

# MAR

N.º 349 - ABRIL 1997

**Pacto histórico  
entre empresarios  
y sindicatos**

## **ACUERDO PARA LA ESTABILIDAD EN EL EMPLEO**

**Aprobado el  
IV Programa de Orientación  
de Flota para los  
próximos cinco años**

# **ESPAÑA NO TENDRÁ QUE ELIMINAR MÁS BARCOS**

**La Unión Europea reconoce que la flota española hizo en  
el III Plan un ajuste superior al exigido por Bruselas**

**INFORME FAO**

**La acuicultura  
salvó la pesca**



# Centro de Formación Ocupacional Marítima de **BAMIO**



INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA



**Cerca de 10.000 alumnos han pasado por las aulas de este Centro de Formación dependiente del Instituto Social de la Marina en sus cinco años de existencia.**

**El 75 por ciento de los participantes en cursos han encontrado empleo**

**Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio**

El Salgueiral, s/n.  
Vilagarcía de Arousa  
(Pontevedra)  
Tel.: (986) 51 02 55  
Fax: (986) 50 61 11

*También puede encontrar información del Centro en cualquiera de las Direcciones Provinciales del ISM*

## LA GRAN ESCUELA DEL MAR





A sido un mes para repetir. Noticias positivas tanto en el ámbito del sector de la pesca como en lo que afecta a la política socioeconómica en general, en ambos casos, con buenas perspectivas para el futuro.

En el caso de la pesca, el sector llevaba ya tres meses pendiente de la aprobación en Bruselas del IV Programa de Orientación Plurianual, más conocido como el Plan de Flota tras la terminación del III Programa el 31 de diciembre pasado. La comisaria de Pesca, Emma Bonino echó un órdago desde la Comisión decidiendo unilateralmente bloquear todo tipo de ayudas a las flotas comunitarias mientras no se aprobase el nuevo programa. Al final, tras casi cuatro meses sin ese Plan, los ministros de Pesca de la Unión Europea dieron luz verde a un Programa para cinco años por el que se contemplan para ese período unas reducciones de las flotas, según el estado de cada especie y caladero, el 30% en los casos más graves, del 20% en los menos esquilados y del 0% en el resto. Para la flota española, teniendo en cuenta los caladeros donde operan los barcos, la reducción media se hallaría entre el 10% y el 12%. Sin embargo, España ha logrado que Bruselas tenga en cuenta el esfuerzo hecho en los años precedentes, muy superior al exigido por la Unión Europea. Por

# O M DIAS

## BUENAS NOTICIAS

ese motivo, la realidad es que, no habrá obligación de reducir flota, aunque los armadores son libres de hacerlo, si les interesa.

En el ámbito de la pesca, cabe destacar también el informe elaborado por FAO sobre las pesquerías en el mundo en 1995. Estos datos ponen de manifiesto que no crecen las capturas en el mar y que, los incrementos de oferta se debieron casi exclusivamente a la evolución positiva de la acuicultura. Los descartes siguen siendo muy elevados y también el volumen de pesca que se destina a la elaboración de harinas a falta de otras posibilidades de uso. Los estudios de FAO insisten sobre la necesidad de pescar más pero también mejor y, sobre todo, de que se utilicen para el consumo humano los millones de toneladas que hoy se destruyen.

En materia sociolaboral, las últimas semanas han sido escenario de la firma de un

acuerdo histórico entre la CEOE y los sindicatos UGT y CCOO por el que se pretende una mayor estabilidad en el empleo. Patronal y sindicatos han hecho alarde de un talante negociador para llegar a unos importantes puntos de encuentro sobre los que había muchas suspicacias hace unos meses. Al final, se ha impuesto el equilibrio entre los intereses de ambas partes para suscribir un acuerdo que debe ser beneficioso para el mundo laboral y en consecuencia, para el propio desarrollo de la actividad económica. A partir de este compromiso, el gobierno desarrollará en los próximos meses las disposiciones necesarias para la aplicación de esos acuerdos para que los mismos queden incorporados al marco legal. ■

Vidal Maté.





## 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.: 985 - 16 20 03), 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

## Dos nuevas publicaciones editadas por el Ministerio de Trabajo

### «EMPLEO» Y «REVISTA DEL MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES»

Dentro de su programa editorial, el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha editado dos nuevas publicaciones: «EMPLEO» y «REVISTA DEL MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES», que tienen como objetivo común mantener canales permanentes de comunicación con la sociedad y conseguir que el ciudadano conozca con el mayor grado de transparencia posible la gestión que este Departamento realiza.

La revista «EMPLEO», con periodicidad quincenal, está editada por la Secretaría General de Empleo, cuyo titular, Manuel Pimentel explicó en el transcurso de la presentación oficial que el objetivo de la misma es «trasladar fielmente y de la forma más asequible, todas las acciones de Gobierno encaminadas a la creación de empleo y la mejora del mercado de trabajo». Los destinatarios de la nueva publicación son todas aquellas personas que buscan empleo o mejorar sus condiciones en el que ya tienen. Por ello «EMPLEO» estará disponible en todas las

oficinas del INEM y en todos los puntos de información de que dispone el Ministerio de Trabajo. En su primer número la nueva publicación informa monográficamente sobre el nuevo acuerdo para la Estabilidad en el Empleo y la Negociación Colectiva».

Por su parte, la «REVISTA DEL MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES» es «una publicación de pensamiento, análisis y reflexión», según puso de manifiesto en su presentación el Secretario General Técnico del Ministerio de Trabajo, Julio Sánchez Fierro. Cuenta con cinco series dedicadas al «Derecho del Trabajo», «Seguridad Social», «Derecho Social internacional y comunitaria», «Economía y Sociología» y Asuntos Sociales.





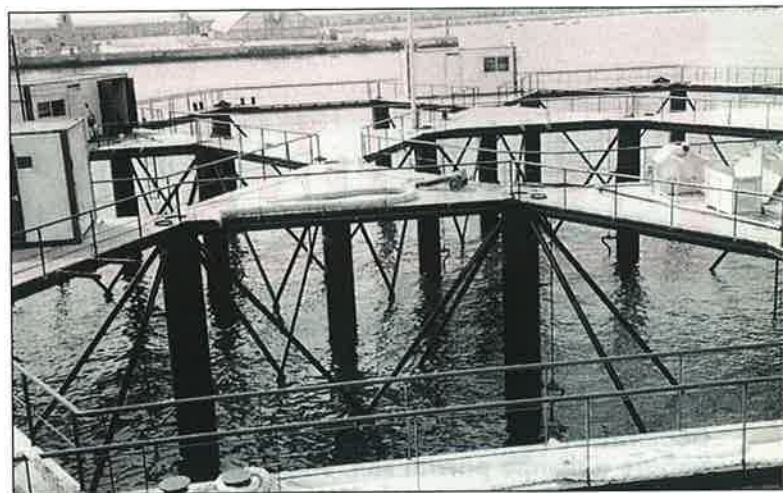


## 6 PACTO PARA DAR ESTABILIDAD AL EMPLEO

La CEOE y los sindicatos UGT y CCOO suscribieron un acuerdo histórico a base de concesiones mutuas para dar más estabilidad al empleo y crear puestos de trabajo. El Gobierno pondrá en marcha las medidas oportunas para su desarrollo.

## 10 BRUSELAS APROBO EL IV PROGRAMA DE ORIENTACION DE FLOTA

Con casi cuatro meses de retraso, los ministros de Pesca de la Unión Europea aprobaron el IV Plan de Flota. España logró que se tuviera en cuenta al ajuste hecho en los últimos años y no deberá eliminar más barcos, aunque cada armador es libre de hacerlo.



## 32 LA ACUICULTURA SALVO LA PESCA

Según los datos manejados por FAO, en 1995 las producciones acuícolas salvaron la producción pesquera en el mundo.

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

**Director general:** Rafael Mateos Carrasco.

**Director:** Vidal Maté.

**Redacción:** Raúl Gutiérrez, Inés Otero, Mery Varona y Concha Hernández Carazo. **Fotos:** Jesús Navarro

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

Para entrar en contacto con el ISM: **Alicante:** Casa del Mar. Muelle del Poniente - Tel. (965) 22 34 53. **Almería:** Casa del Mar - Tel. (951) 23 82 22. **Baleares:** Casa del Mar. Muelle Viejo, s/n. - Tel. (971) 72 56 06. **Barcelona:** Puigxurriquer, s/n. - Tel. (93) 441 05 15. **Bilbao:** Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 62 22. **Cádiz:** Casa del Mar. Tel.: (956) 25 17 04. **Cartagena:** Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. (968) 50 20 50. **Castellón:** Casa del Mar. Plaza Monturiol, s/n. - Tel. (964) 22 14 08. **Ceuta:** Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. (965) 51 11 24. **Gijón:** Casa del Mar, Eduardo Castro, s/n. - Tel. (985) 32 51 03. **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 6 22 34 54. **Madrid:** Luisa Fernanda, 16. - Tel. (91) 241 97 60. **Málaga:** Puente del Carmen, s/n. - Tel. (952) 22 72 75. **Melilla:** Casa del Mar. Avda. de la Marina Española, 7 - Tel. (95) 267 88 00. **Santa Cruz de Tenerife:** Avda. de Anaga - Tel. (922) 27 11 50. **Santander:** Casa del Mar. Avda. 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. (966) 29 09 50. **Vilagarcía de Arosa:** Casa del Mar. Avda. de la Marina, s/n. - Tel. (966) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

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

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

**Imprime:** ARTEGRAF. Sebastián Gómez, 5. 28026 MADRID. Depósito Legal: M. 16516/1963. NIPD: 205-97-001-2

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





Pacto histórico entre empresarios y s

# ACUERDO PARA LA ESTABILIDA

**Potenciar la contratación indefinida, favorecer la inserción laboral y la formación de los jóvenes, delimitar y especificar los casos de utilización de la contratación temporal y mejorar conjuntamente con el Gobierno el actual marco de la protección social del trabajo a tiempo parcial son, entre otros, los principales objetivos que las organizaciones empresariales CEOE y CEPYME y los sindicatos mayoritarios CCOO y UGT se proponen conseguir con el "Acuerdo Interconfederal para la Estabilidad en el Empleo y la Negociación Colectiva" a que llegaron el pasado 9 de abril y que sellaron el 28 de ese mismo mes. Empresarios y Sindicatos, conscientes de que el funcionamiento del mercado laboral en la actualidad no era el más adecuado para basar sobre él un modelo de relaciones laborales estables, han rubricado este acuerdo para contribuir a la mejora de la competitividad en las empresas, a la mejora del empleo y a la reducción de la temporalidad y rotación en el mismo.**

**O**NCE meses y más de cien reuniones han sido necesarios para llegar a este pacto, considerado como histórico, porque es el primero que firman los sindicatos mayoritarios y las principales organizaciones empresariales en solitario sin la participación del Gobierno. Ba-

jo el título "Acuerdo Interconfederal para la Estabilidad del Empleo y la Negociación Colectiva" se estructura en tres apartados: "Acuerdo para la Estabilidad en el Empleo", "Acuerdo sobre Negociación Colectiva" y "Acuerdo sobre Cobertura de Vacíos", que ocupan casi un centenar de folios. Los pilares sobre los que se ha

cimentado este pacto han sido la creación de un nuevo contrato indefinido, que ayude a terminar con la excesiva precarización existente en el mercado laboral; el reforzamiento de la negociación colectiva que se moderniza y permite continuar profundizando por las sendas del diálogo social que han venido manteniendo desde hace un año los agentes sociales y que se han plasmado en varios acuerdos como los sellados sobre la solución de conflictos y el desarrollo de la Ley de Salud y Prevención de Riesgos laborales.

## Los nuevos contratos

Dentro del primer apartado señalado, el eje sobre el que han girado las negociaciones de los agentes sociales ha sido la búsqueda de una fórmula que redujese la inestabilidad actualmente existente en el mercado laboral (durante 1996 solamente un 4% de los contratos realizados fue indefinido, existiendo más de un 70% de precariedad, según datos del propio Ministerio de Trabajo

y Asuntos Sociales) y que contribuyese a disminuir la elevada tasa de desempleo juvenil (42% de la población menor de 25 años). Y esta ha sido la principal novedad aportada por este Acuerdo: la instauración de un contrato indefinido destinado a facilitar la inserción laboral de quienes tienen mayor dificultad para encontrar empleo (un colectivo que sobrepasa los cinco millones de personas). Este nuevo contrato indefinido está destinado a jóvenes de entre 18 a 29 años, mayores de 45 años, parados de larga duración (los que llevan más de un año inscritos en las oficinas de empleo), minusválidos y contratos temporales que pueden ser reconvertidos en fijos (incluidos los formativos).

Para la extinción de este tipo de contrato se ha establecido una nueva modalidad de indemnización en caso de que el despido sea declarado improcedente o por causas objetivas. La cuantía de la indemnización será de 33 días de salario por año de servicio, hasta un máximo de 24 mensualidades. Si el contrato





ndicatos

## EN EL EMPLEO

se extingue por un despido disciplinario considerado improcedente se acogerá a la actual indemnización vigente de los contratos fijos, que no se ha visto modificada y que es, tal y como establece el artículo 56 1 a) del Estatuto de los Trabajadores, de 45 días por año trabajado hasta un máximo de 42 mensualidades.

Como cautela para evitar que con estos contratos se produzca el denominado efecto de sustitución, los agentes sociales han introducido una cláusula según la cual no podrán acogerse a este tipo de contratación las empresas que, en los 12 meses anteriores, hubieran realizado despidos por causas objetivas declarados improcedentes o hubieran procedido a un despido colectivo. Además, el texto señala que en ambos supuestos "la limitación a la contratación se circunscribirá a la cobertura de puestos de la misma categoría o grupo profesional que los afectados por la extinción y para el mismo centro de trabajo".

La otra novedad en materia

de contratación que se va a implantar cuando el Acuerdo esté vigente, es el contrato de formación que sustituye al actual de aprendizaje, que irá dirigido a jóvenes de entre 16 y 21 años sin titulación y tendrá una duración de 6 meses a dos años, ampliables a un año más si se decide en negociación colectiva. La retribución de estos contratos se fijará en Convenio, pero no será inferior al Salario Mínimo Interprofesional y como novedad hay que destacar que contará con protección social: derecho a prestaciones por incapacidad temporal y a subsidio de desempleo.

Finalmente, cabe señalar que en materia de contratación además del de aprendizaje se ha suprimido el contrato por lanzamiento de nueva actividad. Las demás fórmulas de contratación permanecen prácticamente inalterables, aunque se han establecido cláusulas para que todas aquellas modalidades de contratación eventual sean utilizadas realmente para la finalidad que fueron creadas.

## Despidos

Aparte de la nueva modalidad de indemnizaciones por despido improcedente establecida para los nuevos contratos indefinidos, ya mencionada, el resto de las modalidades de despido permanece prácticamente inalterable, aunque los interlocutores sociales si han afrontado en este Acuerdo el análisis del mercado de trabajo desde el punto de vista del funcionamiento práctico de los mecanismos de extinción de los contratos, por causas objetivas. En este sentido han acordado la nueva redacción del artículo 52c) del Estatuto de los Trabajadores respecto de las causas organizativas, tecnológicas y de producción, vinculándolas a la superación de las dificultades que impiden el buen funcionamiento de la empresa por su posición competitiva o por exigencias de la demanda, a través de una mejor organización de los recursos.

## Negociación Colectiva

A pesar de que el capítulo dedicado a la contratación ha centrado la atención, en este Acuerdo entre empresarios y sindicatos existe un segundo apartado de gran trascendencia, ya que es la clave de lo que serán las relaciones laborales en el futuro: la negociación colectiva. La relevancia concedida a esta cuestión en el acuerdo viene a consagrar la unidad del mercado laboral, al tiempo que define la nueva capacidad decisoria que tendrá esta negociación que ha quedado modernizada y articulada.

El Acuerdo pretende "contribuir a racionalizar la estructura de la negociación colectiva, evitando la atomización existente". Para ello el Acuerdo fija la necesidad de establecer "una adecuada articulación de manera que determinadas materias queden reservadas al convenio colectivo nacional sectorial y otras puedan ser desarrolladas en ámbitos inferiores". En definitiva, dotar de más unidad al mercado laboral. También se contempla la posibilidad de que los convenios colectivos articu-

**UGT y CC.OO**

**"Este es un acuerdo para acabar con la precariedad en el empleo. Es un acuerdo equilibrado y creíble conseguido en base a concesiones por ambas partes"**

**Empresarios**

**"Es un acuerdo abierto en el que habrá que seguir buscando equilibrios que no perjudiquen ni a las empresas ni a los trabajadores"**

len procedimientos de información y seguimiento de los despidos objetivos en el ámbito correspondiente y hagan un seguimiento de la transformación de los contratos temporales en indefinidos.

Aspectos importantes que habrán de ser negociados en el futuro son, entre otros, las horas extraordinarias sobre las que se hace ya una recomendación de que sean reducidas y su percepción económica sea sustituida por tiempos de descanso y la jornada laboral para la que empresarios y sindicatos se han dado un margen de un año para abrir un gran debate sobre el tema, ya que su fijación puede repercutir en la competitividad de





las empresas, según han señalado los máximos dirigentes de la patronal. Por lo que se refiere a las Empresas de Trabajo Temporal se ha decidido crear un grupo de trabajo tripartito con el Gobierno que se encargará de estudiar el funcionamiento de estas empresas de cara a mejorar las deficiencias que se detecten y de promover la elaboración de un contrato de trabajo temporal para estas ETT.

### Vacíos Normativos

El tercer apartado del Acuerdo está dedicado a lo que se ha llamado Cobertura de Vacíos y está destinado fundamentalmente a cubrir los vacíos de contenidos producidos por la desaparición de las Ordenanzas Laborales y que se centrará en las siguientes materias: estructura profesional, promoción de los trabajadores, estructura salarial y régimen disciplinario. Este acuerdo sobre vacíos se ha pactado para cinco años, afectando a 23 sectores que han quedado sin Ordenanzas tras su derogación, en 1995, afectando a unos 800.000 trabajadores. Estas ramas productivas que no tienen negociación colectiva deberán negociar convenios estatales o buscar fórmulas para la extensión de convenios.

## Ministro de Trabajo

**“El objetivo ahora es hacer posible que el crecimiento económico se vea reflejado en la creación de más empleo con mayor calidad y estabilidad”**

### Comisión de seguimiento

El texto del Acuerdo prevé la constitución de una Comisión Paritaria con carácter mixto, que estará integrada por 24 miembros, seis por cada una de las cuatro organizaciones firmantes del pacto: CCOO, UGT, CEOE y CEPYME. El objetivo esencial de la Comisión será interpretar y aplicar lo pactado. Además deberá entre otras funciones: proponer al Gobierno las medidas destinadas a propi-

ciar un adecuado funcionamiento del contrato de formación; hacer el seguimiento de la evolución de los contratos eventuales y temporales; dirigirse al Gobierno para que estudie el actual marco de protección social de los trabajadores contratados a tiempo parcial y evaluar los resultados de la aplicación del nuevo contrato indefinido.

### Un Acuerdo bien recibido

El Acuerdo para la Estabilidad en el Empleo y la Negociación Colectiva ha sido bien acogido por todos los agentes sociales y los partidos políticos, con la excepción de Izquierda Unida. Las primeras valoraciones hechas por sindicatos y patronal eran coincidentes. Para Antonio Gutiérrez, de CCOO, “Este es un acuerdo para acabar con la precariedad y generar empleo. Es un acuerdo equilibrado y creíble. Si no hubiera habido equilibrio y concesiones por ambas partes no habría habido acuerdo. Todos hemos tenido que moderar nuestras posiciones de partida para lograr un acuerdo eficaz. Con este pacto apostamos por apartar la precariedad y sustituirla por empleo estable y con derechos. Ahora para que el acuerdo se desarrolle hay que enriquecer la negociación colectiva”.

Cándido Méndez, de UGT, ha dicho que “este acuerdo es un claro exponente del consenso social existente en España, en una coyuntura como la que vive Europa donde se está imponiendo la desregulación de las relaciones laborales. Hemos apostado por la generación de empleo y el reforzamiento de la confianza y la certidumbre que den impulso al consumo y al crecimiento económico”.

Para el Presidente de la CEOE, José María Cuevas, con este acuerdo se va a conseguir “un alto grado de estabilidad social”, aunque para el empresario este acuerdo no ha hecho más que empezar porque aún quedan muchas cuestiones sobre las que seguir avanzando como es el caso de la reordenación del tiempo de trabajo, cuestión sobre la cual “es conveniente abrir un amplio debate ya que su reducción puede tener efectos negativos en la capacidad de las empresas si no se utilizan mecanismos reguladores”.

En lo que sí coinciden todos es que el siguiente paso le corresponde al Gobierno, que tendrá que legislar para adecuar las modificaciones introducidas en el Acuerdo a la legislación vigente. Este guante ha sido recogido por el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Javier Arenas, quien desde el principio de las negociaciones se ha mostrado receptivo para poner todos los medios al alcance del Ejecutivo para llevar a buen puerto las medidas acordadas entre los agentes sociales. Para Arenas lo importante es “no perder tiempo en la tramitación parlamentaria para aprovechar la buena coyuntura económica que vive España y conseguir que el crecimiento económico se vea reflejado en la creación de empleo y de mejor calidad”.

Ahora empieza la etapa de diálogo con los grupos políticos para obtener consenso parlamentario y acelerar la tramitación de la reforma y con los agentes sociales para buscar los incentivos que ayuden a la creación de empleo fijo y a la transformación del empleo temporal en indefinido. ■

**Concha Hernández Carazo**



Firmados los Acuerdos para la estabilidad en el empleo y la negociación colectiva

# TRIUNFÓ EL DIÁLOGO SOCIAL

Doce minutos tardaron empresarios y sindicatos en rubricar los denominados "Acuerdos para la estabilidad en el empleo y la negociación colectiva", que durante once meses han negociado y elaborado minuciosamente. Doce minutos y noventa y dos folios que son la esperanza de millones de españoles jóvenes, mayores de 45 años, minusválidos y contratados temporales, que esperan ver su situación de desempleo o de empleo precario resuelta o mejorada con una contratación más estable. Porque ese es

el objetivo final de estos Acuerdos: conseguir más cantidad y más calidad en el empleo. Ahora, una vez que ha triunfado el diálogo social entre empresarios y sindicatos, es la hora del Gobierno y de los partidos políticos. Para el Gobierno ha llegado el momento de trasladar al terreno normativo y de eficacia jurídica estos acuerdos y para los partidos políticos, representados en el Parlamento, la de consensuar la vía más rápida para que dichos acuerdos puedan entrar en vigor.

EN el transcurso del acto formal de la firma de los acuerdos hubo unanimidad entre los agentes sociales en pedir a los políticos urgencia en tramitarlos para que puedan entrar en vigor en el más breve plazo de tiempo posible para aprovechar el buen momento que vive la economía de nuestro país y la buena evolución que está teniendo el empleo en los últimos meses y las buenas perspectivas que se atisban para los próximos. El Presidente de la CEOE, José María Cuevas, así lo puso de manifiesto: "hemos ofrecido a la sociedad un acuerdo para la estabilidad en el empleo especificando que deseamos demostrar que somos capaces de mejorar la calidad y la cantidad de empleo. Ahora necesitamos el respaldo legislativo cuanto antes" y recordó que existen mecanismos de "urgencia", aunque no especificó cuáles.

Los líderes sindicales de CC.OO y UGT también fueron claros en esta cuestión "hemos elaborado un acuerdo que no es una declaración de intenciones sino un texto bien articulado. Hemos sido cuidadosos y precisos para que la traducción legislativa sea fácil y no se tenga que someter a cambios. Nadie quiere limitar la tarea del parlamento ni hurtar el debate, sino facilitar el trabajo. Si nosotros hemos sido capaces de llegar a un acuerdo pedimos respeto para él".

## Gran Acuerdo Social y Gran Acuerdo Político

Tras la firma, los agentes sociales hicieron depositario de los acuerdos al Ministro



de Trabajo y Asuntos Sociales, Javier Arenas, quien mostró su satisfacción ya que el Gobierno ha visto culminada su apuesta por el diálogo social "como el mejor instrumento para abordar el problema de la reforma laboral, quedando descartadas las estrategias de intervención de los poderes públicos y la de confrontación".

El titular de trabajo es el máximo defensor de que los acuerdos sean tramitados por

la vía de urgencia, sin descartar aprobarlos por decreto ley, siempre que se haya consensuado previamente con las fuerzas políticas. Para Arenas "Un importante acuerdo social como éste merece un importante acuerdo político". Para ello ha iniciado de inmediato conversaciones con todos los partidos políticos para lograr ese consenso e intentar que la puesta en marcha de las nuevas medidas laborales sean posibles antes del verano.

Precisamente éste es el otro frente en el que está trabajando el Ministro de Trabajo con su equipo: en el arbitrio de las medidas que incentiven la contratación indefinida y que va a negociar tanto con los políticos como con los agentes sociales. Aunque, al cierre de esta revista aún no se conocían cuáles iban a ser, Javier Arenas sí que ha adelantado que "serán de tipo fiscal y de bonificaciones a las cuotas de la Seguridad Social" y ha aclarado que "ya no tiene sentido seguir subvencionando los contratos temporales, todos los esfuerzos deben ir a los contratos indefinidos, aunque no somos partidarios de las bonificaciones a tanto alzado, sino por la vía de la Seguridad Social mientras dure la vida del contrato".

Finalmente, cabe destacar que los acuerdos fueron firmados por los Presidentes de CEOE y CEPYME, José María Cuevas y Manuel Otero Luna, y de los Sindicatos UGT y CC.OO, Cándido Méndez y Antonio Gutiérrez, en la sede del Consejo Económico y Social. ■

C. H. Carazo



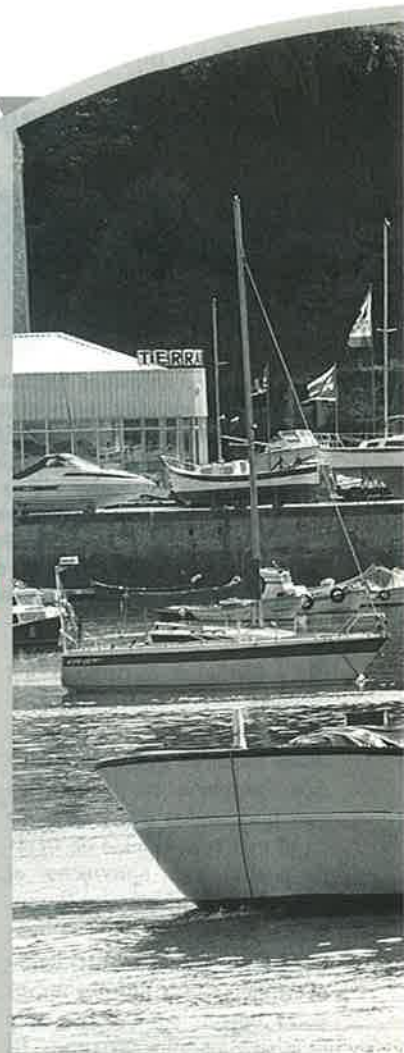
**ESPAÑA LOGRA**

**UN TRIUNFO ANTE**

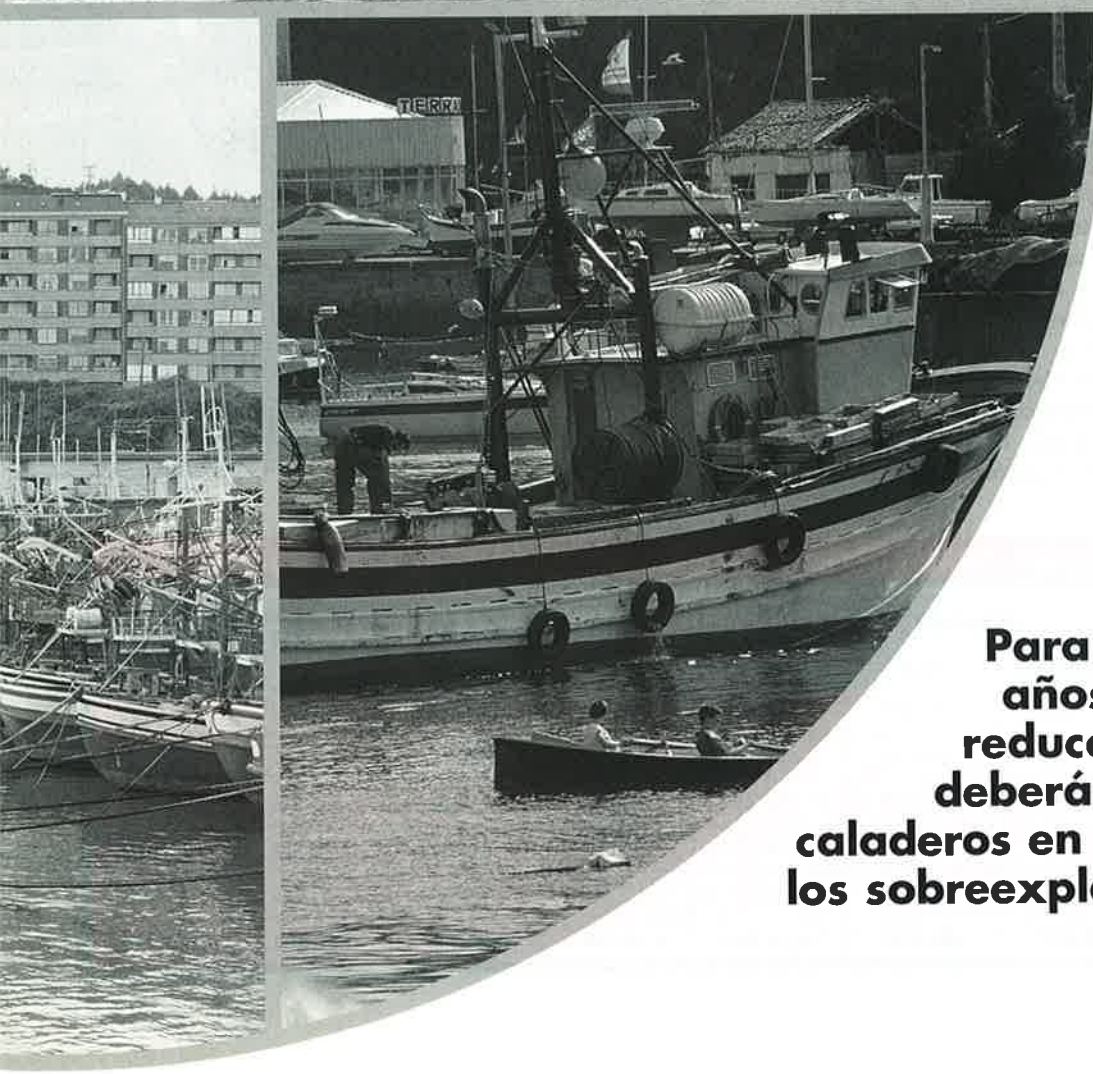
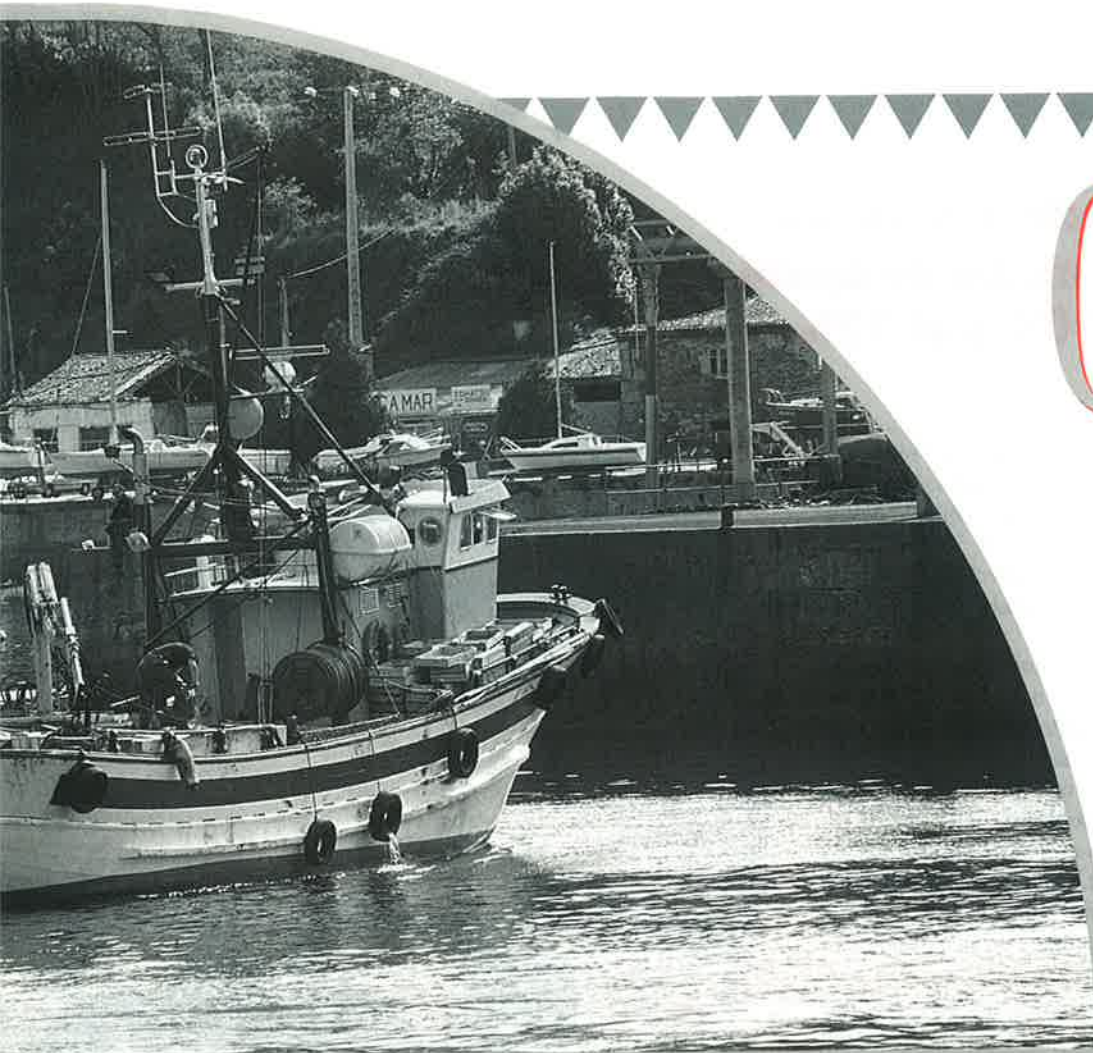
**LA UNIÓN EUROPEA**

# **BRUSELAS APROBÓ EL IV PROGRAMA DE ORIENTACIÓN DE FLOTA**

No habrá más ajuste de flota. Si el sector no lo desea y lo hace de forma voluntaria, la flota española no se verá obligada a realizar un nuevo ajuste de flota de acuerdo con los compromisos adquiridos en el último Consejo de Ministros de Pesca donde se aprobó al fin el IV Plan de Orientación de Flota que se hallaba pendiente desde el pasado año. Al final, tal como se esperaba, Bruselas ha sido receptiva a los planteamientos de la Administración española que había reducido en el pasado su flota a unos niveles muy superiores a los exigidos en el Plan, especialmente por las exportaciones de barcos. No hay obligación de reducir la flota que opera en los caladeros comunitarios y, para la flota con menos de 12 metros de eslora, unos 11.000 barcos, incluso se podría ampliar su número de acuerdo con lo aprobado en Bruselas.







C

ON este acuerdo, es lo importante, se pone fin al bloqueo en las ayudas a la flota que había impuesto la Comisión a finales del pasado año hasta que no se aprobase el nuevo Programa. La medida de presión adoptada por la comisaria Emma Bonino fue duramente criticada por la Administración y toda la oposición española al suponer una progresiva paralización de la actividad en todo el sector de los astilleros, tanto en la construcción como en la modernización. Al término del consejo de ministros, Loyola de Palacio se mostró eufórica por este compromiso que al fin venía a reconocer las razones de España. Loyola de Palacio fue taxativa para señalar que España no debería hacer más ajustes... aunque si alguien quería acogerse a las medidas y ayudas para la reconversión, lo podría seguir haciendo.

### Larga batalla

El acuerdo de los ministros de Pesca por el que se ha dado luz verde al IV Programa de Orientación Plurianual de Flota (POP) constituye el último acto de una batalla que se ha desarrollado en medio de fuertes polémicas durante los últimos meses.

Hace prácticamente un año por esta fechas, se desarrollaban en Bruselas las conversaciones sobre los estudios encargados para determinar el

**Para los próximos cinco años, hasta el 2001, la reducción de la actividad deberá ser del 30% en los caladeros en peligro del 20% en los sobreexplotados y del 0% en el resto.**



## De acuerdo con la actividad de las diferentes flotas, la media de ajuste podría ser entre el 10% y el 12%.

estado de los caladeros y, a partir de ahí, comenzar los trabajos políticos. Pero, sucedió que no hubo el más mínimo acuerdo en los datos aportados por los científicos en cuanto a los stocks en cada uno de los mares iniciándose una ofensiva de cada país contra la Comisión en aras de buscar un mayor equilibrio entre las partes.

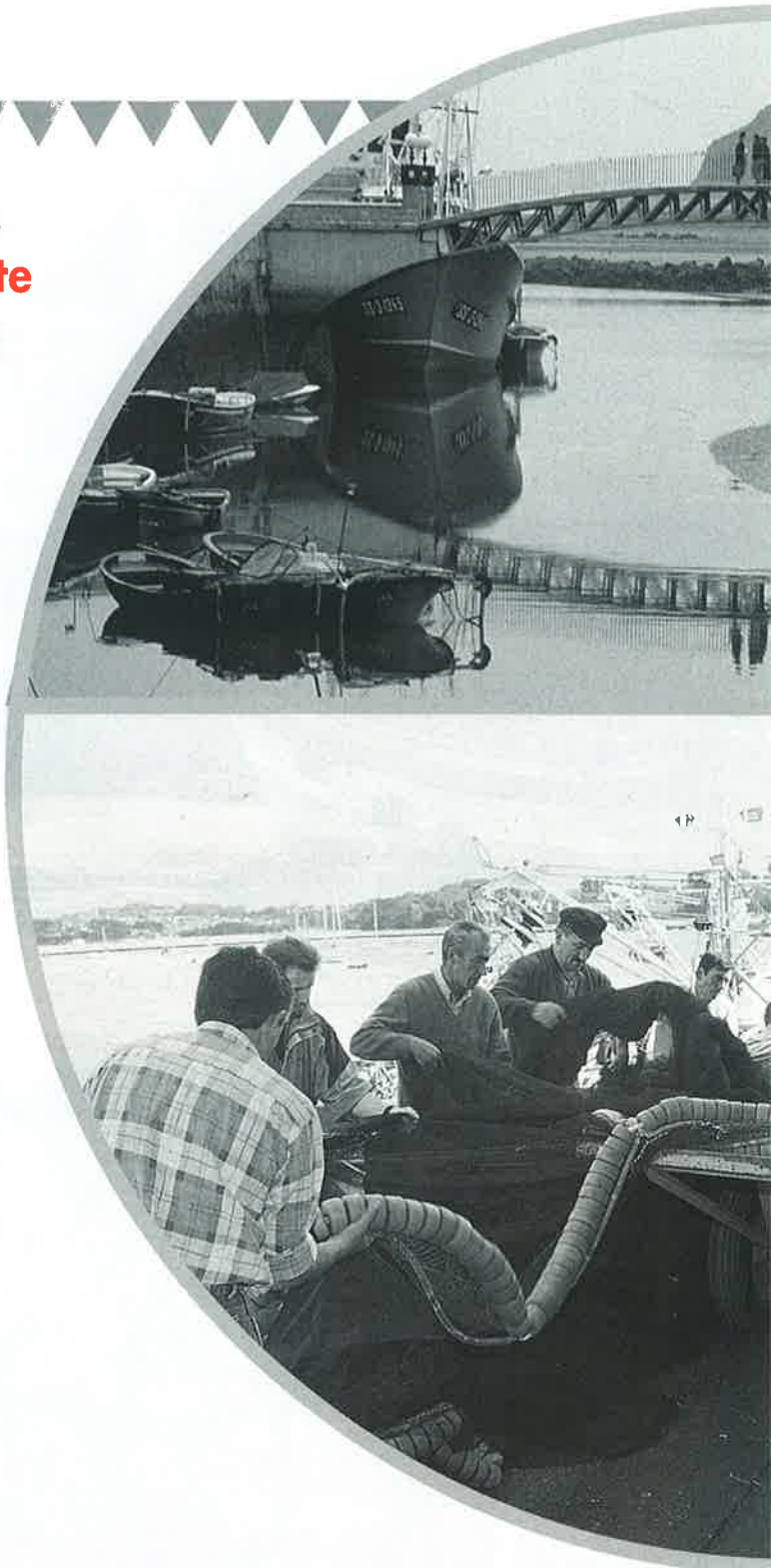
Los estudios elaborados los expertos, como ya suele ser además ya casi algo habitual, describían un negro panorama de los caladeros comunitarios. La impresión general es que los científicos encargados de los trabajos cargan las tintas sabiendo que por parte de los políticos se van a intentar las mayores posibilidades de pesca. El panorama era realmente negro. Caladeros al borde del agotamiento especialmente en los mares del norte de la Unión Europea. Caladeros excesivamente explotados más al sur y, en conjunto, un panorama para temblar.

Frente a estos documentos, desde la Comisión se trataron de plantear una serie de propuestas para cada uno de los mares o caladeros que se lle-

garon a concretar en reducciones del 40% para los casos más graves, para bajar a reducciones entre el 30 y el 40% para el resto hasta el 12% para los caladeros mejor conservados.

El sector pesquero español se opuso a este tipo de reparto del ajuste por considerar que había dos cosas claras. La primera, que la mayor parte de los problemas más graves estaban en los mares del norte y no en los del sur. Segundo, que la Comisión no podía aplicar reducciones a casi todos por igual.

En estos debates, los ministros de Pesca de la Unión Europea trataron de forzar un acuerdo a finales del pasado año rebajando levemente las propuestas iniciales de la Comisión. No fue posible hacerlo. Por este motivo, la comisaria de Pesca, la italiana Emma Bonino, decidió una medida drástica. Paralizar todas las ayudas a las flotas comunitarias para su modernización mientras no se aprobase el nuevo Plan de Flota. El III Plan terminó el 31 de diciembre pasado. Para la Administración española, lo lógico era



### CENSO DE LA FLOTA PESQUERA. GRADO DE CUMPLIMIENTO P.O.P. FLOTA PESQUERA ESPAÑOLA

SEGMENTO	SITUACIÓN 31-12-95			OBJETIVO A 31-12-96		GRADO DE CUMPLIMIENTO (Reducción Flota)	
	Nº BARCOS	T.R.B.	Kw	T.R.B.	Kw	T.R.B.	Kw
ARRASTREROS, POLIVALENTES Y RASTROS EN AGUAS CEE	2.216	121.395	430.207	136.748	442.193	-15.353	-11.986
CERQUEROS, PELÁGICOS, REDEROS, ETC. Y CANARIAS EN AGUAS CEE	15.128	128.425	584.269	146.742	628.246	-18.317	-43.977
ARRASTREROS Y POLIVALENTES EN AGUAS DE PAÍSES TERCEROS E INTERNACIONALES	633	173.759	406.694	233.565	494.264	-59.806	-87.570
CERQUEROS, PELÁGICOS, REDEROS, ETC. EN AGUAS DE TERCEROS PAÍSES E INTERNACIONALES	299	27.869	84.827	33.201	101.092	-5.332	-16.265
ATUNEROS	47	55.286	120.213	67.918	138.133	-12.632	-17.920
<b>TOTAL.....</b>	<b>18.323</b>	<b>506.734</b>	<b>1.626.213</b>	<b>618.174</b>	<b>1.803.927</b>	<b>-111.440</b>	<b>-177.714</b>





## SIN EMBARGO, como España ya redujo su flota por encima de lo exigido en el III Plan, en los próximos años no estaría obligada a ningún ajuste.

que se hubiera prorrogado el III Plan hasta la aprobación del nuevo como ocurre en otras medidas comunitarias. Sin embargo, en este punto, Emma Bonino se mostró inflexible. Pocas fechas después de la celebración del consejo de Ministros de Pesca a mediados de diciembre, remitió una carta a cada Estado miembro señalando la paralización de las ayudas hasta que no se aprobase el nuevo Plan. En todos los medios ello se vió como una pura medida de presión.

España no veía además lógico que se adoptara una medida con carácter general para todos los países, sin tener en cuenta el cumplimiento de las exigencias comunitarias en los años precedentes en materia de ajusta de flota. Se daba el caso de que España era uno de los pocos países cumplidores de sus compromisos, mientras otros Estados miembros como Holanda o el Reino Unido, lejos de bajar el número de barcos o la fuerza de sus flotas, la habían aumentado.

La Administración española mantenía una dura pelea con las autoridades comunitarias sobre este punto que al final

se ha reconocido en estricta justicia.

### Duración y recortes

En un primer momento, para estenuevo Programa se barajó un periodo de aplicación de seis años. Posteriormente, esta cifra se rebajó a solamente tres años. Al final, el compromiso de los ministros de Pesca supone un Plan a cinco años hasta el 31 de diciembre del año 2001, aunque se contempla la posibilidad de una revisión al término de los primeros tres años en función de los informes científicos sobre el comportamiento de Iso caladores. Igualmente se quieren tener en cuenta los recursos presupuestarios de que se dispongan una vez haya terminado la vigencia del IFOP.

En el capítulo de los ajustes, la Unión Europea mostró el final una cierta flexión en sus posiciones iniciales, actitud que se repite prácticamente en todas y cada una de las negociaciones comunitarias cuando países con cierto peso se hallan en contra de los planteamientos de la Comisión. En este caso, el nuevo Programa

### FLOTA PESQUERA ESPAÑOLA. GANANCIA OBTENIDA

SEGMENTO P.O.P.	SITUACIÓN 31-12-96			OBJETIVOS A 31-12-96		GANANCIA OBTENIDA	
	Nº BARCOS	T.R.B.	Kw	T.R.B.	Kw	T.R.B.	Kw
ARRASTREROS, POLIVALENTES Y RASTROS AGUAS C.E.E.	2.154	133.912	409.059	136.748	442.193	22.836	33.134
CERQUEROS, PELÁGICOS, REDEROS, ETC. AGUAS C.E.E.	15.032	123.355	565.812	146.742	628.246	23.387	62.434
ARRASTREROS Y POLIVALENTES PAÍSES TERCEROS	546	144.948	345.091	233.565	494.264	88.617	149.163
CERQUEROS, PELÁGICOS, ETC. PAÍSES TERCEROS	295	28.211	85.666	33.201	101.092	4.990	15.426
FLOTA ATUNERA	43	53.808	113.910	67.918	138.133	14.110	24.223
<b>TOTAL</b>	<b>18.070</b>	<b>464.234</b>	<b>1.519.538</b>	<b>618.174</b>	<b>1.803.927</b>	<b>153.940</b>	<b>284.389</b>



contempla una reducción de la flota, cuando sea este el baremo para medir la actividad, del 30% para los caladeros que se hallen en peligro de extinción y obviamente, para las especies que se hallan en los mismos. Según el cuadro adjunto, esas especies en grave riesgo de extinción serían fundamentalmente las siguientes: salmón en el Báltico y el bacalao con carácter generalizado en todos los caladeros. En el caso de España, tienen el calificativo de caladeros en peligro los de sardina en aguas de la península Ibérica, zonas VIII c y IX a así como la merluza.

Tanto en aguas comunitarias como en las españolas, una buena parte de las especies que generalmente se capturan por la flota nacional se han calificado como stocks sobreexplotados, con la consiguiente reducción del 20%. En

este paquete se hallan especies la merluza, el rape, lenguado, eglefino, caballa, etc.... Finalmente, también hay algunas especies para las que la explotación de los recursos se puede seguir haciendo igual que en el pasado. Estos, entre otros, serían los casos de la cigala, el gallo y el merlán.

La Administración española, según el director general de Estructuras y Mercados Pesqueros, Abelardo Almécija, se halla trabajando en estos momentos para tratar de dar forma a ese acuerdo.

Para ello, hay que considerar, en el caso de cada flota en concreto, cuáles son sus niveles de capturas en cada uno de los caladeros y la función de la calificación que se haya dado a los mismos de en peligro de agotamiento, sobreexplotados o sin problemas. A partir de esos datos, capturas en cada



## SITUACIÓN DE LOS STOCKS

Especies	Zona	Báltico III bcd	Skagerrak Kattegat III a	Mar del Norte IV	Oeste de Escocia VI	Mar de Irlanda VII a	Oeste de Irlanda VII b,c	Sur de Irlanda/Oeste del Canal VII e,f,g,h,j,k	Este del Canal VII d	Cantábrico VIII abd	Península Ibérica VIII c IX a	Mediterráneo
Arenque ( <i>Clupea harengus</i> )			FE	DR				FE	OF			
Caballa ( <i>Scomber scombrus</i> )			DR	DR	OF	OF	OF	OF	OF	OF	OF	
(Sardina) ( <i>Sardina pilchardus</i> )											DR	
Salmón ( <i>Salmonidae</i> )		DR										
Atún ( <i>Thunnus thynnus</i> )			FE	DR				OF	OF	OF	OF	OF
Pez espada ( <i>Xiphias gladius</i> )								OF	OF	OF	OF	OF
Bacalao ( <i>Gadus morthus</i> )		OF	DR	DR	DR	DR		OF	DR			
Eglefino ( <i>Melanogrammus aeglefinus</i> )			OF	OF	OF	FE			OF			
Merián ( <i>Merlangius merlangus</i> )				FE	OF	FE		FE	FE			
Carbonero ( <i>Pollachius virrus</i> )			OF	OF	DR							
Merluza ( <i>Merluccius merluccius</i> )			OF	OF	OF	OF	OF	OF	OF	OF	DR	
Solla ( <i>Pleurectes platessa</i> )			OF	DR		FE		DR	FE			
Lenguado ( <i>Solea spp.</i> )				DR		OF		DR	DR	OF		
Rape ( <i>Lophidae</i> )					OF	OF	OF	OF	OF	OF	OF	
Gallo ( <i>Lepidorhombus spp.</i> )					FE	FE	FE	FE	FE	FE	FE	
Cigala ( <i>Nephrops norvegicus</i> )			OF	FE	OF	FE		FE		OF	FE	

**DR:** Riesgo de agotamiento: biomasa de reproducción actualmente por debajo de los niveles biológicos mínimos aceptables o que, de continuar los niveles actuales de mortalidad de los peces, podría entrar en breve en dicha fase.  
**OF:** Sobreexplotación: aumento moderado o sustancial a largo plazo si se reduce el esfuerzo; en caso de fuerte sobreexplotación, riesgo a medio plazo de que la biomasa de reproducción caiga por debajo de los niveles biológicos mínimos aceptables.  
**FE:** Totalmente explotado: en caso de aumento o reducción moderados del esfuerzo no se prevén aumentos o pérdidas sustanciales a largo plazo.





yos comunitarios como ha sucedido en los últimos años. Cientos de expedientes se hallaban ya en los meses precedentes sobre las mesas de los gobiernos regionales a la espera de que la Unión Europea desbloqueara el acuerdo. España ha luchado hasta el final para lograr este acuerdo. La Administración anterior hizo un duro trabajo de ajuste, aunque la verdad es que una buena parte de ese gran recorte de la flota se debe muy especialmente a las salidas de barcos para terceros países bien como simple exportación o para el establecimiento de empresas mixtas. Ello quiere decir que, aunque sea bajo otra bandera siguen pescando y colocando sus productos en España.

Al 31 de diciembre del pasado año, fecha en que terminaba el III Programa, el sector de la pesca en España había reducido su flota en 154.000 Toneladas de Registro Bruto por encima de las exigencias comunitarias para ese período y

con un total de 18.070 barcos de los que 2.154 eran arrastreros, polivalentes etc.; 15.032 cerqueros, pelágicos, rederos, aguas UE etc., 546 barcos arrastreros grandes y polivalentes en terceros países, 295 cerqueros y pelágicos también en terceros países y 43 barcos de la flota atunera. Toda esta flota arroja solamente 464.234 TRB y 1.519.538 KW. España, junto con Portugal han sido los países más cumplidores con las exigencias comunitarias en el pasado.

En lo que afecta a la llamada flota artesanal o que opera en las zonas más costeras de cada país, el consejo de Ministros de Pesca adoptó también un acuerdo positivo para España. De entrada, se trata de una flota que no se va a ver afectada por la política de reducciones impuesta por Bruselas para el resto de los segmentos. En principio se barajaba fijar el corte en barcos con menos de 10 metros de eslora. Finalmente, el acuerdo se refiere a barcos con menos de 12 metros de eslora y que en España podría suponer un censo no inferior a las 11.000 unidades. Esta flota no se verá sometida a los sacrificios del resto, fuera de España. Se da la circunstancia que, en el caso español, por el comportamiento del censo, se podría producir un aumento en el número de barcos respecto al actual.

En resumen, un buen acuerdo al final para España donde la Unión Europea reconoció lo que parecía de lógica: tener en cuenta el esfuerzo hecho en los años precedentes por cada Estado miembro. Emma Bonino quería más. En medios pesqueros se indica que, ese esfuerzo para ajustar y controlar al conjunto de las flotas comunitarias lo podía comenzar aplicando en su propio país.

**La flota de 12 metros de eslora permanece intocable e incluso, si se quisiera, podría aumentar.**

**Bruselas reconoció y tuvo en cuenta el ajuste de la flota española en los años precedentes.**

caladero y definición de la situación de stocks, se hallaría la reducción que debería cumplir cada una de las flotas pesqueras que operan en aguas comunitarias. Según los datos manejados por el director general de Estructuras, Abelardo Almécija, el ajuste a que se vería obligada la flota española en su conjunto se podría situar entre el 10% y el 12%. Sin embargo, como en el último Programa de Orientación Plurianual para la Flota, a reducción real ha sido superior al 25%

por encima de las exigencias comunitarias, la realidad es que, en los próximos años, España no tiene obligación de seguir ajustando la flota, aunque los armadores tienen plena libertad para seguir haciéndolo si consideran buenos los apo-

en 284.000 KW. Según los datos oficiales, el objetivo de Bruselas era que España tuviera una flota a finales de 1996 de 618.174 TRB y de 1.803.927 KW.

La realidad a esa fecha es que España contaba solamente

Vidal Maté.



# FERIAS Y MERCADO

# FROM

**Apoyar al sector, pero con el sector por delante. No tiene sentido que el From (Fondo de Regulación y Organización del Mercado de los Productos de la Pesca) acuda por libre a las ferias o cualquier evento de este tipo que se celebren tanto en España como en el resto del mundo. El From no vende nada. Quien hace las operaciones es el empresario. Se acudirá a todas las ferias donde los industriales del sector de la pesca tengan interés en ir y que incluso hagan una pequeña aportación para cubrir los gastos.**

**E**STA es la nueva filosofía que se trata de impulsar desde la Dirección General de Estructuras y Mercados Pesqueros a cuya cabeza se halla Abelardo Almécija.

“Tradicionalmente -señala- el From ha estado en las demostraciones feriales más importantes de España y del mundo. Pero, parece como si se fuera allí únicamente para hacer propaganda propia lo cual no tenía



*Abelardo Almécija,  
Director General  
de Estructuras y  
Mercados  
Pesqueros.*

ningún sentido. El From es bueno que se conozca en el sector, pero en una feria no vende nada. Quienes tienen que ir a las ferias o a todo tipo de estas demostraciones son los industriales. Eso es lo que queremos apoyar. A estas industrias que quieren vender, que demandan estar en una u otra feria”.

Para Abelardo Almécija, se trata de un nuevo enfoque que se quiere poner en marcha en total colaboración con todo el sector industrial.

Para los responsable del From, desde la Administración y, en base a una política coordinada con todo el sector, se pueden racionalizar este tipo de acciones. El From puede y debe hacer la contratación global de todo el stand para cualquier tipo de feria. Ello puede suponer un mejor precio y, además, la posibilidad de tener una oferta conjunta, de la industria española.

Como ha sucedido tradicionalmente, la Administración corre con una parte de los gastos. En estos casos, la aportación del Estado es del 27,12%, mientras los fondos comunitarios suponen nada menos que el 64,92% de los mismos. La industria que acuda a este tipo de demostraciones tiene que aportar como media una cifra en torno al

Este logo constituye la imagen de la campaña publicitaria dirigida a concienciar a la opinión pública en el respeto del medio ambiente marino.  
La captura de inmaduros impide su reproducción y produce inevitablemente, la desaparición de los especies.

**¡CONSERVA Y PROTEGE TUS RECURSOS!**

MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN  
SECRETARÍA GENERAL DE MERCADOS PESQUEROS  
FROM

EUROPEAN UNION  
IFOP



# ADOS

- ▶ Esta campaña invertirá más de 900 millones de pesetas para promoción directa de productos pesqueros.
- ▶ Destinará igualmente un mínimo de 60 millones de pesetas para apoyar a las industrias a estar presentes en las ferias del sector.

7,96%, lo que supone más bien una contribución simbólica que sin embargo se quiere mantener. El tener que pagar una cantidad, aunque sea pequeña, hace que se marque una línea entre los industriales que de verdad quieren abrir nuevos mercados y el resto.

Para esta campaña, el From cuenta con un presupuesto de unos 60 millones de pesetas para su aportación al pago de la presencia de la industria en las diferentes ferias del sector que se celebran en España y en todo el mundo.

La última en asistir ha sido la European Seafood Exposition en Bruselas donde la aportación del From fue de 8,2 millones de pesetas y de 1,8 millones de los industriales Jaime Soriano, Alevines y Doradas, Opac 37, Cupinar, Pasapesca, Mejillonera Normanda y Serpeska. La segunda muestra tuvo lugar en la primera quincena de mayo en Lisboa con un presupuesto para el From de 8,25 millones de pesetas mientras los industriales pagaron 450.000 pesetas. Estos empresarios fueron Anfac, Angulas Aguinaga y Cupimar. Para finales de mayo está prevista la Feria Internacional de Casablanca en Marruecos con una aportación institucional de dos millones de pesetas.

Además de las acciones previstas en colaboración y coordinación con el sector industrial, desde el From se trata de estrechar lazos con el Instituto de Comercio Exterior (Icex). El objetivo es no duplicar esfuerzos y gastos. Para ello se está estudiando una posible contribución financiera en función del número de em-



presas que estén dispuestas a participar. En principio, se baraja la presencia en las ferias de Anuga en Colonia para octubre y para la de Sial, Mercosur en Buenos Aires para finales de agosto.

En el marco nacional, el From contempla entre sus propuestas para acudir a las siguientes muestras: En primer lugar la feria Exporápita celebrada a primeros de mayo en San Carlos de la Rápita en Tarragona con un presupuesto de un millón de pesetas. Con dos

millones de pesetas se halla la asistencia a la feria de Burela en la segunda quincena de mayo. El evento más importante sería la Exposición Mundial de la Pesca, en Vigo para el próximo mes de septiembre con un presupuesto de 7,85 millones de pesetas y una aportación de los industriales de solamente 150.000 pesetas. Además, también se contemplan propuestas para la Mostra en Tarragona en la primera quincena de junio y Expomar en Vigo a finales de noviembre.

## Planes de Promoción

Por otra parte y, al igual que en las campañas anteriores, el From ya ha puesto en marcha una serie de acciones para la promoción de diferentes productos de la pesca, este año con un presupuesto de 923 millones de pesetas de los que 115 serán gestionados por el sector privado y 807 millones por el público.

Este año, las campañas del From incluyen por primera vez productos de la acuicultura como el rodaballo, la dorada y la lubina. Las acciones más importantes se centrarán en una serie de productos generalmente infravalorados y que merecen un mejor tratamiento por su calidad y por el valor que suponen para una parte de la flota. En este grupo se hallan las campañas para la promoción de la sardina, la caballa, jurel, bacaladilla así como otros productos cuyas ventas han caído como los congelados y las conservas. Todas las campañas serán realizadas directamente desde el From.

En relación con la política para la protección de los recursos pesqueros, se mantienen las acciones como la referida a los "pezqueñines". Va a seguir la campaña, pero, tras trece años con el mismo mensaje, se considera oportuno un giro en la misma para lograr una mayor agresividad y que no se quede solamente con el mundo infantil. La pesca de inmaduros es un grave problema y que quieren dar soluciones tanto vía campañas de información como con una mayor vigilancia y sanciones. ■

V.M.



Se estudió la mejora de la protección social de los trabajadores en empresas mixtas

# REUNIÓN HISPANO-MARROQUÍ SOBRE SEGURIDAD SOCIAL

Durante los días 7 a 11 del pasado mes de abril la Comisión Mixta de Seguimiento del Acuerdo Bilateral de Seguridad Social, suscrito entre España y el Reino de Marruecos, han mantenido una serie de reuniones de cara a elaborar las bases de un protocolo adicional al Convenio actualmente vigente entre ambos países, que data de 1979, para mejorar su contenido, adaptarlo a las nuevas situaciones que se van presentando y reforzar las relaciones de los dos países en materia de Seguridad Social. La elaboración de este nuevo protocolo se enmarca dentro de la política que el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, a través de la Secretaría de Estado de la Seguridad Social y del Instituto Social de la Marina, ha puesto en marcha de cara a ir actualizando los Convenios y Acuerdos Internacionales que, en materia de Seguridad Social, están vigentes con países donde la presencia de la flota pesquera española es importante. En este sentido cabe recordar los recientes convenios firmados con Argentina y Chile y los que están en vías de negociación con Uruguay y Paraguay, para que los trabajadores españoles en empresas mixtas con terceros países puedan acogerse a la legislación española y que su protección social quede garantizada en un momento en que se vive una progresiva internacionalización del trabajo marítimo y dado el carácter extraterritorial de la actividad llevada a cabo en este medio. Como declaraba recientemente, a esta misma revista, el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Juan Carlos Aparicio, "en materia de protección social con el colectivo marítimo-pesquero es nuestro propósito ir siempre por delante. Por eso tenemos que dar facilidades para la firma de nuevos convenios a fin de que nuestros trabajadores se puedan acoger a la protección social que exista en terceros países o bien actualizar los acuerdos existentes para favorecer la integración de los españoles en su Sistema Nacional de Seguridad Social".



L

AS actuales relaciones entre los Reinos de España y Marruecos, en materia de Seguridad Social, se rigen por un Convenio suscrito en noviembre de 1979, pero la propia evolución de los trabajos marítimos y el desarrollo de las relaciones entre ambos países con los cambios y adaptaciones legislativos que se han producido a raíz del ingreso de España en la Comunidad Europea, que han modificado la propia dinámica de las relaciones, exigen la actualización de algunas partes de ese Convenio. Así, en los cinco días que han durado las reuniones de la Comisión de Seguimiento del Convenio de Seguridad Social hispano-marroquí, las dos delegaciones han estudiado un nuevo proto-

colo adicional al convenio de 1979, con el fin de introducir en el mismo un precepto de similar contenido al artículo 14TER, cuarto, del Reglamento de la Unión Europea 1408/71, según el cual y siempre que se cumplan los requisitos exigidos, los trabajadores españoles puedan permanecer encuadrados en el Sistema Nacional de Seguridad Social y consolidar en él su carrera de aseguramiento.

Este nuevo precepto afecta a los trabajadores españoles que prestan sus servicios en empresas marroquíes, con pabellón de ese país, pero que siguen teniendo su residencia en España. En el Convenio actualmente vigente se señala en su artículo 6 que "las personas que en un puerto de una Parte





Contratante sean empleadas en buque abanderado en la otra Parte en trabajos de carga y descarga, reparaciones o en la inspección de dichos trabajos se regirán por las disposiciones legales de la Parte contratante a cuyo territorio pertenece el puerto". Ahora con el nuevo protocolo se pretende ampliar su contenido con una nueva cláusula, según la cual "los trabajadores españoles o marroquíes que ejerzan una actividad a bordo de un buque que enarbore pabellón de una de las Partes Contratantes quedarán sometidos a la legislación de dicha parte. No obstante lo anterior, cuando el trabajador sea remunerado por una empresa o una persona que tenga su sede o su domicilio en el territorio de la otra parte, estará sometido a la legislación de esta última Parte, si reside en su territorio; la empresa o la persona que pague la retribución será considerada como empresario a efectos de la aplicación de dicha legislación".

Es decir, que bastaría para resolver la situación que la empresa conjunta designara un delegado o un consignatario en España para que se hiciese cargo de los pagos y de las gestiones con la Seguridad Social para que los trabajadores españoles o marroquíes, con residencia en nuestro país,



que trabajen en las empresas marroquíes, con pabellón de aquel país, pudieran acogerse a la protección social española. De llevarse a cabo la firma de este Protocolo Adicional se culminaría la resolución de un problema que afecta a los trabajadores españoles que prestan servicios en las citadas empresas -en la actualidad muy numerosos-, pero que en razón de lo dispuesto en el Convenio vigente, al estar la legislación aplicable determinada por el pabellón del buque, quedaban al margen de la Seguridad Social Española.

### **Más agilidad en la gestión**

Otra de las cuestiones abordadas en el transcurso de

estas reuniones fue el tratamiento a dar a las cuentas de la asistencia sanitaria y la liquidación de gastos pendientes. En el marco de la colaboración y cordialidad que presidieron todas las negociaciones se llegó a un acuerdo para que las liquidaciones pendientes se solventasen en tres pagos aplazados de aquí al año 2000 y se acordó también que, para favorecer y hacer más ágiles los mecanismos de gestión, se modificasen una serie de formularios en materia de asistencia sanitaria. También se acordaron distintos puntos referentes a pensiones e invalideces.

Asimismo se habló de la posibilidad de que, una vez acordados todos los puntos

del nuevo protocolo, hecho que se producirá con toda probabilidad en la próxima cumbre hispano-marroquí, en el mes de junio que viene, se puedan buscar fórmulas que permitan que el apartado a que hemos hecho referencia con respecto a la protección social de los trabajadores españoles en empresas marroquíes, pueda entrar en vigor sin esperar a ser ratificado y refrendado por ambos países por los instrumentos diplomáticos establecidos dado lo lentos que son estos procesos y la urgencia de resolver la situación de miles de trabajadores.

Por último, cabe mencionar el ambiente de colaboración que ha presidido las reuniones y las negociaciones que durante cinco días se celebraron en distintas dependencias del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. La sesión de apertura tuvo lugar en la sede del Ministerio, estando presidida por el Secretario General Técnico del mismo, Julio Sánchez Fierro, quien hizo votos por la buena marcha de esta "cumbre". En días siguientes se celebraron en el Instituto Social de la Marina, donde fueron recibidos con palabras de bienvenida por su Director General, Rafael Mateos Carrasco, y en la sede del Instituto Nacional de la Seguridad Social Asimismo, en el transcurso de la primera reunión, las dos delegaciones, que estuvieron presididas por Carlos García de Cortázar y Nebreda, de la Subdirección General de Relaciones Sociales Internacionales del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, y por Aicha Benomar, Directora de Protección Social del Ministerio de Empleo y Asuntos Sociales de Marruecos, fueron recibidas por el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Juan Carlos Aparicio, quien les expresó sus mejores deseos en el desarrollo de los trabajos. ■

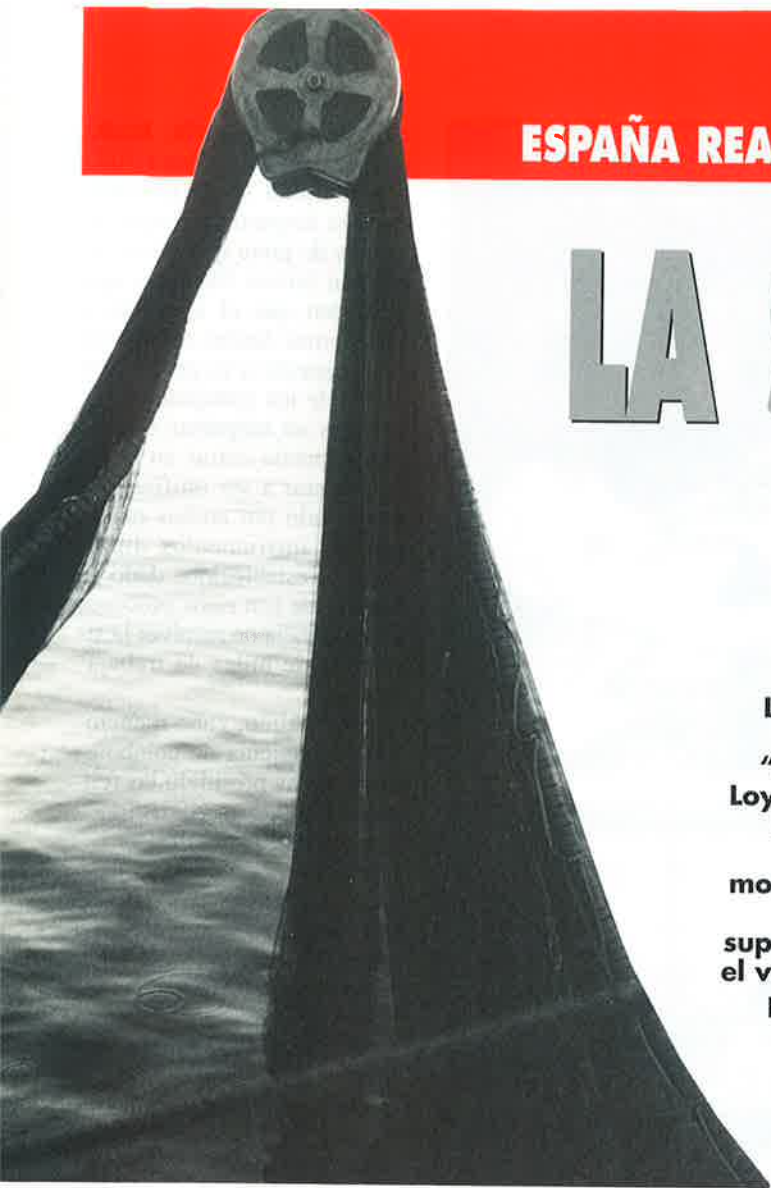
**Concha Hernández Carazo**



ESPAÑA REABRE EL DEBATE SOBRE LAS REDES DE DERIVA

# LA SUPRESIÓN, MÁS CERCA

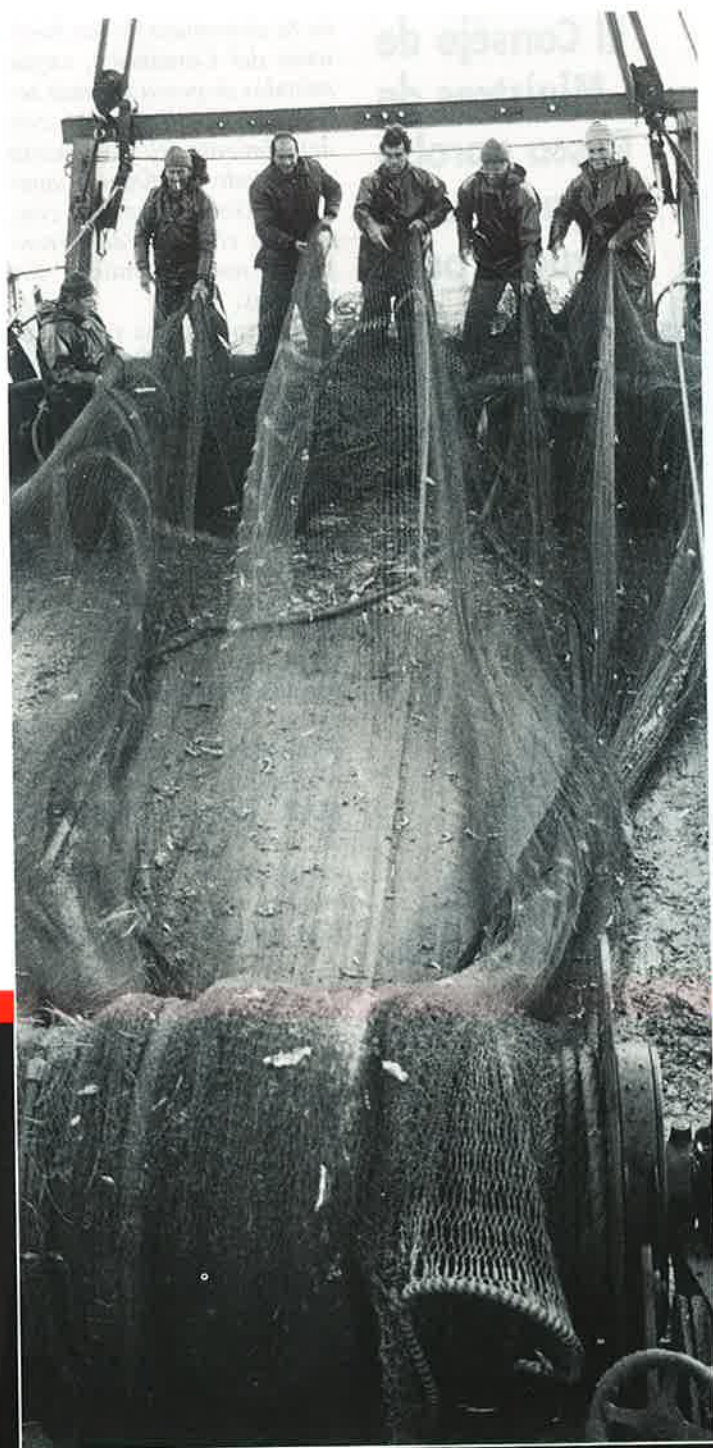
La batalla por la supresión de las redes de deriva ha recibido un nuevo e importante impulso, gracias al "documento de reflexión" presentado por la ministra Loyola de Palacio en el pasado Consejo de Ministros de Pesca de la UE. En el citado documento se plantea el tratamiento separado del Mar Báltico, lo que ha motivado que Dinamarca, Finlandia, Suecia y Alemania anunciaran oficialmente su apoyo favorable a la supresión de las redes de deriva en estos términos. Con el voto a favor de Italia, que ya aprobó una norma que prohíbe a su flota utilizar estas redes, Francia, Reino Unido e Irlanda no bastan para constituir una minoría de bloqueo. Sin lanzar las campanas al vuelo, por vez primera en muchos años la prohibición de este destructivo arte de pesca parece más cerca que nunca.





**E**L Consejo de Ministros de Pesca de la UE, celebrado los pasados días 14 y 15 de abril, ha abierto una importante vía para abolir las redes de deriva. La propuesta española sirvió para desbloquear el debate sobre la prohibición de estas redes, en punto muerto desde 1994, año en que la Comisión presentó una propuesta incapaz de obtener mayoría.

Al margen del cambio de voto de Italia, debido al Plan de reconversión de su flota -como se ha venido informando en esta revista-, la propuesta española logró el apoyo de los países que van a la pesca del salmón en el Báltico: Suecia, Finlandia, Dinamarca y Alemania. Estos cuatro países, junto con Italia, han comprometido oficialmente su apoyo a las medidas que ha prometido elaborar la comisaria Emma Bonino a partir del "documento de reflexión" presentado por la



ministra Loyola de Palacio. El resultado es que el grupo que ha boicoteado la supresión de las redes de deriva se ve ahora reducido a Francia, Reino Unido e Irlanda, insuficientes para formar una minoría de bloqueo.

### Felicitaciones

El impulso logrado por España para acabar con las redes de deriva ha provocado la inmediata reacción de la organización ecologista Greenpeace que, a través del director ejecutivo de esta organización en España, Xavier Pastor, remitió una carta a la ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Loyola de Palacio, felicitándola por *reabrir en Luxemburgo el debate sobre la prohibición de las volantas. En la Unión Europea, señala Xavier Pastor, debe llegarse a un consenso que evite el grave impacto ambiental de las redes de deriva y que, a su vez, solucio-*



**El "documento de reflexión", presentado por Loyola de Palacio, abre el camino para la supresión de las redes de deriva, al ser acogido favorablemente por Suecia, Finlandia, Dinamarca y Alemania.**

**La oposición de Francia, Reino Unido e Irlanda no es suficiente para formar una minoría de bloqueo, al no contar tampoco con el apoyo italiano.**



## LA SUPRESIÓN, MAS CERCA



**El Consejo de Ministros de Pesca aprobó un paquete de ayudas para proceder a la reconversión de la flota redera italiana.**

*ne la desventaja de los boniteros del Cantábrico, cuyos métodos de pesca son más selectivos. Analizaremos con detenimiento el documento presentado por España, aunque el Gobierno puede contar con el apoyo de Greenpeace para erradicar las volantas.*

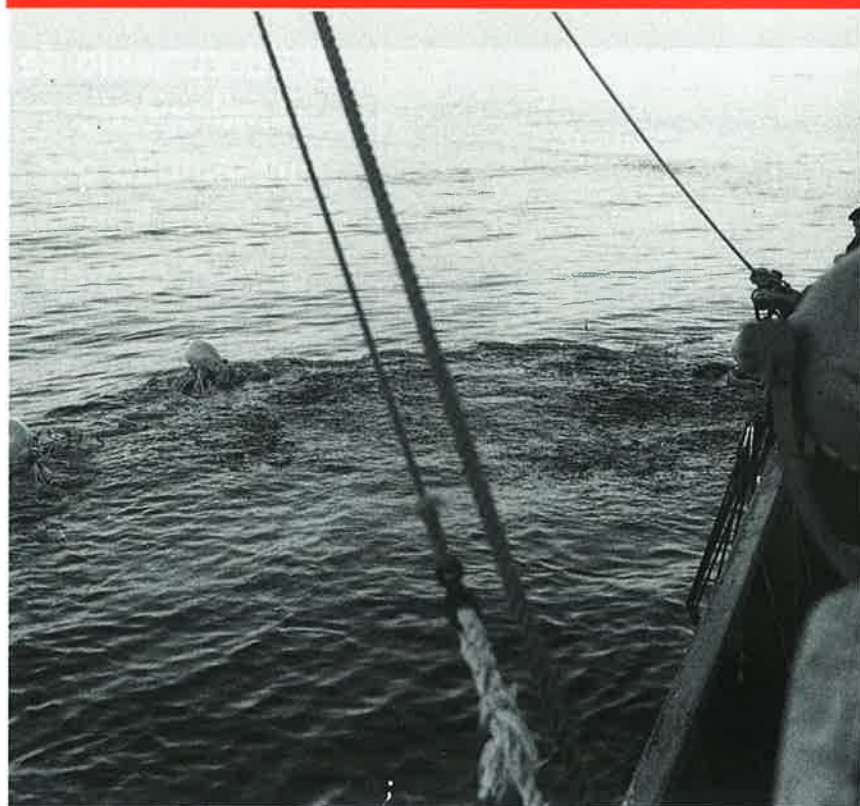
Greenpeace ha venido insistiendo, desde hace tiempo, en que la propuesta de reglamento que presentó la comisión en abril de 1994 era demasiado global, y que la forma de desbloquear esa situación era, precisamente, el modificar dicho reglamento excluyendo el Báltico, donde ya existen comisiones de seguimiento con otros reglamentos. Assumpta Gual, portavoz de la organización ecologista, en declaraciones realizadas anteriormente a MAR, planteaba este punto de vista al afirmar que *si se excluye la pesca del salmón, muchos países nórdicos votarían a favor de la supresión*

*de las volantas, algo que ya manifestaron públicamente sus ministros. Por ello, Francia e Italia no quieren que se excluya el Báltico.*

Ahora, gracias a la decidida actitud de la ministra española, se ha roto la situación que ha impedido cualquier medida contra las redes de deriva. A ello se une el "cambio de bando" de Italia -algo en lo que ha tenido una gran importancia la presión internacional, especialmente la de EE.UU.-, que ya ha aprobado una norma que prohíbe a su flota utilizar redes de deriva. Previamente, la Comisión Europea formuló una propuesta para dicha reconversión en la que se concretaban las indemnizaciones que se iban a aplicar a los volanteros que cambien de aparejo (ver MAR, 348. Marzo, 1997).

### Reconversión Italiana

Al hilo de esta propuesta, en el citado Consejo de Mi-



**Greenpeace ha felicitado a la ministra española por "reabrir el debate sobre la prohibición de las volantas en el Consejo de Ministros de Pesca de la UE", bloqueado desde abril de 1994.**





nistro de Pesca se aprobó un paquete de ayudas para iniciar el desmantelamiento de la flota redera italiana que opera en el Mediterráneo. Todo está listo, pues, para que se pueda proceder a aplicación del Plan italiano; un Plan que, si se aplicase con seriedad, podría suponer la reducción de una de las flotas más polémicas e ilegales de la zona del Mediterráneo.

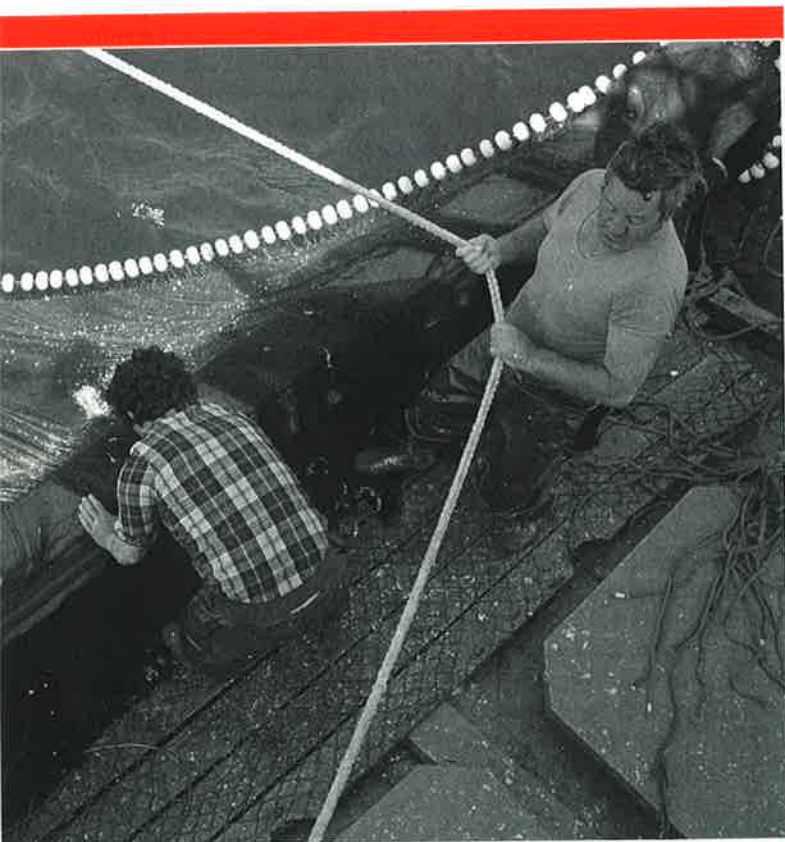
Sin embargo, hay un cierto recelo de que ello sea así. *Desconfiamos del Gobierno italiano porque, hasta la fecha, sus buques han estado incumpliendo la legislación pesquera, ha manifestado Assumpta Gual. Días más tarde, esa desconfianza se vio incrementada con el apresamiento, en aguas de Baleares, del redero italiano "Angelo Padre". El barco estaba faenando, el pasado 22 de abril, con redes que suepraban los 10 kilómetros de longitud, cuando fue sorprendido por los Servicios de*

*Inspección de la Secretaría General de Pesca.*

La decisión española resulta coherente con las actuaciones mantenidas hasta el momento en los distintos foros internacionales para la abolición de estas redes. Ahora sólo queda esperar al documento que deberá elaborar la comisaria Emma Bonino, y en el que se incluirán, a buen seguro, algunos de los elementos propuestos por la delegación española. Loyola de Palacio se ha mostrado muy optimista, aunque no quiere "vender la piel del oso antes de cazarlo", según sus propias palabras.

Lo cierto es que nadie oculta su satisfacción -salvo Francia, claro está, que sigue su oposición frontal a la erradicación de estas redes- ante la nueva situación propiciada por España, y que las actuaciones para acabar con estas destructivas redes han experimentado un sustancial avance. ■

Raúl GUTIERREZ



## EXTRACTO DEL DOCUMENTO

“ La Delegación española pretende llamar la atención del Consejo sobre la situación en que se encuentran la Propuesta de la Comisión y las Recomendaciones del Parlamento Europeo en relación al tema de las redes de deriva.

el tiempo, lo que aumenta la frustración del sector español. Esta sensación de abandono (...) se ve agravada ahora por la intención de la Comisión, de acuerdo con nuestras informaciones, de no enviar este año un barco de vigilancia como se ha hecho en campañas anteriores (...)

▶ De acuerdo con la propuesta de la Comisión de 1994, que establecía un calendario de estos artes, nos encontramos en el año que debía haberse prohibido definitivamente (...). Sin embargo, tras tres años de paralización, no se ha avanzado en absoluto en esta Propuesta (...)

▶ España, después de una profunda reflexión sobre este tema, entiende que el Consejo y la Comisión deben tomar definitivamente cartas en el asunto (...). En este sentido, propongo lo siguiente:

\* Limitar la autorización de utilizar estos artes por parte de buques que no los hayan utilizado en los últimos años.

▶ (...) en este mismo Consejo estamos aprobando un plan presentado por el Gobierno italiano, que cuenta con el voto favorable del Consejo con un motivo muy claro, cual es la supresión de las redes de deriva para la captura de especies altamente migratorias en el Mediterráneo. Esta iniciativa es un claro reconocimiento del efecto perjudicial que tienen estos artes en la ecología marina (...)

\* Establecer un plan voluntario de retirada con incentivos económicos para aquellos buques que cesen en la pesca con redes de enmalle a la deriva.

\* Tratamiento separado del Mar Báltico, dadas las decisiones de la Comisión Internacional de Pesquerías del Mar Báltico.

\* Autorización para derogaciones temporales de utilización de estos artes en aguas sometidas a la soberanía o jurisdicción de cada Estado Miembro.

▶ Todos somos conscientes de los conflictos que se han dado en los últimos años por la incompatibilidad de este tipo de artes con las tradicionales de anzuelo (...)

\* Prohibición de las redes de enmalle a la deriva en alta mar.

▶ La impresión de los pescadores españoles es muy negativa (...), no entienden las razones que se argumentan para no adoptar una decisión. Formalmente, las posiciones mantenidas por las distintas partes afectadas pueden ser impecables desde el punto de vista jurídico, pero no defendibles desde un punto de vista político.

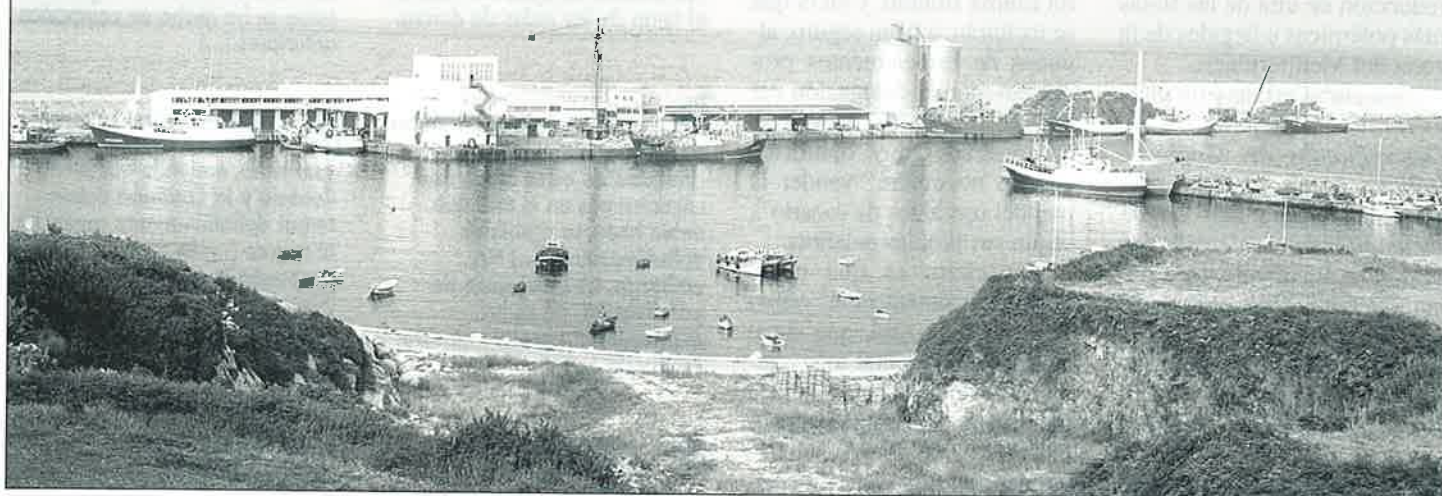
▶ (...) Insistiendo en la necesidad y obligatoriedad de poner todos los medios a nuestro alcance para evitar conflictos (...) entiendo que deben mantenerse las máximas medidas de control posible durante la próxima campaña (...). Nos parece vital que la Comisión pueda fletar un buque de inspección para la campaña de este año, dados los buenos resultados que ha representado en años anteriores para reducir los conflictos y la tensión en el caladero.

▶ El resultado es que esta propuesta no avanza en



## Bacaladeros y sindicatos acuden a la Comisión de Pesca

# EL EUROPARLAMENTO ESCUCHA LAS RECLAMACIONES DEL SECTOR PESQUERO



**E**STAS reuniones entre la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo y los interlocutores sociales del sector pesquero habían sido previstas por la nueva presidenta de la Comisión, Carmen Fraga, tras su reciente elección cuando anunció que se reuniría con los portavoces y representantes del sector para conocer de primera mano las reivindicaciones, necesidades y proyectos de cara a la elaboración de las líneas maestras de la política pesquera común.

A la reunión con la Federación de Sindicatos Europeos del Transporte, integrada en la Confederación Europea de Sindicatos (CES), asistieron el secretario general de la Federación, el francés Hugo Villel, y Manuel Souto, miembro de la ejecutiva de la Federación y coordinador estatal de pesca de la Unión General de Trabajadores. En la comparecencia se habló de los Programas de Ordenación Plurianual destinados a la reducción de la flota comunitaria, de las inspecciones y seguri-

**La Federación de Sindicatos Europeos del Transporte, que incluye a los trabajadores del mar, y la Asociación de Empresas de Pesca de Bacalao y Especies Afines han presentado a la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo sus proyectos y preocupaciones de cara a la elaboración de las líneas maestras de la política pesquera común. En el primer caso, se puso el acento en la falta de una política social en materia de pesca. El presidente de Arbac reclamó una mayor liberalización del sector y pidió que la planificación pesquera tenga en cuenta criterios económicos para mejorar la competitividad.**

dad en los pesqueros y de las repercusiones de los acuerdos de pesca en materia de seguridad social y laboral. Los representantes sindicales expresaron a los parlamentarios su preocupación por lo que consideran olvido de los aspectos humanos de la pesca "y cómo ese olvido se ha ratificado por la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo". La presidenta de la Comisión de Pesca, Carmen Fraga, admitió que hasta el momento las políticas pesqueras habían carecido del enfoque social necesario, extremo que fue subra-

yado por los parlamentarios miembros de la Comisión. Los sindicalistas reclamaron a la Comisión un esfuerzo para resolver el problema de las ayudas a los pescadores durante la parada biológica.

Respecto a los Programas de Orientación Plurianual, la Federación de Sindicatos Europeos planteó a la Comisión de Pesca que el POP IV tenga una duración de tres años, de 1997 a 1999, y no hasta el 2002 como propone la Comisión Europea. Los sindicalistas recordaron que no todos los Estados

Miembros de la UE han cumplido los objetivos de reducción de su capacidad pesquera por lo que "sería justo que se tuviera en cuenta como crédito para el POP IV el sobrado cumplimiento de los objetivos del POP III en el caso de los países cumplidores", entre los que se encuentra España. Solicitaron asimismo que la aplicación de los POP no se realice exclusivamente con criterios ecológicos sino que se tenga también en cuenta las consecuencias socioeconómicas que se derivan de las medidas de reducción de la capacidad pesquera y, por tanto, se incrementen y se hagan operativas las correspondientes medidas sociales de acompañamiento al POP IV, insuficientes en este momento. Se trataría, a juicio de los representantes sociales, de equiparar al sector pesquero en el tratamiento recibido por otros sectores de producción, como la minería o el metal, que han venido recibiendo ayudas y políticas específicas durante muchos años.

Los sindicalistas señalaron las dificultades y peligros que conlleva el trabajo en la mar y la importancia en materia de prevención de siniestros y de preservación de la vida humana y del medioambiente de las condiciones de seguridad de los buques de pesca, que son a su vez domicilio de los trabajadores. En consecuencia, solicitaron que la Unión Europea legisle con urgencia sobre esta materia y, especialmente, que se cree una inspección de buques con amplios poderes de actuación y sancionadores en el ámbito comunitario.

La FST transmitió a los parlamentarios de la Comisión de Pesca la necesidad de garantizar la cobertura en materia de legislación laboral y de Seguridad Social a los trabajadores de la Comunidad que trabajan en empresas mixtas nacidas al amparo de acuerdos pesqueros con terceros países. Los sindicalistas señalaron la paradoja de que, actualmente, los trabajadores que desarrollan su prestación laboral en países con los que se ha suscrito un acuerdo viven una situación más desfavorable que aquellos que faenan con países con los que no se ha negociado nada.

Finalmente, la Federación de Sindicatos transmitió su indignación por la exclusión de los trabajadores de la pesca de la Directiva Comunitaria de Tiempo de Trabajo y exigió que la UE legisle al respecto al menos en cuanto a los mínimos previstos en el Convenio n.º 109 de la O.I.T.

Manuel Souto, el único español entre los sindicalistas asistentes al encuentro, calificaba la reunión de satisfactoria en cuanto a la receptividad hallada en la Comisión de Pesca aunque reconocía la escasa capacidad del Parlamento Europeo para legislar en favor de los trabajadores del sector pesquero. Souto apuntaba sus críticas hacia la comisaria de Pesca Emma Bonino por la paralización de ayudas. *"España no tiene por qué pagar las consecuencias de los países que no han cumplido los objetivos del POP III"*, declarada a MAR

### Arbac: apuesta por la competitividad

En la misma sesión de la comisión de Pesca fue recibido el presidente de la Asociación de Empresas de Pesca de Bacalao, Especies Afines y Asociadas, Miguel Iriondo, quien expuso la situación de la flota pesquera comunitaria, con atención específica a la flota bacaladera española. Arbac representa más del 91% de la cuota de bacalao asignada a España.

Iriondo hizo un análisis poco optimista de la situación del sector pesquero en la UE. La infrutilización de cuotas sin ninguna justificación, la *"inutilidad manifiesta de la actual Organización Común de Mercados para impedir la competencia desleal y regular la oferta frente a la demanda"* y la necesidad del Programa de Orientación Plurianual IV son los datos principales que coadyuvan al diagnóstico realizado por el presidente de Arbac, quien recordó que *"la producción pesquera de la UE se reduce de modo inexorable año tras año"* a pesar del aumento de la demanda, lo que lleva al incremento de las importaciones de terceros países para abastecer el mercado. El presidente de Arbac calificó de irracional la situación actual que obliga a importar mayores cantidades de las necesarias para compensar la falta de explotación de determinadas cuotas, lo cual, insistió, debería llevar a preguntarse si esa renuncia a faenar en determinados caladeros se debe a la falta de rentabilidad por no poder competir en precio con los productos de importación, lo que, de confirmarse, *"pondría en cuestión la competitividad de determinada flota comunitaria que se ve obligada a renunciar a sus cuotas"*. Iriondo apuntó la conveniencia de dar la oportunidad a barcos de otros Estados miembros para acceder a dichas cuotas. Este extremo, advirtió, no suponía la derogación del principio de Estabilidad Relativa, sino que *"aún respetándose la situación actual"* supondría establecer

### MIGUEL IRIONDO

*"España no tiene por qué pagar las consecuencias de los países que no han cumplido los objetivos del POP III"*

### MIGUEL IRIONDO

*"No podemos permitirnos el lujo de renunciar a cuotas de pesca mientras tengamos barcos infrutilizados"*

mecanismos que permitan una explotación competitiva de todas las cuotas disponibles para la flota comunitaria. *"No podemos permitirnos el lujo de renunciar a cuotas de pesca mientras tengamos barcos infrutilizados"*, concluyó.

Miguel Iriondo calificó la Organización Común de Mercados actualmente en vigor como *"el instrumento más inútil de toda la Política Pesquera Común"* toda vez que el régimen de intercambios provoca la libre circulación de productos pesqueros procedentes de terceros países sin que, en reciprocidad, se den contrapartidas pesqueras. Las importaciones procedentes de terceros países en vías de desarrollo con niveles de vida, salariales y de prestaciones sociales, muy inferiores a las comunitarias; la pervivencia del Sistema de Preferencias Generalizadas, SPG, que modifican fraudulentamente la denominación de ori-

gen; y la exportación de la producción pesquera rusa por parte de Noruega como si fuera producción propia, en base al Acuerdo del Espacio Económico Europeo, serían ejemplo de competencia desleal, a pesar de la OCM, que en opinión de Arbac, provocan la caída de precios. Las medidas para proteger los precios, retirada de la producción o el establecimiento de precios de referencia, resultan inoperantes, también a juicio de Iriondo.

Miguel Iriondo concluyó su intervención ante la comisión de Pesca del Parlamento Europeo con una serie de propuestas tendentes a *"impedir la competencia desleal y a fomentar la libre competencia"*. En esta línea, consideró la idea de instalar cajas azules en los buques pesqueros como *"conculcación del secreto profesional de los técnicos de pesca"*, un *"abuso de autoridad"* la obligatoriedad de declarar el precio de venta del pescado y el nombre del cliente en las notas de primera venta y una limitación de los procedimientos de venta la obligatoriedad de la subasta pública. Reclamó el establecimiento de un pabellón comunitario y la distribución de las posibilidades pesqueras entre las empresas en lugar de entre los Estados miembros; y una planificación pesquera con criterios económicos que permita a la flota comunitaria alcanzar la competitividad y a las empresas pesqueras de la UE reducir al máximo los costos de explotación. Finalmente, pidió que en la negociación de Acuerdos de Cooperación Económica y Comercial con terceros países se incluyan contrapartidas en materia de pesca, que contemplen los principios de preferencia comunitaria y de acceso a recursos-acceso a mercados y la posibilidad de realizar inversiones en el sector extractivo de aquellos países, aportando la mayoría o la totalidad del capital comunitario en las empresas, con el fin de controlar éstas y la explotación de los pesqueros. ■

Mery Varona.



Asociación temporal para capturar pez espada

# PALANGREROS GALLEGOS AL CALADERO BRASILEÑO

**La Organización de Productores Palangreros de La Guardia (Orpagu) ha cerrado un acuerdo de asociación temporal con armadores brasileños que permitirá faenar en aguas territoriales de Brasil a una treintena de barcos gallegos a partir del mes de mayo.**

**E**L acuerdo es el resultado de laboriosas negociaciones entre los armadores españoles y brasileños que se iniciaron a partir de la experiencia piloto de un barco de Santa María de Ribeira, que está faenando desde hace tiempo en aquel caladero con resultados satisfactorios y, de momento, permitirá faenar en la zona exclusiva económica de Brasil hasta un máximo de 29 barcos.

A efectos brasileños se trata de un arrendamiento de licencias, desde la perspectiva comunitaria es una asociación temporal de empresas. En cualquier caso, el acuerdo favorece a los armadores de ambos países. Para la Organización de Productores Palangreros de La Guardia la probabilidad de desviar una treintena de buques a aquel caladero supone una salida beneficiosa para algunos de los barcos que faenaban en el Atlántico norte donde las capturas han sufrido una reducción considerable. Brasil, que carece de una flota apta para rentabilizar su stock de túnidos, favorece este tipo de acuerdos que posibilitan las capturas en condiciones beneficiosas para ambas partes.

El convenio entre Orpagu y los armadores brasileños contiene cláusulas de tipo económico -porcentaje sobre ventas- y otras de índole laboral,

como la obligación de contratar a dos pescadores brasileños en cada embarcación.

Los intereses de los palangreros gallegos se dirigen principalmente al pez espada pero las aguas brasileñas son ricas en otras especies de túnidos y escualos que Brasil está interesada en ex-

plotar y cuyas capturas no están sometidas a cupos. Las limitaciones se refieren exclusivamente a tallaje. En el caso del pez espada está prohibido la captura de ejemplares menores de 25 kilos, en el resto de especies no hay condiciones. En principio las especies consideradas de mayor valor comercial: pez espada, atún y marrajo se destinarán al mercado comunitario. El resto, distintas especies de escualos (tintorela, pez martillo), quedarán para el mercado interior brasileño.

Aunque el acuerdo se ha establecido entre organizaciones de armadores en el ámbito de la iniciativa privada, Orpagu ha informado a la Xunta de

Galicia del alcance del mismo. El director gerente de la organización, Marcial Varela declaraba a MAR que la Administración autonómica sigue con interés iniciativas de este tipo "que son beneficiosas para la flota gallega y útiles para abrir mercados".

Orpagu confía que las primeras licencias para faenar en aguas brasileñas estarán disponibles a partir del mes de mayo. La incorporación de los 29 palangreros no será inmediata sino

a medida que vayan tramitándose las licencias



co-responsables a cada buque.

La posibilidad de que la flota de Orpagu amplíe su área de operaciones hacia aguas brasileñas ha coincidido en el tiempo con la presentación de un plan de renovación de flota que contempla la construcción de 17 barcos nuevos que sustituyan a los antiguos de madera y la modernización de otros 18 ya en activo a los que se dotarán de mejores sistemas de frío con más capacidad de congelación. La inversión total del plan ronda los 4.000 millones de pesetas en un período de ejecución entre 1997 y finales de 1999 y prevé subvenciones del IFOP. Orpagu no ocultaba su preocupación por una posi-

ble paralización de estos fondos estructurales que amenazarían seriamente la viabilidad del plan.

La Organización de Palangreros de La Guardia agrupa una flota de 78 buques con un tonelaje medio en torno a las 100 toneladas de registro bruto (TRB). Se trata de una flota joven que se ha renovado mucho en los últimos años en la que la mayoría de barcos no supera los cinco años. Orpagu factura del orden de 10.000 millones de pesetas anuales. La organización no oculta su preocupación por la carencia de infraestructuras, consecuencia de la falta de un puerto pesquero en La Guardia. "La flota de La Guardia quiere contar con un puerto aquí y no depender de Vigo, que está a 50 kilómetros de distancia", explica Marcial Varela. Esta organización proyecta la construcción de un frigorífico. "No nos va a quedar más remedio que hacerlo en Vigo al no tener un puerto en La Guardia", se lamenta el gerente. Las dificultades son de índole económica. "Construir un puerto supone una inversión grande que parece que no se quiere asumir, pero el potencial de flota es inmenso y no afecta sólo a la flota de Orpagu", insiste Varela. La Guardia es un pueblo que vive directamente de la pesca, en el que hay alrededor de 140 pesqueros de otras flotas pequeñas artesanales. La reivindicación es compartida por los pueblos de la comarca del Baixo Minho donde esperan una decisión que ha de venir de la Xunta de Galicia. ■

Mery Varona



**L**AS negociaciones para la renovación de acuerdo de pesca entre la UE y Senegal se han demorado durante meses, lo que obligó a los barcos comunitarios a permanecer fuera de aquel caladero desde noviembre pasado. Las relaciones pesqueras entre la UE y el país africano se han regido por sucesivos acuerdos desde 1979, que se han ido renovando mediante protocolos de ampliación una vez vencido el período de vigencia del convenio anterior. El último de estos acuerdos venció el 1 de octubre y, después de cuatro rondas de negociaciones, fue prorrogado por un mes más. Finalizado este plazo, los barcos comunitarios abandonaron las aguas senegalesas y, en el caso de los barcos españoles, se trasladaron a los caladeros de Mauritania, Guinea Bissau y Guinea Conakry.

Entre las notas más significativas del protocolo recién firmado se menciona la ampliación del período de vigencia, que pasa de dos a cuatro años y el aumento de 14 licencias para buques palangreros de superficie, la fijación de períodos cuatrimestrales coincidentes con los meses de mayor rentabilidad para la flota dedicada a la merluza negra y la posibilidad de obtener licencias trimestrales en períodos de parada biológica en otros caladeros, lo que para la flota española supone una mayor facilidad a la hora de programar su actividad en aguas del noroeste africano.

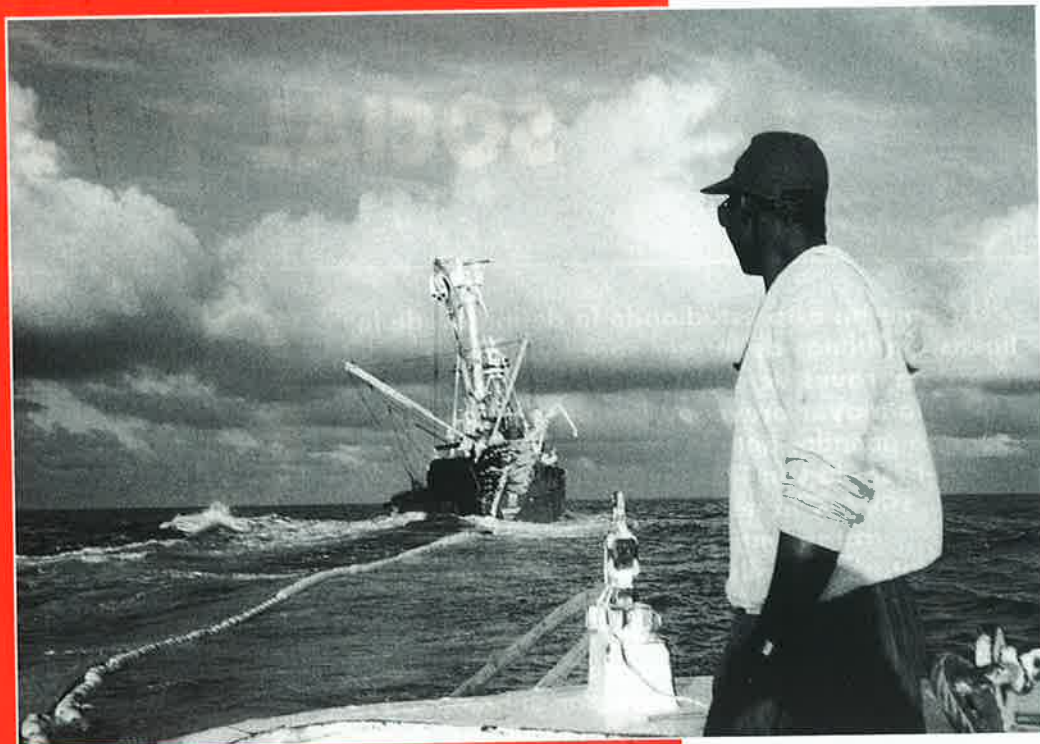
La contrapartida financiera para la Unión Europea será de 12 Mecus anuales, además de los cánones que los armadores abonarán a la obtención de las licencias.

En lo que atañe a las posibilidades de pesca, el nuevo protocolo se ha ajustado a las necesidades reales de la flota comunitaria, a la vista del grado de utilización del

**La UE y Senegal firman el Nuevo Acuerdo Pesquero**

## **LOS BARCOS ESPAÑÓLES VUELVEN A SENEGAL**

**Medio centenar de barcos españoles volverán a faenar en aguas senegalesas a partir del mes de mayo, tras la firma de un nuevo acuerdo pesquero entre la Unión Europea y Senegal, después de medio año de alejamiento de aquellas aguas. El acuerdo contempla un aumento de 14 licencias para palangreros de superficie buques y la posibilidad de una mejor programación de la actividad pesquera y tendrá una vigencia de cuatro años.**



acuerdo anterior y de las nuevas solicitudes presentadas por los armadores. Se asignarán 53 licencias para atuneros, de las que 28 corresponden a buques españoles. De ellas, 23 licencias serán para la flota atunera cerquera con-

geladora y cinco para cañeros. Se otorgan 23 licencias para palangreros de superficie, de los que 20 son para buques españoles. Para los buques arrastreros se contemplan 10.000 TRB, de las que 8.500 corresponden a barcos

españoles, en las modalidades de arrastre marisquero, 3.750 TRB (27 buques), arrastre de pesca demersal, 2.750 TRB (11 buques que capturan merluza negra) y 1.000 TRB (4 barcos, peces y cefalópodos) para arrastre congelador pesca demersal costera. En el nuevo acuerdo se ha incorporado la modalidad de pesca pelágica, con posibilidades de pesca para 22 barcos, con una presencia simultánea para seis buques, apartado en el que el sector pesquero español no ha solicitado licencias.

De especial interés para la flota española es la novedad introducida en la vigencia de las licencias que, según modalidades, se ha establecido en períodos trimestrales, cuatrimestrales, semestrales y anuales, permaneciendo invariables las condiciones téc-

nicas para el ejercicio de la pesca. Se mantienen también las actuales zonas de pesca, factor que se considera de interés principal para la flota marisquera. ■

M.V.





**A instancias  
del Congreso  
de los  
Diputados**

# **EL GOBIERNO DEFINIRÁ LAS LÍNEAS MARÍTIMAS DE INTERES SOCIAL Y DEL ESTADO**

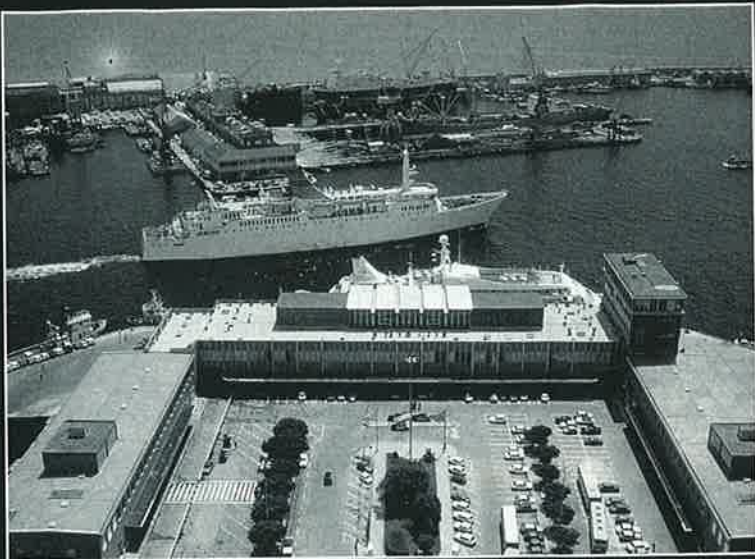
**El Gobierno está estudiando la definición de las líneas marítimas de interés social y de interés del Estado a través de dos decretos que saldrán a la luz a la mayor brevedad posible. En septiembre del año pasado, ante la terminación del contrato del Estado con Trasmediterránea a finales de 1997, y la necesidad de un nuevo tipo de tratamiento para estas líneas, el Grupo Parlamentario Socialista presentó una proposición no de ley a la Mesa del Congreso de los Diputados, que posteriormente fue debatida en el Pleno del Congreso por todos los grupos parlamentarios, aprobándose por unanimidad la necesidad de definir esas líneas marítimas. De los 300 votos emitidos, 297 resultaron a favor, 1 en contra, y 2 abstenciones. Junto a la conclusión del contrato del Estado con Trasmediterránea, hay que añadir la necesidad de adaptarse a las actuaciones que impone el proceso de liberalización del transporte marítimo acordado en el seno de la UE, que culminará el 1 de enero de 1999, y que hace necesaria una armonización en las condiciones de competencia de las distintas navieras que operan en un mercado abierto.**

**C**ON objeto de clarificar el futuro del transporte marítimo con las Islas, ante la terminación del contrato del Estado con Trasmediterránea para finales de 1997, junto con la culminación del proceso de liberalización del transporte marítimo acordado en el seno de la Unión Europea establecido para el 1 de enero de 1999, el Ministerio de Fomento está preparando dos decretos para definir las líneas marítimas de interés social y de interés del Estado. La iniciativa surgió del Congreso de los Diputados, donde un grupo parlamentario solicitó que se definieran, en breve, dichas líneas marítimas, así como los criterios

que impregnarán los pertinentes concursos públicos mediante los cuales se garanticen por parte del Estado la prestación de los servicios que hasta el momento vienen siendo prestados por la compañía Trasmediterránea y que, teniendo en cuenta las políticas de liberalización del tráfico marítimo permitan el mantenimiento de servicios públicos del Estado con el necesario nivel que exige la norma comunitaria. Esta proposición no de ley, debatida en el Pleno del Congreso, fue aprobada por unanimidad, y los resultados de la votación fueron: de los 300 votos emitidos, a favor, 297; en contra, uno; abstenciones, dos.

La mencionada proposición no de ley sobre la nece-





sidad de delimitar las líneas marítimas de interés social es de por sí un tema muy justificado para que se debatiera en el Parlamento puesto que la política marítima parece una razón de fuerza para un país como el nuestro, con una ribera tan amplia, con ciudades aisladas del resto del Estado como son Ceuta y Melilla, con dos archipiélagos como el Balear y el Canario, y con una estructura portuaria a través de la cual circulan el 80% de nuestras exportaciones y el 70% de las importaciones.

En la citada proposición no de ley se señala que se *hace necesario prever el establecimiento de un nuevo mecanismo de aportación de subvenciones para aquellas líneas que siendo defici-*

*rias, siguen efectuándose con criterios de interés social. Por otro lado, el proceso de asunción de competencias en materia de transporte de las Comunidades autónomas de Baleares y de Canarias implica que serán éstas las que definirán y autorizarán en su ámbito territorial los servicios de aquellas líneas no rentables con las compañías que se consideren más idóneas, quienes en su caso, podrán percibir las compensaciones adecuadas que previamente se hayan estipulado y acordado en los contratos-programas pertinentes.*

También se indica en dicho documento que los acuerdos comunitarios relativos a la liberalización del tráfico marítimo de cabotaje

**Ante la finalización del contrato del Estado con Trasmediterránea a finales del 97, y la necesaria adaptación que impone el proceso de liberalización del transporte marítimo acordado en la UE, que culminará el 1 de enero de 1999, es precisa una armonización en las condiciones de competencia de las distintas navieras que operan en un mercado abierto.**

La propia Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante en su capítulo III De la Marina Mercante y en el punto 4 del art. 7 dice textualmente que **tendrán el carácter de navegaciones de interés público aquellas que se consideren precisas para asegurar las comunicaciones marítimas esenciales de la Península, de ésta con los territorios españoles no peninsulares y de éstos entre sí. Corresponde al Gobierno la determinación de las mencionadas navegaciones.**

que a lo largo de los años próximos se irán poniendo en práctica en la Unión Europea, no deben en modo alguna resultar incompatibles con la filosofía de servicio público que ha imperado en los últimos años. Afirman que la liberalización de los tráficos marítimos, la libre competencia y en definitiva, el principio de igualdad de oportunidades no están reñidos con una prudente función fiscalizadora de las Administraciones públicas, pareciendo relativamente urgente la delimitación por parte de la Administración General del Estado de líneas marítimas de interés social a efectos de dar pasos en la elaboración reglamentaria de los pertinentes concursos que garanticen la prestación de tales servicios.

### **Transparencia en la concesión**

En la exposición de motivos presentada por dicho grupo parlamentario para que fuera debatido dicho documento argumenta que la explotación del transporte marítimo en régimen de cabotaje entre la Península y las Islas, entre otras líneas, se ha desarrollado tradicionalmente en España a través de la concesión del Contrato de Servicio Público, mediante unos pasos en los que la Administración Pública adjudicaba el servicio por el procedimiento de libre concurrencia.

Siempre se ha demostrado la transparencia del proceso, mientras se ha asegurado la capacidad y solvencia del futuro transportista en función de la prestación del servicio y de la salvaguardia del interés nacional. Con dicha fórmula, basada en la naturaleza de servicio público, se han cumplido los compromisos estatales de garantía de comunicación entre las regiones periféricas, los con-





troles tarifarios, el desarrollo económico interregional, el transporte de correo, la disponibilidad estratégica de los buques del concesionario para el transporte de tropas militares, el diseño de los buques conforme a las necesidades logísticas del Departamento de Defensa, entre otros, han sido constantemente requeridos como compromisos permanentes en la explotación del servicio.

En la exposición de motivos se añade que los acuerdos comunitarios relativos a la liberalización del tráfico marítimo de cabotaje que a lo largo de los años próximos se irán poniendo en práctica en los países de la Unión Monetaria no deben resultar incompatibles con la filosofía de servicio público que ha imperado a lo largo de los últimos años. Además, se señala que la liberalización de los tráficos marítimos, la libre competencia y, en definitiva, el principio de igualdad de oportunidades no están reñidos con una

prudente función fiscalizadora de la Administración Central del Estado.

Esta proposición no de ley se enmarca dentro de las actuaciones de adaptación que impone el proceso de liberalización del transporte marítimo acordado en el seno de la Unión Europea, proceso que culminará a primeros de 1999, y que hace necesaria una armonización en las condiciones de competencia de las distintas navieras que operan en un mercado abierto.

Las relaciones contractuales de la Compañía Trasmediterránea con el Estado conservarán su vigencia hasta finales de 1997; a partir de entonces perderá su derecho a percibir las aportaciones vinculadas al mantenimiento de determinados servicios, pero a la vez desaparecerá su obligación de sostener todos aquellos que hoy se prestan. Tal y como quedó evidente en el Pleno del Congreso de los Diputados hay que defender el bien público y el interés general, y dado que

**Según fuentes de la Dirección general de la Marina Mercante, los dos decretos que se están redactando sobre esta cuestión en el Ministerio de Fomento se publicarán en breve, aunque todavía quedan algunos puntos por perfilar.**

desde 1998, las líneas de interés general deberán ser objeto de otro tipo de tratamiento resulta pues clara la necesidad de definir de nuevo esta clase de servicios marítimos y de regular normativamente la concesión de los mismos. Ya en un estudio

elaborado por el MOPTMA a finales del 95 se preveía que ante la terminación del contrato entre Estado y Trasmediterránea, se hace necesario prever el establecimiento de un nuevo mecanismo de aportación de subvenciones para aquellas líneas que siendo deficitarias siguen efectuándose con criterios de interés social.

Estas fueron las razones expuestas para argumentar que parece urgente la delimitación por parte de la Administración General del Estado de las líneas marítimas de interés social a efectos de dar paso a la elaboración reglamentaria de los pertinentes concursos que garanticen la prestación de tales servicios.

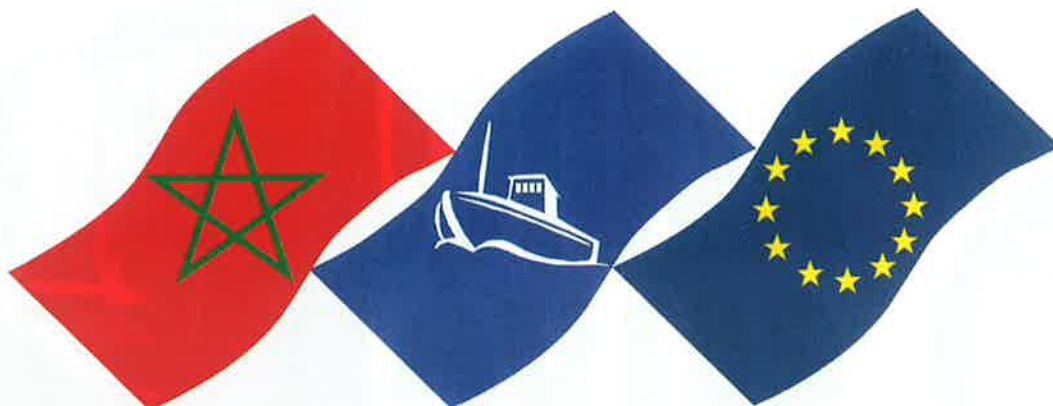
Por su parte, también se establece que en la vigente Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante en su Capítulo III de la Marina Mercante y en el punto 4 del art. 7 dice textualmente: "Tendrán el carácter de navegaciones de interés público aquellas que se consideren precisas para asegurar las comunicaciones marítimas esenciales de la Península, de ésta con los territorios españoles no peninsulares y de éstos entre sí.

Corresponden al Gobierno la determinación de las mencionadas navegaciones"

### **Dos decretos en marcha**

Fuentes oficiales de la Dirección General de la Marina Mercante han asegurado a la revista Mar que se están redactando dos decretos en los que se definirán las líneas marítimas de interés social y de interés para el Estado, pero todavía quedan algunos puntos por perfilar. ■

I.O.



# PARTENARIAT CASABLANCA 1997

## INDUSTRIAS PESQUERAS



A Feria Internacional de Casablanca puede ser una oportunidad de oro para la industria española de cara a establecer negocios con más de 100 empresas marroquíes. Dos socios preocupados por establecer relaciones constructivas, la Comisión Europea y el Ministerio de Pesca Marítima y de la Marina Mercante del Reino de Marruecos, tras el éxito logrado tras las jornadas de 1995 en otros campos, como el agrícola, textil, químico, ... etc., han organizado el PARTENARIADO CASABLANCA 1997 - INDUSTRIAS PESQUERAS, a celebrarse los próximos días 26 y 27 de Mayo del presente año en Casablanca, que tiene como principal objetivo promover diferentes formas de "partenariado" entre la Unión Europea y Marruecos en todos los ámbitos del sector pesquero, tales como la cooperación comercial, la transferencia tecnológica, creación de empresas mixtas, ... etc.

En estas jornadas, organizadas por la Federación de Cámaras de Comercio de la Unión Europea en Marruecos, participarán una amplia selección de empresas marroquíes y del sector pesquero, reuniendo 103 empresas marroquíes y unas 300 empresas europeas.

La respuesta de las empresas españolas está siendo muy satisfactoria, encontrándose inscritas para participar en esta reunión empresas de todos los sectores relacionados con la pesca, interesadas en conocer de primera mano un mercado en imparable expansión. Sólo en el sector de astilleros, Marruecos ha lanzado un amplio proyecto de modernización de flota que afectará a 2.500 embarcaciones de la flota costera, apoyado por una línea de crédito del Gobierno marroquí de 30.000 millones de pesetas.

El Gobierno de Marruecos apoya decididamente la llegada de inversores extranjeros con medidas como el nuevo Código de Inversiones, que supone unas menores cargas fiscales por las adquisiciones de material, menores impuestos sobre rentas y beneficios y mayores garantías a los inversores. Estas nuevas condiciones suponen, por ejemplo, la exoneración del IVA en la adquisición e importación de bienes de equipo; la reducción al 35% del Impuesto de Sociedades, (siendo antes del 45%) beneficiándose las empresas de bienes y servicios de ventajas que pueden llegar a la exoneración total durante 5 años, del pago de este impuesto, y posteriormente, una reducción del 50%; la convertibilidad para transformación de los beneficios y/o del producto de una liquidación total o parcial de la inversión, incluidas las plusvalías. Se ha creado un órgano administrativo para acogida de los inversores y se han disminuido los trámites necesarios anteriormente para la realización de inversiones.

EL F.R.O.M., (Fondo de Regulación y Organización de Mercados de Productos de la Pesca y Cultivos Marinos) es el organismo responsable a nivel nacional de la coordinación, divulgación y asesoramiento a las empresas españolas interesadas y seleccionadas para acudir a Casablanca, de todo lo relacionado con este evento.

Aquellas empresas españolas que deseen participar en esta reunión y que todavía no hayan formalizado su inscripción, están aún a tiempo de hacerlo. En el teléfono/fax (91) 347 37 07, de 9 a 14,30 horas, les podrán informar de todo lo relacionado con el PARTENARIADO CASABLANCA 1997 - INDUSTRIAS PESQUERAS, así como del descuento que se ofrece en el viaje Madrid-Casablanca-Madrid, reservas de hoteles, ... etc. ■

Feria Internacional de de Casablanca, 26 y 27 de Mayo de 1997



# LA ACUICULTURA SALVO LA PESCA

INFORME DE

FAO



La producción en 1995 pasó de 109,6 a 112,3 millones de toneladas, consecuencia del aumento de la acuicultura que saltó de 18,6 a 21,3 millones de toneladas

La producción en 1995 pasó de 109,6 a 112,3 millones de toneladas consecuencia del aumento de la acuicultura que saltó de 18,6 a 21,3 millones de toneladas.

En el último año se destinaron 31 millones de toneladas de pescado a la elaboración de harinas.

Por ser especies de bajo valor comercial o tamaños pequeños, anualmente se descartan unos 27 millones de toneladas.

La producción mundial total de pescado durante 1995 experimentó un crecimiento de 2,7 millones de toneladas al pasar de 109,6 millones a 112,3 millones de toneladas. Este aumento en el conjunto de la oferta global de los productos de la pesca se produjo consecuencia del incremento registrado en la producción de la acuicultura que pasó en el mismo período de 18 a 21,3 millones de toneladas mientras las capturas, tanto en aguas marítimas como continentales descendieron 0,6 millones de toneladas para situarse en 91 millones de toneladas. Este aumento en la producción de pesca por la acuicultura se registró fundamentalmente en los países asiáticos y muy especialmente en China con la carpa como protagonista.

**S**EGÚN las cifras manejadas por FAO, frente a una relativa estabilización en los últimos años de las capturas de pesca, la acuicultura mantiene una mejora progresiva de sus resultados.

Los expertos de Naciones Unidas coinciden en señalar que nos hallamos en una situación de relativo estancamiento en la oferta de las capturas tanto en aguas marítimas como continentales y que se impone una rápida ordenación de recursos si no se quiere llegar en unos pocos





años a una situación sin posibilidad de retorno. Una buena parte de los caladeros se hallan excesivamente explotados. Mientras en 1950 casi ninguna de las poblaciones pesqueras tenían necesidad de ordenación, en este momento serían necesarias drásticas acciones contra las capturas en el 60% de las zonas. Un dato destacable es el proporcionado por FAO en el sentido de que anualmente son 27 millones de toneladas las que se pierden por descartes al tratarse, bien de peces

inmaduros o de especies de mala comercialización. Y, otro más, en 1994 el volumen de capturas que se destinó para la fabricación de harinas de pescado fue de 33 millones de toneladas. Esta cifra se redujo en 1995 a 31,5 millones de toneladas, cifra que sigue siendo muy elevada. Ello supone que, de todas las capturas en mar o en aguas continentales solamente unos 55/60 millones de toneladas se destinan directamente para consumo humano junto a los 21,3 millones de

pescados obtenidos en la acuicultura.

De cara al futuro, las previsiones de los expertos de Naciones Unidas no son totalmente negativas si las diferentes Administraciones ponen en marcha una serie de medidas encaminadas a proteger caladeros, a evitar una sobreexplotación de los mismos así como a impedir, mediante el uso de artes de pesca más racionales, la destrucción de miles de toneladas de poblaciones jóvenes. En el último año (datos de FAO de 1995) la demanda de pescado por persona y año fue de 14 kilos, 0,5 kilos más que en 1994. En un plazo de una década, se espera que la demanda se sitúe en unos 20 kilos por persona y año. Ello supone la necesidad imperiosa de ordenar la actividad en todo el mundo con compromisos serios y garantías de su cumplimiento.

La producción de pescado, por países o tipos de economía no ha tenido variaciones importantes. En los países industriales, con la excepción de Japón, la producción se ha mantenido estable o incluso con algún ligero aumento. Los mayores crecimientos se han registrado sin embargo en los países de bajos ingresos y con déficit alimentario con un crecimiento medio interanual entre 1988 y 1994 del 6,9%. Esta situación se ha producido muy especialmente en países como China, Marruecos, Bangladesh, Indonesia o Filipinas.

En conjunto, solamente 20 países suponen el 80% de la producción mundial de pescado y diez el 70%. Consecuencia de la acuicultura, China es el primer país productor del mundo.

### Ordenación del sector

Los actuales problemas en el sector de la pesca, no es algo que se hayan producido precipitadamente en los últimos tiempos sino al que se

repite ya desde la década de los años cuarenta. En 1947 tuvo lugar ya una conferencia en Londres sobre los problemas ocasionados por la sobrepesca. Posteriormente, los problemas que inicialmente se detectaban solamente en algunas zonas, se han ido extendiendo prácticamente a todos los caladeros y, si no se adoptan medidas drásticas para la regulación de la actividad pesquera, pueden poner en riesgo las capturas en otras zonas.

Según los datos manejados por FAO, entre los factores que contribuyen a la sobrepesca se hallan los siguientes:

a) La resistencia de muchos gobiernos a limitar el acceso a las pesquerías para tomar las medidas necesarias para la conservación y ordenación, dando prioridad a los objetivos económicos y sociales a corto o medio plazo que a los objetivos a largo plazo.

b) La falta de recursos financieros y técnicos en muchos países en desarrollo para poner en marcha los compromisos.

c) El lento crecimiento del empleo y la producción en los países en desarrollo, lo que hace imposible la eliminación de población ocupada en la pesca para su trasvase a otras actividades.

d) La falta de control sobre las flotas de pesca por los estados de pabellón de conveniencia, lo que se traduce en un importante volumen de capturas no autorizadas.

Desde diferentes organismos internacionales se ha trabajado en los últimos años para lograr una serie de declaraciones encaminadas a la aplicación de una pesca más responsable. A estas iniciativas se han sumado ya medidas individuales aprobadas por un buen número de países encaminadas a reducir la capacidad de sus flotas reestructurando el sector de la



# INFORME DE FAO

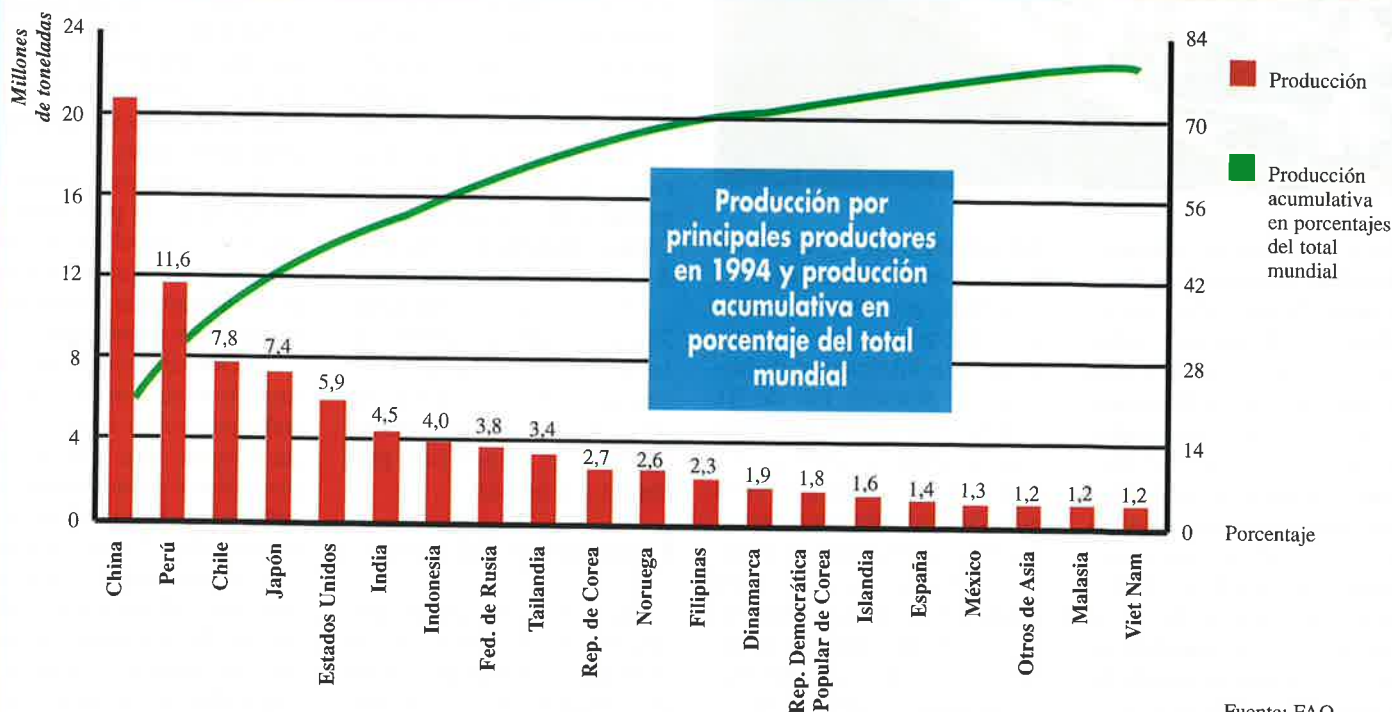
En el último año se destinaron 31 millones de toneladas de pescado a la elaboración de harinas

técnicos de FAO señalan la falta de eficacia en muchos casos de algunos organismos subregionales o regionales.

El estudio de Naciones Unidas destaca el grave problema que suponen las capturas incidentales así como los descartes de ejemplares de menor tamaño que los deseados para su comercialización. De estas capturas, algunas se retienen en las embarcaciones. La mayor parte se devuelven nuevamente al mar. En 1994, según los datos manejados por FAO, estos descartes significan aproximadamente entre 27 y 30 millones de toneladas lo que representa más del 30% de todas las capturas marinas.

Un tercer problema denunciado por Naciones Unidas es la progresiva degradación de las zonas costeras consecuencia de la contaminación en los vertidos tanto de la industria como de los residuos agrícolas. Estas acciones incontroladas suponen un grave peligro para el mantenimiento de los recursos de la pesca, problema sobre el que desde Naciones

pesca así como poniendo en marcha medidas para la conservación de los caladeros. En esta línea se halla la Unión Europea en base a los diferentes planes de flota que se están aplicando durante los últimos años y otros muchos países como Argentina, Australia, Canadá, Chile, Estados Unidos, Islandia, Japón, Malasia, Namibia, Nueva Zelanda o Noruega. Los







Unidas se han hecho llamadas de atención a los países ribereños para que se pongan las medidas encaminadas a resolver la situación.

Uno de los objetivos de Naciones Unidas a la hora de analizar y plantear soluciones en defensa de las pesquerías en el mundo radica en lograr unos aprovisionamientos suficientes con la mirada puesta en el próximo siglo y concretamente con un escenario que se ha marcado para el año 2010.

Según los estudios de FAO, tomando una estimación a la baja, para esa fecha, la demanda de productos de la pesca para la alimentación humana se situaría entre 110 y 120 millones de toneladas en peso vivo frente a los 75/80 millones de toneladas que se han utilizado en los últimos años. ello equivale a una demanda de pescado por persona y año de casi 20 kilos.

De acuerdo con los datos manejados en el pasado, la disponibilidad de entre 110/120 millones de toneladas para el consumo humano, equivalen a una oferta total de entre 140 y 150 millones

## Japón es el primer importador EL COMERCIO DE LA PESCA Y LOS PRODUCTOS PESQUEROS

**S**EGÚN los datos manejados por FAO, durante los últimos años se ha producido un importante desarrollo en el comercio de los productos de la pesca.

Así, se ha pasado de unas operaciones hace 10 años por un valor de solamente unos 17.000 millones de dólares USA a más de 47.000 millones de dólares en 1994. Este fuerte incremento de las ventas estuvo relacionado en su momento con el aumento de las ventas de harina de pescado. Posteriormente y, sobre todo en las últimas campañas, el aumento en el valor del comercio tiene relación directa con el incremento de los precios de los productos de la pesca.

Los países desarrollados se mantienen a la cabeza en las operaciones de importación con el 85% de todas las operaciones. En este grupo de países destaca sobre todo Japón que acapara el 30%. Estados Unidos es a la vez un gran exportador, pero también un importador. Por el contrario, para muchos países en vías de desarrollo, las exportaciones constituyen una gran fuente de ingresos.

Del conjunto de las operaciones comerciales que se desarrollan en el sector de la pesca y los productos derivados, destacan las siguientes especies:

**CAMARÓN.-** A partir de 1994 las importaciones de camarón por parte de países como Japón o Estados Unidos alcanzaron niveles sin precedentes. Esta gran demanda hizo que se disparasen los precios y que las exportaciones bajarán en 1995.

**ATÚN.-** Japón es igualmente el principal mercado para las compras de atún. Este país consume anualmente

más de un millón de toneladas, que equivalen al 30% de las capturas mundiales. Estados Unidos es el segundo gran comprador, especialmente en conserva, aunque parece es una demanda a la baja por la competencia de los platos preparados. También se ha registrado un aumento de la demanda en los países de Europa.

**BACALAO.-** El bacalao es otro de los productos con un importante comercio en el mundo con exportaciones fundamentalmente desde la antigua URSS, Canadá, Noruega e Islandia. La entrada en las redes comerciales de merluza barata de Chile y colín de Alaska forzaron a la baja los precios del bacalao.

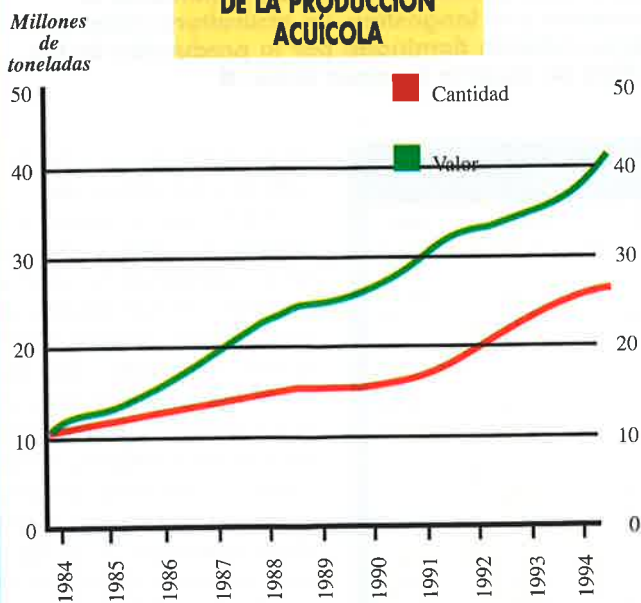
**CALAMAR.-** Las capturas de calamar en los últimos dos años han tenido una tendencia a la baja y los precios se han mantenido elevados.

**SARDINAS Y CABALLA EN CONSERVA.-** El comercio mundial de estos productos ha tenido una tendencia a la baja en los últimos tiempos en beneficio de otros preparados.

**SALMÓN.-** La producción de salmón ha tenido un importante incremento en los dos últimos años. A pesar de ello, los precios se han mantenido altos hasta este año cuando se produjo una fuerte reducción en Noruega. Las previsiones apuntan a un nuevo crecimiento en la oferta, lo que se traducirá nuevamente en presión de los precios a la baja.

**HARINA DE PESCADO.-** La harina de pescado ha tenido en los últimos tiempos un comercio en aumento hasta tener unos niveles sin precedentes. En ello ha jugado un papel fundamental el aumento en las capturas de anchoveta en el Pacífico. ■

### TENDENCIAS MUNDIALES DE LA PRODUCCIÓN ACUÍCOLA



Fuente: FAO

Miles de millones de dólares EE.UU.



## INFORME DE FAO

Por ser especies de bajo valor comercial o tamaños pequeños, anualmente se descartan unos 27 millones de toneladas

de toneladas de pescado considerando que se van a seguir destinando importantes cantidades para la obtención de harinas, entre 30 y 35 millones de toneladas.

Para los expertos de FAO, es posible llegar a esa fecha con unas producciones suficientes para cubrir esas necesidades, aunque ello debe suponer poner desde este mismo momento muchos más medios encaminados a ordenar el sector y a restablecer un equilibrio que no se ha producido en el pasado.

La acuicultura ha sido una de las actividades que han registrado un mayor crecimiento en los años precedentes. Con la mirada puesta en el año 2010, las previsiones apuntan a unas producciones de unos 39 millones

## Cultivar como respuesta

La acuicultura se está consolidando como una de las principales respuestas contra el continuo descenso de las capturas en el mar y de los riesgos que supone la sobreexplotación de los caladeros. Según los datos manejados por FAO, durante el último ejercicio se han mantenido las constantes de las campañas precedentes contribuyendo a un aumento de la producción pesquera para la aportación de alimentos con un gran ritmo de crecimiento.

Según las estimaciones de los expertos de Naciones Unidas, para el año 2010 la producción acuícola puede llegar a los 39 millones de toneladas.

En 1995, la producción fue de 21 millones de toneladas frente a los 18,6 millones de 1994, sin tener en cuenta la producción de plantas. Si se computan todas las producciones acuícolas el volumen en 1994 fue de 25,5 millones de toneladas de peces, moluscos, crustáceos y plantas acuáticas con un valor de casi 40.000 millones de dólares.

Solamente cinco países asiáticos suponen el 80% de la producción mundial de acuicultura y de ellos, China e India significaron el 60%. El mayor desarrollo de la acuicultura se ha producido en los llamados países de bajos ingresos y con déficit de alimentos que acaparan el 75% de toda la oferta. En el desarrollo de la acuicultura cabe destacar igualmente la introducción de nuevas especies como la oreja de mar en Europa y la pecha atruchada. Cada vez son más los países que cultivan ostras y crustáceos. En Portugal se ha producido por primera vez el camarón gigante, en México cangrejos y ostiones en Chipre el camarón blanco de la India, etc...

Las carpas constituyen una producción dominante en los países de Asia, donde destacan nada menos que 9,2 millones de toneladas solamente en China. Entre otros productos, destacan igualmente el camarón y el langostino. La acuicultura mundial sigue estando dominada por la producción de los peces de escama de agua dulce. ■

### SUMINISTROS DIRECTOS DE PESCADO PARA CONSUMO DIRECTO EN EL AÑO 2010 (Millones de pesetas)

Fuente de producción	Escenario pesimista	Escenario optimista
Acuicultura	27	39
Pesca de captura <sup>1</sup>	80	105
Total parcial	107	144
Menos parte destinada a la producción de harina y aceite de pescado	33	30
Dispone para el consumo humano directo	74	114

<sup>1</sup> Si no mejora la ordenación de las pesquerías de captura, es probable que la producción descienda por debajo de los niveles actuales.  
Fuente: Muir y Nugent, 1995.

### PRODUCCION PESQUERA MUNDIAL (Millones de toneladas)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Continental:						
Acuicultura	8,26	8,74	9,55	10,86	12,46	14,60
Capturas	6,54	6,21	6,21	6,46	6,71	27,00
Marina:						
Acuicultura	4,13	4,43	4,87	5,62	6,10	6,70
Capturas	78,92	78,38	78,72	79,24	84,31	84,00
Acuicultura total	12,39	13,17	14,42	16,48	18,56	21,30
Capturas totales	85,46	84,59	84,93	85,70	91,02	90,00
Consumo humano	70,31	69,49	71,40	73,73	76,60	79,92
Reducción	27,54	28,27	27,95	28,45	32,98	31,48

Fuente: FAO

de toneladas frente a los 21,3 millones del último año.

En lo que se refiere a la política de capturas, los técnicos consideran posible un aumento de las mismas en este período en unos 15 millones de toneladas. Una parte de esa mayor producción sería mediante la recuperación de los caladeros, 10 millones de toneladas, mientras otros cinco millones se podrían conseguir si se logra una reducción de los descartes. FAO ha elaborado un escenario doble sobre el futuro de las pesquerías y las dispo-



nibilidades de una producción suficiente para atender la demanda. Los responsables de Naciones Unidas coinciden en señalar que la posibilidad de llegar a esa fecha con un abastecimiento suficiente dependerá de cómo se aborden en los próximos años problemas como la protección del ecosistema acuático, la ordenación de



los caladeros, el desarrollo de la acuicultura y la limitación de las capturas incidentales y los descartes. FAO cree en la consecución de esos objetivos siempre y cuando se produzca un giro en la actual política de pesca hacia una explotación más racional de los recursos. ■

Vidal Maté.

## RESUMEN DE LOS ANÁLISIS, CONCLUSIONES Y DIAGNÓSTICOS

Tipo de análisis	Conclusiones	Diagnósticos
<b>TENDENCIAS DE LOS PECES DEMERSALES</b>		
Descenso general	Producción estable desde los años setenta	Sobrepesca oculta
Suma de los desembarques máximos menos los presentes	Aumentos en el 31 por ciento de las áreas de la FAO Descensos en el 67 por ciento de las áreas de la FAO Menos 5 millones de toneladas	En gran parte debidos a la sobrepesca Posible aumento desconocido Se ignora si el aumento se podrá conseguir con medidas de ordenación
<b>TENDENCIAS DE LOS RECURSOS MARINOS SOBREEXPLOTADOS</b>		
Descenso general Suma de los desembarques máximos menos los actuales	Menos 6 millones de toneladas desde 1985 Menos 9 millones de toneladas en conjunto	Sobrepesca Sobrepesca
<b>TENDENCIAS DE LOS RECURSOS ALTAMENTE MIGRATORIOS Y TRANSZONALES</b>		
Altamente migratorios Transzonales	Todavía en aumento Menos 2 millones de toneladas desde 1989	Sobrepesca en algunos casos En especial sobrepesca del colín de Alaska
<b>TENDENCIAS DE LOS 200 RECURSOS ICTICOS PRINCIPALES</b>		
que representan el 77 por ciento de los desembarques mundiales de especies marinas	35 por ciento de los recursos, <b>sobreeplotados</b> 25 por ciento de los recursos, <b>totalmente explotados</b> 40 por ciento de los recursos todavía en desarrollo	El 60 por ciento necesita medidas urgentes de ordenación
<b>TENDENCIAS, POR OCÉANOS</b>		
Atlántico	Totalmente explotado en 1980 (21,1 millones de toneladas)	Ningún aumento ulterior
Pacífico	Totalmente explotado en 1990 (54,1 millones de toneladas)	Aumento insignificante (+1,1 millones de toneladas) mediante actividades de desarrollo
Índico	En desarrollo (5,4 por ciento al año, aproximadamente)	Aumento considerable (+16,1 millones de toneladas) mediante actividades de desarrollo
Mar Mediterráneo y mar Negro	En desarrollo (2,6 por ciento al año, 2,1 millones de toneladas)	Aumento mediante la eutrofización (probabilidad desconocida)
Tres estimaciones del potencial marino mundial:		
Océanos de todo el mundo	Totalmente explotados en 1996 (82,1 millones de toneladas)	Nuevo aumento, improbable
Suma de los océanos	En desarrollo (100,1 millones de toneladas)	Aumento considerable (+17,1 millones de toneladas), condicionado a la fiabilidad de la estimación sobre el océano Índico principalmente, mediante desarrollo
Suma de las áreas	En desarrollo (125,1 millones de toneladas)	Aumento muy considerable (+42,1 millones de toneladas), principalmente con medidas de ordenación y desarrollo; muy inseguro



España, a la cabeza en espacios  
protegidos en el Mediterráneo

# RESERVAS MARINAS

*Sigue la  
apuesta*





En los últimos años, el Estado Español ha dado un importantísimo salto en cuanto a la protección de espacios naturales. En tan sólo cinco años, en el Mediterráneo se crearon seis reservas marinas que, junto con la de Tabarca, nos convierte en el primer país en cuanto a espacios protegidos en este mar, por delante de Francia. Ello se debe, según Julio Mas, director del Instituto Español de Oceanografía en Murcia y coordinador de la información sobre reservas marinas en España, al gran esfuerzo que se viene realizando. Sin embargo, delimitar una nueva reserva no es una tarea sencilla. Hay que salvar muchos escollos, tanto sociales, como económicos y jurídicos. A pesar de ello, todos los implicados en este proceso de protección de espacios naturales siguen afanados en seguir el camino emprendido durante los últimos años. El esfuerzo tal vez se vea pronto recompensado con una nueva reserva, la de Alborán, que se sumaría a las nueve actualmente existentes.

**N**UEVE reservas marinas y un Parque Nacional marítimo-terrestre, el del Archipiélago de Cabrera, es el bagaje al día de hoy en cuanto a protección del litoral marítimo español. La última reserva marina creada fue la de "Punta de la

Restinga-Mar de las Calmas", en el extremo occidental de la isla de El Hierro, en febrero del pasado año.

La reserva de la isla de El Hierro tuvo su origen en la petición de los propios pescadores. Los informes posteriores de la Universidad de la Laguna y del Instituto Español de

*Al delimitar una reserva se está, en la práctica, declarando una zona como un lugar valioso, lo que puede provocar, por ejemplo, un aumento de la presión turística. Por ello, resulta fundamental establecer un buen sistema de vigilancia.*





Oceanografía valoraron que, debido a la posibilidad de pescar durante todo el año por las buenas condiciones meteorológicas existentes en la zona, era pertinente la creación de la reserva a fin de prevenir la sobrepesca. A este interés pesquero se une el de un fondo abrupto con una importante cubierta vegetal, debido a la transparencia de sus aguas, así como una gran riqueza en comunidades biológicas.

Se ha creado una reserva integral y dos zonas adyacentes de usos restringidos, donde se autoriza únicamente la pesca marítima profesional con línea y la de túnidos. En el resto de la reserva se autorizan las pescas profesionales artesanales realizadas por pescadores locales.

La similitud, pues, con anteriores reservas, es evidente. Sin embargo, ni nos encontramos ante un proceso sencillo ni la génesis para la creación de una reserva es siempre la misma. El establecimiento o no de una reserva marina, además de los estudios científicos que valoren su idoneidad, depende de múltiples factores sociales, políticos, legales que van a pesar en la resolución del proyecto. El punto de partida puede deberse, por ejemplo, a la iniciativa de las propias comunidades de pescadores (como la de "Punta de la Restinga-Mar de la Calma"), o por la iniciativa de los propios científicos, caso de la de "Alborán", actualmente en estudio. Estos serían los dos puntos de partida fundamentales.

### Estudios previos

En todo caso, como señala el biólogo Julio Mas, toda reserva lleva un estudio previo sobre sus fondos, comunidades, aspectos pesqueros... En general, la delimitación de una reserva persigue dos objetivos: Por un lado, la creación de un centro de regeneración pesquera; y, por otro lado, que se valore la importancia de la



Reserva	Localización	Año de creación	Gestión
Tabarca	Alicante	1986	Administración del Estado y de la Comunidad Valenciana
Islas Medas	Girona	1990	Administración de la Comunidad de Cataluña
Islas Columbretes	Castellón	1990	Administración del Estado
Cap Negre	Girona	1993	Administración de la Comunidad de Cataluña
Cabo de San Antonio	Alicante	1993	Administración de la Comunidad Valenciana
Isla Graciosa	Canarias	1995	Administración del Estado y de la Comunidad de Canarias
Cabo de Palos	Murcia	1995	Administración del Estado y de la Comunidad de Murcia
Cabo de Gata	Almería	1995	Administración del Estado y de la Comunidad de Andalucía
Isla de El Hierro	Canarias	1996	Administración del Estado y de la Comunidad de Canarias



conservación de su biodiversidad.

Estos objetivos, prosigue Julio Mas, son los que llevan a establecer los criterios para la delimitación de una reserva: 1) Establecer la prioridad para proteger determinadas áreas: a) que se puedan regenerar; b) que protejan ecosistemas tipo (como el fondo de coral, en Alborán). 2) Que se trate de una zonificación lógica.

El cumplimiento de estas premisas supondrá un primer e importantísimo filtro para establecer, desde el punto de vista científico, la idoneidad de una reserva marina. El director del Centro Oceanográfico de Murcia lo ilustra con un ejemplo: En algunos casos, y aún existiendo circunstancias que aconsejen su delimitación como reserva, ésta al final no se produce. Y es que, para que una reserva sea efectiva, debe cumplir además unas características mínimas. La de "Morro Jable", en Fuerteventura, impulsada por los propios pescadores y que se encontraba en avanzado estado de investigación, se consideró finalmen-





te que no era viable, debido a su pequeña extensión, ya que tendría un escasa incidencia en cuanto a la generación de recursos.

Cada caso hay que mirarlo con lupa. Y no sólo por lo que se acaba de decir, sino por el compromiso económico que conlleva el mantenimiento de una reserva, su balizamiento y vigilancia. Y es que al delimitarse una reserva marina se está, en la práctica, declarando una zona como un lugar valioso, lo que va a provocar un aumento, por ejemplo, de la presión turística. De esta manera, y si no se toman las medidas oportunas, se puede provocar el efecto contrario al que se pretendía: su conservación. Si al mismo tiempo no se le dota de una buena vigilancia, regulando el acceso a la misma, lo que se puede conseguir es acabar con lo poco que haya, advierte Julio Mas. Por eso hay que tratar cada caso con mucho cuidado.

Desgraciadamente, el dinero es casi siempre una de las cortapisas fundamentales y, en el caso de las reservas, su



*La Administración Central  
y el IEO han firmado  
un convenio de colaboración  
para el seguimiento científico  
de las repercusiones del  
establecimiento de una zona  
protegida, lo que se conoce  
como el "efecto reserva"*

mantenimiento comporta un importante apartado económico. Para hacernos una idea aproximada, José Luis González Serrano, Jefe de Servicio de la Subdirección General del Caladero Nacional, Acuicultura y Recursos Naturales, explica que *el mantenimiento económico de una reserva es muy variable, ya que depende de*

*las inversiones previstas para el seguimiento científico, mantenimiento, vigilancia...* Precisamente la vigilancia suele ser el apartado más voluminoso. Por este concepto, por ejemplo, se invirtieron en Tabarca el pasado año 24 millones de pesetas que, por el convenio firmado en esta reserva, corresponden ser abonados por

el Estado. En Columbretes, el Estado se hace cargo del 33 por ciento del coste de vigilancia, lo que le supuso 11 millones de pesetas.

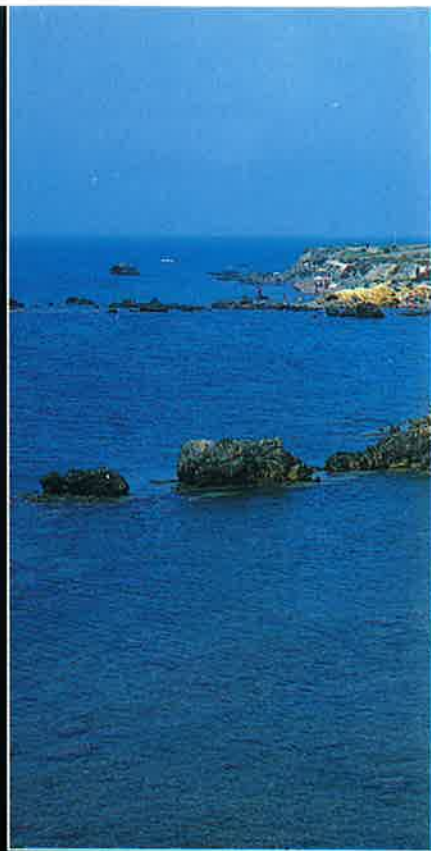
### **El compromiso económico**

Si sumamos estas dos cantidades, como nos explica José Luis Serrano, y se le añaden algunos gastos corrientes, el presupuesto del Estado sólo para estas dos reservas fue de 40 millones de pesetas. Y ello, sólo para estas dos reservas y para gastos de vigilancia. Para la reserva de la isla de El Hierro el coste de las tareas de vigilancia no será muy grande, debido a su tamaño, lo contrario precisamente que ocurrirá en el caso de isla Graciosa, cuyo coste para el próximo año se estaba estudiando en el momento de redactar la presente información.

Y si el problema económico supone un importante condicionante a la hora de delimitar nuevas reservas marinas, no lo es menos, en el momento actual, el que se deriva del establecimiento de las competencias, en el caso de reservas que tengan aguas interiores y exteriores. En estos casos, dicha competencia se reparte entre la administración Central y la respectiva Comunidad Autónoma. Hay dos ámbitos que se solapan, las competencias de pesca y la protección del medio ambiente. El problema se establece a la hora de plantear qué competencia es la que debe prevalecer. Una situación que está provocando la paralización de algunos proyectos y cuya problemática se trata en el recuadro que acompaña a esta información.

Pero, al margen de los problemas jurídicos, los problemas a los que se enfrentan los expertos para delimitar una nueva reserva se centran en los económicos y en los criterios científicos. Atendiendo a estos dos condicionantes, hay que establecer las prioridades. Uno de estos criterios, como seña-





laba anteriormente Julio Mas, es establecer una protección de sistemas tipo. Por lo tanto, y a la hora de valorar dos opciones, atendiendo a las reservas actualmente existentes, *sería aconsejable establecer alguna reserva en el Cantábrico, con el fin de lograr una colección de sistemas tipo. También es aconsejable estudiar espacios que estén bien, no sólo los urgentes, a fin de establecer medidas de protección antes que se deterioren.*

Para establecer una reserva, además de todos los estudios previos, Julio Mas insiste en que es muy importante que exista una voluntad común de establecerla. *Llegar a un consenso entre los antiguos usuarios y los nuevos. La experiencia aconseja que no se establezcan reservas en contra de las personas que están utilizando el medio. Es fundamental que se regulen los usos y que éstos sean razonables, de manera que sean aceptados por los distintos los colectivos.*

Tras delimitar una reserva se inicia una importantísima labor de investigación y seguimiento. Hay que ver si ésta

▼

***“España, en los últimos años, ha dado un salto notable en cuanto a la protección de espacios naturales. Somos los que disponemos de más espacios naturales protegidos en el Mediterráneo (7), por delante de Francia (6) e Italia (2)” (Julio Mas)***

funciona como estaba previsto. Para ello, se realiza la recogida de indicadores para comprobar lo que los expertos denominan “efecto reserva”. Se valora el efecto cascada, a fin de comprobar hasta dónde se potencia la regeneración de recursos. *Se estudian los indicadores del propio ecosistema. Unos indicadores que se centran en la pesca, que es la que*

*más rápidamente se recupera, tal vez porque también era lo que más esquilmo estaba: los crustáceos, vegetación, comunidades de algas, herbívoros... Estamos ante una metodología, para la realización de estos estudios, moderna en España, donde existe una tradición muy reciente en cuanto a la protección de este tipo de espacios, sobre todo si la com-*

*paramos con países como Estados Unidos.*

Precisamente para profundizar en los cambios producidos en una zona delimitada, lo que se ha señalado como el “efecto reserva”, el Estado y el Instituto Español de Oceanografía firmaron, el pasado año, un convenio que durará hasta 1999, y que permitirá una mejor valoración de estas investigaciones. *No todas las comunidades funcionan de la misma manera. Hay comunidades más rápidas en el proceso de recuperación. No es lo mismo, evidentemente, una reserva que reciba aporte de aguas del Atlántico que una situada en una zona de aguas más pobres en Italia, por ejemplo.* Con esta salvedad, señalada por el director del Centro Oceanográfico de Murcia, resaltar la importancia de los intercambios de experiencias que se están realizando con Francia e Italia, para poder analizar mejor cómo van funcionando las reservas existentes en el Mediterráneo.

Julio Mas explica que esas experiencias de otros países son adaptadas a las investigaciones que se realizan aquí con las modificaciones necesarias.





## El espinoso asunto de las competencias

**L**a delimitación de una reserva marina no es sencilla. Además de los trabajos y estudios previos para valorar su idoneidad, de si los recursos que se quieren proteger, tanto ecológicos como pesqueros, tienen la entidad necesaria para tal acción, hay toda una serie de problemas inherentes a estas actuaciones. Algunos de ellos pueden resultar difíciles y complicados, como el establecer un consenso entre los antiguos usuarios y los nuevos surgidos tras el establecimiento de la reserva, pero ninguno tan espinoso como el de delimitar las competencias sobre lo que se quiere proteger, especialmente con la vigente legislación.

Cuando se declaró la reserva de Tabarca, en 1986, no existía ninguna normativa específica de declaración de espacios marinos protegidos. Lo que se hizo entonces fue buscar en la normativa existente para encontrar las herramientas legales que sirvieran, con su aplicación, para lograr el fin perseguido: la protección de un determinado espacio marino. Lo que sí había en aquellos momentos era una normativa para "espacios naturales terrestres" (Ley 15/75, de 2 de mayo, de Espacios Naturales). Para su aplicación a los espacios marinos se encontró una norma pesquera que permitía esa posibilidad.

Tres años más tarde, en 1989, se aprueba la "Ley de Espacios Naturales", que recoge, por primera vez, la posibilidad de declarar espacios naturales en el mar. Sin embargo, tal vez porque hubiera una tendencia a seguir la dinámica que permitió la creación de Tabarca, lo cierto es que se crearon nuevas reservas posteriores a esa Ley utilizando la normativa anterior.

En tierra, la protección de espacios naturales corresponde a las Comunidades Autónomas, mientras que en el medio marino corresponde al Estado. Pero, además, en el medio marino hay dos ámbitos que se solapan: las competencias de pesca y la protección del medio ambiente. ¿Qué prevalece? Las discrepancias sobre qué competencia es la que debe prevalecer llevó a que la "Ley de Espacios Naturales" fuera recurrida. El Constitucional estimó que esa competencia sobre el medio marino debe recaer en las CC.AA., sin entrar a distinguir entre aguas interiores o exteriores en protección de espacios naturales marinos.

El problema se centra, pues, en un recelo de competencias; unas competencias que, en la situación actual, no quedan claramente resueltas con la legislación vigente. Un asunto, el de las competencias, muy escabroso, y en el que hay interpretaciones para todos los gustos.

Mientras, y debido fundamentalmente al interés por ambas partes -Estado y Comunidad Autónoma respectiva- de establecer la protección de un determinado espacio marino, se llega a veces al consenso necesario sobre las competencias que regirán en la reserva en cuestión. La última ocasión, por el momento, fue la que propició la delimitación de la reserva de Punta Restinga-Mar de la Calma, en la isla de El Hierro, gestionada por el Estado y el Gobierno de Canarias. Esperemos que los problemas legales se solucionen lo antes posible, por el bien de la protección de los recursos y del medio marino. ■

ya que no es la misma metodología la que se puede seguir en el Caribe, por ejemplo, que en el Mediterráneo, y también introducimos muchas innovaciones. Tenemos un grupo de especialistas que pueden ser equiparados a nivel mundial.

### Importante esfuerzo

A pesar de todos los condicionantes señalados hasta el momento, se sigue trabajando en la delimitación de nuevos espacios protegidos. Tal vez, no al ritmo que sería deseable, y que en estos momentos convierte en difícilmente realizable la previsión de alcanzar las 20 reservas marinas para 1999, con lo que se lograría la protección de un 20 por ciento del espacio litoral que es, en opinión de los científicos, el óptimo deseable. En la actualidad se encuentran muy avanzados los trabajos para la delimitación de la reserva marina de "Alborán" que, al encontrarse en aguas exteriores, su gestión corresponderá de forma exclusiva a la Administración Central.

El esfuerzo que se está realizando resulta importantísimo, en palabras de Julio Mas: España, en los últimos años, ha

dado un salto notable en cuanto a la protección de espacios naturales. Hoy somos los que disponemos de más espacios protegidos en el Mediterráneo, gracias a ese esfuerzo. Tenemos siete reservas marinas en este mar por seis de Francia, dos de Italia y una de Grecia.

Las cifras corroboran este esfuerzo en la creación de una red de espacios protegidos perfectamente consolidada. Y es que las ya delimitadas lo han sido tras profundos estudios y valoraciones, por lo que no cabe la posibilidad de vuelta atrás. Es muy difícil la vuelta atrás porque no se genere la biomasa prevista. Y es que, además de esta generación de recursos, la declaración de una zona se realiza porque protege sitios ecológicos de valor. Por lo tanto es muy difícil que se dé esa situación -precisa Julio Mas-, ya que previamente se realizó un estudio que calificó ese espacio como muy importante. Antes de declarar una reserva se ha trabajado mucho para delimitar una función de uso. El dinero es escaso y hay que valorar dónde se invierte. ■

Raúl GUTIÉRREZ

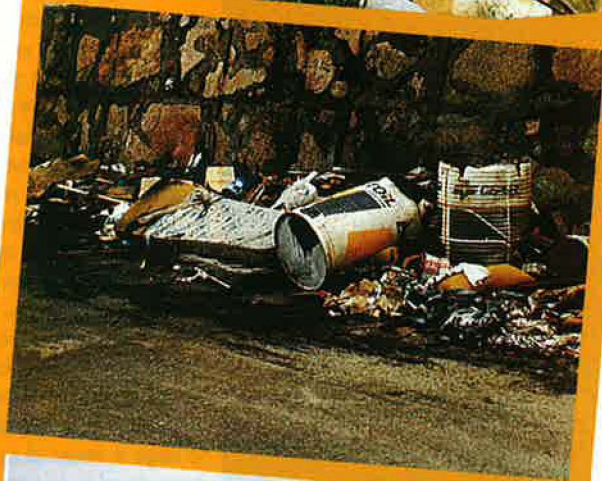
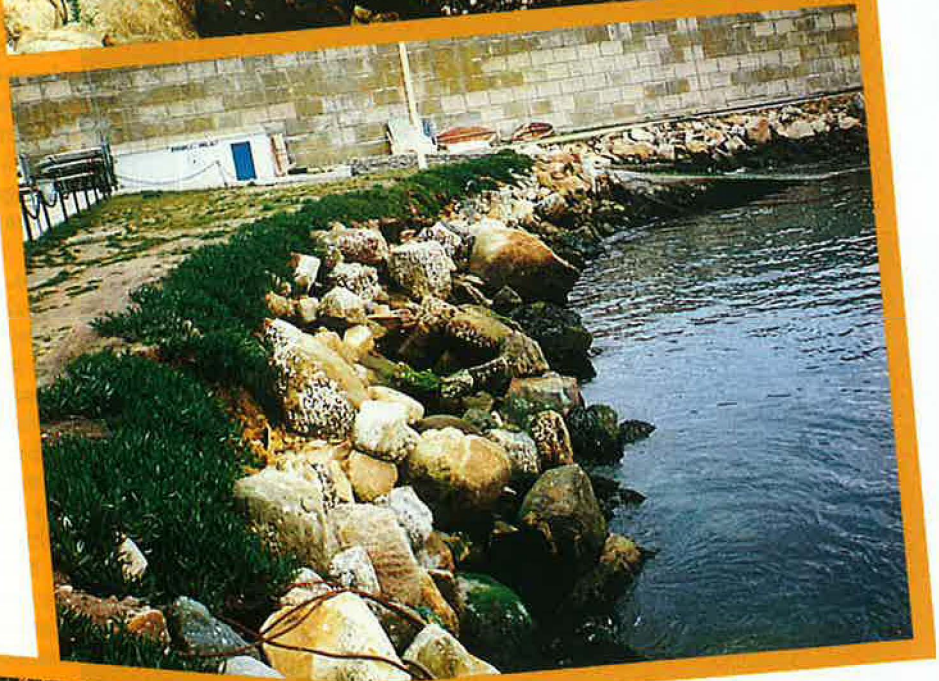
R.G.



**El sector protagonista en la eliminación de todo tipo de residuos y suciedad**

# BURELA, UN PUERTO LIMPIO

Hasta no hace mucho tiempo, los usuarios del Puerto de Burela, sin ningún tipo de recato ni rubor, arrojaban de forma reiterada y habitual vertidos de todo tipo, como si las aguas del puerto fuesen un vertedero de capacidad inagotable. Lo cierto es que tal cantidad de residuos y suciedad convirtió al Puerto de Burela en un gran vertedero que alcanzó un elevado grado de contaminación, entrando en una línea de degradación progresiva que a punto estuvo de causar daños irreparables tanto al medio ambiente marino, como a la imagen pública del puerto de Burela.



**C**ONSIDERANDO que era perfectamente compatible el mantenimiento de la intensa actividad industrial que se desarrollaba en el puerto con la limpieza del mismo y con el fin de poner, coto a esta situación, se mantuvieron una serie de reuniones, donde estuvieron representados: Autoridades Portuarias, Cofradía de Pescadores, Consellería de Pesca, Ayuntamiento de Burela y Capitanía Marítima, en virtud de los cuales se fijaron 23 puntos sobre los que era necesario actuar, entre los que destacan los siguientes:

- Eliminación de vertederos incontrolados de la superficie Portuaria
- Eliminación de la gran



cantidad de plásticos u otros objetos sólidos semienterrados en la playa existente al fondo del puerto.

- Recogida manual de todos los plásticos, tablas, y basura existente en los intersticios de las rocas y cara interior de rompeolas entre el fin del muelle y el martillo, y que de forma sistemática fluctúan con las mareas.

- Erradicación de prácticas y costumbres nefastas en el suministro de combustibles, y adopción de medidas preventivas normalizadas para evitar la contaminación.

- La instalación de un OLEOTANK, para recogida de residuos oleosos, según se especifica en el desarrollo y aplicación del Convenio "MARPOL".

- Clarificar el procedimiento a seguir para recogida de aceites usados y residuos oleosos en dicho "OLEO-TANK".

- Prohibición de chorreo con arena del casco de un buque encontrándose a flote.

- Prohibición de Rascado y Pintado del casco exterior de un buque a flote, cuando se empleen pinturas con alto contenido en plomo.

- Limpieza de la superficie Portuaria donde se cargan buques mercantes (Caolín, Madera...). Prohibición de baldeo de los residuos directamente a la mar.

- Limpieza y recolección de restos de nylon, polypropileno y monofilamento resultante de las labores de cosido y reparación de redes que se realiza en la explanada del puerto.

- Conveniencia de estar en posesión de una barrera anti-polución para cercar cualquier derrame de combustible, o para cercar los sólidos flotantes cuando son acumulados por el viento, mareas, o corrientes en una esquina evitando así su dispersión y facilitando su recogida.

- Fijación de las medidas a tomar para minimizar los efectos de contaminación en caso de que accidentalmente se produzca algún derrame de combustible.



- Erradicación de la práctica de Baldear sin haber recogido los sólidos existentes con anterioridad y empujando plásticos y demás basuras directamente con la manguera a la mar como si las aguas fuesen el vertedero donde se puede arrojar de todo.

- Confección de medidas mínimas a tomar por parte de los usuarios, exportadores de pescado etc., para evitar la contaminación del puerto.

- Medidas mínimas que deberán tomar los buques para

evitar la contaminación del medio marino y el ensuciamiento del puerto.

- Estudio de puntos estratégicos donde es conveniente la ubicación de contenedores de recogida de basura, para que depositen la misma tanto exportadores como buques pesqueros, de recreo o mercantes que recalen en este Puerto, dando respuesta positiva y facilitando las labores de los que operan según la ley y acumulan sus residuos para su posterior descarga a contenedores.

- Establecimiento de un servicio diario de recogida de basuras.

- Compromiso por parte de todos de establecer un sistema prioritario de vigilancia en la lucha contra la contaminación.

- Normativa vigente y conveniencia del empleo de la potestad sancionadora de las distintas Autoridades para con los infractores.

- Desratización del Puerto.

- Limpieza semanal (Barrido) de la superficie del Puerto.

Para combatir tales puntos se tomó la decisión de realizar una limpieza integral del puerto de Burela, procediéndose a la contratación por parte del Ayuntamiento de 10 hombres que procedieron a la eliminación de vertederos incontrolados, limpieza de la Playa situada en el interior del Puerto, eliminación de plásticos, tablas y basura existente en los intersticios de las rocas (dicha labor tuvo una duración de dos meses).

Una vez finalizada la limpieza integral y con objeto de mantener el grado de limpieza alcanzado, se adoptaron una serie de procedimientos preventivos que evitasen el retorno al estado de suciedad en que se encontraba anteriormente:

- Compra por parte de la Cofradía de Pescadores de 18 contenedores de Basura, y 12 contenedores más suministrados por el ayuntamiento, e instalación en los puntos estratégicos establecidos en la planificación elaborada al efecto.

- Recogida diaria por parte del ayuntamiento de los contenedores de basura.

- Construcción de 2 contenedores de grandes dimensiones para verter residuos sólidos de gran tamaño, que no sean orgánicos ni desprendan olores, y vaciado de los mismos cada 15 días.

- Compra por parte de la Cofradía de una pequeña embarcación para recogida de residuos sólidos flotantes.

- Contratación por parte de las Autoridades Portuarias de dos hombres para proceder a



# BURELA, UN PUERTO LIMPIO

la limpieza diaria de muelles y aguas portuarias.

- Conversaciones con Repsol con el fin de que procediese al cambio de las tomas de suministro de Gasoil, con el fin de evitar la acumulación de restos de gasoil en los pozos y mangueras que invariablemente siempre iban a parar a la mar (Fotografías 10/11), Respondiendo Repsol de forma positiva cambiando las tomas y disponiendo de tapones en las mangueras para evitar que el gasoil acumulado en la misma pudiese verterse a la mar.

- Habilitación de la zona donde había un vertedero incontrolado de un pequeño varadero que sirviese como plataforma para la práctica de deportes Náuticos.

- Ordenación de zonas de atraque, Descarga, Reparación, etc., según las actividades que se realicen.

- Comunicación de las mejoras realizadas a todos los usuarios del puerto con carta individualizada a todas las embarcaciones.

- Creación de una comisión de seguimiento del plan con reuniones trimestrales para proceder a su evaluación y planificación.

En cuanto a la recogida de residuos oleosos se llegó a las siguientes conclusiones:

Uno de los principales problemas a resolver a la hora de la aplicación del plan experimental de limpieza integral del puerto de Burela, era el procedimiento y control de los residuos oleosos, después de un estudio de las necesidades y especificidades de la flota y de la cuantificación de los residuos oleosos que generaban se llegó a las siguientes conclusiones:

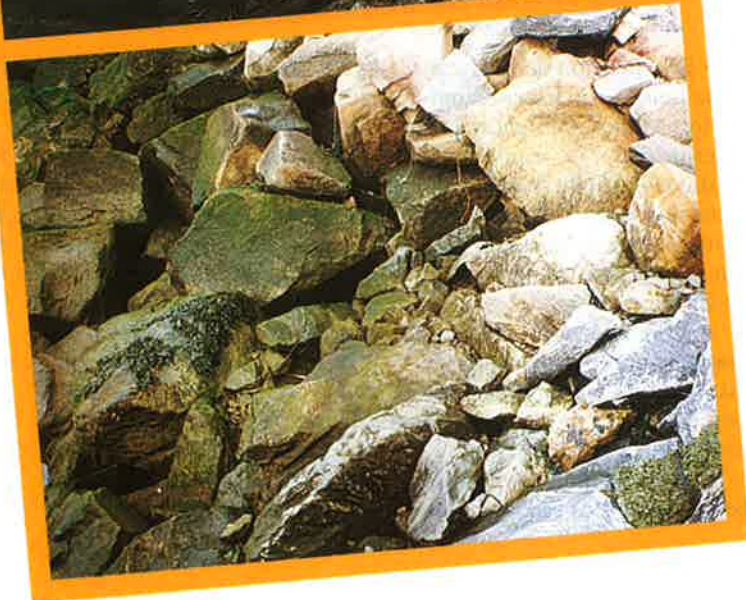
1º La mayor parte de la contaminación provenía de los cambios de aceites.

2º Los residuos oleosos provenientes de sentinas, eran mínimos, (la mayoría de los buques inspeccionados no presentaban derrames, y el líquido existente en la sentina de la máquina, era agua de mar procedente de la refrigeración de la bocina).

3º Se cuantificaron aproximadamente en Litros/año, los cambios de aceite que generaba la flota del puerto.

4º Con el fin de reconducir de forma pacífica a que todos los usuarios descargasen el aceite en la tierra, el coste económico para los usuarios debería ser en la fase inicial 0 Pts.

5º Se realizaron gestiones con una Sociedad oficialmente Autorizada para



la recogida de residuos oleosos.

6º Se construyó un tanque para recogida de residuos oleosos con capacidad para 18.000 litros, dotado de bombas de aspiración y descarga (Sufragado íntegramente por la cofradía de Pescadores).

7º Se habilitaron los procedimientos de control y descarga de aceites usados.

8º Se dotó a la Capitanía Marítima de equipo de toma de muestras con el fin de poder realizar análisis de contraste en caso de encontrarse derrames procedentes de residuos oleosos.

9º En caso de achique de residuos oleosos a la mar, ejercicio por parte de la Capitanía Marítima de la potestad sancionadora prevista por la Ley.

Acaba de finalizar el primer año y se han recogido 39.600 litros de aceite que hasta no hace mucho iban a parar al mar, así pues el balance ha sido altamente positivo. ■



Plan de acción conjunta para 1997

# SASEMAR Y CRUZ ROJA SIGUEN APOSTANDO POR LA SEGURIDAD EN EL MAR

EL plan de acción conjunta para este año para la búsqueda y salvamento de las personas en peligro en la mar y lucha contra la contaminación marina fue suscrito el 11 de marzo por el presidente de SASEMAR, Fernando Casas, y el presidente de Cruz Roja Española, Juan Manuel Suárez del Toro Rivero.

Este acuerdo suscrito forma parte del Convenio marco suscrito por ambas partes y cuyos principales objetivos son:

- El pleno funcionamiento de las 31 embarcaciones de salvamento; dotarlas de un patrón profesional que coordine el personal voluntario asignado a las mismas; garantizar la formación adecuada del personal voluntario de Cruz Roja Española; incrementar la cooperación entre ambas entidades con el objeto de unificar los procedimientos operativos; estudiar y analizar las vías de financiación para adquirir nuevas embarcaciones que permitan la renovación de unidades.

Con estos marcos de colaboración que se vienen firmando desde hace tiempo se han obtenido excelentes resultados, consiguiéndose una plena integración de Cruz Roja Española en el esquema de coordinación de la Administración marítima española a través de SASEMAR en total sintonía con el resto de medios del sistema nacional de salvamento marítimo. Durante 1996 dichas unidades intervinieron en más de 500 ocasiones, con motivo de otras emergencias marítimas.

Dichas embarcaciones estarán en los puertos de Pasajes, Bermeo, Santander, Lueca (Asturias), Burela (Lugo), Cedeira (La Coruña), en La Coruña habrá dos unidades, Finisterre, Riveira, La Guardia (Pontevedra), Huelva, Tarifa, Melilla, Estepona (Málaga), Motril (Granada), Almería, Cartagena, Alicante, Valencia, Castellón, Tarragona, Barcelona, Rosas (Gerona), Sóller (Mallorca), San Antonio (Ibiza), Mahón (Menorca), Santa Cruz (La Palma), la Estaca (Hiero), y Mogán (Gran Canaria).

La Sociedad Estatal de Salvamento aportará noventa millones de pesetas a Cruz Roja Española para asegurar el mantenimiento, operatividad y formación de voluntarios de 31 embarcaciones de salvamento distribuidos por todo el litoral español en base a un acuerdo firmado recientemente entre ambos organismos.



La Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo ha rescatado a 3.846 personas en 1996.

## 2.500 emergencias

A lo largo de 1996, Sasemar atendió un total de 2.500 emergencias, de las que 1.330 emergencias relacionadas con buques o sus tripulantes; 181 relacionadas con la protección del medio marino y lucha contra la contaminación; 429 relacionadas con alertas de radiobalizas, llamada selectiva digital o Inmarsat, de las que 376 han sido radiobalizas, y sólo 16 se confirman como emergencias reales, las restantes alertas generadas se produjeron por motivos desconocidos o accidentes; 579 emergencias no relacionadas con buques y con sus tripulaciones, es decir, casos de intervenciones en caídas desde acantilados, submarinistas, recogidas de objetos a la deriva...

En las emergencias se han visto involucrados un total de 1.737 buques que se pueden clasificar de acuerdo con la tipología siguiente:

### Tipo de buque

Mercantes 253  
Pesqueros 598  
Recreo 800  
Otros 86 Total 1.737

El total de personas involucradas en las actuaciones relacionadas con el total de emergencias fue de 4.043, de los que 3.846 fueron personas rescatadas, muertos hubo 143 personas y 54 desaparecidos, todos ellos como consecuencia de los accidentes que posteriormente originaron las emergencias. Durante el año indicado anteriormente se han efectuado 710 intervenciones más de las que se llevaron a cabo durante todo el año 1995, debido en gran medida a la mayor implantación de la Sociedad a través de los Centros de Salvamento, con lo que el nivel de información y la capacidad de respuesta a las emergencias han aumentado. ■

I.O.



Las importaciones amenazan el futuro del sector



# AUMENTA LA PRODUCCIÓN DE CONSERVAS, DESCENDE EL VALOR





**La producción de conservas de pescados y mariscos aumentó en volumen durante el pasado año pero descendió en valor como consecuencia de la caída de un 3% en el precio medio del conjunto de la producción. El ejercicio económico se ha visto seriamente amenazado por las importaciones de terceros países. Se ha mantenido la tendencia al alza de las exportaciones y el atún sigue siendo el producto estrella en la cuota conservera total.**

**E**N volumen, la producción de conservas de pescado ascendió durante 1996 a 229.380 toneladas, con un crecimiento del 1,84% respecto al año anterior. Excepto en el caso de las anchoas, que ha caído un 6%, el aumento ha afectado a todos los productos. Porcentualmente, el mayor incremento se ha registrado en la producción de cefalópodos, con un 10%, seguido de mejillones, con un 6%, berberechos y atún blanco, con un 4% y 3,4%, respectivamente. Según datos elaborados por la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescado y Mariscos, Anfaco, el atún sigue siendo el producto estrella del sector conservero. Con una producción total de 122.162 toneladas y un aumento del 1,5% respecto al año 1995, supone por sí solo el 52% de la producción total.

El aumento de producción no se corresponde, sin embargo, con la evolución en valor de las conservas durante el pasado año, que se situó en 108.387 millones de pesetas, con una caída del 1,23%. El descenso





en precio ha afectado a la mayoría de productos y es particularmente significativa en el segmento de cefalópodos que bajó el 13,99% y mejillones, con un descenso de 16%. El valor de anchoas y el atún cayó un 3% aunque la incidencia en el conjunto es diferente. El valor de la producción total de anchoa fue de 7.012 millones mientras que la producción de atún asciende a 45.947 millones de pesetas, lo que supone el 41% del valor de la producción conservera total. Las excepciones en esta tónica general de caída en valor, vienen dadas por la sardina, cuyo valor se incrementó el 1,30% debido a la escasez de capturas del pasado año, la caballa con un aumento del 5% y el atún blanco, que debe el aumento del 8,5% a la subida del precio del aceite de oliva, entre otros costes.

El precio medio del conjunto de las especies elaboradas bajó un 3,01%. Cefalópodos, con una caída del 21,81% sobre el año anterior, y mejillones, con una bajada del 11,32%, son los segmentos más afectados por este descenso. Berberechos y atún también tuvieron una bajada de precio, del 7,21% y 4,43%, respectivamente. Por contra, subió casi el 5% el precio en kilo del atún blanco, y el 3,19% y 2,44%, respectivamente, el de las anchoas y caballa. En valores absolutos, el precio/kilo más elevado se registra en las conservas de anchoa, que en 1996 alcanzaron las 1.200 pesetas. Le sigue el atún blanco con 996 pesetas, mejillones a 799 pesetas y ber-



berrechos a 497 pesetas. El kilo de atún en conserva se situó en las 376 pesetas.

El sector conservero había logrado mantener en los últimos cinco años una evolución al alza tanto en volumen como en valor. La producción de conservas en 1992 fue de 219.699

## PRODUCCIÓN DE CONSERVAS DE PESCADO POR ESPECIES Y SEMICONSERVAS DE ANCHOA EN ACEITE - 1991-96

Años	1991		1992		1993		1994		1995		1996	
	Volumen (Tm.)	Valor (Mill. ptas.)	Volumen (Tm.)	Valor (Mill. ptas.)	Volumen (Tm.)	Valor (Mill. ptas.)	Volumen (Tm.)	Valor (Mill. ptas.)	Volumen (Tm.)	Valor (Mill. ptas.)	Volumen (Tm.)	Valor (Mill. ptas.)
Anchoa	6.250	7.187	6.110	7.030	5.850	6.680	5.750	6.785	6.215	7.229	5.842	9.720
Sardina	25.888	9.911	25.900	9.989	25.641	9.889	24.999	9.691	24.499	9.595	24.548	9.720
Atún Blanco	10.642	7.511	10.727	7.590	10.298	7.894	10.349	8.289	10.452	9.917	10.807	10.760
Atún	106.723	39.587	109.126	40.179	113.491	41.786	114.626	45.546	120.357	47.368	122.162	45.947
Caballa	12.733	7.320	12.523	7.420	11.395	6.900	11.339	6.831	11.225	6.899	11.508	7.244
Los demás	11.815	4.973	11.733	5.072	11.616	5.123	11.500	5.174	11.270	5.148	11.293	5.200
Mejillones	-	-	-	-	12.242	10.150	11.875	10.048	10.925	9.847	11.580	9.256
>	23.700	12.695	23.859	13.677	-	-	-	-	-	-	-	-
Cefalópodos	-	-	-	-	11.073	3.454	10.940	3.281	10.776	3.445	11.854	2.963
BerberECHOS	-	-	-	-	6.066	3.267	5.945	3.234	5.975	3.201	6.214	3.089
>	20.714	10.316	19.721	9.977	-	-	-	-	-	-	-	-
Varios	-	-	-	-	13.822	7.091	13.615	7.020	13.547	7.090	13.574	7.196
<b>TOTAL</b>	<b>218.465</b>	<b>99.500</b>	<b>219.699</b>	<b>100.934</b>	<b>221.495</b>	<b>102.234</b>	<b>220.938</b>	<b>105.899</b>	<b>225.241</b>	<b>109.739</b>	<b>229.380</b>	<b>108.387</b>





toneladas por valor de cien mil millones de pesetas. Después de una ligera fluctuación en volumen entre los años 93 y 94, en 1995 se remontó a 225.241 toneladas con un valor de 109.739 millones. El pasado año ha sido el primero en romperse la tendencia en cuanto al valor, con un descenso del 3%.

### **Mercado exterior**

Un factor positivo del pasado ejercicio ha sido el aumento en las exportaciones. Los datos evaluados en este capítulo corresponden al período comprendido entre enero y septiembre de 1996. La evolución de las ventas al exterior durante este tiempo fue muy desigual. Durante el primer trimestre se constató un descenso en las exportaciones respecto al mismo período del año anterior. Sin embargo, en el tercer trimestre se remontó la situación de ma-

nera que no sólo se recuperó el déficit de los meses anteriores sino que se registró un aumento del 7% en volumen y un 2% en valor. Según datos de Anfaco, el balance de las exportaciones de conservas de pescado entre enero y septiembre de 1996, es de 50.983 toneladas por valor de 26.673.207 millones de pesetas.

El precio medio de los productos exportados sufrió una



caída del 5% respecto a los nueve primeros meses de 1995, pasando de 549 pesetas a 523 pesetas/kilo. El descenso en precio afectó a prácticamente todas las especies, de manera significativa a las sardinas que bajaron un 25%. Las excepciones fueron de nuevo bonito y caballa que se apreciaron en el 4% y el 2%, respectivamente.

Italia, con mucho, sigue

siendo el primer país comprador de conservas españolas y el atún el producto más apreciado. En el período computado Italia adquirió 13.872.000 toneladas de atún por valor de casi ocho mil millones de pesetas, además de importantes partidas de anchoas, sardinas, bonito, caballa y demás pescados y mariscos. El Reino Unido, Francia, Portugal y Estados Unidos son países a los que España exporta tradicionalmente sus conservas.

### **Importaciones**

También el capítulo de importaciones de conservas de pescado ha mantenido la línea ascendente respecto al año anterior. Durante el período computado de enero a septiembre de 1996, las compras en el mercado exterior sumaron 38.291 toneladas (+6%) por valor de 19.280.364 millones de pesetas (+7%). El precio medio de las especies importadas fue de 504 pesetas con un aumento del 1%.

Las importaciones siguieron el ritmo y la dirección que marcaban las exportaciones. De acuerdo con los datos elaborados por Anfaco, el aumento en las importaciones se corresponde con períodos de aumento de facturación y, al contrario, un descenso en las ventas repercute paralelamente en las compras en el exterior, en su mayor parte formadas por productos semitransformados dirigidos a las conservas: lomos de atún cocidos, moluscos congelados, etc.

En volumen, la partida principal corresponde a los atunes, de la que se adquirieron más de 10.000 toneladas, el 28% más que el año anterior. Le sigue el segmento de calamares, pulpos y mejillones con unas compras de 8.518 toneladas. Las importaciones de atunes ascendieron a 4.234.216 millones de pesetas, las de calamares, pulpos y mejillones a 5.516.070 millones.

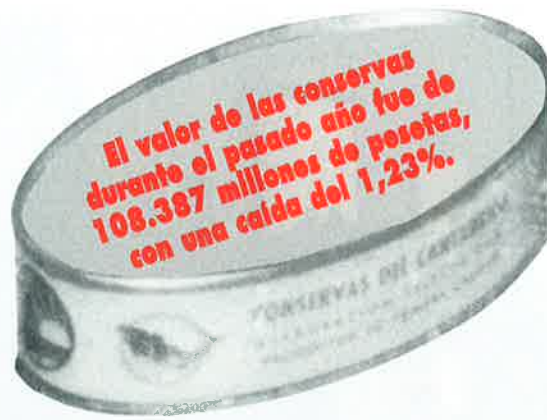
Los principales países suministradores de conservas de pescado fueron Ecuador (atún), los Países Bajos (calamares, pulpo y mejillón y mariscos), Chile, y Corea del Sur (pescados variados).



## Competencia desleal.

Al margen de los datos económicos, aunque muy vinculados a ellos, durante 1996 el sector conservero español ha venido reclamando de los responsables públicos una mayor beligerancia contra las importaciones de conservas extranjeras en condiciones de competencia desleal con la producción nacional.

Los industriales conserveros españoles sostienen que las



importaciones procedentes de países no comunitarios en condiciones ventajosas perjudican seriamente a la producción comunitaria y de manera especial a la española. La reducción arancelaria de la que se benefician especies como el atún procedente de los países y la sardina magrebí, estarían provocando distorsiones en el mercado que afectan a productores y transformadores.

En el caso del atún los conserveros vienen denunciando fraude en las importaciones por parte de empresas que se beneficiarían de las ventajas arancelarias concedidas a los países productores de droga, medidas con las que la Unión Europea trata de incentivar la economía de los países andinos. Según argumentan los conserveros, se ha constatado la existencia de una gran bolsa de fraude en este apartado, que perjudica seriamente a las empresas conserveras comunitarias y de manera especial a la importante producción conservera de atún española.

En cuanto a las importaciones de sardinillas marroquíes los conserveros argumentan que sus bajos precios responden a los bajos niveles de calidad de esta producción que compite ventajosamente en precio con los productos nacionales, sometidos, sin embargo a controles más rigurosos y a mayores exigencias de calidad.

Los conserveros han trasladado estas quejas a los responsables políticos en el Ministerio de Agricultura y a las instancias comunitarias. Esta cuestión ha

## PRODUCCIÓN DE CONSERVAS DE PESCADO POR ESPECIES Y SEMICONSERVAS DE ANCHOA EN ACEITE • 1995-96

	VOLUMEN (Tons.)			VALOR (Millones pts.)			PRECIO MEDIO (Pts./kg.)		
	1995	1996	% '96 s/ '95	1995	1996	% '96 s/ '95	1995	1996	% '96 s/ '95
Sardinias	24.499	24.548	0,20%	9.595	9.720	1,30%	392	396	1,10%
Atún Blanco	10.452	10.807	3,40%	9.917	10.760	8,50%	949	996	4,94%
Atún	120.357	122.162	1,50%	47.368	45.947	-3,00%	394	376	-4,43%
Caballas	11.225	11.508	2,50%	6.899	7.244	5,00%	615	630	2,44%
Anchoas	6.215	5.842	-6,00%	7.229	7.012	-3,00%	1.163	1.2000	3,19%
Demás pescados	11.270	11.293	0,20%	5.148	5.200	1,01%	457	460	0,80%
Mejillones	10.925	11.580	6,00%	9.847	9.256	-6,00%	901	799	-11,32%
Cefalópodos	10.776	11.854	10,00%	3.445	2.963	-13,99%	320	250	-21,81%
Berberechos	5.975	6.214	4,00%	3.201	3.089	-3,50%	536	497	-7,21%
Varios	13.547	13.574	0,20%	7.090	7.196	1,50%	523	530	1,29%
<b>TOTAL</b>	<b>225.241</b>	<b>229.380</b>	<b>1,84%</b>	<b>109.739</b>	<b>108.387</b>	<b>-1,23%</b>	<b>487</b>	<b>473</b>	<b>-3,01%</b>



## EXPORTACIONES DE CONSERVAS DE PESCADOS Y MARISCOS ENTRE ENERO Y SEPTIEMBRE DE 1996

PENÍNSULA Y BALEARES	VOLUMEN (Tons.)			VALOR (Miles pts.)			PRECIO MEDIO (Pts./kg.)		
	1995	1996	% '96 s/ '95	1995	1996	% '96 s/ '95	1995	1996	% '96 s/ '95
Sardinas	1.506	1.421	-6%	802.522	586.102	-29%	533	398	-25%
Atunes	21.932	22.362	2%	12.117.070	11.915.374	-2%	552	533	-4%
Bonitos	344	248	-28%	339.978	254.563	-25%	988	1.026	4%
Caballas	285	293	3%	165.304	1173.350	5%	580	592	2%
Anchoas	1.395	1.321	-5%	1.994.607	1.840.512	-8%	1.430	1.393	-3%
Demás pescados	10.021	11.832	18%	4.973.303	5.692.034	14%	496	481	-3%
Calamar, pulpo y mejillón	5.846	6.401	9%	2.812.373	3.042.768	8%	481	475	-1%
Demás moluscos	6.175	7.105	15%	2.886.294	3.188.504	10%	467	449	-4%
<b>TOTAL</b>	<b>47.504</b>	<b>50.983</b>	<b>7%</b>	<b>26.091.451</b>	<b>26.673.207</b>	<b>2%</b>	<b>549</b>	<b>523</b>	<b>-5%</b>

sido objeto de varias preguntas presentadas por el eurodiputado popular Daniel Varela. En una de estas preguntas Varela se interesaba por el control higiénico-sanitario de las industrias conserveras de pescado de Marruecos. En su respuesta, el comisario Fischler afirmó que en la visita de inspección de una delegación comunitaria a algunas conserveras marroquíes sólo observaron irregularidades en una conservera de atún y de sardina, lo suficientemente graves para justificar el cierre.

Varela se interesó también por el impacto en la industria conservera comunitaria de las concesiones de conservas de sardinas hechas a Marruecos como contrapartida del acuerdo pesquero suscrito con la UE. La comisaria Bonino, respondió a finales de enero que todavía es pronto para evaluar esa repercusión.

### Ayuda financiera

El sector conservero ha vivido en los últimos años un proceso de transformación que ha supuesto la desaparición de un gran número de pequeñas industrias familiares y una incipiente concentración de algunas otras. Para afrontar este proceso de reestructuración y la necesaria modernización de los métodos de producción los empresarios reclaman un incremento de la dotación presupuestaria de los fondos estructurales aplicables a la industria conservera.

Abundando en esta línea de ayudas económicas el senador del PNV Ricardo Gatzagaetxe-



barría presentó recientemente en el Senado una moción solicitando una mejora de las ayudas financieras que concede el Gobierno central a través del FROM. La propuesta del senador nacionalista recuerda que la política del FROM de vincular la ayuda financiera a los préstamos de campaña concedidos por el Banco de Crédito Agrícola es una medida reciente, toda vez que con anterioridad la industria conservera podía acudir a la entidad financiera de la que era cliente habitual. La modificación introducida, entiende el ponente, "supone una discriminación en el tratamiento hacia el resto de entidades financieras", por lo que en su moción propone que las ayudas financieras a los préstamos de campaña de la industria conservera sean otorgadas con independencia de la personalidad de la entidad financiera prestamista y no sólo cuando lo sea el Banco de Crédito Agrícola.

Ricardo Gatzagaetxebarria señala que la industria conservera vasca, integrada por 25 empresas, sigue siendo muy importante en municipios costeros, cuya actividad económica única o principal es la pesca extractiva y las conservas de pescado. Se trata, añade, de pequeñas empresas familiares muy arraigadas en los municipios de la costa, que generan un empleo vital para la economía de estos municipios. Se dedican principalmente a la conserva y salazón del bonito del norte, de la anchoa y de túnidos congelados capturados en el Atlántico. ■

Mery Varona.



**El déficit se triplicará en 1997 respecto a las estimaciones previstas.**

## **ASTILLEROS ESPAÑOLES**

# **MÁS CONTRATACIONES Y MÁS PÉRDIDAS**

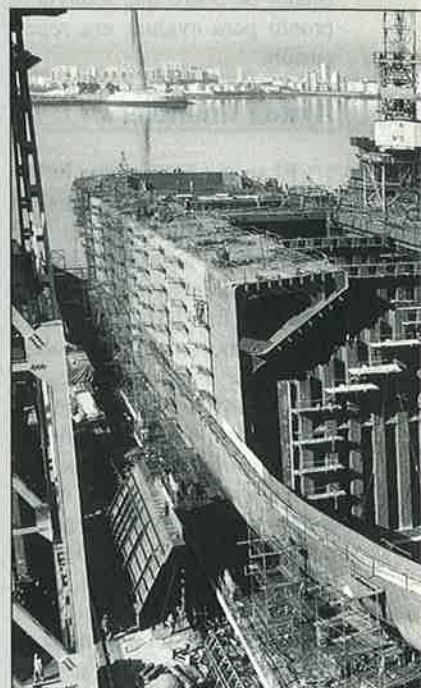
El aplazamiento en más de un año de la firma del convenio laboral entre AESA y sindicatos ha provocado fuertes desviaciones en los resultados previstos en el Plan Estratégico de Competitividad (PEC). Las pérdidas de explotación para 1996 son de 38.000 millones, lo que duplica las previsiones. Pese a la excelente contratación que se ha alcanzado durante el primer trimestre de 1997, en el que Astilleros Españoles ha superado la cifra total de contratación de nuevos barcos realizada en todo 1996, el retraso de la firma del convenio del marco laboral ha elevado las pérdidas previstas para el 97 de 4.800 millones a 16.000 millones de pesetas, el triple de lo previsto. En este año, decisivo para que el grupo alcance la rentabilidad, se ha logrado una buena política comercial, ya que desde el pasado mes de diciembre se ha contratado un total de 154.000 CGT, superando las contrataciones durante todo el año pasado, que fue de 151.000 CGT.

**A**STILLEROS Españoles ha conseguido superar la contratación obtenida durante todo 1996 en tan sólo los tres primeros meses de este año. La mejora progresiva en el nivel competitivo de Astilleros Españoles y la aplicación de una nueva política comercial, y del desarrollo de otras diferentes medidas de gestión a través del Plan Estratégico de Competitividad (PEC) han hecho posible el incremento de esta contratación. Estas nuevas construcciones van destinadas a armadores de primer nivel internacional entre los que se encuentran, junto a los dos buques químicos para la compañía noruega Stolt Nielsen, por un importe de 14.500 millones

**El valor de la contratación en los tres primeros meses de este año es de 500 millones de dólares, unos 70.000 millones de pesetas, lo que supone casi el 100% de la capacidad de producción para el 97, y parte del 98.**

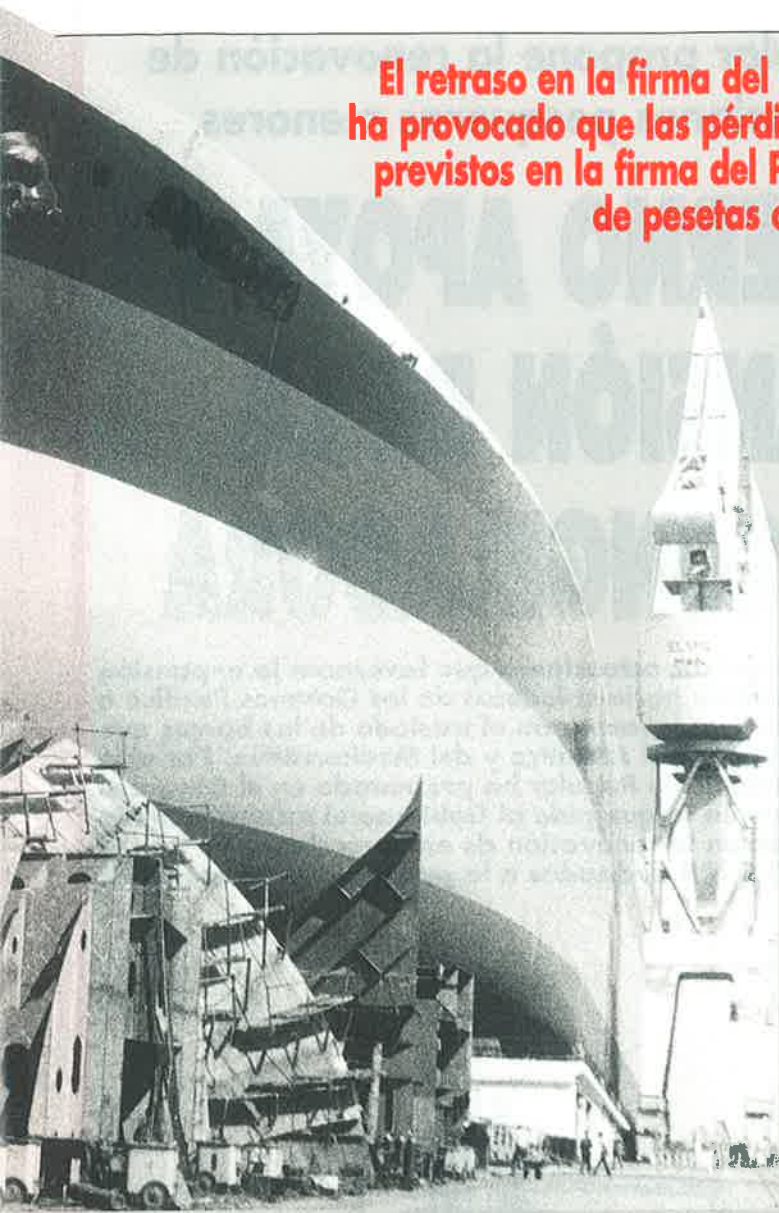
de pesetas y un buque shuttle (lanzadera) tanker multipropósito (MST) para Statoil, primero de estas características que se construirá en Europa, cuyo presupuesto alcanza los 115 millones de dólares (16.100 millones de pesetas), y que se construirá en la factoría de Puerto Real (Cádiz).

Este shuttle, que se entregará en el primer trimestre de 1999, tendrá un área de acomodación con capacidad para 120 personas, instalada en este caso a proa, la propulsión diésel eléctrica, de 12.000 kilowatios, y la planta generadora de energía eléctrica de 33.000 kilowatios, potencias muy superiores a las de los anteriores. El nuevo MST tendrá 253 metros de eslora total, 42 metros





**El retraso en la firma del convenio laboral entre empresa y sindicatos ha provocado que las pérdidas de AESA aumente de los 4.800 millones previstos en la firma del PEC en 1995, a un déficit de 16.000 millones de pesetas como indica la Agencia Industrial del Estado.**



de manga, 81.200 metros cúbicos de capacidad de almacenamiento y 97.300 toneladas de peso muerto. Con éste ya son cinco los buques que se van a construir para Staitoil, y para Puerto Real supone un avance en su especialización en buques de alta tecnología.

La cartera de pedidos casi cubre el 100% de la capacidad de producción de 1997 y buena parte de la de 1998, siendo el valor de la contratación conseguida hasta enero de 500 millones de dólares, es decir, unos 70.000 millones de pesetas, y su destino es en la mayor parte del tonelaje para la exportación.

Pero todavía pende sobre los resultados de la empresa la espada de Damocles, puesto que con la tardanza en más de un año de la firma del convenio de las relaciones laborales entre sindicatos y empresa, las pérdidas que se habían previsto para este año en la firma del Plan en 1995 era de 4.814 millones de pesetas, mientras que ahora la Agencia Industrial del Estado señala un déficit de explotación de 16.000 millones de pesetas, lo que significa el triple de lo previsto.

#### **Futuras contrataciones**

Fuentes de Astilleros Españoles aseguran que existen actualmente una serie de negociaciones abiertas entre AESA, y con posibles clientes para firmar contratos importantes que aumentarán notablemente la carga de trabajo de estas factorías. Lo que es evidente es la necesidad de firmar esos contratos en condiciones que permitan alcanzar la rentabilidad de las factorías.

Otro balón de oxígeno para el grupo ha sido la autorización de la Comisión Europea para que el Estado español ayude a los astilleros con 135.000 millones de subvenciones a cambio de la reducción de 47.500 toneladas, de las que 30.000 corresponden a los Astilleros públicos y el resto (17.500) a los astilleros privados. El Ejecutivo (CE) de la UE ha concedido estas ayudas ha cambio de que el Gobierno español mantenga su compromiso formal de que a partir de 1998 no se concederá ningún tipo de subvenciones. Estas ayudas serán las últimas que se concederán a los astilleros públicos españoles. La capacidad global de los astilleros públicos ha de pasar de 240.000 toneladas de registro bruto (TRB) a 210.000 TRB.

El pacto entre la Comisión Europea (CE) y el Ministerio de Industria también contempla un servicio de inspección muy riguroso. Otro de los puntos contemplados fue la factoría gallega de Astano, cuyas instalaciones se dedicarán exclusivamente a la fabricación de plataformas off-shore, que Bruselas define como plataformas que, entre otras características no tienen movilidad propias. Previamente, el Gobierno español y Bruselas habían llegado a un acuerdo por el que se prohíbe a Astano a fabricar barcos de nueva construcción, por lo que está excluido del sistema vigente que autoriza primas para subvencionar el 9% de la construcción de los buques. ■

I.O.



## El Grupo Popular propone la renovación de las embarcaciones pesqueras menores

# EL GOBIERNO APOYA LA EXPANSIÓN DE LA FLOTA CONGELADORA

**El MAPA ha decidido impulsar actuaciones que favorecen la expansión de la flota pesquera española hacia caladeros de los Océanos Pacífico e Indico, mediante normas que favorecerán el traslado de los barcos que actualmente operan en aguas del Atlántico y del Mediterráneo. Por otra parte, el Grupo Parlamentario Popular ha presentado en el Congreso una proposición no de Ley en la que pide al Gobierno el establecimiento de medidas que favorezcan la renovación de embarcaciones de menos de 2,5 TRB dedicadas a la pesca con artes menores.**

**E**L Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha acordado modificar el sistema de aportación de bajas para nuevas construcciones en la flota atunera congeladora que opera en aguas internacionales, previstas en el Real Decreto 798/1995 que define los criterios y condiciones de intervenciones con finalidad estructural en el sector de la pesca. Con ello se pretende sustituir parte de la flota de mayor edad por otra de nueva construcción, orientando su actividad a caladeros más rentables y descargando el Océano Atlántico de parte de estas unidades.

Con las nuevas normas introducidas por el MAPA los armadores podrán sustituir los barcos por otros con el doble de arqueo bruto, siempre que renuncien previamente a los derechos de pesca en aguas del Atlántico y Mediterráneo. Con esta iniciativa se pretende potenciar el traslado de este tipo de flota, altamente especializada, hacia caladeros de los Océanos Pacífico e Indico. Esta medida atiende a las solicitudes del propio sector y tiene en cuenta el grado de saturación en las pesquerías objeto de su actividad.

Otra de las modificaciones acordadas por el MAPA contempla que, a efectos de nuevas construcciones, para que sea admisible su aportación como baja, el interesado debe comprometerse a que la exportación definitiva de buques atuneros congeladores se efectúe a un país no comunitario, quedando excluidos aquellos que son considerados paraísos fiscales por el Ministerio de Economía y Hacienda, a excepción de la República de Seychelles.

### Plan Albacora

El pasado mes de marzo fue botado el segundo de los







barcos construidos en cumplimiento del Plan Albacora con destino a la Cofradía de Pescadores de Burela. El "Madre Josefa Uno" es un moderno palangrero de 30 metros de eslora y con un registro de 149 TRB que ha sido construido en el astillero vigués Montajes Cies. El pesquero ha sido diseñado para permitir el transporte de las capturas tanto en fresco como en congelado ya que incluye dos bodegas diferenciadas con capacidad para 17 toneladas de pescado fresco y 85 de congelado, y el equipamiento de frío adecuado. La tripulación del barco estará formada por 14 personas. Además del palangrero recién entregado, se encuentran en construcción otras nueve unidades cuya botadura se espera para el próximo mes de junio.

El Plan Albacora es un proyecto de renovación de la flota bonitera gallega elaborado por la Consellería de Pesca, Marisqueo y Acuicul-

◆ **La exportación definitiva de buques atuneros congeladores deberá hacerse a un país no comunitario, quedando excluidos aquellos que son considerados paraísos fiscales.**

◆ **El Plan Albacora contempla la construcción de dieciséis barcos boniteros, con una financiación de más de 2.000 millones de pesetas a través del IFOP**

tura de la Xunta de Galicia y la Cofradía de Pescadores de Burela que contempla la construcción de dieciséis unidades, con una financiación de más de 2.000 millones de pesetas a cargo de las Administraciones autónoma, central y comunitaria a través del IFOP. La inversión de la Cofradía es del 40% del total.

La Cofradía de Burela cuenta con una flota de 140 embarcaciones de las que alrededor de 80 son grandes barcos -de eslora superior a 20 metros- y los 60 restantes son pequeños barcos de arrastre de eslora menor de 20 metros. La flota bonitera de Burela es la más importante en el ámbito gallego, está integrada por 46 embar-

caciones que realizan la costera del bonito en la temporada estival y el resto del año capturan pez espada en aguas internacionales del Atlántico norte (por encima de los 5º latitud Norte).

## **Embarcaciones menores**

En el apartado de embarcaciones menores, el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso ha presentado una proposición no de Ley en la que insta al Gobierno a dictar normas específicas para la renovación de embarcaciones pesqueras menores de 2,5 toneladas de registro bruto que se construyeron al amparo de la Orden Ministerial de noviembre de 1979.

La propuesta pretende facilitar la modernización de esta flota de litoral, con un gran porcentaje de barcos construidos hace veinte años, sometidos, por añadidura, a mayores avatares que los buques de gran tonelaje. De prosperar la propuesta parlamentaria, como se espera, estas embarcaciones podrán ser sustituidas por otras de nueva construcción, desguazándose las anteriores siempre que se cumplan los requisitos para mantener su actividad.

Aunque esta cuestión no ha sido incluida en la proposición no de Ley, el responsable de pesca del Grupo Popular, el diputado Carlos Mantilla, apuntaba la posibilidad de que el Gobierno modifique las normas en vigor para permitir la transmisión de la titularidad de este tipo de embarcaciones vía hereditaria. Mantilla argumentaba que con dicha modificación se favorecería la continuidad de la actividad pesquera de padres a hijos, teniendo en cuenta que actualmente la ley limita enormemente las posibilidades de enajenación. ■

M.V.





GALICIA

Por las exportaciones y la campaña masrisquera

## Buenos tiempos para el sector pesquero gallego

**El pescado congelado y los moluscos concentran el 74 por ciento de las exportaciones pesqueras gallegas, que alcanzaron un volumen de más de cuarenta mil millones de pesetas durante 1995, último año analizado por el libro "Impacto en el sector pesquero gallego de las nuevas tendencias comerciales" de Manuel Varela la Fuente, que acaba de ser editado por Caixa Galicia.**

EL mayor comercio exterior del sector pesquero gallego se realiza con Portugal, Italia, Francia, Reino Unido y Alemania, que concentraron, en 1995, más del ochenta por ciento de las exportaciones. Japón representó el 4,34 por ciento y Estados Unidos el 2,3 por ciento.

Entre las exportaciones de pescado congelado destacan las partidas de merluza (8.300 millones de pesetas), vendidas en su mayor parte a Portugal; fletán negro (2.400 millones), que se dirige principalmente a Japón y Taiwan; atunes de aleta amarilla destinados en su mayoría a la in-

dustria conservera de Italia y Francia (2.300 millones); bacalao (1.800 millones); escualos (1.100 millones); pez espada (1.100 millones) y listados de conservas (800 millones).

El siguiente grupo en importancia son los moluscos, entre los que destaca, en fresco los mejillones (1.100 millones), y en congelados las jibias, calamares y potas (8.800 millones) y pulpos (3.400 millones). En el capítulo de los crustáceos, las exportaciones se concentran en los congelados de camarones, langostinos y gambas con 2.900 millones de pesetas.

En cuanto al pescado fresco,



De COSTA a COSTA

Coordina  
Sol Vallejo



destaca la exportación de jurel con 1.400 millones de pesetas, seguido de cerca por el pez espada (1.300 millones). A bastante distancia se encuentra la merluza con sólo 850 millones de pesetas.

## Récord en la Campaña Marisquera

Por primera vez en la historia, la campaña marisquera de 1996 superó la barrera de los cinco mil millones de pesetas en primera venta (unos 5.300 millones), según los datos facilitados por el Servicio de Planificación de Sistemas de Información de la Consellería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura.

Estas cifras de bonanza se deben, según la Consellería, a los cambios legislativos introducidos en el mundo marisquero y a las iniciativas asumidas en la actualidad para reestructurarlo que, según puede verse, ha demostrado su eficacia y han servido para conseguir mejores precios en los mercados, sobre todo, de especies como la almeja babosa y la fina.

Finalmente, la mejora en el sistema de recogida de datos y en la potenciación de este servicio por parte de la Consellería, también ha influido en los buenos resultados de ventas, al haber existido mayor acceso a la información. ■

# Gracias al clima de estabilidad del sector Se reduce el paro entre los pescadores gallegos

**La tasa de desempleo en el sector pesquero gallego se redujo, durante el pasado año, el 1,7 por ciento, al pasar del 11,5 por ciento registrado en 1995, al 9,8 por ciento de 1996. La época en la que se produjo un mayor descenso en el paro fue el tercer trimestre del año pasado, con una recuperación de 2.000 puestos de trabajo. A la vista de estas cifras, la Xunta considera que el sector pesquero gallego vive en la actualidad un clima de estabilidad, sobre todo en lo que se refiere a la flota de altura.**

**A**DEMÁS de este descenso del paro en el sector, la Xunta destaca que se ha conseguido relocalizar en otros caladeros a 34 de los 36 barcos que faenaban

en aguas de NAFO que se vieron afectados por el recorte de capturas decretado en esta zona pesquera hace dos años y que todavía se mantiene. Estos barcos, faenan ahora en



caladeros como Malvinas, Reykjanes Ridge, Mar de Irminguer, Groenlandia, Svalbard, Angola, Senegal o Guinea Bissau, zonas a las que se dirigen tras finalizar su cuota de fletán negro en las aguas del Atlántico noroccidental.

Igualmente, la flota cefalopodera con tripulaciones gallegas, excedentaria de las aguas del banco canario-sahariano, por las limitaciones impuestas en el acuerdo UE-Marruecos, obtuvo una nueva zona de pesca gracias al acuerdo con Mauritania.

La Administración gallega considera que la confianza que se vive en el sector pesquero gallego se demuestra también por el incremento de solicitudes para la renovación de las flotas de fresco que faenan en Gran Sol, el litoral o de los palangreros y boniteros. Durante 1996 se comprometieron ayudas para la renovación por un importe superior a los 7.000 millones de pesetas, durante varios años y en diversos programas de renovación de la flota. Para el presente año, el número de solicitudes ha aumentado, según fuentes de astilleros gallegos, dado el importante volumen de subvención para las nuevas construcciones que ofrece el Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca (IFOP), que puede alcanzar hasta un setenta por ciento del valor del buque.

La flota pesquera gallega está compuesta por casi nueve mil embarcaciones de distintos tonelajes y artes de pesca. En estos buques están enrolados más de veinte mil marineros, que en su mayor parte son los mismos armadores de las embarcaciones, sobre todo en la flota de bajura. ■

## Primer Aniversario del Centro de Salvamento de Vigo

El centro de coordinación de salvamento de Vigo (CLCS) coordinó un total de 76 emergencias marítimas, según el balance hecho público por la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (Sasemar) y recogido por el diario "Atlántico".

Este centro, que cumple un año de funcionamiento en unas instalaciones provisionales en Bouzas, controló 10 accidentes, 15 fallos mecánicos y evacuaciones médicas y 37 incidentes relacionados con objetos a la deriva. Los datos del CLCS afectaron a 32 personas y se intervino en 14 actuaciones de contaminación del medio marino.

Todas estas actuaciones se desarrollaron en coordinación con otros medios de salvamento de la Xunta de Galicia, lanchas de la Guardia Civil, SVA y de la Cruz Roja.

Dentro de los casos de coordinación con otros centros de salvamento, los equipos de Vigo realizaron el seguimiento de 41 casos de búsqueda de radiobalizas o la localización de buques sin noticias.

El CLCS ha anunciado su próximo traslado a las nuevas instalaciones ubicadas en la Estación Marítima. ■





Con grietas y desprendimientos desde hace más de un año

## El mar se come el puerto de Mundaka

Ayuntamiento y cofradía de pescadores piden al Gobierno vasco su inmediata reparación

**L**A mar embravecida azotó con fuerza el puerto de Mundaka hace un año, dejando a su paso importantes agrietamientos en los bloques de piedra del muelle sur. Los desperfectos provocados por el fortísimo temporal se encuentran aún sin reparar, el agua del mar penetra por las grietas, con el consiguiente peligro de desprendimientos, y la precaria situación del dique propicia sucesivos descalces que debilitan el muelle. ¿Qué ocurrirá si la mar se enfurece de

nuevo? ¿Para cuándo la reparación del muelle? Al Ayuntamiento de Mundaka y la cofradía de pescadores han pedido reiteradamente, pero sin éxito, a la Dirección de Puertos y Asunto Marítimos del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno vasco, que reparen la fachada exterior del muelle sur. La última solicitud fue hace varios meses y, aunque tenía carácter de urgencia por el peligro que supone contar con un dique tan deteriorado, aún no ha sido atendida.

Ahora, los responsables municipales, exigen al Gobierno vasco, "la adopción de medidas oportunas para corregir las diversas deficiencias que presenta el puerto a la mayor brevedad posible". Asimismo, han denunciado que gran parte de las farolas del puerto de Mundaka se encuentran fundidas desde hace muchos meses, por lo que acusan a la Dirección de Puertos de mantener una actitud de "progresiva dejadez" en esta localidad costera vizcaina. ■

Para conocer su conducta migratoria

## Campaña de marcado del verdel

**I**NVESTIGADORES del centro vasco Azti han realizado una campaña de marcado de ejemplares de caballa o verdel con el fin de conocer la ruta migratoria de esta especie, que es uno de los principales objetivos de la flota de bajura vasca, antes de comenzar la costera de la anchoa.

El estudio, según recoge "El Mundo del País Vasco", ha consistido en el marcado de 27.000 pescados de esta especie, a los que se han introducido unas antenas o "banderillas" en las que se indica como contactar con el centro vasco cuando estos ejemplares sean capturados por otros pescadores. En años anteriores, Azti llevó a cabo campañas similares, aunque con menor número de marcajes, pero los resultados fueron muy positivos por el alto nivel de participación de los pescadores europeos.

Las investigaciones del centro vasco, pionero en este tipo de estudios, permitieron deter-



minar la existencia de un único stock atlántico de verdel, frente a la creencia generalizada por parte de los científicos europeos de que había tres stocks de esta especie repartidos entre el Norte de Europa, el Golfo de Vizcaya y el Oeste de la costa portuguesa. Las recapturas realizadas en años anteriores permitieron determinar la existencia de una "familia única" de la especie.

A pesar del alto número de peces marcados, las respuestas que se reciben por parte de los pescadores que los capturan sólo llegan al centenario. Sin embargo, este resultado es muy positivo por la dificultad que supone distinguir un pez marcado entre los miles que se encuentran en una red, lo que demuestra el interés y la participación de los pescadores de otros países como Noruega, Irlanda y Portugal cuyos centros de investigación colaboran con Azti. ■





## La anchoa acudió a su cita anual

El "Zeruko Erregina" hizo su entrada en el puerto de Bermeo a primeras horas de la mañana del 8 de abril con las primeras anchoas de la temporada a bordo. La anchoa, como cada año, acudió puntualmente a su cita con los arrantzales de la flota vasca de bajura.

Unos 670.000 kilos se descargaron en los puertos vizcainos y guipuzkoanos el primer día de capturas de esta especie. Los barcos de la flota cerquera, se habían hecho a la mar a primera hora de la tarde un poco cansados de pescar sólo verdel, pero sabiendo que la anchoa suele hacer su aparición entre los primeros días del mes de abril y que sólo en raras ocasiones se ha podido pescar en marzo. Una vez de noche, las embarcaciones comenzaron a detectar la presencia de cardúmenes de anchoa y se sucedieron con éxito los lances de pesca.

Los pescadores que fanaban en zonas próximas a la costa, capturaron partidas de anchoa joven, mientras que los que se adentraron en el Golfo de Vizcaya obtuvieron capturas de anchoa de mayores dimensiones. La mayoría de las partidas descargadas corresponden a anchoa joven y el precio medio rondó las 160-180 pesetas kilo, aunque la anchoa grande llegó alcanzar un máximo de 370 pesetas kilo.

Un dato positivo: los buques que componen la flota de cerco se hallaban repartidos en distintas zonas del Golfo de Vizcaya, dato que revela abundancia de anchoa. ■

**Pueden volver los conflictos durante la campaña del bonito**

## La Unión Europea no controlará las volantas

**La ausencia de control comunitaria durante la próxima campaña del bonito, ha sido denunciada por el presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de Guipuzkoa, Esteban Olaizola, ante la negativa de la Comisión Europea a enviar un buque de inspección que evite las posibles irregularidades de los barcos volanteros, según recoge "El Diario Vasco".**

**O**LAIZOLA ha recordado que el deseo del sector de bajura guipuzcoano es que se prohíba definitivamente el uso de estas artes, pero mientras llega la prohibición definitiva, reclama la inspección comunitaria. "Consideramos -dijo- que la inspección comunitaria en plena campaña de pesca de los vo-

lanteros, es absolutamente necesaria, ya que de otra forma los conflictos entre pescadores pueden resurgir por las infracciones de los volanteros, que sin duda alguna van a cometer para poder obtener rentabilidad en perjuicio de nuestros pescadores, que utilizan artes selectivas.

En la actualidad, la Comi-

sión Europea limita a los volanteros la longitud de sus redes a 2,5 km., longitud que no se respeta por no resultar rentable para la pesquería francesa.

Para evitar problemas, la comisión Europea se comprometió a presentar una propuesta que prohíba la totalidad de las volantas. Quizá esta prohibición llegue antes de la campaña del bonito y este sea el motivo por el que la Comisión ya ha comunicado la negativa a enviar un buque de inspección. De no ser así, los pescadores guipuzcoanos temen que vuelvan a surgir problemas durante la campaña de este año. ■





**La Federación Provincial de Cofradías de Alicante ha solicitado a la Dirección General de Pesca y a la Consellería de Agricultura y Pesca, que las embarcaciones de arrastre puedan faenar en fondos a partir de 35 metros de profundidad, modificando la legislación vigente que no permite hacerlo a menos de 50 metros.**

**L**A petición de reducir la profundidad de los fondos para faenar se debe a que, según algunos estudios biológicos realizados, el pescado pequeño no se vería afectado por esta medida pues se encuentra siempre por encima de los 35 metros, mientras que los caladeros existentes a más de 50 metros de profundidad, donde ahora está permitido pescar, se encuentran agotados.

Esta propuesta, que ha sido asumida y presentada por las trece cofradías de la provincia de Alicante, a propuesta de las cofradías de Torre Vieja y Denís, beneficiaría a unos ciento cincuenta barcos que faenan en esta modalidad de arrastre en bajura, con base en los puertos del litoral alicantino, la mayoría de ellos en Santa Pola, que cuenta con unas ochenta unidades. Junto a la solicitud de poder pescar a menor profundidad, también han solicitado un control férreo de la anchura de las mallas que no debe de ser inferior, en ningún caso, a los 40 milímetros actuales.

Por supuesto, esta propuesta no está exenta de polémica. Juan Guillón, responsable del Institut d'Ecologia, asegura al diario "Información", que de salir adelante la iniciativa de las cofradías, se podría crear un conflicto entre los pescadores artesanos y los de arrastre de bajura porque "la utilización de la red de arrastre en profundidades de menos de 50 metros puede afectar muy seriamente el futuro de la pesca y acabar con el trabajo de los pescadores artesanos, pues las redes no sólo atrapan el pescado, sino que arrastran también la vegetación, las rocas y altera comple-

tamente el fondo marino, esquilmando más aún las zonas costeras".

Para el responsable del Instituto, no sólo se puede dar un conflicto entre los pescadores, sino que de llevarse a cabo la medida "sería pan para hoy y hambre para mañana, porque los peces vienen a desovar a la costa y si allí son pescados con redes no habrá pescado en el Mediterráneo, por lo que los propios pescadores serán los responsables de no tener faena".

Juan Guillón aseguró que desgraciadamente el arrastre no es un técnica selectiva y recordó lo que está sucediendo en Almería, donde sus cofradías

han llegado al acuerdo de realizar vedas para que sólo se pueda pescar con arrastre a partir de los 100 metros de profundidad, con un margen muy superior al estipulado por ley. Con estas medidas se contribuye a preservar el futuro del sector.

El director general de Desarrollo Rural Producción y Pesca que ha recibido la solicitud de las cofradías, recuerda a los pescadores que la Consellería sólo tiene potestad sobre las aguas interiores y que es al Gobierno central al que le corresponde modificar la ley que, en la actualidad, está muy clara: sólo se podrá pescar con arrastre a partir de los 50 metros de profundidad. ■

## Una propuesta polémica

# Los arrastreros quieren pescar a menor profundidad

**Basan su solicitud en estudios biológicos realizados en los fondos marinos de la provincia de Alicante**

## CANARIAS



## Los puertos canarios compiten por el transbordo de contenedores

**L**OS puertos canarios han iniciado una reñida carrera por convertirse en la gran terminal del Atlántico para el transbordo de contenedores. ¿Quién se llevará el gato al agua? Hasta ahora daba la impresión de que la batalla la tenían ganada el Puerto de la Luz y Las Palmas, pero ahora les ha sa-

lido un competidor: el recinto que se construirá en Granadilla parece que nace con la fuerza suficiente como para ganar la partida.

El titular de Puertos de Tenerife, Luis Suárez Trenor, afirma que Granadilla es el gran reto de la Autoridad Portuaria tinerfeña, según publica "Canarias 7". Según





## Firmado el acuerdo con Red Eléctrica

# Se pagarán indemnizaciones por el cable subacuático

**El acuerdo entre la Cofradía de Pescadores de Tarifa y la Red Eléctrica se firmó en Madrid y los 287 tripulantes de los pesqueros voraceros tarifeños, afectados por el cable submarino de la interconexión eléctrica entre España y Marruecos, ya han comenzado a cobrar las ayudas económicas estipuladas. Se trata de las primeras 150.000 pesetas que irán recibiendo durante cinco meses consecutivos, según recoge el diario "Europa Sur".**

SEGÚN el acuerdo, diez días más tarde, los 87 armadores de estas embarcaciones recibirán el primer plazo de las compensaciones acordadas. En concreto deberán cobrar 1.600.000 pesetas divididos en dos plazos. Asimismo, se especifica que dichas ayudas corresponden a los armadores, tripulantes de buques de pesca pertenecientes a la Cofradía de Pescadores de Tarifa y a otros pescadores residentes en la localidad y afiliados y asociados a

la Cofradía. En este último caso se refiere a los trabajadores de la almadraba, en total 36, que recibirán dos pagas de 137.000 pesetas. Todo ello, supondrá una cantidad total de 344.650 millones de pesetas en compensaciones económicas.

Junto a estas cantidades, también existen otros acuerdos por los que se construirá una nueva fábrica de hielo en el lugar donde se encuentra la actual, y se informatizará la lonja de pescado.

el proyecto, tiene todos los ingredientes para el éxito: dispondrá de seis o siete kilómetros de línea de atraque, con un calado que será de entre 14 y 18 metros y de dos millones de metros cuadrados de zona portuaria. Además, se va a construir al lado de un polígono industrial que tiene más de seis millones de metros cuadrados que ya están prácticamente urbanizados.

Todas estas características garantizan, a juicio de Suárez Trenor, que Granadilla podrá competir con tranquilidad y sin grandes esfuerzos con el Puerto de la Luz en la captación de todos los tráficos que no sean cautivos y, muy especialmente, en el transbordo de contenedores.

Por si alguien le acusa de competencia desleal, el res-

ponsable de Puertos de Tenerife deja claro que no pretende quitar nada a la Autoridad Portuaria de Las Palmas, "pero mi obligación es mejorar nuestros recintos y en esa línea, preprepararé todos los puertos de Tenerife para que se lleven, en la medida de lo posible, todo el transbordo de contenedores del futuro, entre otros tráficos". Además añade que, puestos a elegir entre las futuras construcciones de Granadilla y el Puerto de la Luz, "Granadilla tiene más posibilidades de ser la gran terminal de transbordo de contenedores del Atlántico". Su proyecto es conseguir un muelle polivalente, aunque "hay un montón de contenedores perdidos por el mundo que tendrán que venir a Canarias porque estamos

en una situación privilegiada".

Pues bien, la batalla entre los puertos de ambas capitales, está servida, y parece claro que en cada materia ganará el más competitivo. Sin embargo, la sangre no llegará al río. Asegura Suárez Trenor que "cada uno se especializará en una cosa, aunque habrá otras por las que nos enfrentaremos. Pero lo mismo que se busca en muchos sectores la liberalización, creo que la competencia es obligatoria, y si es leal y amistosa, como la que tenemos los responsables de Puertos de las dos islas, siempre llegaremos a acuerdos que al final beneficiarán a Canarias y conseguiremos que, en conjunto, nuestros puertos sean de verdad competitivos a nivel mundial". ■

## Esteban Mena, presidente de los pescadores andaluces

El patrón mayor de la cofradía de Pescadores de Málaga ha sido elegido nuevo presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de Andalucía. Su mandato, según manifestó, se centrará en los problemas que más preocupan a los pescadores y que no son otros que la modernización y renovación de la flota pesquera, la comercialización del pescado y las paradas biológicas pactadas entre Marruecos y la Unión Europea. En relación a la modernización de la flota, Esteban Mena señaló que espera que la Comisión Europea apruebe próximamente los nuevos fondos para poder continuar con ella.

El nuevo presidente, contará en la vicepresidencia con Mariano García, candidato junto a Mena a la presidencia y que consiguió cinco puntos frente a los seis del elegido, y José Pomares, patronos mayores de las cofradías de Isla Cristina y Adra, respectivamente. Todos ellos trabajarán de forma conjunta, según señaló Mena, quien indicó que "por primera vez vamos a conseguir que la federación camine unida, lo que nos permitirá defender mejor los intereses de nuestro sector". ■





**La Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento de Tarragona estudian la posibilidad de abrir una nueva bocana en el puerto, concretamente en el muelle de Aragón, que linda con el muelle de Levante, para permitir a los barcos de pesca salir y entrar a puerto sin necesidad de elevar el puente móvil que comenzará a construirse antes de fin de año y que enlazará los muelles de Reus y Lérida.**

## Un proyecto en estudio

# Nueva bocana para el puerto de Tarragona



**S**I este proyecto llega a buen fin, el nuevo puente quedaría fijo, el tráfico portuario no se vería afectado y se podría lograr la tan esperada unidad aduanera. Aunque esta opción todavía tiene que ser estudiada por los técnicos, al parecer, ya ha sido encargado el proyecto de apertura del muelle de Aragón.

Uno de los principales problemas para la apertura del muelle puede venir con la expropiación de los terrenos afectados, pues en ellos hay distintas concesiones otorgadas. Sin embargo, todo parece indicar que hay intención sería

de superar los problemas, pues al abrir la bocana en el muelle de Aragón y dejar fijo el nuevo puente, se beneficiaría al tráfico pesquero, se podrían celebrar regatas sin perjudicar al tráfico pesado del puerto y los camiones y el ferrocarril podrían circular libremente por el puente.

### Beneficios para el puerto

Ya se sabe que todo lo que es bueno para el puerto es bueno para Tarragona, pues el último ejercicio se cerró con una cifra récord en el tráfico de mercancías, con un volumen

superior a los 31 millones de toneladas, un 8,3 más que el año anterior. Estas cifras hacen que el Puerto de Tarragona se consolide, en este apartado, como el primer puerto de Cataluña, el segundo de España, por detrás de Algeciras y el cuarto del Mediterráneo.

Los ingresos, sin embargo, no reflejaron este crecimiento y cayeron un 11,5 por ciento, con lo que a 31 de diciembre la facturación se situó en 4.983 millones de pesetas. Esta caída se debió a la decisión de reducir las tarifas portuarias con el fin de ofrecer un servicio más competitivo.

El Puerto de Tarragona superó también su propio record en el tráfico de graneles líquidos con 9,1 millones de toneladas, un 56 por ciento más que el año anterior, gracias, en gran parte, al traslado de agua a Palma de Mallorca que representó un volumen de 6,5 millones de toneladas.

En su totalidad, el ejercicio de 1996 fue muy positivo, y el Puerto de Tarragona se ha convertido en uno de los pocos de España con unas cuentas saneadas, un balance sin deudas y un plan de inversiones que asegura un desembolso medio anual de 3.500 millones de pesetas hasta el año 2.000. ■

## Tarragona y Mallorca siguen unidas por mar

Este verano, Tarragona y Mallorca seguirán unidas por mar. La naviera Flebasa y la Autoridad Portuaria han cerrado un acuerdo que permitiera mantener la línea marítima después de que Transmediterránea decidiera suspender los viajes que venía realizando entre ambas ciudades desde 1994.

El servicio que llevará a cabo Flebasa, según informa el "Diari de Tarragona", será a través de un "ferry" convencional que cubrirá en ocho horas el

trayecto entre Tarragona y Mallorca, cuatro más que el invertido por el "Fast ferry" de la compañía estatal.

La Autoridad Portuaria reconoce que el incremento en la duración de los viajes puede ser un inconveniente, pero a la vez explica que era vital consolidar el tráfico de pasajero con las Islas Baleares por haberse creado ya un mercado precedente, en su mayoría de Aragón Navarra, La Rioja, las comarcas leridana y Andorra.





Capitán Javier López Chicheri, Editor de la Guía Internacional de Embarque

# "EN LA MARINA MERCANTE NO EXISTE RELEVO GENERACIONAL"

La gente de mar cuenta desde hace años con una importante herramienta para encontrar trabajo. Se trata de la Guía Internacional de Embarque 1995-96, que pretende ser un libro de referencia para todo aquel que se encuentre en la tesitura de demandar empleo en la mar, ya sea marino profesional o aspire a un puesto en algún barco de pasaje o unidad de buceo en alta mar. Esta Guía constituye una base de datos que da acceso a 3.600 armadores y agentes de todo el mundo, que manejan aproximadamente entre ellos unso 25.000 buques. El responsable de la edición de esta obra es el capitán Javier



López-Chicheri, un hombre de amplia experiencia en el sector, puesto que ha navegado doce años bajo pabellones diversos y desde hace 16 está al frente de una consignataria de buques o agencia de embarques Iberman a través de la cual ha contratado a más de 3.000 marinos entre oficiales y subalternos. Desde esta experiencia, el Capitán López Chicheri nos ha hablado de la Guía, del servicio que está prestando a los profesionales del mar y de cómo ve él la situación de este colectivo, uno de los más castigados por el paro.





**¿Cómo surge la idea de hacer esta guía y con qué finalidad la edita?**

Esta Guía ha querido llenar un vacío en el campo de la información sobre las necesidades de tripulaciones de Marina Mercante en todo el mundo. Después de llevar muchos años empleando gente hemos detectado que las empresas no contactan con los agentes de embarque y prefieren contratar al personal directamente y sucede que con mucha frecuencia no encuentran el perfil profesional que están buscando porque no tienen suficiente información o no cuentan con currículums. A los que demandan empleo les pasa algo parecido, que no saben donde acudir para buscar trabajo. A partir de esto se nos ocurrió la idea de la Guía que venía a conjugar y complementar las necesidades de ambas partes. Nuestra intención es que esta herramienta permita a cada cual convertirse en su propio agente de embarque. En ella no solamente disponen de información sobre más de tres mil empresas, todas ellas importantes y que son las que más posibilidades tienen de ofrecer empleo, sino que también se facilita una información complementaria, de carácter práctico, como es la legislación laboral que le afecta, cuestiones técnicas de uso diario en buques mercantes y un glosario de términos del negocio marítimo en inglés.

**¿Cómo funciona la Guía? ¿Qué trámites o gestiones hay que hacer para encontrar trabajo por medio de ella?**

Para distribuir la Guía hemos hecho una campaña de información por medio de poster en las oficinas del Instituto Social de Marina y en las de empleo así como en revistas técnicas y del sector de manera que es ya muy conocida. A partir de ahí el interesado nos la solicita y después se pone en contacto con nosotros como agencia de colocación de marinos y nos envía su Currículum Vitae que nosotros remitimos a las empresas con las que trabajamos y que sabemos que son las que están más activas en el mercado buscando personal. También se da otra posibilidad y es que el demandante de empleo, que tiene nuestra publicación, se dirija directamente a las empresas que figuran en ella y soliciten el empleo sin pasar por la agencia de embarque.

**Desde su experiencia ¿Cuál es el perfil profesional más demandado por los armadores, cuál es el trabajo que más se solicita y qué colectivo es el más castigado por el paro?**

Los profesionales que más demandan los armadores son los capitanes y oficiales tanto de puente como de máquinas, que tengan buenos conocimientos de inglés. En plataformas se están solicitando, fundamentalmente, subalternos: cocineros, mecánicos, electricistas y bomberos. Donde también existen muchas oportunidades para trabajar es en los buques de pasaje y yates de motor o vela. En los buques de pasaje los trabajos más solicitados son los relacionados con la hostelería y el ocio como azafatas, animadores, masajistas, peluqueros, etc.

Por lo que se refiere a demanda de trabajo son los marinos los que están más parados y los que solicitan más trabajos. También está empezando a producirse un alto desempleo en los radios como consecuencia de la implantación de nuevas tecnologías y sistemas de comunicación.



**Considera que, ante las dificultades por las que pasa el empleo en la Marina Mercante, una posible salida es la especialización y la formación continua.**

La formación es importantísima y la especialización también, puesto que es en barcos quimiqueros, petroleros, contenedores etc., donde hacen falta más marinos especializados. Además cada vez se necesitan más certificados. Yo en lo que insisto mucho es que todo el que quiera trabajar en el mar debe saber inglés. Las tripulaciones son cada vez más heterogéneas, de más nacionalidades y es imprescindible entenderse en un idioma. Es también muy importante por la seguridad. Más de un accidente se ha producido por falta de entendimiento en las comunicaciones. Los armadores lo saben y empiezan siempre descartando a los candidatos que no conocen ese idioma.

Tampoco hay que olvidar

que las tripulaciones más contratadas son las de Filipinas e India y en estos países se está gastando mucho dinero en formación.

**¿A qué atribuye usted el mal momento por el que atraviesa el empleo en la Marina Mercante?**

Muchas compañías españolas han puesto los barcos bajo lo que se llama pabellones de conveniencia o de necesidad. Contratan tripulaciones mucho más baratas y esto ha desplazado a los trabajadores españoles. En nuestra Marina Mercante hay ahora un 70% menos de tripulantes españoles de los que había hace 10 años y lógicamente toda esa gente está en paro, siendo Galicia y Vascongadas donde se ha notado más. Esto ha generado otro problema y es que, ante la falta de perspectivas laborales y de que los sueldos no son buenos, se ha producido una falta de relevo generacional. Los jóvenes no estudian esta carrera y

**En tres o cuatro años se volverá a revitalizar el concepto de marino europeo**



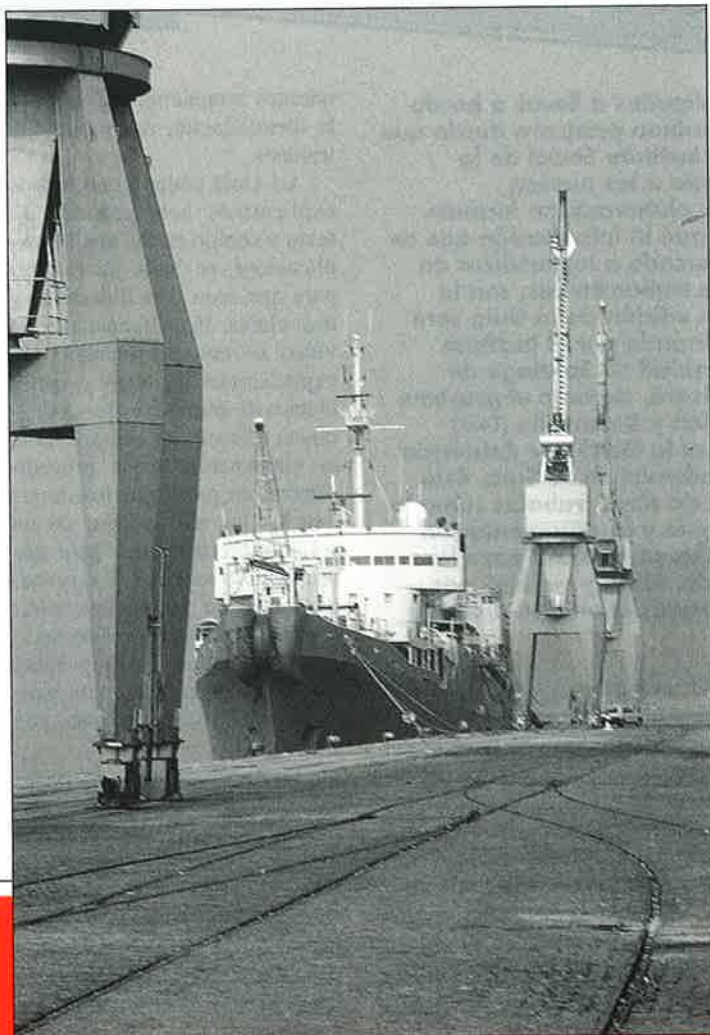


han empezado a escasear marinos formados sobre todo en barcos especializados. Ahora la gente preparada tien ya más de 45 años. También es cierto que cuanto más se desarrolla una país más baja el trabajo en la mar porque es duro y arriesgado.

**¿Qué posibilidades ve usted de que en el futuro esto cambie?**

**¿Cree que el registro EUROS ayudará?**

Yo espero que en tres o cuatro años esta situación empiece a cambiar y que volverá a revitalizarse el concepto de marino europeo. La Unión Europea es consciente y creo que va a potenciar este concepto. De hecho, Luxemburgo que tiene pabellón está contratando solo marinos europeos. Además, países como el Reino Unido o Noruega, con alta tradición marítima, no quieren que sus barcos dejen de ser tripulados por sus marinos. También abrigo esperanzas de que con



el nuevo registro EUROS, que se está preparando, se dé prioridad a los marinos de países pertenecientes a la Unión Europea en los barcos de armadores con sede en Europa, aunque enarbolen pabellones de conveniencia, y que se fijen unos porcentajes mínimos de tripulantes europeos.

**Para finalizar, ustedes mantienen una permanente actualización de la Guía, pero ha pensado en otros proyectos como, por ejemplo, incorporarse a INTERNET?**

Efectivamente, estamos trabajando en ello. Nuestra idea es incorporar a esta red las "páginas marinas" (Seapages), que son como las páginas amarillas de 50.000 empresas navieras o relacionadas con el mundo marítimo, que quieren buscar a los tripulantes a través de INTERNET. Para ello se ha creado un nuevo servicio de contratación en pantalla. Nosotros nos hemos dado de alta en una pagina WEB y en ella vamos a introducir las fichas de los tripulantes que se suscriban a nuestro servicio. Serán fichas activas que se puedan actualizar en todo momento. Así los Currículums de los interesados aparecerán durante un año en INTERNET, estando al acceso de los empleadores. El costo será de 3.000 pesetas anuales, que es más económico que enviar los Currículums a varias empresas, por fax o correo y hacer las correspondientes llamadas de teléfono.

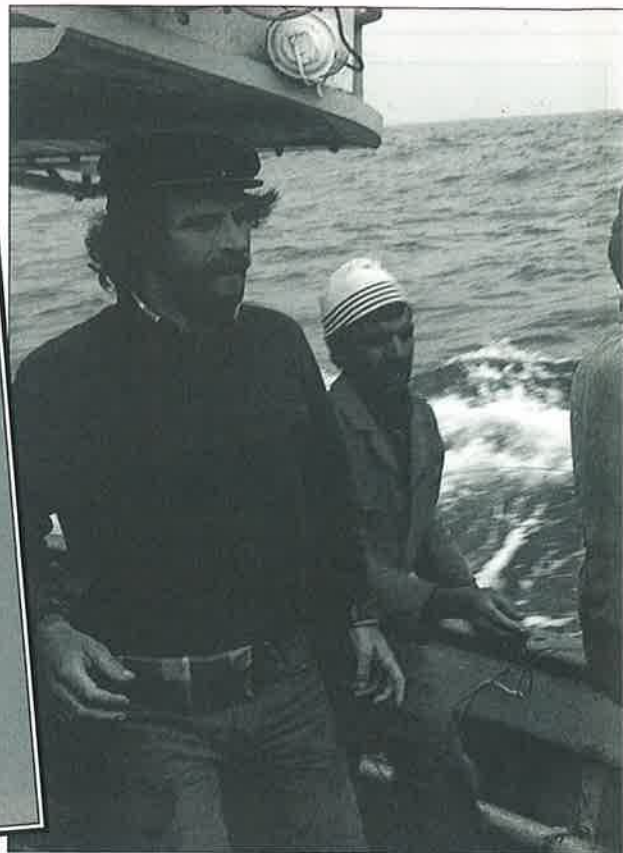
También tenemos otro servicio, ya en marcha, que es -quincenal, por el que damos información sobre las ofertas internacionales de trabajo tanto en tierra como en mar que se publican en la prensa internacional. ■

**Concha Hernández Carazo**



Realizada por el ISM y la Universidad de Santiago tendrá formato multimedia

# Nueva GUÍA SANITARIA A BORDO para el sector marítimo pesquero



La Guía Sanitaria que están obligados a llevar a bordo todos los buques del sector marítimo pesquero desde que fuera editada, en 1987, por el Instituto Social de la Marina, va a ser ahora adaptada a las nuevas tecnologías de la información y elaborada en formato multimedia, con el objetivo de que la información que se transmita por el personal embarcado a los médicos en tierra, a través de las consultas radiométricas, sea lo más exacta posible. Esta nueva edición de la Guía será posible merced a un acuerdo firmado por el Instituto Social de la Marina y la Universidad de Santiago de Compostela, por el que se realizará, durante el presente año, un Proyecto de Investigación y Desarrollo (I+D) sobre "Técnicas Telemáticas para la Gestión y Asistencia Sanitaria a Bordo" en el que, además de la Guía, está prevista también la realización de otros trabajos como la gestión informatizada del botiquín y la documentación médica a bordo y el desarrollo de un sistema para la transferencia de imágenes, sonido, texto y señales por satélite para introducir la telepresencia médica a escala mundial.

**E**L proyecto comenzará con el desarrollo de la Guía Sanitaria a bordo en formato multimedia, que será utilizada como enseñanza en la rutina del barco en altamar y como material de referencia durante las consultas. Hará las instrucciones del médico más explícitas en el caso de intervenciones remotas y ayudará al personal de asistencia en los barcos a descri-

bir al médico los síntomas más exactos mediante las instrucciones de comparación paso a paso que proveerá la Guía. En definitiva, la Guía Sanitaria Multimedia, será una guía sanitaria, interactiva, para enseñanza, evaluación de conocimientos y apoyo al diagnóstico médico, cuyos objetivos principales serán: la formación del personal embarcado, la capacitación del personal ante emergencias, apoyo a la descripción exacta de procedi-

mientos terapéuticos y apoyo a la identificación de síntomas y lesiones.

La Guía contará con vídeos explicativos acompañados de texto y sonido en los que las explicaciones se darán paso a paso para que sean más didácticas y más claras. Estas secuencias de vídeo se complementarán con explicaciones de texto y voz y efectos de animación que contribuyan a hacer más comprensible la explicación. Cada procedimiento, en particular los de urgencias, se acompañará de un resumen nemotécnico para que sea fácil de recordar. Los procedimientos se podrán encontrar realizando preguntas directas o usando palabras clave y habrá lecciones específicas para ayudas a identificar síntomas con exactitud.

La nueva publicación se diseñará de acuerdo con los contenidos de la Guía Sanitaria a Bordo actualmente vigente en formato papel, de los cursos de formación que imparte el ISM y las sugerencias recogidas del personal del ISM encargado de las consultas. Las ventajas que reportará esta edición multimedia sobre la tradicional en for-

mato libro es que servirá como instrumento para la formación sanitaria continua y como apoyo en la consulta médica por radio al permitir, mediante la animación de imágenes, una mejor identificación de síntomas y lesiones, así como una descripción exacta de procedimientos terapéuticos.

## La Guía Sanitaria a bordo

La elaboración de la Guía Multimedia se hará en paralelo con la actualización de la Guía Sanitaria en formato tradicional, en la que se incluirán, entre otras novedades, las prescripciones establecidas en la Directiva comunitaria sobre Asistencia Médica. La Guía Sanitaria es una pieza esencial dentro de las políticas sociales que, para la gente del mar, desarrolla el Instituto Social de la Marina. Siguiendo las pautas dictadas por los organismos internacionales (Organización Internacional del Trabajo, Organización Mundial de la Salud, Organización Marítima Internacional) España ha desarrollado los cuatro mecanismos que se consideran básicos





para obtener un nivel adecuado de protección sanitaria de la gente de mar: un centro radiomédico, un sistema de botiquines a bordo, una guía sanitaria y un programa de información sanitaria para los profesionales marítimos. La Guía Sanitaria es un instrumento no sólo de apoyo a la consulta radiomédica, sino también un manual de consulta ágil que permite la atención sanitaria básica y que prevé un número importante de los supuestos más frecuentes a bordo en materia de accidentes y enfermedad, estando su lenguaje y sus ilustraciones adaptadas a los tripulantes que se ven enfrentados a resolver los problemas perentorios que genera una emergencia sanitaria.

Asimismo el ISM, a través de su Servicio de Sanidad Marítima, realiza toda una serie de actividades sanitarias tanto a nivel preventivo (reconocimientos previos al embarque, red informática, banco central de datos médicos) como en el asistencial (centro radiomédico, centros de asistencia en el extranjero donde existe especial incidencia de la flota nacional, buque hospital Esperanza del Mar) que hacen

que nuestro país cuente, en el área de protección social y sanitaria al colectivo marítimo pesquero, con un destacado puesto en la comunidad internacional. Puesto que se verá reforzado con el esfuerzo que el Instituto Social de la Marina está realizando por incorporar las nuevas tecnologías a la mejora de esta protección.

### **Gestión de botiquines**

Dentro del Proyecto sobre Técnicas Telemáticas para la Gestión y Asistencia Sanitaria a Bordo” que el ISM y la Universidad de Santiago de Compostela llevarán a cabo durante el presente año, está previsto también la puesta en marcha de otros dos programas: la realización de una aplicación informática para la gestión sanitaria de las embarcaciones y la elaboración de un protocolo para la transmisión de señales vitales (lo que se conoce como “alarmas médicas”) entre los barcos y los centros asistenciales. El primero de los programas prevé realizar la gestión informatizada de la documentación médica del barco (impresión de documentos médicos, informes de evacuación) y de los botiquines a bordo (localización de medicamentos, stocks, alarmas de caducidad para renovar los medicamentos, listas de existencias, previsión de adquisiciones, etc.) La puesta en marcha de este proyecto supondrá una importante ayuda tanto para el médico en tierra, puesto que le permitirá revisar más fácilmente el botiquín y localizar los medicamentos que, en cada momento, le puedan ser más útiles, según su principio activo, código de la UE, nombre o uso, como para el personal embarcado que dispondrá de mecanismos eficaces para el control del material sanitario a bordo.

Por lo que se refiere a la elaboración de un protocolo para la transmisión de “alarmas médicas” entre los barcos y los centros asistenciales, éste permitirá la transmisión de las señales en forma digital, desde sistemas ya desarrollados en otros proyectos como el Halios del programa Eureka, hasta el médico consul-

tor en un Centro Asistencial, utilizando la comunicación vía satélite INMARSAT. Los objetivos de este programa son: transmitir la información desde la aplicación que la recoge hasta la aplicación de visualización del médico; sentar las bases para desarrollar un protocolo de comunicación por RDSI (Red Digital de Servicios Integrados) que permita incluir, en el proceso de la consulta, a un médico especialista de otro centro sanitario que pueda acceder a la información diagnóstica del médico consultor; vigilar la integridad de la información transmitida y corregir sus posibles errores.

Finalmente, cabe recordar que este proyecto sobre “Técnicas Telemáticas para la Gestión y Asistencia Sanitaria a Bordo” se desarrolla en el marco del Convenio de Colaboración, suscrito en julio de 1996, entre el Instituto Social de la Marina y la Universidad de Santiago de Compostela que tiene como objetivo la elaboración conjunta de Proyectos de Investigación y Desarrollo (I+D) con el fin prioritario de mejorar las condiciones de salud, seguridad, vida y trabajo del colectivo marítimopesquero, principalmente a través de estudios sociológicos, epidemiológicos, así como de investigación, desarrollo e implantación de nuevas tecnologías encaminadas a alcanzar dicho objetivo. En concreto este Proyecto específico del que hemos hablado se está realizando entre el Servicio de Sanidad Marítima del ISM y el Departamento de Electrónica y Computación de la Universidad de Santiago, siendo sus coordinadores por parte del ISM, la Jefa del Servicio de Sanidad Marítima, la doctora María Teresa de Miguel y por parte del segundo el Profesor doctor, Carlos Hernández Sande. Está previsto que la Universidad de Santiago, a través del Laboratorio de Sistemas pueda colaborar puntualmente con el ISM en otro proyecto que éste está llevando a cabo en el marco europeo como es el Proyecto de Telemedicina. ET-ASSIST para asistencia médica. ■

**Concha Hernández Carazo.**

**El objetivo**  
**de la Nueva Guía**  
**Sanitaria Multimedia**  
**es lograr que el**  
**personal de a bordo**  
**transmita al médico**  
**en tierra información**  
**sobre el estado del**  
**paciente**  
**médicamente exacta**  
**y de elevado valor**  
**diagnóstico.**



**Con fechas 29 de enero y 27 de febrero de 1997 se han dictado por la Sala de lo Social del Tribunal Supremo dos sentencias, que han resuelto sendos recursos de casación para la unificación de doctrina planteados en relación con un tema que ha sido objeto de vivo debate y ha dado lugar a resoluciones contradictorias de las Salas de lo Social de diferentes Tribunales Superiores de Justicia. La cuestión debatida residía en decidir si los armadores asimilados a trabajadores por cuenta ajena tenían o no derecho a las prestaciones por desempleo.**

## LOS ARMADORES ASIMILADOS A TRABAJADORES POR CUENTA AJENA Y LA PRESTACIÓN POR DESEMPLEO

**C**OMO es sabido, las normas reguladoras del Régimen Especial de los Trabajadores del Mar dividen al personal comprendido en su ámbito de aplicación en trabajadores por cuenta ajena y trabajadores por cuenta propia. Como regla general, los primeros serían quienes estuviesen empleados al servicio de otras personas y percibiesen su retribución por el sistema de salario o "a la parte", mientras que los segundos serían quienes realizarán de forma habitual, personal y directa alguna de las actividades enumeradas en aquellas normas, siempre que dichas actividades constituyan su medio fundamental de vida y reunan las condiciones determinadas reglamentariamente.

La acción protectora de este Régimen Especial concede, entre otras, prestaciones de desempleo a los trabajadores comprendidos en su campo de aplicación, pero lo hace en la extensión, términos y condiciones que, la Ley que lo regula, establece. Así, en cuanto a las prestaciones por desempleo, dice la Ley que se concederán a los trabajadores por cuenta ajena incluidos en el primero de los tres grupos de cotización existentes en este Régimen Especial.

Ya sabemos que, a efectos de cotización, los afiliados a este Régimen se clasifican en tres grupos: en el

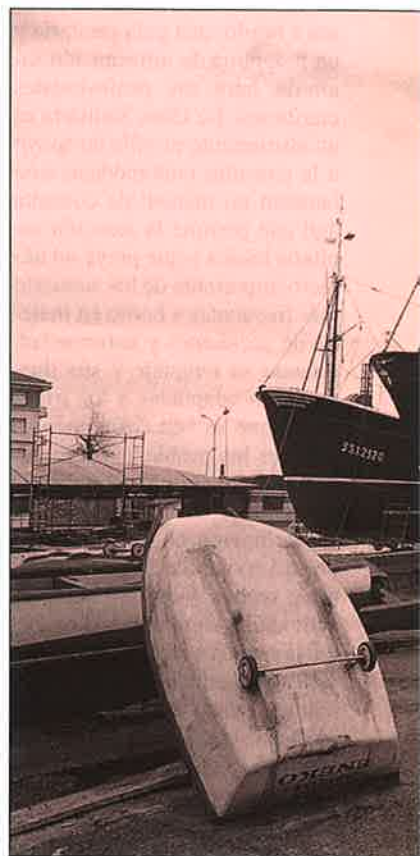
primero se incluyen todos los trabajadores por cuenta ajena retribuidos a salario y determinados trabajadores por cuenta ajena retribuidos a la parte que prestan sus servicios en embarcaciones pesqueras que excedan de 10 toneladas de registro bruto y no lleguen a 150, y en el tercero se sitúan los trabajadores retribuidos a la parte que prestan servicio en embarcaciones de hasta 10 toneladas de registro bruto y los trabajadores por cuenta propia.

Hasta aquí la normativa parece bastante clara. A las prestaciones por desempleo sólo tendrán derecho los trabajadores por cuenta ajena de este Régimen Especial. En un principio. Como hemos visto, sólo los comprendidos en el grupo primero de cotización, si bien posteriores disposiciones normativas han ido ampliando el ámbito de cobertura de esta prestación de manera que actualmente se extiende a todos los trabajadores por cuenta ajena, lo que en un principio sólo ocurría en caso de naufragio. Pero lo que estaba claro es que los trabajadores por cuenta propia, como tales, no tenían derecho a esta prestación, tal como desde siempre las normas reguladoras de las prestaciones por desempleo habían establecido.

No obstante, la ley reguladora de este Régimen Especial contenía una disposición que ha sido el germen de la discusión producida en torno al tema de que tratamos. Entre los trabajadores por cuenta propia se incluían los armadores de pequeñas embarcaciones que

trabajasen a bordo de ellas. Pero un artículo de la Ley asimilada a trabajadores por cuenta ajena a los armadores que prestasen servicio a bordo de la correspondiente embarcación y percibiesen por su trabajo como tripulantes una participación en el "monte menor", dentro del sistema de retribución a la parte, o un salario. Con lo cual este colectivo, que por su propia naturaleza debería ser considerado como formado por trabajadores por cuenta propia pasaba a ser asimilado al colectivo de trabajadores por cuenta ajena.

El sentido de la asimila-





ción, venía determinado por la ley: este colectivo tendría los mismos derechos y obligaciones que los restantes miembros de la dotación de la embarcación en todo aquello a que se refiere este Régimen Especial, sin perjuicio de la obligación de constituir la adecuada y suficiente relación de protección para cubrir las contingencias de accidente de trabajo y enfermedad profesional, e independientemente de las obligaciones que les correspondan como empresarios.

En base a estas disposiciones se ha mantenido la tesis de que este colectivo de armadores asimilados debía tener derecho a las prestaciones por desempleo, pues, aunque éstas se concedían únicamente a los trabajadores por cuenta ajena, el otorgamiento de los mismos derechos y obligaciones producido por la asimilación vendría a hacer desaparecer la distinción, otorgándoles el mismo régimen de protección.

Sin embargo, desde un

principio ha permanecido viva la tesis contraria. Se fundaba esta última en que, al establecer la asimilación, la equiparación de derechos y obligaciones que se producía, al hacerse en aquello a que se refiere el Régimen Especial, debía quedar limitada a las prestaciones reguladas o precisadas por las propias normas de dicho Régimen, pero no a aquellas otras para las que dichas normas no incluyeran disposición específica alguna, por limitarse a hacer remisión a las normas correspondientes del Régimen General.

El enfrentamiento de estas dos posturas ha dado lugar a una abundante litigiosidad que ha producido resoluciones judiciales contradictorias, puesto que algunos Tribunales Superiores de Justicia siguieron la primera tesis, mientras que otros mantuvieron la segunda.

Precisamente para evitar esta situación de discordancia en la interpretación de las normas y en la aplicación del de-

recho es por lo que se creó en el ámbito de la jurisdicción laboral el recurso de casación para la unificación de doctrina, por medio del cual la Sala de lo Social del Tribunal Supremo decide, entre dos doctrinas contrapuestas sobre el mismo tema, cuál es la correcta.

Esa unificación de la doctrina se ha realizado por medio de las sentencias, en principio citadas, de 29 de Enero y 27 de Febrero de este año 1997. En ellas el Tribunal Supremo ha entendido que la asimilación de los armadores, que reúnan los requisitos exigidos por la norma, a los trabajadores por cuenta ajena de este Régimen no comprende la prestación por desempleo, a la que, por tanto, no tienen derecho aquéllos.

Esta interpretación la hace el Tribunal Supremo en base a varios argumentos. Uno de ellos es el que habíamos apuntado antes. La Ley dice que la asimilación a trabajadores por cuenta ajena se produce "en cuanto a este Régimen Especial se refiere", expresión que se interpreta en el sentido de todo aquello que se regula expresamente en el Régimen Especial, pero no en lo que el Régimen Especial de Trabajadores del Mar no ofrece especialidad alguna, regíendose toda la prestación por sus normas propias, en las cuales, además, se manifiesta como rasgo característico y típico el de esta prestación ir dirigida a trabajadores empleados por cuenta ajena, nunca a trabajadores que dependan de sí mismos y no trabajen por cuenta de otro.

Además, el Tribunal Supremo observa que la asimilación no se realiza en favor de todos los armadores de pequeñas embarcaciones, porque no comprende a los que lo sean de embarcaciones de menos de 10 toneladas de registro bruto y cuyo número de técnicos y tripulantes enrolados sea inferior a 5, con lo cual se llegaría a la paradoja, si se entendiera

que la asimilación comprendiera la prestación por desempleo, de que precisamente los armadores de menor capacidad económica serían los que gozarán de menos protección social.

Por último, el Tribunal Supremo tiene en cuenta la evolución legislativa en la extensión del ámbito de cobertura de la prestación por desempleo en este Régimen Especial, que empezó comprendiendo sólo a los trabajadores por cuenta ajena del grupo primero de cotización, para llegar a extenderse, por medio de sucesivas normas, a todos los trabajadores por cuenta ajena. Pues bien, estas normas fueron tres: un Real Decreto de 10-10-82, un Real Decreto-Ley de 31-3-89 y una ley de 10-7-92. La primera norma establecía que la ampliación que disponía se realizaba en las condiciones establecidas por las normas reguladoras de la prestación por desempleo, una de las más importantes de las cuales era y es la de comprender solamente a trabajadores por cuenta ajena. Y la segunda y la tercera preveían expresamente que la ampliación que en ellos se regalaba no afectaba a los armadores asimilados a trabajadores por cuenta ajena, con lo cual parecía evidente la intención del legislador de seguir manteniendo a este colectivo apartado de las prestaciones por desempleo.

Con lo que, en definitiva, la jurisprudencia unificada zanja el tema debatido señalando que los armadores de pequeñas embarcaciones, aunque estén asimilados a trabajadores por cuenta ajena, no tiene derecho a las prestaciones por desempleo.

**Juan Manuel Saurí**

(Jefe de Servido de Asesoría Jurídica del ISM)





## Sanidad a bordo

**La psoriasis es una enfermedad frecuente, crónica y recurrente de la piel, que produce lesiones escamosas, engrosadas e inflamadas. Estas lesiones son descamativas, plateadas, secas y bien delimitadas, siendo de diferentes tamaños.**

# LA PSORIASIS

**N**O es una enfermedad contagiosa. La gravedad de la psoriasis varía desde una o dos lesiones hasta la existencia de lesiones diseminadas por todo el cuerpo, que en algunos casos afectan a las articulaciones y pueden llegar a ser incapacitantes.

La causa es desconocida, en las personas que la padecen, se observa una renovación anormalmente rápida de las células de la piel (Si en condiciones normales las células se renuevan cada 15 días, en esta enfermedad suele darse cada 5 días. La rapidez de este proceso impide una maduración normal de estas células).

Afecta a alrededor del 2 al 4% de la población

blanca, los individuos de raza negra se afectan en menor proporción.

El inicio suele ser entre los 10 y los 40 años pero en ocasiones puede aparecer en niños de menor edad o en personas de 50 a 70 años.

Con frecuencia se suele dar una historia familiar de psoriasis y habitualmente refleja la existencia de factores hereditarios. Un tercio de las personas con psoriasis tiene antecedentes familiares.

Se cree que además de la herencia son necesarios otros factores desencadenantes. Un brote de psoriasis puede desencadenarse por un traumatismo (heridas, golpes, quemaduras solares...), por el stress psicológico, por los cambios hormonales (menstruación, embarazo, menopausia...), por procesos infec-

ciosos de la piel o vías respiratorias y por ciertos medicamentos. En algunas personas los cambios hormonales pueden provocar mejorías.

El exceso de alcohol y de peso perjudican. Además las condiciones ambientales, por ejemplo las temperaturas extremas, el polvo del cemento... pueden agravar el estado del afectado.

### Clinica

El inicio suele ser gradual.

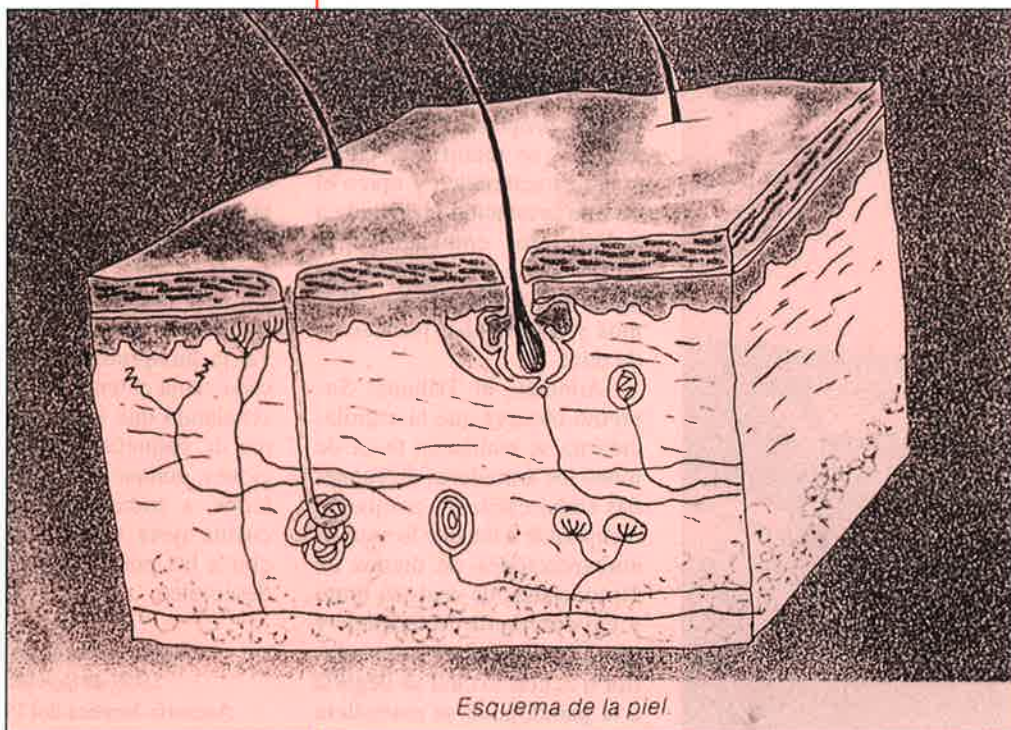
Lo normal es que se alternen remisiones y recurrencias crónicas que varían en cuanto a frecuencia y a duración.

Afecta de forma característica al cuero cabelludo, incluyendo la zona de detrás de las orejas, las extremidades, particularmente en rodillas y codos, la espalda y las nalgas. También pueden afectarse uñas, cejas, axilas, ombligo y región genital. En ocasiones la enfermedad se generaliza.

Las lesiones suelen ser bien delimitadas, enrojecidas, cubiertas con escamas superpuestas brillantes o plateadas y habitualmente no pican. A veces se extienden y se juntan, formando placas con forma de anillos.

Estas lesiones suelen curarse sin dejar cicatrices y por lo general no afecta al crecimiento del pelo.

Suelen evolucionar hacia la descamación. Es una evolución caprichosa, habitualmente es recurrente, y muchas veces no se encuentra ningún factor desencadenante. Las erupciones son más frecuentes en invierno y las



Esquema de la piel.



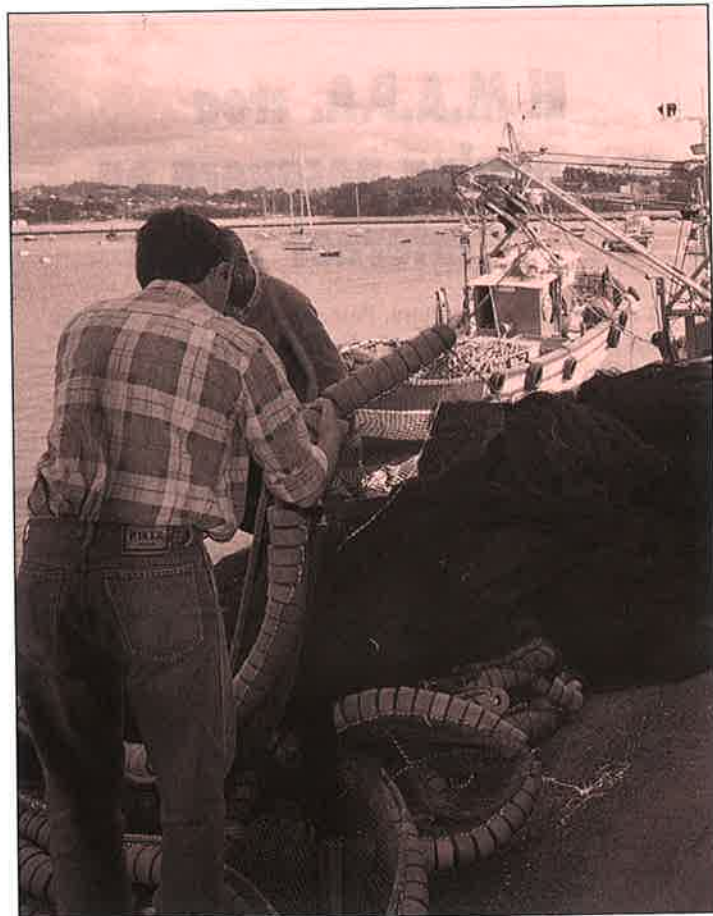


remisiones sobrevienen fácilmente con el sol del verano. Según los casos, la remisión es total, otras veces es incompleta.

Hay formas particulares que se localizan unas en palmas de las manos y plantas de los pies, otras en los pliegues, y algunas se acompañan de fiebre y pústulas.

Aunque la psoriasis es una enfermedad benigna, su evolución puede estar acompañada de algunas complicaciones:

- psoriasis universal: es cuando se generaliza por casi toda la superficie del cuerpo
- psoriasis eritodérmica: cursa con fiebre y con picor.
- reumatismo psoriásico que puede presentarse en las articulaciones de las falanges de los dedos o bien afectando a columna, cadera o hueso sacro. Se estima que de un 5 a un 10% de los afectados por psoriasis desarrollan este



tipo de complicaciones articulares.

El pronóstico depende de la extensión y de la gravedad de las lesiones iniciales, habitualmente la gravedad es tanto mayor cuanto menor es la edad del inicio de la enfermedad.

## Tratamiento

Esta enfermedad no tiene curación definitiva, pero los tratamientos para mejorar las lesiones son efectivos.

La psoriasis requiere mucha constancia en el tratamiento y en muchas ocasiones se alternan o se combinan varios tratamientos. Puede desaparecer por largas temporadas y en algunos casos por muchos años.

Las formas más sencillas de tratamiento, sobre todo en pomadas, lociones..., deberían probarse primero en un número reducido de lesiones, porque la cantidad de tratamientos eficaces es limitada.

Se recomienda la exposición a la luz solar, aunque en algunas ocasiones las quemaduras solares pueden provocar exacerbaciones.

Los tratamientos fuertes deben emplearse en caso de afecciones importantes de la piel o de las articulaciones, puesto que hay que tener en cuenta que éstos suelen tener muchos efectos secundarios.

Es importante no automedicarse y no recurrir a tratamientos dudosos que podrían llevar a empeorar la enfermedad. Los tratamientos son largos y debe mantenerse la constancia. ■

**Ana Martín**

Médico de Sanidad Marítima



## Certamen Literario "Santoña... La Mar"



El Ayuntamiento de Santoña ha convocado la segunda edición del Certamen Literario "Santoña... La Mar" de relato corto al que podrán concurrir todas aquellas personas que lo deseen, siempre que envíen sus trabajos originales antes del 30 de junio al ayuntamiento de esta localidad cántabra. La extensión de los trabajos no deberá exceder de 20 folios (32 líneas) mecanografiados a una cara y a doble espacio y deberán enviarse en sobre cerrado y no firmados y en otro sobre donde deberá figurar con claridad el nombre y los dos apellidos del autor o el seudónimo así como su dirección completa y número de teléfono y Documento Nacional de Identidad y el NIF.

El primer premio indivisible está dotado con medio millón de pesetas y se podrán conceder hasta dos accesit. Además, estas obras, cuyo contenido tiene que tener ambiente marino, serán publicadas por el Ayuntamiento de Santoña. ■

## Agenda del Mar 1997

La Asociación Ciudadana de Lucha contra el Sida, TXO HIESA en colaboración con el Instituto Social de la Marina ha editado la Agenda del Mar, 1997, en la que se da, entre otros temas, una amplia información sobre el SIDA de la forma en que ataca, cómo se transmite, cómo se detecta y, sobre todo, cómo se previene fundamentalmente con la utilización del preservativo en las relaciones sexuales.

En otro apartado de la Guía se detallan los servicios que presta a la gente del mar el Instituto Social de la Marina y se incluyen las direcciones de todos los centros con que cuenta este organismo tanto en el territorio nacional como en el extranjero.

La Guía, que es de formato bolsillo, muy manejable, cuenta también con apartados dedicados a señales marinas, supervivencia, descripción de peces con sus



correspondientes ilustraciones, código internacional de señales marítimas, tablas de equivalencia y nociones de mecánica. ■

## El M.A.P.A. crea una página pesquera en Internet

La ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Loyola de Palacio, ha presentado en la Feria Pesquera de Bruselas, "Seafood'97", la incorporación de una página Web mediante el sistema de conexión Internet, que facilitará el acceso a múltiples informaciones sobre el ámbito pesquero.

Esta página se ha diseñado con una estructura que sea práctica para el público en general y, especialmente, para las Administraciones y los sectores comerciales implicados. Con este fin, se ha incluido información sobre la estructura de la Secretaría General de Pesca Marítima, el Fondo de Regulación y Ordenación del Mercado de los Productos de la Pesca (FROM) y datos de toda índole, incluido un apartado relativo a la gastronomía del pescado.

Por otro lado, se han incorporado dos directorios, uno sobre la pesca española, donde se ha pretendido incluir a todos los operadores que intervienen en la comercialización de pescado, y otro sobre la identificación de aquellos operadores comerciales que actúan en el conjunto de la Unión Europea y Noruega.

La dirección por la que se podrá acceder a este nuevo servicio que presta el MAPA a través de Internet es: [www.from.mag.es](http://www.from.mag.es). ■

## Reelección de Federico Durán como presidente del CES

El Pleno del Consejo Económico y Social (CES) ha reelegido a Federico Durán López como presidente del CES por 49 votos a favor, 4 en contra y 2 abstenciones. La votación se ha llevado a cabo tras la toma de posesión de los nuevos consejeros. Federico Durán fue propuesto por el Gobierno para el nombramiento de presidente del CES en el Consejo de Ministros del pasado viernes 18 de abril.

Como vicepresidentes han sido elegidos Juan Jiménez Aguilar, propuesto por el grupo segundo de organizaciones empresariales, y Pedro Díaz Chavero, propuesto por el grupo primero de organizaciones sindicales. ■



# Controle su red y seleccione su pesca con **SCANMAR**



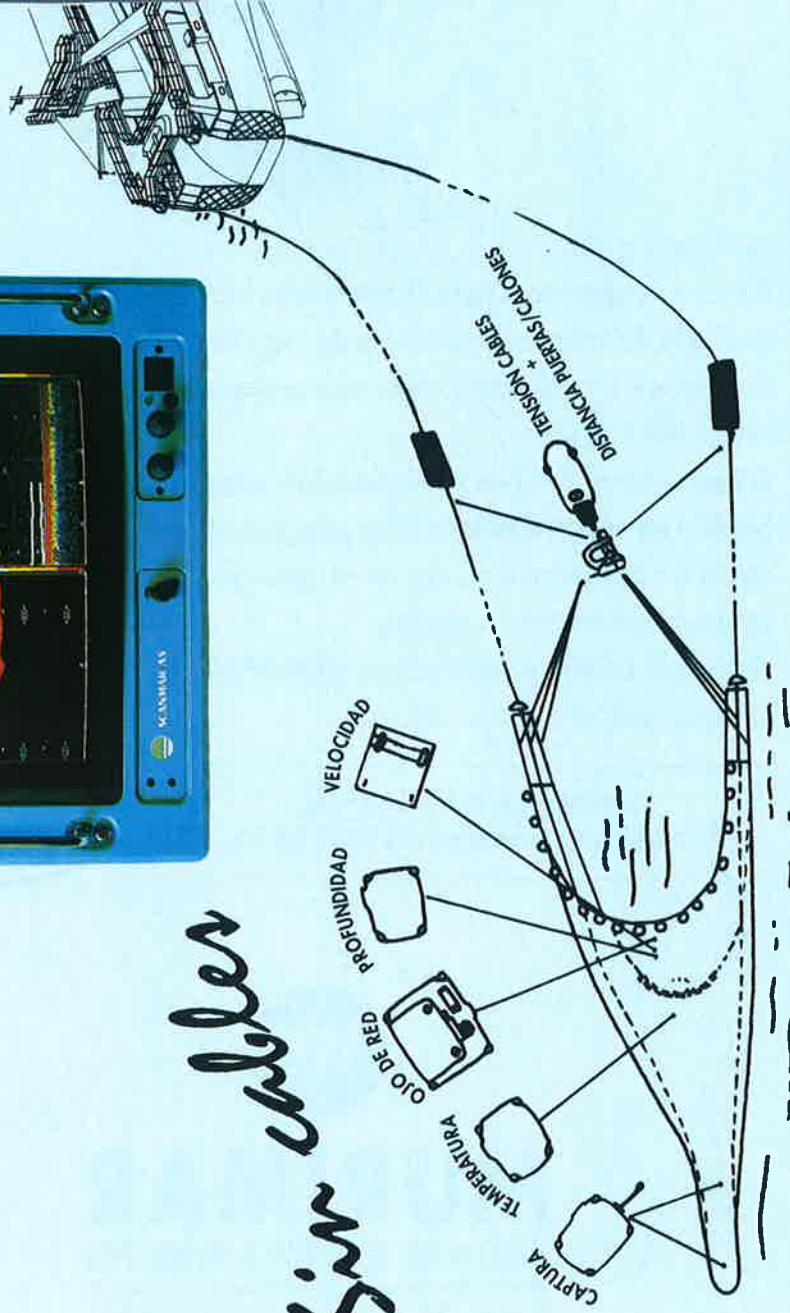
**SONDA DE RED**



**OJO DE RED**



*Sin cables*



## Hay muchas razones por las que Scanmar ha demostrado su valor:

- ▲ El aparejo es la herramienta más importante para un arrastrero
- ▲ Scanmar está ofreciendo una herramienta para controlar el aparejo
- ▲ Si usted desconoce cómo está rindiendo su aparejo, ha perdido la capacidad de controlar su resultado
- ▲ Utilice el equipo Scanmar par incrementar el rendimiento de sus arrastres.

**DISTRIBUCIÓN Y SERVICIO OFICIAL**



**Hispanova MARINE CANTABRIA S. A. I**  
 ARGENTINA, 7. Tfno.: 42 276188. Fax: 42 237615  
 39008 SANTANDER. E mail: hispanova @ MUNDAVIA ES



**Hispanova MARINE VIGO S. A. I**  
 CÁNOVAS del Castillo, 10.  
 Tfno.: 86 435155. Fax: 86 861197. 36202 VIGO

**¿Puede Vd. permitirse el lujo de no tener Scanmar?**



# CUANDO LA SEGURIDAD ES UN MAR DE SONRISAS



Sentirse seguro.

Eso es lo importante para Usted. Eso es lo esencial para MURIMAR. Después de nuestra experiencia de más de 70 años en seguros marítimos, le ofrecemos ahora nuestros nuevos SEGUROS MULTIRRIESGO.

Seguros que cubren **su vivienda, su comunidad, su comercio, local o su actividad** ante cualquier tipo de eventualidad. Seguros creados especialmente para usted, para que se sienta tranquilo, confiado, como pez en el agua.

Al fin y al cabo, eso significa en MURIMAR la seguridad: un mar de sonrisas.

---

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

---



**MURIMAR**  
MUTUA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

Orense, 58. 6ª Planta. 28020 MADRID.