

MAR

N.º 352- JULIO-AGOSTO 1997

ISM

80 años

AL SERVICIO
DEL MAR

España presentó en
Bruselas el nuevo
Plan de Flota

**OBJETIVO:
REDUCCIÓN
CERO**

**LA MARINA
MERCANTE
APUESTA POR
EL FUTURO**

Entrevista con SAMUEL JUÁREZ, secretario general de Pesca

CUENTA ATRÁS PARA LA LEY DE PESCA



Pescafina en el mundo



L

a pesca desde diferentes frentes ha constituido noticia destacada en el sector marítimo-pesquero y todo indica que lo va a seguir siendo en los próximos meses.

De acuerdo con las exigencias marcadas por la Unión Europea el pasado mes de abril con la aprobación del IV Programa de Orientación Plurianual, la Secretaría General de Pesca Marítima presentó en Bruselas a finales de junio el Plan de Flota para los próximos cinco años planteado a la Unión Europea por la Administración española. Tal como defendió en todo momento España, a través de este Plan se pretende que el sector de la pesca en España no tenga la obligación de reducir el número de sus unidades. El IV Programa contempla la obligación de reducir las flotas en un 30% en los caladeros en peligro de extinción, del 20% en los sobreexplotados y del 0% en el resto. Considerando las

10 3 DIAS

TODO PESCA

zonas donde operan las flotas españolas, la Administración estimaba que, de acuerdo con esos porcentajes, habría que reducir la flota en una media entre el 10% y el 12% en el próximo quinquenio. Como España superó en más de un 20% el ajuste que se exigía en el III POP, la Administración defenderá ante Bruselas que la flota quede como está, aunque cada ciudadano es libre, de forma voluntaria, de mantener o eliminar su barco. Estas negociaciones para la defensa del Plan se desarrollarán hasta el mes de octubre.

La pesca volvió a ser noticia en relación con el caladero argentino donde estuvo apresado el barco congelador español Arpón acusado de estar pescando en una zona dentro de las 200 millas. La Administración española puso en marcha un proceso de conversaciones con un país amigo no solamente para la liberación del barco sino, sobre todo, para lograr una clarificación de la zona de pesca fuera de las aguas jurisdiccionales al existir divergencias a la hora de interpretar dónde se hallan las 200 millas. España ha tratado de

buscar una salida amistosa al hilo de las buenas relaciones que existen entre ambos países. Desde el sector se urge en la clarificación de la zona para que este sea el último incidente.

Lejos del caladero Argentino, los empresarios de las sociedades mixtas en el Reino Unido tuvieron otro capítulo en su batalla contra las autoridades de ese país de cara a percibir definitivamente las indemnizaciones que pusieran fin a un contencioso que dura ya casi una década. Londres volvió a ser noticia por el interés, también de los nuevos dirigentes, de poner coto a este tipo de sociedades constituidas en su día legalmente y con todos los papeles en regla en el marco del mercado único.

En política interior, cabe destacar la aprobación por el gobierno de un proyecto de Ley para modificar el sistema de infracciones y sanciones en materia de pesca y la cuenta atrás para la redacción antes de fin de año de un esqueleto de lo que va a ser la Ley de Pesca de la que se viene hablando hace una década. El secretario general de Pesca, Samuel Juárez pretende que sea un texto consensuado dada su importancia para el sector.

Sin salir al mar, hay buenas noticias en relación con la actividad de los astilleros, abunda el trabajo y los pedidos hacia el exterior y los resultados económicos son positivos en grupos privados. En marina mercante, el sector parece ha tocado fondo y los empresarios se plantean el futuro con optimismo. La flota, lejos de descender ha iniciado un leve remonte. Que sea para bien, para los armadores y el colectivo de trabajadores con problemas para buscar un empleo en el sector. ■

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 km², trabajamos día a día, las 24 horas a través de nuestros Centros Coordinadores y la flota marítima y aérea de salvamento y lucha contra la contaminación.

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

Desde el Centro de Seguridad Marítima Integral "Jovellanos", (Telf.: 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

Papeles de Economía Española

PESCA, UN NUEVO HORIZONTE

La Fundación de las Cajas de Ahorro Confederadas para la Investigación Económica y Social ha dedicado su último número de Papeles de la Economía Española a analizar desde diferentes perspectivas el sector de la pesca con la mirada puesta en el futuro.

El trabajo, que cuenta con la colaboración de algunos de los expertos más importantes en esta materia, consta de una primera parte dedicada a la actual situación del sector pesquero, recogiendo los cambios habidos en los últimos años. Se analizan las tendencias de la economía pesquera a escala mundial y, finalmente, se plantea qué será de la pesca en España al hilo de los cambios que se puedan producir en el marco internacional.

En una segunda parte de la obra se analiza el comportamiento y la probable evolución del



Edita,
Confederación
de Cajas
de Ahorro

sector en el contexto de las Comunidades Autónomas con estudios sobre las flotas en cada región.

En tercer lugar se hace un repaso de la política pesquera común desde sus orígenes hasta los últimos cambios y los que se esperan en el futuro. En la obra se analiza la situación española y las probables estrategias ante los cambios planteados desde la Comisión, especialmente en lo que se refiere a la gestión de los recursos.

Finalmente, en el trabajo se analiza la situación y gestión de las pesquerías, las tendencias de mercado así como las perspectivas empresariales en cada uno de los caladeros nacionales.

Se trata de un análisis indispensable para quienes siguen de cerca el sector de la pesca. ■



6 NUEVO PLAN DE FLOTA

España presentó en Bruselas el nuevo Plan de Flota con el objetivo de no eliminar un sólo barco de forma obligatoria.

34 ENTREVISTA CON SAMUEL JUÁREZ

El secretario general de Pesca Marítima Samuel Juárez hace un repaso a la política para el sector.



68 LA MERCANTE LEVANTA VUELO

La flota de la marina mercante bajo control español mejora sus perspectivas para el futuro.

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 Monturíol, s/n - Tel. (964) 22 14 08. **Ceuta:** Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. (965) 51 11 24. **Gilón:** Casa del Mar, Eduardo Castro, s/n - Tel. (985) 32 51 03. **Gulpiúzcoa:** 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. **Mejilla:** Casa del Mar. Avda. de la Marina Española, 7 - Tel. (95) 267 88 00. **Santa Cruz de Tenerife:** Avda. de Anaga - Tel. (922) 27 11 50. **Santander:** Casa del Mar. Avda. Sotileza, s/n - Tel. (942) 21 46 00. **Sevilla:** Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. **Terragona:** Casa del Mar. Fco. Basols, 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, 5ª 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. NIPO: 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.

Reducción cero de la flota de forma obligatoria. Cada armador, cada propietario de un barco es libre para, de acuerdo con sus circunstancias o condiciones personales proceder a eliminar o mantener su barco en activo. Pero, el objetivo de la Administración pesquera española, según manifestaciones del director general de Estructuras y Mercados Pesqueros, Abelardo Almécija es que ninguna flota sea obligada por Bruselas a rebajar su actual capacidad. Para Abelardo Almécija,

España presentó en Bruselas el Plan de Flota hasta el año 2001



Objetivo,

REDUCCIÓN

CERO

España hizo ya un esfuerzo en los años precedentes, con el III Programa de Orientación Plurianual muy por encima de las exigencias de Bruselas y, en base a esos "créditos", en este momento no habría ninguna obligación de seguir ese ajuste para cumplir con las exigencias contempladas en el IV POP. Ahora sólo falta que estos planteamientos sean asumidos por la Unión Europea.

Tal como se contemplaba en el IV Programa de Orientación Plurianual aprobado el pasado mes de abril, cada Estado miembro tenía un plazo hasta el 30 de junio para presentar su propuesta de

programa para la flota aplicando las exigencias contempladas en ese documento comunitario. A partir de esa fecha, se abre un plazo de cuatro meses entre la Administración española y Bruselas con el fin de ajus-

tar el mismo para su inmediata puesta en vigor. De acuerdo con este calendario, para otoño podría haber un nuevo plan de flota.

La Administración española, según las manifestaciones de Abelardo Almécija, pretende que en los próximos años la reducción obligatoria de la flota sea cero. Este planteamiento no se hace de forma voluntaria. Los responsables de pesca han manejado por un lado las exigencias de reducción de flotas contempladas en el IV Programa así como las reducciones reales acometi-



Abelardo Almécija, director general de Estructuras y Mercados Pesqueros.

***La Administración
pesquera defiende
ante la UE que no
haya ningún
recorte de la flota
de forma
obligatorio.***



das ya en los años precedentes por la flota española. El resultado es que no hay necesidad ni obligación para seguir con el ajuste obligatorio... aunque cada armador es libre para hacer con su barco lo que quiera y más cuando hay fondos comunitarios suficientes para cualquier medida.

Desde la Secretaría General de Pesca se ha presentado en Bruselas un plan donde se ha globalizado la flota. En lugar de un planteamiento por tipos de barcos o por caladeros como planteaba en un primer momento Bruselas, se ha contemplado la flota como un todo con el fin de que haya una compensación o ajuste entre cada una de las modalidades y que el resultado final sea cero.

El III Programa de Orientación Plurianual de Flota que terminó el pasado mes de diciembre, contemplaba para España el objetivo de reducir la capacidad de su flota a 618.000 TRB para ese período. Pero, frente a esa cifra la reducción real fue hasta 464.000 TRB con un censo de poco más de 18.000 barcos. Ello supone que se han superado los objetivos fijados por Bruselas en más del 20%.

En las negociaciones para la aprobación del IV Programa de Orientación de Flota, la Administración española luchó en Bruselas para lograr que se tuvieran en cuenta los resultados del plan anterior a la hora de fijar nuevas reducciones de flota. España logró ese resultado, lo que le va a permitir afrontar apenas sin problemas las exigencias contempladas en el IV Programa.

La Unión Europea, tras una serie de debates polémicos donde los técnicos nunca se pusieron de acuerdo con

Las negociaciones con Bruselas para cerrar este plan tienen un plazo hasta noviembre.

los políticos, decidió aplicar unas reducciones de flota moderadas para los próximos cinco años, hasta el 2001. Según este IV Programa, para los caladeros y, consiguientemente, para las flotas que operan en esas aguas, que se hallen en peligro de extinción, la reducción será del 30% en los pró-

ximos cinco años. Para los caladeros sobreexplotados, el recorte será del 20% y finalmente del 0% en el resto de los caladeros, mientras no hay medidas en contra para las flotas con menos de 12 metros de eslora y que en España son unos 11.000 barcos.

De acuerdo con la actividad de la flota en cada uno

de esos caladeros, los en peligro de extinción, los sobreexplotados y los normales, el ajuste obligado para la administración española se situaría entre el 10% y el 12% como media globalizando la flota. Sin embargo, tal como se había indicado desde un primer momento, el objetivo de la Administración pes-



FLOTA PESQUERA POR CALADEROS

TIPO DE BUQUE	Nº BUQUES	TOTAL GT	TOTAL KW.	TOT. TRIPU.	INTERVALOS DE EDAD (% DEL TRB EN INTERVALO)			
					0-10 AÑOS	10-20 AÑOS	20-30 AÑOS	> 30 AÑOS
CALADEROS NACIONALES	16.346	180.390,42	714.797	47.671	20,57	20,02	26,42	32,97
ARRASTRE	1.514	106.018,40	323.826	10.231	19,46	16,77	27,65	36,10
RESTO	14.832	72.372,02	390.970	37.440	21,94	24,04	24,89	29,12
CALADEROS CEE-11	858	105.415,62	256.767	9.870	17,47	7,26	50,01	25,23
ARRASTRE	137	31.329,95	71.961	1.920	20,87	0,14	67,91	11,06
RESTO	721	74.085,67	184.805	7.950	15,73	10,91	40,86	32,48
CALADEROS INTERNACIONALES	879	309.470,35	540.551	14.078	26,20	24,75	34,14	14,88
ATUNEROS	49	76.867,50	116.595	1.076	36,37	39,53	23,64	0,45
BACALADEROS	30	23.162,02	34.493	747	7,76	15,53	60,05	16,64
RESTO	800	209.440,83	389.462	12.255	24,64	20,53	34,99	19,82
SEGMENTO 3	510	172.874,75	306.036	8.154	23,69	22,70	36,72	16,87
SEGMENTO 4	290	36.566,08	83.426	4.101	29,00	10,59	27,13	33,25
TOTAL BUQUES DE PESCA	18.083	595.276,39	1.512.115	71.619	22,74	19,96	34,56	22,71

Fuente: SGPM

FLOTA PESQUERA POR ESLORA (Junio 1997)

TOTAL NACIONAL	INTERVALO DE ESLORA	Nº BUQUES	TOTAL GT	TOTAL KW.	TOT. TRIPU.	INTERVALOS DE EDAD (% Nº BUQUES INTERVALO)			
						0-10 AÑOS	10-20 AÑOS	20-30 AÑOS	> 30 AÑOS
	0 - 8,99 M.	12.900	17.853,73	159.801	24.007	7,67	23,03	23,46	45,82
	9 - 11,99 M.	2.091	21.033,75	140.660	8.045	16,45	27,83	21,13	34,57
	12 - 14,99 M.	1.363	36.236,64	151.642	6.970	29,05	29,42	17,09	24,43
	15 - 17,99 M.	1.041	56.209,28	194.467	8.555	25,26	18,82	26,12	29,77
	18 - 23,99 M.	1.078	126.876,37	315.678	11.903	34,41	16,32	22,26	26,99
	24 - 29,99 M.	463	88.356,15	204.771	6.767	19,22	9,07	39,74	31,96
	30 - 35,99 M.	236	72.126,23	162.312	3.942	24,57	7,20	52,96	15,25
	36 - 41,99 M.	51	24.442,10	40.187	1.003	9,80	7,84	49,01	33,33
	42 Y MAS M.	139	173.583,00	238.979	3.627	20,86	34,53	37,41	7,19
	ESLORA DESCONOCIDA	0	0,00	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00
	TOTAL GENERAL	19.362	616.717,25	1.608.500	74.819	13,14	22,91	23,75	40,18

Fuente: SGPM



FLOTA PESQUERA POR TIPOS DE BUQUE (JUNIO 1997)

TIPO DE BUQUE	Nº BUGUES	TOTAL GT	TOTAL KW	TOTAL TRIPU.
ARRASTRE DE FONDO	2.187	329.851,62	727.230	20.773
ARRASTRE SEMIPELAGICO	5	4.138,99	5.244	122
ARRASTRE PELAGICO	2	34,28	246	11
ARRASTRE SIN CLASIFICAR	5	883,91	2.155	67
CERQUERO CON JARETA	1.118	63.770,17	214.001	12.307
CERQUERO ATUNERO	79	77.277,56	123.241	1.436
CERQUERO SIN JARETA	8	401,98	859	60
RASTROS	722	1.481,37	13.088	1.536
REDES DE IZADO	2	9,51	121	4
ENMALLÉS FIJOS	206	2.570,32	11.629	819
ENMALLÉS SIN CLASIFICAR	5.197	16.975,31	113.727	10.925
TRAMPAS (NASAS)	1.402	2.154,57	15.144	2.363
LÍNEAS DE MANO	1.837	2.643,66	15.132	3.179
PALANGRE DE FONDO	1.146	50.120,18	132.344	6.684
PALANGRE DE SUPERFICIE	237	28.686,25	57.919	2.456
PALANGRE OTROS TIPOS	34	1.255,42	2.559	151
PALANGREROS ATUNEROS	27	2.786,60	7.008	276
CAÑAS Y LÍNEAS	784	3.238,38	16.216	1.673
CURRICANEROS	24	507,59	1.717	79
POLIVALENTE (ARTESANAL)	2.892	6.927,76	51.558	6.352
POLIVALENTE	101	566,95	3.115	325
AUXILIAR ALMADRABAS	82	1.169,94	1.411	110
AUXILIAR DE BATEAS	936	18.534,63	87.372	2.505
AUX. CULTIVOS MARINOS	142	876,24	3.363	268
AUX. CERQUEROS Y OTROS	53	49,86	458	100
BUGUES SIN CLASIFICAR	135	304,56	1.630	239
TOTAL BUGUES	19.363	616.717,51	1.608.500	74.820

Fuente: SGPM

FLOTA PESQUERA POR GT (JUNIO 1997)

TOTAL NACIONAL	Nº BUGUES	TOTAL GT	TOTAL KW	TOTAL TRIPU.
0 - 9,99	7.905	21.542,78	209.647	20.237
10 - 19,99	1.701	17.217,67	165.535	7.325
20 - 49,99	1.370	45.341,27	246.444	11.385
50 - 99,99	846	73.779,34	244.993	9.049
100 - 149,99	411	69.434,55	152.543	5.478
150 - 249,99	361	99.094,16	182.737	5.596
250 - 499,99	213	95.757,94	165.554	3.918
500 - 999,99	73	60.755,40	105.489	1.938
1.000 - 1.999,99	35	60.199,04	94.102	1.007
2.000 Y MAS	3	48.665,00	13.967	65
TOTAL BUGUES CON MOTOR FIJO	12.918	617.787,15	1.581.015	65.998
TOTAL BUGUES SIN MOTOR FIJO	6.445	4.930,36	27.485	8.822
TOTAL BUGUES	19.363	616.717,51	1.608.500	74.820
TOTAL BUGUES DE PESCA	18.083	595.276,39	1.512.115	71.619
TOTAL BUGUES AUXILIARES	1.280	21.441,12	96.384	3.201

Fuente: SGPM

quera es que no haya ningún tipo de recorte simplemente porque no corresponde. Si el IV Programa obliga a un ajuste medio de toda la flota entre el 10% y el 12% y si, por otra parte existen "créditos" por el programa anterior por haber superado las exigencias de recortes del 20%, el resultado es no tocar la flota.

Por tipos de actividad, es probable que España debería hacer un recorte para los barcos que operan en determinados caladeros sobreexplotados o en peligro de extinción. Pero, España, que ha perdido un fuerte porcentaje de TRB por salidas de barcos a otros caladeros, plantea la filosofía de la globalidad en el sector, para que solamente abandone quien lo haga de forma voluntaria.

Actualmente, la flota pesquera española se halla compuesta por poco más de 18.000 unidades de las que

16.346 se hallan en los caladeros nacionales pero solamente con 150.000 TRB. Por el contrario, en los caladeros comunitarios hay faenando 858 buques con 85.000 TRB y 879 barcos en caladeros internacionales con 225.000 TRB. De los 16.346 barcos que faenan en caladeros nacionales, más del 55% tienen más de 20 años. Un total de 13.000 barcos tiene un máximo de nueve metros de eslora y 8.000 embarcaciones no llegan a las 10 TRB.

En estas circunstancias de la flota, parece obvio que la misma necesita un ajuste y un proceso de cambio. Dinero hay para ello, pero el objetivo es que se haga de forma voluntaria y no bajo exigencias de Bruselas cuando España ha sido uno de los pocos países que cumplió con el III Programa de Orientación de Flota. ■

Vidal Maté

Santer tomó partido por Londres

Sigue el contencioso con el Reino Unido por el funcionamiento de las empresas conjuntas y el empeño de las autoridades de Londres de recuperar unas cuotas, unas posibilidades de pesca que sus propios armadores vendieron y a buen precio a finales de los años setenta. Al cierre de este número, armadores españoles de estas sociedades daban el último paso ante los tribunales de Londres para determinar el importe de las indemnizaciones a que obligó el Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Sin embargo, la batalla no va a terminar aquí. Por un lado, el gobierno inglés sigue empeñado en imponer una serie de condiciones a este tipo de barcos para hacerles la vida imposible hasta que tiren la toalla y vendan sus cuotas a los armadores del Reino Unido. Pero, por otra parte, el tema de las empresas conjuntas le puede seguir saliendo caro a Londres si los armadores españoles, como pretenden algunos, plantean ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea una nueva demanda por reasignación ilegal de cuotas de pesca a inicios de esta década y se reclaman también daños y perjuicios por lucro cesante y capturas que no han podido realizar en los últimos cinco años consecuencia del reparto de cuotas que hicieron las autoridades británicas.

La situación de las empresas conjuntas en el Reino Unido es una cuestión sugerente desde un punto de vista político ante las reclamaciones de los armadores de ese país en demanda de esos derechos por considerar es algo que pertenece a cada Estado miembro. En relación con este tema, con motivo de las últimas campañas electorales, se han manifestado los partidos políticos en el Reino Unido con el compromiso de acabar con esta situación, aunque choque con sentencias del Tribunal de Justicia de la Unión Europea. En realidad, por debajo de esas reivindicaciones nacionalistas, se halla simple y llanamente el interés por unas capturas y la posibilidad de entrar con las mismas en el mercado español donde han aumentado sus ventas en los últimos años.

Con el fin de cambiar el actual status de las sociedades con-

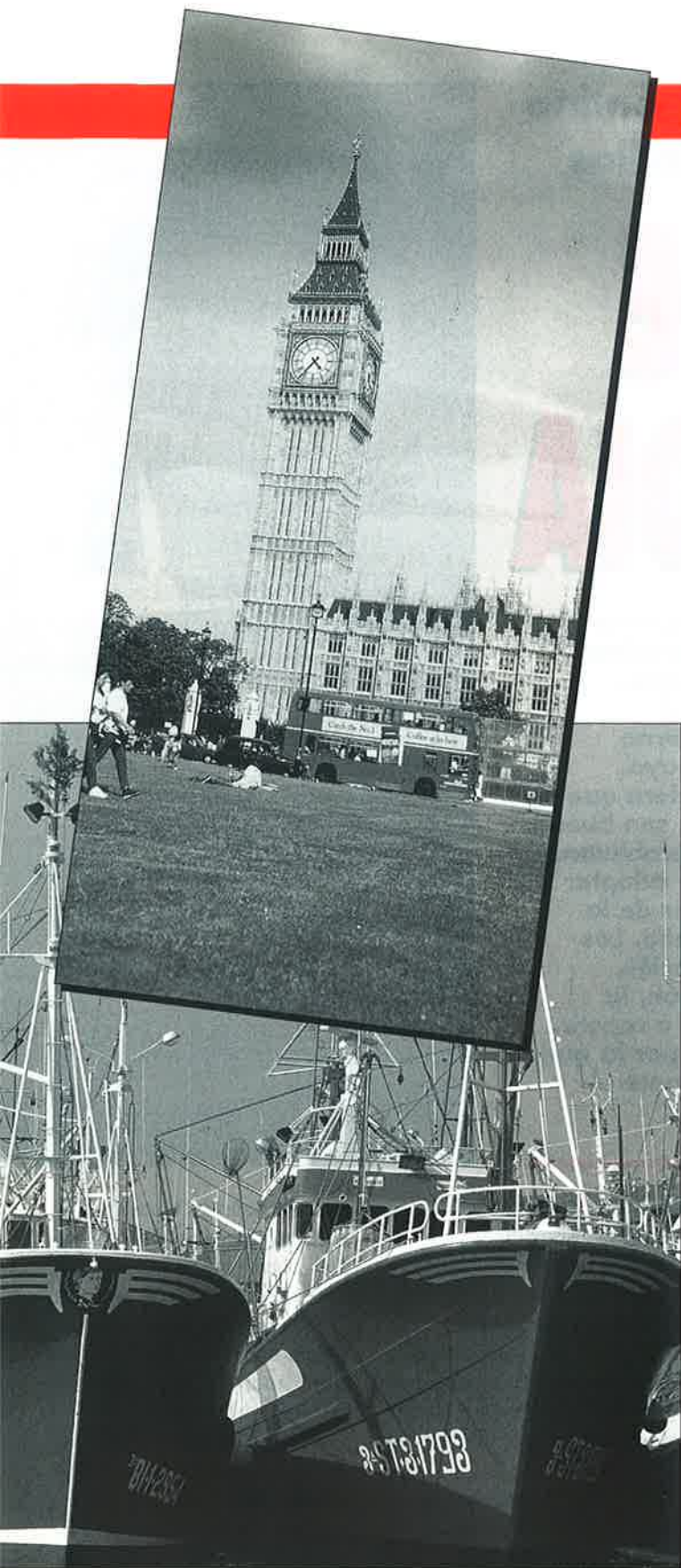
juntas, el Reino Unido planteó en los últimos meses la necesidad de modificar incluso el Tratado de Roma argumentando que las cuotas de pesca eran de cada país y que no era una situación igual a la que se produce en otras actividades económicas en la Unión Europea. Estas pretensiones, además con una sentencia de por medio del Tribunal de Justicia de la UE, chocaban frontalmente con las actuales reglas de juego en un mercado único y tenían muy pocas posibilidades de éxito.

Las exigencias comunitarias no se pudieron plantear en la reciente cumbre de jefes de gobierno celebrada en Bruselas por no encajar en los debates más profundos que tuvieron lugar en Amsterdam. Sin embargo, los dirigentes del Reino Unido han planteado a la Comisión Europea la posibilidad de que se adopten otros tipos de medidas para cercar

El presidente de la Comisión señaló la posibilidad de que el Reino Unido pueda obligar a descargar parte de las capturas en puertos británicos, que una parte de la población sea inglesa y que los barcos zarpen desde un puerto de las islas para faenar.



España ha protestado duramente a la Comisión por lo que se considera atenta contra las reglas de juego del mercado único.



Los armadores españoles se plantean un nuevo juicio contra Londres por reducción injustificada de cuotas a inicios de esta década.

a la flota de las empresas conjuntas y lograr al final que vendan cuotas y abandonen las islas. Estas peticiones se centraban en la obligatoriedad de que las empresas conjuntas tuvieran mayores vínculos con el Reino Unido en materia económica tales como descargas, tripulaciones o la propia ubicación del barco.

Juega Santer

En base a estos planteamientos del Reino Unido, tras la cumbre de jefes de Estado de Amsterdam, el presidente de la Comisión Europea Jacques Santer remitió una carta al primer ministro inglés, Tony Blair donde se le señalaba la posibilidad de que Londres adoptara medidas en relación con esta flota como la obligación de que el 50% de las descargas se hicieran en puertos de las islas, que la mayoría de las tripulaciones fueran del Reino Unido y que los barcos salieran a faenar desde un puerto en este país.

Esta carta fue considerada por España como una toma de partido clara de Jacques Santer con los planteamientos del Reino Unido, aunque no se sabe muy bien realmente cuál es el valor de una carta del presidente de la Comisión cuando la propia comisaria de pesca no comparte ese planteamiento. En principio, automáticamente, el ministro español de Asuntos Exteriores, Abel Matutes remitió un duro escrito a Jacques Santer rechazando todos los puntos de esa carta por estimar que los mismos iban contra las normas más elementales del mercado único a la vez que se anunciaba la decisión del gobierno español de llevar el tema a las más altas instancias comunitarias. En la misma línea del gobierno se manifestaron todos los partidos políticos así como los diputados del Parlamento Europeo.

Frente a los argumentos del gobierno español, el presidente de la Comisión volvió a la carga señalando la posibilidad de que el Reino Unido adoptase medidas que supongan un vínculo económico de estas empresas con el Reino Unido.

La posición del presidente de la Comisión se basa en un punto de la sentencia del Tribunal de Justicia por el que se hace refe-

rencia a la posibilidad de adoptar medidas que supongan un vínculo económico, a la vez que añade "sin dificultar el normal funcionamiento de las empresas..." Es más, hay incluso armadores del propio Reino Unido que se hallan en contra de la obligación de tener que hacer descargas en sus puertos ya que, en la actualidad, el pescado lo colocan allí donde más interesa en cada momento en función de sus intereses económicos y de como esté el mercado.

Más allá incluso de lo que señale el Tribunal de Justicia, la realidad es que, en un mercado único, con libertad de movimiento de personas, capitales o mercancías, cualquier limitación en esta línea supone atentar contra el Tratado de la Unión.

En este contexto y con un juicio definitivo para el pago de indemnizaciones por los hechos acaecidos en 1989/90 por la aplicación de la Merchant Shipping Act, no parece probable que el Reino Unido tenga ganas de entrar en nuevos problemas con la Justicia comunitaria. Tras el pago de las indemnizaciones cuya cuantía se debe fijar por un Tribunal de Londres, la batalla de las cuotas puede ser más sangrienta para el Reino Unido.

Tras la entrada en vigor en 1989 de la Merchant Shipping Act, los barcos de las empresas conjuntas tuvieron que estar parados un período que para algunos llegó a 18 meses. En consecuencia, no pudieron pescar sus cuotas. Años más tarde, Londres hizo una reasignación de cuotas en base a las capturas reales de cada barco. Como las conjuntas habían estado paradas, unas cuotas que tenían de unas 120 Tm por barco se quedaron en muchos casos en 45 toneladas. Una reclamación de las empresas conjuntas en esta dirección puede suponer que, si se gana el contencioso ante los tribunales, que posiblemente se gane tras el precedente de las indemnizaciones, supondría no solamente pagar por el lucro cesante, sino, tener que quitar cuotas a barcos del Reino Unido que recibieron parte de lo que correspondía a las sociedades conjuntas.

Londres tiene entre sí una batalla peligrosa. ■

Vidal Maté

España quiere clarificar con Argentina los límites exactos de las 200 millas

LA LÍNEA DE LA DISCORDIA

La Administración española ha planteado a Argentina la necesidad de buscar una salida negociada para delimitar exactamente los puntos de las 200 millas de las aguas jurisdiccionales de ese país con el fin de poner fin a apresamientos como el llevado a cabo por el gobierno argentino con el barco Arpón el pasado mes de mayo. En medios de la Administración española se considera que en este momento las relaciones globales con ese país son buenas y que se debe buscar una salida amistosa a este problema. En ningún momento se consideró la posibilidad de adoptar medidas en el campo del comercio de los productos de la pesca contra las importaciones argentinas en España. Los armadores comparten la posición de la Administración española pero estiman que se trata de una situación, la detención del barco Arpón, que no se debe volver a repetir. El partido Nacionalista Vasco planteó una moción por la que se instaba al Gobierno a que planteará el asunto ante el Tribunal Internacional de Justicia de La Haya.



El pasado 13 de mayo, fue apresado por un buque guardacostas de la Prefectura Naval Argentina el barco congelador español Arpón, propiedad del grupo Freiremar. Las autoridades de ese país, acusaron al barco de estar pescando ligeramente dentro de las 200 millas de las aguas jurisdiccionales, razón por la cual fue conducido a puerto donde se le impuso una multa de 800 millones de dólares.

En contra de las versiones apuntadas por la Administración argentina para justificar este apresamiento, todos los informes técnicos han coincidido en señalar que el bar-

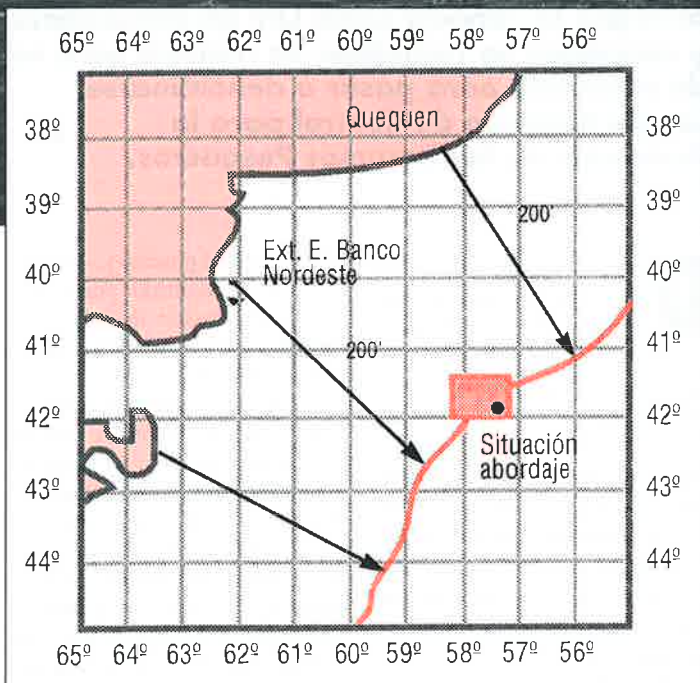
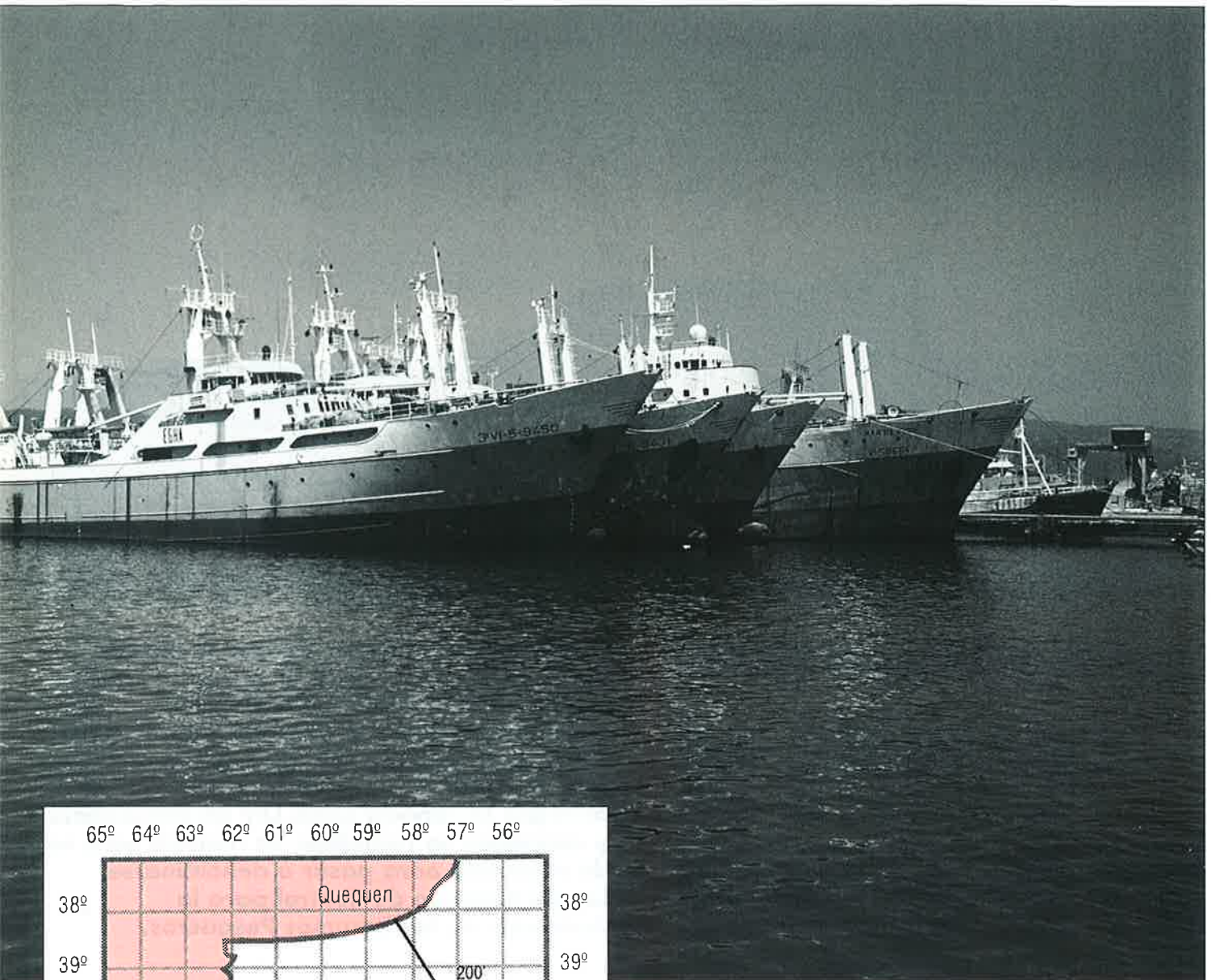
co español se hallaba faenando en aquel momento en un punto situado a 200,4 millas de la costa argentina de acuerdo con las cartas náuticas comunicadas por Argentina a los organismos internacionales. De acuerdo con esta carta, la conocida como H-50, el Arpón se hallaba operando legalmente en el momento de su detención así como otros barcos congeladores que se hallaban en la misma zona. Los barcos españoles, de acuerdo con los puntos marcados oficialmente por Argentina para delimitar sus 200 millas, tomaban como referencia el paraje denominado "Restinga al Este

Puerto Quequén". Por su parte, las autoridades argentinas, a la hora de justificar se apresamiento, han apuntado que la zona a tomar como referencia es la denominada "Restinga Sur Balneario Los Angeles" que se trata de una roca solamente visible en marea baja.

Para los armadores españoles, la Administración argentina ha actuado en este caso de mala fe al tomar como referencia un punto que no figura en las cartas y que no se había utilizado hasta la fecha ni se ha comunicado a los organismos internacionales. Argentina no ha puesto en conocimiento de la divi-

sión de Asuntos Oceánicos y de Derecho del Mar de las Naciones Unidas esta nueva delimitación, razón por la cual la misma no puede ser válida en base a la Convención Internacional sobre el Derecho del Mar.

Contra la actuación de las autoridades argentinas se han manifestado las diferentes organizaciones de armadores españoles desde donde se ha apelado también a las buenas relaciones con ese país para que se busque una solución amistosa y negociada a este conflicto. La Administración española desarrolló una intensa actividad diplomática al más alto nivel con el go-



bierno argentino, primeramente para la liberación del barco y, en segundo lugar, para buscar una salida duradera y estable. En contra de una salida rápida al conflicto parece jugaron las condicio-

nes políticas en ese país y, especialmente, los problemas de pesca que tienen también los propios armadores argentinos por el recorte en sus cuotas de capturas. En ese contexto, el apresamien-

to del Arpón se podría haber utilizado como un justificante político a la hora de buscar culpables a los problemas de sus caladeros.

Los armadores españoles rechazan la instrumentalización política de este apresamiento cuando hay total coincidencia en los técnicos de que se hallaba fuera de las 200 millas en el momento de su detención en base a la carta oficial náutica de Argentina.

Para la Administración española lo importante en este momento es lograr un acuerdo con Argentina para evitar problemas en el futuro delimitando claramente cuá-

les son los puntos a tomar como referencia e incluso dejar una zona en sombra dudosa donde no sean posibles los apresamientos.

En aquella zona, fuera de las 200 millas operan unos 14 barcos españoles entre cuyas capturas se halla el calamar patagónico. España pretende que, además de lograr un acuerdo para clarificar las 200 millas, cada barco tenga un sistema para delimitar su ubicación que sea aceptado por la Administración argentina para evitar dudas sobre la situación de los barcos en el futuro. ■

V.M.



Aprobado en Consejo de Ministros

PROYECTO DE LEY DE RÉGIMEN DE CONTROL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS RECURSOS PESQUEROS

El Consejo de Ministros aprobó el pasado 20 de junio un proyecto de Ley por el que se regula el régimen de infracciones y sanciones en materia de pesca marítima así como la ordenación del sector pesquero. Este proyecto de nueva disposición que en principio se conoció como Ley de infracciones y sanciones ha cambiado de nombre pero no de contenido para pasar a denominarse Ley de Régimen de Control para la Protección de los Recursos Pesqueros.

Dada la importancia de la pesca en la economía nacional y el cierto desajuste que se ha producido en el sector especialmente en materia de infracciones y sanciones, especialmente en las referidas a los procesos de comercialización, con esta Ley se pretende una explotación más racional de los recursos pesqueros que permita su conservación y regeneración para lograr una estabilidad de los mismos.

Una de las novedades más significativas es la importancia que se da en la misma a los procesos de comercialización y distribución de la pesca donde también se determinan importantes responsabilidades. Para la administración, a partir de un control fuerte en la comercialización será más

fácil vigilar el proceso y, sobre todo, obtener resultados positivos.

Este proyecto de Ley es el primero de los acometidos por la nueva Administración. En principio se pensó que podría ser una parte más de la futura Ley de Pesca que también se halla en avanzado proceso de redacción. Pero, se consideró que la Ley de Pesca, por mucho que se acelere va a tener una tramitación bastante más larga en cuanto se quiere que se apruebe por consenso. Con el fin de no retrasar esta Ley de infracciones y sanciones, se optó por sacar la misma en solitario, dentro de la filosofía de la Ley de Pesca.

El proyecto parte de la distinción entre infracciones en materia de pesca marítima competencia exclusiva del Estado, e infracciones relativas a la orde-



nación del sector pesquero (aspectos como el almacenamiento, transporte o distribución), que es competencia de las Comunidades Autónomas. En uno y otro capítulo se clasifican las sanciones en leves, graves y muy graves. La escala general de sanciones va desde el apercibimiento a la incautación del buque, aunque la sanción principal a imponer es la multa, que se gradúa proporcionalmente a la gravedad de la infracción cometida.

Infracciones y sanciones en materia de pesca marítima

Según el proyecto de Ley, en materia de pesca marítima las causas de infracción leve pueden ser, entre otras, las siguientes: la alteración de datos en licencia, sin comunicación previa; el ejercicio de la pesca con luces que dificulten la visibilidad, anotaciones incorrectas en el Diario de Pesca y en la declaración de desembarque.

En el caso de falta grave, en lo relativo a la actividad, el motivo de infracción puede venir dado por el ejercicio de la pesca sin autorización o la alteración de los datos y condiciones de ésta; el incumplimiento de las normas en materia de modalidades

de pesca; el ejercicio de la pesca en caladeros o períodos no permitidos, inobservancia de las normas relativas al tiempo máximo de calamento de las artes; manipular o no llevar instalado los dispositivos de control vía satélite; no tener a bordo el Diario o las autorizaciones de pesca; no comunicar a las autoridades los desembarques fuera del territorio de la Unión Europea; entorpecer las labores de inspección, etc.

Con respecto a las especies, será grave, entre otras infracciones, cualquier actividad que ponga en peligro la gestión y conservación de las mismas; la repoblación marina sin autorización; la tenencia, antes de su primera venta, de especies sin las autorizaciones necesarias, que hubieran agotado los Totales Admisibles de Capturas o que tengan talla inferior a la reglamentaria. En lo relativo a los aparejos, se considera grave incumplir su modo de empleo, el cambio de la modalidad de pesca sin autorización y la utilización de dispositivos que reduzcan la selectividad de las artes.

Pueden ser causa de infracción muy grave: el ejercicio de actividades pesqueras sin estar incluido en el Censo de Flota Pesquera Operativa; las actividades que alteran zonas de especial interés pesquero; la obtención de

Las sanciones pueden llegar a los 50 millones de pesetas y a la incautación del barco.

autorizaciones con información falsa; el ejercicio de la pesca sin permiso en aguas españolas por parte de buques no comunitarios; la violación de Convenios, Acuerdos o Tratados Internacionales; la tenencia o utilización para la pesca de explosivos, armas y sustancias tóxicas; y, finalmente, la obstrucción grave a las autoridades de vigilancia.

Las cuantías de las multas en las infracciones leves de 50.001 a 10.000.000 en las graves y de 10.000.001 a 50.000.000 en las muy graves. Dependiendo del tipo de infracción grave, las multas pueden ir acompañadas de la inhabilitación o retirada de la autorización

por un período no superior a cinco años, la incautación de artes o el decomiso de productos. En las muy graves también se puede sancionar, en algunos casos, con la imposibilidad de obtención de préstamos o ayudas públicas durante un máximo de cinco años y la incautación del buque.

Infracciones y sanciones en materia de ordenación del sector pesquero

El proyecto de Ley considera falta leve, en materia de ordenación del sector pesquero el retraso en las obligaciones de información de las Administraciones Públicas y cargar productos de la pesca fuera de los lugares fijados al efecto.

Son infracciones graves, entre otras, la construcción de buques sin autorización, la comercialización y transporte de especies pesqueras sin permiso; el almacenamiento, transporte, transformación o comercialización de productos pesqueros de talla inferior a la reglamentada; la falta de colaboración y obstrucción de las labores de inspección, sin llegar a impedir su ejercicio; el aumento de potencia máxima autorizada de motores; el cambio de base del buque sin el correspondiente permiso; el ejercicio de actividades profesionales sin la titulación correspondiente; así como la venta de productos pesqueros en lugar o en forma no autorizados.

Básicamente, se consideran infracciones muy graves, la obtención de subvenciones, autorizaciones o préstamos con datos incorrectos o falsos, así como impedir el ejercicio de las autoridades de inspección.

Las infracciones graves, además de la multa correspondiente, podrán ser sancionadas, según los casos, con el decomiso de los productos o bienes obtenidos legalmente, la suspensión de las autorizaciones por un período no superior a cinco años o la inhabilitación para el ejercicio de actividades. Las sanciones por infracciones muy graves, además de las anteriores, pueden ir acompañadas de la imposibilidad de obtención de ayudas públicas. ■

V. M.

El documento fue entregado a la comisaria Emma Bonino

EL SENADO PLANTEÓ EN BRUSELAS MEJORAS PARA EL SECTOR DE LA PESCA

El presidente de la Comisión de Agricultura y Pesca del Senado, Ricardo Gatzagaetxebarría, se entrevistó el pasado tres de junio con la comisaria de Pesca Emma Bonino en Bruselas a quien hizo entrega de un documento elaborado por la Cámara Alta donde se hace un repaso a la situación del sector de la pesca en España y se hacen una serie de reivindicaciones para el sector. Entre otros puntos, los senadores reclaman un mejor tratamiento para el conjunto de la flota que opera en los caladeros comunitarios poniendo fin a algunas discriminaciones de que siguen siendo objeto los barcos españoles. Para la flota de bajura se reclama un nuevo acuerdo con Portugal para las pesquerías de túnidos así como la prohibición del uso de redes volantas. En el documento se solicita un aumento de cuotas para la flota bacaladera y una mejora en los acuerdo que afectan a las flotas arrastrero-congeladoras. En esta misma línea se solicitan nuevos acuerdos de pesca con terceros países.

El documento remitido a la comisaria de Pesca concreta sus peticiones en los siguientes puntos

■ Flota de altura al fresco

Se trata de la flota pesquera con base en los puertos de Pasaia y Ondárroa en Euskadi y diversos puertos de Galicia y que faena en aguas reguladas por la Unión Europea.

Esta flota desde el ingreso en la Unión Europea, ha efectuado una reconversión muy grande y por ello se plantea:

- 1) Tener libre acceso al caladero denominado "box irlandés", pues se limita la entrada a 40 barcos, restricción que no tiene justificación.
- 2) Lograr una verdadera y auténtica integración de la flota de altura en la Política Pesquera Común, modificando y adecuando el principio de estabilidad relativa, a la realidad de la Europa de quince países. Se debe suprimir la prohi-



bición a la flota española de pescar en aguas europeas, especies como lenguado y bacalao.

- 3) Establecer un sistema de gestión el recurso de cuotas por empresas, caminando hacia la flota única europea.
- 4) Impedir la renacionalización de la Política Pesquera Común, como pretende el Reino Unido, consolidándose el respeto a los principios de libre circulación de mercados, capitales y personas.

■ Flota de bajura

- 1) Suscribir un Acuerdo pesquero entre España y Portugal, de manera que se permita a la flota de bajura, pescar túnidos en aguas continentales de Portugal, con cebo vivo, tal y como ya ocurre en aguas de Azores.
- 2) Es preciso lograr la prohibición definitiva del uso de las redes volantas en el Atlántico para finales de 1997 en la línea planteada por la Comisión Europea de excepción en el Mar Báltico y principalmente teniendo en cuenta la amenaza del embargo norteamericano.



■ Flota bacaladera

Es la flota que faena tradicionalmente en el Atlántico Norte, constituida por los buques de Pasajes y Vigo.

- 1) Mejorar las cuotas pesqueras en el Océano Ártico, pues actualmente de un Total de Capturas Admisibles de 850 mil Toneladas la flota española, sólo puede capturar 13.500 Toneladas, y solicitamos alcanzar hasta las 15.000 Toneladas.
- 2) Terminar con la discriminación del Acuerdo entre la Unión Europea y Groenlandia, que impide la pesca de la flota bacaladera española en aguas de Groenlandia.
- 3) Alcanzar un Acuerdo Pesquero con Rusia para poder constituir Sociedades Mixtas y pescar en el Mar de Barents (Océano Ártico).

■ Flota arrastrero-congeladora

Es la flota que tradicionalmente faena, en el Atlántico Sur.

- 1) Alcanzar un acuerdo pesquero entre la Unión Europea y países como Sudáfrica y Namibia, para

poder ubicar a esta flota, en estas aguas.

- 2) Que la Unión Europea tenga mayor peso político-pesquero en organismos internacionales como NAFO, sobre todo teniendo en cuenta que se está en trámites de crear la organización de Pesquerías del Atlántico Sudoccidental (SAFO).
- 3) Dar continuidad a la existencia de presupuestos comunitarios para celebrar Acuerdos de Pesca con Terceros países, vista la presión de los países nórdicos para suprimir estas consignaciones.

Igualmente en estos Acuerdos se debe potenciar las Asociaciones Temporales de Empresas, de manera que se permita mantener el pabellón comunitario.

■ Flota palangrera del pez espada

- 1) Lograr que la flota española que faena en el Pacífico sur, pueda descargar sus capturas en Chile, cuestión que les está prohibido, y que atenta contra los acuerdos del GATT.

■ Flota atunera-congeladora

- 1) La necesidad de lograr Acuerdos de Pesca para túnidos en aguas de Brasil, y en las Islas Chagos.

■ Estructuras pesqueras

- 1) Que el horizonte temporal del IFOP, dure hasta el 2002 y no hasta 1999, de manera que haya una correspondencia entre la vigencia de la política pesquera común y la de los fondos estructurales pesqueros.
- 2) Terminar con la discriminación que padece Euskadi de ser Región objeto-2 y recibir por ello, menos ayudas para la modernización y construcción de buques pesqueros, (40% de la inversión en Euskadi y 60% en otras Comunidades Autónomas). Se debe partir como criterio de que las regiones sean o no altamente dependientes de la pesca.

■ Sector conservero

- 1) Establecer controles rigurosos en las importaciones de túnidos, procedentes de países sudamericanos, sujetos al Sistema Preferencial Droga para evitar el comercio fraudulento.

■ Sector comercial

- 1) Consagrar el principio de "Comercio Responsable", en correspondencia con el de "Pesca Responsable".
- 2) Establecer una armonización entre tallas de las especies que se pueden pescar y comercializar, para evitar que se venda en el mercado español especies inmaduras que están prohibidas capturar y comercializar a la flota española y que en cambio se autoriza a la de terceros países.

■ Acuerdos comerciales con terceros países y Principio de Preferencia Comunitaria

Es práctica habitual de la Unión Europea, la celebración de Acuerdos de Cooperación Económica y Comercial con terceros países, a los que se otorga un régimen preferente para que sus productos se puedan vender en el mercado de la Unión.

Pues bien, hemos comprobado que en todos estos acuerdos, no se ha incluido la pesca como materia de negociación, cuando resulta que la flota europea más importante como es la española, tiene grandes problemas de acceso a caladeros.

En definitiva solicitamos que para sucesivos Acuerdos, se tenga presente la salvaguarda del Principio de Preferencia Comunitaria, y de la máxima tradicional de acceso al mercado a cambio de acceso al recurso.

En la actualidad la Comisaría de Pesca tiene mandato para negociar Acuerdos Pesqueros con Namibia, Mozambique y Sudáfrica.

Para el presidente de la Comisión de Agricultura y Pesca del Senado, Ricardo Gatzagaetxebarria es preciso impulsar este tipo de acciones para lograr asegurar una actividad a la flota. ■

V.M.

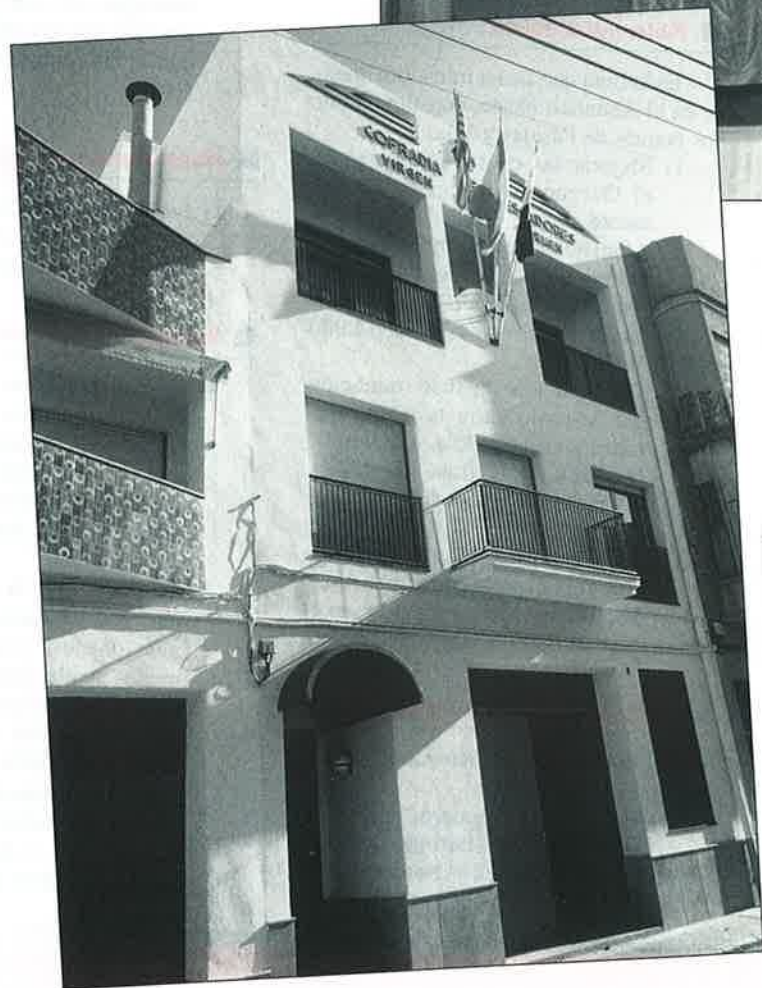
El II Encuentro de Cofradías de Pescadores del Mediterráneo ha vuelto a poner de manifiesto la urgencia de una ordenación global y de medidas de gestión y control eficaces sobre las flotas de países ribereños, pero también sobre los no ribereños y de manera singular sobre los barcos que operan bajo pabellón de conveniencia, para combatir la sobreexplotación a que están siendo sometidas la mayoría de las especies comerciales de este mar.

EL MEDITERRÁNEO REQUIERE UNA ORDENACIÓN GLOBAL DE LA PESCA

Las Cofradías de Pescadores del Mediterráneo aprovecharon su II Encuentro, convocado en Ibiza, para llamar la atención sobre las especiales circunstancias que concurren en este mar interior y sobre el riesgo real de agotamiento de los recursos por la sobreexplotación a la que están sometidos, especialmente por parte de las flotas de países no ribereños y los buques que operan bajo pabellón de conveniencia. Las Cofradías reiteraron su reclamación sobre la necesidad de alcanzar una armonización real y efectiva de la legislación comunitaria y señalaron la conveniencia de una coordinación entre la Administración Central y las respectivas administraciones autónomas, así como la necesidad de estable-

cer un mecanismo de consulta permanente con el sector.

La numerosa representación de las Cofradías, más de doscientos asistentes, encabezada por el presidente de la Federación Nacional, Clemente Muñiz, y el secretario general, José Manuel González Gil de Bernabé, contó con el respaldo de los responsables políticos del sector, la ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Loyola de Palacio, que clausuró el Encuentro, y el secretario general de Pesca Marítima del MAPA, Samuel Juárez. La presidenta de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo, Carmen Fraga, el director general de Recursos Pesqueros, José Ramón Barañano, y el subdirector general de Organismos Multilaterales de Pesca, Carlos Do-





mínguez, presentaron, además, sendas exposiciones sobre cuestiones de sus respectivas áreas de actuación. La Administración autónoma balear estuvo representada por su presidente, Jaime Matas, el conseller de Agricultura, Comercio e Industria, Josep Juan, y el presidente del Consell Insular de Ibiza y Formentera, Antonio Mari, a quienes se unió el alcalde de Ibiza, Enrique Fajarnes.

Tratamiento específico

Loyola de Palacio, inició su intervención con un reconocimiento expreso a *“la labor que realizan las cofradías, instituciones centenarias que han dado cobertura, respaldo, apoyo a las familias y a las gentes de la mar”*. Señaló

Loyola de Palacio

“Las características singulares del sector pesquero mediterráneo español lo hacen acreedor de un tratamiento diferencial respecto al conjunto del sector pesquero español”.

ló luego como una de las prioridades del Ministerio que dirige la de otorgar *“a la pesca del Mediterráneo el tratamiento específico que requiere”* ya que el sector pesquero mediterráneo español posee *“características singulares que lo hacen acreedor de un tratamiento diferencial res-*

pecto al conjunto del sector pesquero español”. Unas diferencias que no se refieren sólo a los aspectos biológicos, dijo, sino que se trasladan también al ámbito socio-económico, ya que su importancia es *“muy superior en términos sociales que en términos económicos”*. Respecto

a la ordenación de las pesquerías apuntó que debe pivotar en dos ejes fundamentales: la conservación y la valorización de los recursos. Concluyó con todos los intervinientes en la sobrepesca que aqueja al Mediterráneo y admitió que es necesario avanzar más rápidamente en la concertación en el ámbito internacional, ya que *“en los organismos que se encargan de la gestión de las pesquerías del Mediterráneo, no se nota el impulso suficiente”*. Por contra, destacó las medidas adoptadas por IC-CAT de prohibir la pesca al cerco en el mes de agosto y la utilización de aviones para la detección de los cardúmenes, junto a la prohibición del uso del palangre de superficie para las capturas de atún en junio y julio, además de medidas comerciales contra los países que no respetan las normas de conservación. De Palacio aludió a la previsible prohibición comunitaria de las redes de enmalle a la deriva y, en el ámbito nacional, se refirió a la reforma de la normativa sobre pesca deportiva.

El secretario general de Pesca Marítima consideró que el denominador común de los problemas que afectan al sector en el Mediterráneo, es la *“sobrepesca generalizada que conduce a una baja rentabilidad para los pescadores”* y apuntó que *“la recuperación de los recursos hoy sobreexplotados debe ser el norte que guíe toda política pesquera, y sobre el que no cabe ningún tipo de excusas”*.

El presidente de ella FNCP, Clemente Muñiz, centró sus críticas en el Reglamento comunitario que definió como *“un agravio comparativo”*, puesto que *“los países terceros pescan libremente en todas las aguas y nosotros tenemos unas restricciones graves”*.

Falta de realismo

No menos contundente fue la presidenta de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo, Carmen Fraga, al afirmar que el Reglamento (CE) 1626/94 *“ha demostrado su inicial falta de realismo, de ambición e incluso de imaginación para buscar soluciones a problemas tan particulares como los que el Mediterráneo plantea”*.

En su intervención ante los representantes de las Cofradías, Fraga propuso como primera medida una verdadera reorganización de las flotas como paso previo a *“un necesario proceso de reestructuración que asegure su rentabilidad y capacidad de asumir medidas de gestión”*. Se decantó por un incremento del control del esfuerzo de pesca como medida de gestión y abogó porque en la reorganización del Consejo General del Mediterráneo esté representado el sector.

El subdirector general de Organismos Multilaterales de Pesca, Carlos Domínguez, reconoció que las relaciones pesqueras internacionales no pueden lograr la solución de todos los problemas del Mediterráneo, si bien destacó el esfuerzo de gestión que realiza ICCAT y las dificultades que ofrece el control sobre los buques que operan con pabellón de conveniencia.

Legislación comunitaria

Dos fueron las ponencias a debate en el II Encuentro de Cofradías de Pescadores del Mediterráneo. En la primera se realizó un análisis de las legislaciones comunitaria y nacional y en la segunda se estudiaba la labor realizada desde la Federación Nacional de Cofradías y la problemática actual en el Mediterráneo.



Samuel Juárez

“La recuperación de los recursos hoy sobreexplotados debe ser el norte que guíe toda política pesquera, y sobre el que no caben ningún tipo de excusas”.

Clemente Muñiz

“El Reglamento comunitario es un agravio comparativo, los países terceros pescan libremente en todas las aguas y nosotros tenemos unas restricciones graves”.

En lo que atañe a la legislación comunitaria, el Reglamento (CE) 1626 del Consejo de 27 de junio de 1994, sobre medidas técnicas de conservación de los recursos pesqueros en el Mediterráneo, las conclusiones recogen que dicho Reglamento *“no logra una armonización real y efectiva”*, que deben acortarse los plazos de las derogaciones que se recogen en el mismo, y seguir siendo críticos con las derogaciones que se establecen para el arrastre pelágico, la red de pareja, los artes de playa y dragas. Respecto a las tallas se señala que debería plantearse que todo lo que se capture con arte legal y en fondos reglamentarios se pueda comercializar; se muestra la oposición a las derogaciones en las tallas, salvo que afecten a todos los pescadores por igual, y a las divisiones zonales en el Mediterráneo, y propone una posible reducción de



tallas, adaptando la legislación a la realidad.

En las conclusiones sobre la legislación nacional se señala que España es país puntero en la ordenación de actividad y horarios por lo que habría que reclamar a la Unión Europea la armonización en estas cuestiones, mediante un reglamento que unificase los criterios de esfuerzo pesquero. Se subraya también la competencia desleal que se produce fuera de las 12 millas, principalmente en cuanto a los artes empleados y a horarios, situación para la que deben buscarse fórmulas de control como ampliación de millas y defensa de métodos artesanales y tradicionales de pesca, y estudiar detalladamente la situación actual de las millas que tienen todos los países y de aquellos que han realizado ampliaciones. Otras propuestas recogidas también en las conclusiones se refieren a la

EL MEDITERRÁNEO EN CIFRAS

Superficie	2,5 millones de km ²
Costas	46.000 km
Más de 100 especies comerciales de peces y mariscos	
Pescadores	110.000
Barcos	50.000
Capturas totales	2 millones toneladas (2,5% del total mundial)

Unión Europea

Capturas	700.000 Tm (15 del total comunitario)
Barcos	41.000

Italia

Capturas	46,51%
Barcos:	16.300 (16 TRB de media)

Grecia

Capturas	9,18%
Barcos	20.000 (6 TRB de media)

Francia

Capturas	6,74%
Barcos	500 (27 TRB de media)

España

Capturas	19,06%
Barcos	4,775 (17 TRB de media)

búsqueda de fórmulas de control a la pesca deportiva, que tengan el respaldo de los profesionales y un mayor control sobre toda la flota pesquera italiana que viene utilizando los artes de enmalle a la deriva, dado que pueden acogerse ya a la decisión del Consejo de 28 de abril de 1997, que favorece su reconversión.

Modificaciones legislativas

Las Cofradías proponen se modifique la legislación nacional en los siguientes aspectos:

– Pesca de arrastre:

- Cuando un buque no cumpla el horario por causa de fuerza mayor, no debe ser sancionado.

- Respaldo legalmente a las Cofradías que sancionen embarcaciones que vulneran los horarios.

– Pesca de cerco:

- Unificar la longitud de las artes para todo el Mediterráneo.

- Establecer las posibilidades de realizar paradas biológicas (financiación)

- Reglamentar la potencia lumínica

- Utilización del arte de mosca exclusivamente en las provincias a las que pertenecen los buques.

- Determinar especies que se puedan pescar (ejemplo: las lechas)

– Palangre de fondo:

- Especificar la posibilidad de despachar el buque, no en función de las 60 millas, sino de lo que establezca el título del patrón, aunque respetando las aguas de otras Comunidades Autónomas y regulándolo con aquellas Comunidades y Cofradías en las que se puedan dar problemas de cohabitación.

- Determinar las especies.

- Clarificar la situación de los buques de menos de 9 me-



tros que ejercen esta pesquería (utilización de palangres y palangrillos)

- Palangre de superficie:
 - Realizar un estudio específico de la flota censada a esta modalidad.
 - Evitar problemas de cohabitación con la llampuga, mediante acuerdos entre Federaciones difundiendo los mismos a través de la FNCP.
- Artes menores:
 - Estudiar los problemas que supone la fijación de las seis millas y sustituir por fondos.
 - Reglamentar la modalidad de nasas.

Las Cofradías y el Mediterráneo

En relación a los problemas pesqueros en el Mediterráneo, las Cofradías reclaman combatir la competencia desleal que se produce con la entrada masiva de pescado procedente tanto de países comunitarios como de terceros países y establecer un mayor control sobre la procedencia de los productos. Proponen también que la administración estudie de forma específica la problemática de la pesca del atún rojo en el Mediterráneo, especialmente las descargas, para evitar la discriminación existente con los pescadores de otros países comunitarios y de terceros países, así como hacer un seguimiento exhaustivo de las reuniones del ICCAT. Las Cofradías solicitaron que se tuviera en cuenta su opinión acerca de las reservas marinas que se establezcan, las infraestructura administrativa (capitanías, comandancias) y la pesca realizada por pescadores jubilados. En relación a las lonjas de contratación de pescado, las cofradías del Mediterráneo demandaron una mayor liberalización en relación a las descargas y pri-



Carmen Fraga

“El Reglamento (CE) 1626/94 ha demostrado su inicial falta de realismo, de ambición e incluso de imaginación para buscar soluciones a problemas tan particulares como los que el Mediterráneo plantea”.

mera venta, y la realización de un estudio para unificar criterios acerca de las concesiones y cánones que se están estableciendo, que tenga en cuenta la condición de las Cofradías de entidades sin ánimo de lucro. Finalmente, se solicita que la reforma de la

Organización Común de mercados contemple el nexo entre pesca responsable y comercio responsable.

Mediterráneo español

De los 4.775 buques que integran la flota española que





Emocionada despedida a Montoya

El II Encuentro de Cofradías del Mediterráneo brindó la oportunidad de rendir homenaje en su despedida a Rafael Montoya, hombre de larguísima trayectoria como cofrade desde Algeciras y los puertos del sur, un histórico en la presidencia de la Federación Andaluza de Cofradías. La entrega de la medalla al Mérito Pesquero al veterano marinero fue a su vez un homenaje a su mujer, Juana Joya, y en ella, a las mujeres de los pescadores. Aquellos que tienen en la mar su casa, su vida, y a la vez su riesgo y su enemigo.

Montoya, desbordado de emoción por las manifestaciones de afecto de

quienes le rodeaban, habló de la mujer del pescador, de su espera, su angustia y sus desesperaciones, y la ministra Loyola de Palacio afirmó que el homenaje que se le rendía no podría hacerse sin Juana, por cuanto el tiempo que él había dedicado a los demás, hurtándolo a la familia, era un tiempo que también ella había entregado a las gentes de la mar.

Rafael y Juana, que han compartido una vida llena de evocaciones marineras, compartieron también la satisfacción del momento y luego, pusieron juntos proa definitiva a Algeciras, justo en los confines del Mediterráneo. M.V.



faena en el caladero mediterráneo, 3.799 son barcos menores de 12 metros con un TRB medio de 5,8 toneladas. En los 109 puertos del litoral español están censados 1.095 buques arrastreros, 448 cerqueros, 221 palangreros de fondo, 36 palangreros de superficie y 2.975 barcos de artes menores. El sector da ocupación directa a 22.000 pescadores y genera más de 110.000 empleos indirectos.

De las 225 Cofradías que integran la Federación Nacional, 88 están localizadas en el Mediterráneo.

Las capturas españolas desembarcadas en el Mediterráneo rondan las 150.000 toneladas, lo que equivale al 18,5% del total de desembarcos en el caladero nacional. Pequeños pelágicos: anchos, sardinas, jureles y caballas, componen el volumen principal de capturas, segui-

do de merluza, besugo y salmónete. Destacan por su alto valor comercial las pesquerías de atún rojo y pez espada, así como los crustáceos y moluscos, singularmente la pesquería de gamba roja que tiene sus mejores caladeros en las proximidades de la isla de Ibiza. La pesquería de demersales es inferior al 30% del total. ■

Mery Varona

Participarán el Gobierno Autónomo y los Agentes Económicos y Sociales

PLAN DE MODERNIZACIÓN DEL SECTOR PESQUERO ANDALUZ

La Junta de Andalucía ha puesto en marcha un Plan de Modernización del sector pesquero andaluz con el objetivo de promover los cambios estructurales precisos para superar la difícil situación que atraviesa actualmente, caracterizado por las dificultades crecientes de acceso a los recursos, el descenso del valor real de las capturas y la pérdida de empleos. En la elaboración del programa han participado los agentes sociales y económicos andaluces a través de la mesa sectorial de Pesca.



Con un período de ejecución previsto hasta el año 2003, el plan pretende conseguir una gestión de los recursos pesqueros capaz de asegurar su explotación equilibrada, establecer una política estructural dirigida a adaptar las capacidades de pesca a los recursos existentes y a la mejora de la productividad y la rentabilidad del sector y mantener una organización del mercado que fije normas de comercialización y garantice una mayor valorización de los productos pesqueros y de su transformación. El Plan de Modernización se estructura a través de ocho programas operativos: investigación sobre recursos, estructuras, industrias y mercados pesqueros; formación de profesionales, regeneración y explotación sostenible de los caladeros del litoral andaluz; modernización de las estructuras pesqueras; modernización tecnológica del proceso de comercialización y distribución de productos pesqueros; consolidación y relanzamiento de la acuicultura mejora de la competitividad de la industria transformadora de productos pesqueros; y desarrollo de una política social.

El Gobierno andaluz ha calculado en 78.000 millones el coste de las actuaciones recogidas en el Plan de Modernización para el período 1997-2003. La financiación deberá ser concretada con aportaciones de la Unión Europea (principalmente a través del IFOP y de la Inicia-



tiva Pesquera Comunitaria PESCA), de la Administración central y del propio Gobierno autónomo, además de la inversión privada.

El IFOP cuenta con un presupuesto de 2.158.47 millones de écus para las regiones de Objetivo 1 para el período 1994-1999, del que a Andalucía le ha sido asignado un 19,98%. La Iniciativa Comunitaria PESCA, dirigida a paliar las consecuencias sociales y económicas de la crisis estructural del sector pesquero, tiene un presupuesto de 250 millones de écus hasta 1999 para todos los países comunitarios. La asignación específica para España es de unos 41,5 millones de écus, de los que 29,1 son para las regiones de Objetivo 1. En este capítulo Andalucía podría recibir 808,09 millones de pesetas, cifra que podría incrementarse con aportaciones de fondos en reserva para paliar las consecuencias de un acuerdo pesquero con Marruecos.

Finalmente, el proyecto presentado por la Junta de Andalucía podría beneficiarse también de los fondos aprobados por el Consejo de Ministros de la Pesca de la UE en junio de 1995 para la cofinanciación comunitaria de medidas de apoyo social a la reestructuración del sector, destinadas a financiar la jubilación anticipada de pescadores, en cuya partida Andalucía espera re-

cibir unos 1.500 millones de pesetas.

Concertación social

El Plan de Modernización plasma los compromisos adquiridos por el Gobierno regional ante el Parlamento andaluz en diciembre de 1994 y con los agentes sociales y económicos en febrero de 1995, que se concretó en el "Pacto Andaluz por el Empleo y la Actividad Productiva", en cuyo marco se constituyó la Mesa Sectorial de Pesca.

La elaboración del documento se ha realizado en dos fases. En la primera se hizo un diagnóstico de situación y se delimitaron los objetivos del Plan y en la segunda se analizaron los problemas del sector pesquero andaluz puerto a puerto, formulando detalladamente los Programas Operativos y sus líneas de actuación.

El resultado de ese proceso de consultas ha permitido conocer que las preocupaciones centrales del sector son: la creciente pesca ilegal, que amenaza la regeneración de caladeros y supone una competencia desleal para las embarcaciones legales y un riesgo para el consumidor; el riesgo de deterioro de los caladeros propios y la excesiva dependencia del caladero marroquí; las deficiencias tecnológicas de la flota y su escasa rentabilidad en razón de sus altos costes de manteni-

El Gobierno andaluz ha calculado en 78.000 millones el coste de las actuaciones recogidas en el Plan de Modernización para el período de 1997-2003.

miento y de explotación y a los problemas legales que dificultan el acceso a apoyos financieros ante la falta de recursos propios; la falta de organización en el sector productor para asumir actividades de comercialización y gestión; la falta de transparencia de los mercados y lo poco tecnificado que está el proceso de comercialización, lo que propicia un exceso de intermediarios; la excesiva dependencia de la tutoría de la Administración, la escasa formación

empresarial y la falta de información y formación del sector para asumir tareas de comercialización, así como la falta de motivación para formarse en sectores alternativos al sector extractivo; la escasa investigación y la falta de agilidad en la tramitación de las ayudas, lo que incide negativamente en la capacidad financiera.

Los principales estrangulamientos del sector pesquero andaluz son los derivados de un insuficiente conocimiento de los recursos pesqueros propios; de un sector poco vertebrado vertical y horizontalmente, con importante significación económica y social en las localidades y comarcas litorales; de una flota envejecida, generalmente poco tecnificada y en proceso de profunda reconversión; de unos rendimientos netos de explotación de la actividad pesquera por debajo de los rendimientos potenciales; de un empresario individualista, desconectado del mercado, con características más propias de actividades artesanales que industriales; de una escasa adaptación del sector comercial a las nuevas tecnologías de la información, la mundialización de los mercados y a los cambios de los hábitos de consumo; de una débil industria transformadora que fabrica productos de muy alta calidad, pero no ha sido capaz de definir una estrategia innovadora para enfrentarse a la competencia en el mercado mundial, de un insuficiente sistema de protección social y de readaptación profesional capaz de hacer frente con el mínimo coste a la reconversión del sector.

Por otra parte, si se tiene en cuenta que dos terceras partes de la producción pesquera regional procede de los caladeros exteriores a las aguas jurisdiccionales, y el crecimiento de la demanda mundial, unido a la posición de los países ribereños de imponer derechos de propiedad sobre los recursos pesqueros, se deduce que los acuerdos pesqueros con terceros países son un condicionante de primera magnitud para el desarrollo futuro del sector pesquero andaluz.

Flota andaluza

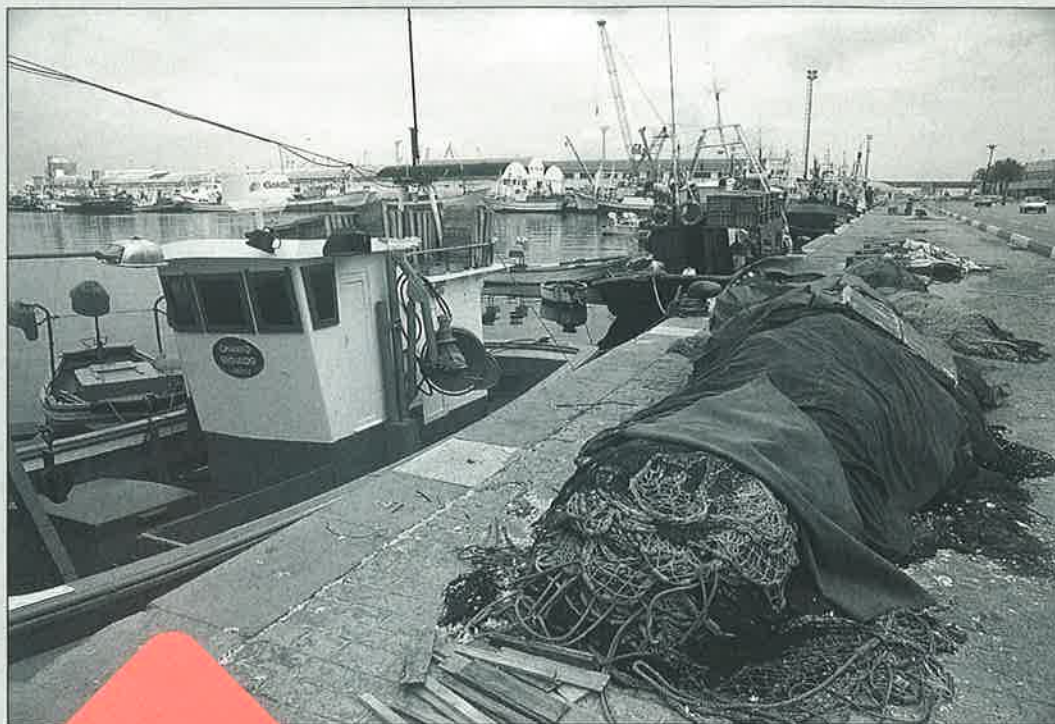
La información recogida para la elaboración del Plan de Modernización indica que la actividad pesquera andaluza generaba 19.171 empleos y una producción de 52.251 millones de pesetas (datos de 1991). La evolución de la aportación sectorial a la producción andaluza señala una caída de la contribución de la actividad pesquera del 2,2 al 0,7 entre 1979 y 1991, lo que equivale a una pérdida del 1,5% de su aportación al Valor Añadido Bruto. En cuanto al empleo, la pérdida ha sido de sólo un 0,3% (de 1,3 a 1).

El volumen de pescado desembarcado —en el período 1987-1994— oscila entre las 118.962 toneladas alcanzadas en 1987 y las 116.040 de 1994. El mínimo se registró en 1992 (92.649 toneladas). El precio medio de pescado ha sufrido un descenso en pesetas constantes, de las 373 de 1987 a 283 en 1994.

La provincia andaluza de mayor producción pesquera es Huelva, que representa el 45% de la andaluza y el 10% de la española, seguida de Cádiz, Málaga y Almería. Cádiz es la provincia que genera mayor número de puestos de trabajo, casi el 40%, seguida por Huelva.

En 1970 Andalucía aportaba el 21,8% (21.141 personas) de los trabajadores embarcados en la flota pesquera española, lo que la situaba en segunda posición de las zonas marítimas que contribuyen al total del empleo pesquero del Estado, detrás de Galicia y por delante del País Vasco. En 1995 el número de tripulantes de la flota pesquera andaluza era de 15.311. La reducción se atribuye tanto al ajuste de la flota como a su progresiva tecnificación, que ha reducido el número medio de tripulantes por embarcación a la mitad.

La flota andaluza estaba compuesta en 1970 por 2.334 embarcaciones, de las que 731 superaban las 50 TRB y 1.281 eran de menos de 20 TRB. En 1995 el número de barcos se había incrementado a 2.943, pero sólo 435 superaban las 50 TRB y 2.171 no superaban las 20



El Plan plasma los compromisos adquiridos por el Gobierno regional ante el Parlamento andaluz en diciembre de 1994 y con los agentes sociales y económicos en febrero de 1995.

TRB. En conjunto, las 137.244 toneladas de registro bruto de 1970 se habían reducido a 94.820 en 1995.

Litoral andaluz

La flota andaluza desarrolla su actividad en cuatro zonas de pesca: litoral andaluz, costa portuguesa, costa marroquí-banco canario-sahariano y las llamadas pesquerías lejanas —en aguas del

continente africano del centro y sur Atlántico y en el Indico.

Los caladeros del litoral andaluz son ricos y múltiples y de una gran capacidad de regeneración de las especies pero, actualmente, se encuentran por debajo de sus máximos sostenibles debido a la sobreexplotación continuada a lo largo de los últimos años. El 80% de la flota andaluza —más de 2.000 barcos— opera en esas aguas.

Otros procesos que contribuyen a su deterioro tienen que ver con el complejo proceso de comercialización, que favorece la venta de especies que no tienen ni la calidad ni el tamaño requerido, con el ejercicio ilegal de la actividad pesquera y el incumplimiento de las normas de utilización de artes de arrastre y de deriva, de las épocas de veda, de las zonas de cría y engorde y, sobre todo, la pesca de inmaduros.

Caladero marroquí

Para la flota andaluza, el acuerdo con Marruecos es el más relevante de los firmados por la UE con terceros países, dada la proximidad de las costas y el volumen de barcos que faenan en aguas marroquíes. Según datos de diciembre de 1995, 222 barcos que desplazaban 16.094 TRB y

generaban 2.451 empleos directos faenaban en aquel caladero. En relación a la flota española que opera en el mismo caladero, significa el 48% de efectivos, el 31% de tonelaje y el 33% de empleo directo. Significa también el 17% de la capacidad extractiva de Andalucía y el mismo porcentaje de empleo. Tomando como referencia las ventas de pescado fresco en lonjas andaluzas (datos de 1993), por valor de 33.000 millones de pesetas, 16.794 millones correspondieron a la producción del caladero de Marruecos. En el cómputo total de producción andaluza de fresco y congelado, 55.000 millones de pesetas, la incidencia es del 32%.

Los caladeros de la costa adscrita al Reino de Marruecos son relativamente ricos en marisco y cefalópodos. Resultan rentables para el sector pesquero andaluz tanto por volumen de capturas como por el valor que adquieren éstas en primera venta. Los caladeros situados en el antiguo Sahara español son pobres en marisco y sardinales pero muy ricos en cefalópodos. Aunque no existe una investigación rigurosa sobre sus posibilidades reales, todo parece indicar que la producción obtenida resulta esca-

sa para el número de embarcaciones que concurren en la zona. Se estima que podría ser un caladero rentable para la flota andaluza con una flota más especializada y mejor dotada tecnológicamente.

El acuerdo pesquero comunitario-marroquí, en vigor desde diciembre de 1996, prevé la pérdida de 55 embarcaciones de la flota andaluza y 607 puestos de trabajo en el horizonte de 1999.

Costa portuguesa

Las aguas portuguesas entre Vila Real de San Antonio y Cabo Sines, ricas en marisco, sobre todo cigala, han sido caladero tradicional de la flota andaluza, especialmente de los barcos onubenses. Hasta hace quince años faenaban allí medio centenar de embarcaciones de altura y más de 300 de litoral, con unos 3.000 tripulantes.

El primer acuerdo de pesca con Portugal se firmó en 1969 con una vigencia de 20 años, para el ejercicio de la pesca entre las seis y las 12 millas. Portugal denunció el acuerdo en 1982, provocando el amarre de la flota. Las negociaciones no se cerraron hasta 1987, ya en el marco de la legislación comunitaria y con unas condiciones que han sido consideradas draconianas para el sector pesquero andaluz. Las consecuencias han sido el desguace y la reconversión de la flota arrastrera de Ayamonte e Isla Cristina en palangreros que, actualmente faenan, en escaso número, en aguas portuguesas a la pesca del marrajo y pez espada, al llamado "peinado de cuero".

Otros caladeros

La flota andaluza que faena en las pesquerías lejanas está compuesta por barcos de gran altura, cuya dedicación principal es el marisco congelado -la flota de ANAMAR en Huelva, considerada como la flota marisquera congeladora más importante del mundo- y la merluza negra -ARCOMAR de Cádiz.

De especial interés son los caladeros de Mauritania, Senegal y Angola; se mantienen también acuerdos con Cabo Verde, Costa de Marfil, Gabón, Gambia, Guinea-Bissau, Guinea-Conakry,



Dos terceras partes de la producción pesquera regional procede de los caladeros exteriores a las aguas jurisdiccionales andaluzas.

Guinea-Ecuatorial, Islas Comares y Mauricio Madagascar, Mozambique Santo Tomé y Príncipe, Seychelles, Sierra Leona.

Por otro lado, las flotas de litoral del sudeste andaluz han venido faenando en aguas interna-

cionales del Mediterráneo, y algunos barcos del litoral almeriense capturan gamba roja del mar de Alborán, especie abundante y bien cotizada en el mercado.

Acuicultura

La acuicultura andaluza ha consolidado la producción de dorada, segmento en el que es altamente competitiva, representando el 80% del total regional y cerca del 50% de la producción nacional. Se espera, además, que la producción de peces pueda continuar su desarrollo en la triple vertiente de diversificación de especies (lubina, lenguado, lisa, mugílidos, etc), puesta en explotación de terrenos ya preparados e instalación de jaulas flotantes en el mar.

En el último quinquenio se ha producido una mejora cualitativa de posiciones en torno a las fases de criadero y pre-engorde, en las que Andalucía encabeza la producción española,

lo cual, añadido al engorde, arroja unos valores estimados de ventas próximos a los tres mil millones de pesetas.

Teniendo en cuenta frustradas experiencias anteriores y el carácter emergente de la actividad, se insiste en la necesidad de profundizar en la investigación sobre procesos de reproducción y genética, nutrición, patología, control ambiental, etc.

Planes anuales

El director general de Pesca de la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, Francisco Gómez Aracil, declaraba a MAR que el Plan de Modernización es un trabajo y mérito de todos los elementos implicados en el sector pesquero, no sólo de la Administración regional. Resaltaba la dificultad de elaborar un programa que integre propuestas no siempre coincidentes de los agentes sociales y de las organizaciones pesqueras e insistió en que su departamento estaba abierto a las críticas que puedan formularse para mejorar el Plan.

Gómez Aracil explicaba que el Plan de Modernización se desarrollará mediante planes anuales acordes con las líneas generales y en coherencia con los ocho programas operativos, que recogerán, a su vez, las prioridades formuladas a través de dos foros: la Comisión de seguimiento prevista en la Mesa Sectorial de Pesca del "Pacto Andaluz por el Empleo", integrada por empresarios y sindicatos, y las Mesas Provinciales, formadas por cofradías de pescadores, asociaciones de armadores, organizaciones de productores, empresarios, sindicatos y expertos en pesca.

De momento, y teniendo en cuenta que el plazo de ejecución se inicia este mismo año, los primeros pasos se están dando en los capítulos de infraestructuras en puertos y en adecuación y modernización de la flota, dentro del marco presupuestario de 1997. ■

Mery Varona

LA JACUMAR AMPLIA SU COMPOSICIÓN

LA ACUICULTURA SE AFIANZA, COMO OPCIÓN DE FUTURO

Coincidiendo con la aprobación de su reglamento de régimen interior, la Junta Nacional Asesora de Cultivos Marinos, JACUMAR, ha iniciado una nueva orientación que pretende caracterizarse por un espíritu de máxima colaboración con las Comunidades Autónomas y la incorporación de personas ajenas al mundo de la acuicultura pero cuya colaboración puede ser rentabilizada por el sector. Mientras la producción acuícola se afianza como una opción de futuro, probablemente a partir del próximo año los seguros agrarios puedan cubrir también la producción de mejillón como ya lo hacen respecto a la producción piscícola.

La Junta Nacional de Cultivos Marinos, creada por la ley de Cultivos Marinos de 1984, es, por definición, el órgano de coordinación entre las Administraciones pesqueras estatal y autonómicas en materia de acuicultura marina, además del órgano en el que se definen las medidas de apoyo al sector, incluidos los beneficios de la Política Pesquera Comunitaria. En la reunión convocada a mediados de julio se aprobó, finalmente, el reglamento de régimen interior, cuyas directrices abundan, precisamente, en un estrechamiento de la colaboración entre ambas Administraciones y en la incorporación de expertos que, sin estar vinculados expresamente a la acuicultura, puedan ser útiles al sector. Es el caso del director general de Sanidad de la Producción Agraria, cuya colaboración resulta de espe-

cial interés para conocer la incidencia y evolución de los aspectos sanitarios en la producción acuícola. La última reunión de JACUMAR analizó, precisamente, el grado de cumplimiento de España de la Directiva comunitaria 91/67 relativa a patologías de los cultivos marinos. La Adminis-



tración pesquera española ha instado la realización de un estudio entre las Comunidades Autónomas que permita declarar a la producción acuícola española exenta de la necrosis nerviosa viral, V.N.N., que afecta especialmente a la lubina.

Aunque los productores no están representados expresamente como vocales en la JACUMAR, el nuevo reglamento señala que el sector será oído en aquellas decisiones que le afecten.

Seguros para el mejillón

La JACUMAR del mes de julio conoció también el estudio realizado en el sector mejillonero con vistas a su inclusión en los seguros agra-

rios. Un proceso similar se siguió en 1996 previo a la inclusión de las tres principales especies de cultivos marinos: dorada, lubina y rodaballo, en el Plan de Seguros Agrarios combinados. Teniendo en cuenta las peculiaridades de la producción de mejillón y las diferencias respecto a la producción piscícola, en aquella oportunidad se pospuso la decisión sobre el mejillón a la espera de disponer de estudios específicos. Una vez concluidos éstos, todo parece indicar que, probablemente a partir del próximo año, los mejilloneros puedan suscribir seguros sobre su producción como ya sucede en otros segmentos de la producción animal.

La Junta Nacional de Cultivos Marinos aprobó el presupuesto de los planes nacionales que será de 90 millones para 1997 y una cifra similar para el próximo ejercicio.

Por otra parte, a propuesta de la Xunta de Galicia, la Jacumar ha acordado modificar la cifra de producción de mejillón de 1995, de las 92.250 toneladas registradas estadísticamente, a 188.250 toneladas. La modificación se atribuye a diferencias de criterio sobre la obtención de datos estadísticos. Las cifras ahora registradas coinciden en líneas generales con el volumen de producción medio de mejillón

■ **La Junta Nacional de Cultivos Marinos aprobó el presupuesto de los planes nacionales en 90 millones para 1997 y una cifra similar para el próximo ejercicio.**

■ **A propuesta de la Xunta de Galicia, la Jacumar ha modificado la cifra de producción de mejillón de 1995, de 92.250 a 188.250 toneladas.**



y se aproximan al objetivo de producción previsto en el Plan Sectorial de Pesca para 1999, que es de 198.600 toneladas. El objetivo global de producción es de 270.514 toneladas, de las que casi 30.000 corresponden a trucha arco iris, 10.000 toneladas a salmónidos en agua de mar, 8.500 a dorada y la misma cantidad a ostra. La producción de rodaballo se estima en 4.400 toneladas y la de lubina en 2.300. La acuicultura marina registró en 1996 una producción global de 206.394,4 toneladas corresponden al segmento de peces, 226,4 a crustáceos, 198.325,9 a moluscos -de los que 188.462,2 son mejillones-. La acuicultura continental produjo 25.237,2 toneladas de las que 25.000 corresponden a trucha arcoiris.

Alevines

En un contexto general de satisfacción por el cumplimiento de las expectativas empresariales y de rendimiento, la producción de alevines mantiene también la tendencia al alza, lo que significa un dato sumamente alentador sobre el futuro de la acuicultura española. En 1995 las instalaciones acuícolas produjeron 164.935.570 individuos, en 1996 la producción aumentó a

ESTADÍSTICA DE CRIADEROS (Nº DE INDIVIDUOS)

ACUICULTURA MARINA		
Especie	1995	1996
PECES		
Rodaballo	965.570	628.880
Salmón	350.000	-
Dorada	28.240.000	28.419.000
Lubina	4.380.000	3.854.000
Mugilidos	-	650.000
Lenguado	1.000.000	250.000
Anguila	17.500.000	-
Subtotal	52.435.570	33.801.880
CRUSTACEOS		
Langostino	13.000.000	12.320.000
MOLUSCOS		
Almejas	72.500.000	128.969.000
Ostras	27.000.000	42.877.000
SUBTOTAL	99.500.000	171.846.000
TOTAL	164.935.570	217.967.880

ESTADÍSTICA DE PRODUCCIÓN EN ACUICULTURA

ACUICULTURA MARINA (Tm)		
Especie	1995	1996
PECES		
Rodaballo	2.173,6	2.189,0
Lubina	461,1	693,1
Dorada	3.706,5	3.818,1
Mugilidos	113,6	125,0
Seriola	1,0	1,0
Lenguado	25,4	23,0
Túndidos	14,7	76,8
Anguila	152,6	189,3
Salmón	695,0	726,0
Denton	0,5	0,8
SUBTOTAL	6.344,0	7.842,1
CRUSTACEOS		
Langostino	57,8	86,9
Camarón	110,0	139,5
SUBTOTAL	167,8	220,4
MOLUSCOS(*)		
Almejas	5.499,3	3.324,6
Ostras	3.103,0	3.719,4
Mejillón	182.250,3	188.462,2
Escupiña	5,0	1,6
Pectínidos	78,0	207,0
Berberecho	4.594,0	2.344,0
Navaja	-	0,3
Coquina	-	266,8
SUBTOTAL	195.220,6	198.325,9
Sin mejillón	12.979,3	9.863,7
TOTAL	201.741,4	206.394,4
Sin mejillón	19.491,1	17.932,2
ACUICULTURA CONTINENTAL (Tm)		
Trucha arcoiris (**)	22.000,0	25.000,0
Tenca	163,0	160,0
Anguila	61,0	60,0
Carpa	-	1,2
Esturión	-	16,0
TOTAL	22.224,0	25.237,2
TOTAL GENERAL	223.965,4	231.631,6
Sin mejillón	41.715,1	43.169,4

(*) Las cifras de moluscos incluyen la producción de parques (almejas, berberecho, pectínidos, coquina, navaja y escupiña).

(**) La producción de trucha arcoiris es estimada.

217.967.880 individuos. Almeja, con 128.969.000 unidades, ostras con 42.877.000 y dorada con 28.419.000 absorben la mayor parte de la producción de alevines.

En nuevas especies, se estima que el dentón es la que cuenta con más posibilidades de iniciar el despegue, después de haber superado satisfactoriamente la fase experimental. Siendo una especie propia del Mediterráneo, las Comunidades más avanzadas en esta producción son Baleares, Murcia y Cataluña. En el litoral mediterráneo se están afianzando también las instalaciones de engorde de atún, estimándose que en los próximos años podrá alcanzarse un volumen en torno a las 3.000 toneladas. La rentabilidad de la producción de besugo se calcula a largo plazo y la producción de pulpo está todavía en fase experimental.

Calidad genética

La calidad genética de los alevines producidos en la acuicultura y su capacidad para repoblar bancos naturales agotados y para reintroducir especies extinguidas fue uno de los aspectos que destacó la asamblea anual de la Federación Europea de Productores de Acuicultura celebrada en Sevilla en los primeros días de mayo.

Los productores europeos reivindicaron la consideración de los bancos naturales de anguilas europeas como parte del patrimonio biológico de Europa y pidieron que se evite la sobrepesca. Solicitaron también la modificación de la reglamentación europea sobre medio ambiente para acoplarla a la realidad de la acuicultura, "evitando las actuales cargas innecesarias y antieconómicas".

"La acuicultura contribuye a la infraestructura rural y económica de las comunidades rurales. En tal sentido hay que evitar la caída de los precios por debajo de costes de producción, por poner en peligro a los pequeños cultivadores y frustrar las ayudas europeas al sector", se constata también en las conclusiones de la asamblea. ■

Mery Varona

Tras la renovación del acuerdo

pesquero con la Unión Europea

El acuerdo duplica el número de atuneros comunitarios que podrán faenar en aguas de Guinea Bissau, hasta llegar a 89, frente a los 42 que venían operando hasta ahora y duplica también el período de vigencia, de dos a cuatro años. En lo que afecta a los intereses españoles, cubre la totalidad de las peticiones formuladas por los armadores. Las mayores posibilidades de pesca se obtienen en las modalidades de atuneros cerqueros, que pasan de 8 a 17 buques, para un total de 37 licencias, y de atuneros cañeros y palangreros de superficie, que pasarán de 4 a 39, de un cómputo total de 52 licencias.

La cuota anual de capturas previstas en el acuerdo revisado para el conjunto de la flota comunitaria es de 12.600 Toneladas de Registro Bruto, con una ligera reducción sobre la cuota vigente con anterioridad, de las cuales 9.600 corresponden a arrastreros marisqueros -que capturan gamba- y 3.000 TRB para cefalópodos y pescado variado. De esa cuota a España le corresponderán 2.400 TRB de gamba (unos 12 buques) y 2.000 de cefalópodos y otros pescados (unos 6 barcos). Las zonas de pesca no se han modificado respecto al convenio anterior.

Los cánones que los armadores deben abonar para la obtención de licencias no se modificarán durante los tres primeros años de vigencia del acuerdo y se incrementarán un 5% durante el último año, en el caso de los arrastreros. Para las modalidades de pesca altamente migratoria se mantienen los cánones en 20 écus por tonelada capturada. A los atuneros cerqueros y los palangreros de superficie se les aumentan las cantidades a abonar en concepto de anticipo por obtención de licencia, a 1.800 y 500 écus por tonelaje al año. La compensación financiera de la Unión Europea será de 9 Mecus al año, algo menos de seis mil millones de pesetas para el período de vigencia del acuerdo.

GUINEA BISSAU AUMENTA LAS POSIBILIDADES DE PESCA DE ATÚN

El nuevo acuerdo pesquero suscrito por la Unión Europea y Guinea Bissau mejora notablemente las posibilidades de pesca de los atuneros españoles y ofrece otras posibilidades para la pesca de marisco y cefalópodo. El convenio tendrá una vigencia de cuatro años, lo que favorece una mejor planificación de la actividad en aquel caladero.

Las autoridades pesqueras de Guinea Bissau han aumentado a 70 milímetros el tamaño mínimo de las mallas para buques arrastreros en la captura de cefalópodos y pescado variado, que en el acuerdo vi-

gente estaba en 50 y 60 milímetros, respectivamente, y mantienen en 40 milímetros el tamaño de las mallas para arrastreros dedicados al marisco. Se concede, no obstante, un plazo hasta el 31 de diciem-

bre de 1997 para adaptar las artes de pesca, con el fin de no perjudicar a la flota que ejerce actualmente su actividad en aquel caladero.

En la reunión de la Comisión Mixta Unión Europea-Guinea Bissau se estudiará las cantidades y condiciones de los desembarcos de pescado de la flota arrastrera comunitaria en los puertos de la República africana, a fin de garantizar el abastecimiento local. ■

M.V.



España es un país que ha vivido históricamente ligado a la mar. Con una longitud superior a los 8.000 kilómetros de costa, la pesca constituye uno de los ejes más importantes en la actividad en las poblaciones del litoral, aunque su peso no sea muy importante en el Producto Interior Bruto ni sobre el conjunto de la actividad laboral del país.

Según los datos manejados en los últimos años, los desembarcos de la pesca en España se situarían en torno a 1,2 millones de toneladas a los que se sumarían las producciones correspondientes a la

acuicultura, lo que arrojaría una cifra total superior a 1,4 millones de toneladas. De esta cifra, un volumen muy importante de los desembarcos, casi las dos terceras partes corresponden a capturas realizadas en aguas de otros países lo que pone de manifiesto tanto los puntos fuertes, como los puntos débiles de la flota.

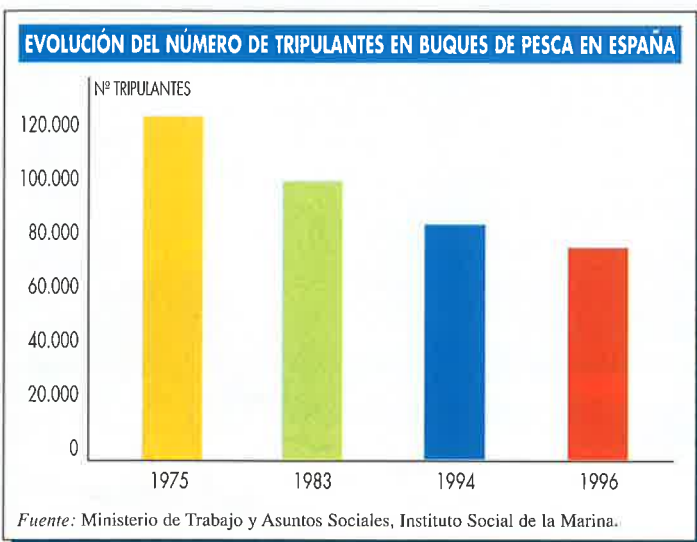
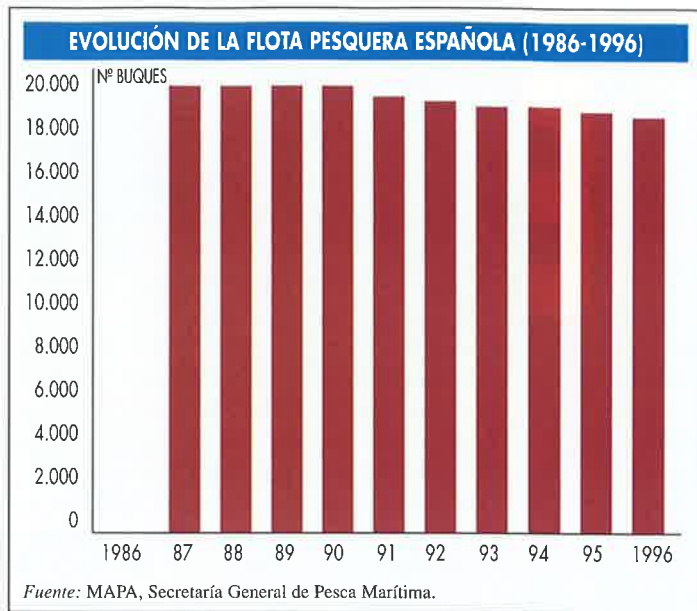
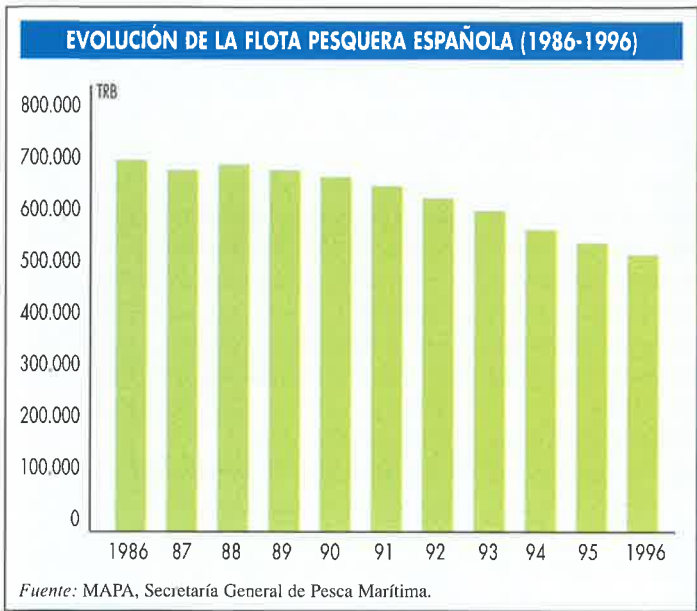
Actualmente, la flota pesquera española se halla compuesta por 18.000 unidades frente a las más de 20.000 que existían en el momento del ingreso de España en la Unión Europea. Esta reducción de efectivos se ha produ-

cido por la vía de los desgaces y de la exportación de unidades a otros caladeros en terceros países, de acuerdo con los planes de ordenación aplicados en este tiempo por Bruselas. Esta reducción de unidades se ha traducido también en un recorte de TRB pasando la flota de más de 700.000 TRB en 1986 a las 461.000 TRB de este año.

En cuanto al empleo en el sector de la pesca en España, actualmente las tripulaciones ascienden a solamente unas 72.000 personas frente a las 120.000 que había hace 20 años.



La pesca EN ESPAÑA



De toda la flota pesquera española, 16.400 barcos se hallan faenando en el caladero nacional pero solamente con 150.000 TRB mientras en aguas comunitarias faenan 858 barcos y 879 en los caladeros internacionales.

España es un país con una importante demanda de pescado, con un consumo en fresco de unos 48 kilos por persona y año. Esta afición por el pescado hizo de la pesca una actividad importante para el aprovisionamiento del mercado y forzó en todo mo-

mento a los empresarios del sector a buscar salidas dentro y fuera de las aguas propias para aumentar las capturas. Esta situación provocó el que en este momento la flota más importante y la que aporta los mayores aprovisionamientos se halla en otros caladeros. La fuerte demanda de pescado ha dado lugar así mismo a que desde otros países se haya considerado España como un país importante para colocar sus producciones lo cual ha dado lugar a un fuerte movimiento comercial con unas importaciones en 1994 de casi un millón de toneladas frente a unas exportaciones de 437.000 toneladas. En pesetas, el saldo para España es claramente negativo con unas importaciones de 353.000 millones de pesetas frente a unas ventas en el exterior de 136.000 millones de pesetas.

De cara al futuro, la pesca en España pasa por un cierre del ajuste de flota en el caladero nacional y por una presencia aún mayor en caladeros exteriores al hilo de los acuerdos en terceros países y otras fórmulas en base a los recursos previstos por la Unión Europea. Menos barcos y más peces. ■

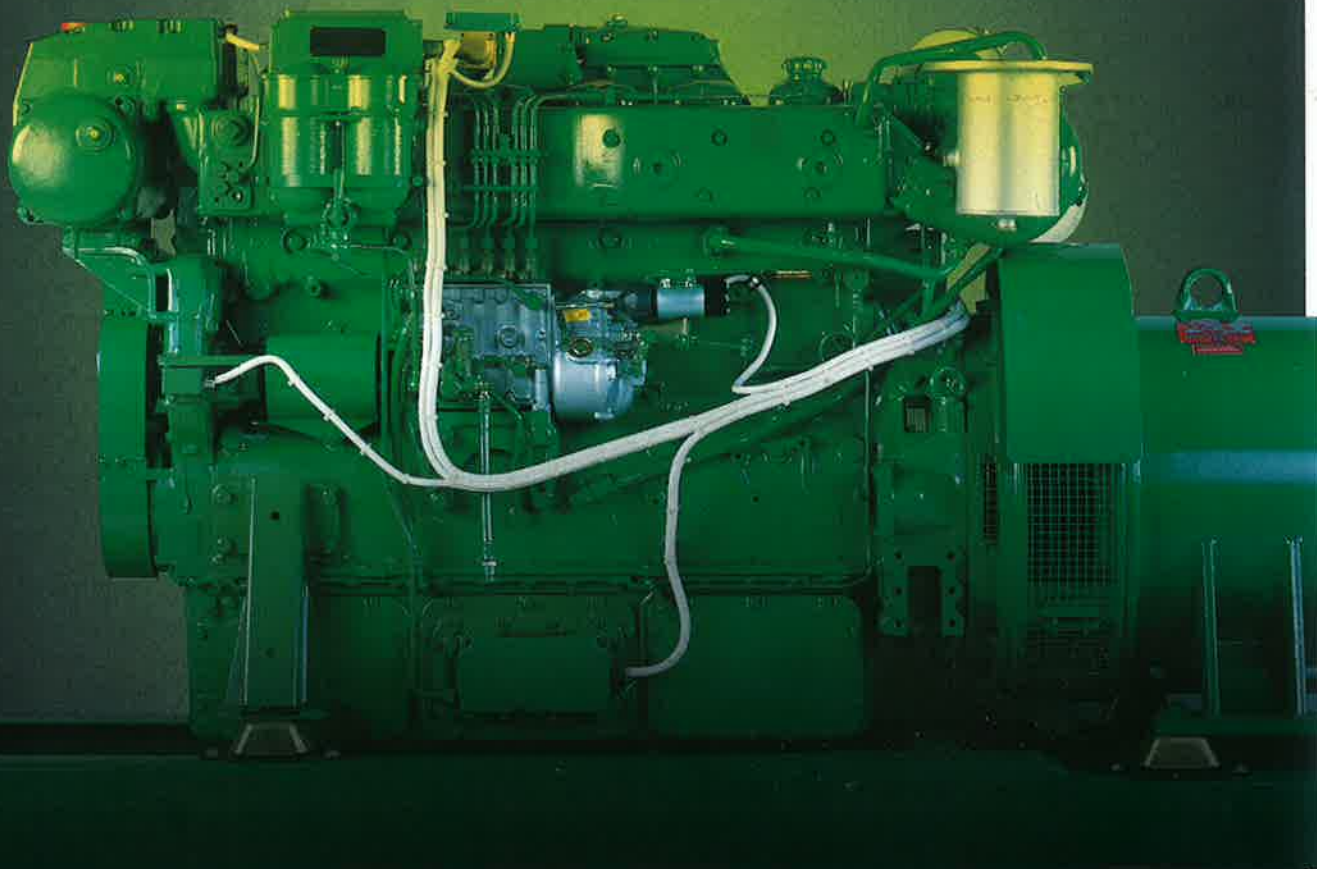
V. M.

COMERCIO EXTERIOR DE PRODUCTOS PESQUEROS POR GRUPOS DE PRODUCTOS. AÑO 1994

CÓDIGO	PARTIDAS	BALANZA COMERCIO EXTERIOR							
		MILLONES PESETAS				TONELADAS			
		IMPORTACIONES		EXPORTACIONES		IMPORTACIONES		EXPORTACIONES	
		CEE	T. PAÍSES	CEE	T. PAÍSES	CEE	T. PAÍSES	CEE	T. PAÍSES
0301	Peces vivos	946	1.046	743	167	306	228	186	73
032	Pescado fresco o refrigerado	60.399	18.980	11.202	5.761	124.131	65.702	42.469	6.509
0303	Pescado congelado	9.624	43.347	24.125	11.781	37.530	197.621	109.547	80.591
0304 y 05	Pescado en filetes y salado	12.800	30.823	8.907	3.294	22.870	92.148	16.368	3.282
0306	Crustáceos	21.932	62.312	7.515	572	30.154	99.545	6.420	396
0307	Moluscos	20.152	41.478	16.274	19.106	57.466	134.067	62.260	38.097
1604 y 05	Conservas	10.384	13.480	17.477	7.376	17.681	28.227	33.542	11.348
1504 y 230	Harinas, aceites, grasas	1.951	3.468	1.093	982	23.705	66.473	20.363	5.789
TOTAL		138.188	214.934	87.336	49.039	313.843	684.011	291.155	146.085
TOTAL GENERAL		353.122		136.375		997.854		437.240	

Fuente: Dirección General de Aduanas.

*Descubra nuevos niveles de economía
Elija el nuevo grupo electrógeno completo
fabricado por Volvo Penta*



Diseñado para diversas condiciones de funcionamiento el nuevo sistema de grupo electrógeno completo de Volvo Penta abarca un rango de potencias desde **100 hasta 2500 kW a 50 ó 60 Hz**, basados en componentes clasificados, bien probados y perfectamente ajustados. El sistema de grupo electrógeno le ofrece un nuevo concepto de economía, además se asegura de que su instalación esta soportada por el «**programa de control de costes**». Un servicio único de ayuda al cliente que incluye instalación profesional, **3 años de garantía** como opción y el sistema de soporte especializado para piezas de repuesto de emergencia – **servicio de repuestos 24 h.** Envíenos ahora su petición para realizar unas especificaciones completas y un estudio de cálculo de costes.

Gama de productos Volvo Penta para buques profesionales:

Sistemas de propulsión: 81–810 kW (110–1100 hp)
Sistemas de grupo auxiliar: 100 – 2500 kW



Unidad de control diesel Volvo Penta

- Control completo del motor
- Totalmente clasificable
- Fácil de instalar
- Posibilidad de interconexión con el sistema de control principal del buque

**VOLVO
PENTA**

Volvo Penta España SA

Paseo de la Castellana, 130
28046 Madrid
Tel.: 566 61 00 • Fax: 566 62 00

Entrevista con

SAMUEL JUÁREZ

Secretario general de Pesca Marítima



Samuel Juárez, 35 años; aunque leonés de nacimiento, ha desarrollado prácticamente toda su actividad como profesional en Galicia desde las tareas iniciales de inspector de Sanidad Exterior hasta el puesto de director general de Pesca e Industrias Pesqueras que abandonó en mayo de 1996 para hacerse cargo de la secretaría general de Pesca Marítima. Hombre metido desde hace ya años en el sector, no ha tenido que ponerse al día.

CUENTA AT

Samuel Juárez, desde el poco más del año que lleva la frente de la Secretaría General de Pesca, ha centrado sus acciones en impulsar la aplicación del IFOP para aprovechar al máximo los recursos comunitarios y en poner orden, al menos parcialmente, en el campo de la normativa con la aprobación ya por el gobierno de la Ley del Régimen de Control y Conservación de Recursos Pesqueros y la preparación en este momento del esqueleto de la Ley de Pesca, tantos años anunciada. De cara a Bruselas, el trabajo más importante de los últimos meses se ha centrado en la redacción del programa de flota de acuerdo con las exigencias del IV POP. Samuel Juárez ha llegado al puesto con los pies en el suelo y asume el proceso de ajuste que seguirá teniendo la flota fundamentalmente la que opera en caladeros nacionales. “Lo importante es que se haga sin traumas, de forma lenta y que pueda estar cerrado ese proceso para 1999”.

Quando llegó a la Secretaría General de Pesca Marítima, usted se planteó dos objetivos prioritarios en la política para el sector, la ordenación del caladero nacional y la búsqueda de salidas para el exterior. ¿Cómo nos encontramos tras más de un año en este puesto?

Estamos trabajando en ambas direcciones con el fin de adecuar flotas a las posibilidades de pesca en cada uno de los caladeros. En España están en marcha importantes disposiciones para tratar de clarificar y ordenar el sector desde una perspectiva normativa a la vez que están en marcha los programas de ayudas comunitarios a

RÁS PARA LA LEY DE PESCA

los que hemos dado un fuerte impulso en el último ejercicio. En materia exterior, España sigue presionando ante Bruselas para que se aumenten los acuerdos con terceros países pero sin olvidar que, en muchos casos, aunque no existan acuerdos expresos, es posible utilizar fondos comunitarios para la constitución de empresas mixtas que posibilitan igualmente la actividad de la flota.

Desde la perspectiva de la ordenación de la pesca, ¿qué se está haciendo en el caladero nacional?

Las posibilidades de acciones no tienen un amplio margen. En principio trabajamos para el mantenimiento o la conservación de los recursos. Hay una decidida voluntad para ordenar esta actividad y para ello se tratan de poner sobre la mesa disposiciones jurídicas, medios materiales por tierra y mar para labores de vigilancia y más recursos humanos ampliando la plantilla de inspectores.

¿Cómo es la actual normativa en materia de pesca para la regulación y ordenación de los recursos?

Actualmente nos encontramos con una normativa muy amplia, pero a la vez también muy confusa y en muchos casos hasta contradictoria. Es preciso un proceso de racionalización de las disposiciones. Se imponen unas normas más estrictas, pero a la vez, también más sencillas junto con una mayor coordinación con las Comunidades Autónomas. Desde la Secretaría General estamos impulsando una mayor coordinación en los trabajos con las Comunidades Autónomas y también un mayor entendimiento a la hora de la distribución de funciones con la

Armada y la Guardia Civil del Mar.

¿Cuáles eran los problemas o incumplimientos más graves con que se ha encontrado en el caladero nacional en materia de ordenación de recursos?

En primer lugar, la existencia de una normativa muy amplia pero muy dispersa cuando lo ideal son normas simples y eficaces. Por ejemplo, en materia de inmaduros, no están claras las competencias para el control en tierra, con lo cual ha sido una cuestión que ha estado ahí en el olvido. Además, el cumplimiento de las disposiciones vigentes tampoco ha sido bueno con incumplimientos tanto en las vedas como en fondos, artes o tamaños...

¿Cuál sería la primera medida en esta dirección?

Ya se ha aprobado por el Gobierno el Proyecto de Ley sobre Régimen de Control y Conservación de Recursos Pesqueros (en un principio conocida como de Infracciones y Sanciones). Era indispensable una actualización de la normativa de 1982 incorporando a la misma todo el desarrollo autonómico. Pero, además, se imponía una reforma para lograr una disposición más realista, con la posibilidad de adoptar medidas cautelares, las infracciones fuera del barco, la flexibilidad a la vez

en las sanciones. Nuestro objetivo es que estuviera en vigor antes de fin de año.

¿Habrá por fin Ley de Pesca?

En este caso, se trata de un trabajo más lento. Pretendemos que esta disposición se haga por consenso entre todas las fuerzas políticas. Actualmente ya tenemos hecho el esqueleto de la nueva Ley con el fin de que pueda existir un anteproyecto para finales de este año. Es un trabajo complejo donde se trata de recoger y unificar todo lo que existe actualmente a la vez que se definen claramente una serie de cuestiones básicas como el dominio público del Estado sobre los recursos, la clarificación de competencias, etc... Queremos hacer una norma básica con la mirada en el futuro.

¿Cómo ha sido el desarrollo en política de estructuras en este período?

En los últimos doce meses hemos logrado dar un fuerte impulso a la política de estructuras acelerando la aplicación de los programas de IFOP. Cuando llegamos a la Secretaría General el grado de cumplimiento era solamente del 8%. En este momento se ha superado ya el 30% y nuestro objetivo es seguir recuperando terreno. Estamos trabajando con lealtad con las Comunidades Autónomas.

Los programas no son un instrumento para controlar o vigilar a una autonomía sino para impulsar la colaboración. Nuestro objetivo es ir reasignando fondos en función de las realizaciones de cada autonomía y dar más a aquellas que veamos trabajan realmente en los programas.

“SEGUIRÁ LA REDUCCIÓN DE LA FLOTA PERO LO IMPORTANTE ES QUE SE HAGA SIN SITUACIONES TRAUMÁTICAS”.

“LA POLÍTICA CON LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS FUNCIONA RAZONABLEMENTE BIEN EN ESTE MOMENTO. CREO QUE EN SU DÍA EL PROCESO SE EMPEZÓ MAL, QUERIENDO CONSTRUIR LA CASA POR EL TEJADO”.

Entrevista con

SAMUEL JUÁREZ

Secretario general de Pesca Marítima



¿La coordinación con las Comunidades Autónomas, facilita o complica la ejecución de los programas?

Yo considero que trabajar con las Comunidades Autónomas es fácil. Lo que sucede es que se empezó mal como si se levantara una casa por el tejado. Por eso hubo problemas en su tiempo. Luego se rectificó y se comenzó a hacerlo de abajo hacia arriba. En este momento todo funciona razonablemente bien. Las CCAA realizan una buena gestión y, en muchos casos, cuando hay problemas, no se debe a la actitud de las consejerías de Pesca sino a la actitud de las consejerías de Economía.

¿Hay colas para abandonar?

En su día se llegaron a producir colas. En este momento no existen. Se funciona razonablemente bien. Hay recursos para ello.

¿Quién se va del sector?

Nos encontramos ante un sector donde no existen un relevo generacional. Por un lado, la población ocupada directamente en la

actividad extractiva ha pasado de 120.000 a menos de 80.000 personas en una década. Y, quienes se quedan en una buena parte de los casos, lo hacen por no tener salidas en otros sectores en tierra. Hay casos de puertos importantes, por ejemplo en La Coruña, donde muchos armadores o propietarios de su barco, no tienen en los hijos ese relevo. En otras zonas como Celeiro, se ve que los hijos siguen la actividad de los padres y se ve una continuidad... En este momento se podría decir que faltan vocaciones para trabajar en la mar. Hay muchos abandonos en el Cantábrico. Sin embargo, a pesar de la escasez de los recursos, se producen menos en el Mediterráneo.

Cuando alguien abandona una actividad hay que considerar dos variables. La primera, que sea una profesión rentable. En el caso de la pesca, en el Mediterráneo,

hablamos de la flota de bajura, parece que los pescadores logran mejores precios por su producto que en los puertos del norte. Un segundo aspecto sería la dureza del trabajo. Hay más tendencia a seguir en la actividad, cuando pescar en bajura le permite a un pescador estar en casa a la caída de la tarde como sucede en muchos puertos del Mediterráneo.

¿Cómo se ve el futuro en el sector?

Hemos de ser realistas y, desde esta perspectiva, el futuro pasa por seguir reduciendo la flota. Nuestro objetivo es que este proceso se siga haciendo de forma lenta, no traumática, con el fin de que se haya podido despejar el panorama antes de fin de siglo.

¿Cuál es la posición española ante la UE para buscar salidas a la flota pesquera en terceros países?

Nuestro objetivo es que se mantengan las actuales líneas de apoyo para lograr salidas a la flota de altura en el exterior. Los últimos años han demostrado las importantes po-

“PARA TRABAJAR EN EL MAR NO HAY RELEVO GENERACIONAL POR LAS ESPECIALES CONDICIONES Y DUREZA DE ESTA ACTIVIDAD”.

sibilidades que existen en esta dirección con empresas mixtas, asociaciones temporales, etc...

¿Se mantiene la política de acuerdos?

Hay quien desde la Unión Europea ha cuestionado la actual política de acuerdos pesqueros con terceros países. Para España este es un punto irrenunciable. Los actuales compromisos de Bruselas con terceros países supone un coste de unos 300 millones de ecus. Es un coste muy razonable para lo mucho que se consigue, no es justo que se ponga en cuestión esta política.

Por otra parte, considerando la parte social de la cuestión y el hecho de que en definitiva se trata de pescar recursos pesqueros en caladeros de países generalmente en vías de desarrollo a cambio de dinero, debemos estar abiertos a lograr compromisos de equilibrio en relación con la actividad de las flotas de esos Estados.

Además, junto a las posibilidades que existen en base a los acuerdos con terceros países, no se pueden olvidar las vías para establecer otras formulas como las sociedades mixtas utilizando los fondos comunitarios para estos fines.

¿Qué hace España para la búsqueda de otros caladeros en aguas internacionales?

La flota española ha sido durante mucho tiempo pionera en la búsqueda de nuevos caladeros, nuevos artes de pesca y nuevas especies de capturas. No debemos perder el tren. La Administración pone a disposición del sector estimables recursos, 200 millones en 1997, para poner en marcha tipos de campañas experimentales. Hay muchos recursos actualmen-



te en zonas libres que lo van a seguir siendo. Mi impresión en este sentido es que en este momento hay otros países que en algunas zonas han realizado investigaciones y que han logrado ya excelentes resultados.

¿Cómo se ve desde su puesto la batalla de las conjuntas en el Reino Unido?

Las empresas o sociedades conjuntas se instalaron en su día en

el Reino Unido de acuerdo con las disposiciones vigentes en su momento y operan en consecuencia dentro de la más estricta legali-

dad. No se pueden adoptar en consecuencia medidas por parte del Reino Unido que vayan en contra de las exigencias del mercado único.

¿Cuál es la situación en Argentina?

Está funcionando el acuerdo pesquero entre la Unión Europea y ese país. En lo que afecta a otras cuestiones como la detención y multa el pasado mes de mayo el buque Arpón, se han mantenido conversaciones con Argentina para buscar una salida negociada. Queremos delimitar perfectamente cuales son los límites de 200 millas para evitar contenciosos y llegar incluso a marcar una zona gris. Por otra parte queremos que haya unos medios técnicos en cada barco para que nunca haya dudas sobre la zona donde se hallaban operando. Buscamos con Argentina salidas negociadas dadas las buenas relaciones que unen a ambos países.

Marruecos amenaza en esta ocasión con mucho adelanto. ¿Cómo ve el futuro acuerdo de pesca?

A pesar de lo que pudiera parecer a la vista de lo que se ha publicado sobre una posición extremadamente dura de Marruecos a la hora de negociar el nuevo acuerdo pesquero, yo soy optimista, aunque no se puede negar que en cada nuevo acuerdo se ha ido reduciendo tanto la actividad de las flotas como el número de barcos. Será preciso buscar salidas de equilibrio entre ambas partes. Marruecos tiene necesidad de desarrollar su sector, no tiene una estructura empresarial y yo considero que necesita asociarse con España. Habrá en el futuro unas relaciones diferentes a las del pasado pero creo que en materia de pesca Marruecos y España están abocadas a entenderse.■

“YO SOY OPTIMISTA SOBRE LAS RELACIONES PESQUERAS EN UN FUTURO CON MARRUECOS. LO QUE SUCEDE ES QUE NO SERÁN COMO AHORA”.

Bonito del Norte

Strategias  CREATIVAS

Arte

**Así es la pesca del Bonito del Norte.
Tan tradicional como respetuosa con
el medio ambiente. Pescados uno a uno
con caña y palangre, sin redes de deriva.
Todo un arte.**





sano

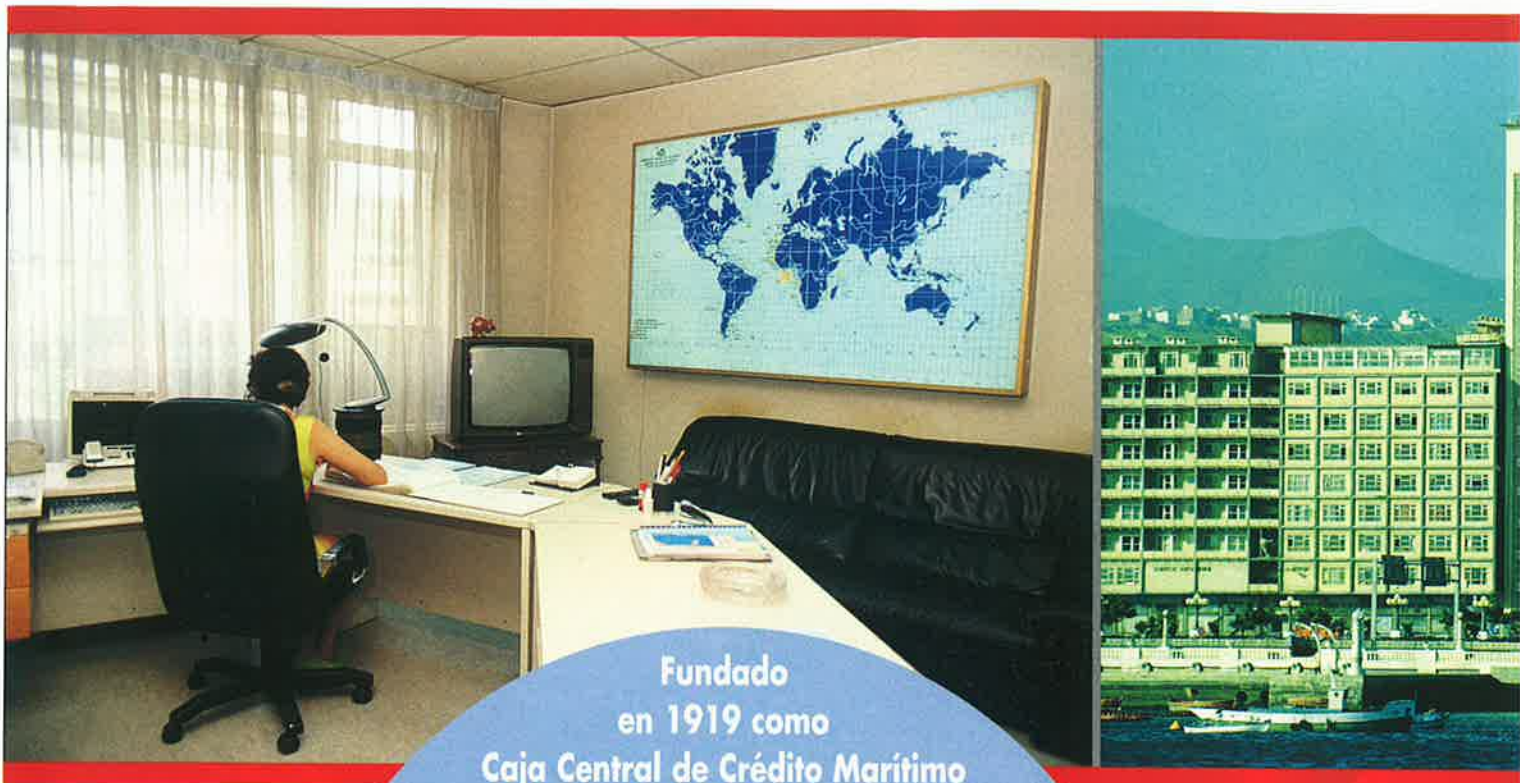
**Pura calidad.
Por sus excelentes cualidades nutritivas.
Por su exquisito sabor en todas sus
formas de consumo.
De lo más sano**

Inconfundible
por su distintivo
de calidad.

Bonito del Norte



Pescado con arte, pescado sano.



Fundado
en 1919 como
Caja Central de Crédito Marítimo

EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA, 80 años AL SERVICIO DE LA GENTE DEL MAR

Es un hecho incuestionable que la realidad del trabajo marítimo tiene profundas diferencias con el de otros sectores. El lugar físico donde se lleva a cabo, el buque y el medio en el que se realiza, la mar, dotan a esta actividad laboral de unas particularidades que condicionan fundamentalmente su desarrollo. La dureza de las condiciones de vida a bordo, el prolongado aislamiento de las tripulaciones, la naturaleza del medio marino, la carencia de instalaciones adecuadas a bordo para una normal y feliz convivencia, la inadecuación de las medidas de prevención y seguridad y las elevadas tasas de morbilidad y siniestralidad en la población del sector, requieren por parte de los poderes públicos, la adopción de un conjunto de medidas específicas que conlleven si no la

solución completa si al menos la mejora de esas condiciones de vida y trabajo a bordo de las gentes del mar.

Fue en este marco de la búsqueda de soluciones específicas para un trabajo tan particular en el que nació, en 1919, la Caja Central de Crédito Marítimo, embrión de lo que, a partir de 1930, pasaría a ser el Instituto Social de la Marina. En la actualidad este Organismo es una Entidad de derecho público con personalidad jurídica propia, de ámbito nacional, bajo la dirección y tutela del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, que tiene como finalidad la asistencia a los trabajadores del mar tanto en España como en el extranjero, favoreciendo su mejoramiento humano, profesional económico y social.



El Instituto Social de la Marina nace, pues, con el doble fin de resolver la problemática social del sector marítimo pesquero y también como Entidad Gestora del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar (REM). Este marco de protección social tiene dos notas que lo diferencian del que se aplica otros sectores: su carácter **específico** y su carácter **integral**. Es específico por las especiales condiciones en el que se desarrolla el trabajo marítimo, ya mencionadas, y que requieren la aplicación de fórmulas complementarias que aseguren a este sector los adecuados niveles de protección que la propia especificidad de su trabajo exigen. Y es integral por cuanto las actuaciones protectoras para la gente del mar deben subsumir en un conjunto la totalidad de sus elementos integrantes. Poner en marcha acciones o programas de empleo, sanitarios, formativos, sociales, recreativos, etc, podrían resultar baldíos si no se establecen los adecuados niveles de integración.

Extraterritorialidad

Pero existe otro elemento diferenciador en la actividad marítima que ha determinado, de forma contundente, la acción protectora que se ha establecido para este co-

lectivo: **la extraterritorialidad**. Ella ha sido tenida en cuenta por todos los Organismos Internacionales, que se ocupan del trabajo en el mar, como la **FAO, OMI y OIT**, especialmente esta última, que ha destinado una cuarta parte de sus Convenios y Recomendaciones a este sector, y cuyos instrumentos jurídicos han sido asumidos por el ISM para fundamentar su acción protectora.

Los dos ámbitos en que el **Instituto Social de la Marina** desarrolla esta actividad son de una parte **la gestión, administración y reconocimiento de las prestaciones otorgadas por el REM** y de otro **la definición y desarrollo de programas de claro contenido social orientados a mejorar las condiciones de vida y trabajo**, allí donde los trabajadores desarrollan su actividad, esto es, a bordo de las embarcaciones.

En el primero de estos ámbitos, el Instituto Social de la Marina se configura como organismo específico y unitario de gestión y protección de los trabajadores del mar, correspondiéndole la administración y el reconocimiento del

derecho a las prestaciones del REM así como la inscripción de empresas, afiliación, altas y bajas de trabajadores, recaudación y control de cotizaciones.

Régimen especial del mar

La acción protectora que dispensa el Régimen Especial del Mar es prácticamente igual que la que dispensa el Régimen General de la Seguridad Social, con algunas particularidades beneficiosa, establecidas en función de las especiales circunstancias que concurren en el trabajo del mar. Las más significativas de estas medidas especiales son: la inclusión de todos los trabajadores protegidos en **tres grupos de cotización**, dependiendo del tonelaje bruto del buque; la existencia de **coeficientes correctores de la base de cotización** en los grupos segundo y tercero, de forma tal que minoren las cantidades a ingresar entre los dos tercios y un tercio. Por último, hay que destacar que es en las prestaciones por jubilación donde se da una de las características

más singulares de este Régimen Especial, como es la existencia de **coeficientes reductores de la edad de jubilación**, cuyos valores oscilan entre el 0,40 y el 0,10 por año de servicio, según el tonelaje bruto del buque, tipo de navegación que realiza, actividad o modalidad pesquera, con un tope máximo de reducción de diez años sobre la edad de jubilación.

Acción Social

Pero además de estas funciones el Instituto Social de la Marina tiene como objetivo garantizar a la gente del mar la consecución de sus objetivos de progreso social, compensando institucionalmente las carencias que, directa o indirectamente, provengan de lo singular del medio en que este colectivo se desenvuelve. En su afán por cumplir con sus objetivos y ponerse a la cabeza de los países marítimos que ofrecen medios de protección y asistencia a sus gentes del mar, el ISM cuenta también con un ambicioso **Programa de Acción Social**.

Entre los objetivos de este programa figuran **la formación y promoción profesional de los trabajadores del mar**, así como atender a su bienestar a bordo o en puertos (nacionales o extranjeros) y al de sus familias; **la promoción y asistencia de los familiares de los trabajadores del mar**, con es-

● **El Instituto Social de la Marina es un organismo específico y unitario de gestión y protección de los trabajadores del mar.**

ISM

80 años

AL SERVICIO
DE LA GENTE DEL MAR

pecial atención a los huérfanos, manteniendo a tal efecto colegios y guarderías infantiles o concediendo becas y bolsas de estudio; en cumplimiento del Convenio nº 9 de la OIT, promover en colaboración con el Instituto Nacional de Empleo la **gestión de prestaciones de desempleo y las colocaciones de los trabajadores del mar**; la asistencia de éstos y sus beneficiarios en caso de abandono de tripulantes por empresas insolventes tanto en puerto español como extranjero, en apresamientos y naufragios, así como atender al marino emigrante en buques extranjeros o plataformas petrolíferas y realizar estudios, proyectos o programas y participar en la elaboración de convenios internacionales que afecten al sector así como editar y distribuir publicaciones periódicas con destino a los trabajadores del mar. Entre estas publicaciones figura la Revista mensual "MAR".

Especial mención merece otro de los grandes objetivos, que en el orden social, tiene encomendados el Instituto Social de la Marina: la asistencia sanitaria de los trabajadores del mar y de sus beneficiarios dentro del territorio nacional, a bordo y en el extranjero así como su educación en este terreno, labor que el ISM realiza a través del Programa de Sani-

dad Marítima al que dedicamos un capítulo aparte, dada la transcendencia que para el sector tiene y porque con él el Instituto Social de la Marina se ha situado como país pionero y modélico a nivel mundial.

Estructura organizativa

Bajo la tutela de los Servicios Centrales del Instituto Social de la Marina, las Direcciones Provinciales y Locales, son responsables de unidades en donde se materializan los distintos programas sociales del sector. Estas son:

● **Entre las funciones que lleva a cabo el ISM figuran la formación y promoción profesional de los trabajadores del mar así como su asistencia sanitaria a bordo y en el extranjero.**

el Centro Radio-Médico; 8 Escuelas de Formación Profesional Náutico Pesquera; 4 Colegios; 9 Guarderías; 8 Centros Asistenciales en el Extranjero; 9 Centros Estables de Supervivencia; El Centro Nacional de Formación Ocupacional Marítima de Bamio; El Buque sanitario "Esperanza del Mar"; 2 Unidades Móviles para impartir formación sobre seguridad marítima y lucha contra incendios; Buque de apoyo a la campaña costera del bonito; 35 Centros de Sanidad Marítima y 23 Hospederías.

La instalación tipo del Instituto Social de la Marina es la Casa del Mar, que se ajusta a las recomendaciones de la OIT sobre bienestar de los trabajadores del mar. Esta construcción integral de servicios, es el instrumento adecuado, de forma coordinada y sin dispersión geográfica, para realizar los distintos fines atribuidos al Organismo. Estos centros se conciben como complejos arquitectónicos independientes en los que, según el ámbito geográfico en que se ubican, se ofrece al colectivo los servicios que comprende su acción protectora. Estas instalaciones cuentan, generalmente, con servicios sanitarios, de empleo, de bienestar y de formación.

Programa de bienestar social

El Instituto Social de la Marina es un cumplidor escrupuloso de los Convenios y Recomendaciones de la Organización Internacional del Trabajo, que tradicionalmente ha mostrado una especial preocupación por mejorar las condiciones de vida y trabajo de la gente del mar. En atención al desarrollo de la normativa internacional de la gente del mar, el ISM realiza, tal y como se ha puesto de manifiesto, un amplio abanico de funciones, que abarcan en el área social del colectivo marítimo-pesquero, incluyendo a trabajadores españoles y extranjeros, a los beneficiarios y al entorno social en el que viven, con una idea integradora, combinando los recursos de la Entidad con aquellos otros que oferta el municipio, la Comunidad Autónoma, otras entidades de sector, etc.

Entre las actividades que se llevan a cabo en este campo por parte del ISM cabe mencionar: los **Cursos de Promoción Social**, que son programas docentes dirigidos no solo a los trabajadores sino también al colectivo de beneficiarios del sector y a su entorno social y que consisten en: alfabetización, educación compensatoria, preparación a la jubilación, manualidades, etc. Otro aspecto de este programa son las

Sólo con marcar el 121

Información náutico turística en  castellano  inglés  francés:

Conexión directa con la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo.
Portulanos y croquis de los Puertos Deportivos (pantalanes, oficinas, duchas...)

Información de Clubs Náuticos (nº de amarres, situación, nº de teléfono, servicios, etc.)
Procedimientos, análisis y envíos de Partes Meteorológicas actualizadas de las costas.

Información detallada de los Puertos Deportivos con Servicio Mecánico, carburante...
Guía de Cartas Náuticas (interpretación de signos y abreviaturas en cartas)

y conexión vía Internet con las cartas del Almirantazgo Inglés.

Y ADEMÁS: Dossier completo de playas, calas, y parajes de interés turístico. Calendario de Eventos náuticos y regatas, salones náuticos... Listado de tiendas náuticas, gestorías y librerías especializadas. Información Administrativa completa sobre legislación, titulaciones, capitánías, glosario... Anticipo de dinero. Conexión con Radioavisos para la recepción de Avurnaves. Conexión directa con Guardia Civil del Mar. Conexión con el Servicio Radiomédico de Urgencia. Información sobre señalizaciones, balizamientos, marcas y señales. Comunicaciones y protocolos en las comunicaciones. Alfabeto fonético. Rescate en caso de siniestro. Libros de derroteros, de mareas, de faros... para su consulta.

La mar de ventajas en un sólo botón.



RECUERDE: Su seguridad en el mar está en CANAL 16 VHF

Solicite información
907 100 907



Con la colaboración de:
Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima



SI PUEDE IMAGINARSE, PUEDE HACERSE. ¿POR QUÉ NO?

Airtel es una marca registrada de Airtel Movil, S.A. Junio 1997

Diana Morande



EL ISM EN CIFRAS

A modo de resumen y para entender un poco más la importancia que para el sector marítimo-pesquero tienen las actividades que el Instituto Social de la Marina lleva a cabo en favor de su bienestar social, recogemos de forma no exhaustiva algunas cifras de estas actividades. El Presupuesto económico que para este año tiene asignado el ISM es de 173.583 millones de pesetas, de los que 148.199 se destinarán al pago de pensiones y otras prestaciones sociales; 11.577 son para asistencia sanitaria; 5.077 para servicios sociales y 8.679 para la gestión de estas actividades.

El total de afiliados con que cuenta el Régimen Especial del Mar es de 98.368; el de empresas inscritas es de 13.482 y el número total de pensionistas de 126.218. Del colectivo protegido, 21.980 son prestaciones de invalidez; 57.252 son de jubilación; 41.511 son de viudedad; 4.667 de orfanidad y 808 de las denominadas de favor familiar.

El total de Casas del Mar existente es de 145, que tienen un alto índice de ocupación puesto que el promedio es de unas 140.000 estancias anuales en concreto en 1996 hubo 162.776 estancias. Por lo que se refiere a las actividades culturales (exposiciones, conferencias, teatro infantil, conciertos, etc.) en el último año se llevaron a cabo 981 a las que asistieron 57.527 personas. En ese período se organizaron 21 turnos en las colonias de verano en las que participaron 1.190 niños y jóvenes. Los cursos de promoción socio-cultural (alfabetización, educación compensatoria, etc.) fueron 131 seguidos por 2.660 alumnos. Es de destacar que, aún siendo datos del último año, suelen ser cifras muy similares las que se repiten en los períodos anteriores.

En los 21 centros docentes de que dispone el ISM estudiaron un total de 2.875 alumnos y en las 9 guarderías fueron atendidos 593 niños menores de 6 años. En cuanto a formación ocupacional marítima se impartieron 1.290 cursos a los que asistieron 21.037 alumnos.

En el Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio, en el período 1992-1995 se formaron 8.750 alumnos de los que el 67,3% encontraron trabajo y de éstos un 75,6% en ocupaciones afines al curso realizado. Por lo que se refiere al pasado año se impartieron 287 cursos con 3.471 alumnos. A 30 de junio del presente año ya se habían impartido 150 cursos a los que habían asistido 1.717 alumnos. En el segundo semestre del año está previsto que se impartan otros 138 con 1.771 alumnos, lo que dará un balance final de 288 cursos y 3.498 alumnos.

Sanidad Marítima

En lo que atañe a las actividades que lleva a cabo el programa de Sanidad Marítima, estos son algunos datos significativos. El total de llamadas realizadas al Centro Radio-Médico fue, durante el pasado año de 2.893 con una atención de 1.821 casos. En lo que respecta a la última década, es decir el período 1986-1996, el total de llamadas recibidas fue de 43.734. Por su parte, el Buque Hospital "Esperanza del Mar" atendió el pasado año 993 casos, de los cuales 724 fueron por enfermedad y los 269 restantes por accidente. En la última década el total de casos atendidos se elevó a 12.390. En cuanto a las actividades logísticas llevadas a cabo por el Buque-Hospital en 1996 estas fueron de 119 y en la última década fue de 2.109.

Los Centros en el Extranjero atendieron en 1996 a 2.756 trabajadores del mar de los cuales el 77% fueron españoles. En total en la última década en estos centros fueron atendidos 55.894 trabajadores y se efectuaron desde ellos 3.459 repatriaciones sanitarias de las cuales 208 correspondieron a 1996. Por último cabe destacar que el total de Reconocimientos Previos al Embarque realizados en 1996 fue de 69.886 y los Cursos de Formación Sanitaria impartidos fue de 189 con una asistencia de 2.860 alumnos. ■

Concha H. Carazo.

Hospederías. Del total de las 145 Casas del Mar con que cuenta el Instituto, 23 de ellas cuentan con un servicio de hospedería para el trabajador del mar, en donde el marinero transeúnte español o de cualquier país, a un precio social, encuentra unas instalaciones en donde esperar el embarque o simplemente descansar en el período que media entre la entrada y la salida del buque.

También se realizan **Actividades Culturales**, consistentes en exposiciones, conferencias, teatro infantil, conciertos, excursiones de pensionistas, llevándose a cabo con los recursos propios del organismo o promoviendo la iniciativa de las asociaciones vinculadas al mar en conjunción con los medios del ISM: salones de actos, clubes de pensionistas y otros. También son de destacar las **Colonias de verano**: dirigidas a la infancia y la juventud, que se realizan a través del ISM en colaboración con empresas especializadas.

Finalmente en este programa se articulan una serie de **Ayudas de carácter social a instituciones sin ánimo de lucro**, que van destinadas al apoyo de minusválidos físicos, psíquicos, tratamientos de toxicómanos, apoyo a la primera infancia, tercera edad, etc., y que anualmente son convocadas en el Boletín Oficial del Estado. ■

Concha Hernández Carazo

 **SCANMAR CERCO**



TRAZA SENSORES

**Si estás interesado
solicítanos una demostración
desde tu propio barco**

DISTRIBUIDORES Y SERVICIO OFICIAL

HISPANOVA MARINE CANTABRIA: Argentina 7 bajo Tel.: (942) 23 61 83 - Fax: (942) 23 76 15

E-Mail: Hispanova@BittMailer.Net - 39008 SANTANDER

HISPANOVA MARINE VIGO: Cánovas del Castillo bajo. Tel.: (986) 43 51 55 - Fax (986) 22 40 44

Telex: 63473 HMVE E. 36202 VIGO

¡Los ojos bajo el mar!





Programa de Sanidad Marítima del Instituto Social de la Marina

ACERCAR LA MEDICINA AL MAR



La sanidad es, sin lugar a dudas, uno de los capítulos básicos de la protección social dentro de las comunidades modernas. Un programa sanitario ajustado a las necesidades colectivas implica todo un conjunto de facetas en el que adquieren particular relieve las referentes a la salud ocupacional y aquellas otras que se vinculan a las condiciones en que los trabajadores desarrollan su labor profesional. En el caso del mundo laboral marítimo, dentro del cual las condiciones de vida y trabajo se funden en un todo difu-

minándose los perfiles que diferencian las diversas actividades vitales -trabajo, descanso, ocio-, la puesta en marcha de un correcto plan de salud profesional alcanza una dimensión especialmente relevante. Consciente de ello ha sido desde su fundación, hace ya casi 80 años, el Instituto Social de la Marina, cuyo objetivo es garantizar a la gente del mar la consecución de sus objetivos de progreso social, compensando institucionalmente las carencias que, directa o indirectamente, provengan de lo

EMBARCAR AHORA SERÁ MÁS FÁCIL USANDO ESTA GUÍA

EDICIÓN ACTUALIZADA HASTA JUNIO 1997



CONTIENE: 5 secciones con 3.600 direcciones de armadores seleccionados y actualizados con su Telf., Fax, Nº y tipo de barcos, tonelajes, banderas y Jefes de personal. También 100 páginas de información muy útil para el marino.

- 1º **2.084** armadores de buques mercantes de todo tipo.
 - 2º **821** armadores de remolcadores, dragas, plataformas, buques perforadores, supply, salvamento y buceo.
 - 3º **55** ship-managers.
 - 4º **354** agencias de embarques internacionales.
 - 5º **286** armadores y agencias de embarque de buques de pasaje, yates de vela y motor, transporte de yates, patronos de charter, buques escuelas.
- 25.000** buques de todo tipo son tripulados por estos armadores.
- ***CADA ARMADOR** ha recibido un fax anunciando que recibirá C.V. de marinos de nuestra base de datos.
 - ***MODELO DE C.V.** actual y standard en agencias de embarque y armadores internacionales. 2 páginas con todos los datos necesarios.
 - ***OFERTAS DE TRABAJO** en el extranjero, embarcado y en tierra. Diariamente recibimos la prensa internacional especializada y seleccionamos las más interesantes.

MODO DE OBTENER LA INFORMACIÓN:

***QUINCENALMENTE:** recibiendo por correo listados detallados, mediante suscripción anual de 7.000 pts. Inclusión anual de su curriculum vitae en INTERNET: 3.000 pts. anuales

2.ª EDICIÓN LIMITADA, PIDA SU EJEMPLAR

P.V.P.: 3.000 ptas. + Gastos de envío.

PEDIDOS: Tlf.: 981 - 21 31 07 - Fax: 981 - 22 43 57

IBERMAN, S.L. - Cantón Pequeño, 26 - 15003 LA CORUÑA



singular del medio en que este colectivo se desenvuelve. En su afán por cumplir con sus objetivos y ponerse a la cabeza de los países marítimos que ofrecen medios de protección y asistencia a sus gentes del mar, el ISM diseñó, en 1983, un programa que, bajo la denominación de "Programa de Sanidad Marítima", recogía las competencias y funciones de asistencia sanitaria a los profesionales del mar cuando se encuentran a bordo o en un país extranjero.

La filosofía sobre la que se asienta el "Programa de Sanidad Marítima" es la de una idea totalizadora del concepto "salud" en el trabajador del mar, que se entiende no sólo como la ausencia de enfermedad, sino también, como indica la Organización Mundial de la Salud, como un estado de bienestar mental y social.

Además, se han tenido en cuenta aquellos instrumentos jurídicos que, como consecuencia del carácter singular de la actividad marítima, los distintos Organismos Internacionales, tales como la OIT, OMI y FAO han ido elaborando. En el caso concreto de la Organización Internacional del Trabajo los siete convenios relativos a los exámenes médicos de la gente del mar, seguros médicos, obligación de los armadores en caso de enfermedad, accidente o muerte, protección de la salud y asistencia médica de la gente del mar y sobre Seguridad Social y las dos recomendaciones sobre el contenido de los botiquines médicos a bordo y sobre consultas por radio a los buques en alta mar.

Asimismo al hablar de salud ocupacional en el sector marítimo es obligado tener en cuenta la Directiva 92/29, aprobada por la Unión Europea sobre "Disposi-

ciones mínimas de seguridad y salud para promover una mejor asistencia médica a bordo en los buques", la cual pretende unificar los contenidos de los botiquines a bordo de las embarcaciones comunitarias, garantizar la formación sanitaria de los responsables de las tripulaciones y obliga a que cada país cuente con un centro radio-médico con un servicio de asistencia permanente.

Así pues, articular un modelo práctico de Sanidad Marítima considerando todos los factores expuestos ha sido, durante estos más de diez años en que lleva funcionando, y seguirá siendo el objetivo del Programa de Sanidad Marítima

Ante todo, prevenir

Este Programa que está incardinado en los Planes de Acción del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, se asienta sobre dos pilares de actuación diferentes, pero interrelacionados: el nivel primario o preventivo y el nivel secundario o asistencial. En el primero de estos aspectos lo que se persigue es elevar el nivel de salud de la población antes de que el proceso de enfermedad aparezca y, en consecuencia, reducir el riesgo sanitario en los procesos asistenciales.

Para llevar a cabo esta acción el ISM cuenta con varios instrumentos: los Reconocimientos Médicos Previos al Embarque, la Formación Sanitaria, las Campañas de Prevención, el Apoyo Médico que se presta al control de las condiciones higiénico-sanitarias de los buques, la Guía Sanitaria a Bordo y los Botiquines Reglamentarios.

Los Reconocimientos previos al embarque

Constituyen la piedra angular de la medicina preventiva. Siguiendo las directrices de los Convenios de la Organización Mundial de la Salud, estos reconocimientos garantizan que el trabajador no padezca enfermedad alguna que pueda apartarle de su trabajo en el mar, que lo incapacite o que pueda constituir un peligro para la salud de las demás personas a bordo.

Estos reconocimientos médicos se realizan en los centros provinciales y locales de sanidad marítima que el ISM ha ido instalando, a lo largo de los últimos años, en los puertos con mayor censo de población marinera hasta alcanzar un total de 35, evitando así largos desplazamientos a los interesados.

● **El Programa de Sanidad Marítima tiene dos niveles, el preventivo y el asistencial.**

Estos centros, atendidos por profesionales médicos, ATS y auxiliares de clínica especialmente formados en los contenidos de este programa, están dotados con terminales informáticos conectados con un único banco de datos ubicado en los Servicios Centrales del Instituto Social de la Marina, a través de los cuales se introduce la información de las historias unificadas de reconocimientos médicos.

De esta manera los reconocimientos médicos previos al embarque además de garantizar que el trabajador acceda al buque en las mejores condiciones.

Durante 1996 se practicaron 69.886 reconocimientos de este tipo con lo que en la década que lleva funcionando el Programa son ya más de medio millón los históricos informatizados.

Formación sanitaria

La formación sanitaria del trabajador del mar constituye un elemento básico para los profesionales que ejercen las distintas parcelas de responsabilidad sanitaria en los buques, puesto que ellos serán, en definitiva, los responsables del cuidado y atención de los botiquines y de seguir las instrucciones que se dicten desde los centros de ayuda médica en el mar.

El ISM realiza esta tarea a través de cursos de formación a tres niveles. Un primer nivel dirigido a todos los trabajadores, adiestrándoles en la práctica de primeros auxilios ante un enfermo grave o un accidentado. Un segundo nivel que potencia la formación y especialización de los profesiona-



les que ejercen distintas parcelas de responsabilidad sanitaria a bordo. Y, por último, un tercer nivel específico dirigido a los manipuladores de alimentos.

Durante el último año se impartieron un total de 189 cursos de formación sanitaria a los que asistieron 2.860 alumnos.

Campañan de prevención

Las campañas de prevención constituyen el tercer eslabón de actuación preventiva que se realiza desde los centros provinciales y locales de sanidad marítima. Con ellas se pretende incidir en el conocimiento sanitario del trabajador, implicándole como responsable de su propia salud. Cabe destacar en tal sentido las campañas realizadas para la prevención del sida, enfermedades de transmisión sexual, paludismo, etc. Es preciso recordar también la atención prestada en campañas específicas de vacunación, principalmente las que se refieren a tétanos, hepatitis y gripe.

Es de destacar, por otra parte, la utilidad de la **Guía Sanitaria a Bordo**, editada y distribuida gratuitamente por el ISM, como un elemento esencial a bordo de los buques en tanto en cuanto que permite consultar el tratamiento inicial de las patologías que se presentan con mayor frecuencia y constituye al mismo tiempo un elemento básico para establecer una adecuada comunicación entre los distintos centros asistenciales del ISM y, en especial, con el **Centro Radio-médico**.

Otro elemento a tener en cuenta son los **Botiquines a Bordo**. Están regulados por la Directiva Comunitaria 92/29, actualmente en proceso de adaptación a la normativa nacional, y en ella se establece para todos los buques la obligación de llevar a bordo un botiquín, cuyo contenido, tanto en lo referente a medicamentos como a material médico ha de responder, en función de las ca-



racterísticas del trayecto que se realice, las actividades que se lleven a cabo en aquél o los tipos de cargamento, a “estándares” cualitativos y cuantitativos. Su adecuada dotación y actualización son de vital importancia, sobre todo a la hora de efectuar consultas radio-médicas. Por ello, el ISM, a través del Servicio de Sanidad Marítima, lleva a cabo periódicamente campañas de dotación y de formación sobre su uso.

Apoyo Médico al control de las condiciones higiénico-sanitarias de los buques

El control de las condiciones higiénico-sanitarias de los buques constituye una labor de capital importancia en la función preventiva de los accidentes y de las enfermedades. En tal sentido, los facultativos de los centros provinciales y locales de sanidad marítima participan en el programa que, bajo la denominación de **Inspección**, se lleva a cabo en coordinación con la Dirección General de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social. Dicho programa consiste en realizar las inspecciones de los buques mercantes y de pesca atendiendo a tres apartados fundamentales: las relaciones laborales, el cumplimiento de la normativa en materia de seguridad social y las condiciones higiénico-sanitarias de los buques. En esta última materia es en la que los médicos de sanidad marítima participan como técnicos auxiliares en la labor inspectora, cuyo responsable es el Inspector de Trabajo y Seguridad Social.

Medicina asistencial

La naturaleza del trabajo marítimo-pesquero, la dispersión de la flota y el alejamiento del territorio nacional de los centros de trabajo obliga a acercar los medios sanitarios y asistenciales a dichos centros a través de instalaciones adecuadas. Las instalaciones que el ISM pone a disposición de los trabajadores de la mar para la prestación asistencial son básicamente tres: el **Centro Radio-Médico**, el **Buque Sanitario** y de **Apoyo Logístico “Esperanza del Mar”** y los **Centros Asistenciales en el Extranjero**. Eventualmente el ISM pone en marcha otros medios de asistencia médica directa a bordo en campañas pesqueras concretas.

El Centro Radio-Médico

El Centro Radio-Médico (CRM) se constituye como una

● **El Centro Radiomédico, los Centros Asistenciales en el Extranjero y Buque Sanitario “Esperanza del Mar” proporcionan la asistencia sanitaria a los trabajadores del mar mientras permanecen embarcados.**

unidad operativa de vital importancia en el ámbito del Programa de Sanidad Marítima. Se trata de un servicio asistencial, a través de radioconsulta, que permite el contacto directo del buque con un facultativo, especialmente adiestrado y con un amplio conocimiento del mundo marítimo, desde cualquier parte del mundo, a fin de aclarar, aconsejar y resolver las consultas médicas que plantean los responsables de los buques en beneficio de la mejor y más correcta asistencia urgente a los tripulantes enfermos o accidentados.

Cuenta con un equipo médico que atiende las consultas durante las 24 horas del día, todos los días del año y dispone de acceso directo a las historias de los reconocimientos médicos previos al embarque, lo cual facilita en gran medida el diagnóstico del paciente que consulta desde el buque, al disponer el médico de sus datos sanitarios.

La labor del CRM no finaliza hasta que el paciente es dado de alta o en caso necesario ingresado en un centro hospitalario en tierra. En este último caso, si dicho centro se encuentra fuera del territorio nacional se realiza la labor de seguimiento del paciente hasta su repatriación.

Precisamente para estas situaciones es para lo que el CRM se encuentra conectado punto a punto con el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento Marítimo de la Dirección General de la Marina Mercante, por si en un momento determinado fuese necesaria la intervención de medios de evacuación de enfermos o accidentados, tales como



helicópteros o lanchas de salvamento.

El CRM comenzó a funcionar en mayo de 1979. Desde entonces su labor y especialización se han visto incrementadas notablemente, no ya sólo a causa de una gran demanda asistencial, sino también en calidad de Unidad Coordinadora del Programa de Sanidad Marítima.

Durante los últimos diez años se han efectuado un total de 43.734 consultas médicas, a través de radiotelefonía, radiotelegrafía y vía satélite, lo que le confiere la categoría de ser el más activo en el ámbito internacional. Las consultas radiomédicas se realizan gratuitamente a la flota que lo demanda, tanto si el paciente es un trabajador de nacionalidad española como de cualquier otra.

El "Esperanza del Mar"

Es el buque de apoyo sanitario y logístico que presta su ayuda a la flota española que faena en el caladero canario-sahariano. La importante dimensión de esta flota, unos 700 barcos y 8.000 trabajadores españoles así como la lejanía en la que realizan su trabajo, 48 horas de navegación de la costa, han sido factores determinantes en la decisión del Instituto Social de la Marina de poner a disposición de este importante contingente de trabajadores un medio como el buque "Esperanza del Mar", que lleva operativo desde abril de 1982.

El apoyo sanitario que se presta desde este buque, y que es de carácter gratuito, tiene diferentes modalidades en razón de las características de la patología que

en cada momento se presente. En tal sentido se pueden clasificar las mismas en consultas médicas por radio, consultas ambulatorias a bordo del propio buque, desplazamiento del equipo sanitario a los buques que hayan demandado ayuda, hospitalizaciones en la clínica de a bordo y evacuaciones sanitarias de los pacientes que lo precisen.

Independientemente de esta actividad, también brinda apoyo logístico de emergencia a barcos de nuestra flota que puedan necesitarlos. Suelen ser las prestaciones más frecuentes: aguadas, desenganche de redes, servicio de buzos, reparaciones eléctricas, electrónicas, etc.

Para realizar esta amplia gama de actividades, el buque se encuentra dotado de los más modernos sistemas de navegación y comunicación. Al estar plenamente integrado en el Programa de Sanidad Marítima está conectado con el Centro Radiomédico y, además, con los equipos de salvamento marítimo de Las Palmas de Gran Canaria. Su dotación humana es de 32 hombres y en 1996 atendió 993 casos de los cuales 724 fueron por enfermedad y 269 por accidente.

A la vista de estos datos puede decirse que el buque "Esperanza del Mar", como unidad de apoyo sanitario de carácter permanente en el caladero canario-sahariano, constituye una experiencia única en el mundo. Su presencia es tan necesaria en el caladero, y así lo han entendido los trabajadores, que cuando se dirige a tierra para realizar las necesarias labores de evacuación de pacientes y pertrecho su ausencia

del caladero es motivo de inquietud.

Centros asistenciales en el extranjero

Estos centros, repartidos en distintos puertos, donde la afluencia de la flota es más fuerte, prestan asistencia médica y en algunos casos social, a los trabajadores del mar españoles que la solicitan.

En todos los casos cuentan con instalaciones sanitarias básicas y con un equipo formado por un médico, un ayudante sanitario, un subalterno y, a veces, un asistente social.

En la actualidad, los centros existentes en el extranjero son ocho: **St. Pierre et Miquelon (Francia-Ultramar)**, **Nouadhibou (Mauritania)**, **Dakar (Senegal)**, **Abidjan (Costa de Marfil)**, **Luanda (Angola)**, **Walvis Bay (Namibia)**, **Beira (Mozambique)** y **Mombasa (Kenya)**. Este último cubre la zona que antes dependía del centro ubicado en las Islas Seychelles y que se trasladó a Mombasa por razones de mayor operatividad.

● **Los Reconocimientos médicos previos al embarque y la Formación Sanitaria, piezas clave en la medicina preventiva que lleva a cabo el ISM.**

A lo largo de 1996, un total de 2.756 consultas médicas fueron atendidas en estos centros asistenciales y también se realizaron 208 evacuaciones sanitarias de tripulantes españoles en las que, en algunos casos, fue preciso que personal especializado de los centros acompañase al paciente en la repatriación, lo que da idea de la utilidad y necesidad de estas unidades operativas.

Otras actividades del programa

Por último, es preciso recordar otras actividades desarrolladas en el ámbito del Programa de Sanidad Marítima y que son de gran importancia en el desarrollo del mismo. En concreto, a lo largo de los últimos años se ha realizado un gran esfuerzo editorial del que son claros exponentes la **Guía Sanitaria a Bordo**, los **Manuales del Alumno** para la formación en los tres niveles que ya se han mencionado con anterioridad, el **Manual del Profesor de Formación Sanitaria**, las publicaciones sobre **Medicina Subacuática e Hiperbárica** y el **Manual de Medicina Náutica**. Además de ello y como apoyo a la labor de formación sanitaria, el Instituto Social de la Marina ha producido un total de nueve vídeos especializados en temas sanitarios: "La consulta médica por radio", "Tratamiento de quemados", "Actitud ante una hemorragia", son algunos de los títulos.

Otros medios asistenciales

Complementariamente a todos los medios mencionados, a lo largo de los últimos cinco años, el



Instituto Social de la Marina ha fletado un buque, acondicionado como hospital y en el que embarca un equipo médico propio, para atender sanitariamente, en el mismo caladero, a la flota bonitera del Cantábrico durante los tres meses que dura la costera. Esta, que se desarrolla en la zona comprendida entre el nordeste de las Islas Azores y la Bretaña francesa, ocupa a una flota española de 450 barcos con un total aproximado de 6.700 trabajadores.

La atención médica proporcionada, apoyada por el Centro Radio-Médico, comprende consultas por radio, desplazamiento del médico a los buques en caso necesario, hospitalizaciones a bordo y evacuación sanitaria urgente en colaboración con el Centro Nacional de Coordinación de Salvamento Marítimo.

Al igual que sucede con el "Esperanza del Mar", este buque hospital presta ayuda logística a los barcos que la precisan, tales como reparaciones de emergencia, zafamiento de hélices, etc., para lo cual se cuenta con la presencia a bordo de buzos profesionales integrados en la tripulación.

Todas estas actividades se ven complementadas por otras que se ponen en marcha en razón de las circunstancias, como es el caso de las repatriaciones realizadas a través de avión medicalizado en algunos casos de extrema gravedad y cuando los recursos sanitarios del país en el que se encuentra el trabajador lo requieran.

En aquellos casos en los que se carece de recursos propios, por parte del Instituto Social de la Marina, el trabajador enfermo o accidentado puede acudir al medio asistencial propio del país y el armador o consignatario adelantar los gastos que posteriormente le serán reintegrados por el ISM. ■

Concha H. CARAZO

CASAS DEL MAR, EL

MEJOR TECHO



Las Casas del Mar del Instituto Social de la Marina se han convertido en parte indisoluble del paisaje costero de nuestro país. Sin embargo, tras esa imagen, y más allá de las prestaciones sociales que en su seno se desarrollan, las Casas del Mar constituyen el soporte de la presencia estatal en las comunidades marítimas, y en ocasiones son su único vínculo con el resto del colectivo social.

Está bastante reconocido ya a nivel intercacional el trabajo que el Instituto Social de la Marina viene realizando en favor de la gente del mar a través de sus Programas de Acción Social. Muchas de las recomendaciones que los Organismos Internacionales vienen haciendo para mejorar la calidad de vida y trabajo de este colectivo, llevan años siendo desarrolladas por el ISM. Y uno de los aspectos que suscita mayor preocupación en

los foros internacionales, dentro de la atención social a la gente del mar, es el concerniente a la presencia del Estado en los asentamientos de población marinera. Los asentamientos de población pesquera se han ido constituyendo de acuerdo con las singulares características de la actividad marítima, lo que ha propiciado un tipo de comunidad social en la que predomina la dispersión, la incommunicación y otros aspectos que han determinado la histórica marginación de este colectivo. Y es

en estas comunidades donde se hace más necesaria la acción del Estado.

En la actualidad, las Casas del Mar, 145 en total, funcionan como un conjunto de servicios e instalaciones integrados en una unidad, confiriendo a ese conjunto de servicios un carácter armonizador de las prestaciones. Es esta la única manera de que los programas de atención administrativa, sanitaria, social, cultural educativa, etc., se puedan interrelacionar eficazmente.

Las Casa del Mar son, por tanto, el instrumento para la ejecución de una política social específicamente destinada al colectivo marítimo, que pretende dar respuestas concretas y adecuadas a las demandas sociales de las gentes del mar desde una perspectiva global e integradora. Además de las funciones derivadas de su actividad administrativa, sanitaria, etc., la red de Casas del Mar cumple una importante función integradora dentro de los propios núcleos costeros. Frecuentemente, las Casas del Mar son el único centro asistencial de la localidad en la que se encuentran, y su utilización está abierta a toda la comunidad, de manera que su existencia se convierte en un factor determinante en las relaciones de la comunidad marítima con el resto del entorno social de su demarcación. ■

C.H.C.

BAMIO, LA GRAN ESCUELA DEL MAR



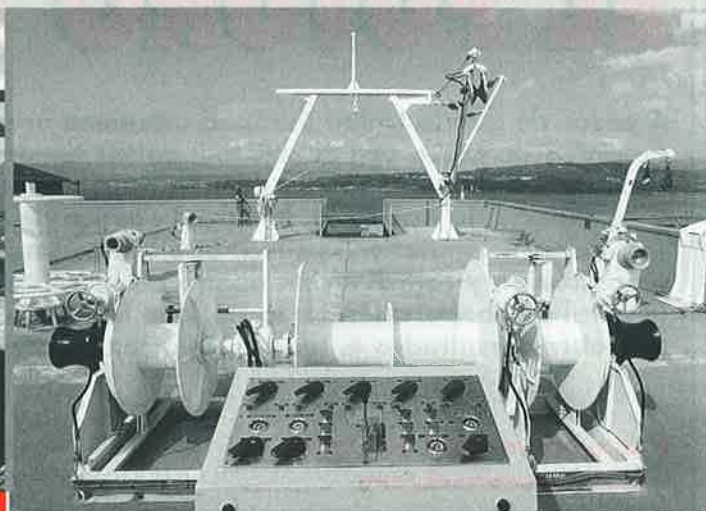
La Formación ocupa también un lugar importante en las actividades que lleva a cabo el Instituto Social de la Marina en el marco de Acción Social. Además de los permanentes cursos de formación básica en cuestiones de seguridad y de lucha contra incendios, viene desarrollando desde hace varios años un Programa de Formación Ocupacional Marítima que contempla las características diferenciadoras del sector al que se dirige. Para llevar a cabo esta acción el ISM dispone, como buque insignia de sus recursos, del Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio (Villagarzía de Arosa, Pontevedra), cuya oferta formativa está contribuyendo de forma decidida a la mejor capacitación profesional de la gente de la mar para el desarrollo de todo su campo laboral, paliando deficiencias de formación en nuevas tecnologías, actualizando sus conocimientos a las situaciones cambiantes del sistema productivo y facilitando su reinserción en otras ocupaciones afines.

El Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio nació con una doble finalidad: por una parte se pretendía disponer de unas instalaciones con un avanzado nivel técnico para cubrir la parcela de la formación específica y, por otra, como Centro impulsor de una política de incremento de la sensibilidad hacia el sector marítimo, especialmente en cuanto se refiere al estudio de aspectos socio-económicos, mejora de la gestión empresarial, relaciones laborales, evolución tecnológica, etc., sin olvidar el impulso y apoyo de las iniciativas que pudieran surgir tanto del área pública como privada en el sector marítimo. A ello se unía tam-

bién la falta de instalaciones públicas destinadas a impartir la formación específica en materia de técnicas de seguridad y lucha contra incendios, entre otras obligaciones exigidas por la normativa internacional vigente.

Áreas de actividad

El Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio ha sido dotado con instalaciones de un avanzado nivel técnico, que le permite asumir las actividades para las que ha sido proyectado. En él se imparten diferentes tipos de cursos con los siguientes objetivos: promoción del empleo marítimo; recualificación de trabajadores dentro del sector;



reconversión de excedentes a otros sectores económicos; inserción y reinserción de trabajadores con cualificación insuficiente. Asimismo, el Centro coordina la programación en las diversas áreas geográficas de las Unidades Móviles de Seguridad Marítima y de simulación de pesca y navegación que operan en todo el territorio nacional y que están dotadas de medios adecuados que permiten la impartición de cursos por la costa. Otra de las funciones del Centro es la Formación de Formadores, función ésta de suma importancia para el buen desarrollo del Plan de Formación Ocupacional.

Las enseñanzas que se imparten en el centro de Bamio están organizadas en torno a

cinco Departamentos: Departamento Marítimo; Departamento de Electricidad y Electrónica; Departamento de Máquinas; Departamento de Sanidad Marítima y Departamento de Seguridad Marítima.

Ahora cuando se cumplen los casi cinco años de funcionamiento del Centro de Bamio, sus resultados vienen a confirmar que la inversión más segura que se puede hacer en estos tiempos de crisis es la formación, ya que antes o después, su convertibilidad se realiza en valores seguros: el empleo y la mejor capacitación profesional que, a su vez, redundan en una mayor competitividad. ■

C.H.C.

Es necesario mejorar la política comunitaria en los acuerdos de pesca

EL FUTURO DE LA FLOTA D

A pesar de que la Unión Europea mantiene una serie de acuerdos de pesca con diferentes países terceros, algunos de ellos de importancia capital para la flota pesquera comunitaria, y en especial la española, la actual política de relaciones exteriores en materia de pesca adolece de una adecuada planificación y coordinación dentro de la política exterior general de cooperación de la UE, que hacen de ella una política de pobres resultados e, incluso, ineficaz en algunos casos.

■ Los escasos resultados de la política actual de acuerdos de pesca

La política exterior de la pesca de la Unión Europea, caracterizada principalmente por la negociación de acuerdos pesqueros con países terceros, está pasando por situaciones complejas y tensas como consecuencia de razones diversas que se interponen en los procesos negociadores, de los que, como ejemplos más recientes, cabe citar los llevados a cabo para los convenios de la UE/Canadá-NAFO, UE/Marruecos, UE/Noruega, etc... Intervienen también otros factores conocidos, tales como la escasez de determinados recursos y su necesaria conservación, además del desarrollo técnico y económico de la pesca que se está produciendo en los países ribereños.

Existen, asimismo, otro tipo de condicionantes que influyen en estos procesos negociadores, como son, entre otros, los intereses económicos-comerciales de los países terceros y su lucha por el dominio en el mercado, además de situaciones de 'insolidaridad intracomunitaria' que, lamentablemente, vienen mostrando algunos de los Estados miembros y que afectan la consecución de mejores resultados para los intereses pesqueros de la UE

Todas estas circunstancias coexisten en el mercado global de una política exterior pesquera, que se presenta con una escasa planificación y desprovista de unos objetivos claramente identificados y establecidos; todas ellas, razones más que suficientes para conllevar el fracaso en los procesos de negociación, que estos últimos tengan una duración ilimitada, que nos sintamos incapaces en nuestro objetivo de finalizar con éxito las negociaciones y, lo que es más

grave todavía, que se concluyan acuerdos restrictivos con consecuencias muy negativas para los sectores afectados.

Así las cosas, la Comisión de la UE se ve abocada a la aplicación de la alternativa del fomento de la reestructuración de las flotas comunitarias de caladeros lejanos, potenciando, en consecuencia, los fondos que, en el marco del *Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca (IFOP)*, se destinan a la paralización definitiva por desguace de los buques, o bien a su exportación acudiendo para ello a la vía de las sociedades mixtas.

Toda esta situación está trayendo consigo el que, de forma progresiva e incesante, nos estemos quedando sin flota en aguas externas. Las reducciones sufridas en los últimos ocho años llegan a alcanzar niveles en torno al 60% en el número de unidades de ciertas flotas comunitarias de caladeros lejanos (congeladora, bacaladera, etc...).

■ Sugerencias para la revisión y mejora de la actual política exterior de la pesca en la UE

El sector pesquero quiere dar un giro de ciento ochenta grados en esta situación, buscando de cara a la puesta en marcha de esta iniciativa, las fórmulas adecuadas que permitan mantener nuestra flota comunitaria en las aguas de los países terceros.

Para lograr este objetivo, se propone que entre todos, instituciones y sector, se realice una revisión profunda de la actual política exterior de la pesca, tratando de identificar sus ventajas y sus carencias ante el sector pesquero. Una vez alcanzado este diagnóstico, se deberá proceder al establecimiento de



las pautas o medidas más adecuadas en aras de mejorar la actual situación.

En esta línea, la primera acción ha de pasar necesariamente por una declaración inequívoca de si la Unión Europea necesita tener una flota que faene en caladeros externos. A la vista del actual estado de los recursos internos y de las necesidades del mercado (consumidores e industria), la contestación parece clara. No se puede pasar a depender totalmente del suministro procedente de países terceros.

Seguidamente debería abordarse la cuestión de la planificación y ordenación óptima de esta flota. La dimensión de la flota de la UE en caladeros lejanos tendría que ser regulada teniendo en cuenta las necesidades de la producción comunitaria y considerando además, paralelamente, las dificultades actuales dependientes de los países terceros.

Una vez identificada la magnitud óptima deseada para esta flota, debería procederse al establecimiento de las medidas, de

E CALADEROS EXTERNOS



índole política y económico-comercial, que fueran necesarias para asegurar su mantenimiento y salvaguardia.

Este sector desea exponer, a continuación, sus planteamientos sobre algunas de estas medidas que se consideran imprescindibles en la consolidación de la pesca comunitaria en caladeros externos:

1.ª) Nos pronunciamos a favor de una decisión política encaminada a incluir, de forma definitiva, la pesca en los acuerdos generales de cooperación de la Unión Europea con los países terceros; es decir, se trata de que la pesca deje de ser la 'ceni-cienta' de las políticas comunes y se ampare en la globalización de la política económico-comercial exterior comunitaria.

2.ª) Como mecanismo preferente de reorientación de la flota, hemos de reiterar una vez más nuestro interés por la negociación de pequeños acuerdos -'miniacuerdos pesqueros'- con ciertos países terceros poseedores de caladeros interesantes para la Unión Europea, y mediante los cuales se

evitaría el peligro de la sobreexplotación en los mismos, además de tener la ventaja de ser menos costosos para la UE y más fácilmente accesibles.

3.ª) Sería altamente beneficioso, tanto para los caladeros como para el mercado, conseguir el objetivo de la diversificación, ya que ello significaría establecer acuerdos con diferentes países poseedores de caladeros y recursos varios, y, de esta forma, acudiríamos a una diversificación de la producción y a una mejora de las expectativas de mercado.

4.ª) La política de acuerdos con países terceros debería dar prioridad a los acuerdos tradicionales, de primera generación, en base a licencias y cuotas. Cuando esta preferencia no sea posible, la negociación de acuerdos de segunda generación debería dar prioridad a la constitución de asociaciones temporales de empresas sobre el establecimiento de sociedades mixtas. De esta forma, podría mantenerse el pabellón comunitario de los buques, salvaguardando los empleos, tanto directos como indirectos, a la par que se generaría una mayor riqueza para las regiones comunitarias dependientes en gran medida de la pesca.

5.ª) Teniendo en cuenta la elevada tasa de consumo del mercado comunitario, así como la fuerte dependencia que del mismo tienen muchos de los países terceros con recursos, sería conveniente hacer un mayor hincapié en la baza de negociación que supone el principio de 'acceso al mercado por acceso al recurso', siendo en todo momento respetuosos con las reglas internacionales: esto es, sin echar mano a medidas proteccionistas y compensando al productor comunitario, por el suministro proveniente de países terceros, con el acceso de nuestros buques a sus caladeros. (Esta tendencia, pese a todo, sigue estando vigente en la actualidad).

Por último, hacer referencia a la necesaria defensa de las pesquerías situadas en aguas internacionales, que constituyen un soporte imprescindible de la actual flota comunitaria de caladeros externos.

La Unión Europea ha de aprovechar el nuevo marco internacional que se deriva de la reciente Conferencia de Naciones Unidas

sobre stocks transzonales y especies altamente migratorias, con el objetivo de mantener la internacionalización de las aguas y de los recursos por fuera de los límites jurisdiccionales de las 200 millas, entrando a liderar aquellas organizaciones regionales multilaterales que la obligada conservación de los recursos y otras circunstancias requieran.

■ El necesario respaldo del Parlamento Europeo

Con el fin de conseguir los objetivos de esta nueva política exterior para la pesca, no nos queda otra alternativa que abrigar la esperanza de poder contar con el respaldo del Parlamento Europeo.

Esperamos que, en esta ocasión, el Parlamento apoye al sector pesquero y a la flota comunitaria que faena en caladeros exteriores, de forma que se eviten que vuelvan a producirse posiciones como la mantenida ante el acuerdo de pesca firmado por la Unión Europea y Canadá, relativo a la pesquería de 'NAFO', cuyo proceso de negociación y los resultados del mismo han obligado al propio sector pesquero a recurrir a la vía jurídica para defender nuestros derechos de pesca.

Tanto los pescadores como armadores comunitarios afectados esperamos el apoyo de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo, sobre todo teniendo en cuenta que se han de cerrar los acuerdos de pesca con un país tercero previa consulta al citado Parlamento.

Nuestro sector reclama para el Parlamento una participación real y más activa en el proceso de la negociación de acuerdos de pesca con países terceros, y también en los de ámbito internacional multilateral.

Confiamos pues en que podamos contar con el apoyo del Parlamento Europeo en esta labor de revisión de la política comunitaria de recursos externos, de forma tal que la política de acuerdos pesqueros se consolide como uno de los ejes prioritarios de la política común de la pesca. ■

José Ramón Fuertes
Director Gerente Cooperativa
de Armadores de Vigo



El pasado año se recogieron en Galicia cerca de 450 toneladas de algas que generaron alrededor de treinta millones de pesetas. Unas cantidades insignificantes, tanto si se las compara con otros países, incluso de nuestro entorno, como Francia, como si se las compara con las

posibilidades de explotación que ofrecen las costas gallegas, extraordinariamente ricas en algas. Otro aspecto a tener en cuenta es la importancia que puede alcanzar este sector en la creación de puestos de trabajo, como se puso de relieve en las jornadas organizadas por el Fondo Formación, a finales de

UN RECURSO PO



Más de 800 especies de algas, pertenecientes a los grandes grupos en los que se suelen clasificar estos vegetales marinos (algas rojas, pardas y verdes), crecen en las costas de la Península Ibérica. De ellas, más de 600 se encuentran en la costa atlántica, entre los que figuran los principales géneros que se vienen explotando en Europa con fines industriales. Las costas gallegas son especialmente ricas, y de la diversidad de algas existentes en ellas, más de 60 especies son interesantes por sus propiedades de cara a su utilización.

A pesar de este enorme potencial, en Europa, en contraste con lo que sucede en los países asiáticos, su aprovechamiento es más bien escaso. Francia se ha convertido, en los últimos años, en una excepción. Allí, el aprovechamiento de las algas ha experimentado una notable progresión. Y buena prueba de ello es el desarrollo e importancia alcanzado por el *Centre d'Etude et Valorisation des Algues*. Por ello, la intervención de sus expertos fue un punto

mayo, bajo el título "Las algas: Una alternativa de futuro", en la Illa de Arousa. Por el momento, y a pesar de los esfuerzos de la Xunta de Galicia, estamos ante un sector poco ordenado y de importancia residual. Cambiar esta tendencia es cuestión de tiempo.



LAS ALGAS EN ESPAÑA

de referencia en las pasadas jornadas desarrolladas en la Illa de Arousa bajo el título "Las algas: Una alternativa de futuro". Entre los objetivos marcados por estas jornadas estaba el de dar a conocer nuevos sectores de actividad para los profesionales que desarrollan su labor en el mundo del mar. Las salidas laborales que puede conllevar el desarrollo de la explotación de las algas no pueden ser ignoradas, a la hora de valorar su importancia económica y productiva (ver recuadro).

Un mercado en expansión

Más de siete millones de toneladas de algas son transformadas al año en todo el mundo. Se trata de un mercado en expansión, y especialmente pujante en los países asiáticos (Japón, China, Corea), que también empieza a despuntar en Europa. El aprovechamiento de las algas no es algo nuevo, incluso en nuestra cultura. Así, en la región de Carraghen, situada en la costa sur irlandesa, se emplea desde hace más de seiscientos años el musgo o líquen irlandés, *Chondrus crispus* y *Mastocarpus stellatus*, en la preparación de un tónico respiratorio para curar los catarros. El agar, un polisacárido presente en algunas algas rojas, como la *Gelidium sesquipedale* y *Gracilaria verrucosa*, se utiliza como gelificante desde hace más de mil años.

En los pueblos costeros de Galicia, al igual que en otras regiones europeas (como en Francia e Irlanda), es costumbre aprovechar las algas para

R EXPLOTAR

abonar las tierras de labor, en particular las que el mar arrastra hasta la costa (las de arribazón). Aportan materia orgánica y sales minerales, además de mejorar la estructura del suelo, pues tienen la capacidad de retener agua. Otra de sus grandes ventajas sobre otros abonos, como el estiércol, es que no contienen semillas de malas hierbas ni hongos.

También existe una gran tradición en su utilización para la alimentación del ganado. En muchas zonas costeras europeas, los ganaderos dejan que sus ovejas pasten en las playas, porque saben que de este modo mejorará la cantidad y calidad de su lana. Actualmente, se mezclan con los piensos compuestos como corrector vitamínico y mineral de éstos.

Su manipulación es la que resulta más reciente, especialmente por estas tierras. *Hace unos veinte años se instalaron las primeras fábricas para el tratamiento de algas, mientras que las comestibles empezaron a explotarse hace unos tres años*, según nos comenta José Catoiras, biólogo de la Consellería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura de la Xunta de Galicia.

José Catoiras, que participó en la elaboración de un ambicioso estudio sobre los tipos de algas existentes en las costas gallegas y los recursos estimados de éstas (finalizado en 1993), promovido por la Consellería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura de la Xunta de Galicia, es sin duda una de las voces más autorizadas



La extracción y cultivo de las algas se ha convertido en una alternativa de trabajo especialmente indicada para regiones costeras en las que las actividades pesqueras se hallan en declive.

"Galicia es una zona geográficamente privilegiada para la explotación de las algas"
(Dominique Brault)



para incidir en el escaso aprovechamiento de este recurso, en especial si lo comparamos con la riqueza del mismo: *De Laminaria, por ejemplo, se está extrayendo el 0,04 por ciento del total, ya que calculamos que hay unos recursos cifrados en unas 800.000 toneladas. De Fucus, un 12 por ciento; de Líquenes, el 30 por ciento.*

Dominique Brault, experto mundial en algología y direc-

tor del *Centre d'Étude e Valorisation des Algues (CEVA)*, insistió en que Galicia es una zona geográficamente privilegiada para la explotación de las algas, en su intervención en las citadas jornadas. Destacó, asimismo, que *en Asia, es una legumbre, en Occidente, una materia prima para la industria. En Europa hay un freno psicológico a la hora de comerlas.* José Catoiras abunda en la misma idea y señala cómo desde la Xunta de



Vicent Lognone, técnico especialista de CEVA, durante su intervención en las jornadas sobre "Las algas: Una alternativa de futuro".

Galicia se ha realizado un esfuerzo para promocionar las algas comestibles. En la cocina francesa han tenido una gran aceptación. Acostumbrar a un mercado a un producto que no es tradicional no es fácil. Yo espero que en los próximos años aumente la demanda de algas comestibles. Naturalmente, prosigue el biólogo español, el volumen de éstas no será nunca comparable con las de utilización industrial, debido a la cantidad que se necesitan para los trabajos de procesamiento.

Alimentación, el gran reto

La barrera psicológica, a la que se refiere Dominique Brault, supone un freno a la expansión del sector alimentario a partir de las algas. Si se hiciera una encuesta, es probable que la mayoría de la población asegurara no haber comido algas jamás. Esto no

PRODUCCION DE ALGAS EN GALICIA			
	1994	1995	1996
Líquenes	315.000	275.000	367.100
Fucus	60.000	70.000	32.200
Laminarias	30.000	28.000	37.240
Comestibles	10.000	11.000	11.000
Importe generado (en millones de pesetas)	24,7	23,9	28,3

Fuente: Datos facilitados por José Cotoiras, biólogo de la Consellería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura de la Xunta de Galicia.

es cierto ya que, según el estudio "Las algas en Galicia. Alimentación y otros usos", de la Xunta de Galicia, cada ciudadano occidental consume al año, aproximadamente, los ficocoloides (carragenina, agar y alginatos) contenidos en un kilogramo de algas, ya que se emplean en la elaboración de productos tan "populares" como helados, salsas, cremas, mayonesas, margarinas, zumos de frutas... Hasta la consistencia de la espuma

de la cerveza se debe a las algas. Sus derivados se utilizan como espesantes, gelificantes y aditivos. Comprobarlo le resultará fácil. Vea las etiquetas de los artículos y se encontrará con aditivos como el E-400 (ácido alginico); E-401 (alginato de sodio); E-406 (agar); E-407 (carragenina), etcétera.

Más difícil es su introducción como alimentos propiamente dichos. Las algas apor-

tan una amplia gama de nutrientes esenciales. Contienen gran variedad de vitaminas. Por sus características nutricionales, se pueden incluir dentro del grupo de las verduras y hortalizas. Las especies más apreciadas son la *Himanthalia elongata* (conocida como judía verde de mar), *Undaria pinnatifida* y *Prophyra*, las tres presente en las costas gallegas. A pesar de ello, la recolección de algas comestibles rondó, en los tres últimos años, los 11.000 kilogramos (peso seco). Cifras poco revelantes si se las compara con las de Francia, que sólo de *Undaria pinnatifida* obtuvo 80 toneladas (peso fresco) en 1990. Y no hablemos si las comparamos con las de Japón, 100.000 toneladas ese mismo año. Hay que insistir, una vez más, en el desaprovechamiento de este recurso, debido a que las posibilidades de explotación de las algas para la alimentación son muy importantes en Galicia, ya que muchas de las especies que están siendo utilizadas en Europa son abundantes aquí.

En otros campos, la importancia de las algas es cada vez mayor. Por ejemplo, en la producción de energía. Según el estudio antes citado de la Xunta de Galicia, la *Macrocystis pyrifera* presenta un alto rendimiento en la producción de metano, ente 200 y 300 metros cúbicos por tonelada de materia seca a partir de la fermentación anaero-

bia de sus frondes. En una superficie de 10.000 hectáreas, con una producción media de 50 toneladas por hectárea, se puede obtener el equivalente a 200.000 toneladas de petróleo. La aplicación para la obtención de metano se puede completar con la elaboración de productos destinados a la alimentación humana y la extracción de sustancias de interés para la industria química. El material sobrante se puede utilizar para producir piensos y abonos y, por otro lado, las aguas residuales, ricas en nitrógeno y fósforo, pueden ser empleadas como fertilizantes de cultivos. Y todo ello sin efectos secundarios sobre la naturaleza.

La industria cosmética también se beneficia de las propiedades de las algas. Por ejemplo, la carragenina es utilizada para controlar la cantidad de espuma de algunos productos jabonosos, o para fijar compuestos aromáticos (lápices de labio, barras desodorantes...). Además, la industria de la cosmética sigue la tendencia de abandonar los derivados de procedencia animal por los vegetales, como es el alga. Y si innumerables son sus aplicaciones en este terreno, otro tanto habría que decir en el campo de la salud. Desde su utilización como laxantes, hasta para la fabricación de vendas, gasas, suturas, las posibilidades son prácticamente incontables.

Incluso las algas invasoras pueden resultar bene-

“No hay ningún problema para autorizar extracciones de algas ya que todas ellas están subexplotadas”.
(José Catoiras)

La recolección de algas dio trabajo en el litoral gallego a 250 personas en 1996. La pasada campaña se recogieron 450 toneladas (peso en seco) que generaron cerca de 30 millones de pesetas. Cifras muy inferiores a las posibilidades reales.



ficiosas. Salvo casos como el de la *Sargassum muticum*, que sí está representando un gran problema dado que, además de su enorme poder de reproducción, no es aprovechada industrialmente; otros casos, como el de la *Undaria pinnatifida* resulta de gran importancia, comenta José Catoiras. Introducida en Europa en los años 70, debido a la importación de ostra japonesa, se detectó en Galicia en la isla de Arousa en 1988, *Undaria pinnatifida* es una especie en expansión en Arousa y en la ría de Betanzos. Se trata de una de las tres especies de algas principales desde el punto de vista del consumo humano,

dado que posee un elevado contenido en proteínas, vitaminas, minerales y oligoelementos. Su rápida expansión hizo pensar en su posible cultivo. Las primeras experiencias resultaron enormemente esperanzadoras.

Presente y futuro

El presente, como se ha dicho, puede resumirse como de desaprovechamiento de un recurso que la naturaleza ha puesto a nuestro alcance y basta con cogerlo. Pero, además, hay que avanzar en su investigación y cultivo, para aumentar la producción de las más interesantes o rentables.

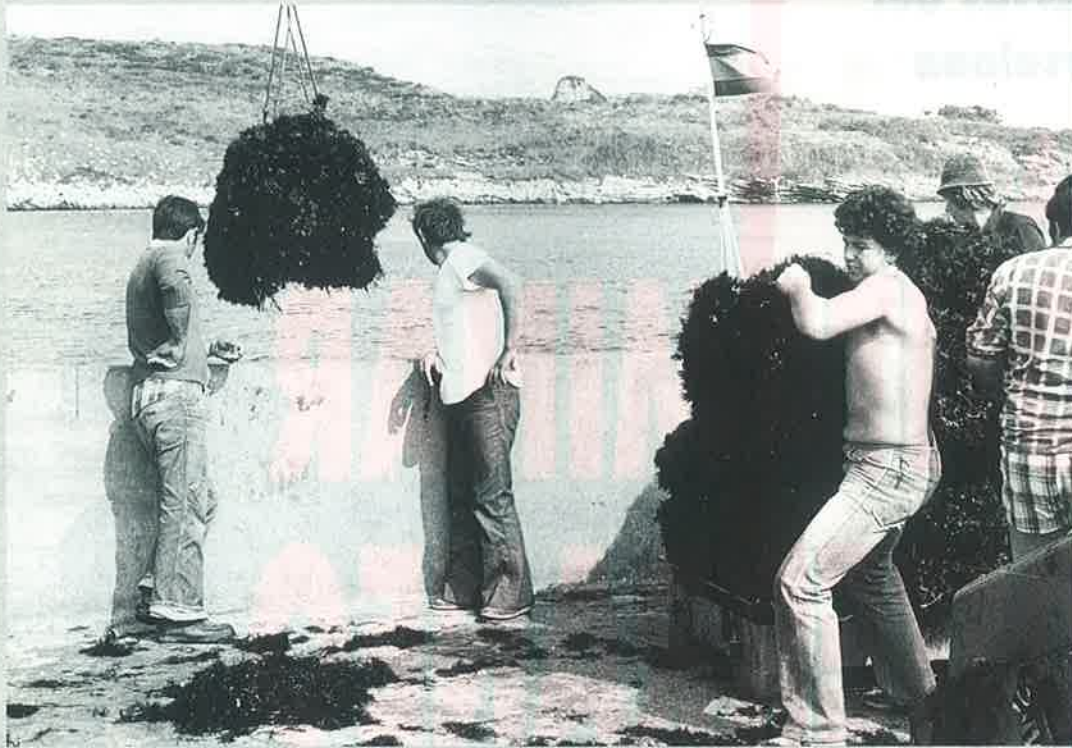
ALGAS RECOGIDAS DURANTE EL DECENIO 70-80 (Expresado en %)

	Galicia	Asturias	Cantabria	Pais Vasco
<i>Gelidium</i>	2	54	34	10
<i>Laminaria</i>	82	18	0	0
<i>Liquen</i>	91	9	0	0

CONSUMO DE ALGAS ALIMENTARIAS A NIVEL MUNDIAL Y LUGAR QUE OCUPAN DENTRO DE LA PRODUCCIÓN TOTAL (t peso seco)

	Japón	China	Corea	Taiwán	Am. Norte	Europa
Consumo de algas alimentarias	97.000	71.000	10.000	3.000	240	97
Porcentaje de la recogida total	97%	49%	93%	-	<1%	<1%

Fuente: Publicación "Las algas en Galicia. Alimentación y otros usos". Xunta de Galicia.



En la actualidad, solo están en funcionamiento cinco planes de explotación en Galicia: tres promovidos por empresas y dos por las cofradías de Vigo y Barallobre. Para este año, son nueve las empresas que presentaron planes de explotación. Para extraer algas, señala José Catoiras, la empresa interesada tiene que solicitar un plan de explotación. En él hará constar la cantidad que quiere recoger, la zona y la fecha de recogida. Se comprueba que la fecha sea la adecuada (atendiendo a su período de reproducción), y si los recursos lo permiten, se autoriza. En realidad, no hay ningún problema para autorizar extracciones, en cuanto a los recursos, comenta José Catoiras, ya que todas las algas están subexplotadas.

Según las solicitudes de estas nueve empresas, las previsiones para este año podrán ascender a 1.150 toneladas

Alternativa de futuro

Entre los días 27 y 28 de mayo se celebraron en el Instituto Gallego de Formación en Acuicultura de la Illa de Arousa, Pontevedra, las jornadas "Las Algas en 1997: Una alternativa de futuro". Estas jornadas se integran dentro del proyecto Albatros, desarrollado por el Fondo Formación dentro del sector pesquero, y cofinanciado por el Fondo Social Europeo y FORCEM. La organización de las mismas corrió a cargo, además de por el Fondo Formación, del Centre d'Etude et Valorisation des Algues (CEVA), con la colaboración de la Consellería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura de la Xunta de Galicia, y en ellas participaron más de doscientas personas, en su mayoría biólogos y profesionales relacionados con el mundo del mar.

Aumentar la rentabilidad explotando los recursos disponibles es el objetivo marcado por estos organismos, especialmente en las regiones menos favorecidas económicamente. Una de estas actuaciones es la reorientación de trabajadores hacia nuevas actividades que nunca habían sido explotadas como fuente de trabajo. En este caso, las actuaciones se encaminaron a difundir los recursos disponibles en la explotación de las algas. La ayuda promovida desde la Comisión Europea se canaliza a través de proyectos concretos, como es el caso del Albatros.

Teniendo a las algas como centro de las jornadas, no podían faltar los expertos del CEVA, ubicado en la Bretaña francesa, que cuenta con el equipo humano más destacado en Europa en cuanto a investigación aplicada en algología.

Además de la riqueza y posibilidades que encierran las algas, constituye una posible alternativa laboral que ya ha dado como resultado empresas en todo el territorio nacional. En la actualidad trabajan en la recolección de algas en el litoral gallego 250 personas. A pesar de lo pequeño de la cifra, los expertos no dudan al asegurar que este sector puede configurarse en un futuro próximo como una importante fuente de trabajo. ■

R.G.

Raúl Gutiérrez

(en 1996 fueron 450 toneladas). Sin embargo, puntualiza, estas previsiones se basan en la capacidad de las empresas existentes, aunque la extracción puede no corresponderse con esas cifras. De hecho, la cantidad recogida siempre es inferior a la previsión. En principio, los datos que manejamos hacen previsible que la demanda de Líquenes se establezca en unas 800 toneladas (peso en seco); Laminaria, sobre las 150 toneladas; Fucus, en 125 toneladas; y comestibles, hasta las 15 toneladas.

Este incremento, aunque pequeño, puede resultar revelador de un sector cada vez con más peso. Las industrias que se dedican a la transformación de las algas empiezan a tener su importancia, aunque el mercado interior no esté acorde con ello. Así, una instalación sita en Porriño, dedicada a la producción de carragenina destinada a la industria alimentaria, exporta cerca del 70 por ciento de su producción a países como Alemania, Gran Bretaña o Italia.

Otros datos empiezan a aproximarnos a la capacidad e importancia que puede alcanzar nuestro país en el concierto mundial. Así, en la obtención de la *Gelidium sesquipedale*, la más explotada en la Península con 5.000 toneladas (peso fresco) al año, España ya es el primer productor europeo y segundo mundial, detrás de Japón. ■

**Reunión de expertos del
Convenio de Barcelona**

PLAN PARA DESCONTAMINAR EL MEDITERRANEO

Los expertos gubernamentales de los países miembros del convenio de Barcelona, reunido en Ischia, Italia, el pasado mes de junio, acordaron promover la puesta en marcha de un plan de descontaminación del Mediterráneo. Y es que, la supresión de los vertidos de sustancias tóxicas, persistentes y bioacumulativas, prevista para el 2010, no es suficiente, a la vista de los graves efectos sobre el medio marino y la salud de los seres humanos. Según un informe presentado por World Wildlife Foundation (WWF), el consumo de pescado muy contaminado puede provocar en el hombre y en la mujer inversiones sexuales similares a las comprobadas en aves y mamíferos marinos.

Los compromisos políticos suelen ir, en el mejor de los casos, con cierto retraso. Este es el caso de la supresión de las emisiones y los vertidos contaminantes, aunque se estén tomando medidas con plazos concretos. Esta situación ha quedado de nuevo en evidencia en la pasada "II Cumbre de la Tierra", celebrada en Nueva York. Naciones Unidas considera que el medio ambiente global sigue deteriorándose por la contaminación tóxica, las emi-

siones de gas y los residuos sólidos.

Los países miembros del Convenio de Barcelona para la Protección del Mediterráneo adoptaron, en la reunión de marzo de 1996, la decisión de eliminar las emisiones y vertidos al Mediterráneo de sustancias tóxicas persistentes y bioacumulativas, haciendo hincapié en doce sustancias organocloradas, entre las que se encuentran las dioxinas, furanos, DDT y PCB's, entre otras (ver MAR 338. Abril,





Entre los "130 puntos negros" figuran zonas de Valencia, Cabo de Rosas, el Ampurdán, Sarrià del Ter, los deltas del Llobregat y del Ebro, Hospitalet, Cabo de Gata y Cartagena.

1996). Esta decisión vino a sumarse al acuerdo adoptado por la Conferencia Intergubernamental sobre la Protección del Medio Ambiente Marino de la Contaminación de Fuentes de Origen Terrestre, celebrada en 1995 a instancias del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA).

Inversión sexual

Las nefastas consecuencias de las sustancias orgánicas, tóxicas y persistentes, conocidas como POP's, han sido denunciadas por científicos y organizaciones ecologistas de todo el mundo, así como sus efectos sobre la salud humana. Esta revista ya se hizo eco de la denuncia de Ricardo Aguilar, director de Campañas de Biodiversidad de Greenpeace España, de los efectos de estas sustancias sobre los animales marinos. No sólo como origen de la mortandad de focas y delfines -los expertos del Convenio de Barcelona identifican el Policlorobifenil (PCB) como responsable de estas muertes-, sino por los efectos que estaba produciendo en toda una serie de aves y mamíferos marinos, entre los que se encuentra la inversión sexual, y cuyo principal efecto consiste en la feminización de los machos y la masculinización de las hembras.

La noticia ahora es que, además de toda una serie de consecuencias sobre la salud humana como disfunciones tiroideas,

disminución de la capacidad reproductiva, deformaciones del feto, anomalías metabólicas y del comportamiento, originadas por consumir pescado muy contaminado, también se ha constatado que puede provocar inversiones sexuales también en los seres humanos. Esta inversión es provocada por perturbadores endocrinológicos, según el informe presentado por la organización WWF en la reunión de expertos gubernamentales de los países miembros de la Convención de Barcelona.

Según el citado informe, los perturbadores endocrinológicos no están identificados totalmente, pero se sabe que entre los mayores responsables de esta peligrosa forma de contaminación está el Policlorobifenil (PCB). Los expertos reunidos en Ischia, una isla próxima a Nápoles, Italia, achacan a esta sustancia como la causante de la muerte de más de 1.100 delfines entre 1990 y 1993, a causa de una en-



Según un informe de la organización WWF, la inversión sexual-feminización de los machos y masculinización de las hembras detectadas en aves y mamíferos marinos puede afectar también a los seres humanos, por el consumo de pescado muy contaminado.

fermedad inmunológica que provoca un debilitamiento de las defensas de estos animales. También se han detectado perturbadores endocrinológicos en muchos pesticidas, como el DDT.

Salud humana

Otra pueba de la gravedad de la situación es que se han aislado alrededor de 170 compuestos de organoclorados en tejidos humanos. Los más altos niveles de estas sustancias alcanzados en la leche materna coinciden con el elevado consumo de pescado de zonas altamente contaminadas. Cuatro de los siete países más contaminados del mundo están en el Mediterráneo: Italia, Grecia, Israel y la ex-Yugoslavia.

Los perturbadores endocrinológicos forman parte de la lista de productos químicos que deben ser suprimidos para el año 2010. Sin embargo, y dada la gravedad de la situación, los expertos valoran que hay que empezar a actuar desde ahora mismo, y la mejor forma es empezar por descontaminar unos "130 puntos negros" en el Mediterráneo. Esperemos que los compromisos políticos estén a la altura de las circunstancias, como lo estuvieron en la pasada reunión del Convenio de Barcelona, y actúen en consecuencia. ■

Raúl GUTIERREZ

130 puntos negros

El Mediterráneo necesita no sólo que se dejen de verter residuos organoclorados, sino que se le limpie de tanta contaminación acumulada a través de los años. Más de 200 complejos industriales altamente contaminantes ha contabilizado la organización Greenpeace. Sesenta polos industriales dedicados a producir cloro y plásticos clorados. Uno de los puntos más contaminados es Tarragona. La empresa Aiscondel, según un informe de la citada organización ecologista, registra uno de los más altos índices de contaminación por dioxinas registrados hasta la fecha. Con el agravante de que el Delta del Ebro es una zona rica en pesca y cultivos de arroz.

La Laguna de Venecia es otro de los puntos más gravemente afectados, junto a la Bahía de Haifal, en Israel. La industria de Porto Marghera es la causante de la gran contaminación que sufre el Canal. Se han detectado dioxinas típicas de la producción de PVC en mejillones de la Laguna de Venecia que potencialmente pueden entrar en la cadena alimentaria.

Especies comunes de peces comestibles en el Mediterráneo, como la sardina, están

contaminadas con PCB's a niveles entre 2 y 6 veces superiores a los encontrados en las mismas especies en el Atlántico. En los atunes de los mares Egeo y Adriático se han detectado cantidades increíblemente altas de organoclorados.

Estos datos, unidos a los presentados en el informe de la WWF, son los que manejarán los expertos gubernamentales del Convenio de Barcelona para promover la puesta en práctica de un plan de descontaminación de "130 puntos negros" en el Mediterráneo.

Entre esos "130" puntos figura un buen número de localidades españolas. Zonas de Valencia, Cabo de Rosas, el Ampurdán, Sarriá de Ter, los deltas del Llobregat y del Ebro, Hospitalet, Cabo de Gata y Cartagena.

En la "lista negra" no faltan lugares turísticos tan renombrados como Antalya o Smirna, en Turquía, Cannes y Marsella, en Francia, Bari, Brindisi, el Golfo de Nápoles o el de Génova, en Italia. ■

R.G.

Para garantizar el futuro del sector naval es preciso consolidar un marco financiero similar a los comunitarios.

LOS PEQUEÑOS Y MEDIANOS ASTILLEROS COMPITEN POR PRIMERA VEZ EN EL MERCADO MUNDIAL

Los pequeños y medianos astilleros integrados en PYMAR están compitiendo por primera vez a nivel mundial gracias a las ayudas europeas aprobadas por la VII Directiva, que se ha vuelto a prorrogar hasta 1998, y a otro tipo de subvenciones que permiten a estos astilleros competir con alguna facilidad ante el reto que representan los países del Este de Europa, Corea, Singapur, Indonesia y China.



Para el presidente consejero-delegado de PYMAR, Fernando Santodomingo, junto a las ayudas comunitarias, otra circunstancia que favorece actualmente al mercado español, en detrimento de nuestros competidores, es la situación del dólar. Santodomingo subraya la necesidad de reducir costes de forma urgente para asegurar el futuro de los pequeños y medianos astilleros, así como consolidar un marco financiero similar al de otros astilleros comunitarios.

El también presidente del grupo Vulcano, uno de los mayores astilleros privados de España, afirma que desde 1995 hasta hoy se ha producido un parón muy grave en la demanda de construcción de buques, y que la recuperación que se está notando este año se debe *"a una mejor situación económica, lo que provoca un incremento de la demanda"*. Sin embargo, Santodomingo demuestra cierta preocupación ante el hecho de que a pesar de haberles aumentado considerablemente la demanda en los astilleros españoles, no se mejoran los precios. *"La capacidad mundial todavía es muy superior, cuestión que me temo que continuará así de forma casi endémica; Corea está incrementando su capacidad constantemente, y entre Corea y Japón se podría cubrir casi todas las necesidades del sector de la construcción naval"*

Es imprescindible que los astilleros españoles y europeos adquieran mayores dimensiones para poder competir con los países asiáticos

a nivel mundial", dice el presidente de Vulcano, Fernando Santodomingo.

Estos países, que son nuestros verdaderos competidores, tienen unas estructuras de empresas muy diferente a las nuestras. Mientras en Europa la construcción naval está dividida en tres grandes grupos: astilleros públicos grandes, astilleros medianos y pequeños astilleros, lo que implica una gran atomización; en los países asiáticos están globalizados e integrados, lo que le hace mucho más fuertes. Sus astilleros tienen grandes dimensiones, disponen de mucha tecnología y las inversiones que realizan mejoran su productividad día a día. Además, reciben una serie de apoyos a la construcción naval mucho mayor que la que existe en Europa. "Japón y Corea han apostado desde siempre por la construcción naval, y eso da como fruto un crecimiento impresionante, al contrario de lo que estamos haciendo en Europa, ya que nos estamos retirando de este sector", indica Santodomingo. Otra de las razones con las que el presidente consejero delegado de PYMAR argumenta el crecimiento de los países asiáticos es el coste de la mano de obra; subraya que pese a que los salarios sean los mismos, las horas trabajadas son muy superiores en estos países.

Mejor financiación

El acuerdo de la OCDE, por el que se eliminaban todas las ayudas al sector de la construcción naval, y que debía estar en vigor desde 1996, preveía una serie de acuerdos que no

se están llevando a la práctica por la no ratificación de éste por parte de Estados Unidos. Esto supone encontrarnos en un mercado en el que cada país regula sus ayudas. Los competidores más peligrosos para España y, en su conjunto, para Europa son Japón, Corea, China, y el Este de Europa (Polonia, Rumanía y la ex-Yugoslavia). Las subvenciones que reciben países como Japón y Corea son indirectas, y en su mayor parte están relacionadas con la moneda, y, principalmente, con la financiación, elemento clave para el sector de la construcción naval. Una de las principales ventajas de Japón es que cuenta con un mercado interior muy importante, un 60% del total, lo que les permite una seguridad absoluta, y el 40% restante lo dedican a la exportación. (En España, el 90% de mercado se destina a la exportación, y el resto al mercado nacional). Los armadores japoneses contratan sus barcos en su país, primero por un espíritu de nacionalismo, y posiblemente, también por las ayudas que reciben al construir en su país.

En España el problema más grave al que se enfrenta el sector de la construcción naval es la ausencia de mercado nacional. Las construcciones de buques realizadas en nuestro país se destinan el 90% al exterior, y en el mercado interior no existe demanda, situación que se arrastra desde hace tiempo. Santodomingo achaca esto a las malas actuaciones por parte de Administraciones anteriores. "Los armadores españoles fueron maltratados por el gobierno durante los últimos años, hiriendo de gravedad



sus posibilidades y sus capacidades". "Cuando necesitaban ayudas no se las concedieron, sino todo lo contrario; cuando estuvieron en graves dificultades ejecutaron su flota para mal venderla, lo que impidió a los armadores competir en el mercado", continúa Santodomingo. Una de las principales consecuencias de la política seguida por los Gobiernos anteriores es -según el presidente consejero-delegado de PYMAR, el hecho de que la flota nacional mercante cada vez es menor, y cada vez hay menos armadores dadas las dificultades con las que se encontraron.

Otro de los problemas de los armadores es la financiación de los buques, aspecto en el que coinciden todos los implicados en el sector. Recientemente, en unas jornadas celebradas en Valencia, tanto Anave (patronal de los armadores), Uninave (patronal de la construcción naval) y Puertos del Estado subrayaron que las empresas del sector marítimo no disponen de un marco adecuado para la financiación de la construcción naval para armadores nacionales, así como la carencia de incentivos a la inversión naviera. En estas jornadas, las navieras se comprometieron a crear un Instituto para la inversión naviera que inclu-



ya un Fondo de Garantías, y un Comité técnico asesor, así como compromisos específicos de inversión en renovar la flota. En Valencia todos pidieron a la Administración una mayor consideración a los proyectos del sector de la construcción naval, financiados con cargo al Fondo de Ayudas al Desarrollo. Poco después de haberse tomado estos compromisos, el director general de Anave, Manuel Carlier, aseguró en Tenerife que ANAVE construirá una Fundación para el desarrollo de la inversión naviera en junio. La finalidad de esta fundación es promover la inversión naviera por cualquier vía, y crear un Fondo de Garantías para la financiación de buques, y ampliar las actuales garantías hipotecarias. Esta iniciativa fue respaldada por el director general de la Marina Mercante, Fernando Casas, quien precisó la necesidad de crear iniciativas por parte de todos, y en primer lugar, desde el punto de vista empresarial.

Este proyecto, aprobado recientemente, está pendiente de la Compañía Española de Seguros de Créditos a la Exportación (CESCE), que garantizará el 30% del valor del buque; el banco daría un crédito del 50% del valor del buque tomando la hipoteca como garantía, y el armador pondría el



La única posibilidad de que los pequeños y medianos astilleros subsistan es hacer uniones y reducir costos de un 10% a un 20% de forma inminente

20% con fondos propios. *“Esto resolvería un problema muy importante de garantías porque después de una crisis grande del sector naviero en general, los bancos perdieron confianza en cuanto al valor de la hipoteca. Si antes hipotecaban los barcos por un valor superior al 50%, actualmente no llega o es escasamente el 50%, por lo que es necesario complementar las garantías para obtener un crédito mínimo del 80%, y poder realizar una inversión tan grande como es la construcción de un barco”,* asegura Fernando Santodomingo.

El presidente consejero-delegado de PYMAR señala que, estas operaciones que ya se pueden realizar, son una solución clave para los armadores ya que resuelve su necesidad de garantías para construir. A pesar de ello, las inversiones que tienen que hacer los armadores siguen siendo muy elevadas. En este sentido, Fernando Santodomingo apunta como otra posible solución lo que se ha hecho en Holanda, Francia y, especialmente en Alemania donde los armadores tienen una serie de inversiones que les ayudan a construir los barcos.

Estos inversores son personas que invierten su dinero en la construcción de barcos, y quedan libres de impuestos; esta actividad muy común en Alemania se conoce como “los créditos de los dentistas”, y fomenta la demanda considerablemente. *“Este sistema lo estamos intentando implantar en España pero de momento el proyecto está muy verde”,* dice Fernando Santodomingo. *“Para que en España se implantara lo que los alemanes llaman “los créditos de los dentistas” sería preciso una decisión de Gobierno”*.

En España se utiliza un mecanismo de compensación cuando los intereses están altos. Los créditos están al 8%, y cuando los intereses en España estaban por encima de esa cifra, la Unión Europea permitió compensar con un subsidio de interés al armador hasta el 8% (desde el interés que hubiera en ese momento hasta el 8%) con un máximo de tres puntos, lo que permitió a los armadores españoles contratar.

Fondo Patrimonial de Garantías

El Fondo Patrimonial de Garantías es sin duda alguna lo mejor que se ha hecho desde el comienzo de la reconversión naval, ya que permitió a los astilleros funcionar, asegura el presidente consejero delegado de PYMAR. *Si no se hubiera creado este fondo, hoy día la mitad de los astilleros que estamos trabajando estarían cerrados; este Fondo lo que hace es darle confianza al sector financiero sobre la construcción naval”*. El sector financiero, después de las crisis tuvo grandes dudas sobre los astilleros, y la aparición de este fondo garantiza al banco que sin o se entrega el barco, el fondo le paga la deuda.

El fondo Patrimonial de Garantías (FPG) es un instrumento constituido por los pequeños y medianos astilleros públicos y privados españoles con la finalidad de disponer de un sistema de garantías compartido que les permita impulsar la contratación de buques,

“La Unión Europea no protege al sector de la construcción naval, permite que el Estado ayude a los armadores, pero éstos construyen en otros países como China, donde es más barato” (PYMAR).

tanto en el mercado interior como en los mercados internacionales. Nació de la iniciativa privada ante la inexistencia en nuestro país de un organismo estatal, que existen en otros países competidores y tienen las mismas funciones.

A pesar de que la iniciativa ha sido privada, el Fondo Patrimonial de Garantías se ha creado con el esfuerzo conjunto de la Administración y las empresas privadas. Un claro ejemplo de este esfuerzo ha sido la Administración gallega que fue la primera en dar en primera instancia 1.200 millones de pesetas. Pese al esfuerzo realizado con la creación de este fondo, la demanda no mejoró pero sí actuó sobre la capacidad de oferta.

Fernando Santodomingo opina que los astilleros públicos y privados pueden y deben coexistir siempre y cuando tengan las mismas reglas. *“Hasta ahora el sector público ha tenido muchas más ayudas que el privado a través de compensación de pérdidas...”*

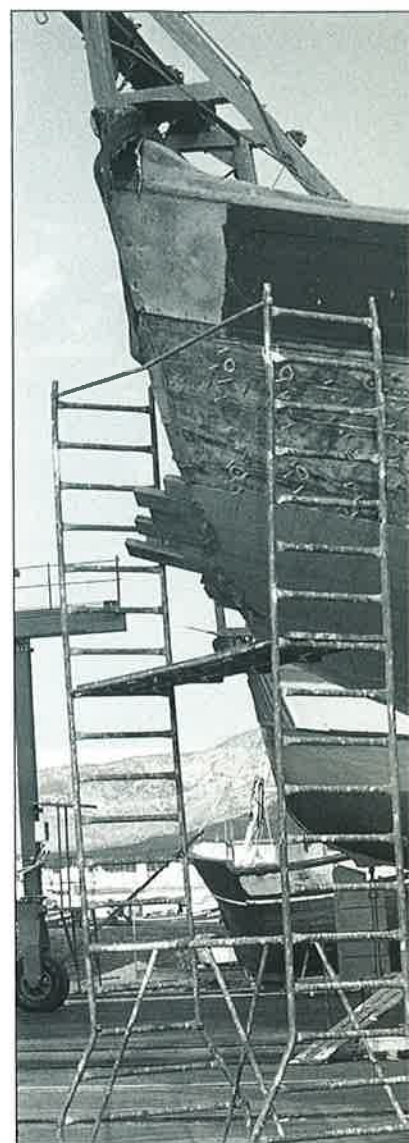
Respecto a la privatización de los astilleros públicos, Santodomingo apuntó que el Gobierno tiene gran interés en privatizar todo aquello que no es una función de Gobierno, y el Estado no tiene como fun-

ción construir barcos. Desde el punto de vista de PYMAR, la privatización no es una necesidad siempre que se tengan las mismas reglas de juego, pero considera imprescindible que de realizarse las privatizaciones, se hagan dentro del sector, porque la construcción naval europea adolece de atomización ya que existen muchos astilleros disgregados, y la privatización a perdigonadas incrementaría la atomización; *“Es preciso que las empresas vayan tomando mayores dimensiones e ir logrando lo que tienen los japoneses y coreanos”*, dice Santodomingo.



Además, el presidente consejero-delegado de PYMAR, Fernando Santodomingo, señala la necesidad urgente de reducir costes entre un 10 y un 20% para poder competir ya que las ayudas desaparecerán el año que viene; Santodomingo subraya como única posibilidad la de hacer uniones y reducir costos, así como la imprescindible ayuda de la Administración mientras este proceso no se termina. *“Países como Japón, Corea, China o Singapur están decididos a tener una industria de la construcción naval fuerte y están haciendo grandes cosas gracias a las ayudas que reciben, mientras que Europa se está quedando atrás. Si no logramos grupos más fuertes no tendremos futuro”*, añade Santodomingo.

La potenciación del Short Sea Shipping, que se está fomentando en la UE, contribuirá a un mayor tráfico marítimo pero el presidente consejero delegado de PYMAR asegura que no influirá en una mayor construcción de barcos en Europa. *“Los alemanes y holandeses, expertos en cabotaje, actualmente están construyendo todos sus barcos en China; empezaron por Polonia, después en Portugal y, finalmente, en*



China porque les sale más barato; incluso tienen oficinas en el norte de Alemania y si Europa no pone freno a esto la construcción naval naufragará”.

Como elementos claves para competir con los “grandes”, el marketing es fundamental para darse a conocer y la formación profesional se está haciendo de forma incentivada por la Dirección General de Industria, con el objeto de conseguir mayor productividad. Pero Santodomingo asegura que con la formación no se consigue la productividad necesaria, puesto que son precisas grandes inversiones. ■

Inés Otero

Vulcano busca la unión de los astilleros gallegos para competir

Desde hace varios años, el grupo Vulcano, uno de los mayores astilleros privados de Galicia y de España, está encabezando un proceso de colaboración conjunta entre todos los astilleros gallegos ante la desaparición de las ayudas comunitarias a la construcción naval. El objetivo es aunar esfuerzos que afectarían a sus compras, ingeniería y a sus equipos comerciales, y poder superar la falta de competitividad a la que están abocados frente a los astilleros del sudeste asiático.

El Grupo Vulcano está compuesto por la factoría de Vulcano (astillero mediano), Santaz-Censa y Vulcano-Sadeca, dando trabajo fijo a unos 650 trabajadores, subcontratación media de 150 trabajadores y un empleo inducido de 3.000, y mueve una cifra de negocio media anual de unos 15.000 millones de pesetas.

La factoría es uno de los astilleros privados más importantes de España. Desde 1991 ha realizado un volumen de inversiones en Galicia que supera a las acometidas por el conjunto de todos los astilleros privados de Galicia, alcanzando los 2.300 millones de pesetas. el plan de inversiones para 1997-98 prevé un montante global de más de 1.400 millones de pesetas. Todo esto le ha permitido ser el primer astillero español en obtener el certificado de calidad ISO 9001 en 1993, y renovado en 1996.

Gran parte de estas inversiones se han realizado en tecnología avanzada en el diseño y construcción de buques. Cuenta con un sistema de corte de chapa por plasma y dirigido por ordenador, talleres automatizados de paneles planos y dos grúas de 125 Tn. Respecto a la ingeniería de organización opera el sistema Foran, el más moderno del mundo, para diseño asistido por ordenador, mientras que la planificación operativa se realiza con el sistema Artemis. También se ha implantado un sistema de información con base de datos Oracle, altamente descentralizado e integrado, sistemas de prevención de riesgos laborales actualizado a la última normativa y sistema de control medioambiental y de costes y presupuestación, entre otros muchos.

Entre 1990-1995 se ha conseguido una producción media anual de 16.263 toneladas y una facturación acumulada de 47.144 millones de pesetas.

Actualmente están trabajando para Australia, Suecia, Filipinas y Holanda. El mercado sobre el que más actúan es en Holanda y Alemania, porque son los más demandantes debido a sus incentivos fiscales.

"Lo que es evidente es que necesitamos que la Administración nos siga ayudando en este proceso de adaptación al mercado y a la nueva situación de subsidios", dice Fernando Santodomingo.

I.O.



FACTORIAS VULCANO. CARTERA ACTUAL DE PEDIDOS

PAIS	UNIDADES	TIPO BUQUE	ESLORA	MANGA	VALOR (Mill. pts.)
Filipinas	2	Hidrográficos y oceanográficos	53,5	12	8.800
Suecia	2	Buquetanques para productos químicos	134	23	9.200
Alemania	2	Multipropósitos	105	16,2	4.000
Camerún	3	Pesquero congelador			900
España (Calvo Pesca, S.A.)	1	Alargamiento y acondicionamiento			800
				TOTAL	23.70
PENDIENTES DE ENTRADA EN VIGOR					
Holanda	2	Pesqueros-Factoría	130	19	12.000
Suecia	2	Buquetanques para productos químicos	134	23	11.200
EN NEGOCIACION AVANZADA					
	2	Roll on-roll off	152	24	12.500
				TOTAL	35.700

EVOLUCIÓN DE LAS INVERSIONES ENTRE 1986 Y 1995 EN FACTORÍAS VULCANO

AÑOS	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95
TOTAL INVERSIONES (MILLONES DE PTAS.)	116	176	206	218	253	423	562	1.438	1.571	2.248

EVOLUCIÓN DE LA FACTURACION ENTRE 1990 Y 1994 EN FACTORÍAS VULCANO

AÑOS	90	91	92	93	94
FACTURACION (MILLONES DE PTAS.)	249	5.969	9.382	15.635	13.295

En la Asamblea General de ANAVE solicitan vías institucionales para renovar la flota

LA MARINA MERCANTE MEJORA LAS PREVISIONES PARA EL FUTURO



“La búsqueda de vías institucionales para renovar la flota española, la confirmación del Registro Especial de Canarias como instrumento clave para la política marítima española, la petición de un Real Decreto que autorice la inscripción en este registro de todos los buques de cabotaje, la adaptación de la normativa vigente para introducir una nueva modalidad de contratación por

campañas específicas para la Marina Mercante, y la modificación del art. 40 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, de 27 de noviembre de 1992, para que las empresas navieras estén representadas en los Consejos de Administración de las Autoridades portuarias” fueron algunos de los requerimientos del presidente saliente de

La Asociación Nacional de Navieros Españoles (ANAVE) celebró el pasado 3 de julio la Asamblea General Ordinaria, en el Palacio de Congresos y Exposiciones de Madrid. Desde dicha Asamblea, Anave tiene un nuevo presidente, Alfredo Pardo, que viene a sustituir al hasta ahora presidente de Anave, Carlos Barreda, debido al cumplimiento de los plazos de los Estatutos de ANAVE. En su discurso de

despedida, Barreda, que presentó unas perspectivas de futuro muy positivas para la Marina Mercante española, resaltó el hecho de que el sector naviero español debe hacer frente, a corto plazo, a dos retos realmente formidables: La renovación de la flota y la liberalización del cabotaje.

En primer lugar, la normativa comunitaria obliga a que el 1 de enero de 1999 que finalmente liberalizado el tráfico marítimo de cabotaje, in-

cluyendo los servicios regulares de las islas Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, que en la actualidad suponen una parte muy importante de la actividad de la flota mercante de pabellón español.

En segundo lugar, en los próximos 3 a 5 años las empresas navieras españolas tendrán que hacer frente a la renovación de una parte substancial de sus buques, que hoy por hoy tienen una edad media de 18 años, por lo que

están obsoletos. El presidente saliente de ANAVE, Carlos Barreda, aseveró que aunque una gran parte de estos buques pueda renovarse con unidades de segunda mano, de reciente construcción, en los próximos 5 años sería indispensable unas inversiones del orden de 70.000 millones de pesetas como mínimo. *“Por todo ello, el futuro a medio plazo aparece absolutamente condicionado a la finalización del ajuste del marco normativo a*



Anave. Carlos Barreda terminó su intervención aduciendo que "España no puede seguir permitiéndose el lujo de continuar dando la espalda al mar". A este respecto, el ministro de Fomento, Rafael Arias Salgado, respondió que "nuestro transporte marítimo deber ser objeto de una situación especial por el Gobierno, y éste es el compromiso que asumo".

las condiciones que derivan de la plena liberalización del acceso al mercado de cabotaje y a la vitalidad de la renovación de la flota", declaró Barreda.

Barreda aseguró que para hacer frente a estos retos no basta con algunas actuaciones o iniciativas aisladas, sino que es imprescindible articular y llevar a cabo un Plan completo de acciones, que incluirían tanto medidas de las propias empresas navieras y a

nivel sectorial como de la Administración.

En esta dirección, Barreda ha requerido del ministro de Fomento, Rafael Arias-Salgado, que se forme un grupo en el que participen los Ministerios implicados (Fomento, Industria y Economía), para estudiar diferentes vías que materialicen el apoyo institucional a la renovación de la flota con vistas a su inclusión en los Presupuestos Generales del Estado para 1998.

El presidente saliente de ANAVE, Carlos Barreda, pide a todos los ministerios implicados -Fomento, Industria y Economía- el apoyo institucional para renovar la flota española, con objeto de que se incluyan en los Presupuestos Generales del Estado para 1998.



El sector naviero español se recobra

Los datos de la flota mercante controlada por intereses españoles reflejan que el sector naviero español ha conseguido una mayor estabilidad, tanto en la flota de pabellón español como en la total controlada por españoles. En líneas generales han mantenido su número de unidades durante el pasado año, aumentando su tonelaje un 8,7% y un 3,6% respectivamente.

En junio de 1997, la flota total controlada por armadores españoles sumaba 342 buques, con un total de 2.835.342 GT y 4.155.327 TPM, de los que 225 buques (1.408.345 GT y 1.721.338 TPM) eran operados bajo pabellón nacional.

El Registro Especial de Buques de Canarias, que a 1 de enero de 1997 tenía inscritos 65 buques (540.971 GT), en junio se había incrementado en 4 unidades totalizando 627.781 GT. Es importante subrayar que en los últimos meses y, por primera vez desde la creación del Registro Especial (también conocido como Segundo Registro) se han transferido al mismo tres petroleros Suezmax, que anteriormente operaban en pabellón extranjero. ■

I.O.

La evolución reciente del sector en estos tres últimos años ha sido muy diferente. La mejora de las bonificaciones fiscales del Registro Especial de Canarias lo ha configurado como instrumento fundamental de la política marítima española, lo que ha permitido poner freno a la negativa evolución del sector.
(Carlos Barreda, ex-presidente de Anave)



Igualmente pidió apoyo en asuntos como la adaptación de la normativa vigente para introducir una nueva modalidad de contratación por campañas, específica para la Marina Mercante; la modificación del art. 40 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, de 27 de noviembre de 1992, de modo que las empresas navieras estén representadas en los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias; la aprobación de un Real Decreto que autorice la inscripción en el Registro Especial de Buques de Canarias de todos los barcos de cabotaje; la publicación de un reglamento de los Servicios Regulares de Cabotaje y la

FLOTA MERCANTE CONTROLADA POR NAVIERAS ESPAÑOLAS
 Datos al 1.1.97 Bps: Número de Buques GT: Miles de GT

Tipos de Buques	Pab. Español		Pab. Extranjero		TOTAL	
	Bqs	GT	Bqs	GT	Bqs	GT
Petroleros y Obos	24	539.249	12	749.756	36	1.289.005
Graneleros	0	0	19	554.024	19	554.024
Carga General	19	34.405	47	100.981	66	135.386
Portacontenedores	17	77.928	2	3.173	19	81.101
Roll-on/Roll-off	36	211.518	4	12.227	40	223.745
Frigoríficos	13	22.309	19	42.328	32	64.637
Gaseros	5	16.871	3	33.414	8	50.285
Pasaje y Ferries	64	274.222	2	17.223	66	291.445
Otros	45	142.330	7	10.034	52	154.364
TOTAL	223	1.318.832	115	1.525.160	338	2.843.992

definición de los servicios que, por su interés público, se mantendrán bajo Contrato con el Estado.

Como actuaciones de las empresas armadoras que están en marcha, Barreda se refirió a la urgencia de la inversión naviera para renovar la flota a niveles muy superiores a los actuales. *“Este proceso -dice Barreda-, que ya han iniciado algunas empresas, principalmente en los servicios regulares de cabotaje y, muy especialmente, con buques de tipo ferry y portacontenedores, debería generalizarse a todas las empresas y tráfico”.*

Así, destacó la labor de un conjunto de 23 empresas miembros de ANAVE que han acordado recientemente la creación de un Fondo de Garantías recíprocas para la financiación de la inversión naviera, fondo cuyos Estatutos ya están aprobados, y tan sólo están a la espera del necesario apoyo de la Administración. ■

EVOLUCIÓN FLOTA BUQUES MERCANTES TRANSPORTE DE PABELLÓN ESPAÑOL

Datos al final de cada año, salvo 1997 (datos al 15 de Mayo). Bps: Número de Buques TRB: Miles de TRB GT: Miles de GT

Tipos de buques	1981		1985		1990		1995		1996		1997	
	Bps	TRB	Bps	TRB	Bps	TRB	Bps	TRB	Bps	GT	Bps	GT
Petroleros y Obos	104	4.674	74	2.668	57	1.619	25	458	24	539	26	617
Graneleros	770	1.064	76	1.275	53	797	0	0	0	0	0	0
Carga General	263	741	182	540	92	176	20	31	19	34	19	34
Portacontenedores	58	145	61	167	43	114	23	90	17	78	17	78
Roll-on/Roll-off	40	70	51	94	48	81	37	209	36	212	37	215
Frigoríficos	49	77	45	85	21	33	13	22	13	22	13	22
Gaseros	15	58	16	69	9	25	5	17	5	17	5	17
Pasaje y Ferries	43	170	41	128	48	115	62	250	64	274	61	261
Otros	50	119	55	178	55	150	44	136	45	142	43	120
TOTAL	699	7.118	601	5.204	416	3.111	229	1.214	223	1.319	221	1.365

Inés Otero

Convenio entre la Tesorería General de la Seguridad Social y el Instituto Social de la Marina.

MEJORAS EN LA GESTIÓN RECAUDATORIA DEL RÉGIMEN ESPECIAL DEL MAR

El pasado día 1 de julio se firmó por parte del Director General del Instituto Social de la Marina, Rafael Mateos, y el de la Tesorería General de la Seguridad Social, Julio Gómez-Pomar, un Convenio de Colaboración entre ambas Entidades en materia de gestión liquidatoria y recaudatoria de cuotas del Sistema de Seguridad Social y, en concreto, del Régimen Especial del Mar.

El Convenio, que entrará en vigor el 1 de agosto, tiene como objetivos principales clarificar la distribución de competencias entre los dos Organismos, coordinar sus ac-

tuaciones y conseguir una mayor agilización en los procedimientos gestores.

Conviene recordar que, a tenor de la normativa en vigor, y en especial a lo dispuesto en el Real Decreto 1414/1981 de 3 de julio y en el Reglamento General de Recaudación de los Recursos del Sistema, el Instituto Social de la Marina lleva a cabo tareas de colaboración con la Tesorería General en la gestión recaudatoria dentro del sector marítimo-pesquero, por lo que se hacía necesario el establecimiento de un marco estable de coordinación que propiciará la exigible unificación de



El convenio entró en vigor el uno de agosto y se aplicará de forma progresiva.

critérios en el ejercicio de las competencias atribuidas a ambas Entidades.

El Convenio tendrá una aplicación progresiva en el tiempo, siendo plenamente operativo desde su entrada en vigor por lo que hace referencia a la autorización de liquidaciones de cuotas y la emisión de certificados de cotización de empresas. En una fase posterior se abordará el seguimiento y control de las deudas de los sujetos del Régimen Especial del Mar, y otros aspectos como la devolución de ingresos indebidos y la emisión de los documentos de cotización.

Con la firma de este Instrumento, se da un paso adelante en el proceso de modernización de las estructuras gestoras del Instituto Social de la Marina en materia de Seguridad Social iniciado tiempo atrás con la incorporación de los bancos de datos institucionales al Fichero General de Afiliación y la puesta en funcionamiento de la aplicación informática PRESMAR, actuaciones de las que, en su momento, se ofreció la oportuna información desde estas páginas.

Este acuerdo supone una mejora en la política de la gestión recaudatoria que se traducirá además en beneficios tanto para los afiliados como para las empresas que operan en el sector. ■



Iniciada en junio por Marina Mercante **CAMPAÑA PARA UNA MAYOR SEGURIDAD EN LA NÁUTICA DEPORTIVA**



La variedad de la náutica deportiva va desde la práctica de vela deportiva, windsurf, motos de aguas, pesca, submarinismo... y todas ellas se desarrollan en el mar, medio que en ocasiones es adverso por lo que se requiere adoptar unas mínimas medidas de seguridad.

La guía editada por el Ministerio de Fomento da una serie de consejos relativos a la navegación, prevención de la contaminación y procedimientos de emergencia y socorro; también se completa con una serie monográfica de folletos eminentemente prácticos.

La difusión de estas publicaciones se realizará a través de las Capitanías Marítimas de la Dirección General de la Marina Mercante y de los Centros coordinadores de Salvamento de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR). Además, cuentan con la colaboración del servicio marítimo de la Guardia Civil y la Federación española de asociaciones de puertos deportivos y turísticos.

Embarcaciones de recreo

Antes de hacerse a la mar, la DGMM recomienda comprobar el buen estado de la embarcación y revisar el buen funcionamiento y estado de los equipos de navegación y comunicaciones, motores, sistema eléctrico y niveles, así como el aparejo y el equipo de seguridad. Como segundo conse-

Con la llegada del verano, España recibe en sus costas miles de turistas que dedican su tiempo libre a actividades acuáticas. Para evitar males mayores en un medio que puede llegar a ser muy hostil, el Ministerio de Fomento ha comenzado una campaña para incrementar la seguridad de los usuarios de la náutica de recreo. Para ello se ha editado una guía divulgativa llamada "Normas y recomendaciones básicas para la náutica de recreo".

jo piden que se informen de la previsión meteorológica de la zona en la que van a navegar; en tercer lugar, realizar un plan de navegación y comunicarlo al club náutico o a alguien en tierra, procurando no alterarlo salvo fuerza mayor; informar de las características del buque, tanto en el punto de salida como en el destino para identificarlo mejor (nombre, nacionalidad, tripulación, color, tipo, etc.); tener al día su titulación náutica y la documentación reglamentaria; disponer a bordo de información suficiente de la ruta y puertos que espera visitar; no embarcar a más tripulantes que los permitidos; y recordar que los Centros de Salvamento Marítimo, las Estaciones Radiocostas de Telefónica y los buques en navegación están a la escucha en las frecuencias y canales internacionales de socorro (canal 16 de VHS y 2.182 KHZ). Disponen también de un teléfono gratuito de emergencias (900-202-202) para utilizar en alertas para personas que desde tierra adviertan una situación de peligro en la mar.

Durante la navegación es preciso mantener una vigilancia

constante y seguir las normas del reglamento internacional para prevenir los abordajes; mantener una escucha permanente en el canal 16 de VHF, y estar atento a la evolución del tiempo.

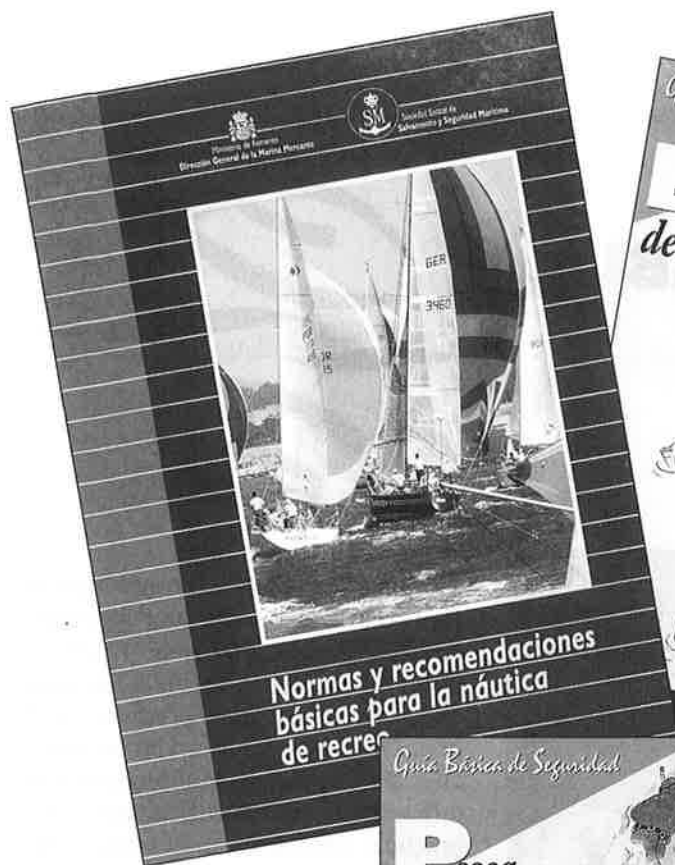
Ante una situación de emergencia, debe transmitirse la señal de socorro "MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY" (pronunciado Medé, medé, medé) en VHF canal 16 o en telefonía 2.128 KHZ y, si dispone de radiobaliza, actívela. Si necesita ayuda pero no está en peligro inminente debe emitir la señal "PAN, PAN" en las mismas frecuencias. Si no se disponen de las señales anteriores, podrán utilizar las señales reglamentarias de socorro como las pirotécnicas, fónicas, visuales, de banderas, etc... Y en el caso de haber solventado el problema sin ayuda exterior, es preciso avisar a los medios de salvamento del fin de la emergencia; y si a pesar de todo no ha podido resolver la situación, no se debe abandonar el barco nada más que como último extremo. Y aquellas personas que reciban señales de una embarcación en peligro deben acudir en su auxilio lo más rápidamente posible.

Pesca deportiva desde la costa

El lema que utilizan para este folleto es "si no lo tiene todo claro, no se meta en el agua". Los usuarios de la pesca deportiva deben tener precaución con sus aparejos de pesca, no deben utilizarlos en zonas de baño, y tendrán que respetar la legislación vigente en materia de capturas, épocas y zonas de pesca.

Hay que evitar pescar en lugares peligrosos como acantilados y rocas, y se fíe de la mar, pues una ola puede arrastrarles en cualquier momento; procure pescar siempre acompañado; comuníquese a familiares o amigos donde va a pescar y la hora estimada de regreso, así, en caso de ausencia se podrá organizar rápidamente la búsqueda; preste siempre atención a las condiciones meteorológicas.

A los buceadores, en sus tres opciones: buceo libre, pesca submarina y escafandrismo, es preciso verificar el perfecto estado de su equipo; incluir un cuchillo en su equipo por si se enreda en cualquier obstáculo, protegerse con trajes isotérmicos adecuados y no sobreestimar sus fuerzas; es preciso balizar su posición para advertir de su presencia a otros usuarios. En buceo libre señalar su presencia con una boya de color naranja. En pesca submarina respetar la normativa, obtener los permisos y seguros correspondientes, tener precaución con su fusil y no lo carguen ni descar-



güen fuera del agua; no abuse de su capacidad pulmonar y señalice su presencia con una boya roja con franja blanca y/o por bandera roja con franja blanca. En el cafandrisimo, es necesario hacer un curso y obtener su título. No bucee nunca en solitario; respete estrictamente las normas, ya que el escafandrismo requiere de unos conocimientos técnicos que no admiten errores. Tener especial cuidado con las llamadas inmersiones de "repetición"; cerciorarse de la situación de la cámara hiperbárica más próxima y cargue las botellas de aire comprimido en instalaciones de absoluta confianza. Si se emplea una embarcación de apoyo para la práctica del submarinismo deberá izar en ella la bandera "A" del Código Internacional de Señales para que otras embarcaciones le den un resguardo suficiente. Y es preciso llevar un radioteléfono y VHF banda marina en la embarcación, conocer su funcionamiento y realizar una llamada de socorro.

Windsurfistas

A las personas que practican la navegación con tabla de surf se les recomienda que vigilen la meteorología, verificar las horas de las mareas y conocer las corrientes dominantes de la zona, respetar las zonas prohibidas, las dis-



tancias mínimas a playas y utilice canales balizados. Manténgase alejado de bañistas, submarinistas y pescadores. No se haga a la mar al atardecer, y no se aleje de la costa más de una milla. Es necesario utilizar siempre protección contra el frío (trajes isotérmicos) y emplear colores llamativos en vela, plancha y vestimenta. Use chaleco salvavidas de color vivo, llévelo puesto siempre. Lleve siempre consigo un kit con litera, y algún alimento de alto poder nutritivo. No navegue sólo, y en caso de rotura o accidente no abandone nunca su tabla e intente llegar a la playa o a la costa a nado. En caso de avistar un windsurfista en apuros desde tierra,



dedicadas a operaciones de búsqueda y salvamento cuando ocurra un siniestro, ya sea en el mar, en el aire o en tierra.

Los requerimientos técnicos básicos que deben cumplir son: que tengan capacidad para transmitir una alerta de socorro en la banda de 406 Mhz, que esté instalada en un lugar fácilmente accesible, que esté lista para ser soltada manualmente y que pueda zafarse y flotar si se hunde el buque y ser activada automáticamente cuando esté a flote.

Esquí y motos acuáticas

Esta actividad se debe realizar con una embarcación de potencia y construcción adecuada. Los usuarios deberán estar en posesión de la titulación náutica que corresponda al tipo de embarcación y de la autorización de la Federación Española de Esquí náutico. No está permitida la práctica del esquí en el interior de los puertos, en los canales de acceso a los mismos, en las zonas de boyas de fondeo, en las zonas de alta concentración de embarcaciones y en las zonas reservadas para los bañistas que estén balizados.

En los tramos de costa que no estén balizados como zona de baño se entenderá que ésta ocupa una franja de mar contigua a la costa de una anchura de 200 metros en las playas y 50 metros en el resto de la costa. Dentro de estas zonas no se podrá navegar a

llame al teléfono de emergencias 900-202-202.

Radio-balizas

El sistema Cospasarsat es un sistema utilizado para búsqueda y salvamento con ayuda de satélite, proyectado para localizar las balizas de socorro. Su objeto es prestar ayuda a todas las organizaciones del mundo

una velocidad superior a tres nudos, utilice siempre chaleco salvavidas, recuerde que no se pueden verter al mar sustancias contaminantes; en la embarcación deberá haber alguna persona pendiente del esquiador y el patrón deberá estar atento a su derrota, evitando entorpecer a otros medios y estando atento a cualquier incidencia en su navegación.

Respecto a las motos acuáticas, procure utilizarlos en una franja comprendida entre los trescientos metros de la costa y 1.852 metros (1 milla); nunca se aleje de esta última distancia de la costa. Su práctica no está permitida en el interior de los puertos, en los canales de acceso a los mismos, en las zonas de boyas de fondeo, en las zonas de alta concentración de embarcaciones, y en zonas reservadas para los bañistas que estén balizadas.

En los tramos de costa que no estén balizados como zona de baño, se entenderá que ésta ocupa una franja de mar contigua a la costa de una anchura de 200 metros en las playas y 50 metros en el resto de la costa. Dentro de estas zonas no se podrá navegar a una velocidad superior a tres nudos, debiendo adoptarse las precauciones necesarias; no practicar este deporte bajo los efectos del alcohol, utilice su vehículo sólo de día, procure no practicar en solitario, utilice protección contra el frío, y debe saber que los menores de 16 años no pueden utilizar estos artefactos.

Balizamiento de playas

Para garantizar la seguridad de los usuarios de las playas, especialmente de los bañistas, las autoridades han establecido en la línea de playa zonas de protección generalmente balizadas. Estas zonas están situadas en el interior de una banda litoral, paralela a la costa, de 200 metros de ancho, en la cual la navegación está prohibida o condicionada a una velocidad de 3 nudos en donde no exista balización.

En los tramos de costa que no estén balizados se entenderá que la zona de baño ocupa la zona contigua a la costa de una anchura de 200 metros en las playas y 50 metros en el resto de la costa. Dentro de estas zonas no balizadas no se deberá navegar a una velocidad superior a 3 nudos. ■

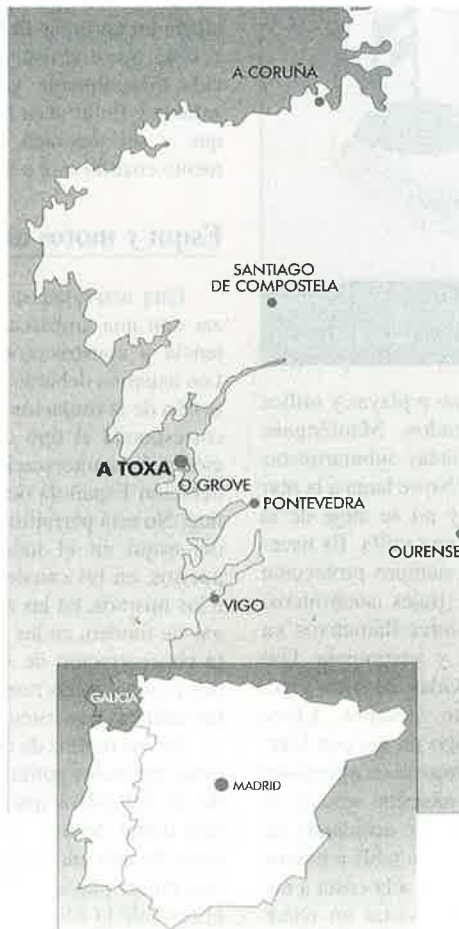
I. O.

COMERCIO RESPONSABLE, TEMA CENTRAL DE LA III CONFERENCIA DE MINISTROS DE PESCA



Una política sostenida de conservación de recursos demanda desde un punto de vista racional un comercio responsable, entendido este no como instrumento sancionador o de control para los países, sino como garantía para las generaciones presentes y futuras de su seguridad alimentaria, de la reducción de la pobreza y del desarrollo duradero de los recursos pesqueros. Esta cuestión del Comercio Responsable será el tema central a debatir en la III Conferencia de Ministros de Pesca, que se celebrará durante los días 17 a 19 en la Isla de la Toja (Pontevedra), coincidiendo con la Feria Mundial de la Pesca de Vigo.

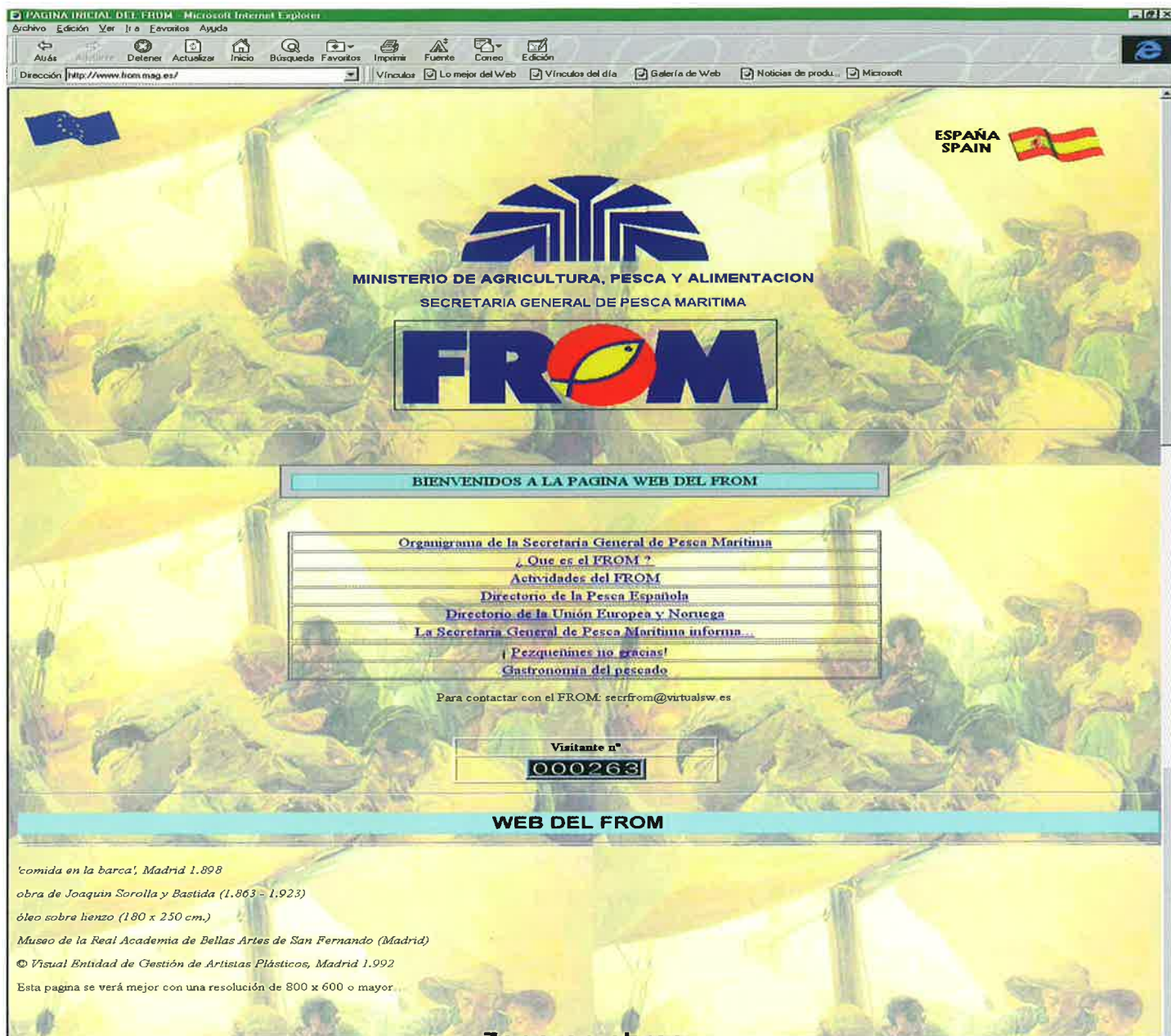
El objetivo principal que se persigue con el debate sobre esta cuestión es conseguir el control integral de la pesca extractiva, mediante el respeto de las normas de gestión de recursos, y el control integral, a nivel de mercados, mediante la adopción de determinadas medidas de carácter comercial aplicables al conjunto de los operadores económicos, a fin de garantizar el futuro pesquero internacional.



Dentro de este tema genérico de Comercio Responsable se desarrollará otras cuestiones como son: el control e identificación del origen del pescado en los mercados de los productos de la pesca y la acuicultura; comercialización de inmaduros, homologación de tallas mínimas, certificación sobre prácticas adecuadas en la pesca y medidas de restricción a la comercialización.

Las esperanzas puestas en esta III Conferencia de Ministros de Pesca son muchas, ya que constituye un instrumento idóneo donde plantear y debatir la problemática del sector pesquero en el ámbito internacional y en su caso proponer la aplicación de aquellas medidas que se consideren oportunas para garantizar su futuro. Así lo han demostrado las dos anteriores cumbres, celebradas también en la Toja los años 1985 y 1991, en las que se trataron la necesidad de tener una estrategia para la ordenación de la pesca y una mayor cooperación bilateral, regional y multilateral en el sector pesquero, recogidos en "La Declaración de A Toxa" y el concepto de pesca responsable que llevó al establecimiento de "El Código de Conducta para una Pesca Responsable", aprobado en 1995 en el seno de la FAO, y en el que se establecen, con carácter vinculante, una serie de principios y normas aplicables a la conservación, ordenación y desarrollo de todas las pesquerías.

Ambas conferencias estuvieron marcadas, pues, por el éxito tanto desde el punto de vista de sus conclusiones como de su significado en el marco de las relaciones pesqueras internacionales. ■



FROM crea una página pesquera en Internet

La ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Loyola de Palacio, presentó 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 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 del 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

SEGUROS DE BARCOS Y MERCANCIAS

PONGA RUMBO



A LA MÁXIMA SEGURIDAD

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

Confie siempre en MURIMAR,
le guiará la máxima seguridad.

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



MURIMAR
MUTUA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

Orense, 58. 6ª Planta. 28020 MADRID.