores socio-económicos. Pero, o se toman medidas serias, o lo poco que hay lo acabaremos. No tenemos ningún indicio de que la situación tienda a cambiar en España, comenta Pablo Carrera.

## En España, empeora

Como se apuntaba anteriormente, la estabilidad registrada en Portugal contrasta con el empeoramiento continuado en el Cantábrico y oeste de Galicia. Como señalaba Carmen Porteiro, esa



en que se trata de una estimación. Hay que esperar a ver cómo evoluciona, ya que en las edades de reclutamiento suelen tener una mortalidad muy alta. E insiste, asimismo, en que esa mejoría en los reclutamientos está circunscrita a la zona de Portugal y el Golfo de Cádiz. La situación en España sigue empeorando cada vez más, y en Portugal se mantiene estable. Si estos reclutamientos se confirman debería aumentar el stock reproductor, pero tendría que darse primero la premisa de que estos reclutamientos vayan adelante.

**“En términos absolutos, el número de sardinas ha disminuido; lo que ocurre es que la imagen es distinta en el norte de España que en Portugal. Nosotros hemos tenido una caída brusca y ellos tienen una estabilidad, porque se han concentrado en su área y en el Golfo de Cádiz”  
(Carmela Porteiro).**

**Los expertos señalan que la recuperación de la sardina en España vendría por el restablecimiento de los ciclos migratorios, que ahora están parados. Para que ello ocurra, debería aumentar su abundancia, por lo que resulta fundamental seguir las recomendaciones del ICES.**

ligera recuperación de la biomasa reproductora no se ha manifestado aquí. Pablo Carrera señala que estamos en los peores tiempos de captura en lo que va de siglo, y que la tasa de mortalidad que se está ejerciendo sobre la sardina es superior aquí que en Portugal. *Independientemente de que el grueso del stock esté constreñido en Portugal, siempre se quedaba una población residual en nuestras zonas, y ésta se debería proteger.* La situación en España sigue empeorando, incluso podíamos pensar que colapsó, añade el investigador del IEO, ya que no hay actividad económica que sea soportada por la sardina existente en la actualidad.

En términos absolutos, señala Carmen Porteiro, el número de sardinas ha disminuido. *Lo que ocurre es que la imagen es distinta en el norte de España y en Portugal. Nosotros hemos tenido una caída brusca y ellos tienen una estabilidad, porque se han concentrado en su área y en el Golfo de Cádiz.* Una concentración que ha sido la tónica desde que empezó a caer la población de sardinas. *La situación de los 80 y los 90 es totalmente distinta. En los 80, el stock colonizaba toda el área y había sardina por todos los lados. Desde principios de los 90 ha habido una disminución de adultos en nuestras aguas y un incremento en aguas portuguesas.*

A juicio de estos investigadores, a pesar de esta ligera mejoría en los reclutamientos, el proceso de constricción sigue adelante, concentrándose cada vez más al sur. Y es que, como señala Pablo Carrera, *en las campañas de primavera en el norte de Portugal se aprecian síntomas que nosotros detectamos a principios de los 90 en nuestra zona. Hay abundancias dispares. Hay meses en los que no hay nada por otros en los que hay mucha. Son cambios anómalos. Tememos que el proceso no haya acabado.*

La situación, pues, sigue siendo una incógnita en algunos de sus aspectos más importantes. El stock parece que apunta a una tímida recuperación, en el área de Portugal, pero sigue sufriendo el proceso de constricción, característico de estas especies de vida corta cuando está en retroceso su población. Un proceso, por otra parte, de cuyo peligro han alertado en multitud de ocasiones los expertos, ya que puede presentar la apariencia de gran abundancia cuando se detecta un banco de sardinas, agravado por ser más vulnerables a la actividad pesquera.

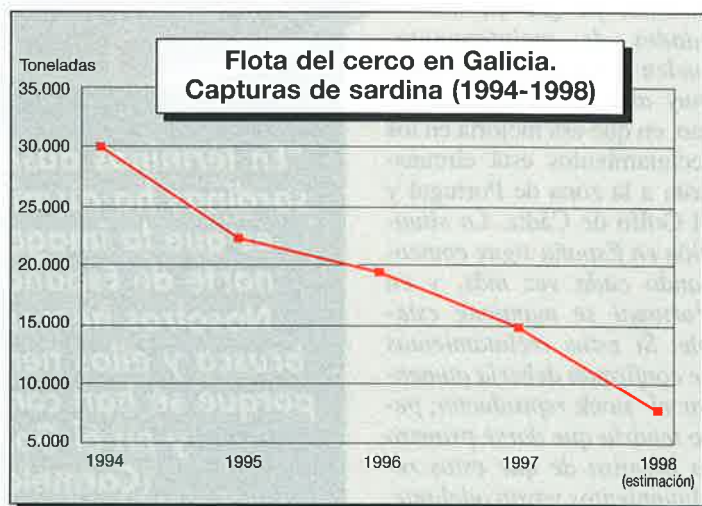
Los científicos no saben cómo va a evolucionar el caladero debido a esa fase de cambio en que se encuentra en estos momentos la sardina. Lo presumiblemente lógico sería pensar que si en



Portugal el stock permanece estable y, unido a unas condiciones ambientales favorables, no se aumentara la presión pesquera, en un futuro debería recuperarse. Aunque parezca la relación lógica, los expertos tampoco se atreven a establecer, como consecuencia de un aumento en el número de sardinas, que ello implicaría necesariamente que volvieran a las zonas españolas, al menos de forma inmediata. Sería en-

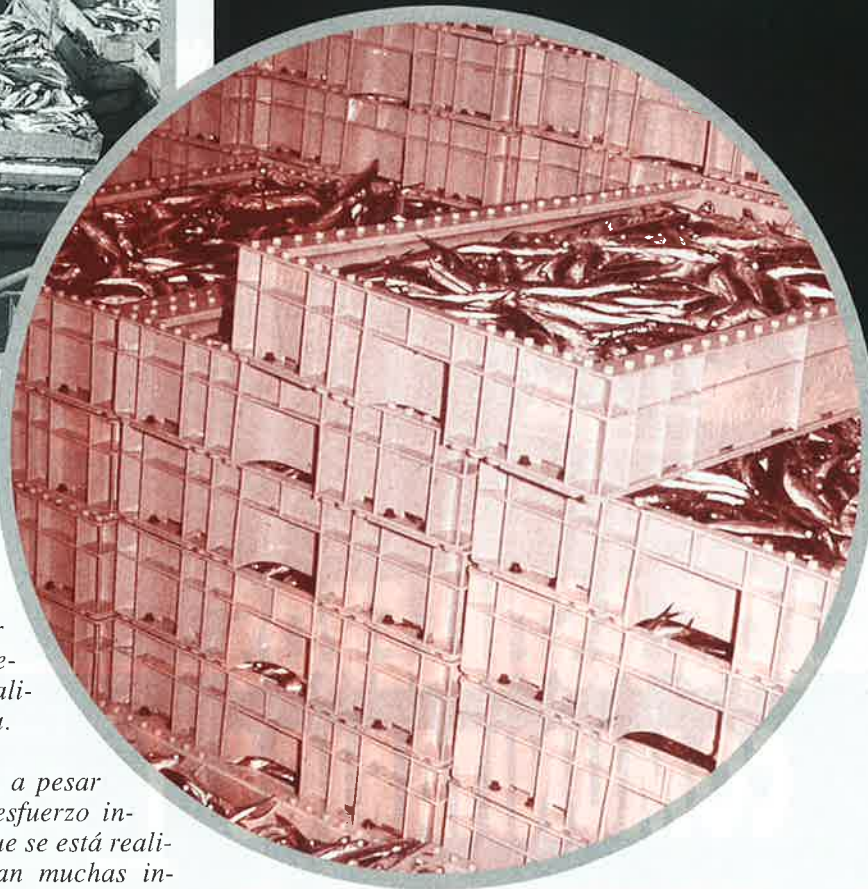
trar en el terreno de las hipótesis.

Y es que no hay que olvidar la intervención de dos importantes factores en esta situación: el medio ambiente y la presión pesquera. *Los dos factores han influido (en la situación actual); lo que no se sabe es cuánto influye uno y cuánto el otro. Lo que no se sabe es cuánto puede haber afectado a estos desplazamientos moti-*





**“En Portugal se han producido mejores reclutamientos que los precedentes en el 97 y el 98. Si éstos se confirman debería aumentar el stock reproductor. En el norte de España la situación sigue empeorando”  
(Pablo Carrera)**



vados por cambios climáticos o por el proceso de constricción causado por algún problema de mortalidad pesquera.

Y es que, a pesar del enorme esfuerzo investigador que se está realizando, quedan muchas incógnitas y la información disponible no parece suficiente para resolverlas. La información biológica de principios de los años 80, período en el que la sardina poseía una amplia distribución tanto en el Cantábrico como en el Atlántico, soportando, además, altas capturas, es menor que la que se posee de los 90. En 1983 se iniciaron las primeras campañas de acústica, y en 1987, las de huevos y larvas, siendo a finales de esa década cuando estas campañas, tanto en España co-

mo en Portugal, se empezaron a hacer de forma rutinaria y coordinada en periodos concretos del año. Para poder estimar y entender la dinámica de los cambios de la población, además de los registros de captura que se tienen desde principios de siglo, el haber tenido el mismo nivel de información biológica en los años 80 que la que se posee de los años 90 nos podría haber ayudado a confirmar estas teorías, afirma Pablo Carrera.

### Ciclos migratorios

Nos movemos en el terreno de las teorías y las hipótesis. Lo que parece evidente es que al cambiar la abundancia de la sardina cambiaron los circuitos de migración, algo que también ocurre con especies afines. La recuperación en España vendría dada por la recuperación de los ciclos migratorios, que ahora están parados. Pablo Carrera supone que dicha recuperación de-

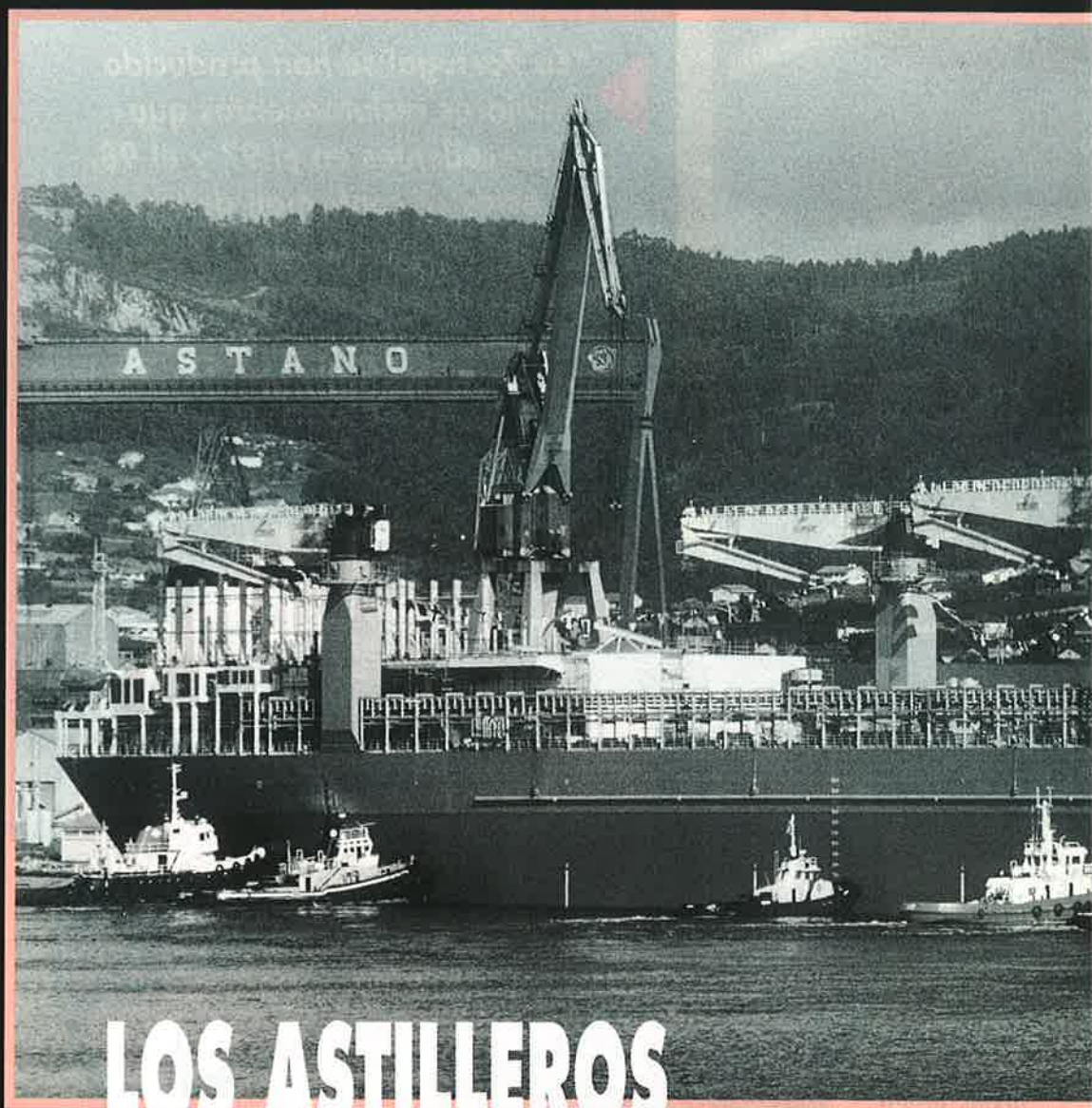
pendará de que aumente la abundancia de la sardina, y es por lo que incidimos en que se deben reducir las capturas globales, para, de esta forma intentar forzar cuanto antes la subida del stock. Es la única manera de que la sardina vuelva a recolonizar.

Sobre este aspecto, comenta el investigador del IEO, en los Estados Unidos tuvieron una amarga experiencia. Cuando colapsó la sardina de California, por intentar abrir cuanto antes la pesquería, que llevaba cerrada unos quince años, la recolonización se produjo de forma muy lenta. Si hubieran esperado dos o tres años más, según sus cálculos, la recuperación hubiese sido más rápida. *En el momento en que la sardina recoloniza vuelve a tener más posibilidades de reproducirse en áreas distintas y propicias y la recuperación se produce de forma exponencial. En las especies de vida corta, lo más prudente y beneficioso, a largo plazo, es ser cautos. En el caso de la sardina, reducir capturas y esperar a que aumente la biomasa. Porque, una vez que aumenta, tiene que recolonizar, no le queda más remedio.*

Por lo tanto, lo ideal sería que las medidas propuestas por el ICES fueran tomadas en cuenta. La recuperación del caladero dependerá, en buena parte, de que se reduzca la presión pesquera. Y mientras, a esperar los resultados de la campaña que, anualmente, realizan el IEO y el Instituto Portugués de Investigaciones del MAR (IPIMAR), junto con la colaboración de investigadores franceses durante el mes de marzo, para tratar de concretar algo más los ligeros pero esperanzadores cambios que se apuntan. ■

Raúl Gutiérrez

Más de 300.000 trabajadores de los astilleros comunitarios se movilizaron el pasado nueve de noviembre en defensa del mantenimiento del sector en los países miembros, así como contra la política de "dumping" que se está llevando a cabo en los países asiáticos en detrimento de la actividad de la Unión Europea. En España, las movilizaciones supusieron la protesta en las diferentes poblaciones donde hay astilleros, de más de 30.000 personas, manifestaciones que fueron acompañadas de paros de varias horas en los centros de trabajo. En este caso, empresarios y trabajadores enarbolaron la misma bandera en defensa del futuro para este sector.



# LOS ASTILLEROS COMUNITARIOS PIDEN AYUDAS TRANSITORIAS HASTA QUE ACABE EL "DUMPING" EN ASIA

La protesta de los astilleros comunitarios fue analizada en el seno de la Unión Europea, donde los quince hicieron una declaración por la que se pide al Fondo Monetario Internacional y al Banco Mundial investigaciones para saber si Corea del Norte está utilizando los créditos concedidos por estos organismos para financiar ilegalmente la actividad de los astilleros en este país. Por el momento, los ministros de Industria no han dado más pasos en esa dirección, aunque todo parece indicar que nos hallamos ante una guerra co-



**Bruselas pide que se investigue si en Corea del Norte los créditos del Banco Mundial y del Fondo Monetario Internacional se utilizan para apoyar ilegalmente la actividad en este sector.**

mercial con los astilleros como telón de fondo. Se trata de una batalla que no es nueva pero que cada día está suponiendo más perjuicios para los astilleros comunitarios, para quienes es difícil competir en un mercado viciado por las ayudas públicas que se practican en los países asiáticos. Como primera decisión comunitaria, Bruselas ha decidido mantener contactos con Corea del Norte para analizar la situación.

El comisario europeo de Industria, Erkki Liikanen, lleva este mandato drástico a Corea del Sur, como anta-



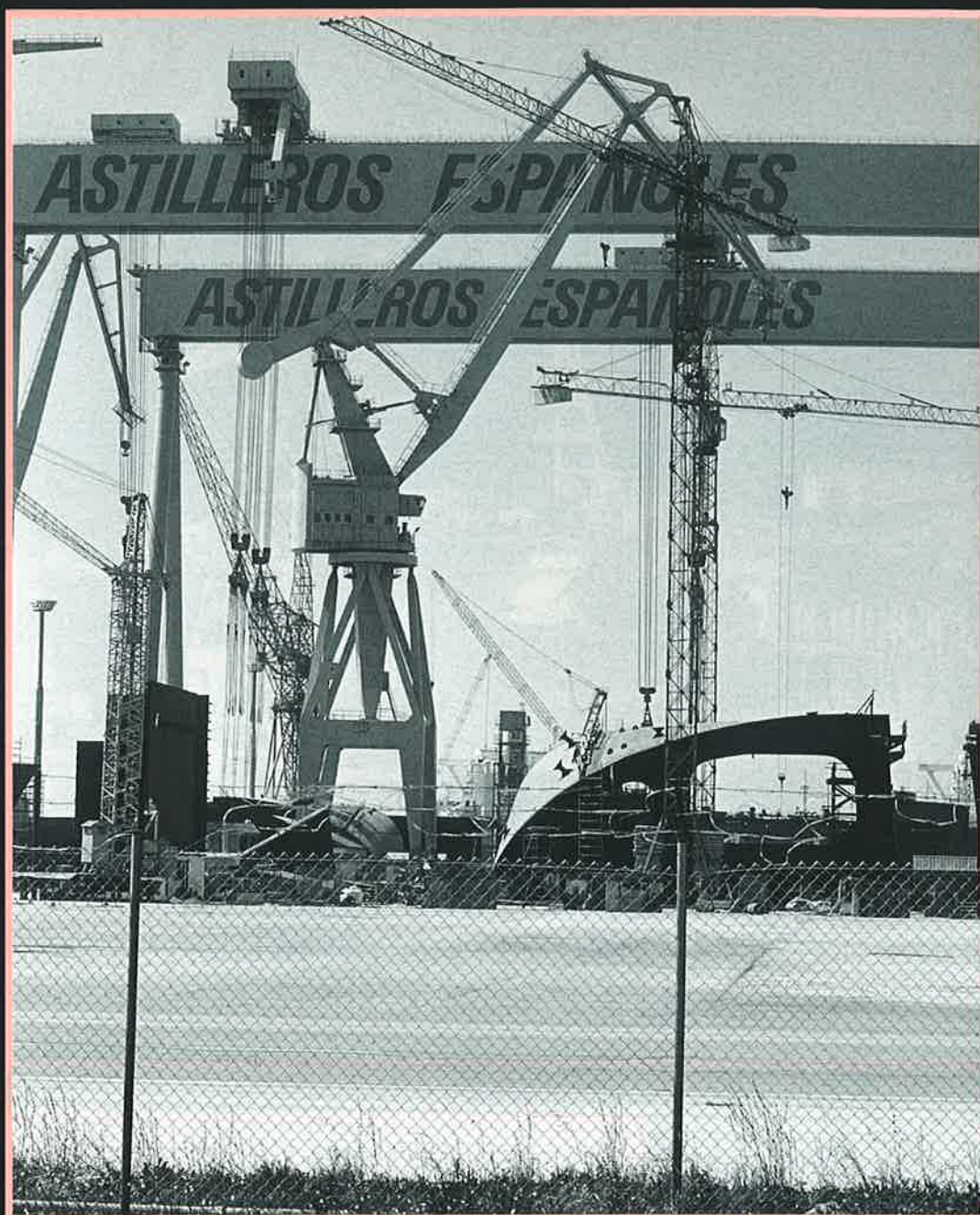
ño lo hubiese intentado —sin éxito— su antecesor Martin Bangemann, pero el conflicto se presume largo y complicado, pues ha de cruzarse con actuaciones del Fondo Monetario Internacional, el Banco Mundial y la Organización Mundial del Comercio.

Por parte española, y contando con que España y Alemania son las economías más perjudicadas por esta competencia desleal de Corea, el ministro de Industria, Josep Piqué, reiteró como "indudable" el compromiso del Gobierno Español con el sector naval, pero anticipó el final

**Las autoridades comunitarias reconocen que los constructores europeos han perdido en 1999 dos tercios de su comercio mundial por las prácticas desleales de terceros países.**

del "esquema de ayudas públicas" y se mostró más partidario de "algún tipo de estímulos fiscales indirectos". Como compensación "temporal" a esta competencia ilícita, el ministro habló de "ir a la venta de activos que no sean estrictamente necesarios para la continuidad del negocio de la construcción naval". Los astilleros públicos españoles han recibido este año, en ayudas, unos 170 millones de euros (28.300 millones de pesetas) y perdieron 72 millones de euros (12.00 millones de pesetas) este 1999, pero aún irán a peor en el 2000, para el que se prevén números rojos de 96 millones de euros.

El principal accionista de Astilleros Españoles, la Sociedad Española de Participaciones Industriales



## **Subestándars, basura y desguace o el recurso de echar a pique lo viejo**

Entre la grave problemática de la construcción naval europea se mezclan los "dumpings" existentes en forma de barcos subestándars, que tiran los fletes y contienen la necesaria renovación de flota, pero asombra mucho más saber que la mitad de los barcos viejos de menos de 10.000 toneladas se echan a pique, por resultar esto más económico que el proceso de desguace y el coste medioambiental del mismo.

No existe legislación que obligue a desguazar ni a hacerlo en condiciones medioambientales óptimas, por lo que el

barco viejo termina en el fondo del mar, y ya ni existen países especialistas en el desguace de buques, como antaño lo fueron China, Pakistán e India.

La civilizada Europa tendrá motivos expresos para quejarse de la competencia desleal asiática, pero lleva también su penitencia en el pecado de imprevisión y abandono de su industria y sus leyes y atenciones medioambientales...

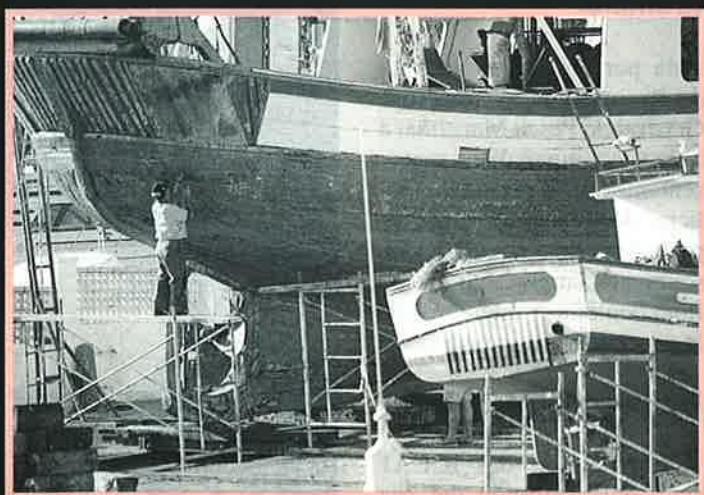
Subestándars, basura y desguace salen a la vista apenas se dobla el pico de la alfombra, mientras Bruselas se reviste de paladín medioambiental de la civilización.





## Con todas las trampas de la ley...

Entre los años 80-90, mientras Europa colapsó la mitad de su negocio de construcción naval, Corea lo multiplicó por tres, sin preocuparse del endeudamiento. Sus conglomerados Daewoo, Samsung, Hyundai, etc., que lo mismo fabrican barcos que automóviles o electrónica, camuflaron las contabilidades de este negocio conjunto, y —además— cuando éste amenazó quiebra recibieron del Fondo Monetario Internacional 58.000 millones de dólares, el más grande crédito concedido a país alguno en el mundo.



consecuencia de ello, los astilleros europeos solo han captado el 8 por ciento de los pedidos mundiales, en el primer trimestre del presente 1999, cuando en el mismo periodo del año anterior habían vendido el 38,2%".

El Gobierno español, en expresión de Josep Piqué, se ha lamentado de "la lentitud con la que actúan en este conflicto los Quince", lo que contrasta con lo expeditivamente que reaccionan —por ejemplo— los Estados Unidos ante cualquier contencioso comercial que los afecte. Los representantes españoles del sector, Carlos Romero, por UGT-Sector Naval, y José Esteban, por la patronal Uninave, consideran la necesidad de "implementar ayudas al sector, pues la construcción naval europea hoy —y hasta que no se restablezca la competencia leal— no se sostiene en el mercado mundial". ■

En Corea la jornada anual del trabajador de los astilleros es de 2.600-2.800 horas, mientras en Europa es de 1.700 horas, y similar desventaja penaliza a los europeos en costes de seguridad social, medioambientales, etc. Construyen un barco, así, por el mismo precio que a los astilleros europeos le cuestan los materiales para principiar la construcción.

Europa reparte su trabajo entre 700 astilleros, mientras en Corea son 5 los que construyen el 90%, pero no es exclusivamente una solución de alianzas aquí lo que puede salvar el fondo del problema: son dos culturas industriales que el mercado globalizado ha hecho incompatibles. Japón se columpia entre ambos, cómodamente, y a Estados Unidos nada le afecta, porque su "Jones Act" les asegura que, internamente, los tráficos norteamericanos sólo podrán llevarse a cabo bajo bandera propia.

(SEPI), ha tenido que ir en su ayuda financiera, para casar el final de ejercicio con un pacto de retraso de pago a los proveedores —de 120 días y avales—, ya que tiene prohibido inyectar dinero, vía ampliación de capital, por Bruselas.

La natural alarma sobre el futuro del sector ha movido un enérgico arrebato de empresarios, instituciones y trabajadores, de la Europa naval entera, Uninave, Metal, Construcción

y Afines de UGT, Federación Minero-Metalúrgica de Comisiones Obreras, la Federación Europea de Trabajadores del Metal, el Comité de Constructores Navales Europeos, y los principales centros de trabajo de Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco, Valencia, Cádiz y Huelva.

Los Quince han decantado que los astilleros surcoreanos venden su producto en clara competencia desleal, y, "como

## Namura sustituye a Conde de Saro en la presidencia del ICCAT

# ESPAÑA MANTIENE LA CUOTA DE REPARTO DEL PEZ ESPADA

La Asamblea plenaria de la Comisión Internacional para la Conversación del Atún Atlántico (ICCAT) ha adoptado un plan para la recuperación del stock de pez espada en el Atlántico Norte, que supone una ligera reducción de capturas en los próximos tres años, y ha aprobado sanciones comerciales contra Belice y Honduras, cuyas capturas de esta especie no podrán

ser importadas por la Unión Europea, como ya ocurría con las de atún rojo. En la reunión se aprobó una veda de tres meses para los túnidos tropicales en el Golfo de Guinea para todas las flotas de superficie. La Comisión renovó sus cargos directivos, resultando elegido presidente el japonés Nomura y vicepresidente primero el español José Ramón Barañano.

En la reunión, organizada en la ciudad brasileña de Río de Janeiro del 15 al 22 de noviembre, la Comisión analizó la evolución de los stocks de túnidos tropicales (rabil, listado y patudo), del atún blanco y del pez espada, especies todas ellas de gran interés para la flota española. La asamblea del ICCAT se ha mostrado cauta en las recomendaciones referidas a niveles de capturas y más contundente en el control de actividades de partes no contratantes. En este punto aprobó el mantenimiento de sanciones comerciales contra Honduras y Belice en el caso del atún rojo y el establecimiento de nuevas sanciones sobre el pez espada.

Las elecciones de nuevos cargos en la Comisión han supuesto el final del mandato presidencial de Rafael Conde de Saro, a quien ha sucedido el japonés Nomura. La UE mantiene la presidencia primera, para la que ha sido elegido el español José Ramón Barañano.

no, director general de Recursos Pesqueros de la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Marruecos (Sr. Meski) ostenta la vicepresidencia segunda; Venezuela (Sr. Pulvenis), la presidencia del Comité de Cumplimiento; y la Unión Europea, la presidencia del Grupo de Trabajo Permanente en el español Ernesto Penas. Las cuatro subcomisiones, correspondientes a distintas especies de túnidos, han recaído en Cabo Verde, UE, Sudáfrica y Estados Unidos, respectivamente.

En la cumbre de Río de Janeiro los intereses españoles han estado defendidos por el director general de Recursos de la Unión Europea, Emilio Mas-tracchio. La expedición española ha estado encabe-

zada por el director general de Recursos de la Secretaría General de Pesca Marítima, a quien acompañaban representantes de la Xunta de Galicia, donde radica la mayor parte de la flota espadera y un segmento importante de la flota bonitera, y miembros de la asociación de armadores.

### Pez espada

La reunión del ICCAT analizó la situación del pez





espada, tanto el *stock* por encima del paralelo 5º Norte, como el del Sur. El informe presentado por el Comité Científico (SRCS), en el que se sustentan las orientaciones que son aprobadas por la asamblea, señalaba que se ha observado un descenso en el

declive del *stock* de pez espada en el Atlántico Norte después del recorte de capturas aprobado en 1997. Según este informe de evaluación, de mantenerse el nivel actual la recuperación tardaría al menos quince años en producirse. Con un nivel de captu-

ras de 10.000 toneladas se alcanzaría en diez años.

Atendiendo a estas consideraciones, se ha establecido un plan de recuperación que permita alcanzar el rendimiento máximo sostenible en un plazo en torno a los 10 años. En el terreno práctico ese plan supone una reducción paulatina de capturas para los próximos tres años. Partiendo del TAC de 10.700 que ha regido durante 1999, se ha establecido un máximo de 10.600 toneladas para el año 2000, de 10.500 toneladas para el 2001 y 10.400 para el 2002. La clave de reparto aprobada en 1997 asigna a España el 41,25% del total de capturas de pez espada en el Atlántico Norte y del 40% en el Sur.

No se han cumplido los temores que precedieron a la asamblea del ICCAT a propósito de la reclamación de los países litorales, encabezados por Brasil y Marruecos, de que se modificara dicha clave de reparto, establecida atendiendo a los derechos históricos de los países tradicionales en esta pesquería. Estos países minoritarios, apoyados por Estados Unidos y ocasionalmente por Canadá, reclaman una mayor participación en el reparto que atienda a sus derechos como países litorales y favorezca sus posibilidades de desarrollo.

Ésta es una cuestión abierta sobre la que se volverá a debatir en próximas reu-

niones. La más inmediata está prevista para la primavera del 2000, cuando el grupo de trabajo de "Revisión de criterios de asignación" volverá a estudiar las propuestas de los países emergentes para elaborar las conclusiones que llevará a la asamblea general.

No obstante, del total admisible de capturas establecido para el *stock* Norte habrá que deducir las 500 toneladas de descartes por peces muertos que corresponden a Estados Unidos. El resto de países contratantes de ICCAT se deduce de su propia cuota el volumen de descartes, pero la Comisión ha acordado conceder a Estados Unidos un periodo transitorio de adaptación que supone de hecho una modificación del reparto asignado.

**Partiendo del TAC de 10.700 que ha regido durante 1999 para el pez espada en el Atlántico Norte, se ha establecido un máximo de 10.600 toneladas para el año 2000, de 10.500 toneladas para el 2001 y de 10.400 en el 2002.**

En lo que atañe al Atlántico Sur, el Comité Científico señalaba que para mantener el *stock* es preciso reducir la tasa de mortalidad por debajo del nivel actual de capturas, fijado en 14.620 toneladas. En consecuencia con estas orientaciones se ha mantenido el TAC actual en 14.620 toneladas para el año 2000, del que a España le corresponde el 40%.

La evolución del *stock* de pez espada o de las condiciones de acceso al mismo son cuestiones determinantes para un segmento importante de la flota española, aproximadamente 200 espaderos que faenan en aguas del Atlántico

Norte y Sur, en el Indico y también en el Pacífico. Días antes de la Asamblea de Río, las asociaciones de armadores habían trasladado a la Administración pesquera española su preocupación por una hipotética modificación de la clave de reparto en esta especie. El presidente de la Asociación Nacional de Armadores de Buques Palangreros de Altura, Albino Campos, y el gerente de la Organización de Palangreros de A Guarda (Orpagu), Emilio Martínez, solicitaron al secretario general de Pesca Marítima, Samuel Juárez, que la Administración defendiera los derechos de pesca de la flota española y el respeto a las capturas históricas declaradas, como base del reparto de la cuota.

### Sanciones comerciales

Las sanciones contra Belice y Honduras, en vigor ya en el caso del atún rojo, se han extendido al pez espada. En el marco del Plan de Acción de esta especie se aprobó una resolución por la que ambos países no podrán exportar pez espada capturado en el Atlántico hacia los mercados de ninguna de las partes contratantes del ICCAT.

La necesidad de establecer algún tipo de control sobre las capturas de túnidos por parte de los países no vinculados al ICCAT ha sido una de las constantes de este organismo en los últimos años y una de las preocupaciones de los países adscritos a la organización. En la asamblea

**El grupo de "Revisión de criterios de asignación" volverá a estudiar las propuestas de los países emergentes para elaborar las conclusiones que llevará a la asamblea general.**

de 1998, celebrada en Santiago de Compostela, aprobó una recomendación relativa a la vigilancia e inspección de los barcos abanderados en terceros países a los que se acusaba de prácticas de pesca no responsable y de anular la eficacia de las medidas de control establecidas por la Comisión.

Aquella recomendación especificaba que un buque abanderado en un país no adscrito al ICCAT que haya sido avistado en el área de regulación de este Organismo, no podrá desembarcar en un puerto de cualquiera de los países adscritos al ICCAT hasta haber sido inspeccionado por las autoridades competentes. Cuando la inspección detectase a bordo especies sujetas a las medidas de conservación del ICCAT, se prohibirán los transbordos y desembarques de estos buques en los países adscritos al ICCAT, excepto que se prue-

be que las capturas se han producido fuera del área de regulación, o que se han realizado cumpliendo con todas las medidas de conservación y otros requerimientos establecidos por el Organismo.

En aplicación de aquel acuerdo el Consejo de Ministros del pasado 26 de noviembre aprobó un Real De-

creto sobre el control de las operaciones de pesca de buques de terceros países en aguas jurisdiccionales españolas en el que se especifica la necesidad de disponer de licencia y permiso de pesca especial para poder ejercer la actividad pesquera y de autorizaciones específicas para desembarcar las capturas realizadas en alta mar. Los bu-



## Nuevas incorporaciones y denuncias

**El ICCAT es una organización intergubernamental, nacida al amparo del Convenio Internacional sobre Conservación del Atún Atlántico, suscrito en Río de Janeiro en 1966, cuyo objetivo es la regulación y conservación de los grandes pelágicos en el Atlántico, fundamentalmente pez espada y los distintos tipos de atunes (atún blanco, patudo, listado, rabil y atún rojo).**

**Constituida en 1970, está integrada por las primera potencias en la captura de túnidos en el Atlántico: Angola, Benin, Brasil, Canadá, Cabo Verde, Costa de Marfil, Corea, Francia, Gabón, Ghana, Guinea Ecuatorial, Guinea-Conakry, Japón, Marruecos, Portugal, Santo**

**Tomé y Príncipe, Sudáfrica, Estados Unidos de América, Rusia, Uruguay y Venezuela y, desde 1998 la Comunidad Europea, a través de la cual participa España. Sus recomendaciones tienen carácter vinculante para las partes contratantes y se transmiten a las no contratantes ribereñas o que pescan túnidos en ella. La próxima asamblea general se celebrará en Marruecos del 13 al 20 de noviembre del 2000.**

**España fue desde su constitución el principal contribuyente y donde radica su sede permanente. Españoles fueron sus dos primeros secretarios ejecutivos: Olegario Rodríguez (1970-90) y Antonio Fernández (1990-96) -a quien sucedió Adolfo Ribeiro**

ques pesqueros y buques no-  
driza españoles, sólo podrán  
recibir transbordos de las es-  
pecies ICCAT de las partes  
contratantes y de partes o en-  
tidades colaboradoras. Los  
transbordos de productos de  
pesca y las operaciones de  
transformación de productos  
pesqueros a bordo estarán so-  
metidos a comprobaciones  
estrictas.

La Comisión de Río ha  
dirigido nuevos avisos a paí-  
ses que no han cumplido con  
su obligación de control so-  
bre buques y que, de mante-  
ner el incumplimiento, po-  
drán ser objeto de sanciones  
comerciales a partir de la pró-  
xima asamblea.

### Otros túnidos

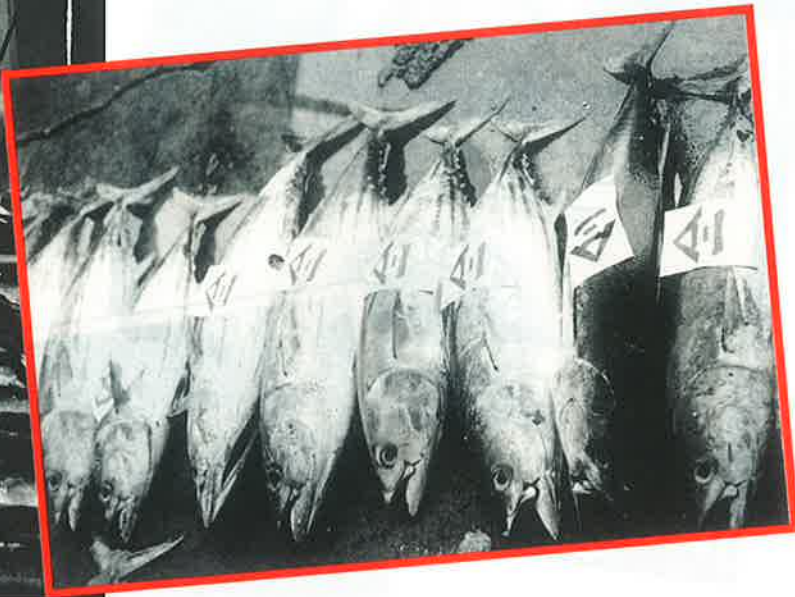
Siguiendo las sugerencias  
del Comité Científico, la reu-  
nión de Río analizó distintas  
medidas para no incrementar  
el esfuerzo pesquero sobre las  
especies de túnidos tropicales  
(rabil, listado y patudo), sin

que se llegara a  
adoptar ninguna re-  
comendación con-  
creta, que deberá  
ser considerada en  
la próxima reunión.  
La flota española  
capturó el pasado  
año 68.733 tonela-  
das de túnidos tro-  
picales en el Atlán-  
tico, sobre un total  
de capturas de unas  
360.000 toneladas.

Se constató, no  
obstante, la necesi-  
dad de continuar  
reduciendo al máxi-  
mo posible las cap-

**Belice y  
Honduras no  
podrán  
exportar pez  
espada  
capturado en  
el Atlántico  
hacia los  
mercados de  
ninguno de los  
países  
miembros de  
ICCAT.**

turas de juveniles.  
A propuesta de la  
Unión Europea,  
con el respaldo de  
España, se adoptó  
una nueva veda o  
moratoria espacio-  
temporal por la que  
se prohíbe el uso  
de dispositivos de  
concentración de  
peces en el Golfo  
de Guinea del 1  
de noviembre al 31  
de enero, por ser  
ésta la zona y épo-  
ca donde se produ-  
ce una importante  
concentración de  
juveniles.



Esta medida fue adoptada  
de forma voluntaria por los atu-  
neros cerqueros españoles y  
franceses en 1998 y se convir-  
tió en obligatoria para los cer-  
queros a partir de 1999. La mo-  
ratoria aprobada ahora supone  
que la medida será de aplica-  
ción con carácter permanente  
para todas las flotas de superfi-  
cie. El Comité Científico anali-  
zará en el 2000 la eficacia de  
esa medida.

En cuanto al atún blanco o  
bonito del Norte, pesquería  
considerada de importancia  
primordial para España, se es-  
timó que el *stock* está próxi-  
mo a su nivel máximo de ex-  
plotación y se recomienda no  
superar los niveles de capturas  
de años anteriores. Se han es-  
tablecido una serie de medi-  
das de control de esfuerzo  
efectivo, limitando el número  
de barcos presentes en la pes-  
quería, el número de países  
que pueden acceder a la mis-  
ma y el esfuerzo que pueden  
desarrollar las distintas flotas.

La flota bonitera del Nor-  
te, integrada por unos 500 bar-  
cos, gallegos y vascos princi-  
palmente, captura el 55% de  
la pesca total y proporciona  
unos 5.000 empleos. ■

Lima-, y español era su anterior presidente  
Rafael Conde de Saro.

En la asamblea general de 1999 se han  
incorporado Namibia y Panamá como nuevos  
miembros de la Organización. También se ha  
permitido la presencia de organizaciones no  
gubernamentales.

Coincidiendo con la celebración de la  
asamblea anual una de estas organizaciones,  
el Fondo Mundial para la Naturaleza,  
WWF/Adena, daba a conocer un informe  
sobre las pesquerías de túnidos, realizado en  
colaboración con el Programa de Control de  
Comercio sobre Vida Silvestre, en el que  
se denunciaba la captura sistemática de

ejemplares que no alcanzan la talla  
permitida y la falta de control efectivo sobre  
las capturas de pez espada y atún rojo, dos  
de las especies más apreciadas  
comercialmente.

De acuerdo con este informe, el 83% de las  
capturas de atún rojo del Mediterráneo y más  
de la mitad de las capturas en el Atlántico  
Oriental no alcanzan la talla mínima. En cuanto  
al pez espada, sostiene que más de un tercio de  
las capturas en el Atlántico Norte están por  
debajo del tamaño permitido. Adena señalaba  
asimismo el alto porcentaje de capturas  
accidentales de tiburones por parte de los  
barcos espaderos.

M.V.

Mery Varona

# EL FROM PROMUEVE EL CONSUMO DE PEZ ESPADA Y DE PRODUCTOS CONGELADOS

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a través del fondo de Regulación y Organización del Mercado de los Productos de la Pesca y Cultivos Marinos (FROM), ha puesto en marcha sendas campañas de publicidad encaminadas a fomentar el consumo del pez espada, tanto fresco como congelado, y el de productos pesqueros congelados.

La primera de las campañas pone el acento en las cualidades alimenticias y nutricionales del pez espada, así como en su atemporalidad y facilidad para el consumo.

La difusión de esta campaña se ciñe a las Comunidades Autónomas de Andalucía, Galicia, Madrid y Valencia, donde a lo largo del mes de noviembre se han distribuido folletos y carteles y se emitirán mensajes publicitarios con el eslogan común "Pez espada, el emperador del mar".

El presupuesto de esta iniciativa es de 70 millones de pesetas, y ha sido financiado por la Unión Europea, el FROM y el sector productivo. La flota espadera espa-

ñola está integrada por unos 200 barcos, la mayoría con base en puertos gallegos, proporciona alrededor de 3.000 empleos, y opera en aguas del Atlántico, Indico y Pacífico.

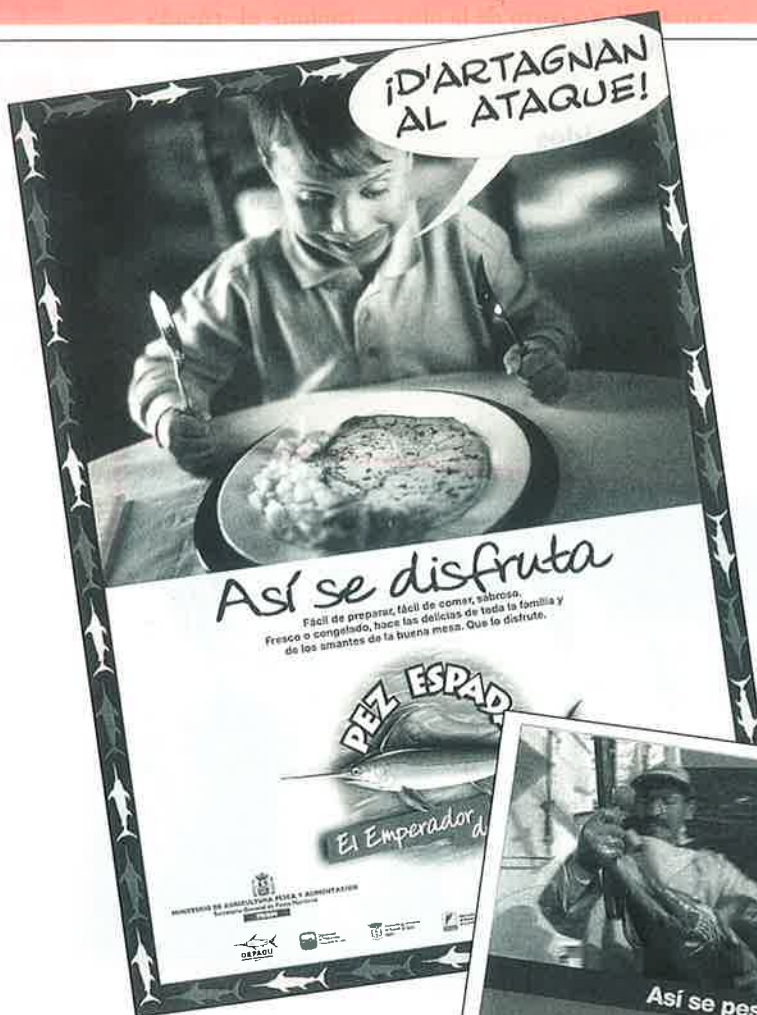
"Sabores del mar congelados, saber comer, saber vivir" ha sido el eslogan de la campaña publicitaria de incentivación al consumo de productos pesqueros congelados, desarrollada durante los meses de octubre y noviembre. El mensaje en este caso comunicaba las bondades culina-

rias y nutritivas de los productos congelados y hacía hincapié asimismo en su atemporalidad, en la facilidad de conservación y en la comodidad de uso y preparación.

La difusión ha tenido alcance nacional, mediante folletos y carteles divulgativos y mensajes en radio y televisión.

El importe global de la campaña ha sido de 167 millones de pesetas, aportados por el FROM, los fondos estructurales del IFOP y el sector pesquero de congelados. ■

M.V.





ASÍ FUE  
**1999**

# UN AÑO EN LA MAR

Como viene siendo habitual en estas fechas, en las páginas siguientes ofrecemos un amplio resumen sobre los acontecimientos más importantes que se produjeron durante este año que finaliza en el ámbito marítimo pesquero, así como en el mundo del Trabajo y la Seguridad Social. Año de luces y sombras. Datos positivos en materia de trabajo, empleo, cotizaciones a la Seguridad Social y evolución de las pensiones. De todo un poco para el colectivo marítimo pesquero. Objetivos cumplidos en el desarrollo de la política de estructuras en pesca, triunfo de los armadores de las empresas conjuntas en el Reino Unido tras una década de batallas

y, en la parte contraria, dificultades en el acuerdo con Argentina y fin de año con la flota que operaba en Marruecos amarrada en los puertos a la espera de las negociaciones entre Bruselas y Rabat, aunque trabajadores y armadores tienen aseguradas las ayudas para todo el tiempo que se prolongue esta situación.

En el ámbito del ISM fue noticia la adjudicación para construir un barco que releve al emblemático "Esperanza del Mar" y la apuesta del Instituto de ser protagonista en la formación marítimo-pesquera en Iberoamérica.



CASI UN BILLÓN MÁS QUE EN 1999

## Presupuestos solidarios para el año 2000

Como ya es tradicional en el sistema de Seguridad Social, la partida más cuantiosa del presupuesto es la destinada al pago de las pensiones, que alcanza los 8,6 billones de pesetas, lo que supone un incremento de 475.228 millones sobre el ejercicio de 1999. La principal fuente de financiación correrá a cargo de las cotizaciones sociales, que alcanzarán los 9,4 billones de pesetas, y según las previsiones oficiales, el número de trabajadores afiliados llegará el próximo año a los 15 millones.

### Objetivos

Los principales objetivos que han inspirado el presupuesto para el próximo año son, según el Secretario de Estado, el apoyo a la creación de empleo, la mejora del bienestar social, en

*La Seguridad Social contará en el año 2000 con casi un billón de pesetas más de presupuesto que en 1999. Para los responsables del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y de la Seguridad Social, Manuel Pimentel y Juan Carlos Aparicio, estos presupuestos son "solidarios, sociales, redistributivos e innovadores". Los 14,6 billones de pesetas asignados a la Seguridad Social garantizan el mantenimiento del poder adquisitivo de todas las pensiones, que subirán un 2%, y permiten que las pensiones mínimas crezcan por encima de los precios en un 5,5%. También harán posible la creación de un Fondo de Reserva, dotado con 60.000 millones de pesetas, que garantizará el pago de las pensiones futuras.*

consonancia con el Programa del Estabilidad para el período 1998-2002, y la Ley de Consolidación y Racionalización del Sistema de Seguridad Social de 1997. Otro de los objetivos es que se da cumplimiento a la recomendación segunda del Pacto de Toledo que aconseja la cons-

titución de un Fondo de Reserva que atenúe los efectos de los ciclos económicos más bajos. Durante el año 2000 ello será posible, ya que por primera vez, y cuando la Seguridad Social cumple su primer centenario, el sistema alcanzará el equilibrio financiero con déficit cero y un

superávit equivalente al 0,1% del PIB. Este superávit permitirá destinar 60.000 millones de pesetas al Fondo de Reserva.

### Las mínimas suben por encima del IPC

La otra gran novedad de estos presupuestos es, según los responsables de Trabajo, la redistribución de la riqueza que se produce dada la buena marcha de la economía entre las pensiones más bajas. Así la mejora de estas prestaciones, fruto del Acuerdo sobre Revalorización de las Pensiones Mínimas de la Seguridad Social, alcanzado con los Sindicatos mayoritarios CCOO y UGT, el pasado 16 de septiembre.

Para el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Juan Carlos Aparicio, "éste es uno de



los logros sociales más destacados de estos presupuestos". Este acuerdo permitirá un incremento medio de un 5,5% –subida por encima del Índice de Precios al Consumo (IPC) previsto en un 2%– para las pensiones mínimas contributivas, pensiones no contributivas y pensiones del SOVI (Seguro Obligatorio de Vejez e Invalidez). De esta medida, que va a suponer un gasto adicional de 61.000 millones de pesetas, se beneficiarán más de tres millones de pensionistas que verán incrementados sus ingresos entre un 4,5% y un 16%.

Hay que destacar que el aumento de las pensiones de viudedad de menores de 60 años con cargas familiares, que experimentan un incremento del 16%, quedan equiparadas a las del tramo de edad superior conforme a lo previsto en el Pacto de Toledo, y las de jubilación de mayores de 65 años con cónyuge cargo se equiparan al salario mínimo interprofesional.

Además de la mejora prevista en el Acuerdo Social con los sindicatos, los Presupuestos del 2000 contemplan la revalorización del resto de las pensiones según el IPC previsto de un 2%.

### Separación de fuentes

Para el próximo año, según estos Presupuestos, se culmina el proceso de separación de fuentes de financiación del Sistema, con la salvedad de los complementos a mínimos en tanto no se establezca definitivamente su naturaleza y para los que hay prevista en el 2000 una partida de 670.000 millones de pesetas. Esta separación de fuentes de financiación será posible merced a la aportación del Estado de 214.658 millones de pesetas, destinados al pago de los servicios sociales gestionados por el IMSERSO, prestaciones de carácter universal financiadas hasta ahora con cargo a las cotizaciones sociales como era el caso de la sanidad, que se financiaba en su totalidad con aportaciones del Estado pro-



cedentes de los impuestos generales.

Para Aparicio "estos avances contribuyen a asegurar la suficiencia y el equilibrio financiero de la Seguridad Social. Ambos objetivos se consiguen gracias a la política de saneamiento financiero llevada a cabo en los últimos ejercicios y a la puesta en marcha de la Ley de Pensiones, que ha venido a reforzar la contributividad y la proporcionalidad de las prestaciones, las medidas de mejora de la recaudación y la lucha contra el fraude.

### Saneamiento financiero

El Proyecto de Presupuestos contempla también una reducción de la morosidad así como un incremento de la recaudación efectiva, que ha sido posible por las mejoras aplicadas en el procedimiento de Recaudación de los Recursos del Sistema, junto a los avances en el control informático de las deudas. Esta mejora de la recaudación ha permitido, según los datos oficiales, reducir el importe de los derechos reconocidos pendientes de cobro, en vía ejecutiva, de 330.000 millones de pesetas en 1999 hasta los 190.000 millones previstos para el 2000, continuando con la línea de adaptación a los criterios europeos del SEC95 (acercamiento de los principios de caja y devengo). ■

### REVALORIZACIÓN DE LAS PENSIONES MÍNIMAS

	Mínimas 1999	Mínimas 2000	Δ 2000/1999	
			Absoluto	En %
<b>JUBILACION E INVALIDEZ.</b>				
Cónyuge >65	67.050	70.650	3.600	5,37
Cónyuge <65	58.690	62.290	3.600	6,13
Sin cónyuge >65	56.990	59.990	3.000	5,26
Sin cónyuge <65	49.735	52.735	3.000	6,03
<b>VIUEDAD</b>				
Mayores de 65	56.990	59.990	3.000	5,26
De 60 a 64	49.735	52.735	3.000	6,03
<60 con cargas	45.480	52.735	7.255	15,95
<60 sin cargas	37.955	42.080	4.125	10,87
<b>PENSIONES NO CONTRIBUTIVAS</b>				
1 Benef.	37.955	40.255	2.300	6,06
SOVI	40.750	42.400	1.650	4,05

## Los presupuestos del Instituto Social de la Marina

Los presupuestos asignados al Instituto Social de la Marina, como organismo encargado de la problemática social del sector marítimo-pesquero y Entidad Gestora del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, asciende para el año 2000 a 199.120 millones de pesetas, lo que supone 11.322 millones más que en 1999, o un 6,3% de aumento en términos porcentuales.

De este volumen de recursos el gasto previsto en gestión directa del Instituto Social de la Marina asciende a 186.736 millones de pesetas, equivalentes al 93,8% del presupuesto, mientras que la dotación de las Comunidades

Autónomas por la gestión de servicios sanitarios y sociales asumidos asciende a 12.385 millones de pesetas, que representan en 6,25% restante.

Dentro de los importes asignados a la gestión directa, los programas de prestaciones económicas, es decir, pensiones, incapacidad temporal y otras prestaciones, absorben el 89,9%; los programas asistenciales, el 5,2% y los de administración que contienen actividades de inscripción y afiliación de empresas y trabajadores, gestión de empleo y desempleo de los trabajadores del mar, el 4,9% restantes.

## ACUERDO ENTRE GOBIERNO Y SINDICATOS

# Subida de las pensiones mínimas entre 1.650 y 7.255 pesetas mensuales

Los incrementos pactados tienen una media del 5,4% y unas 3.600 pesetas al mes. Estas subidas varían en función de los grupos sociales beneficiados por la medida, con una horquilla comprendida entre el 16% para las pensiones de viudedad menores de 60 años con cargas familiares, y el 4,1% que perciben los beneficiarios del antiguo Seguro Obligatorio de Vejez e Invalidez (SOVI).

La pensión más beneficiada por el acuerdo es la de viudedad para menores de 60 años con cargas familiares, que experimenta una subida de 7.255 pesetas mensuales (101.570 anuales) y que actualmente perciben un total de 11.541 personas. En tanto que la pensión mínima que cuenta con mayor número de perceptores (907.621) es la de jubilación e invalidez sin cónyuge para mayores de 65 años, que se incrementa en 3.000 pesetas mensuales, hasta alcanzar las 59.990.

Por su parte, las pensiones de jubilación e invalidez para mayores de 65 años con cónyuge a cargo experimentan una subida de 3.600 pesetas mensuales con lo que se colocarán en 70.650 pesetas mensuales, igual que lo previsto para el Salario Mínimo Interprofesional, lo que ha llenado de satisfacción a las centrales sindicales, ya que era una antigua reivindicación suya. El Gobierno lo calificó de "hito histórico". Las pensiones no contributivas suben 2.300 pesetas mensuales, situándose en 40.255 (ver cuadro).

## Por encima del IPC

La subida media ponderada de las pensiones mínimas es del 5,4%, superior al 2% que previ-

*El Gobierno y los sindicatos mayoritarios Unión General de Trabajadores (UGT) y Comisiones Obreras (CCOO) alcanzaron durante el año que finaliza un nuevo acuerdo en materia de protección social. De acuerdo con este pacto, las pensiones mínimas contributivas y no contributivas de la Seguridad Social suben a partir de enero del año 2000 en unas cantidades que oscilan entre las 1.650 y las 7.255 pesetas mensuales. Esta medida afecta a más de tres millones de pensionistas y tiene un coste adicional de 61.000 millones de pesetas. Con este incremento se ha conseguido que, por primera vez, las pensiones mínimas de jubilación e invalidez se equiparen con el Salario Mínimo Interprofesional.*



siblemente experimenten el resto de los casi ocho millones de pensionistas, según las estimaciones en que el Gobierno cifra la subida de precios al consumo. En esta subida de las pensiones mínimas está incluido ese dos por ciento en que el Gobierno ha estimado la subida del IPC para el año 2000, así como las décimas de desviación que está previsto que se produzcan este año. Estaba estimado que el IPC alcanzara el 1,8% y las últimas previsiones lo cifran en 2,4%. Estas subidas son consolidables. El coste de esta subida especial de las pensiones mínimas supondrá para las arcas del Estado

unos 61.000 millones de pesetas a los que hay que sumar otros 50.000 correspondientes al incremento del 2% previsto para todas las pensiones más la recuperación de las seis décimas de desviación de la inflación real respecto al objetivo fijado por el Gobierno para este año.

## Satisfacción

Tras la firma del acuerdo sus principales artífices, el Vicepresidente Segundo del Gobierno y Ministro de Economía, Rodrigo Rato, el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Manuel Pimentel, y los líderes de las dos

principales centrales sindicales firmantes del acuerdo, Cándido Méndez (UGT) y Antonio Gutiérrez (CCOO) mostraron su satisfacción, destacando el consenso logrado que va a permitir "reconducir el debate de las pensiones al sosiego y al marco del Pacto de Toledo, de donde nunca debió salir", según dijo Rodrigo Rato, quien aseguró, también, que las subidas pactadas con los sindicatos cuentan con el respaldo de todas las fuerzas políticas.

Por su parte los Secretarios Generales de los dos principales sindicatos se mostraron muy satisfechos de haber colaborado a reconducir el debate de las pensiones y, como señaló Cándido Méndez, "hemos alcanzado una reivindicación histórica en protección social". Antonio Gutiérrez, molesto por la polémica que ha precedido a este acuerdo, dijo que "este pacto quiere ser la aportación de los sindicatos a ese debate para que se aborde la renovación del Pacto de Toledo sin malas formas".

Finalmente, los máximos responsables de Trabajo, el ministro Manuel Pimentel y de Seguridad Social, el Secretario de Estado, Juan Carlos Aparicio, también mostraron su satisfacción porque "en la subida de las pensiones han primado criterios como la igualdad territorial y la conciliación de la solidaridad con la contribución". Y explicaron que para alcanzar el acuerdo se han seguido las recomendaciones del Pacto de Toledo sobre el reforzamiento de la equidad y la contribución al sistema de Seguridad Social, el mantenimiento del poder adquisitivo mediante la revalorización y los principios contenidos en la ley que garantiza el poder adquisitivo de las pensiones de Seguridad Social. ■

APROBADO POR LA UNIÓN EUROPEA

## Un billón y medio para el II Plan de Empleo

**E**l Plan de Empleo de 1999 dispuso de un presupuesto de 1,4 billones de pesetas, de los que 509.530 se destinarán a políticas activas de empleo; 255.686 a formación reglada; 290.570 a bonificaciones a la contratación indefinida y 441.500 a líneas de crédito a pequeñas y medianas empresas. Los beneficiarios de estos fondos serán 1.100.000 desempleados, que recibirán 1.500.000 acciones formativas o de empleo. Los objetivos generales del II Plan Nacional de Empleo son, según las directrices comunitarias, mejorar la capacidad de inserción profesional, desarrollar el espíritu de empresa, fomentar la capacitación de los trabajadores y empresas y reforzar la política de igualdad entre hombres y mujeres.

### Novedades

El Plan de Empleo de 1999 contó con novedades con respecto al de 1998. En concreto siete fueron los programas que se desarrollaron este año por primera vez: **compromiso voluntario de actividad, talleres de empleo, calidad en las Pymes, tutoría individualizada, sociedad de la información, movilidad geográfica y desarrollo local**. El primero de estos programas, **compromiso voluntario de actividad**, consiste en la fijación de acuerdos entre los parados y el INEM (Instituto Nacional de Empleo) para que aquellos acepten cuantas propuestas de formación y empleo les realice dicho organismo. Se trata de un programa piloto de inserción en el mercado de trabajo que beneficiará, en el primer año, a un máximo de 50.000 desempleados que perciben prestación o subsidio. El programa se dirigirá, preferente-

*Más de un billón de pesetas ha movilizado el II Plan de Empleo que el Reino de España presentó a la Unión Europea y que fue aprobado por ésta. Las novedades más significativas del mismo con respecto al anterior fueron la creación de la tutoría individualizada para desempleados, la participación destacada de los ayuntamientos en el fomento del empleo y la movilidad geográfica de los parados.*



mente, a parados de larga duración, mayores de 45 años, que podrán firmar, voluntariamente, un convenio con el INEM para mejorar su empleabilidad.

### Desarrollo local

Éste fue uno de los programas más importantes del II Plan Nacional de Empleo, según el ministro de trabajo. El objetivo es favorecer la creación de empleo en el entorno local. A tal efecto ya se ha firmado un amplio convenio con la Federación Española de Municipios y Provincias. Sus ejes prioritarios son la creación de nuevas subvenciones para ayudar a estas entidades a descubrir posibilidades de desarrollo en su zona, financiando informes, campañas para atraer la inversión, etc.; se po-

tencia el papel de los agentes de empleo y desarrollo local, incrementando las subvenciones para su contratación, y se involucra más intensamente a las entidades en el desarrollo local, a través de una participación más directa en la promoción de iniciativas empresariales, y se potencia la actividad empresarial en servicios relacionados con los nuevos yacimientos de empleo al tiempo que se crean nuevas líneas de subvención para ayudar a la contratación y se incrementan las actuales por contratación indefinida.

### Calidad en las Pymes

Es otra de las novedades del Plan de Empleo de 1999. Se trata de implantar sistemas de calidad en las pequeñas y me-

dianas empresas y concienciar de que aquélla debe ser el elemento diferenciador de la competitividad de las Pymes españolas. Las acciones que se van a poner en marcha son: establecer acciones de divulgación, realizando campañas de concienciación y de información de cómo acceder a los sistemas de calidad.

### Tutorías individualizadas

Ayudar a los desempleados para encontrar trabajo es el motivo principal de la puesta en marcha de este proyecto que se recoge en el Plan de Empleo. El objetivo es facilitar al demandante de empleo mediante una tutoría personalizada, el desarrollo de competencias que le permitan identificar y elegir opciones, tomar decisiones y evaluar sus resultados, a través de entrevistas periódicas. Con estas entrevistas se examina la situación del desempleado, una vez que ha finalizado alguna de las acciones que componen el itinerario de inserción profesional, así como el análisis de las dificultades actuales en la búsqueda de empleo.

### Sociedad de la información

Dado que la sociedad de la información es uno de los fenómenos más interesantes de la última etapa del milenio y que va a tener gran incidencia en el próximo siglo, el Gobierno está elaborando estrategias e iniciativas para promover su desarrollo, además de poner las bases que permitan situar a nuestro país en condiciones de igualdad ante los nuevos escenarios socioeconómicos que la sociedad de la información requiere. ■

# Nuevas medidas para mejorar la asistencia médica a bordo de los buques

Con la transposición de la Directiva Comunitaria se pretende, según el Subdirector General de Acción Social Marítima del ISM, Fernando Álvarez-Blázquez, "dar un tratamiento uniforme a la dispersión normativa existente, delimitando claramente las diversas competencias y funciones en aras de una aplicación homogénea de las disposiciones y programas vigentes en materia de seguridad, higiene y salud a bordo de los buques".

Dichas competencias corresponden a cinco Ministerios implicados en la aplicación de esta normativa y que son los que propusieron al Consejo de Ministros la aprobación de la misma: el de Fomento, responsable de la regulación normativa de la Marina Mercante y abanderamiento de los buques; el de Educación y Cultura, que regula el régimen de titulaciones académicas y profesionales; el de Trabajo y Asuntos Sociales, que legisla en materia laboral de higiene y seguridad, y asistencia sanitaria de trabajadores del mar; el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, que sienta las bases de ordenación del sector pesquero y las de las enseñanzas de Formación Profesional en el mismo, y el de Sanidad y Consumo que regula la Sanidad exterior y Productos Farmacéuticos.

## Botiquín a bordo

Las principales disposiciones de la nueva legislación afectan a temas como el botiquín a bordo, instalaciones y personal sanitario a bordo, asistencia médica a distancia y formación sanitaria.

Por lo que se refiere a los botiquines a bordo, la nueva norma

*El Gobierno ha aprobado un Real Decreto por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud para promover una mejor asistencia médica a bordo de los buques. Esta norma consiste, esencialmente, en adaptar a la legislación española la Directiva de la Unión Europea 92/92 de 31 de marzo de 1992, por la que se regulan la obligatoriedad de llevar botiquines a bordo de los buques, la existencia de medios de consulta médica a distancia y la formación sanitaria de los trabajadores del mar.*

obliga a todos los buques a llevar permanentemente un botiquín cuyo contenido, tanto en lo referente a medicamentos como a material médico, ha de responder, en función de las características del trayecto que se realice, las actividades que se lleven a cabo en él o los tipos de cargamento, a unos estándares cualitativos y cuantitativos. Existen tres tipos de botiquines: A, B y C. El más completo es el A, que es el que deberán llevar aquellas embarcaciones que operen sin limitación de zona geográfica, mientras que el modelo más sencillo es el C, con el que deberán ir provistos los buques que naveguen solamente en aguas interiores o a menos de 12 millas de la costa.

Para el conocimiento de cómo realizar las consultas médicas y el manejo del botiquín a bordo, el ISM va a realizar una nueva edición de la "Guía Sanitaria a Bordo", que sustituirá a la actualmente vigente, en la que se incluirá el contenido de esta normativa. La Guía será al igual que el botiquín de uso obligatorio y será distribuida por el Ins-



tituto de forma gratuita.

En la nueva norma se ha fijado la obligatoriedad de que exista un local de cuidados médico-sanitarios en todos los buques mayores de 500 toneladas de registro

bruto (TRB) con una dotación de 15 o más tripulantes y que efectúe viajes que excedan de 48 horas de duración. Deberá ser un local independiente que permita la administración de cuidados sanitarios en condiciones materiales e higiénicas satisfactorias, con fácil acceso, para permitir las evacuaciones, en caso de emergencia, lo más rápido posible, y desde el que se pueden realizar consultas radio-médicas. El local deberá contar con al menos dos literas y si hay más de 20 tripulantes deberá contar con tres.

Asimismo, aquellas embarcaciones que dispongan de una tripulación de cien personas deberán contar con la presencia a bordo de un médico encargado de la asistencia médica a trabajadores.

Otra de las cuestiones de

que se preocupa la normativa es la de garantizar una asistencia médica a distancia a los tripulantes, para lo que determina que esta competencia sea, como ya lo era hasta ahora, del Centro Radio-Médico, dependiente del ISM, como servicio gratuito y permanente. El personal médico de este Centro cuenta con formación continuada y específica respecto a las condiciones particulares que existen a bordo de los buques.

## Formación sanitaria

A este tema de la formación sanitaria dedica especial interés la nueva legislación. La protección que la normativa referida a este sector implica no sería suficiente si no se acompaña de una acción que incida en líneas como: la formación y el reciclaje de los profesionales, la incorporación de los avances técnicos a los buques o el control de las condiciones higiénico-sanitarias de los mismos. Así pues, la norma ha previsto que todos los tripulantes reciban durante su formación profesional marítima una formación sanitaria básica sobre las medidas de asistencia sanitaria y de socorro que deban tomarse de inmediato en caso de accidente o de extrema urgencia médica.

Con el fin de mantener continuamente actualizado el contenido de los botiquines, se constituirá una Comisión con la denominación "Comisión Técnica de Actualización del Contenido de los Botiquines a Bordo", que se integrará en el Instituto Social de la Marina, presidida por el Subdirector General de Acción Social Marítima de dicha entidad, y que contará con vocales designados por los cinco Ministerios con competencias en esta materia. ■

# Año de relevos

*Los últimos meses han sido escenario de sendos relevos al frente de los Ministerios de Agricultura, Pesca y Alimentación, así como en Trabajo y Asuntos Sociales.*

**E**n Agricultura, el pasado mes de mayo Jesús Posada sustituyó en el cargo a Loyola de Palacio. La que fuera ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación desde mayo de 1996, fue designada por el Partido Popular como cabecera de lista para las elecciones al Parlamento Europeo, donde resultó ganadora. Posteriormente fue designada por el comisario Prodi vicepresidenta de la Comisión y comisaria de Transportes.

Jesús Posada, soriano de 54 años, ha desarrollado una larga carrera política, primero en las filas de UCD y posteriormente en el Partido Popular, especialmente en la Comunidad Autónoma de Castilla y León, donde ocupó la presidencia sustituyendo a José María Aznar. En tiempos de UCD fue gobernador civil de Huelva y director general de Transportes.

Jesús Posada, en el momento de su nombramiento como ministro, era diputado por el Partido Popular y presidente de la Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados. Hombre de talante dialogante y moderado, desde su nombramiento para este cargo ha desarrollado una política abierta con el conjunto de las Comunidades Autónomas así como con las organizaciones agrarias y pesqueras. Sobre la mesa del Ministerio de Agricultura tenía como principales cuestiones pendientes el desarrollo en España de la Política Agrícola Común tras la reforma de la primavera pasada y sobre todo la distribución de cupos y cuotas de leche, viñedos, herbáceos y carne de vacuno. Estos repartos de cuotas, que se suponían muy polémicos, los ha logrado reciente-



**JESÚS POSADA  
SUSTITUYÓ  
A LOYOLA  
DE PALACIO  
EN  
AGRICULTURA**

mente con una aparente facilidad y con una mayoría de votos favorables por parte de las Comunidades Autónomas. Ha logrado el consenso igualmente para el Plan Nacional de Regadíos y se enfrenta al nuevo acuerdo pesquero con Marruecos como una de las cuestiones pendientes de mayor envergadura.

## **Cambio en trabajo**

Con el año recién estrenado se produjo el relevo en el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. Manuel Pimentel, hasta entonces Secretario General de Empleo, sustituyó a



**MANUEL  
PIMENTEL  
OCUPÓ EL  
PUESTO DE  
JAVIER ARENAS  
EN TRABAJO**

Javier Arenas, quien pasó a hacerse cargo de la Secretaría General del Partido Popular. El nuevo ministro, sevillano y el más joven del Gobierno con 38 años, es Ingeniero Agrónomo por la Escuela Superior de Ingenieros Agrónomos de Córdoba y licenciado en Derecho por la Universidad de Sevilla y ha realizado también un Máster en Administración y Dirección de Empresas.

Su trayectoria profesional se ha desarrollado tanto en el ámbito de la política como en la empresa privada. En política se inició en el año 1990 al ser elegido Secretario General

del Partido Popular en Sevilla, puesto que compatibilizó con el de Diputado y Portavoz de Economía del Grupo Popular en el Parlamento de Andalucía. En julio de 1993 fue elegido Secretario General del Partido Popular en esa Comunidad Autónoma.

En julio de 1994 abandonó la política para dedicarse a actividades empresariales en los sectores de ingeniería medioambiental y agroindustrial y en la fabricación de equipos electromecánicos para tratamiento de aguas. Con la llegada del Partido Popular al poder, en mayo de 1996, se incorporó al Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales como Secretario General de Empleo.

Durante estos meses el titular de Trabajo ha continuado el talante negociador y de diálogo social iniciado por su antecesor. Fruto del mismo se ha conseguido, entre otros, el acuerdo para la subida de las pensiones mínimas. Otro objetivo de Manuel Pimentel ha sido la creación de más empleo y de mejor calidad, para lo que ha propiciado una serie de medidas incentivadoras de cara a incrementar el trabajo estable y ha fomentado la implantación de políticas activas. También le ha correspondido la elaboración del II Plan de Empleo, que ha sido elogiado por los responsables de la Comisión Europea.

También en materia de Seguridad Social durante el año que finaliza se ha incrementado la protección social, ha subido la afiliación hasta superar los 14.600.000 personas y se ha conseguido un superávit en la Seguridad Social que permitirá crear el Fondo de Reserva. ■

ESTÁN DESTINADOS A LOS PARADOS DE LARGA DURACIÓN,  
MAYORES DE 45 AÑOS, MUJERES Y DISCAPACITADOS

## En marcha los Talleres de Empleo

La creación de los Talleres de Empleo fue aprobada por el Consejo de Ministros el 19 de febrero a propuesta del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y su objetivo es combinar acciones de formación y práctica profesional al tiempo que cobrarán un salario. Con este programa se pretende, según el titular de Trabajo, Manuel Pimentel, "crear más empleo y de mayor calidad, mejorar la capacidad de inserción profesional, fomentar la empleabilidad de los desempleados e incrementar la oferta de políticas activas de empleo".

### Aprender trabajando

Los participantes en los Talleres de Empleo adquirirán la formación profesional y la práctica laboral necesaria, mediante la realización de obras y servicios de utilidad pública o interés social, relacionados con los nuevos yacimientos de empleo y que posibiliten la inserción posterior de los participantes tanto en el empleo por cuenta ajena como mediante la creación de proyectos empresariales o de economía social.

Los beneficiarios del Programa son aquellos desempleados mayores de 25 años que tengan especiales dificultades para insertarse en el mercado de trabajo, como pa-

*Un total de 10.000 millones de pesetas destinó en 1999 el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales para poner en marcha el Programa de Talleres de Empleo, figura similar a las Escuelas Taller, y cuyos beneficiarios serán desempleados mayores de 25 años que tengan especiales dificultades para insertarse en el mercado de trabajo, como parados de larga duración, mayores de 45 años, mujeres y personas discapacitadas. Los participantes en los Talleres de Empleo adquirirán formación profesional y práctica laboral necesaria, mediante la realización de obras y servicios de utilidad pública o interés social.*



**EL OBJETIVO DE LOS TALLERES DE EMPLEO ES CREAR MÁS EMPLEO Y DE MAYOR CALIDAD, ASÍ COMO MEJORAR LA CAPACIDAD DE INSERCIÓN PROFESIONAL DE LOS DESEMPLEADOS MAYORES DE 25 AÑOS.**

rados de larga duración, mayores de 45 años, mujeres y personas discapacitadas. Serán beneficiarios también aquellos colectivos preferentes de actuación en los Planes Nacionales de Acción para el Empleo que se aprueben cada año.

Los participantes recibirán formación profesional ocupacional adecuada a la función a desempeñar, en alternancia con el trabajo y la práctica profesional. El tiempo destinado a la formación se determinará en función de las características del proyecto formativo y de las necesidades individuales de los participantes en el mismo. Al finalizar esta etapa formativa los beneficiarios del programa recibirán un certificado, expedido por la entidad promotora en el que constarán la duración en horas de su participación en el programa así como la competencia adquirida y los módulos formativos cursados. Este certificado podrá ser convalidado en su momento por el Certificado de Profesionalidad correspondiente.

### Financiación

La financiación del Programa de Talleres de Empleo, cuyo presupuesto inicial es de 10.000 millones de pesetas, correrá a cargo de los Presupuestos Generales del Estado, a través de las subvenciones



que concedan el Instituto Nacional de Empleo o en su caso las Comunidades Autónomas que tengan asumidas las competencias de gestión de políticas activas de empleo.

Las subvenciones se destinarán exclusivamente a sufragar costes de formación profesional ocupacional y educación básica complementaria así como costes salariales, incluidas las cotizaciones a la Seguridad Social. Las entidades promotoras deberán aportar directamente o mediante aportaciones de otras entidades la parte del coste del proyecto que no subvencionen el INEM o las Comunidades Autónomas.

### Quiénes pueden promover Talleres de Empleo

Los proyectos de Talleres de Empleo podrán ser promo-



vidos por entidades públicas y entidades privadas sin ánimo de lucro, que deberán ser competentes para la ejecución de las correspondientes obras o servicios y disponer de la capacidad técnica y de gestión suficientes. La duración de los proyectos oscilará entre seis meses mínimo y un año máximo.

Estas entidades promotoras estarán obligadas a realizar la actividad para la que se les haya concedido la subvención, contratar a los trabajadores participantes y formarles en los aspectos teóricos y prácticos de las actividades profesionales y oficios objeto del programa, acreditar ante el organismo que les conceda

la subvención la realización de la actividad y someterse a las actuaciones de comprobación a efectuar por el INEM, la inspección de Trabajo y Seguridad Social y la Intervención General del Estado. Asimismo, el INEM o en su caso las Comunidades Autónomas realizarán cuantas acciones sean necesarias para llevar a cabo el seguimiento y la evaluación de los distintos proyectos puestos en marcha dentro de este Programa de Talleres de Empleo.

### Plan Nacional de Empleo

La creación de este Programa de Talleres de Empleo está previsto en el Plan Nacional de Acción para el Empleo del Reino de España, elaborado por el Gobierno de acuerdo con los criterios establecidos en la Cumbre de Luxemburgo, para la creación de empleo, que prevé, entre otras medidas, crear más empleo y de mayor calidad, mejorando la capacidad de inserción profesional.

Con este nuevo programa se pretende mejorar las posibilidades de empleo del colectivo de desempleados mayores de 25 años, especialmente de aquellos grupos con especiales dificultades de inserción. Para ello, los responsables del Ministerio de Trabajo han considerado conveniente seguir la misma filosofía de empleo-formación del programa de Escuelas Taller y Casas de Oficios que, desde su creación en 1985, ha venido siendo una eficaz medida de inserción en el mercado de trabajo a través de la cualificación y profesionalización de desempleados menores de 25 años mediante la formación en alternancia con el trabajo y la práctica profesional. ■



ESTARÁ DISPONIBLE DENTRO DE DOS AÑOS

## Nuevo buque hospital para los trabajadores del mar

Con este proyecto el Instituto Social de la Marina cumple uno de sus compromisos más ambiciosos: acercar la sanidad marítima a la flota pesquera allí donde se encuentre y continuar mejorando la protección sanitaria de los trabajadores del mar para que reciban, lejos de puerto, la misma atención sanitaria que el resto de los trabajadores españoles que realizan sus faenas en tierra, tal y como señaló el Director General del ISM, Rafael Mateos Carrasco, durante el acto de presentación de este proyecto, que se celebró en el mes de septiembre en la sede de este organismo en Madrid y que contó con la asistencia del Presidente de Astilleros Españoles, Marcelino Alonso López, el pre-

*El año que finaliza ha deparado una buena noticia para la gente del mar, puesto que el Instituto Social de la Marina ha firmado con la empresa Astilleros Españoles, a través de su filial "Juliana Constructora Gijonesa, S.A.", la construcción de un nuevo buque sanitario de salvamento y asistencia marítima, que sustituirá al "Esperanza del Mar", que está a punto de cumplir su 20 aniversario junto a la flota pesquera que faena en el caladero canario sahariano. El coste del barco será de 2.990 millones de pesetas, de los que 770 serán cofinanciados en el primer año de construcción del buque por la Iniciativa Comunitaria de Pesca.*

sidente de "Juliana Constructora Gijonesa, S.A.", Francisco Martínez de Castro, y del responsable de la Asesoría Jurídica, Luis Gayo del Pozo. Por parte del ISM también asistieron los Subdirectores de Acción Social Marítima, Fernando Álvarez-Bláz-

quez, y de Administración y Análisis Presupuestario, Javier Aragón.

### Un barco para el siglo XXI

El proyecto ganador en el correspondiente concurso públi-

co obtuvo la puntuación más alta en casi todos los apartados que sirvieron de base para la adjudicación del buque, tanto en la valoración de su zona sanitaria, grado de maniobrabilidad y operatividad, velocidad punta y crucero, como en los dispositivos para el arriado y recogida de las lanchas de salvamento y rescate y su estética exterior, que debe transmitir, según los deseos del ISM, un mensaje inequívoco de identidad de su misión sanitaria.

Se trata, en síntesis, de un barco específicamente diseñado como buque hospital, que entrará en servicio en los umbrales del tercer milenio, que contará con el mejor equipamiento sanitario posible y con todos los





avances técnicos propios de un proyecto de futuro. Un buque que responderá a un proyecto íntegramente español, construido en astilleros de nuestro país y con tecnología cien por cien española y que por su seguridad y maniobrabilidad estará preparado para navegar por todos los mares, incluso en condiciones climatológicas extremas, y sus dimensiones permitirán entrar en la mayor parte de los puertos del mundo para recoger a los marinos que lo requieran. La aplicación de las nuevas tecnologías de propulsión y su hélice especial garantizan su retorno a buen puerto en caso de avería, incendio o cualquier otra contingencia, según los responsables del astillero constructor.

### Seguridad y eficacia

Todo el diseño del barco gira en torno a un hospital que ocupa una cubierta completa desde proa, con acceso directo al helipuerto y a la cubierta de la embarcación principal de salvamento, lo que facilita el transporte de enfermos y náufragos a la zona sanitaria. Esta área esta-

rá dotada de quirófano, rayos X, laboratorio, UVI, departamento para el tratamiento de quemados, infecciosos y enfermos psiquiátricos. En ella destaca la interconexión de las salas de curas y camarotes de enfermos, así como la luminosidad y ventilación natural de los espacios sanitarios y de todos los camarotes.

La capacidad inicial del buque será de 17 pacientes en la zona hospitalaria y 30 en la zona de náufragos, cuyos camarotes estarán ubicados en otra de las cubiertas, independientemente del área sanitaria y del resto de la tripulación. De esta manera se obtiene otro de los requisitos exigidos por el ISM: que las áreas de los enfermos y los náufragos estén situadas lo más independientemente posible del resto de las dependencias del buque.

La amplitud de los camarotes permitirá que todas las camas vayan colocadas en el sentido proa-popa y que estén ubicadas lejos de los costados del barco, lo que representa una notable contribución a la seguridad

de enfermos y tripulación en caso de abordaje. En este sentido cabe mencionar que en caso de producirse éste el buque hospital cuenta con un sistema de compartimentos con características similares a las exigidas a los grandes barcos de pasajeros, que evitan al máximo el hundimiento del buque por entrada de agua. Esta medida garantiza la seguridad frente a situaciones climatológicas extremas o posibles emergencias.

La seguridad está presente también en los dispositivos de puesta a flota y recuperación de las lanchas salvavidas, que es una operación clave tanto en la salida urgente de los médicos para atender a los enfermos a bordo de las embarcaciones como para subir a éstos al buque hospital, y que ha sido resuelto mediante un moderno sistema que permite asegurar fácilmente la embarcación, elevarla y arriarla con el mínimo riesgo tanto para las personas que van a operar con ella, como para quienes se encuentran a bordo. Asimismo, destacan en el futuro buque las características de maniobrabilidad,

propulsión y emergencia y el bajo nivel de ruidos, inferior a los recomendados por la Organización Marítima Internacional.

### Moderna tecnología

Los responsables del Instituto Social de la Marina han tenido en cuenta que el buque estará operativo en los umbrales del tercer milenio, por lo que va a contar con los avances técnicos propios de un proyecto de futuro. El barco estará dotado con los últimos avances informáticos y de comunicación, tanto para su gestión como para su actividad sanitaria: aplicaciones de telemedicina, mucho más compleja de llevar a cabo desde y hacia un barco que en tierra, envío y recepción de correo electrónico y conexión con redes de RDSI.

### Mayor zona de cobertura

A diferencia del actual "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. Durante las paradas biológicas, el nuevo barco acudirá a otros caladeros donde ya existan demandas por parte de las flotas españolas alejadas de los medios asistenciales. A tal efecto se ha contado con la posibilidad de aumentar la capacidad hospitalaria del buque mediante las transformaciones de áreas que, en circunstancias normales, están destinadas a otros fines.

La tripulación del buque hospital que sustituirá al "Esperanza del Mar" estará integrada por 38 personas, de las cuales dos serán médicos, dos ATS y dos celadores. Contará también con buzos y personal especializado en la asistencia logística para atender a aquellas embarcaciones que lo requieran. ■

COORDINADO POR EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

# Programa de Cooperación sobre Formación Marítima en Iberoamérica

Entre los primeros países interesados en solicitar el apoyo del ISM estuvieron Ecuador y Venezuela, tras la visita de técnicos del ISM a dichos países, y una vez conocida la realidad marítimo-pesquera de los mismos y las necesidades existentes en distintas materias, se diseñaron los cursos que se impartieron en el Centro de Formación Marítima de Bamio durante los meses de junio y julio.

Bajo el epígrafe de "Curso de Orientación sobre la promoción de la actividad pesquera", las jornadas tuvieron como objetivo estudiar propuestas y acciones encaminadas a mejorar las condiciones de vida y trabajo de la gente de mar, desarrollar estrategias de comercialización de productos de la pesca, potenciar el desarrollo de la investigación pesquera, y la creación de un sistema de seguridad, salud y prevención de riesgos laborales.

## Dos niveles

Los cursos se han dirigido a dos niveles profesionales: técnicos de las Administraciones públicas y líderes naturales del sector pesquero. El total de los 46 participantes han podido informarse a lo largo de estos tres meses de todo lo relativo al funcionamiento de la Administración Marítimo-Pesquera en España, así como de detalles relativos a la organización de las estructuras pesqueras, al funcionamiento de cofradías, la transformación, distribución, enva-

*El Instituto Social de la Marina, en colaboración con la Agencia Española de Cooperación Internacional, ha puesto en marcha durante 1999 un ambicioso programa de Cooperación en materia de Formación Marítima con los países ribereños iberoamericanos que han solicitado esta colaboración. Con este programa se pretende mejorar las condiciones laborales y sociales de los trabajadores del mar de estos países y conseguir que la formación sea un instrumento para incrementar las competencias profesionales del colectivo marítimo pesquero y potenciar sus expectativas laborales.*



sado de conservas y comercialización de los productos de la pesca. Asimismo, han tenido oportunidad de conocer cómo se desenvuelve la actividad empresarial, la administración cooperativa y el asociacionismo en la pesca española, la tipología de los sistemas organizativos en el sector pesquero, sobre los recursos existentes, los cultivos marinos, la acuicultura y el marisqueo.

Especial atención se ha dedicado a temas como la formación marítima, tanto reglada como ocupacional, así como a la seguridad marítima y al estudio de los convenios de la OIT, en especial los referidos a normas de formación, titulación y guardia.

En paralelo a esta formación de tipo teórico los representantes ecuatorianos y venezolanos han podido visitar distintos centros y conocer "in situ" diversas realidades y experiencias del sector marítimo-pesquero español, además de la exhaustiva visita al Centro de Formación Marítima de Bamio.

## Proyectos

Una buena parte del tiempo disponible en estos meses se ha destinado a que los participantes elaborasen los correspondientes proyectos de cara a desarrollar en sus países estructuras organizativas, administrativas y de desarrollo similares a la experiencia española, aunque, lógicamente, adaptadas a las necesidades de las estructuras existentes en Ecuador y Venezuela.



Estos proyectos serán elevados a los Gobiernos correspondientes y aquí, en España, a la AECEI y al ISM para, una vez estudiados, ver la viabilidad de los mismos y, si procediese, llegar a acuerdos de colaboración para desarrollarlos.

### Seminario sobre Sanidad Marítima

Otra de las actividades llevadas a cabo durante 1999 en el marco de las actividades que el Instituto Social de la Marina lleva a cabo en materia de cooperación internacional fue el "Seminario Iberoamericano sobre Sanidad Marítima", celebrado también en el Centro de Formación Marítima de Bamio, en el que participaron 22 delegados de doce países: Argentina, Brasil, Costa Rica, Cuba, Chile, Ecuador, Guatemala, México, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela. El objetivo fue intercambiar información entre los países participantes sobre la organización de la atención sanitaria de los trabajadores del mar y estudiar fórmulas de cooperación en materia formativa o de apoyo técnico. La necesidad de mejorar las condiciones laborales y sociales de la gente del

mar de aquellos países en materias como la formación, la protección social, salud laboral, sanidad marítima y prevención de riesgos laborales fue la principal conclusión a la que llegaron los asistentes al Seminario, quienes solicitaron formalmente la colaboración del ISM para avanzar en estos campos.

### Programa de Cooperación

Los trece países que han mostrado su interés por participar en el Programa de Cooperación sobre Formación Marítima son: Argentina, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, Ecuador, México, Panamá, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela. Entre las materias que estos países han propuesto para que sean objeto de tratamiento en el marco de este Programa de Cooperación, en el que el Instituto Social de la Marina actuará como Coordinador General, figuran: impulsar la difusión y adecuado cumplimiento de los Convenios OIT referentes a temas marítimos y pesqueros en los países iberoamericanos; puesta a punto de criterios comunes de aplicación del Convenio sobre Formación, titulación y Guardia para la Gente del Mar

(STCW 95); realización de cursos de formación de formadores en distintas áreas, de seguridad y sanidad marítima, de acuicultura, de técnicas de pesca, etc. Asimismo está previsto que se puedan establecer programas de investigación y desarrollo entre el ISM y cualquiera de los países participantes así como la organización de seminarios regionales sobre las materias que se consideren más oportunas.

### El ISM y la formación marítima

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

Todo ello ha determinado que la acción formativa se haya hecho esencial para asegurar una respuesta adecuada a estos cambios, contribuyendo al incremento de la calidad de vida,

al bienestar individual y colectivo y, en definitiva, a garantizar un porvenir mejor. Consciente de ello, el Instituto Social de la Marina, como organismo encargado de impulsar soluciones a la problemática social del sector marítimo-pesquero y de mejorar las condiciones profesionales, económicas y sociales de los trabajadores del mar, viene desarrollando desde hace unos años un amplio Programa de Formación, integrado por distintas actuaciones formativas que van desde la formación ocupacional, en seguridad, en técnicas náuticas y pesqueras hasta las nuevas tecnologías.

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

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

# Pacto de Toledo: Balance positivo

“Antes del Pacto de Toledo había riesgo, temor, inseguridad y desasosiego; cinco años después hay estabilidad, solvencia y garantía en el sistema público de pensiones, y esto es debido a las medidas adoptadas por el Gobierno después de afrontar la extrema dificultad financiera en que estaba la Seguridad Social”. Así ha resumido el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Manuel Pimentel, el balance de cumplimiento del Pacto de Toledo, suscrito por todas las fuerzas políticas en 1995, que cuenta también con el consenso de los sindicatos mayoritarios CCOO y UGT. Este balance de cinco años lo ha realizado el titular de Trabajo ante la Comisión Parlamentaria del Pacto de Toledo, constituida recientemente con el fin de analizar el grado de cumplimiento de los 15 puntos consensuados por todos los grupos políticos en 1995, conocer el estado de la Seguridad Social y estudiar la posibilidad de llegar a un nuevo acuerdo, dado que el Pacto de Toledo ha de revisarse en el año 2000, según se establece en su punto número 15.

## Amplio informe

Además de las explicaciones que el Ministro de Trabajo y los demás altos cargos de su Departamento en esta materia, el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Directores Generales de la Tesorería, el INSS, etc., los 13 miembros de la Comisión Parlamentaria del Pacto de Toledo disponen para conocer el grado de cumplimiento del Pacto y el estado financiero de la Seguridad Social

*Los trabajos de la Comisión Parlamentaria del Pacto de Toledo sobre el futuro de las pensiones se reiniciaron en septiembre con el objetivo de estudiar el futuro de las pensiones y consensuar, entre todas las fuerzas políticas con representación parlamentaria, como ya se hiciera en 1995, las medidas a tomar para garantizar el futuro del sistema de la Seguridad Social. Los trabajos comenzaron con la comparecencia del titular del Departamento de Trabajo y Asuntos Sociales, Manuel Pimentel, quien hizo exhaustivo balance del grado de cumplimiento de las quince recomendaciones contenidas en el citado Pacto, que fue suscrito en la primavera de 1995 por todos los partidos políticos en Toledo.*



de un amplio informe elaborado por el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, de once kilos de peso, en el que se recoge de manera exhaustiva la evolución de cada una de las 15 recomendaciones del Pacto firmado en 1995, así como de los correspondientes anexos económico-financieros y otros cinco tomos sobre las normas legales aprobadas durante esta legislatura.

## Consolidación del sistema

La primera cuestión en la que insiste este informe es que el Gobierno era consciente de

que el desarrollo y la aplicación de las recomendaciones del Pacto de Toledo requerían del mayor consenso posible entre las fuerzas políticas y sociales. Se constituyó el 18 de junio de 1996 la Mesa Tripartita (Administración, empresarios y sindicatos) sobre el Sistema de Protección Social, de cuyos trabajos salió el Acuerdo sobre Consolidación y Racionalización del Sistema de Seguridad Social, firmado por la Administración y los sindicatos UGT y CCOO (los empresarios se retiraron), que asumió todas las propuestas del Pacto de Toledo.

Asimismo, constituyó una Comisión Permanente de seguimiento del Acuerdo. Sus trabajos fructificaron en la Ley de Consolidación y Racionalización del Sistema de la Seguridad Social, de julio de 1997, que constituyó un primer paso para garantizar el mantenimiento del equilibrio financiero del sistema, imprescindible para garantizar su viabilidad presente y futura.

A tales efectos la Ley clarificaba y separaba las fuentes de financiación del sistema, preveía la constitución de un fondo de reserva, profundizaba en la equiparación de las pensiones y garantizaba su poder adquisitivo por ley, puntos todos ellos clave de las recomendaciones del Pacto de Toledo. En paralelo, el Gobierno, siempre en el marco del diálogo social, fue tomando medidas que favorecieran la creación de empleo, cuestión ligada al mantenimiento del sistema.

## Revalorización de las pensiones

Según el informe presentado por el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, uno de los puntos del Pacto de Toledo que mejor grado de cumplimiento ha tenido es el número 11, que se refiere al mantenimiento del poder adquisitivo de las pensiones mediante la revalorización automática de las mismas, en función de la evolución del índice de precios al consumo. Esto se ha contemplado en la Ley General de la Seguridad Social y ha supuesto que los pensionistas hayan tenido desde el año 1996 a 1999 un aumento del poder adquisitivo de

las pensiones con una ganancia de 1,6 puntos porcentuales del importe de su pensión, ya que en alguno de los períodos la subida ha estado por encima del IPC previsto.

### **Separación de fuentes**

Otra de las recomendaciones del Pacto de Toledo que ha conseguido un razonable grado de desarrollo ha sido la separación de las fuentes de financiación de la Seguridad Social. Ya en el ejercicio presente las prestaciones y servicios sanitarios, a excepción de los prestados por el Instituto Social de la Marina, se han financiado con las aportaciones del Estado y no por las cuotas de la Seguridad Social. También están financiadas con cargo a los presupuestos del Estado las pensiones no contributivas por invalidez y jubilación, así como una parte de las prestaciones familiares por hijo a cargo. Para completar la separación de las fuentes financieras en el año 2000, el Estado asumirá el gasto de los servicios sociales y el resto de las prestaciones por hijo a cargo, por lo que el proceso de separación de las fuentes quedará culminado, financiándose las prestaciones de naturaleza contributiva con las cotizaciones sociales y las prestaciones no contributivas y universales (sanidad, servicios sociales, pensiones, entre otras) con los impuestos generales. Sólo quedará pendiente de definir la naturaleza de los complementos a mínimos de las pensiones, ya que hasta ahora los más de 600.000 millones de pesetas que representan están siendo financiados por cuotas y

una aportación del Estado de 16.000 millones. Precisamente ésta es una de las cuestiones que han quedado planteadas para las próximas reuniones de la Comisión Parlamentaria del Pacto de Toledo.

### **Fondo de reserva**

Esta es la recomendación número dos del Pacto de To-

ledo firmado en Toledo en 1999. En principio este fondo de reserva contará con 60.000 millones de pesetas, según las previsiones presupuestarias, que procederán del excedente de las cotizaciones, que será el próximo año de 90.000 millones. Los 30.000 restantes irán destinados a dotar de mayor liquidez a la Tesorería de la Seguridad Social.

duales como colectivos. A este efecto se ha culminado durante esta legislatura, aunque está pendiente de aprobación, el desarrollo reglamentario del régimen de instrumentación de los compromisos por pensiones de las empresas con los trabajadores y beneficiarios que permitirán dar cumplimiento a esta recomendación. Esta instrumentación se realizará básicamente a través de las Mutualidades de Previsión Social y de los Planes y Fondos de Pensiones.

### **Mejora de la cuestión**

Otra de las recomendaciones que el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Manuel Pimentel, considera que ha alcanzado un considerable desarrollo es la novena, referida a la mejora de los mecanismos de recaudación y de gestión. En ella se aconseja "adoptar medidas destinadas a mejorar la gestión de las prestaciones por incapacidad temporal y por invalidez, al objeto de frenar las causas de fraude dentro del sistema público.

En base a las medidas adoptadas, el número de trabajadores en baja laboral que percibe prestaciones por incapacidad temporal en la modalidad de pago directo a través del Instituto de la Seguridad Social ha descendido un 42,61% desde diciembre de 1996 al pasar de 199.767 perceptores en ese mes a 114.656 en agosto pasado. Esta positiva evolución ha permitido reducir el gasto de la Seguridad Social por incapacidad temporal de 505.501 millones de pesetas en 1996 a 375.419 millones en 1998, con un ahorro de 130.000 millones de pesetas en dos años. ■

## **El Pacto de Toledo**

**El 15 de febrero de 1994 el Congreso de los Diputados acordó, por unanimidad, crear una Ponencia en el seno de la Comisión de Presupuestos, integrada por miembros de todos los grupos políticos con representación parlamentaria, con la finalidad de elaborar un informe donde se analizaran los problemas estructurales del sistema de Seguridad Social y se indicaran las principales reformas que deberían acometerse en los próximos años para garantizar la viabilidad del sistema público de pensiones y evitar mayores déficits públicos en el Presupuesto del Estado. Se acordó, asimismo, que en el citado informe se incluyeran un conjunto de recomendaciones que deberían ser presentadas al Gobierno para su aplicación. Constituida el 2 de marzo de 1994, la "Ponencia para el análisis de los problemas estructurales del sistema de la Seguridad Social y de las principales reformas que deberán acometerse" inició sus trabajos con la comparecencia del entonces Ministro de**

**Trabajo y Seguridad Social, José Antonio Griñán, a la que siguieron la de otros altos cargos de la Administración, expertos en Seguridad Social, que aportaron sus conocimientos en la materia, así como representantes de las organizaciones empresariales y sindicales.**

**Tras casi un año de trabajos, los miembros de esta Ponencia llegaron a un acuerdo sobre los términos del informe en el Parador de Toledo, de ahí el nombre de Pacto de Toledo, y lo elevaron al Parlamento, que lo aprobó en el Pleno del 7 de abril de 1995, con un solo voto en contra y dos abstenciones, lo que dio muestra del alto grado de consenso alcanzado entre las distintas fuerzas políticas. Además de las quince recomendaciones recogidas en el informe que fueron elevadas al Gobierno para su aplicación, el Pacto de Toledo llevaba implícito un acuerdo de todas las fuerzas políticas de no utilizar el tema de las subidas de las pensiones como arma electoral ni como motivo de disputa entre partidos.**

do: "la dotación de un fondo de reserva con los excedentes de cotizaciones para atender las necesidades futuras del sistema". Será una realidad el año 2000, según lo previsto por los Presupuestos Generales del Estado, cumpliéndose así la fecha recomendada en el

### **Sistema complementario**

La recomendación decimocuarta del Pacto de Toledo establece que el sistema público de pensiones de la Seguridad Social puede completarse voluntariamente por sistemas de ahorro y protección social tanto indivi-

## LA INTEGRAN TRABAJO, COMUNIDADES AUTÓNOMAS Y AGENTES SOCIALES

# Creada la Fundación de Prevención de Riesgos Laborales

La Fundación para la Prevención de Riesgos Laborales es un organismo sin ánimo de lucro, de carácter laboral y con un objetivo de interés general centrado en la mejora de las condiciones de seguridad y salud en el trabajo. Nace como un instrumento específico de apoyo a la actividad preventiva en España, a través de acciones de información, formación, asistencia técnica y promoción del cumplimiento de la nueva normativa de prevención de riesgos laborales. La creación de esta Fundación estaba prevista en la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, aprobada en 1995, y se ha constituido como acción destacada en el marco del Plan de Acción sobre Siniestralidad Laboral, aprobado por la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo el pasado mes de octubre en la Cumbre celebrada en Madrid, en la que se diseñaron una batería de acciones de choque para reducir los accidentes laborales.

Según ha explicado el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Manuel Pimentel, "la Fundación va a ser un instrumento ágil y eficaz para mejorar la salud laboral de los españoles y para contribuir a ir implantando la cultura de la prevención, que tiene que ser un trabajo de todos, tanto de las Administraciones central y autonómica como de los agentes sociales y los trabajadores. Esta cultura habrá que ir la haciendo llegar a la sociedad con campañas de información para sensibilizar a la misma sobre el grave problema que representan los accidentes laborales. Además desde la Administración hemos de ir desarrollando un edificio normativo con reglamentos específicos para cada uno de los sectores laborales con mayor riesgo.

*El Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Manuel Pimentel, ha firmado junto con representantes de las Comunidades Autónomas y de las organizaciones empresariales y sindicales más representativas la constitución de la Fundación de Prevención de Riesgos Laborales, cuyo objetivo es promover la mejora de las condiciones de seguridad y salud en los centros de trabajo. La dotación económica con que contará esta institución será de 10.000 millones de pesetas para el próximo quinquenio. La Fundación inició su andadura el pasado 28 de abril, coincidiendo con la celebración del "Día Nacional de la Seguridad y la Salud en el Trabajo" recientemente instituido.*



### Diez mil millones

Para hacer frente a estas acciones, la propia Ley prevé un mecanismo de financiación con cargo al Fondo de Prevención y Rehabilitación que aportará 10.000 millones de pesetas para los próximos cinco años. El destino de estos fondos, así como la definición de objetivos, la fijación de prioridades y la aprobación de los planes de actuación corresponden al Patronato de la nueva Fundación.

Este Patronato es el órgano de gobierno, representación y administración en el que participan 19 miembros en representación

de la Administración Central del Estado, de las Comunidades Autónomas y organizaciones empresariales y sindicales más representativas. La Fundación podrá llevar a cabo actuaciones tanto por iniciativa de su propio Patronato, como a petición de los órganos tripartitos territoriales, de las fundaciones sectoriales de ámbito estatal o bien por los entes paritarios de convenios colectivos de ámbito estatal.

### Once Ministerios

Según ha explicado el responsable de Trabajo, Manuel Pimentel, de la importancia que el Gobierno está dando a la prevención de los riesgos laborales, dado su alto índice y sus repercusiones no sólo por lo que supone de pérdida de vidas sino por el coste económico que dichos accidentes conllevan y que se eleva a dos billones de pesetas anuales, da idea el hecho de que los 19 patronos que estarán en la Fundación en representación de la Administración Central pertenezcan a once departamentos ministeriales, vinculando así al máximo el número de representantes del ejecutivo. De esos 19 patronos cinco son del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, cuatro de Sanidad y Consumo, dos de Industria y Energía y uno de cada uno de los departamentos de Adminis-

traciones Públicas, Fomento, Medio Ambiente, Educación y Cultura, Economía y Hacienda, Agricultura, Pesca y Alimentación, Interior y Gabinete de la Presidencia del Gobierno.

### Prevención, la mejor inversión

En el marco del importante papel que está destinada a cumplir la Fundación se encuentra también el "Plan de Acción sobre la Siniestralidad Laboral", aprobado por la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo, en virtud del cual todos los miembros que la integran, Administraciones Central y Autonómicas y representantes de las principales organizaciones empresariales y sindicales se comprometieron a trabajar unidos para erradicar la siniestralidad laboral en España, que cuenta con una de las tasas más altas de accidentes de toda la Unión Europea.

El objetivo de este Plan es promover la mejora de las condiciones de trabajo en las empresas, facilitando los medios, ayudas y recursos necesarios para ello, al mismo tiempo que se incrementan las tareas de vigilancia y control del cumplimiento de la normativa. Para ello, según ha explicado en varias ocasiones el propio Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Manuel Pimentel, lo más importante es desarrollar una cultura de la prevención, que es la mejor inversión tanto para la empresa como para el trabajador. A fin de conseguirlo es muy importante, según el responsable de Trabajo, sensibilizar al conjunto de la sociedad, tanto a empresarios, especialmente a los pequeños y medianos, como a trabajadores. ■

# Elaborado el anteproyecto de Ley de Pesca

La elaboración de una Ley de Pesca constituye uno de los objetivos planteados desde la Secretaría General de Pesca Marítima durante la última década. Las dificultades que entrañaba su redacción y la lentitud del proceso hicieron que el pasado año desde la Administración Central se redactase una Ley sobre el régimen de infracciones y sanciones en la pesca, normativa que se incorporaría a la nueva Ley cuando se produjera su aprobación.

La nueva Ley de Pesca se pretende que sea un documento marco por el que se regulan las relaciones en el sector desde la parte extractiva a la comercialización. Según el secretario general de Pesca Marítima, Samuel Juárez, este proyecto responde, por un lado, al emplazamiento que hace la Constitución española a los poderes públicos para el desarrollo y la modernización de todos los sectores económicos, con especial referencia a la pesca y,

*La Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha elaborado el anteproyecto de Ley de Pesca que se espera remitir al Parlamento antes del final de esta legislatura. Este texto ha sido redactado tras varios meses de trabajo entre la Administración Central, las Comunidades Autónomas y representantes de todos los interlocutores del sector de la pesca. Sobre este texto ya ha emitido un dictamen favorable el Consejo Económico y Social y, en este momento, se hallaba pendiente de su estudio por el Consejo de Estado para su aprobación por el Consejo de Ministros.*

**EN SU REDACCIÓN HAN PARTICIPADO LA ADMINISTRACIÓN CENTRAL JUNTO CON TODAS LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS Y REPRESENTACIÓN DE TODO EL SECTOR.**

por otra parte, a la necesidad de desarrollar la Política Común de la Pesca, aunque para ello no se ha dado ningún plazo a los diferentes países miembros. La nueva Ley de Pesca se considera debe responder tanto a las exigencias de las normativas internacionales, comunitarias y, a la vez, respetar las competencias que en esta materia tiene cada una de las Comunidades Autónomas. Desde esta perspectiva, también ha sido remitido el texto a la Comisión de la Unión Europea para que desde Bruselas se dé el visto bueno al anteproyecto.

Objetivo de la Administración central con este proyecto es fijar las reglas del juego en el sector de la pesca, desde la parte extractiva a la comercial, desarrollo que se hace en un texto que consta de 108 artículos distribuidos en cinco Títulos con siete Disposiciones adicionales. Entre otros puntos de interés se aborda la figura y el papel futuro de las Cofradías de Pescadores como órganos de consulta y colaboración con las Administraciones. Se las define como corporaciones de derecho público representativas de intereses económicos de sus miembros. El anteproyecto contempla la constitución de un Consejo Nacional Pesquero entre la Administración central y las Comunidades Autónomas así como un Comité Consultivo entre la Administración central y las organizaciones y asociaciones más representativas del sector.

Esta iniciativa ha sido valorada positivamente por el sector de la pesca, desde donde se espera conocer su desarrollo futuro una vez haya sido aprobada por el Gobierno y posteriormente por el Parlamento. Aunque el texto está elaborado, es seguro que su desarrollo no se hará hasta la próxima legislatura. ■



# España cumplió todos los objetivos marcados en el Plan Sectorial de Pesca

**T**ras la aplicación de este Plan, la Secretaría General de Pesca Marítima, junto con las Comunidades Autónomas, ha ultimado también los objetivos para los próximos seis años, todo ello con la mirada puesta en lograr un sector de la pesca desde la parte extractiva a la comercialización acorde con las necesidades que habrá en el futuro.

De acuerdo con las cifras manejadas por la Administración, se ha hecho un avance muy importante tanto en lo que afecta a la renovación de la flota como en todos los proce-

*España cumplió el Plan Sectorial de Pesca cuya aplicación estaba programada entre los años 1994 y 1999. Según los datos manejados por la Administración, al 31 de diciembre de este año se habían cubierto todos los objetivos con unas inversiones de 400.000 millones de pesetas, de los que la mitad prácticamente son subvenciones comunitarias.*

tos de transformación y comercialización adecuando estructuras.

El llamado Plan Sectorial de Pesca ha tenido una vigencia de seis años, entre 1994 y 1999, si bien su aplicación ha experimentado varias fases. En un

primer momento, entre 1994 y parte de 1995, los principales esfuerzos se tuvieron que centrar en poner en marcha toda la maquinaria entre la Administración Central y la Comunidades Autónomas. Ello supuso que se partiera con un cierto retraso que se ha recuperado funda-

mentalmente en los últimos tres años hasta situarnos al final de 1999 con prácticamente todos los objetivos cumplidos tanto en las zonas Objetivo 1 como en el resto.

El Plan Sectorial de Pesca tenía unas previsiones de inversión en las zonas Objetivo 1 de 1.934 millones de euros, a los que se sumaban otros 399 millones de euros para el resto de las zonas. Junto a estas previsiones totales de inversión, se hallaban unas ayudas comunitarias para las zonas Objetivo 1 de 1.033 millones de euros junto a otros 124 millones de euros para el resto de las zonas, lo que en to-

## REGIONES DE OBJETIVO N.º 1

Programa Operativo aprobado por el Comité de Seguimiento de fecha 20.07.1999

GASTOS TOTALES ELEGIBLES COMPROMETIDOS POR LOS BENEFICIARIOS FINALES. SITUACIÓN DEL AVANCE DEL PROGRAMA A 19.10.1999

ÁMBITOS DE INTERVENCIÓN	PREVISIONES DEL PLAN FINANCIERO (Conjunto del programa) (M euros)	TOTAL GASTOS ELEGIBLES		% RESPECTO A LAS PREVISIONES DEL PLAN FINANCIERO	PROYECTOS GESTIONADOS POR LA AGE		% RESPECTO A LAS PREVISIONES DEL PLAN	PROYECTOS GESTIONADOS POR LAS C.C.AA.		% RESPECTO A LAS PREVISIONES DEL PLAN FINANCIERO
		(Pesetas)	(M euros)		(Pesetas)	(M euros)		(Pesetas)	(M euros)	
Ajuste del esfuerzo pesquero y reorientación del esfuerzo pesquero	411,88	66.590.833.120	401,05	97,37%	39.809.280.492	240,57	58,41%	26.781.552.628	160,48	38,96%
Renovación y modernización de la flota pesquera	727,35	118.040.005.596	709,57	97,56%	11.705.499.930	71,16	9,78%	106.334.505.666	638,41	87,77%
Acuicultura	109,47	17.809.154.605	106,97	97,72%	-	-	0,00%	17.809.154.605	106,97	97,72%
Zonas marinas costeras	17,30	2.819.376.074	16,94	97,92%	993.441.682	5,99	34,62%	1.825.934.392	10,95	63,29%
Equipamiento de puertos pesqueros	71,70	11.726.884.304	70,34	98,10%	12.500.000	0,08	0,11%	11.714.384.304	70,26	97,99%
Transformación y comercialización de productos	504,02	81.109.466.289	486,79	96,58%	90.446.336	0,54	0,11%	81.019.019.953	486,25	96,47%
Promoción de productos de la pesca y la acuicultura	28,32	4.562.488.132	27,42	96,82%	3.517.442.253	21,16	74,72%	1.045.045.879	6,26	22,10%
Otras medidas	71,94	10.840.197.406	65,78	91,44%	10.769.450.739	65,56	91,13%	70.746.667	0,22	0,31%
Medidas socioeconómicas	1,02	164.045.823	0,98	96,08%	-	-	-	164.045.823	0,98	96,08%
<b>TOTALES</b>	<b>1.943,00</b>	<b>313.662.451.349</b>	<b>1.885,84</b>	<b>97,06%</b>	<b>66.898.061.432</b>	<b>405,06</b>	<b>20,85%</b>	<b>246.764.389.917</b>	<b>1.480,78</b>	<b>76,21%</b>

Cambio utilizado en la anualidad 94: 1 ecu = 162,287 ptas. Cambio utilizado en la anualidad 95: 1 ecu = 166,450 ptas. Cambio utilizado en la anualidad 96: 1 ecu = 167,472 ptas. Cambio utilizado en la anualidad 97: 1 ecu = 166,182 ptas. Cambio utilizado en las anualidades 98 y 99: 1 euro = 166,386 ptas.



tal sumaba unas inversiones totales de 400.000 millones de pesetas de los que casi 200.000 han sido en apoyos comunitarios.

En lo que afecta a la política para la flota, uno de los objetivos fundamentales de este Plan era lograr una adecuación de la misma en el marco de los Programas de Orientación Plurianuales (POP) y considerando los problemas de caladeros que hay en la actualidad. En esa dirección, se trataba de reducir por un lado el número de embarcaciones tanto por la vía de los desguaces como por la exportación de unidades a terceros países a través de las diferentes fórmulas puestas a disposición del sector por Bruselas como la constitución de empresas mixtas, asociaciones temporales o simplemente por la exportación del barco. Junto a esa política de ajustar o reducir la flota, el Plan contemplaba la construcción de nuevas embarcaciones así como la mejora de



las ya existentes, todo ello en el marco del POP.

Los resultados obtenidos hasta casi el cierre del Plan han supuesto el desguace de 828 embarcaciones con 78.600 toneladas de Registro Bruto además de la exportación de 13 unidades, la constitución de 148 sociedades mixtas y de 82 asociaciones temporales. Junto a este proceso para adaptar el esfuerzo pesquero, destaca igualmente la construcción de 1.565 unidades así como la modernización de 2.664 barcos, lo que ha supuesto un

importante proceso para cambiar progresivamente la flota.

Junto a estas actuaciones en materia de flota, el Plan ha supuesto igualmente el desarrollo de importantes medidas para potenciar la acuicultura con la aprobación de unos setenta proyectos para aumentar la capacidad de instalaciones ya construidas y modernizar casi un millar. El Plan ha permitido un mejor equipamiento de las instalaciones portuarias dedicadas a la pesca, así como para la mejora y transformación de

los establecimientos comerciales.

Al cierre de este número, la Secretaría General de Pesca Marítima ultimaba los planes para los próximos años hasta el 2006 con unos objetivos similares en línea con las exigencias comunitarias y muy concretamente con las necesidades más urgentes en el sector de la pesca en España. Entre otros puntos, destacaba el interés de la Administración pesquera para atajar muy especialmente el problema de la flota que opera en el caladero de Marruecos, donde cada renovación de un acuerdo supone dificultades para los barcos que operan en esas aguas así como la reducción de unidades. España se plantea un programa especial para esta flota con el fin de reducir su dependencia de ese caladero manteniendo sus posibilidades de pesca para el colectivo afectado directamente en la mar así como para los trabajadores que se hallan en tierra pero que tienen una gran dependencia de la parte extractiva. ■

**REGIONES FUERA DE OBJETIVO N.º 1**

**Programa Operativo aprobado por el Comité de Seguimiento de fecha 19.07.1999**

**GASTOS TOTALES ELEGIBLES COMPROMETIDOS POR LOS BENEFICIARIOS FINALES. SITUACIÓN DEL AVANCE DEL PROGRAMA A 19.10.1999**

ÁMBITOS DE INTERVENCIÓN	PREVISIONES DEL PLAN FINANCIERO (Conjunto del programa) (M euros)	TOTAL GASTOS ELEGIBLES		% RESPECTO A LAS PREVISIONES DEL PLAN FINANCIERO	PROYECTOS GESTIONADOS POR LA AGE		% RESPECTO A LAS PREVISIONES DEL PLAN	PROYECTOS GESTIONADOS POR LAS C.C.A.A.		% RESPECTO A LAS PREVISIONES DEL PLAN FINANCIERO
		(Pesetas)	(M euros)		(Pesetas)	(M euros)		(Pesetas)	(M euros)	
Ajuste del esfuerzo pesquero y reorientación del esfuerzo pesquero	78,15	12.509.313.859	75,26	96,30%	2.865.940.079	17,41	22,28%	9.643.373.780	57,85	74,02%
Renovación y modernización de la flota pesquera	149,71	23.700.831.635	142,41	95,12%	1.881.797.858	11,39	7,61%	21.819.033.777	131,02	87,52%
Acuicultura	22,25	3.666.140.831	22,04	99,06%				3.666.140.831	22,04	99,06%
Zonas marinas costeras	1,99	355.576.446	2,14	107,54%	167.848.700	1,01	50,75%	187.727.746	1,13	56,78%
Equipamiento de puertos pesqueros	21,06	3.357.126.312	20,18	95,82%				3.357.126.312	20,18	95,82%
Transformación y comercialización de productos	120,20	19.162.180.301	115,09	95,75%				19.162.180.301	115,09	95,75%
Promoción de productos de la pesca y la acuicultura	3,45	518.337.577	3,12	90,43%	511.973.084	3,08	89,28%	6.364.493	0,04	1,16%
Otras medidas	1,66	312.971.214	1,89	113,86%	41.001.538	0,25	15,06%	271.969.676	1,64	98,80%
Medidas socioeconómicas	0,75	116.575.570	0,70	93,33%				116.575.570	0,70	93,33%
<b>TOTALES</b>	<b>399,22</b>	<b>63.699.053.745</b>	<b>382,83</b>	<b>95,89%</b>	<b>5.468.561.259</b>	<b>33,14</b>	<b>8,30%</b>	<b>58.230.492.486</b>	<b>349,69</b>	<b>87,59%</b>

Cambio utilizado en la anualidad 94: 1 ecu = 162,287 ptas. Cambio utilizado en la anualidad 95: 1 ecu = 166,450 ptas. Cambio utilizado en la anualidad 96: 1 ecu = 167,472 ptas. Cambio utilizado en la anualidad 97: 1 ecu = 166,182 ptas. Cambio utilizado en las anualidades 98 y 99: 1 euro = 166,386 ptas.

## Programa para apoyar a la flota artesanal

**ESPAÑA  
PLANTEÓ EN  
BRUSELAS  
MEDIDAS PARA  
AUMENTAR LA  
POTENCIA DE  
UNAS 13.000  
EMBARCACIONES  
ARTESANALES  
CON EL  
OBJETIVO NO  
DE PESCAR MÁS,  
SINO DE  
HACERLO DE  
FORMA MÁS  
SEGURA.**



*La Secretaría General de Pesca Marítima presentó el pasado mes de febrero una propuesta a la Unión Europea por la que se reclamaba de Bruselas la posibilidad de autorizar el aumento de potencia para las casi 13.000 embarcaciones que se podrían calificar como flota artesanal en España con menos de 12 metros de eslora, no arrastreros. De esos casi 13.000 barcos, 7.913 tienen una edad superior a los 25 años y 4.921 se hallan por debajo de esa cifra.*

previstas inicialmente. Para los responsables de Pesca, solamente con aumentar la potencia de la embarcación se lograría una mayor seguridad en esos barcos. España insiste ante Bruselas en que no se trata de mejoras para pescar más.

Objetivo de la Administración española, según se indicaba en la propuesta remitida a Bruselas, no es que los barcos señalados pudieran pescar más sino que los mismos, al disponer de una mayor potencia, lograsen también una mayor seguridad a la hora de realizar sus trabajos y aumentar sus posibilidades para salir con buen pie de cualquier problema que les planteara la climatología en la mar.

tanto en la edad de las embarcaciones como en la potencia que llevan instalada, lo que en muchos casos no les permite superar con éxito un problema que se les plantea en alta mar.

Por parte de la Administración española, a la hora de presentar su propuesta ante las

autoridades de Bruselas, se han tenido en cuenta diferentes estudios según los cuales cuando esos barcos salen a pescar no se tiene seguridad sobre sus posibilidades para regresar a puerto para al menos el 50% de dichas embarcaciones si se modifican las condiciones climatológicas

Junto a esta propuesta para las 13.000 embarcaciones de tipo artesanal que operan en el caladero nacional, la Administración también planteó aumentar la potencia para otras embarcaciones con más de 12 metros de eslora pero que en este momento tampoco tendrían la potencia suficiente para desarrollar su trabajo en la mar con más seguridad. ■

La petición importante de las autoridades españolas no ha tenido por el momento una respuesta comunitaria.

Según los datos manejados en Pesca, una parte muy elevada de los accidentes que afectan a este tipo de flota radica

Categoría	Potencia				Barcos			Incremento por barco KW/barco
	Necesaria	Instalada	Aumento	%	Total	Aumentan	%	
Más de 25 años	162.122	66.596	95.526	143%	7.913	6.995	88%	13,7
Menos de 25 años	138.777	68.085	70.692	104%	4.921	3.981	81%	17,7

# Bruselas aplica mayores controles para la pesca

Para el control de las flotas, además de otras medidas que se aplican sobre la actividad del barco, se implantó el sistema de las "Cajas Azules" con el fin de tener un mejor seguimiento sobre todas las embarcaciones, ya sea en caladeros comunitarios o en aguas de terceros países. Con la vigilancia vía satélite se pretende no solamente una perfecta localización del barco sino conocer también su actividad. Con la vigilancia vía satélite se pretende no solamente una perfecta localización del barco sino conocer también su actividad. Con estos datos, en medios comunitarios se confía en lograr un conocimiento más exacto sobre el esfuerzo pesquero de cada una

*La Administración comunitaria ha intensificado en el último año su ofensiva para conseguir un mayor control sobre toda la actividad de la pesca, desde los barcos hasta el proceso de comercialización de todos los productos que se desembarcan en puertos comunitarios. El objetivo es lograr que en la actividad extractiva en aguas de la Unión Europea se cumplan las reglas de juego marcadas por la Política Pesquera Común. Por otra parte se quiere evitar que la UE sea un descargadero de pescados capturados en terceros países.*

de las flotas, algo que actualmente constituye una carencia a pesar de todos los estudios de los científicos que maneja Bruselas. En España, según las disposiciones comunitarias, la obligatoriedad de las "Cajas Azules" afectaría a unos 2000 barcos. Para la localización de estas embarca-

ciones, funciona un equipo de seguimiento en tierra.

Junto a las medidas para el control de la actividad de los barcos, Bruselas, en muchos casos a instancias de la Administración española, ha puesto en marcha varias disposiciones en-

caminadas a lograr un mayor control sobre la venta de los productos de la pesca. Con estas medidas, se pretende potenciar la pesca responsable, tanto en aguas comunitarias como en terceros países, se quiere implantar un mayor control en la política de ventas, la obligatoriedad de las facturas y saber en todo momento cuál es el pescado que se comercializa, si se ha pescado legalmente y si reúne las condiciones exigidas por la normativa comunitaria. Bruselas no quiere que los puertos comunitarios sean el descargadero de todas las pesquerías del mundo ante la existencia de unos buenos precios y que lleguen a la UE todos los barcos de bandera de conveniencia con sus capturas. ■

## 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 km<sup>2</sup>, 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

## Programa para identificar los pescados al consumo



**E**n aquella fecha se daba un plazo de seis meses a todo el sector para que todos los productos de la pesca que se pusieran a la venta tuvieran lo que podríamos llamar sus señas de identidad para información de los consumidores: nombre del producto, procedencia, tipo de arte para su captura, frescura, tipo de presentación, etc.

No ha sido así y la obligatoriedad se ha tenido que retrasar ante las dificultades técnicas que conllevaba dicha medida, además de un problema de mentalización en el sector para modificar una forma de operar histórica. A pesar de ello, en la Administración se mantienen los mismos objetivos que en un primer momento. Se ha dado un plazo abierto de varios meses para que se proceda a la identificación de todos los productos de la pesca. Se quiere que el

*Desde el pasado 18 de septiembre, todos los pescados que se comercializan en España deberían haberse hecho estando los mismos totalmente identificados de acuerdo con el Real Decreto publicado por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación el pasado 18 de marzo.*

cambio de una forma de presentar el pescado a otra se haga sin sobresaltos, por el propio convencimiento del sector en cuanto a que ello debe suponer más ventajas que inconvenientes.

En el sector agrario, la normalización y tipificación de

algunos productos como las frutas costó varios años hasta su extensión generalizada. Hoy, es una práctica normal.

En el caso de los productos de la pesca, por las especiales condiciones en que se realiza el trabajo, es preciso cumplir una serie de condiciones técni-

cas que se trata de resolver en este momento.

Aunque se trata de una competencia en manos de las Comunidades Autónomas, el proceso para la normalización de los productos de la pesca se está desarrollando conjuntamente entre los Gobiernos regionales y la Administración de pesca a través del FROM. Para lograr los objetivos previstos, que todo pescado se halle perfectamente identificado ante el consumidor, se ha puesto en marcha un plan para acercar la información a todos los puntos de la costa donde se procede a la primera venta como son las lonjas, cofradías, armadores, etc., sin dejar a un lado las instalaciones de acuicultura, donde las dificultades son mucho más pequeñas. Un punto fundamental es que los responsables de esa primera venta tengan los medios técnicos para emitir las etiquetas. Para ello, desde la Administración central se van a proporcionar más de 200 máquinas expendedoras con cesión de uso al sector. Se han programado cursos informativos a los responsables de esa primera venta así como a los mayoristas y se quiere llegar también hasta el escalón de los detallistas.

Un dato significativo es que, con fecha del 18 de septiembre, mientras en España se aplazaba la aplicación de esta identificación del pescado, ya lo estaban haciendo algunos importadores con productos de la pesca de terceros países. Para el sector se puede tratar de un cambio muy importante que se debe traducir en muchos casos en mejores ventas para el producto nacional. ■

***LA MEDIDA DEBERÍA HABERSE APLICADO DESDE EL PASADO 18 DE SEPTIEMBRE, PERO SE HA RETRASADO LA MISMA HASTA EL PRIMER TRIMESTRE DEL AÑO 2000.***

# Final de la batalla de las empresas conjuntas en el Reino Unido

*Una década después de que se iniciara el conflicto, los armadores españoles de las empresas conjuntas en el Reino Unido han visto el final del proceso y el acceso al cobro de unas indemnizaciones que van a superar los 20.000 millones de pesetas. Los armadores españoles han ganado la batalla en defensa de sus derechos para faenar en igualdad de condiciones en las aguas de ese país. Sin embargo, una buena parte de esos mismos armadores ha optado igualmente por abandonar su actividad en el Reino Unido ante las nuevas exigencias de vínculos económicos que requieren las autoridades de Londres hacia estos barcos.*



El pasado mes de octubre, los cinco jueces de la Cámara de los Lores dieron su última palabra por la que se ponía fin a este contencioso apoyando por unanimidad las posiciones de los armadores y en contra del propio Gobierno del Reino Unido. En realidad, se trataba simplemente de un simple trámite formal en cuanto el propio Gobierno británico ya había dado por bueno el fallo contra sus posiciones hace varios meses cuando hizo efectivos a los armadores el importe de las costas judiciales por el proceso.

Tras la sentencia favorable de los jueces lores a las posiciones de los armadores españoles, está en marcha un proceso para la evaluación de los daños en cada barco con el fin de hacer frente a las indemnizaciones.

Globalmente se baraja la cifra de unos 20.000 millones de pesetas para menos de un centenar de barcos, aunque la cuantía a percibir por cada armador será muy diferente en función del período de paro de cada buque.

Los problemas para esta flota se iniciaron en abril de 1989 cuando el Reino Unido comenzó la aplicación para el sector de la pesca de la llamada Merchant/Shipping Act, por la que trataba de regular la

actividad de la pesca en sus aguas. En base a esa disposición, se pasaba a prohibir la pesca para aquellas embarcaciones de las empresas conjuntas donde no hubiera una mayoría de acciones en manos de personas físicas o jurídicas del Reino Unido. Entre abril de 1989 y julio de ese mismo año, la flota de las empresas conjuntas estuvo paralizada hasta que se produjo una primera decisión urgente de los tribunales comunitarios contra esa Ley británica. Posteriormente,

el alto Tribunal comunitario se ratificó en su postura contra la Ley del Reino Unido por estimar que iba contra toda la normativa del Tratado de Roma.

A pesar de que ante todos los tribunales han tenido resultados favorables, los armadores españoles de las empresas conjuntas han pasado un peregrinaje de una década hasta que finalmente se ha producido justicia a sus planteamientos. Los armadores españoles han ganado la batalla para faenar en esas aguas con sus barcos y sus cuotas inglesas, pero se están viendo obligados a una serie de condiciones para demostrar un vínculo económico con las islas, y alguno de ellos ya ha optado por vender la cuota a los armadores del Reino Unido y llevar el barco hacia otras aguas. ■

**LOS ARMADORES ESPAÑOLES  
ACCEDERÁN A UNAS  
INDEMNIZACIONES SUPERIORES  
A LOS 20.000 MILLONES DE  
PESETAS.**

## Estabilidad en las cuotas de pesca

Como suele ocurrir ya casi tradicionalmente, las posiciones extremadamente duras de la Comisión tuvieron sus rebajas y se fijaron unas cuotas para este año en las que hay algunos recortes importantes, pero donde prima la estabilidad. A pesar de ello, desde los estamentos científicos que maneja la Comisión a la hora de hacer sus planteamientos se insiste en la necesidad de una pesca responsable para evitar el exterminio de algunos caladeros y la posibilidad de recuperar otros en mal estado.

En las pesquerías de este año, destacó la reducción del 7% en las cuotas para la merlu-

*Hace un año por estas fechas, la Unión Europea planteaba a todos los países miembros la necesidad de proceder a un fuerte recorte en los TACs y las cuotas pesqueras en unos porcentajes que se situaban entre el 20 y el 30%.*

za en aguas del Gran Sol y el recorte del 20% para la pesca de la cigala en aguas del Golfo de Cádiz. Para el jurel se aprobó una reducción de capturas del 17%, si bien se trata solamente de un porcentaje simbólico en cuanto en realidad las capturas eran muy inferiores a las oficiales. Al margen de la decisión de los ministros de Pesca, en otros foros internacionales se produjo un recorte

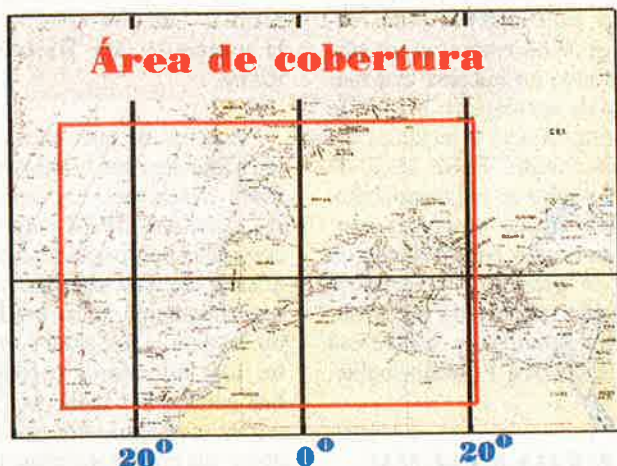
para las capturas del pez espada del 2,7% y del 4,9% para el atún rojo en el Atlántico y en el Mediterráneo. Entre los recortes más significativos se halla sin embargo el bacalao, donde se produjo una caída del 26% en las zonas de Noruega y Svalbard, mientras se ha cerrado el caladero en aguas de NAFO.

Junto a estos datos negativos, en la mayor parte de las

cuotas pesqueras se debe hablar sin embargo de estabilidad e incluso de algunas mejoras, como es el caso del aumento en la cuota de anchoa en un 8,4% y del 9,7% para la merluza en aguas del Cantábrico, Galicia, Portugal y el Golfo de Cádiz. Igualmente fue un dato positivo el aumento en las posibilidades para la pesca del fletán, que crecieron un 23,7%.

Frente a las posiciones duras de la Comisión y los servicios técnicos, que barajaban bajadas medias entre el 20% y el 30%, los resultados obtenidos en Bruselas fueron calificados como positivos en el sector. ■

# INVESTPESC



**CONSULTA INMEDIATA**  
**906 423 523**

**Atlántico Atún**  
**Golfo de Cádiz Bonito**  
**Golfo de Vizcaya Pez-espada**  
**Mar de Alborán Boquerón**  
**Golfo de León Sardina**  
**Mar Balear Anchoa**

**Aumento de las capturas, economía del tiempo y combustible - son las ventajas principales de nuestros clientes.**

**Contratando nuestro Servicio el abonado recibe la información de alta calidad por el precio más económico del mercado.**

### Mapas diarios

- Zonas más favorables para la pesca
- Posición de los lances recomendados
- Temperatura superficial del mar
- Corrientes superficiales

**INVESTPESC S.L.**

C/ León, 6  
28014 Madrid  
[www.investpesc.com](http://www.investpesc.com)

Tel: 91 369 30 89  
Fax: 91 429 57 05  
[info@investpesc.com](mailto:info@investpesc.com)

# Cuenta atrás para la reforma de la PPC

SU ENTRADA EN VIGOR SE PRODUCIRÁ EN EL AÑO 2002



Los contactos mantenidos por los responsables comunitarios en materia de pesca se han considerado en líneas generales positivos de cara a afrontar en los próximos meses los documentos que sirvan ya de base definitiva para proceder a la reforma. Sin embargo se teme que esos contactos así como las encuestas realizadas entre todo el sector no sirvan a la hora de la verdad para introducir los cambios que se reclaman.

España, primera potencia pesquera en la Unión Europea, ha sufrido sin embargo en sus carnes una serie de discriminaciones graves en la política aplicada a este sector en los primeros años desde el ingreso en la Unión Europea. Lejos de funcionar una auténtica Política Pesquera Común, en realidad funcionó un mecanismo donde los países miembros trataban de proteger sus intereses en contra de lo que supondría una política común donde todos tuvieran los mismos derechos y obligaciones.

*Durante el último año, la comisión de la Unión Europea ha intensificado sus trabajos preparatorios para la reforma de la Política Pesquera Común que deberá entrar en vigor en el año 2002. Responsables de la Unión Europea han hecho visitas por los diferentes Estados miembros con peso en el sector de la pesca para conocer sobre el terreno las posiciones tanto de cada una de las Administraciones como de las organizaciones representativas en el sector.*

Los representantes del sector de la pesca en España, así como la propia Administración, fueron muy claros ante los responsables comunitarios al señalar que la reforma debería suponer la aplicación real de una Política Pesquera Común, destacando entre otros los siguientes objetivos: fin de la etapa de transición e igualdad para todos en materia de acceso a caladeros, libre circulación y no discriminación por razones de nacionalidad; que todos los países cumplan los compromisos de los Programas de Orientación de la Pesca (POPs)

sancionando los incumplimientos; protección de los recursos pesqueros, consolidación de los caladeros externos, lograr un mercado unificado, creación de una sola flota comunitaria y política de control homologada y única bajo la gestión de la Comisión Europea.

De cara a esa reforma de la Política Pesquera Común, la posición española es fundamentalmente clara y contundente al señalar la supresión de limitaciones para el acceso a las aguas del llamado box irlandés. En lo que afecta a las

aguas de los Estados miembros entre las seis y las doce millas, hay también una clara apuesta para que sean aguas totalmente comunitarias respondiendo a la filosofía de una sola flota. En España se plantea en este punto un plan progresivo para su aplicación, considerando la importancia de esas aguas para una parte de la flota artesanal. Hay un fuerte rechazo al actual sistema de TACs para regular las capturas. Se apuesta por la figura de los TACs multiespecies y hay una fuerte corriente favorable al establecimiento de cuotas individuales transferibles. Se rechaza la política de descartes como sistema para proteger los recursos. Entre otras medidas, se apoya una política exterior de acuerdos para acceder a otros caladeros y se califica como poco eficaz la Organización Común de Mercado para los productos de la pesca al no haberse sabido adaptar a las importaciones.

Siguen las negociaciones para la reforma de la PPC. ■



## España actúa contra las banderas de conveniencia

*A partir del año 2000, a los barcos con bandera de conveniencia les será más difícil poder desembarcar sus productos en los puertos españoles. Y ello gracias a un Real Decreto por el que se podrá prohibir su descarga si no pueden demostrar que el pescado que*

*transportan ha sido obtenido respetando las normas internacionales de conservación. Un paso muy importante, en palabras de Samuel Juárez, secretario general de Pesca Marítima, en la lucha contra el fenómeno de las banderas de conveniencia.*

**L**a impunidad con la que vienen actuando los barcos abanderados en paraísos fiscales se verá un poco más limitada. Y ello gracias a la posibilidad legal creada a partir de un Reglamento comunitario en el que se recoge que los barcos de terceros países que desembarquen

sus capturas en puertos de la Comunidad deberán probar, a juicio de las autoridades del país en cuestión, que las capturas han sido obtenidas respetando las normas internacionales de conservación. Junto a este Reglamento, que entrará en vigor a comienzos del año 2000, España incluye

en su normativa interna —a través de un Real Decreto en vigor desde este mismo año— algunas recomendaciones de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT).

*Es un paso adelante muy importante,* comenta Samuel

Juárez, *porque hasta ahora esa arma no la teníamos. Hemos necesitado de ese Reglamento comunitario que ha introducido esa exigencia a instancia nuestra. Una exigencia bastante dura, porque es invertir la carga de prueba y tener que demostrar que lo que han pescado es conforme*



a las normas, y no al contrario, en el que había que demostrar la ilegalidad.

### Agujeros legales

La falta de una legislación internacional facilita la impunidad con la que vienen actuando esos barcos que acuden a paraísos fiscales o países con fuertes exenciones tributarias para evitar los costes del registro, mantenimiento, impuestos, tasas de actividades comerciales... Ello está posibilitando que el número de estos barcos siga creciendo hasta suponer, en la actualidad, la mitad del tonelaje mundial de las embarcaciones que surcan los mares y océanos.

Como ocurre con otros muchos problemas, se han venido produciendo numerosas declaraciones, pero pocas, o ninguna, actuaciones reales. Algo que ya ha denunciado el secretario general de Pesca Marítima en la última reunión ministerial de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), al afirmar que *el fenómeno de las banderas de conveniencia no acaba de afrontarse*. Y ponía como ejemplo el que una parte del Código de Conducta, como es el abanderamiento de buques, no está aún en vigor porque no lo ha ratificado el número mínimo de Estados que resulta preceptivo. Transcurridos seis años desde su aprobación, sólo lo han ratificado la Unión Europea y 11 países.

Mientras, eso sí, determinados países acusan a otros de permisividad con empresas nacionales que actúan con ese tipo de banderas, cuando algunos de estos que acusan no han ratificado el mecanismo de lucha contra ese fenómeno. En otras ocasiones, las actuaciones son contradictorias. Es decir, se adoptan medidas por un lado —como es el caso de EE.UU., Nueva Zelanda y Australia, que son partidarios

## ESPAÑA INCORPORA A SU NORMATIVA UN REGLAMENTO DE CONTROL DE LA UE DONDE SE RECOGE QUE LOS BARCOS DE TERCEROS PAÍSES QUE DESCARGUEN EN PUERTOS COMUNITARIOS DEBERÁN PROBAR QUE HAN OBTENIDO SUS CAPTURAS RESPETANDO LAS NORMAS INTERNACIONALES DE CONSERVACIÓN



de impedir a sus respectivas empresas nacionales actuar con banderas de conveniencia—, y por otro lado, por ejemplo, pretenden que se reduzca el código arancelario, con lo que será más difícil controlar la pesca ilegal.

En este sentido, España se muestra contraria a que la línea de actuación se centre en que cada Estado impida a sus empresas nacionales que actúen con banderas de convivencia, ya que, por un lado, estas empresas crean un entramado muy difícil de seguir legalmente, con sociedades interpuestas, por lo que resulta poco efectivo en la práctica y, por otro, porque *nosotros mantenemos que la responsabilidad, como así está recogido en la convención de las Naciones Unidas, es del país cuya bandera ondea en el barco*, como afirma Samuel Juárez.

### Hechos, no palabras

España ha demostrado, frente a todo este galimatías legal y de posiciones a medias, que está decidida a actuar contra este fenómeno. Y si ya lo había hecho antes, con la ampliación a las 49 millas de la zona de Protección Pesquera española en el Mediterráneo, en agosto de 1997, ahora, con la entrada en vigor del Real Decreto sobre desembarcos de buques terceros en puertos españoles, ha colocado un nuevo e importante impedimento. De hecho, los numerosos barcos que siguen utilizando el puerto de Las Palmas lo tendrán bastante más difícil.

Y ésta es la vía por la que aboga Samuel Juárez: la vía comercial. *Donde no sea posible la vigilancia directa, porque el Atlántico no lo puedes vigilar entero, hay que actuar por la vía comercial, que es complicada pero no imposible. Mantenemos que la vía comercial es la mejor forma de luchar contra las banderas de conveniencia.* ■

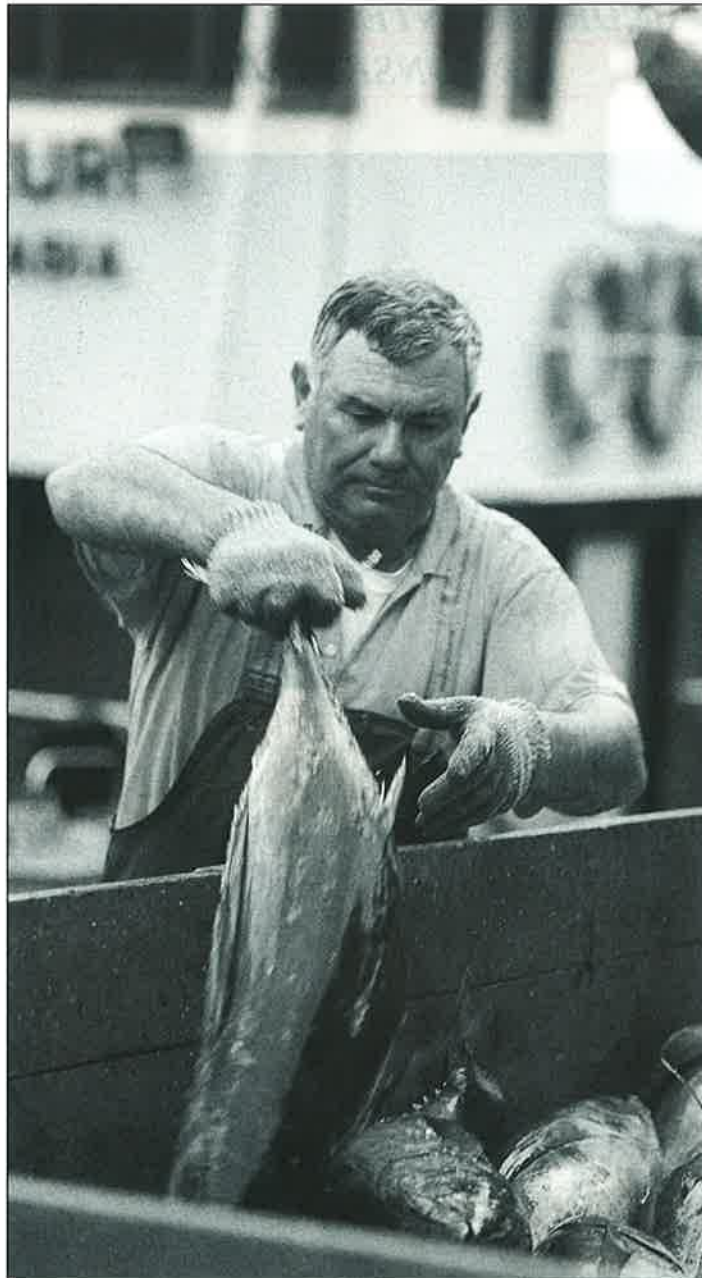
## La flota atunera amplía sus caladeros

*El año que concluye ha proporcionado tranquilidad a la flota atunera española, ya que los acuerdos pesqueros suscritos por la Unión Europea con terceros países garantizan la actividad en caladeros ricos en túnidos, cuestión de especial interés cuando la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) advierte sobre el aumento de capturas en el Atlántico y sobre el riesgo de sobreexplotación de las especies que gestiona este organismo. La reivindicación de algunos países minoritarios en esta pesquería de modificar las claves de reparto de las capturas de túnidos a partir del 2001 supone una preocupación relativa para una flota que, por su parte, reclama medidas eficaces de control de las capturas a cargo de los buques con bandera de conveniencia.*

**D**e acuerdo con las estadísticas elaboradas por ICCAT, en los últimos 25 años la presión sobre algunas de las especies de túnidos en el Atlántico, como el pez espada o el atún rojo, listado, patudo o rabil, han crecido desmesuradamente. En el mejor de los supuestos, se han duplicado los niveles de capturas, pero en el caso del pez espada o de atún rojo se han multiplicado por tres. En conjunto se ha pasado de 428.479 toneladas en 1971 a 639.195 toneladas en 1997.

Los esfuerzos de ICCAT se dirigen a mejorar los mecanismos de gestión de los túnidos y especies afines en el Atlántico mediante recomendaciones sobre esfuerzo pesquero, establecimiento de cuotas o niveles de capturas, que luego son adaptadas por los países miembros. Una de las herramientas consideradas decisivas en su momento fue la introducción en 1992 del llamado "documento estadístico" aplicable al atún rojo, una especie amenazada de sobrepesca. En dicho documento se especifica dónde, cuándo y quién captura atún rojo y su presentación es obligada en transacciones entre los países acogidos a ICCAT

Otra medida llamativa aprobada también por este organismo fue el establecimiento a partir de 1994 de cuotas para



el pez espada en el Atlántico Norte con el objetivo de reducir la presión sobre una especie cuyo consumo se ha apreciado. La revisión de las claves de reparto de cuotas, establecidas en base a los derechos históricos de las flotas como criterio fundamental, se ha convertido en una reivindicación de países minoritarios en esta pesquería, liderados por Brasil y Marruecos, que pretenden se tengan en cuenta también los intereses de los países costeros en vías de desarrollo y que están planteando esta cuestión como un pulso a la organización. En el reparto acordado en 1994 a España le corresponde el 41,25% de la cuota en el Atlántico Norte y el 40% en el stock Sur. De modificarse este reparto, las consecuencias serían muy negativas para la flota espadera española, unos 200 buques que proporcionan empleo a unas 3.000 personas.

Otra cuestión que plantea la flota atunera es el control de las capturas por parte de los países que operan con banderas de conveniencia, que, al no someterse a las medidas de gestión que sí respetan las flotas de los países miembro de ICCAT, suponen una amenaza para el mantenimiento de las especies bajo control y una competencia desleal para los propios armadores. En consecuencia, las organizaciones pesqueras proponen que los países miembros establezcan una mayor vigilancia y control de las capturas que desembarcan los buques con pabellón de conveniencia en los puertos nacionales y que se establezca una lista de estos *buques piratas* no sometidos tampoco a las reglamentaciones de tipo fiscal y social que sí afectan a los barcos de los países del ámbito ICCAT. ■

# Conservación de la diversidad biológica

La década que ahora termina parece que, al menos, ha servido para aumentar la sensibilidad y necesidad de poner remedio al deterioro del medio ambiente. El documento antes mencionado permitirá, además de diagnosticar el estado de salud de nuestro patrimonio natural, identificar los procesos que están causando deterioro así como el establecimiento de las directrices que deberán seguir los futuros planes sectoriales y programas específicos. España se comprometió al desarrollo de esta Estrategia al ratificar, en 1993, el Convenio sobre Diversidad Biológica en la Conferencia de las Naciones Unidas de Medio Ambiente y Desarrollo (Río de Janeiro, Brasil, 1990).

La finalidad de la Estrategia es conseguir un crecimiento sostenible de la sociedad que suponga el mejor equilibrio posible entre el desarrollo y la conservación de recursos. El do-

*El progresivo deterioro de las costas y el medio marino tratará de ser remediado, o al menos eso es lo que se persigue con la elaboración de la "Estrategia española para la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica", un documento impulsado por el Ministerio de Medio Ambiente y en el que han trabajado, durante más de dos años, representantes de las Administraciones, investigadores, organizaciones ecologistas y empresariales, sindicatos y otras entidades sociales.*

cumento dedica una buena parte de su estudio a las costas y el medio marino. Hace un repaso por la diversidad biológica de las aguas costeras, las principales especies marinas y las de interés pesquero.

## Alteración del ecosistema

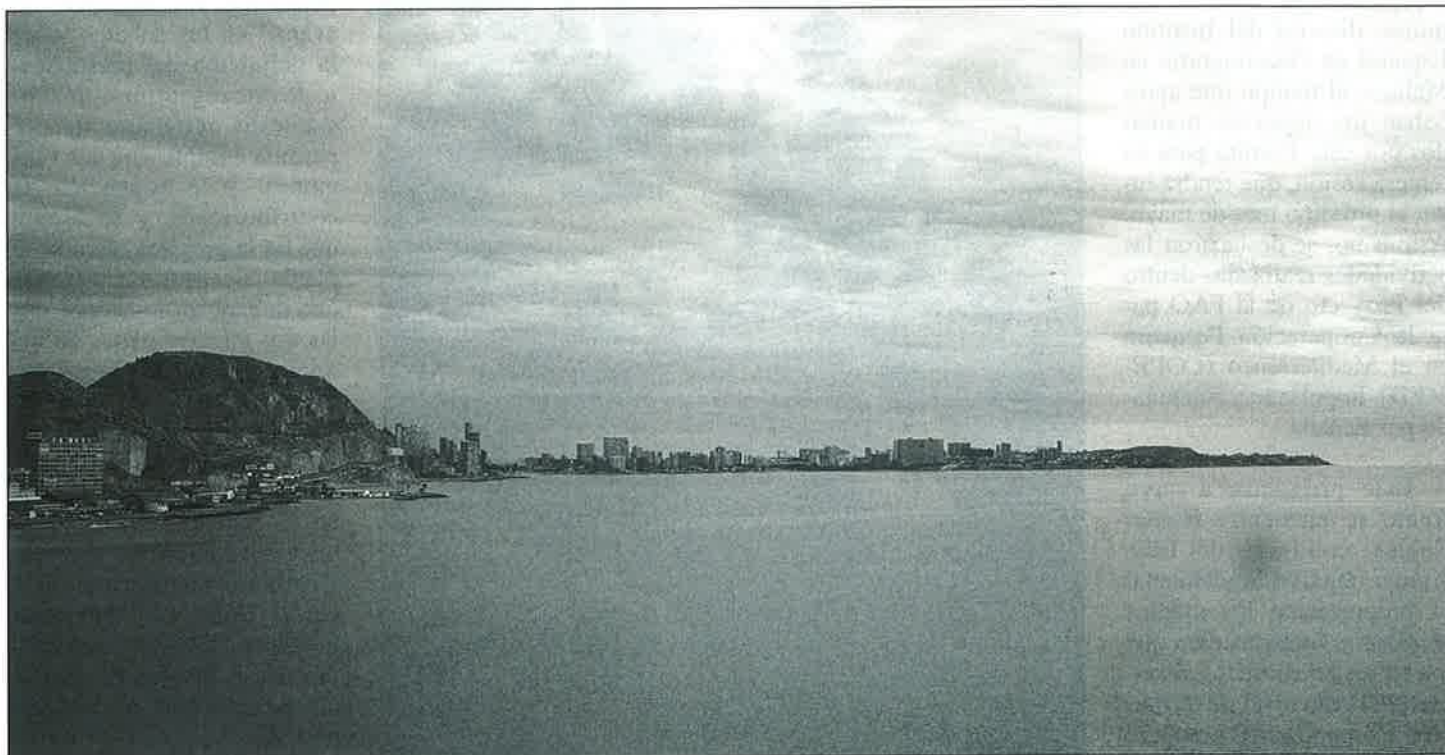
Por lo que a las especies de interés pesquero se refiere, y tras analizar la situación en la que se encuentran, la Estrategia insiste en que las capturas no son en muchos casos la causa exclusiva de la situación de amenaza por la

que atraviesan, sino que se añade a otros factores, normalmente de alteración del hábitat, como por ejemplo la degradación de los estuarios. *Las actividades pesqueras —señala el documento— se ven afectadas por actividades relacionadas con otros sectores, como la industria, la agricultura y el turismo, que tienen lugar tanto en la propia región costera como en regiones alejadas en el interior.*

Además de diagnosticar el estado de salud de nuestro patrimonio y, quizás lo que puede re-

sultar más importante, identificar los procesos que están causando su deterioro, la Estrategia establece un marco general para la política nacional de conservación y utilización sostenible de la diversidad biológica, indicando las directrices que deberán seguir los futuros planes sectoriales y programas específicos que tendrán que poner en marcha las distintas Administraciones y los agentes implicados. Unos planes que deberán estar elaborados en un plazo máximo de tres años.

Ésta es la primera vez que se realiza un diagnóstico de la situación a escala de todo el Estado. La situación actual no puede considerarse como satisfactoria. Esperemos que la Estrategia para la conservación y el uso sostenible de la diversidad biológica sirva como punto de partida para transformar esta situación. Sería un buen comienzo, sin duda, para el siglo XXI que estamos prestos a estrenar. ■



## España y la Comisión General de Pesca del Mediterráneo

**F**rente a la apatía y a la falta de interés político demostrada por la mayoría de los miembros de la CGPM, Samuel Juárez, secretario general de Pesca Marítima, al frente de la delegación española, volvió a dejar clara la apuesta de nuestro país por el reforzamiento de este organismo como el foro idóneo desde donde se gestionen los recursos pesqueros en el Mediterráneo. España defendió la urgencia de llegar a acuerdos que posibiliten, cuanto antes, el pleno funcionamiento de la Comisión.

Los participantes –sólo acudieron diez de los veintidós países miembros– reconocieron la labor desarrollada por el Comité Científico Consultivo, creado en 1998, y presidido por Juan A. Camiñas, director del Instituto Español de Oceanografía en Málaga, al tiempo que aprobaban los objetivos marcados por este Comité para su tercera sesión, que tendrá lugar el próximo mes de mayo. Asimismo, se destacaron las actividades realizadas dentro del Proyecto de la FAO para la Cooperación Pesquera en el Mediterráneo (COPEMED), impulsado y financiado por España.

Este proyecto, a cuyo frente se encuentra Rafael Robles, ex-director del IEO, y cuyo objetivo fundamental es proporcionar los medios técnicos y humanos para que los países no europeos alcancen el mismo nivel de formación y organización pesquera

*La Comisión General de Pesca del Mediterráneo (CGPM) debe ser el foro desde donde se realice la gestión sostenible y responsable de los recursos pesqueros. Esa línea ha sido mantenida por España, una vez más, durante la 24.ª sesión de la CGPM, celebrada el pasado mes de julio en Alicante, en la que desarrolló un importante papel que mereció el reconocimiento de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO).*



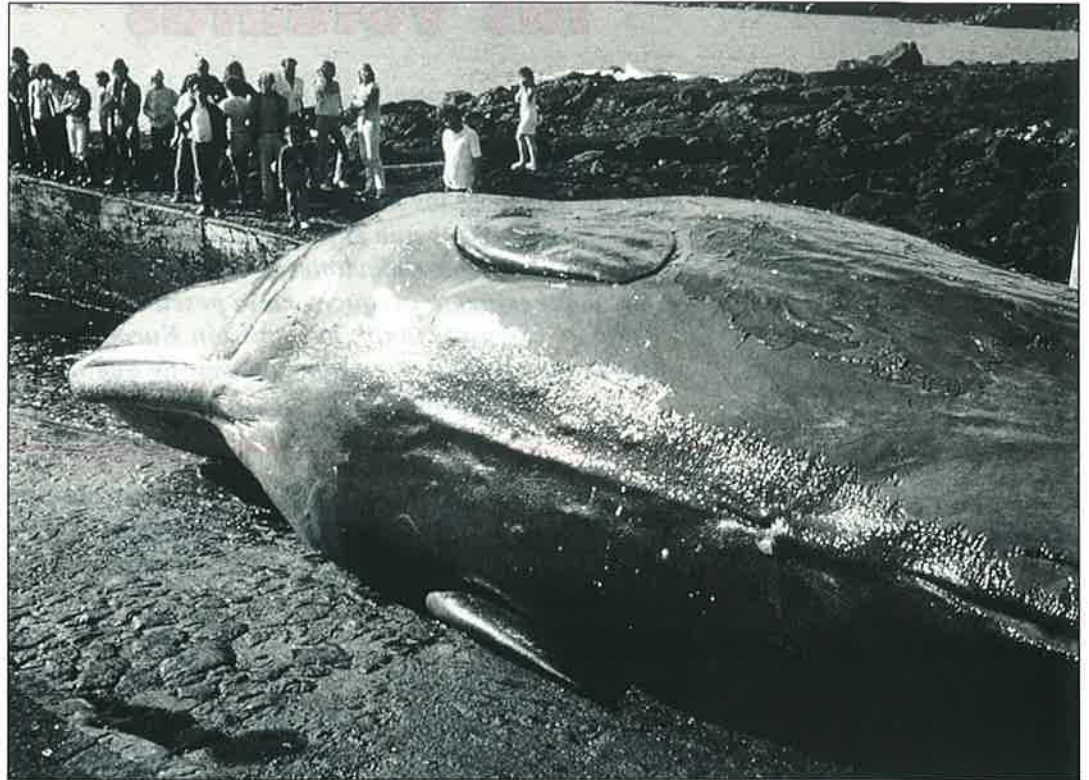
que el existente en los países del norte de la cuenca, fue cuestionado por la delegación francesa porque –según una opinión que no compartieron el resto de los delegados– sus funciones pueden entrar en conflicto con las del Comité Científico de la CGPM. El resto de los participantes piensa que el proyecto está cumpliendo sus objetivos, uno de los cuales era, precisamente, actuar como soporte de las actividades del Comité Científico (inexistente cuando se inició COPEMED en 1996).

### Falta de quórum

La característica de esta 24.ª sesión fue la falta de quórum, algo por otra parte habitual, y que impidió la toma de algunas importantes decisiones. Por otro lado, se avanzó en los debates sobre la definición del presupuesto de este organismo –un presupuesto autónomo que le permita cumplir con sus funciones– y la asignación de contribuciones, y se espera que en la próxima reunión se pueda alcanzar un acuerdo que deberá ser ratificado por las dos terceras partes de los miembros de la Comisión. Esto se verá en la próxima reunión, que tendrá lugar en Malta el próximo mes de junio. Hasta entonces, España se ofreció a financiar la tercera reunión del Comité Científico Consultivo, acoger el Grupo de Trabajo de Pequeños Pelágicos y estudiar la posibilidad de apoyar alguna actividad de acuicultura. ■

# Sin novedades en la Comisión Ballenera

*La 51.ª Asamblea de la Comisión Ballenera Internacional (CBI) transcurrió sin apenas novedades. Fue lo que se viene en denominar una “reunión de tanteo”, donde destacan los sondeos para futuras actuaciones más que las propuestas o actuaciones en sí mismas. Japón y Noruega siguen manteniendo el pulso a las medidas proteccionistas, tanto dentro de la CBI, con sus propuestas, como fuera, incrementando progresivamente la caza de ballenas.*



La reunión, celebrada el pasado mes de mayo en la caribeña isla de Granada, fue un fiel reflejo de las diferencias existentes entre los países que optan por la protección de las ballenas y los que abogan por la rentabilidad económica derivada de su cacería. El pulso transcurrió sin grandes sobresaltos. Japón propuso, cinco años después del establecimiento del santuario de la Antártida, una votación para decidir su supresión. Una votación en la que contó, como era de esperar, con el apoyo de Noruega y de los países cuyo voto es rehén de los intereses nipones. Quizá lo más reseñable, al margen mismo de la votación, es que Japón sigue afianzando su línea de ir “comprando” votos para así lograr un apoyo cada vez más numeroso a sus propuestas.

En esta línea, destaca la consolidación de un bloque de pequeños países, la mayoría sin tradición ballenera, fieles a sus propuestas, y cuya fidelidad la paga a través de fuertes inversiones en dichos países. Son los casos de Granada, Dominica, Saint Kitts, Santa Lucía... Según señaló a esta revista Ricardo Aguilar, de Greenpeace, ahora está intentando sumar a este grupo a Marruecos, país en el que acaba de realizar una fuerte financiación pesquera. Jamaica sería otro de sus objetivos. Mientras tanto sigue con su “caza científica”.

Noruega por su parte, sigue incrementando su número de capturas, situándose ya en 753 rorcuales aliblancos.

Lo más reseñable fue el intento de Japón de conseguir que o bien la CBI dé todos los

poderes a la Convención Internacional de Especies Amenazadas (CITES) sobre el comercio de ballenas, o que la CBI proponga directamente la descatalogación de determinadas especies de ballenas a la CITES, y así posibilitar el comercio de las mismas. Y es que ven más posibilidades de maniobra en la CITES, por lo que tratan de llevarse esta decisión a ese organismo internacional. La votación les fue desfavorable, lo que ha supuesto, además, un duro revés para los intereses comerciales de Noruega, que ve cómo aumentan las toneladas de carne y grasa de ballena en sus almacenes sin poder darles una salida legal.

## Nuevos santuarios

Frente a estas maniobras, otros países trataron de son-

dear la aceptación que tendría la creación de futuros nuevos santuarios. Fueron los casos de Brasil, Australia y Nueva Zelanda. Estos dos últimos sugirieron la creación de un santuario en el Pacífico Sur, mientras que Brasil hacía lo propio en el Atlántico Sur. Si cuajara esta propuesta, y junto a las áreas protegidas ya existentes, el Hemisferio Sur se vería libre de la caza comercial de ballenas.

Son las dos caras de una misma moneda, las ballenas, que unos tratan de proteger y otros de sacarles la mayor rentabilidad económica posible. La delegación española, por su parte, apoyó todas las propuestas tendentes a la protección de estos animales, muchas de cuyas especies continúan en claro peligro de extinción. ■

## Se incumple el Plan para eliminar las volantas

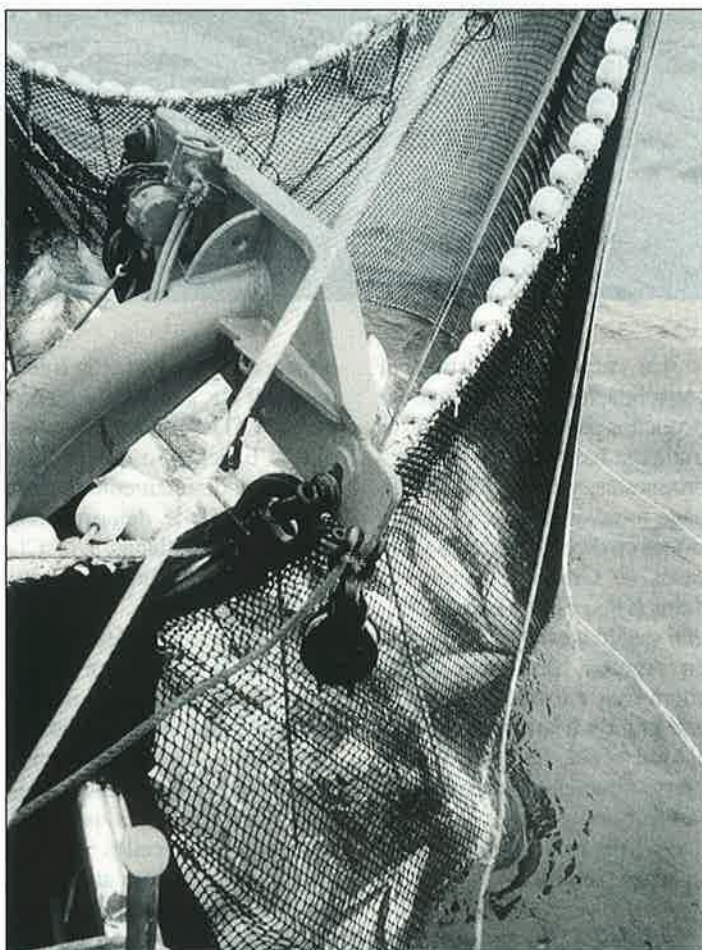
Según los datos que maneja la propia Comisión Europea—cifras que a su vez le remitieron los propios países afectados—, el Plan de eliminación de volantas no se está cumpliendo, aunque su comisario, Franz Fischler, afirma que sí, como consta en una respuesta a la pregunta formulada al respecto por la eurodiputada del Partido Popular Carmen Fraga. A continuación, y en contestación también a otra pregunta formulada por la misma eurodiputada, el comisario de Pesca señala que “la Comisión comprobará los datos correspondientes al período 1995-1997 facilitados por los Estados miembros”.

Según las cifras correspondientes al mencionado período 1995-1997, sobre cuya media se aplica la reducción del 40 por ciento acordada para 1998, Francia alcanza un promedio de 55,3 barcos; Irlanda, 30; y Gran Bretaña, 8,3. Tras aplicarse la reducción del 40 por ciento, Francia no podría tener más de 33,1 barcos; Irlanda, 18; y Gran Bretaña, 4,9. Tras una simple operación matemática, se desprende que Gran Bretaña no cumple, ya que declara 6 barcos; tampoco Francia, ya que declaró 43 barcos en 1998 y 41 en 1999. Sólo cumpliría Irlanda, que declara 18, exactamente el 60 por ciento de 30 buques.

### Irlanda, caso aparte

En otros documentos de la Comisión en los que, por otros seguimientos de actividades pesqueras, también se piden cifras, Irlanda señala que, en 1997, disponía de 11 volanteros y 16 buques dedicados al

*Francia, Irlanda y Gran Bretaña están incumpliendo el Plan de erradicación de volantas acordado el 8 de junio de 1998, al estar faenando con más barcos con redes de deriva de los permitidos. A su vez, Irlanda, con las propias cifras que ella ofrece, tampoco estaría cumpliendo las recomendaciones de la ICCAT sobre el control del esfuerzo pesquero en la pesca del atún blanco. Mientras tanto, la Comisión Europea afirma que el Plan se cumple, a pesar de que no le cuadran las cifras.*



bonito con otras artes. Si nos atenemos a esas cifras, no sólo estaría incumpliendo el Plan de erradicación de volantas, sino que tampoco cumpliría con las recomendaciones de la Co-

misión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT), a cuyo cumplimiento se comprometió la Comisión Europea ante dicho organismo internacional (no

aumentar el esfuerzo pesquero desarrollado por las flotas en el período 1993-1995).

La eurodiputada considera tan escandaloso el aumento de la flota irlandesa dedicada a la pesca del bonito, como la actitud de la Comisión, a la que ni le cuadran las cifras, ni lo intenta, ni da la más mínima explicación sobre su pasividad para atajar un problema gravísimo.

Samuel Juárez, secretario general de Pesca Marítima, señaló a MAR que las listas sobre los barcos autorizados a faenar deberían remitirse antes del 30 de abril, algo que no se ha cumplido ni el pasado año ni el presente. Hemos enviado a la Comisión una carta pidiendo que nos aclaren la situación, porque no puede admitirse una lista donde no se estén cumpliendo las reducciones. También hizo hincapié en la gravedad del incumplimiento de los acuerdos de la ICCAT, que no sólo se refiere a las redes de deriva, sino al conjunto de los barcos que están pescando atún blanco, al margen del sistema de pesca.

En estos momentos se está a la espera de la respuesta de la Comisión a este embrollo. De momento, ha ampliado el plazo de tiempo para recabar información. Pronto sabremos si dará marcha atrás e intentará poner fin a esta serie de incumplimientos, o si, por el contrario, enredará aún más este grave problema. En todo caso, el 1 de enero del 2002 está un poco más cerca. Fecha en la que ningún barco comunitario podrá utilizar las tristemente célebres redes de enmalle a la deriva. ■

# Los productores de mejillón invierten en calidad



**G**alicia produce el 97,55% del mejillón español y el 45% europeo. El pasado año se extrajeron 265.000 toneladas de las 3.337 bateas gallegas. Tras varios intentos fallidos, en los dos últimos años parece haber cuajado el sistema de organización, con el establecimiento de precios fijos por temporada, y de ventas, de acuerdo a unas características del producto previamente fijadas también, puestos en marcha por la Confederación Central de Organizaciones de Productores Mejilloneros de Galicia, Ceme-ga, que reúne el 80% de las bateas ubicadas en las rías gallegas. La labor del Consejo Regulador Mejillón de Galicia en defensa de la calidad de esta producción ha coadyudado decididamente a la recuperación de la buena imagen del mejillón.

El 51% del mejillón de Galicia se comercializa fresco, el 41% se dirige a la industria conservera y el 8% se destina a congelado. Su valor en primera venta se estima en torno a los 12.000 millones de pesetas. El subsector proporciona alrededor de 12.000

*La apuesta decidida por la calidad del mejillón de Galicia y la defensa de organizaciones fuertes capaces de diseñar proyectos a medio y largo plazo han permitido al sector mejillonero superar la crisis económica y de producción de los años 94-95. La ausencia de las temidas "mareas rojas" en los últimos dos años facilitó el desarrollo de los proyectos con más tranquilidad, pero la aparición de las toxinas este año ha demostrado que una buena organización es un mecanismo eficaz contra la crisis. En el Delta del Ebro los mejilloneros tratan de identificar las causas de la caída de la producción.*

empleos directos, y un número indeterminado pero considerable de trabajos complementarios en depuradoras, cocederos e industrias auxiliares.

La aparición de la "marea roja" el pasado mes de abril obligó al cierre de varios polígonos, en algún caso durante cuatro y cinco meses, y puso en alerta a los mejilloneros, pero el sistema creado durante este tiempo se ha demostrado válido también en tiempo de cierres prolongados. Las ventas han evolucionado de manera diferente a como lo hicieron en 1998, cuando, en ausencia de

toxinas, el mejillón pudo extraerse en su momento óptimo de maduración, pero el balance de la temporada ha sido razonablemente satisfactorio. El aumento de las ventas a las conserveras, con un precio de 63,67 pesetas/kilo, ha equilibrado la reducción en fresco. La caída ha sido apreciable en el segmento del mejillón normal (entre 28 y 35 piezas/kilo a 92 pesetas/kilo) y algo mayor en el de mejillón grande (hasta 28 piezas/kilo y 135 pesetas/kilo).

Asentada, en definitiva, la calidad del mejillón en Galicia, los productores reclaman que el

etiquetado de las conservas indique con exactitud el origen de la vianda, para evitar que mejillón procedente de importaciones, de menor calidad que el gallego, pueda ser vendido como nacional.

El Consejo Regulador Mejillón de Galicia, que agrupa a 2.231 productores y 2.720 bateas y a 38 empresas comercializadoras, está diseñando un plan de trabajo para avanzar en el desarrollo del sector, incidiendo especialmente en la profesionalización empresarial de un sector que históricamente ha tenido un fuerte componente social.

En cuanto a la producción de mejillones del Delta del Ebro, está atravesando un momento difícil. Por segundo año consecutivo ha sufrido una caída que afecta al volumen y a la calidad del producto. Las 165 bateas y 93 long-lines ubicadas en las bahías de Los Alfaques y de El Fangar venían produciendo una media de 3.500 toneladas anuales, que se canaliza íntegramente en fresco en los mercados del Levante español. En 1997 se recogieron 3.324 Tm por valor de unos 362 millones de pesetas; en 1998 la cosecha fue de 2.682 toneladas por valor de 372 millones de pesetas, pero este año se teme que la cosecha no alcanzará las 2.000 toneladas, con unos precios que han ido bajando a lo largo de la temporada desde 140 pesetas/kilo a 50-60 pesetas al cierre de la misma.

La Generalitat de Cataluña ha puesto en marcha un proyecto para mejorar la calidad de las aguas de Los Alfaques, pero los productores reclaman una investigación para conocer qué es lo que está pasando al mejillón, y advierten sobre el riesgo de pérdida de mercado. ■

# Los nuevos acuerdos pesqueros mejoraron las posibilidades de pesca de la flota española

**E**n Gabón, España dispondrá de la totalidad de licencias solicitadas para 22 atuneros cerqueros y 28 palangreros de superficie durante los tres años de vigencia del convenio que admite un total de 42 atuneros y 33 palangreros y que establece una contrapartida de 2.025.000 ecus, el 60% de la cual se destinará a acciones vinculadas al desarrollo del sector pesquero gabonés. El acuerdo establece un volumen de capturas de 9.000 toneladas anuales. Cuando se exceda esa cantidad se abonará un pago complementario con carga al presupuesto comunitario. En el convenio pesquero con Gabón se superó por primera vez el límite de los 20 ecus por tonelada pescada que abonan los armadores, estableciéndose en 25 ecus/tonelada.

El protocolo pesquero suscrito en Seychelles fue considerado como el más importante de los acuerdos suscritos hasta ahora por la Unión Europea y de especial interés para la flota espadera española, ampliando en trece el número de licencias. El convenio tiene una duración de tres años. Las posibilidades de pesca para los buques comunitarios aumentaron en 22 unidades, cinco atuneros cerqueros congeladores, que pasan de 42 a 47, y 17 palangreros de superficie, que pasan de 15 a 32. La flota española mejora sus posibilidades

*Los acuerdos de pesca renovados durante 1999 entre la Unión Europea y terceros países –Gabón, Seychelles, Angola, Santo Tomé y Príncipe–, mejoran considerablemente las posibilidades de pesca de la flota española. En este tiempo continuaron los contactos entre los negociadores comunitarios y namibios sin conseguir cerrar un convenio de pesca en aquellas aguas del Sudoeste africano que en otro tiempo fueron escenario tradicional y en las que todavía hoy es habitual la presencia de barcos españoles. Los países productores se resisten cada vez más a suscribir convenios que contemplen únicamente compensaciones financieras y ponen el acento en el apoyo a la creación de industrias autóctonas, además de financiación de investigación o formación de trabajadores del sector.*



de pesca de 22 a 25 cerqueros y de 10 a 20 palangreros de superficie, para los que se elimina la limitación para buques de eslora superior a 37 metros que existía en el protocolo anterior. La Comisión Europea abonará 3.450.000 euros anuales (574 millones de pesetas) y los armadores deberán abonar un canon de 25 euros (4.160 pesetas) por tonelada, cinco más que en el convenio anterior.

En cuanto a los convenios suscritos por la Administración comunitaria en mayo con Angola y Santo Tomé y Príncipe, garantizan a España la permanencia durante un año de 34 barcos que capturan marisco y merluza en el primero y durante tres años de 28 palangreros y 18 atuneros en aguas de Santo Tomé y Príncipe lo cual significa un alivio ante la eventualidad de un desalojo de las aguas marroquíes.

El acuerdo pesquero con Angola se ha prorrogado por un año y se ha mantenido con arreglo a los términos vigentes durante los últimos tres años, salvo en la compensación financiera a cargo de la Comisión Europea, que se ha aumentado a 13.350.000 euros (2.200 millones de pesetas) por el período de prórroga. En el caladero angoleño operan 22 buques arrastreros (6.550 TRB), que podrán capturar 6.000 toneladas de marisco y 500 de cangrejo, y 12 palangreros, diez



españoles y dos portugueses. En la modalidad de pesca demersal las posibilidades de pesca se distribuyen entre los arrastreros españoles (2.000 TRB) y palangreros de fondo portugueses (1.750 TRB).

Las posibilidades de pesca que contempla el convenio de Santo Tomé y Príncipe se distribuyen entre Francia, España y Portugal. De los 36 atuneros cerqueros congeladores que se contemplan en el mismo, 18 son para barcos franceses y los 18 restantes para buques españoles, y en el segmento de palangreros de superficie, cinco serán portugueses y 28 españoles, ocho más que en el período anterior. La compensación financiera a cargo de la Comisión Europea será de 318.750 euros anuales (unos 53 millones de pesetas).

Por contra, y pese a que el acuerdo se daba por hecho, no se cerraron las negociaciones que mantienen en los últimos años la UE y Namibia, que son



seguidas con interés desde España en función de las posibilidades de pesca que pueda ofrecer, de las especies que contemple y de los buques que pudieran mantener el pabellón comunitario, bien a través del sistema de licencias, bien mediante asociaciones temporales de empresas. Las expectativas de la flota española en aquellas aguas namibias es de unos 15 buques y una cuota de captura de 64.000 toneladas para merluza, rosada, rape, potta y especies de profundidad.

Como es bien conocido, el caladero namibio fue uno de los tradicionales de la flota española hasta 1990, cuando, a raíz de la independencia del país, expulsó a cerca de un centenar de buques congeladores que se vieron obligados a buscar caladeros alternativos y nuevas pesquerías. Por aquellas fechas, los barcos españoles capturaban una media de 133.000 toneladas/año y proporcionaban 6.000 empleos directos y alrededor de 30.000 indirectos.

Tras la crisis inicial, en los últimos años empresas pesqueras españolas han contribuido decisivamente al desarrollo pesquero del país, con cuantiosas inversiones que han generado cientos de empleos. A finales de 1997 la balanza comercial entre los dos países presentaba un saldo negativo para España de 18.500 millones de pesetas. Las compras españolas a Namibia superaban los 19.500 millones de pesetas, en tanto que las exportaciones a aquel país no alcanzaban los 1.200 millones de pesetas. En febrero los Reyes de España visitaron Namibia, y en el curso del viaje oficial acudieron a conocer la Casa del Marino en Walvis Bay, desde donde el Instituto Social de la Marina lleva 25 años prestando asistencia a los trabajadores del mar desplazados a aquellas aguas. ■

## Argentina y la UE negociarán un nuevo acuerdo de pesca

La Subsecretaría de Pesca argentina ha solicitado a la Unión Europea la reanudación de las negociaciones de un nuevo acuerdo pesquero que sustituiría al que venció el pasado mes de mayo y que ha durado de forma un tanto accidentada.

Se confía en que la llegada de un nuevo Gobierno a la Casa Rosada, tras las elecciones legislativas celebradas el pasado mes de octubre, permitirá afrontar las negociaciones libres de la presión política que ha padecido el sector durante el año que ahora acaba.

El anterior acuerdo era el primero suscrito entre la CE y un país de América Latina y también el primero de los llamados de segunda generación, según el cual la flota comunitaria podría operar bajo la fórmula de sociedades mixtas, radicación de empresas y asociaciones temporales. En él se establecían unas posibilidades de pesca de 250.000 toneladas: 120.000 de merluza *hubbsi*, y 130.000 de otras

especies (50.000 de merluza austral, 50.000 de bacalao criollo y 30.000 de calamar *illex*). Durante sus cinco años de vigencia la Administración argentina ha introducido diversas modificaciones sobre las normas de contratación de los trabajadores y sobre las condiciones de acceso al caladero, que llevaron a los armadores españoles que operan en aquellas aguas, agrupados en la Asociación de Empresas Comunitarias en Sociedades Mixtas de Pesca, Acemix, a presentar dos requerimientos contra la Comisión Europea y el Consejo, al considerar que las inversiones realizadas en el marco del acuerdo de pesca no habían sido defendidas.

Las inversiones españolas superan los 35.000 millones de pesetas. En aguas del Cono Sur operan 90 barcos de capital español y pabellón argentino, 60 merluceros y 30 tangoneros que capturan langostino. La flota merlucera proporciona 3.600 empleos directos, de ellos 1.000 españoles, y 14.400 indirectos.

# Puertos del Estado mejora su competitividad

Los buenos resultados registrados en el sistema portuario español, que en el pasado ejercicio económico superó por primera vez los 300 millones de toneladas de tráfico anual y los 94 mil millones de pesetas, le están permitiendo afrontar sus proyectos de modernización de estructuras y avanzar en la competitividad de los puertos estatales y entre éstos los de su ámbito geográfico o su especialización.

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras se destaca un año más como la de mayor tráfico del sistema público español. Los 45 millones de toneladas que movió el pasado ejercicio suponen casi el 15% del total nacional, seguido de lejos por Bilbao (27,2 millones de toneladas), Tarragona (25,3) y Barcelona (24,7).

Por segmentos de tráfico, graneles líquidos ocupa el primer lugar y supone cerca del 40% del volumen total con Algeciras, Tarragona y Bilbao como puertos principales y los únicos que superan los 10 millones de toneladas. Le sigue en volumen el segmento de mercancía general con más de 92 millones de toneladas y el de mayor repercusión económica. Algeciras, Valencia y Barcelona son los puertos de mayor relevancia en este capítulo, superando los 10 millones de toneladas, que alcanzan los 20 millones en el caso de Algeciras. El tráfico de mercancía contenerizada superó los 56 millones de toneladas, con tendencia al crecimiento.

Algeciras se destaca como

*Puertos del Estado consolidó hace tiempo su modelo de gestión y en los últimos ejercicios ha mejorado notablemente sus cifras de tráfico y de explotación.*

*Simultáneamente diseñaba sus proyectos de modernización de estructuras que están cambiando ya la imagen de los puertos de titularidad estatal. El objetivo es mejorar la competitividad de la red portuaria en una economía cada vez más global.*

el primero de los puertos españoles en este segmento. Con más de 1,8 millones de contenedores es también puerto líder en el Mediterráneo. Barcelona y Valencia le siguen en importancia y exceden el millón de contenedores. El índice de contenerización (porcentaje de mercancía en contenedores) en los puertos españoles supera el 61%.

Graneles sólidos, por su parte, mueve anualmente más

de 78 millones de toneladas. Gijón, con más de 13 millones de toneladas, y Tarragona, con algo menos de 8 millones, ocupan los primeros puestos. El movimiento de pesca fresca ronda las 420 mil toneladas, con una evolución desigual según puertos. Las Palmas, con 119 mil toneladas, Vigo, con 80 mil y La Coruña, con 45 mil, son los principales puertos pesqueros. En el Sur peninsular, Cádiz y Algeciras movieron el

pasado año 33 mil y 14,6 mil toneladas respectivamente.

Por los 45 puertos agrupados en las 27 Autoridades Portuarias que conforman el sistema portuario de titularidad estatal pasaron más de 115 mil buques con más de 880 millones de arqueo bruto. Algeciras, Santa Cruz de Tenerife, Las Palmas y Ferrol-San Ciprián registraron el paso de más de 10.000 buques. Algeciras, Santa Cruz de Tenerife y Barcelona superaron los 100 millones de unidades de arqueo bruto.

El tráfico de pasajeros también registra una tendencia al incremento, con unas cifras de 16,6 millones de personas en el pasado año. Santa Cruz de Tenerife, con 4,3 millones, Algeciras con 3,8, y Ceuta, con 2,2 millones de pasajeros, ocupan las primeras posiciones.



El balance económico es igualmente positivo. En el último ejercicio el sistema portuario estatal superó los 94 mil millones de pesetas en concepto de ingresos por explotación y obtuvo unos beneficios de más de 19 mil millones. La cifra de negocios alcanzó los 92 mil millones, de los que casi 76 mil millones fueron en concepto de ingresos por servicios Portuarios y 16 mil por concesiones y autorizaciones. En términos absolutos, mercancías fue el segmento que produjo mayores ingresos (39,8 mil millones), seguido de tráfico de buques. Los ingresos por pasaje fueron de 4,6 mil millones, de 3,8 mil por grúas de pórtico y de 1,7 mil por pesca fresca.

Los gastos por explotación suman alrededor de 77 mil millones, de los cuales corresponden 27 mil millones a personal y 29,9 mil millones a dotaciones para amortizaciones.

Por Autoridades Portuarias, los mejores resultados en el último ejercicio correspondieron a Barcelona, con unos beneficios de 3,7 mil millones de pesetas, el único puerto que ingresó más de 10.000 millones por explotación. Valencia, Bilbao, Algeciras y Tarragona superaron los 5 mil millones de pesetas por este concepto, pero solo Valencia superó los 3 mil millones de beneficios. Santander y Sevilla superaron los 2 mil millones.

Una vez alcanzada la autofinanciación, lo que se consiguió en el ejercicio económico de 1994, el sistema portuario estatal se ha aplicado en la mejora de la competitividad que en algunos casos ha llevado aparejada la reducción tarifaria. La modernización de infraestructuras por parte de la mayoría de las Autoridades Portuarias, el desarrollo de zonas de actividad logística (ZAL), con Barcelona como pionera y con Algeciras, Bilbao, Las Palmas, Tarragona



y Valencia con proyectos muy avanzados, ha supuesto grandes inversiones, que para el próximo ejercicio se han cifrado en 70 mil millones de pesetas.

En el capítulo de mejora de infraestructuras hay que incluir también la construcción del centro de distribución de tráfico intermodal Puerto Seco de Madrid, con una inversión en torno a los 3 mil millones de pesetas, cuya entrada en funcionamiento está prevista en un breve plazo, y que conectará

los cuatro principales puertos españoles —Algeciras, Barcelona, Bilbao y Valencia— con Madrid. Integrado en la Red Europea de Transporte Combinado, por sus instalaciones pasarán cada año más de 750 mil toneladas de mercancías y se calcula que producirá un volumen de negocio de unos 5 mil millones de pesetas. En el primer año de funcionamiento generará 300 empleos directos y un número similar de inducidos. Ubicado en el término de Coslada, está promovido por la sociedad que

lleva su nombre, participada por Puertos del Estado con un 5%, las Autoridades Portuarias de los cuatro puertos promotores, cada una de ellas con un 11,5%, el Instituto Madrileño de Desarrollo, con el 15%, y la Sociedad Estatal de Promoción y Equipamiento del Suelo (Sepes), con el 34% restante. Se trata de un proyecto del tipo *land-bridge*, único en Europa, cuya singularidad es que comunica cuatro instalaciones portuarias con una ciudad interior.

Con la mejora de la competitividad como *leit motiv* de sus actuaciones, Puertos del Estado suscribió en junio pasado el II Convenio de Cooperación para la mejora de la calidad en el que colaborarán los 189 buques adscritos a las 37 empresas navieras que integran la Asociación de Navieros Españoles.

En la misma línea, el Puerto de Santander ha puesto en marcha un modelo de gestión logística que responde al convenio suscrito por el Ente Público Puertos del Estado y la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac). Esta iniciativa, en la que el puerto cántabro es pionero, se inscribe en el proyecto europeo Interpuerto, cofinanciado por el Fondo Social Europeo, y supone la introducción de un sistema de calidad específico en el transporte de automóviles nuevos por vía marítima y, una vez contrastada su eficacia, se extenderá a los puertos de interés general. En el mercado nacional los costes de distribución suponen el 30% del precio de un vehículo, lo que equivale a unos 70 mil millones de pesetas anuales. Durante 1998 el transporte internacional de vehículos en España fue de 2.800.000 unidades, el 53,5% de la cuales (1.500.000) se transportan por vía marítima, el 21,5% (600.000) por ferrocarril y el 25% (700.000) por carretera. ■

# La acuicultura, industria estratégica del futuro

La acuicultura ha contado y cuenta con apoyos institucionales y genera las mejores expectativas por su capacidad de creación de riqueza y empleo. Pero soporta una serie de déficits, derivados de una inadecuada estructura financiera, como consecuencia de la escasa implicación del sector financiero en el desarrollo de la actividad, de la falta de individualización del sector en lo que se refiere a las políticas fiscales, de seguridad social y laboral, entre otras. Simultáneamente, se ve sometida a vaivenes procedimentales como consecuencia de la ausencia de instrumentos de planificación del litoral, de la ignorancia de los valores del sector en los instrumentos de planificación hidrológica, o de la complejidad y divergencia de procedimientos administrativos derivadas de la estructura territorial de España.

A estas dificultades hay que añadir la saturación de la oferta en una limitada gama de productos, la necesidad de optimizar el rendimiento de los sistemas de cultivo, de mejorar la salud de los organismos, de desarrollar piensos más baratos que mejoren los índices de conversión, además de la competencia que suponen las producciones procedentes de los países del entorno, que operan en condiciones más favorables.

De acuerdo con el análisis que se formula en el Libro Blanco, la fórmula para garantizar el desarrollo del sector acuícola y eliminar las contradicciones actuales es su consideración como sector estratég-

***La acuicultura española está sentando las bases para convertirse en una industria estratégica. Cuenta con tecnología eficaz y una demanda local suficiente que le garantiza la venta de toda la producción, pero debe superar obstáculos de índole empresarial y administrativa que dificultan su desarrollo. El Libro Blanco de la Acuicultura, elaborado por la Secretaría General de Pesca en colaboración con el sector, analiza las contradicciones en que se desenvuelve éste y avanza algunas propuestas para potenciar su desarrollo.***

gico. En la elaboración de este valioso documento de trabajo han participado las organizaciones y empresas productoras, así como los organismos relacionados con los cultivos marinos, la pesca y el medio ambiente.

Aunque el cultivo de especies piscícolas por el hombre data de muy antiguo y existen precedentes de truchicultura en algunos conventos desde la Edad Media, en España los cultivos marinos con aspiraciones industriales surgen a

comienzos de los años ochenta, como respuesta a los problemas de abastecimiento derivados de la ya por entonces evidente reducción de las capturas en muchos de los que habían sido caladeros históricos de la flota española. La acuicultura se presentaba entonces como alternativa al sector extractivo, el equivalente de la industria ganadera en el sector cárnico. Para favorecer el desarrollo del nuevo sector industrial se aprobó una Ley de Cultivos Marinos, adecuada para el momento pero pronto superada, y se arbitraron medios financieros de apoyo a las iniciativas empresariales en torno a los 20.000 millones de pesetas. Los resultados no estuvieron a la altura de las expectativas y un porcentaje ele-





vado de proyectos se frustró antes de llegar a recoger las primeras producciones. Prosperan, en cambio, aquellos que se sustentaban sobre un proyecto empresarial elaborado y tuvieron capacidad económica para superar el período de espera hasta colocar en el mercado los ejemplares cultivados.

Desde 1994 se ha venido desarrollando un plan específico de acuicultura, dentro del Plan Sectorial de Pesca, que concluye en 1999, cuyos objetivos, entre otros, eran el aumento de producción de las especies y de juveniles para garantizar el abastecimiento de las unidades de engorde, la incorporación de nuevas tecnologías, la protección medioambiental, la diversificación de las especies y la consolidación de las organizaciones representativas del sector. Dicho Plan contemplaba unas inversiones en torno a los 24.000 millones de pesetas

(143,2 millones de ecus) mediante cofinanciación de las Administraciones nacionales, el IFOP y el sector privado.

La respuesta del consumidor ha sido excelente y algunas especies, dorada, lubina y rodaballo principalmente, gozan de buena demanda y cotización. La investigación ha trabajado en la misma dirección consiguiendo mejoras notables en la calidad de los piensos y en el tratamiento fitosanitario de las especies de cultivo. Avances similares se han producido en la tecnología de producción, especialmente en jaulas off-shore, de manera que los retos actuales se encuentran más en la fase previa y posterior a la producción que en el procedimiento de cultivo.

La producción española en 1998 superó las 313.000 toneladas, 53.900 excluyendo el mejillón, lo que supone apro-

ximadamente el 24% de la producción pesquera total. En la relación mundial de países productores España ocupa la 14.<sup>a</sup> posición. En Europa le preceden Francia y Noruega, los tres con un nivel de producción en la franja de las 200-300 mil toneladas/año.

El censo de la acuicultura española incluye 155 empresas de acuicultura marina, además de 2.100 de productoras de mejillón y 135 instalaciones de engorde. La producción de peces ronda las 8.000 toneladas. El censo de la acuicultura continental comprende unas 150 empresas y 170 instalaciones, de las que 148 están activas, con una producción de 29.361 toneladas, la mayor parte de trucha arcoiris. En conjunto proporcionan 35.000 empleos y facturan 25.000 millones de pesetas al año. Galicia es la primera Comunidad acuícola, con un valor en pri-

mera venta de 20.000 millones de pesetas anuales. La mayor parte corresponde al mejillón, de donde se extrae el 50% de la producción mundial.

Las instalaciones acuícolas de la cornisa cantábrica y noroeste se dedican al cultivo de mejillón en bateas y rodaballo. Cultivan también ostras en bateas, almejas y berberechos en parques de cultivo. De importancia secundaria son algunas especies de pectínidos, salmón, pulpo y besugo. En el Mediterráneo y zona suratlántica se produce dorada y lubina, en granjas en tierra y en jaulas flotantes, en menor medida ostras, almejas y mejillón en estructuras long-line. En Cataluña y Andalucía hay buenas perspectivas para el cultivo de atún rojo, pulpo, dentón y lenguado. En Canarias hay una incipiente pero pujante producción de dorada y lubina en jaulas flotantes. ■

## Pesca y consumo de inmaduros

Un año más, tanto desde el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, como desde algunas Comunidades Autónomas, se han puesto en marcha campañas de concienciación para que los ciudadanos se abstengan de comprar inmaduros. Y es que su colaboración resulta imprescindible para acabar con este tráfico ilegal. Un tráfico que cada día se organiza más, habiéndose detectado la aparición de redes clandestinas de distribución.

En este sentido, destaca el desmantelamiento de una red de distribución en la provincia de Málaga por los servicios de inspección de la Junta de Andalucía, en la que participaban unas cincuenta personas. Se calcula que, en los cuatro años que llevaba operando esta organización, pudo mover unos 1.500 millones de pesetas.

La cantidad de inmaduros

***La pesca y el consumo de inmaduros sigue estando a la orden del día. En 1998, en Galicia se decomisaron más de 70.000 kilogramos de inmaduros, y en Andalucía se superaron los 18.000. Una actividad que mueve fuertes sumas de dinero, lo que ha motivado la aparición de importantes redes clandestinas de distribución. Las campañas desarrolladas durante 1999 contra esta actividad han puesto el acento en la concienciación de los ciudadanos para que no compren alevines.***

decomisados sigue aumentando año tras año, lo que viene a probar la importancia de este comercio ilegal y, al mismo tiempo, la mejora de los servicios de inspección y vigilancia. Aunque, también hay que decirlo, no siempre funcionan como deberían, especialmente por parte de algunos Ayuntamientos, como los de la costa malagueña, según ha denunciado el propio delegado de Agricultura y Pesca en Málaga, o los de Valencia, según Greenpeace.

### Concienciación

La colaboración de la Guardia Civil y los servicios de inspección está resultando de gran importancia para el control del transporte por carretera de inmaduros, como se desprende del número de aprehensiones realizadas. Sin embargo, todavía queda mucho por hacer, como revela la declaración del Conselleiro de Pesca de la Xunta, Amancio Landín, al afirmar que *el 70 por ciento de los bi-*

*valbos que se subasta en lonja no reúne la talla reglamentaria.*

La concienciación de los ciudadanos, para que no compren inmaduros es fundamental. Se va avanzando, como lo prueba que las denuncias de los ciudadanos hayan aumentado sustancialmente, aunque todavía queda mucho por hacer. Y ello a pesar de que el consumo de inmaduros, además de suponer un fraude económico para el propio consumidor, constituye un peligro para su salud, como lo demuestra que el 40 por ciento de los inmaduros decomisados en Andalucía contenían formol y orina para su conservación, sustancias que son perjudiciales para la salud.

El círculo pesca, comercialización y consumo se alimenta a partir de la demanda de inmaduros por muchos ciudadanos. El romper ese círculo depende de todos. ■



# La irresistible expansión de la *Caulerpa taxifolia*

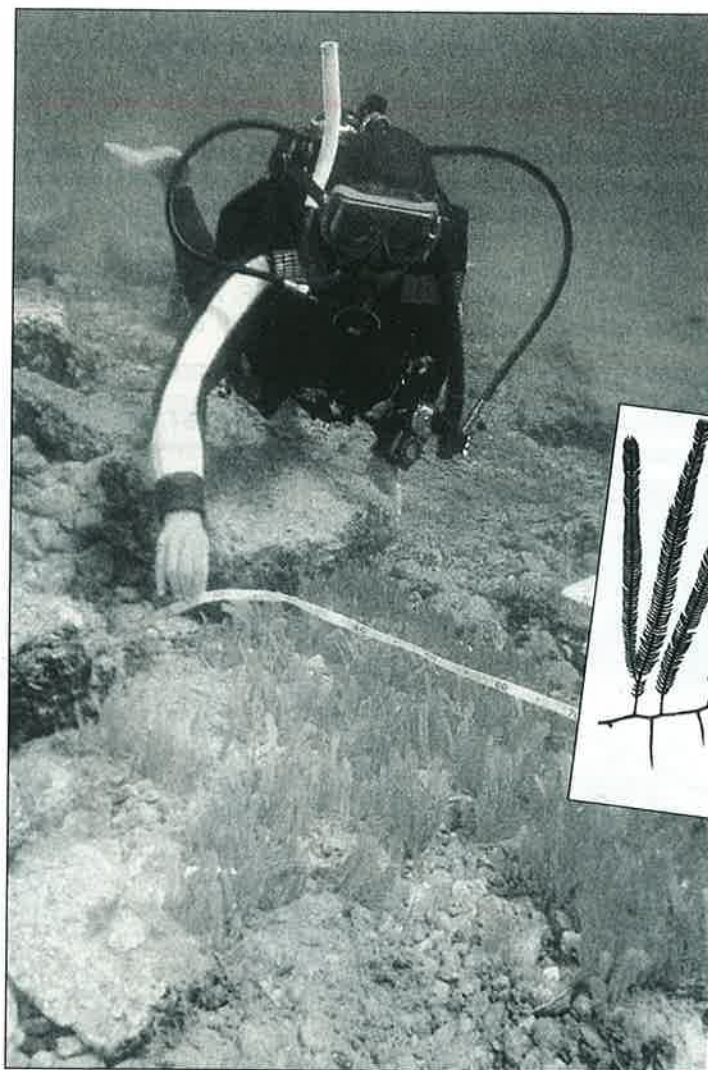
No resulta descabellado aventurar que, a estas alturas, la *Caulerpa taxifolia* ha podido colonizar unas 8.000 hectáreas o más de fondos del Mediterráneo. Y colonizar significa asolar, ya que donde ella se asienta desaparece la mayor parte de la flora y fauna autóctonas, por lo que constituye una de las mayores amenazas para la biodiversidad y ecodiversidad de este mar, ya de por sí maltrchado.

Y, a pesar de ello, los políticos siguen sin prestar la debida atención a este problema, como se ha vuelto a poner de manifiesto con el abandono del programa "Life" por parte de la Unión Europea. En este sentido, en el Cuarto Seminario Internacional sobre la *Caulerpa taxifolia*, celebrado el pasado mes de febrero en Italia, y al que acudieron más de 160 participantes de los países de la cuenca mediterránea junto a representantes del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), se solicitó a los países del Mediterráneo y a la Comisión Europea, así como a las organizaciones internacionales con competencias en temas medioambientales, promover la investigación y llevar a cabo acciones concretas relativas a la prevención y el control de esta alga.

## Pequeños avances

Mientras en Mallorca, único punto del Estado español donde se ha detectado, sigue confinada y controlada en la zona donde fue descubierta,

*Entre julio de 1997 y julio de 1998, la Caulerpa taxifolia se había apoderado de mil hectáreas de fondos marinos en el Mediterráneo. En los seis meses siguientes, los expertos calculan que creció otras mil hectáreas. En total, más de 5.000 hectáreas desde que fuera detectada su presencia en 1984. La progresión, como pronosticaron los científicos, sigue creciendo sin parar. Unos científicos que han vuelto a encontrarse solos durante este año que ahora finaliza, ya que la Unión Europea decidió no renovar el programa "Life", destinado a controlar su expansión.*



en el resto del Mediterráneo, salvo escasas excepciones, sigue creciendo sin control, siendo la zona más afectada la de Var y los Alpes marítimos (Francia), con más de 50 estaciones, Mónaco y oeste de Liguria (Italia), expandiéndose a gran velocidad por el mar Tirreno. Y son ya más de 90 las localidades donde se ha detectado esta alga.

Por contra, los avances en su lucha siguen produciéndose muy despacio, al menos no con la rapidez que sería de desear para poder combatir el peligro que supone para el Mediterráneo. El último de estos descubrimientos es el de la "manta" de cobre, eficaz sobre todo para áreas pequeñas, dado su alto coste, pero muy útil para controlar nuevos asentamientos, como asegura Aurelio Aranda, del Instituto de Ecología Litoral.

Por otra parte, Enrique Ballesteros, responsable del Centro de Estudios Avanzados de Blanes, desde donde se realizan las tareas de coordinación y vigilancia en aguas españolas, confirmó a MAR que la especie se introdujo en el Medi-

terráneo a través del acuario de Mónaco, con lo que se descartan otras teorías, y que ya han procedido a poner sobre aviso a todos los acuarios del mundo para que no se repita una situación como ésta. ■

# La industria conservera, un sector en transformación

**E**l sector español de las conservas de pescado, marisco y semiconservas de anchoa ha estado históricamente formado por pequeñas empresas familiares, muy arraigadas en la zona donde se establecían, principalmente a lo largo de la costa gallega. Actualmente agrupa a 170 empresas y proporciona 20.000 empleos directos, 13.000 en Galicia, de los que el 70% son mujeres. Alrededor del 75% del volumen y del 70% del valor de esta producción conservera se localiza en Galicia. El resto de industrias se localizan en Cantabria, Andalucía, Murcia, Cataluña, Valencia, País Vasco, Asturias, y en un número muy reducido, en Castilla y León, Aragón, La Rioja y Navarra, la mayor parte de éstas vinculadas al subsector de las semiconservas de anchoas o salazones.

Para culminar el proceso de transformación el sector conservero gallego ha diseñado un plan estratégico para el período 2000-2006, con una inversión prevista de 27.869 millones de pesetas. Los objetivos generales de este Plan persiguen cambiar el desarrollo económico del sector y mejorar su competitividad de cara al siglo XXI mediante la modernización, renovación, innovación tecnológica, comercialización-mercado y medio ambiente, formación e internacionalización. Las inversiones serán aportadas por el propio sector, en una cuantía de 10.313 millones, la Unión Europea con 8.496 millones, y las Administraciones central y autonómica, con una aportación en torno a los 8.645 millones.

La patronal del sector, la

*La industria conservera española está enfrascada en un proceso de transformación, que se inició ya con la incorporación de España a la Comunidad Europea y la apertura de mercados, que se resuelve, según los casos, con la modernización de instalaciones para mejorar la competitividad o mediante asociaciones empresariales. Todo indica que quienes no se adapten a los cambios impuestos por la nueva realidad tendrán difícil la existencia. A falta de cerrar los datos correspondientes al último ejercicio, el 50% del mercado en valor está controlado por las cinco primeras empresas, con unas ventas cada una de ellas por encima de los 10.000 millones anuales. Las 11 primeras empresas superaron los 5.000 millones de pesetas de facturación anual y copan el 68% de la cuota de mercado, también en valor.*

Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescados, Anfaco, ha elaborado su propio plan y calendario de inversiones, que contempla adaptaciones estructurales -modernización, renovación,

etc.- con una inversión pública de más de 11.000 millones y una inversión total de 18.500 millones de pesetas, buena parte de la cual será aportado por la UE. Anfaco ha celebrado en 1999 el 50 aniversario

de la creación de su Departamento Técnico y de Investigación, origen del actual Centro Técnico Nacional de Conservación de Productos de la Pesca, Cecopesca, con un programa de conferencias y mesas redondas sobre aspectos vinculados a los ámbitos de la pesca, la acuicultura y la transformación de productos del mar.

En los últimos ejercicios la tendencia ha indicado un descenso en el consumo interior de conservas de pescados que se ha compensado con un aumento de la demanda externa y un crecimiento de las cifras tanto en producción como en valor. La producción supera las 230 toneladas anuales con un valor que ronda los 120 mil millones de pesetas. Según datos del FROM, el consumo de conservas por habitante y año en España es de 5,8 kilos.







El atún es el principal segmento de producción en valor —por encima de los 51 mil millones de pesetas— y volumen —más de 125 mil toneladas—, con una incidencia del 42% y 53% respectivamente. Es también el producto más exportado: en 1998, 53.814 toneladas por valor de 32.888 millones de pesetas.

La producción de sardina representa el 11% en volumen y el 9% en valor en el conjunto de la producción. En 1998 superó las 25 toneladas por valor de más de 10 mil millones de pesetas. En el mercado exterior ha mejorado también posiciones.

Atún y sardina son las especies de mayor peso en el sector conservero de pescados,

seguidos a distancia de la caballa, mejillones, cefalópodos y berberechos. La semiconserva de anchoa, con 7.000 toneladas por valor de más de ocho mil millones, supone el 3% de la producción y el 7% del valor.

La evolución de la demanda exterior ha sido espectacular. En los últimos seis años ha pasado de un volumen de 30.000 toneladas a más de 96 mil y de 15.000 millones de pesetas a más de 57 mil millones. La tasa de cobertura mantiene el ritmo de crecimiento de 1992 y en 1998 registró el índice histórico del 151,6%.

El 95% de las exportaciones se distribuye entre la UE, África y Estados Unidos. Las

exportaciones a países de la Unión Europea absorben el 65% de las ventas al exterior tanto en valor como en volumen, con Italia como primer país comprador —principalmente de atún— (28%), seguido de Francia (20%), Portugal (9%) y Alemania (5%). A notable distancia le sigue el mercado africano, especialmente Libia, que compra el 10% de las exportaciones de atún, en valor y en producción. A Estados Unidos se dirige el 4% de las exportaciones. América Central y del Sur, el resto de países europeos, Asia y Australia se reparten el escaso 5% restante.

Las importaciones también apuntan una tendencia al crecimiento aunque de forma más moderada. En el último ejerci-

cio superaron las 71 mil toneladas por valor de más de 38 mil millones de pesetas. Ecuador y Venezuela suministran atún, sardina Portugal, Marruecos y Alemania, bonito Francia, caballa y anchoa Marruecos, anchoas en salazón Argentina y los Países Bajos y Chile, moluscos.

El atún es el producto estrella de la industria conservera española, pero también el primer segmento de la industria conservera comunitaria y mundial, y la tendencia es de crecimiento. En la UE supone el 60% del total de la producción de conservas de pescado. Para Francia y Portugal, países productores y transformadores, el atún representa el 60% y el 20%, respectivamente de la producción total. Para Italia, país transformador, supone el 90% de la industria conservera nacional.

Francia, Portugal y España vienen manteniendo posiciones encontradas con Italia a propósito del desarme arancelario de las importaciones de atún que, en la última confrontación, se saldaron a favor de los primeros. El Consejo de Ministros del 30 de marzo acordó, con el voto en contra de Italia, mantener durante 1999 el contingente de importación de 1.200 toneladas de lomos de atún de origen asiático con un arancel del 6%. La Comisión Europea había propuesto un aumento hasta 2.500 toneladas, mientras las pretensiones de Italia se elevaban a 10.000 toneladas. La Comisión se comprometió a realizar durante este año un estudio de verificación de cifras de producción, disponibilidad de abastecimiento de lomos de atún cocidos e impacto socioeconómico, datos que permitirán definir la política comunitaria que habrá de plasmarse en el Reglamento de la Organización Común de Mercados, OCM. ■

LAS NAVIERAS ENCARGAN VARIOS GRANDES BUQUES

## El contrato del siglo REPSOL-Enagás animó a la construcción naval

**H**abiendo sido éste el refulsivo del año para el sector naviero nacional, al no considerar ayudas del Estado los avales públicos para la compra de buques, permitirá que España no reduzca su techo de ayudas del R.D. 2600/98, por importe de 6.500 millones de pesetas, este año y el próximo.

### Veinte años de negocio gasista

El transporte marítimo de gas natural a España será el negocio fuerte del sector naviero, hasta el punto de que en todo el ancho mundo no se había licitado —en todo el año y en los anteriores— un supercontrato como el que han ofrecido REPSOL-Enagás. Las Administraciones nacional y vasca y las principales familias financieras, BBV, BSCH, La Caixa, Caja Madrid, Societé Générale y Chase Manhattan, se han integrado en la apuesta, por la que los navieros Fernández-Tapias, Elcano y Marpetrol han de fletar los super-metaneros entre finales del año 2001 y principios del 2002.

El sólido prestigio financiero de REPSOL —por aquel tiempo a punto de captar YPF— ha obrado el milagro de que la gran banca internacional vuelva a implicarse en los riesgos del negocio marítimo, después de muchos años y no pocos disgustos, pero el gigantesco montante de la operación y sus cláusulas de salvaguarda se engrasan con una nueva fórmula: una agrupación de interés económico para financiar la construcción de los buques, con amortización acelerada, para cederlos en leasing a los armadores que, los alquilarán (*time charter*) a REPSOL-Enagás.

*Las navieras españolas Fernández-Tapias, Elcano y Marpetrol, al resultar adjudicatarias del llamado "contrato del siglo" de REPSOL-Enagás, han afianzado un negocio de 300.000 millones de pesetas por los próximos veinte años, en que transportarán gas natural a España desde Trinidad y Tobago. Ha sido como arrojar una gruesa piedra en las dormidas aguas de un estanque, el del triste negocio de la construcción naval, porque ya se han encargado tres super-metaneros —con opción a otros tres— y las ondas inversoras apuntan a Astilleros Españoles y una industria auxiliar amenazada de subactividad.*

La industria nacional y Astilleros Españoles, puntualmente, resultarán los primeros beneficiarios del paquete inversor, que les permitirá salvar la subactividad y vender su mejor tecnología de última generación. Pero el año también ha salvado la renqueante cartera de pedidos, porque la naviera pública Transmediterránea también encargó dos "super-ferries" de lujo a Astilleros Españoles, Barreras y Unión Naval de Levante, con destino a las líneas de Península-Baleares, desde el primer trimestre del año 2001.

El parcial despeje del horizonte a la construcción de nuevos barcos ha tenido, al fin, el respaldo de la Comisión Europea hacia los avales del Estado creados por el Gobierno español para la compra de barcos nuevos y usados, lo que sumará otros 21.000 millones de pesetas de inversión con avales de unos 6.500 que Bruselas no considerará ayudas del Estado.

### Mecanismo válido hasta el año 2001 y más

Es la primera vez que Bruse-

las aplica esta solución favorable y su autorización es válida hasta el año 2001, y, bajo ciertas condiciones, para años sucesivos, por lo que siete nuevos buques han sido previstos ya, por las navieras Murueta, Odiel, Gasnaval y Euroferry, porque estos avales garantizan hasta un 27% de la inversión.

Las autoridades del Ministerio de Fomento consideran clave esta autorización de Bruselas y la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) cree que, por primera vez, la Unión Europea ha escuchado al Foro de Industrias Marítimas sobre costes y la autosuficiencia de los avales estatales, ya por segundo año instaurados en los Presupuestos españoles... El contraste o claroscuro de Bruselas vino dado días después del pasado octubre, en que consideró ayudas del Estado las recibidas por Astilleros Españoles durante 1998, unos 18.000 millones a reembolsar al Estado, si no prosperase el correspondiente recurso. ■



## El Sistema Mundial de Socorro (SMSSM) se instaló en todo el litoral español

Esta integración del sistema español a las técnicas digitalizadas no ha dejado de ser una consecuente aplicación del avance de las comunicaciones, e iba implícito en la enmienda del Convenio SOLAS 74/98 y su capítulo IV de Radiocomunicaciones. Inaugura un mensaje en estructura alfanumérica, que supera las dificultades fónicas de la escucha y permite la identificación automática de la alarma en las pantallas de otros barcos y estaciones costeras.

Desde febrero último, el nuevo sistema fue obligatorio en los buques nacionales de más de 300 toneladas de desplazamiento así como en los de pasaje, existiendo recomendaciones expresas para una pronta incorporación al SMSSM de la náutica de recreo, mientras que en el caso de los pesqueros se impuso su obligatoriedad a todos los de nueva construcción y eslora superior a los 45 metros, en tanto que los del mismo tamaño ya existentes lo fueron desde el primero de julio.

El nuevo esquema legal responsabiliza a la Administración Marítima de adecuar el sistema en su red de estaciones, lo que hasta la Ley General de Telecomunicaciones —del pasado año— había sido competencia de Telefónica, la cual continuará operando los subsistemas el servicio Navtex, de información de seguridad marítima. El nuevo sistema de Llamada Selectiva Digital garantiza una cobertura entre las 30 y las 250 millas y

*Desde el pasado abril quedó establecida la automatización de las alertas del Sistema Mundial de Socorro (SMSSM) en todo el litoral español y Marina Mercante y Telefónica completaron los subsistemas de apoyo, que sustituyen la radiotelegrafía de código Morse, las balizas de VHF y la radiotelefonía, que, hasta el momento habían sido las únicas vías para la llamada de socorro.*



posibilita el acuse de recibo de todas las llamadas de socorro que puedan producirse en las zonas SAR de responsabilidad española. Se combina con el sistema Cospas-Sarsat, que

comprende una constelación de ocho satélites y cuarenta estaciones terrenas, para recibir y reexpedir señales a los centros nacionales de salvamento y SASEMAR.

### Integrar al colectivo radiotelegrafista

Como en todo caso de señalado avance tecnológico, la superación del tradicional sistema Morse por el paso al satelitario ha tenido su fondo de polémica sobre la fiabilidad en los primeros procesos de implantación, en cuanto supone un perjuicio añadido a un valioso colectivo profesional, el de los oficiales radiotelegrafistas. Habría que señalar, con justicia y con justeza, que este cuerpo de técnicos es inseparable del gran esfuerzo desplegado en materias de seguridad marítima en la larga historia de la navegación española, y la Administración propone estudiar una solución integradora del mismo.

Este colectivo, que ha sido responsablemente crítico con los primeros fallos del nuevo sistema, nunca se ha negado a la implantación de las técnicas satelitarias de socorro, pero entiende la validez de su cualificación profesional a plena vigencia, en tanto en cuanto que el más elevado fallo de operaciones de escucha y falsas alarmas se está produciendo —precisamente desde la implantación del SMSSM en nuestro litoral— por el error humano o la falta de cualificación en los protagonistas de la escucha, según datos que contrastan la Asociación Profesional Europea y la Unión Telefónica Sindical. El colectivo también postula, como fórmula integradora, la obligatoriedad de oficiales radiotelegrafistas en los barcos de alto riesgo, como pasaje o mercancías peligrosas. ■

# Hacia un único grupo público de construcción naval

La consultora internacional McKinsey ha elaborado un estudio preliminar en esta dirección, para la SEPI, aconsejando la referida integración como "una fórmula de reducir pérdidas" y "mejorar las sinergias que se desprenderían de la integración física de las factorías de Bazán y AESA en Cádiz y Ferrol".

## El mismo paisaje de fondo

La implacable competencia de los astilleros de Corea tiene sumidos a los principales constructores de la Unión Europea en una grave problema de subactividad por falta de encargos, en unos momentos de contracción de la demanda mundial, por un año más. Esta papeleta se la ha encontrado encima de la mesa el nuevo gobierno de Prodi, y los mismos preocupantes números perjudicarán —otro ejercicio más— el balance de Astilleros Españoles, que podría terminar de comerse sus fondos propios, si se confirma una previsión de pérdidas —en 1999— próximas a los 20.000 millones de pesetas.

En el mismo paisaje de fondo, frente al que Bruselas deberá volver a ensayar ayudas estatales o impositivas a los astilleros de la Unión Europea, como respuesta al "dumping" de Corea, pero sin mucha convicción, pues los constructores asiáticos han montado un tingladiño de participaciones cruzadas entre industrias y entidades financieras que les permiten seguir primando a sus astilleros, incluso con dinero del Fondo Monetario Internacional.

*Un año más con lastre de pérdidas y entrada en subactividad de los astilleros públicos han llevado a su principal accionista —la Sociedad Estatal de Participantes Industriales (SEPI)— a reflexionar todas las soluciones, incluso la integración de las construcciones militar y civil, para lo que Bazán absorbería a Astilleros Españoles.*



Y ante tan paradójica como duradera situación, tan desfigurada competencia entre coreanos y occidentales ataca de frente a los astilleros públicos españoles y divide las fuerzas de respuesta en Bruselas, pues hay países de la Unión Europea no concernidos directamente con esta problemática. No ha de extrañar, por ello, que las autoridades españolas hayan intentado casi todas las soluciones, y se apresten a practicar —por su cuenta— una que integraría la construcción militar y civil, como ocurre en otros países de nuestro entorno, ya que,

en definitiva, la construcción naval es un todo, por encima de las peculiaridades del barco de equipación militar.

## La solución Bazán-AESA

El principal accionista público de Astilleros Españoles, la SEPI, encargó en su día a la consultora multinacional McKinsey un estudio previo de la compleja operación por la que se crearía "un único grupo público español de construcción naval" a partir de que "Bazán absorbiese a Astilleros Españoles", desde el más

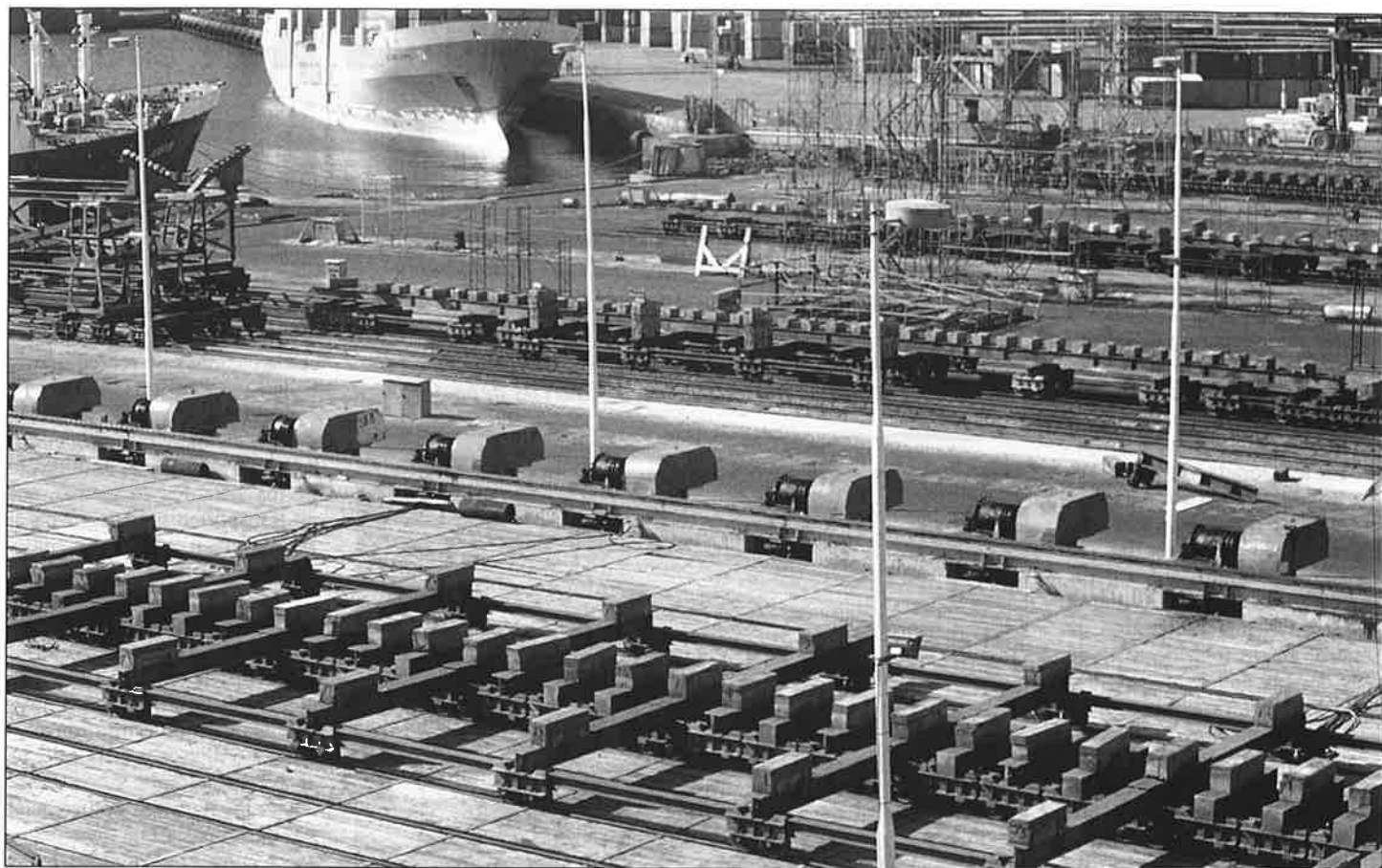
favorable balance del constructor militar.

La cartera de pedidos de Bazán, con cerca de 400.000 millones de pesetas contratados, permitiría los primeros pasos de rodaje de la operación, en tanto que los pedidos de Astilleros Españoles apenas aseguran obra hasta finales del año 2000. El propósito de la integración perseguiría, además, un recorte de costes y una optimización de las producciones que beneficiaría expresamente a los grandes centros de trabajo de Cádiz y Ferrol, en los que podría solaparse la actividad de Bazán y Astilleros más fácilmente, sin perjuicio de que otros centros de Astilleros entrasen o no en la integración o fuesen a operaciones privatizadoras puntuales.

Tales son los casos de La Naval de Sestao, Juliana o Astander, pero toda la compleja operación está pendiente del referido estudio consultor; desde luego la decisión debería sustanciarla el accionista mayoritario —la SEPI— y habría de pasar por la autorización expresa de las autoridades de Bruselas, para seguir el modelo UE de astilleros integrados, ya preexistentes.

## Bazán, punto fuerte del sistema

Éste ha sido un año decisivo en el retorno a beneficios de la Empresa Nacional Bazán, cuyo programa industrial —aplicado por la SEPI, con una inyección de 15.000 millones de pesetas— ha permitido salvar la subactividad y recomponer la cuenta de resultados positivos



hasta los 1.000 millones de pesetas, desde las pérdidas de 3.000 habidas en 1998.

El referido plan industrial de Bazán ha empezado a desarrollarse bajo las pautas de la externalización del trabajo y las prejubilaciones de 1.800 profesionales de la construcción militar, lo que asegura carga de trabajo del 95% hasta el año 2002 y convierte a sus factorías en punto fuerte del sistema, que ha permitido facturar el presente año unos 113.000 millones de pesetas. Los programas de construcción de cazaminas y submarinos, para Defensa y la Armada chilena, aseguran suficiente carga de trabajo los próximos años y un balance saneado desde el que sería posible la absorción expresada, y la compañía ha fortalecido tecnológicamente sus áreas de plataformas, propulsión, sis-

temas y de armas y mantenimiento.

Por parte de la SEPI, su presidente Pedro Ferreras confirmó la existencia del proyecto integrador solicitado a la consultora McKinsey, que lo aconseja como fórmula de sacar a Astilleros Españoles de su endémica situación de pérdidas, pero lo calificó de "estudio previo" a la toma de decisiones, "sin descartar otras posibilidades que se barajan" ...

### Pequeños y medianos astilleros, en alza

El ejercicio 1999 ha revelado un alto grado de actividad en el segmento mediano y pequeño de la construcción naval española que, desde hace muchos años, no había generado movimientos inversores como los ahora despertados desde los "cluster" gallego -en torno a

Barreras- y vasco -Muruela estudia relanzar Astilleros Reunidos del Nervión-, además de la sintomática toma de Unión Naval de Levante por Boluda.

Pero el más positivo elemento de análisis del sector es el que confirma PYMAR -Pequeños y Medianos Astilleros- al completar un trienio de crecimiento de actividad, en el que estas factorías constructoras han elevado su productividad en más de un cien por ciento. En el mismo período, la Agencia Internacional FITCH-IBCA reconoció a los pequeños y medianos astilleros españoles la "notación A para sus operaciones financieras a largo plazo y F-1 para las a corto", es decir, el espaldarazo internacional al Fondo Patrimonial de Garantías con el que funcionan estas empresas para afianzar sus contratos y realizaciones de obras.

El Ministerio de Industria ha vuelto a confirmar el "carácter estratégico de la construcción naval" que, por encima de sus ciclos de demanda y caídas en crisis, "ha de ir a mejoras constantes por la exigencia de una nueva cultura industrial que demande traspasos y externalizaciones, modularización, cooperación entre astilleros y seguimiento de obra y tecnología a todo lo largo de la vida del buque".

Los astilleros españoles pueden compararse, al presente, con los más avanzados de Europa en el ratio de productividad media de pesetas/hora de trabajo, pero el mercado mundial estrecha su oferta en el preciso momento en que más se ha afinado la competencia del Sudoeste asiático, lo que ha venido marcando decisivamente el ejercicio 1999, que ahora se cierra con las apuntadas sombras y luces. ■

# Seguro obligatorio para la náutica de recreo

Un alto grado de siniestralidad en este tipo de embarcaciones —causantes del 50% de las alarmas y rescates— inclinó al legislador a regular este segmento de la náutica, lo que en definitiva ha venido a desarrollar la Ley de Puertos y la Marina Mercante.

La temporada veraniega suma a los tráficos costeros españoles unas doscientas mil embarcaciones, sin contar las del turismo extranjero, que a partir del 1 de julio último quedaron obligadas a una póliza-tipo de seguro, por lo referido a las de más de seis metros de eslora o las de cualquier medida propulsadas a motor.

Con esta apuesta por la clarificación del sector y la seguridad de la vida humana en el mar, el legislador ha establecido un antes y un después en la náutica de recreo nacional, que no contemplaba la obligatoriedad ni del propietario ni del usuario, aunque sí habían funcionado algunas pólizas de carácter voluntario y diverso.

El referido seguro obligatorio, sobre el que pueden pactarse aumentos de garantías y cauciones varias, cubre muertes, lesiones y daños materiales hasta un total de 40 millones de pesetas, y deja abierta una ampliación para el caso de las competencias deportivas y acontecimientos de más elevado riesgo. Una embarcación sin seguro incurre, desde entonces, en infracción grave contra la Ley de Puertos y de la Marina Mercante, sin perjuicio de la legislación penal y multa a partir de un millón de pesetas.

En la ambientación de este tipo de medidas, de signo modernizador de la náutica deportiva, había sido un paso cualitativo previo la matriculación obligatoria de las llamadas motos acuáticas

*El parque de embarcaciones de recreo ha alcanzado las doscientas mil unidades y unos crecimientos constantes que justificaron la preocupación de las autoridades marítimas en materias de seguridad de la vida humana en el mar, precisamente con la entrada en vigor —el pasado verano— del seguro obligatorio, la matriculación y las inspecciones periódicas de los barcos deportivos.*



cas y otros elementos tripulados, en el mismo afán clarificador del sector. Las autoridades de Salvamento Marítimo habían despertado, en los dos últimos veranos, un importante acopio de datos sobre las atenciones de emergencias y rescates, que apuntaban a una alta incidencia —más del 50%— de las embarcaciones de recreo.

Y la panoplia de medidas de tipo asegurador se había seguido de una campaña informativa, por parte de las Capitanías Marítimas, para sensibilizar sobre las previsiones de equipo, meteorología, etc., de unas buenas prácticas de navegación, para un conjunto de actividad que sumaba más de diez mil nuevas matriculaciones/año.

## Correcto mantenimiento

El Consejo de Ministros de 10 de septiembre completó, con

un Real Decreto del Ministerio de Fomento, los estándares de seguridad afianzados por la póliza de seguros y las matriculaciones, haciendo igualmente obligatorias las inspecciones periódicas de las lanchas, por un correcto y minucioso mantenimiento de las mismas.

La exposición de motivos del texto legal aludía a la comprobación expresa de que la mayoría de los riesgos de accidentes y emergencias eran debidos a fallos mecánicos, deficiencias estructurales, vías de agua, incendios y explosiones, que arrojaban visibles faltas de revisión o mantenimiento. Se legisló asimismo el funcionamiento de las Entidades Colaboradoras de Inspección que llevarán a cabo estas inspecciones, en desarrollo del art. 86.5 de la Ley 27/92 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, cotejando su eficacia con lo que

para el tráfico automovilístico representan las llamadas ITV's terrestres.

Las inspecciones periódicas obligatorias atañen a todas las embarcaciones de recreo que se hallen matriculadas en España, con independencia de su medio de propulsión, y que tengan una eslora de casco comprendida entre los 2,5 y los 24 metros, que no transporten más de 12 pasajeros y hayan sido proyectadas y destinadas a fines deportivos.

El texto del Real Decreto estimó como plazos obligatorios de la entrada del barco a inspección el de 5 años, como máximo, para las de eslora mayor o igual a 6 metros y menor de 24, si bien —durante estos cinco años— las referidas embarcaciones deben pasar una revisión, en seco, entre el segundo y tercer año, cuando se trate de cascos de madera, y, asimismo en todos aquellos supuestos en los que la lancha haya sufrido conversiones o accidentes que hubiesen significado pérdidas de seguridad, o varadas que perjudicasen sus estructuras y órganos. Una modalidad más, de inspección extraordinaria, se refiere a los casos de los cambios de uso, y, en todos los supuestos, el Real Decreto añade un cuadro de sanciones por la no observancia de los plazos de revisión o la falta de calidad técnica de las mismas o incumplimiento de las reparaciones indicadas por la entidad colaboradora de la inspección.

Hasta un importe máximo de 50 millones de pesetas de multa podría alcanzar la escala sancionadora con la que se cierra el Real Decreto, que considera asimismo una responsabilidad del tripulante la comprobación, previa al acto de zarpar, de todos los elementos del barco, desde los propulsores hasta los de gobierno. ■

EN 1998 CRECIÓ EL 6,8% EN TRB

## La flota mercante mantiene su evolución positiva

**D**urante 1998, y con el viento favorable del Registro Especial de Canarias (REC), la flota española alcanzaría los 207 buques y 1.500.000 GT, radicándose en aquella matrícula casi el 94% de este tonelaje, y por primera vez desde 1979 se materializó la rebaja de la edad de los barcos nacionales. Más que una actitud pasiva o expectante ante el primer año de la liberalización del cabotaje, estos indicios revelan un fuerte crecimiento de la inversión que las Autoridades Marítimas han ambientado en el Aval Estatal a la construcción de buques y las ventajas competitivas del registro canario.

Igualmente ha supuesto un importante elemento cualitativo del prestigio de nuestra flota la observancia sobre materias de seguridad marítima que el MOU de París ha reconocido a las banderas nacionales, ya que el Memorandum sobre el Control por el Estado del Puerto ha operado un bajísimo número de detenciones a los barcos españoles.

*Por cuarto año consecutivo la flota mercante española ha vuelto a crecer, en un 6,8% de tonelaje durante 1998, con lo que reafirma una tendencia positiva desde los mínimos históricos del año 1994, pero el más espectacular avance se ha producido en el segmento de los porta-contenedores (del 98%) y de los roll-on (del 28%). Este tirón de la demanda inversora rebaja, asimismo, sensiblemente la media de edad de los buques y confirma una mejora de las posiciones comerciales de los navieros españoles en el primer año de la liberalización de los cabotajes.*

En este clima de recuperación general del sector, la Asamblea General de ANAVE ha reconocido la validez y continuidad de los impulsos generados por el Registro Especial de Canarias –durante 1998, 1999 y el novísimo marco liberalizador– y demandó, por puro equilibrio con la competencia de la Unión Europea, una mejora de los costes de las infraestructuras. Ciertamente, mientras una parte importante del coste de las carreteras –por lo que se refiere a los transportes terrestres– se carga a los Presupuestos Generales del Estado, ocurre que, en el

transporte marítimo, son las navieras y los usuarios finales los que pagan las tarifas portuarias (las T-1, T-2 y T-3) y España sigue siendo una excepción comunitaria a este sobrecoste.

La continuidad de la bonificación en la cuota empresarial a la Seguridad Social para los buques de Registro Especial de Canarias, en todos los conceptos de la misma, será otro instrumento impulsor a perfeccionar, lo mismo que las fórmulas laborales para las tripulaciones de barcos españoles, un aspecto del presente estudio

para compatibilizar la Ley 27/92 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante con el ordenamiento jurídico-laboral español.

Los empresarios han empezado a utilizar la fórmula de impulso inversor del Aval de Estado para la Construcción de Buques Nuevos y Usados, por la vía de la amortización acelerada, aun cuando consideran algo elevada la exigencia de que se exploten al menos cinco años bajo pabellón español, y que la referida amortización acelerada no contemple al buque usado, por lo que estiman perfeccionables estos mecanismos fiscales.

Otro elemento dinamizador de esta etapa del transporte marítimo español, en plena competencia liberalizada, vendrá dado por la mejora y celeridad de los trámites burocráticos conexos que, actualmente, perfila el Ministerio de Fomento con el Reglamento de Despacho de Buques y el Decreto de Inspección Marítima.

Siendo una característica de la flota española su progresivo envejecimiento –el 40% de los mercantes tiene más de 20 años de antigüedad–, llama poderosamente la atención el escaso número de detenciones/año que sufren, lo que revela que se sostienen unos elevados estándares de seguridad. Pero se reconoce que este envejecimiento –que ahora empieza a contrarrestarse– va a pasar factura no sólo a la industria de astilleros y auxiliar, como ya lo viene haciendo, sino al mantenimiento de nuestra actual cobertura comercial.

Tales son las tendencias de crecimiento del transporte marítimo que se ponderan para el año 2002, por expertos independientes, que el comercio español doblará su demanda de toneladas por mar en esas fechas. ■



## PUBLICADO EN "MAR" EN 1999

ARTÍCULO	Revista	Mes	ARTÍCULO	Revista	Mes
<b>ACUICULTURA</b>					
La UE propone suprimir los techos de producción acuícola .....	369	Febrero	El ISM junto a la flota.....	374	Julio-Agosto
Mejillón: más joven y de mayor calidad.....	369	Febrero	Médicos para todo.....	374	Julio-Agosto
Acuicultura, el reto del 2000 .....	373	Junio	Un hospital en el mar .....	375	Septiembre
La acuicultura apuesta por su desarrollo como sector estratégico .....	375	Septiembre	II Concurso Siemens de "prototipos de automatización y accionamiento": El centro de formación marítima de Bamio ganó el segundo premio .....	375	Septiembre
Aula del Mar de Málaga ensaya el cultivo del chanquete .....	377	Noviembre	80 aniversario del Instituto Social de la Marina.....	376	Octubre
<b>GRANDES REPORTAJES</b>					
37 Salón Náutico Internacional de Barcelona .....	368	Enero	Convenio de colaboración Gobierno Balear-ISM.....	377	Noviembre
La demanda de campañas de investigación es cada vez mayor .....	368	Enero	Seminario Iberoamericano sobre sanidad marítima.....	377	Noviembre
Adiós al Morse .....	370	Marzo	<b>MARINA MERCANTE</b>		
Mostra Flotante del Barco de Ocasión .....	372	Mayo	La Unión Europea no puede competir con los astilleros asiáticos subvencionados ...	368	Enero
El mar y el tiempo .....	375	Septiembre	"Marinet" conecta el negocio de construcción naval del próximo siglo .....	368	Enero
Arrecifes de coral .....	377	Noviembre	Entró en vigor el despositivo de separación de tráfico del Cabo de Gata .....	368	Enero
<b>INFORMACIÓN JURÍDICO-LABORAL</b>					
Medidas urgentes para la mejora del mercado de trabajo en relación con el trabajo a tiempo parcial y el fomento de su estabilidad (y II) .....	369	Febrero	Motos náuticas: obligatoriedad de registro, matriculación y permiso para tripular .....	369	Febrero
Protección de la Seguridad Social en relación con el contrato de trabajo a tiempo parcial (I).....	370	Marzo	Las empresas españolas son competitivas en las líneas Península-Canarias .....	369	Febrero
Protección de la Seguridad Social en relación con el contrato de trabajo a tiempo parcial (II).....	371	Abril	Los navieros piden un plan para renovar la flota .....	369	Febrero
Prestaciones del ISM para los trabajadores del mar .....	372	Mayo	Repsol-Enagás lanza el contrato del siglo....	370	Marzo
Protección de la salud y asistencia médica para los trabajadores del mar .....	373	Junio	La flota de pabellón español crece el 8%.....	371	Abril
Ayudas al estudio de los trabajadores del mar .....	374	Julio-Agosto	Horizonte despejado para Bazán.....	371	Abril
Las cooperativas del mar.....	375	Septiembre	Industria se volcará con los astilleros .....	371	Abril
El convenio especial en el sistema de la Seguridad Social (I).....	376	Octubre	Sasemar fijó nuevas tarifas para salvamento marítimo .....	371	Abril
El convenio especial en el sistema de la Seguridad Social (II).....	377	Noviembre	El fenómeno de las banderas de conveniencia no acaba de afrontarse .....	371	Abril
Riesgos laborales a bordo de los pesqueros.....	377	Noviembre	Marina Mercante negocia la incorporación de tripulaciones no comunitarias.....	372	Mayo
<b>INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA</b>					
En marcha el programa de cooperación sobre formación marítima en Iberoamérica	369	Febrero	Astano ya tiene a flote el segundo "Discoverer" .....	373	Junio
La oferta formativa de Bamio del primer semestre del año.....	369	Febrero	Operativo en todo el litoral español el Sistema Mundial de Socorro (SMSSM) ...	373	Junio
El ISM revisa el diagnóstico de salud laboral del sector marítimo .....	369	Febrero	Todos contra el fuego.....	373	Junio
Nuevas medidas para mejorar la asistencia a bordo de los buques.....	370	Marzo	Los armadores piden trato igualitario para la flota comunitaria .....	373	Junio
El ISM construirá un nuevo buque-hospital ..	371	Abril	Más seguridad para la náutica de recreo .....	374	Julio-Agosto
Inaugurada la nueva sede de la dirección provincial del ISM en Madrid.....	371	Abril	Salvar vidas en el mar .....	374	Julio-Agosto
Comenzó la campaña Sanimar'99.....	372	Mayo	La Unión Europea última la directiva de control de residuos procedentes de buques	374	Julio-Agosto
Ecuador y Venezuela trabajan para mejorar sus estructuras pesqueras .....	374	Julio-Agosto	Los pequeños y medianos astilleros duplican su productividad.....	375	Septiembre
			La náutica de recreo se asegura .....	375	Septiembre
			Los barcos españoles, entre los más seguros del mundo.....	375	Septiembre
			Fernández-Tapias, Elcano y Marpetrol ganan el "contrato del siglo" de Repsol-Enagás .....	376	Octubre
			La Unión Europea adopta la nueva directiva sobre ordenación del tiempo de trabajo en el mar .....	376	Octubre
			Inspecciones obligatorias en lanchas de recreo .....	377	Noviembre
			Situación laboral de las flotas de Galicia y Portugal .....	377	Noviembre



ARTÍCULO	Revista	Mes
Astilleros comunitarios reclaman más ayuda a la UE.....	378	Diciembre
<b>MEDIO AMBIENTE</b>		
Programa de educación sobre el litoral marino del IEL y la CAM .....	369	Febrero
Ecoport, proyecto español para defensa del medio ambiente .....	370	Marzo
Diagnóstico de las costas y el medio marino	370	Marzo
Por un desarrollo sostenible .....	370	Marzo
Cetáceos hacia el 2000 .....	370	Marzo
La gestión medioambiental, factor clave para la construcción naval .....	370	Marzo
Aguas de baño marítimas: más control, más calidad .....	371	Abril
La Caulerpa taxifolia coloniza más de 5.000 hectáreas.....	372	Mayo
Canarias, objetivo de los superarrastreros ...	373	Junio
Pesca incontrolada del atún rojo.....	373	Junio
51 Asamblea de la Comisión Ballenera internacional .....	374	Julio-Agosto
La acuicultura del langostino tropical: una amenaza para los manglares.....	376	Octubre
<b>OTROS</b>		
El contrato a tiempo parcial estable (I) .....	368	Enero
El "efecto 2000" amenaza los sistemas de comunicación marítimos.....	372	Mayo
La industria conservera sube en producción y valor.....	372	Mayo
Operación paso del Estrecho 1999; mejoras cualitativas y crecimiento de pasajeros y vehículos .....	375	Septiembre
El "autobús del mar" promociona el consumo de pescado entre los jóvenes .....	376	Octubre
<b>PESCA Y POLÍTICA PESQUERA</b>		
Los apoyos a la pesca para el año 2000.....	368	Enero
Se mantienen las cuotas de pesca .....	368	Enero
"Cajas azules" para localizar por satélite a los buques pesqueros .....	368	Enero
El IFOP cumple sus objetivos .....	368	Enero
Entra en vigor el acuerdo pesquero con Gabón.....	368	Enero
IV Jornadas Técnicas de Pesca en Celeiro: la informática cambia las lonjas de pescado .....	368	Enero
Argentina aleja de sus mejores caladeros a la flota española .....	368	Enero
Sigue la pesca indiscriminada de inmaduros	369	Febrero
Mayor control para la pesca.....	369	Febrero
Plan para coordinar la pesca en mar y en tierra .....	369	Febrero
España reclama una política de pesca más común.....	369	Febrero
Seychelles: un respiro para la flota espadera	369	Febrero
La sardina en precario .....	370	Marzo
España reclama el mantenimiento de los fondos IFOP para la pesca .....	370	Marzo
Apoyo a la flota artesanal .....	370	Marzo

ARTÍCULO	Revista	Mes
Mejillón, un sector estratégico en la economía gallega .....	370	Marzo
Namibia y la Unión Europea perfilan el futuro acuerdo de pesca .....	370	Marzo
Los armadores recurren ante el Tribunal de La Haya.....	370	Marzo
Reparto de las subvenciones estatales para programas de estructuras y mercados pesqueros.....	371	Abril
Recta final para el cobro de las indemnizaciones.....	371	Abril
El Consejo de Ministros de pesca mantiene un contingente de 1.200 toneladas de lomos de atún.....	371	Abril
Argentina aplica una larga veda a la pesca de la merluza .....	371	Abril
Se constituye el comité consultivo del sector pesquero.....	371	Abril
Orden en el caladero nacional.....	371	Abril
La biomasa reproductora de sardinas está bajo mínimos .....	372	Mayo
Demanda alimentaria en 1999: Nos va el pescado .....	372	Mayo
Rabat quiere nuevas fórmulas de colaboración pesquera .....	372	Mayo
Jesús Posada sustituyó a Loyola de Palacio en el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación .....	372	Mayo
La Administración mantiene el nivel de capturas de especies pelágicas en el Noroeste .....	372	Mayo
Los cambios en el control de las aguas nacionales empujan nuevos modelos de pesca .....	372	Mayo
Plan del FROM para promocionar productos de pesca .....	373	Junio
Plan del Ministerio de Agricultura para tipificar los productos de la pesca.....	373	Junio
La Unión Europea proroga los acuerdos pesqueros con Angola y Santo Tomé y Príncipe .....	373	Junio
FAO reclama más orden en la pesca .....	374	Julio-Agosto
Los Ministros de Pesca comunitarios instaron a la Comisión a negociar con Marruecos.....	374	Julio-Agosto
Bruselas fracasó en su intento para regular las ayudas estructurales.....	374	Julio-Agosto
Luz verde al anteproyecto de Ley de Pesca Marítima .....	374	Julio-Agosto
Pesca ampliará la veda de arrastre de fondo en Galicia .....	374	Julio-Agosto
Los túnidos, al borde de la sobreexplotación	374	Julio-Agosto
24 Sesión de la Comisión General de Pesca del Mediterráneo: la FAO destaca el papel de España en la Comisión .....	375	Septiembre
Gestión plurianual de pesquerías .....	375	Septiembre
Elaborado el anteproyecto de Ley de Pesca Marítima .....	375	septiembre
Las capturas internacionales determinan el precio del pescado en el puerto.....	375	Septiembre
Proyecto F@ro: innovación pesquera en red	375	Septiembre
La vía comercial, principal arma contra las banderas de conveniencia .....	376	Octubre

## PUBLICADO EN "MAR" EN 1999

ARTÍCULO	Revista	Mes	ARTÍCULO	Revista	Mes
<b>TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL</b>					
Las empresas conjuntas ganaron la batalla en el Reino Unido.....	376	Octubre	El salario mínimo para 1999 será de 69.270 pesetas mensuales .....	368	Enero
Pesca prepara el nuevo programa de los fondos estructurales.....	376	Octubre	Más de un millón de contratos indefinidos....	368	Enero
Se importó más pescado y a precios más altos .....	376	Octubre	Las pensiones suben un 1,8%.....	368	Enero
El Gobierno aprobó ayudas para la flota que faena en el caladero de Marruecos ..	376	Octubre	En marcha el nuevo plan de empleo .....	368	Enero
Argentina pide a la UE reanudar las negociaciones para un nuevo acuerdo de pesca.....	376	Octubre	La Seguridad Social relanza el proyecto "red" Manuel Pimentel, nuevo Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales .....	368	Enero
Daniel Varela presidirá la Comisión de Pesca del Parlamento.....	[376	Octubre	Trabajo bonificará 1.600.000 contratos indefinidos .....	369	Febrero
Nafo amplía a 35.000 toneladas la cuota anual de fletán.....	376	Octubre	Balance de la Seguridad Social 1998: más afiliaciones e ingresos, menos déficit.....	369	Febrero
La Comisión Europea y las voluntas .....	377	Noviembre	Campañas informativas sobre "el euro y los pensionistas" y "el nuevo contrato a tiempo parcial estable" .....	370	marzo
Pescados con carnet de identidad.....	377	Noviembre	En marcha los talleres de empleo .....	370	Marzo
Amarró la flota en el caladero marroquí .....	377	Noviembre	Comienzan los trabajos preparatorios del Plan de Empleo 1999.....	370	Marzo
Plan sectorial de pesca 1994-1999: objetivo cumplido.....	377	Noviembre	El perfil del parado: mujer, menos de 35 años, pocos estudios.....	371	Abril
El ICEX aconseja reducir capturas de sardinas	378	Diciembre	El mayor control de las bajas laborales ahorrará 63.000 millones.....	371	Abril
Bruselas da luz verde a la política de estructuras pesqueras.....	378	Diciembre	Plan de choque para crear empleo en cien municipios.....	371	Abril
El ICCAD mantuvo la cuota de pez espada ..	378	Diciembre	Más empleo, mejor protección social, más solidaridad .....	372	Mayo
<b>PUERTOS Y COSTAS</b>					
El puerto seco de Madrid se pone en marcha ..	369	Febrero	Creada la fundación de prevención de riesgos laborales .....	372	Mayo
Obras de costa a costa.....	371	Abril	Actualizadas las bases de cotización para los trabajadores del grupo II del Régimen Especial del Mar.....	372	Mayo
Puertos a toda máquina.....	371	Abril	El II Plan de Empleo beneficiará a más de un millón de desempleados .....	373	Junio
Las empresas portuarias piden reducción de impuestos para ganar competitividad ....	373	Junio	Nuevas medidas de modernización de la gestión de la Seguridad Social.....	373	Junio
Puertos del Estado mejora sus ingresos por explotación .....	374	Julio-Agosto	Dos años después de la reforma laboral: subió el empleo, bajaron los despidos....	373	Junio
Santander ensaya nuevos modelos de gestión logística.....	375	Septiembre	En 1999 descendió la tasa de accidentes mortales.....	373	Junio
Los grandes puertos del Mediterráneo especializan su oferta.....	376	Octubre	El Ministro de Trabajo abre un amplio debate social sobre las prejubilaciones ...	374	Julio-Agosto
Firmado el III Acuerdo-marco de Estiba .....	377	Noviembre	El Gobierno revisa al alza la previsión de crecimiento de afiliación a la Seguridad Social .....	374	Julio-Agosto
<b>SANIDAD MARÍTIMA</b>					
66 consejos para mantener y mejorar su salud (I) .....	368	Enero	La reforma laboral llega a las cooperativas..	374	Julio-Agosto
66 consejos para mantener y mejorar su salud (II) .....	369	Febrero	Las pensiones mínimas subirán entre 1.650 y 7.255 pesetas mensuales .....	375	Septiembre
La anorexia nerviosa y la bulimia .....	370	Marzo	El empleo y las afiliaciones a la Seguridad Social crecieron por encima de lo previsto ..	375	Septiembre
Alteraciones más comunes del aparato digestivo .....	371	Abril	Presupuesto de la Seguridad Social 2000: objetivo, crear empleo y mejorar la protección social.....	376	Octubre
Trastornos del sueño .....	372	Mayo	Se acorta a tres meses el plazo para declarar fallecidos a los desaparecidos en el mar .....	376	Octubre
Alteraciones oculares .....	373	Junio	Presupuestos de la Seguridad Social 2000: sociales, solidarios e innovadores .....	376	Octubre
Trastornos anorrectales .....	374	Julio-Agosto	Presupuestos de la Seguridad Social 2000: los presupuestos del Instituto de la Marina	376	Octubre
Cálculos urinarios (piedras del riñón) .....	375	Septiembre	El sistema de pensiones es estable y solvente.....	377	Noviembre
Hepatitis .....	376	Octubre			
La bronquitis crónica.....	377	Noviembre			
<b>SEGURIDAD Y FORMACIÓN PROFESIONAL</b>					
Nautilus: programa para la mejora del sector pesquero granadino.....	369	Febrero			
I Acuerdo FORCEM de pesca.....	370	Marzo			
La oferta formativa de Bamio.....	375	Septiembre			
Escuelas-taller: apuesta por el empleo joven	377	Noviembre			

# Mejillones

No te resistas más. Si sabes lo que le gusta, lo bien que le sienta  
y lo contento que se pone, ¡pide una de mejillones!  
Disfrutareis los dos y luego...

## No te resistas.



MINISTERIO DE AGRICULTURA PESCA Y ALIMENTACION  
Secretaría General de Pesca Marítima

FROM



COMUNIDAD EUROPEA  
Instrumento Financiero  
de Orientación de la Pesca



SEGUROS DE BARCOS Y MERCANCÍAS

## 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.