

MAR

N.º 355 - NOVIEMBRE 1997

Marina Mercante
NUEVAS
REGLAS DE
JUEGO PARA
EL CABOTAJE

**Bruselas dio luz verde al Programa
Plurianual hasta el año 2001**

**ESPAÑA NO DEBERÁ
REDUCIR
LA FLOTA**

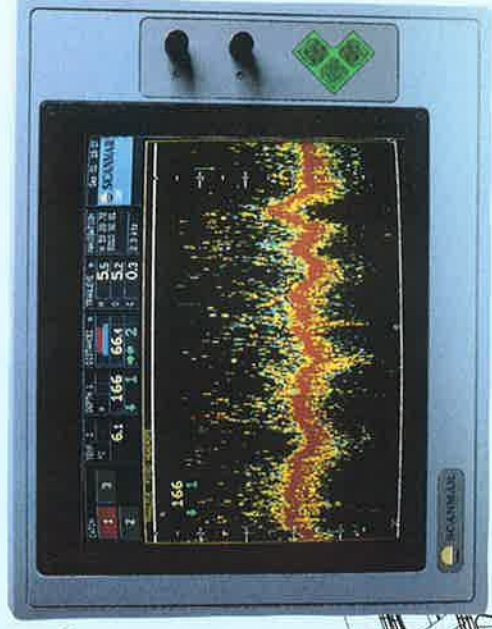
**IFOP: EMPUJÓN A LAS INVERSIONES
EN EL SECTOR PESQUERO**

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

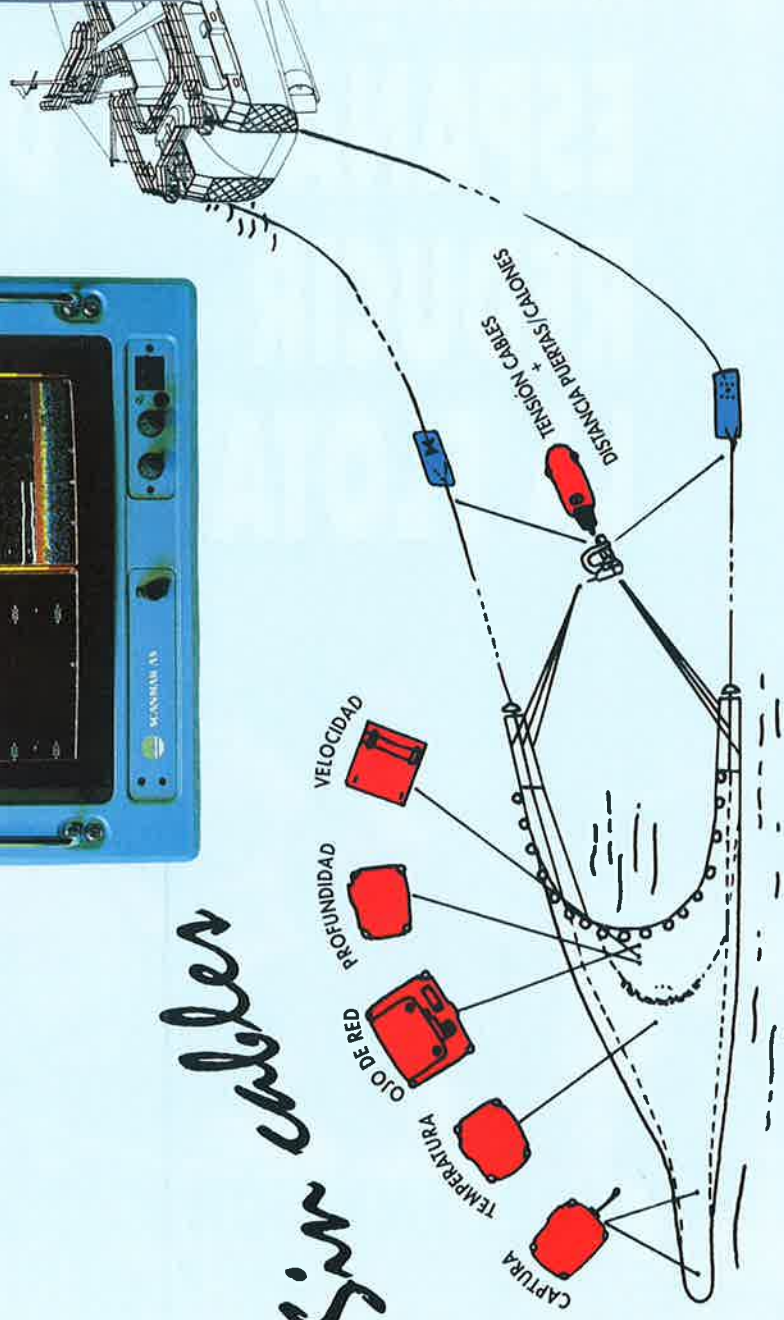
SONDA DE RED



OJO DE RED



Sin cables



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

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

DISTRIBUCIÓN Y SERVICIO OFICIAL



Hispanova Marine Cantabria S. A. I
 ARGENTINA, 7. Tfno.: 42 236188. Fax: 42 237615
 39008 SANTANDER. E mail: hispanova @ mundavia ES



Hispanova Marine Vigo S. A. I
 CÁNOVAS DEL CASTILLO, 10.
 Tfno.: 86 435155. Fax: 86 861197. 36202 VIGO

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

N

O sabemos cómo se cerrará el año en lo que se refiere a precios y a las cuotas para el sector de la pesca, aunque, como ha sucedido en las campañas precedentes, las oscilaciones no son excesivamente importantes. Lo que sí ha quedado claro es lo referente al Plan de Pesca para los próximos años hasta el 2001 aprobado en las últimas semanas por la Unión Europea, por el que España no estará obligada a una reducción de su flota.

Hace un año por estas fechas, la Unión Europea llevaba a cabo los primeros debates para la aprobación del IV Plan plurianual para el sector de la pesca con posiciones totalmente enfrentadas entre Bruselas y los países miembros. Fruto de esas discrepancias fue la prórroga del III Plan y la decisión drástica de la comisaria Emma Bonino de paralizar las ayudas al sector mientras no se lograra un

100 DÍAS

PESCA, OBJETIVO CUMPLIDO

compromiso. Ese acuerdo se consiguió el mes de abril en el plazo tope marcado por Bruselas con los compromisos de reducir las flotas un 30% en los caladeros en peligro de extinción, el 20% en los sobreexplotados y el 0% en el resto. Los países miembros tuvieron que presentar sus planes en el mes de junio y había un plazo para su aprobación a finales de octubre.

La aplicación textual del Plan comunitario, por las zonas donde faenan las flotas españolas, suponía la exigencia de reducir las mismas en una media inferior al 10%. Sin embargo, frente a esa posibilidad, la Administración española esgrimió en Bruselas la existencia ya de una flota por debajo de las exigencias marcadas por la Unión Europea en el III Plan y, en consecuencia, la no obligación de seguir eliminando barcos. La propuesta española para el Plan plurianual ha sido asumida por la Unión Europea lo que supone la no obligación de ajustar más la flota. A pesar de ello, la Administración española considera

que, de forma voluntaria y en base a las ayudas comunitarias, el sector debería seguir el proceso de construcción y modernización de los barcos para lograr un sector más competitivo y preparado para operar en diferentes caladeros según lo exijan las circunstancias del momento.

En relación con el sector de la pesca, cabe destacar igualmente el impulso que se ha dado en los últimos 12 meses a la aplicación del Instrumento Financiero para la Ordenación de la Pesca (IFOP) donde el porcentaje de los gastos comprometidos sobre el conjunto de los presupuestados habría pasado, según los datos de la Administración, del 7% a casi el 40% que se espera para finales de año. Hay muchos fondos que recibir de Bruselas y sería imperdonable que se perdieran por falta de agilidad en la gestión. La Secretaría General de Pesca Marítima espera llegar al 100% para final del período en 1999.

En el campo de la marina mercante, dos temas importantes para este colectivo. Por un lado, la trasposición de la normativa comunitaria en todo lo relativo a seguridad en los buques, prevención y contaminación. Por otra parte, cabe señalar las nuevas reglas de juego fijadas por la Administración en lo referente al marco jurídico para el cabotaje, los servicios regulares y líneas de interés público. A partir del próximo uno de enero, todo va a ser diferente en esta parcela del transporte marítimo.

En la parcela laboral, el gobierno español acudió a la Cumbre Europea por el Empleo con un mensaje claro: la mejor política social es la que crea empleo a partir del diálogo con empresarios y organizaciones sindicales. ■

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

LIBROS

LA PESCA EN LA PROVINCIA DE CASTELLÓN 1985-1996

Se trata de un estudio científico, técnico y sociológico sobre la actividad de la pesca en la provincia de Castellón escrito por dos personas ligadas íntimamente al mar como Manuel Llorca y Jorge Tegedor.

El libro constituye un repaso a la actividad de la pesca en esta provincia desde hace dos siglos, para terminar analizando la situación actual a partir de la entrada de España en la Unión Europea, la Política Común de Pesca y muy especialmente su desarrollo en el Mediterráneo. Se hace un análisis detallado de la posición pesquera de cada uno de los puertos más importantes de la provincia, así como sobre la composición de la flota por edades, tripulaciones, tipos de pesca, capturas, desembarcos, etc., para terminar con la opinión de los profesionales que tienen una relación más directa con este sector y una serie de conclusiones entre las que destaca la necesidad de aumentar las capturas, aumentar el precio del pescado en la lonja y disminuir los costes de explotación.

Un trabajo completo sobre la pesca en Castellón.



"ALGECIRAS, PORT & SHIPPING HANDBOOK"

Edita: Asociación de Empresarios de Servicios de la Bahía de Algeciras 1997/98

Un interesante prontuario o manual de servicios y tarifas, servirá asimismo como lanzamiento internacional del puerto, que no en vano es ya número uno en tráficos de contenedores por el Mediterráneo.

La Asociación de Empresarios de Servicios de la Bahía de Algeciras ha editado lo que se puede considerar también una guía de bolsillo, que permite un conocimiento rápido y funcional de las empresas y servicios vinculados al Puerto, y, lo ha hecho en inglés, por el referido propósito de su máxima difusión internacional.

Una oportuna e inteligente iniciativa, que podría ser seguida por otros colectivos portuarios, pues existe una gran demanda de publicaciones de este género entre armadores y operadores marítimos.



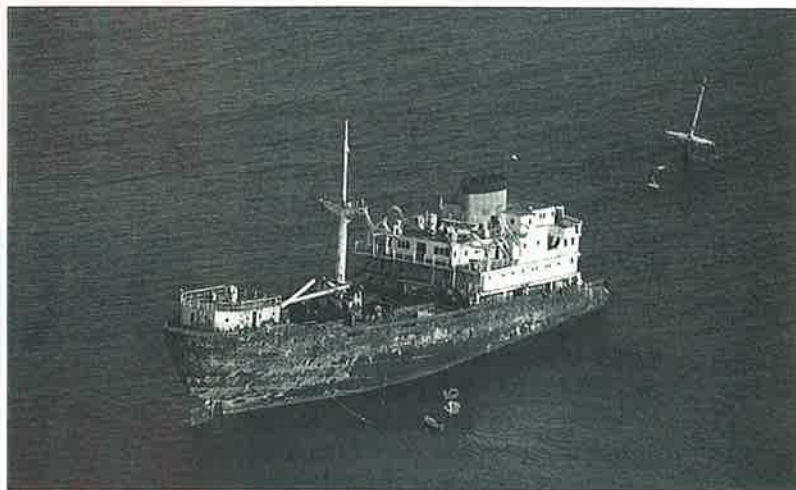


6 NO HABRÁ REDUCCIÓN DE FLOTA

La Unión Europea aprobó el plan plurianual de Flota presentado por España con resultado positivo para el sector. No habrá obligación de reducir la flota.

12 EMPUJÓN AL IFOP

Para finales de año, según las previsiones de la Administración se habrá ejecutado casi el 40% de las inversiones previstas por el IFOP para el sector de la pesca.



44-47 SEGURIDAD MARÍTIMA Y CABOTAJE

Dos importantes disposiciones del Ministerio de Fomento han establecido nuevas regulaciones en materia de cabotaje y seguridad en la marina mercante.

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

Director general: Rafael Mateos Carrasco.

Director: Vidal Maté.

Redacción: Raúl Gutiérrez, S. de Francisco, Mery Varona y Concha Hernández Carazo. **Fotos:** Jesús Navarro

Secretaría de Redacción: María Victoria Ugarte.

Para entrar en contacto con el ISM: **Alicante:** Casa del Mar. Muelle del Poniente - Tel. (965) 22 34 53. **Almería:** Casa del Mar - Tel. (951) 23 82 22. **Baleares:** Casa del Mar. Muelle Viejo, s/n - Tel. (971) 72 56 06. **Barcelona:** Puigxurriquer, s/n - Tel. (93) 441 05 15. **Bilbao:** Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 62 22. **Cádiz:** Casa del Mar. Tel.: (956) 25 17 04. **Cartagena:** Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. (968) 50 20 50. **Castellón:** Casa del Mar. Plaza Monturiol, s/n - Tel. (964) 22 14 08. **Ceuta:** Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. (965) 51 11 24. **Gijón:** Casa del Mar, Eduardo Castro, s/n - Tel. (985) 32 51 03. **Gulpúzcoa:** Casa del Mar. Pasaje de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. **Huelva:** Casa del Mar. Avda. Hispano-América, s/n - Tel. (955) 25 75 65. **La Coruña:** Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal - Tel. (981) 28 70 00. **Las Palmas:** Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58. **Lugo:** Carril dos Loureiros, s/n - Tels. (982) 22 34 50 6 22 34 54. **Madrid:** Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60. **Málaga:** Puente del Carmen, s/n - Tel. (952) 22 72 75. **Melilla:** Casa del Mar. Avda. de la Marina Española, 7 - Tel. (95) 267 88 00. **Santa Cruz de Tenerife:** Avda. de Anaga - Tel. (922) 27 11 50. **Santander:** Casa del Mar. Avda. Sotileza, s/n - Tel. (942) 21 46 00. **Sevilla:** Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. **Tarragona:** Casa del Mar. Fco. Bastos, 19 - Tel. (977) 24 03 87. **Valencia:** Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 331 99 00. **Vigo:** Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. (966) 29 09 50. **Vilagarcía de Arosa:** Casa del Mar. Avda. de la Marina, s/n - Tel. (966) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

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

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

Imprime: ARTEGRAF. Sebastián Gómez, 5, 28026 MADRID. Depósito Legal: M. 16516/1963. N.I.P.O.: 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.

**BRUSELAS DIO LUZ VERDE AL PROGRAMA
PARA LOS PRÓXIMOS CINCO AÑOS**

ESPAÑA

Objetivo cumplido. España no deberá reducir obligatoriamente su flota pesquera para los próximos cinco años hasta el 2001. La Administración española logró hacer valer sus derechos ante las autoridades comunitarias y Bruselas aceptó que los armadores españoles no se hayan visto afectados por los recortes impuestos desde la Unión Europea. España ya había cumplido sobradamente hace unos meses las exigencias comunitarias sobre reducción de flota hasta el 31 de diciembre de 1996. Por este motivo, mientras en otros países comunitarios no se ha cumplido el objetivo e incluso se ha producido un aumento de efectivos, la flota española se hallará en su conjunto exenta de reducir su capacidad. A pesar de ello, desde la Administración española se entiende que cada armador es libre para hacer uso de los fondos dispuestos por Bruselas para el sector y de adoptar voluntariamente las decisiones que estime oportunas. Para el director general de Estructuras y Mercados Pesqueros, Abelardo Almécija, lo ideal sería aprovechar estos próximos cinco años para seguir el proceso de redistribución y de las flotas para conseguir unos barcos más modernos y competitivos a la vez que seguros. Entre otros aspectos, se baraja la posibilidad de rebajar las exigencias a la hora de la construcción de nuevos barcos. En lugar de tener que aportar como mínimo un barco con GT igual al que se desguace, se podría exigir menor GT aportado y lograr que los nuevos barcos mejores en habitabilidad y también en seguridad.

NO DEBERÁ REDUCIR OBLIGATORIAMENTE SU FLOTA





Cada armador es sin embargo libre para acometer las medidas que estime oportunas dentro de las posibilidades que ofrece el IFOP.

ANTES de analizar el proceso seguido en los últimos meses para la aprobación del nuevo Programa plurianual para la flota pesquera, cabe señalar que en el marco de la Unión Europea se ha producido un cambio significativo. En lugar de seguir manejando el Tonelaje de Registro Bruto (TRB) para cuantificar la capacidad de la flota, se utilizará en el futuro las GT por estimar que este concepto es más adecuado para definir el volumen total de cada embarcación. Ello supone un aumento de las unidades GT sobre las TRB. De esta forma el objetivo fijado para España por la Unión Europea de reducir su

flota el 31 de diciembre de 1996 a 618.000 TRB, en términos de GT la cifra habría sido de 816.912. Hay que tener en cuenta este cambio a la hora de ver los números para evitar equivocaciones y no pensar que, por unas nuevas cifras se podía haber incrementado la capacidad de la flota como se ha publicado en algún medio de comunicación. Bruselas sigue firme en su objetivo de seguir ajustando sus flotas para los próximos cinco años a la vista de la evolución negativa de los recursos en sus caladeros así como por las dificultades que existen en aguas internacionales.

La aprobación en las últimas semanas del IV Programa de Orientación Plurianual para

España constituye la culminación de un largo proceso que se ha desarrollado durante los últimos doce meses en medio de una polémica que enfrentó a los países miembros con la propia Comisión.

El pasado 31 de diciembre de 1996 terminó el III Programa de Orientación Plurianual. Lo normal hubiera sido un acuerdo entre la Comisión y los Estados miembros para que el pasado uno de enero hubiera entrado ya en vigor el IV Plan. Sin embargo, eso no fue posible. Emma Bonino se vio incapaz de lograr un acuerdo sobre las nuevas reglas de juego para los próximos años. A la vista de esa situación, diferencias tanto por el número de años para el nuevo Programa

ESPAÑA NO DEBERÁ REDUCIR...



El director general de Estructuras y Mercados Pesqueros, Abelardo Almécija, consideraría positivo si el sector siguiera una política de redistribución y ajuste para lograr una flota más moderna, segura y competitiva.



como para los porcentajes de reducción, la comisaria optó por seguir con las negociaciones y bloquear las ayudas previstas por el plan anterior.

Esta situación de enfrentamiento se mantuvo hasta el mes de abril. Desde España se criticó la postura de la comisaria por estimar que el país había cumplido escrupulosamente con sus compromisos en cuanto a la reducción de flota y que, en consecuencia, no tenía por qué sufrir el bloqueo en el pago de las ayudas o en la tramitación de los expedientes.

La Comisión de la Unión Europea barajó diferentes documentos para justificar la situación de deterioro de los caladeros comunitarios. Fruto de esa circunstancia, Bruselas planteó la necesidad imperiosa de reducir drásticamente la capacidad de la flota y, en consecuencia, también las capturas. Bruselas dio luz verde definitivamente a un documento por el que se obligaba a las flotas

comunitarias a un recorte del 30% en los caladeros al borde de la extinción, del 20% en los caladeros sobreexplotados y al 0% en el resto. En ese resto de flota para la que no se propugnaba ningún recorte se halla la artesanal con menos de 12 metros de eslora y que en España afecta a unos 11.000 barcos de bajura.

En el caso de la Península Ibérica, se calificaban como caladeros al borde del agotamiento los de la sardina mientras estaban sobreexplotados los del atún, pez espada, caballa o rape. La Administración española dio luz verde el pasado mes de abril a ese acuerdo comunitario por el que se aprobaba el contenido y los grandes rasgos de la filosofía del IV Programa Plurianual de Flota para su aplicación hasta el año 2001. España consideraba que durante la aplicación del III Plan, se habían superado ampliamente los objetivos de reducción marcados por la Unión Europea y que, en consecuencia, no había necesidad

de seguir eliminando barcos ante las nuevas exigencias comunitarias mientras el resto de los países miembros no llegasen a los objetivos marcados con anterioridad.

Tras la aprobación en abril de este año del IV POP, cada Estado miembro tenía un plazo de cuatro meses para elaborar un Programa de acuerdo con las directrices comunitarias. Ese plazo terminó el pasado mes de octubre. En la fecha tope, España y la Unión Europea llegaban a un acuerdo por el que los armadores españoles no tienen ninguna obligación de ajustar más sus flotas, aunque la Administración se mantiene en su empeño de seguir cambiando la flota para hacerla más competitiva y segura.

Hablando en Toneladas de Registro Bruto (TRB) el III Programa de Orientación Plurianual fijaba para España una flota a finales de 1996 con 618.000 TRB. Sin embargo, a esa misma fecha, la flota espa-



ñaola ya se había situado en solamente 464.000 TRB en base a unos 18.000 barcos, lo que suponía una superación de los objetivos marcados por Bruselas en más del 20%. Con esta ventaja global en la manos, España no tenía ninguna obligación de seguir reduciendo su potencial. El trabajo de la Administración en Brusela se ha

centrado en que se reconociera el esfuerzo global español para reducir su flota y que no se hiciera un desglose de todas y cada una de las flotas lo que podría provocar que, mientras en unos casos el ajuste ya había sido infinitamente superior, en otras se tuviera que seguir eliminando barcos por obligación.

Desde esta perspectiva, España presentó en Bruselas un Programa en base a una total segmentación y a la vez globalización de la flota. Es decir, reduciendo la misma a solamente siete tipos. En aguas nacionales y comunitarias, los segmentos de flota han quedado en pesca artesanal, arrastre, artes fijos y cerco. En aguas internacionales, esos segmentos han sido de artes de arrastre y móviles, artes fijos y flota atunera.

De acuerdo con las exigencias comunitarias, cada una de las flotas debería hacer un ajuste en función de cuáles fueran los caladeros donde operase y que el recorte previsto fuera del 20% o del 30%. La propuesta española de segmentar los tipos de flotas por un lado globalizando a la vez las mismas ha dado lugar a un reajuste entre cada una de las flotas. Mientras por ejemplo la flota de cerco en sardina en el Cantábrico debería haberse reducido un 30% al estar el caladero al borde de la extinción, esta situación se ha equilibrado con otras flotas en el Mediterráneo o en Canarias.

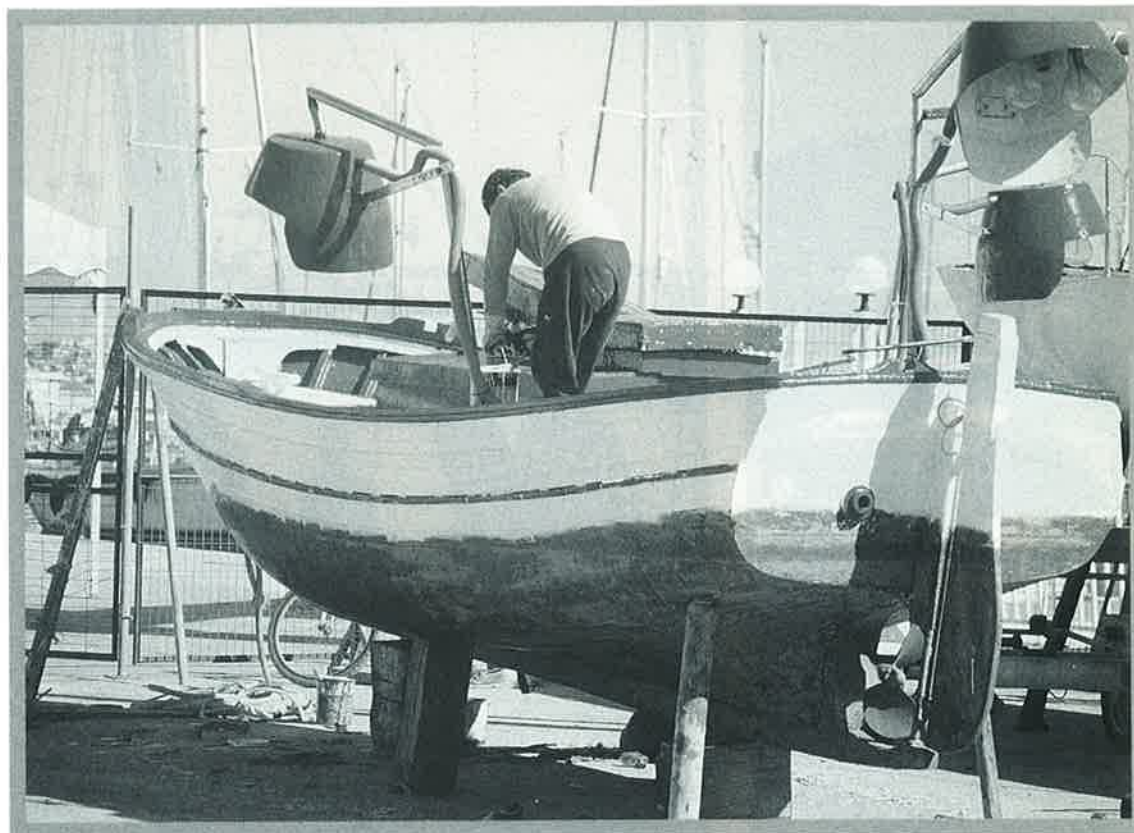
Tal como estaba previsto, para la flota artesanal no hay ningún tipo de ajuste. Computada en GT, el objetivo de la Comisión para el 31 de diciembre del año 2001 debería ser de 33.293 GT, una cifra igual a la prevista para el 31 de diciembre de 1996. Como se ha indicado anteriormente, la propuesta de la Unión Europea en el IV Programa era la de estabilidad. Pero, frente a estas cifras, la realidad es que la flo-

	TASA DE REDUCCION	OBJETIVO 31/12/2001 G.T.	SITUACION 27/10/97 G.T.	DIFERENCIA	OBJETIVO 31/XII/1996
I. AGUAS COMUNITARIAS Y ESPAÑOLAS:					
Pesca Artesanal (<12 m)		33.293	24.679	-8.614	33.293
Arrastre	3,4%	164.476	140.565	-23.911	170.265
Artes Fijos	5,3%	59.645	48.374	-11.271	62.983
Cerco	9,9%	57.341	53.620	-3.721	63.641
II. AGUAS INTERNACIONALES:					
Arrastre y Artes Móviles	0%	334.595	196.187	-138.408	334.595
Artes Fijos	0%	56.642	49.975	-6.667	56.642
Flota Atunera	0%	95.493	75.830	-19.663	95.493
TOTAL		801.484	589.230	-212.255	816.912

ESPAÑA NO DEBERÁ REDUCIR...

ta, al pasado mes de octubre tenía ya solamente 24.679 GT. Ello supone la posibilidad de aumentar el potencial de esta flota sin incurrir en problemas con la Unión Europea.

Para la flota de arrastre en aguas nacionales o comunitarias, el objetivo de la Unión Europea para el año 2001 es llegar en España con 164.476 GT. La Comisión fijó para la flota española de arrastre una reducción a lo largo de los próximos cinco años del 3,4%. El objetivo marcado por la Unión



SITUACIÓN DE LOS STOCKS

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

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



Europea para diciembre de 1996 fue de 170.265 GT. Frente a estas exigencias comunitarias, la flota española de arrastre en aguas nacionales y comunitarias era ya de 140.565 GT, lo que supone un margen de casi 24.000 GT. España también podría incluso aumentar su capacidad y seguir estando en los límites marcados por Bruselas.

Para las flotas con artes fijos también en aguas comunitarias y españolas, la Comisión ha marcado para España un recorte en su potencial del 5,3%. Este recorte significa la necesidad de que para el año 2001 la flota tenga solamente 59.645 GT frente a las 62.983 GT exigidas para finales de 1996. Pero, frente a estas exigencias, la flota española de artes fijos al pasado mes de octubre se hallaba ya solamente en 48.374 GT, lo que supone un margen de maniobra de 11.271 GT.

Finalmente, para la flota de cerco en aguas nacionales y



comunitarias, la Comisión ha propuesto una reducción del 9,9% para situar la misma en 57.341 GT frente a las 63.641 GT exigidas a finales de 1996. Al pasado mes de octubre, esa flota ya se hallaba en 53.620 GT, lo que supone 3.721 GT por debajo de lo exigido.

Por lo que afecta a las flotas en aguas internacionales, el Plan exigido por Bruselas no contempla reducción alguna

para las flotas españolas. Como en los casos anteriores, la flota española ya se halla también por debajo de los volúmenes exigidos.

En arrastre y artes móviles, el objetivo para el año 2001 es una flota de 334.595 GT cifra igual a la exigida en 1996. La flota española de esta modalidad ya se halla en 196.187 GT, lo que supone 138.408 GT por debajo.

En artes fijos, frente a la cifra exigida para el año 2001 de 56.642 GT, la flota ya tiene actualmente sólo 49.975 GT, lo que significa 6.667 GT como margen de maniobra.

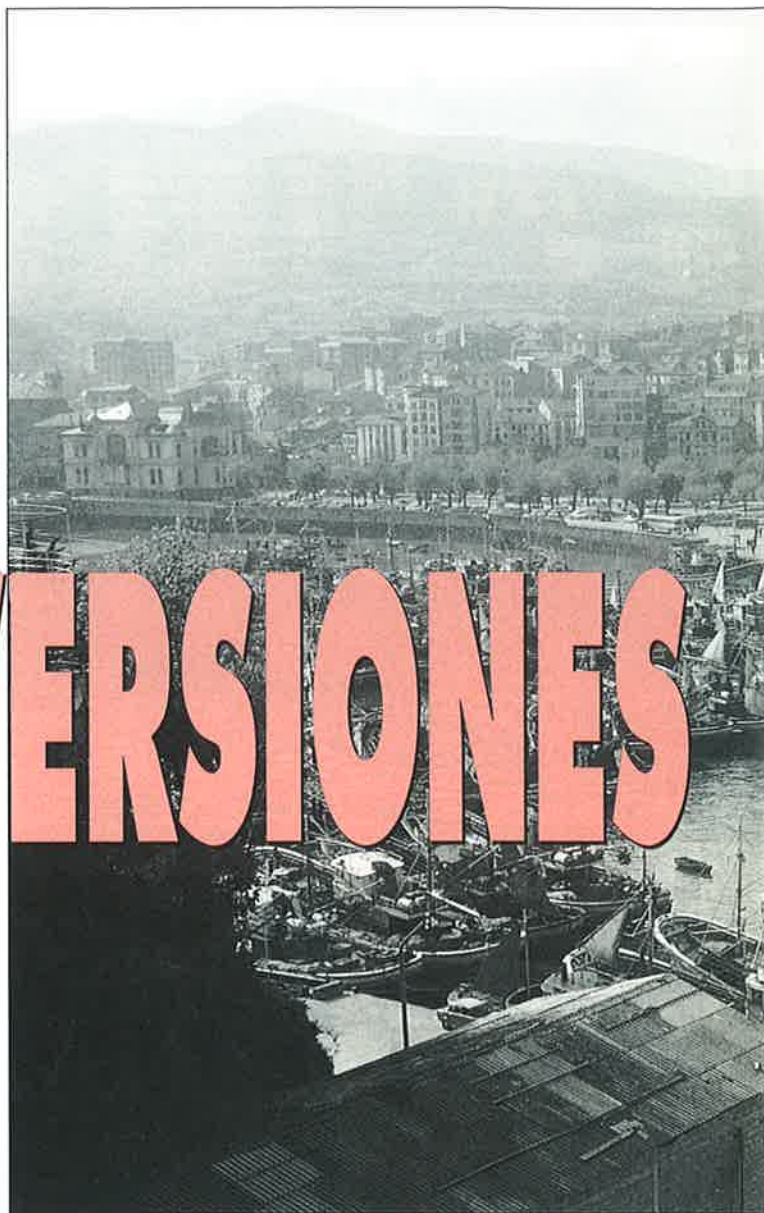
Finalmente, para la flota atunera se fija un objetivo de 95.493 GT mientras la flota ya tiene actualmente 75.830 GT.

En resumen, se ha puesto en marcha el IV POP que para España no supone ninguna exigencia para reducir la flota ante el esfuerzo acometido ya en los años anteriores y haberse situado la misma por debajo de las propias exigencias comunitarias, especialmente por el elevado volumen de las exportaciones de barcos a terceros países. España ha logrado que eliminar flota no sea algo obligatorio y traumático. Pero, la Administración española es consciente de que es necesario seguir utilizando recursos comunitarios para continuar el proceso de redistribución y ajuste de las flotas de forma voluntaria. Entre otros puntos, se baraja la posibilidad de exigir menos GT a la hora de construir un barco nuevo con el fin de que la nueva embarcación gane en habitabilidad y en seguridad. La Administración tiene entre sus objetivos los de modernizar y lograr una mayor seguridad de las flotas. Por otra parte, también se busca una flota más moderna y competitiva, menos dependiente sólo de un caladero. Un ejemplo positivo en esta dirección es la posibilidad que existe de que barcos cefalopoderos, por ejemplo, expulsados del caladero de Marruecos puedan seguir pescando en aguas de países más al sur, mientras barcos más artesanales no tienen en este momento otros caladeros alternativos. Un último objetivo con todos los procesos de ajuste sería lograr la rentabilidad de la flota como primera necesidad para que sea viable. ■

Vidal Maté

Entre 1994 y 1999 el programa para la pesca ascendería a más de 330.000 millones de pesetas

EMPUJÓN A LAS INVERSIONES DEL IFOP



A finales del pasado mes de julio, las inversiones realizadas al amparo del Instrumento Financiero para la Ordenación de la Pesca ascendían ya a 110.000 millones de pesetas según los datos manejados por la Secretaría General de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. De esta cantidad, la parte más importante, unos 88.000 millones de pesetas correspondían a las actuaciones acometidas en las regiones menos favorecidas u objetivo 1, mientras en el resto de las zonas, las inversiones realizadas suponían 19.500 millones de pesetas. En el caso de las zonas menos favorecidas, estas inversiones suponen el 31,58% sobre el total de las inversiones previstas hasta el año 1999. En las regiones no objetivo 1, las inversiones significan un porcentaje ligeramente superior para situarse en el 36,16%. En ambos casos, según el director general de Estructuras y

Mercados Pesqueros, se tratan de cifras por debajo de lo que sería deseable y el objetivo de la Administración es seguir impulsando estas actuaciones para que cuando termine el actual compromiso en 1999 se hayan cubierto la totalidad de los proyectos. Para finales de año, la Secretaría General de Pesca Marítima espera haber llegado al 40% de las inversiones. En medios del Ministerio de Agricultura se considera sin embargo que hay razones para estar satisfechos del trabajo llevado a cabo en el último año y medio ya que en este período se pasó de haber ejecutado solamente en 7% hasta mayo de 1996 a los porcentajes actuales. Por Comunidades Autónomas, los mayores retrasos en este tipo de actuaciones se centran en Canarias y en Andalucía donde la Administración regional no habría impulsado la aplicación del IFOP.



Para finales de año se espera llegar al 40% de las acciones previstas hasta 1999.

Hace año y medio solamente se había llegado al 7%.

La pesca ha sido en el marco comunitario el hermano pobre a la hora de disponer de fondos para medidas estructurales. Esta situación cambió radicalmente a raíz del Consejo Europeo de Edimburgo cuando se propuso la integración de todas las dotaciones dedicadas a la política de estructuras en los Fondos Estructurales Europeos. Este mandato quedó reflejado en el Reglamento 2080/93 por el que se ponía definitivamente en marcha el Instrumento Financiero para la Orientación de la Pesca (IFOP) por el que se pretendía

dar un vuelco a todas las actuaciones encaminadas hacia este sector. Por primera vez, el sector de la pesca iba a disponer de fondos importantes para acometer todo el proceso de modernización y organización de esta actividad desde la pesca en sí hasta la transformación y la comercialización.

Para la aplicación de este programa, las actuaciones se dividieron en los siguientes ámbitos: 1º. Ajuste del esfuerzo pesquero y reorientación de las actividades pesqueras. 2º. Renovación y modernización de la flota. 3º. Acuicultura. 4º. Acondicionamiento de zonas marítimas costeras. 5º. Equipamiento de puertos. 6º. Transformación y comercialización de los productos pesqueros y de la acuicultura. 7º. Promoción de productos pesqueros y de la acuicultura para la búsqueda de nuevas salidas comerciales y, 8º. Otras medidas que puedan complementar las acciones previstas.

Para poner en marcha este amplio programa, las acciones se dividieron por un lado en las zonas menos favorecidas u objetivo 1, con unos mayores niveles de ayudas y el resto de las zonas. Las zonas objetivo 1 son Andalucía, Asturias, Canarias, Cantabria, Castilla y León, Castilla La Mancha, Valencia, Extremadura, Galicia, Murcia, Ceuta y Melilla. Las regiones incluídas en el programa con menos ayudas son las comunidades autónomas de Aragón, Cataluña, Madrid, Navarra, Baleares, La Rioja y País Vasco.

Según los datos manejados por la Administración comunitaria para la aplicación de este ambicioso Programa, en las zonas desfavorecidas u objetivo 1, las inversiones totales entre 1994 y 1999 deberían ascender a 1.685 millones de ecus equivalentes a unos 281.000 millones de pesetas. Esta cifra se compone de la ayuda comunitaria a la que se

EMPUJÓN A LOS INVERSORES DEL IFOP

suma la aportación de la Administración española tanto por parte de la Secretaría General de Pesca Marítima como de las comunidades autónomas.

Al pasado mes de julio, los gastos realizados en base a este programa en las zonas objetivo 1 ascendían ya a 88.000 millones de pesetas equivalentes a 532 millones de ecus. De esta cifra, los proyectos gestionados por la Administración General del Estado (AGE) suponían 42.783 millones de pesetas a los que se sumaban otros 45.317 millones gestionados por las comunidades autónomas. En total, unas inversiones que equivalían al 31,58% sobre el total de los gastos previstos para todo el período.

De estos 88.000 millones de pesetas, destacan los recursos destinados a los proyectos para ajustar el esfuerzo pes-

quero así como para su reorientación. Para estos trabajos se destinaron nada menos que 30.218 millones de pesetas lo que supone el 42,22% sobre las previsiones totales del Programa. En segundo lugar se hallan los trabajos para la renovación y modernización de la flota con 22.776 millones de pesetas. A distancia se hallan los proyectos para la transformación y comercialización de los productos de la pesca con 13.715 millones de pesetas.

En las regiones fuera de objetivo 1, la asignación prevista por la Unión Europea en su día fue de 324 millones de ecus de inversión equivalentes a unos 33.000 millones de pesetas, lo que supone que, en conjunto, para todo el Programa las inversiones superaban los 320.000 millones de pesetas.

Al pasado mes de julio, las inversiones realizadas ascendían a 19.504 millones de pesetas lo que suponía el 36,16% de todos los gastos programados para el quinquenio. De esta cifra, los proyectos gestionados por la Administración General del Estado ascendie-



REGIONES DE OBJETIVO Nº 1

Programa Operativo							
GASTOS TOTALES ELEGIBLES REALIZADOS POR LOS BENEFICIARIOS							
AMBITOS DE INTERVENCION	PREVISIONES DEL PLAN FINANCIERO (Conjunto del programa) (Mecus)	TOTAL GASTOS ELEGIBLES		% RESPECTO A LAS PREVISIONES DEL PLAN FINANCIERO	PROYECTOS GESTIONADOS POR LA A.G.E.		% RESPECTO A LAS PREVISIONES DEL PLAN FINANCIERO
		(Pesetas)	(Mecus)		(Pesetas)	(Mecus)	
Ajuste del esfuerzo pesquero y reorientación del esfuerzo pesquero	433,12	30.218.154.602	182,87	42,22	19.969.326.228	121,30	28,01
Renovación y modernización de la flota pesquera	522,35	22.776.693.763	137,66	26,35	7.198.396.937	44,07	8,44
Acuicultura	119,39	3.218.188.152	19,33	16,19	-	-	-
Zonas marinas costeras	30,34	795.095.573	4,80	15,82	310.889.741	1,89	6,23
Equipamiento de puertos pesqueros	71,35	1.759.325.866	10,57	14,81	12.500.000	0,08	0,11
Transformación y comercialización de productos	336,01	13.715.766.690	82,40	24,52	93.562.888	0,56	0,17
Promoción de productos de la pesca y la acuicultura	29,84	1.387.178.408	8,36	28,02	967.765.800	5,84	19,57
Otras medidas	111,57	14.230.678.586	86,34	77,39	14.230.678.586	86,34	77,39
Medidas socioeconómicas	31,63	0	-	-	-	-	-
TOTALES	1.685,60	88.101.081.640	532,33	31,58	42.783.120.180	260,08	15,43

Cambio utilizado en la anualidad 94 1 Ecu = 162,287 Pts. Cambio utilizado en la anualidad 95 1 Ecu = 166,450 Pts. Cambio utilizado en la anualidad 96 1 Ecu = 166,450 Pts.



ANÁLISIS COMPARATIVO DE FONDOS TRANSFERIDOS A COMUNIDADES AUTÓNOMAS (Julio 1997). Regiones de Objetivo nº 1

COMUNIDADES AUTÓNOMAS PESQUERAS	TOTAL ASIGNADO (Mecus)	TRANSFERIDO (Mecus)	% sobre lo asignado	% sobre el total transferido	% inicial asignado
Andalucía	118,820	138,527	32,42%	120,63%	119,98%
Asturias	26,802	8,858	33,05%	4,74%	4,47%
Canarias	59,555	18,816	31,59%	10,08%	10,14%
Cantabria	28,908	9,273	32,08%	4,97%	4,89%
Comunidad Valenciana	38,708	12,865	33,24%	6,89%	6,43%
Galicia	279,385	89,548	32,05%	47,96%	47,33%
Murcia	11,915	3,853	32,34%	2,06%	2,01%
Ceuta(*)	-	-	-	-	1,46%
Melilla(*)	-	-	-	-	0,33%
SUBTOTAL	564,093	181,740	32,22%	97,34%	97,04%
NO PESQUERAS					
Castilla - La Mancha	3,905	1,103	28,25%	0,59%	0,70%
Castilla y León	9,723	2,953	30,37%	1,58%	1,69%
Extremadura	3,200	0,916	28,63%	0,49%	0,57%
SUBTOTAL	16,828	4,972	29,55%	2,66%	2,96%
TOTAL	580,921	186,712	32,14%	100,00%	100,00%

(*) La gestión y ejecución de los proyectos de Ceuta y Melilla corresponde a la A.G.E.

ron a 3.615 millones de pesetas mientras los gestionados por las comunidades autónomas tenían unas inversiones totales de 15.889 millones de pesetas.

Por apartados, se repite la línea dominante en el conjunto de las regiones objetivo 1. De los 19.504 millones de pese-

tas, 8.373 millones de pesetas correspondieron al ajuste del esfuerzo pesquero y la reorientación del mismo y otros 6.678 millones de pesetas se destinaron a la renovación y a la modernización de la flota. Igualmente destacan los 3.059 millones de pesetas destinados a proyectos para la transfor-

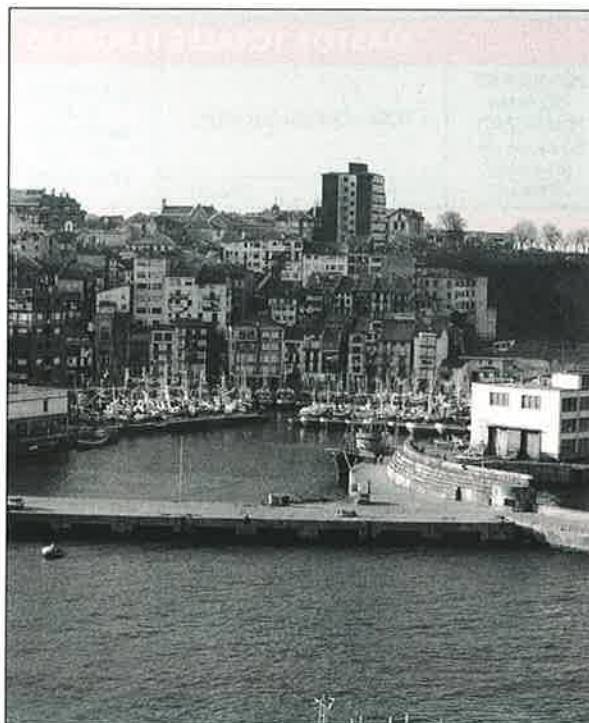
mación y comercialización de los productos de de pesca.

Con algunas excepciones como Canarias y Andalucía donde, según los datos manejados por la Administración central, no se ha producido un fuerte impulso al programa al nivel de sus necesidades, la realidad es que la aplicación del IFOP ha tenido un importante efecto positivo para el conjunto de la flota pesquera desde la actividad extractiva hasta la modernización del sector, exportaciones de barcos o los trabajos de comercialización o transformación.

En las regiones objetivo 1, según el informe realizado por Agroculting para la Secretaría General de Pesca Marítima, si no hubiera sido por este Programa no se habrían realizado en la pesca inversiones por un volumen de 54.161 millones de pesetas para desarrollar 97 proyectos. De este volumen de inversiones, 36.445 correspondieron a la renovación de la flota pesquera y casi 8.000 millones a desguaces y hundimiento de barcos. Por regiones, de estos 54.161 millones de inversión posibles gracias al

ES (datos a julio 1997)

	PROYECTOS GESTIONADOS POR LAS CCAA		% RESPECTO A LAS PREVISIONES DEL PLAN FINANCIERO
	(Pesetas)	(Mecus)	
	10.248.828.374	61,57	14,22
	15.578.296.826	93,59	17,92
	3.218.188.152	19,33	16,19
	484.205.832	2,91	9,59
	1.746.825.866	10,49	14,70
	13.622.203.802	81,84	24,36
	419.412.608	2,52	8,45
	-	-	-
	-	-	-
	45.317.961.460	272,25	16,15



EMPUJÓN A LOS INVERSORES DEL IFOP

IFOP, 20.492 han correspondido a Cantabria, 17.536 a Galicia y solamente 7.167 a Andalucía a pesar del volumen de su flota. Caben destacar los 3.754 millones de pesetas que se invirtieron también gracias al IFOP en Asturias.

En el resto de las regiones, gracias al IFOP se ha realizado una inversión de 20.547 millones de pesetas de los que 15.887 millones corresponderían al País Vasco y 4.660 millones a Cataluña.

El Programa IFOP se inició oficialmente en 1994, aunque dada la complejidad del mismo prácticamente ese año se pasó en blanco. El primer anticipo de las ayudas comunitarias llegó a España en diciembre de ese mismo año. La realidad es que el Programa fue efectivo a partir de 1995, aunque su desarrollo tampoco



REGIONES FUERA DE OBJETIVO Nº 1

Programa Comunitario

GASTOS TOTALES ELEGIBLES REALIZADOS POR LOS BENEFICIARIOS

AMBITOS DE INTERVENCION	PREVISIONES DEL PLAN FINANCIERO (Conjunto del programa) (Mecus)	TOTAL GASTOS ELEGIBLES		% RESPECTO A LAS PREVISIONES DEL PLAN FINANCIERO	PROYECTOS GESTIONADOS POR LA A.G.E.		% RESPECTO A LAS PREVISIONES DEL PLAN FINANCIERO
		(Pesetas)	(Mecus)		(Pesetas)	(Mecus)	
Ajuste del esfuerzo pesquero y reorientación del esfuerzo pesquero	79,00	8.373.052.858	50,49	63,91	1.632.559.914	9,99	12,65
Renovación y modernización de la flota pesquera	115,43	6.678.166.396	40,20	34,83	1.814.004.863	10,98	9,51
Acuicultura	23,82	381.551.916	2,29	9,61	-	-	-
Zonas marinas costeras	4,18	4.868.030	0,03	0,72	4.868.030	0,03	0,72
Equipamiento de puertos pesqueros	12,20	843.522.000	5,07	41,56	-	-	-
Transformación y comercialización de productos	72,06	3.059.386.155	18,38	25,51	-	-	-
Promoción de productos de la pesca y la acuicultura	3,72	136.391.042	0,82	22,04	136.391.042	0,82	22,04
Otras medidas	8,62	27.158.369	0,16	1,86	27.158.369	0,16	1,86
Medidas socioeconómicas	5,74	313.145	0,002	0,03	-	-	-
TOTALES	324,77	19.504.409.911	117,44	36,16	3.614.982.218	21,98	6,77

Cambio utilizado en la anualidad 94 1 Ecu = 162,287 Pts. Cambio utilizado en la anualidad 95 1 Ecu = 166,450 Pts. Cambio utilizado en la anualidad 96 1 Ecu = 166,450 Pts.

adquirió la celeridad que hubiera sido deseable según fuentes de la Administración. Todo ello dio lugar a que a la primavera del año 1996 solamente se hubieran hecho el 7% de las inversiones previstas.

Desde esa fecha hasta este momento, según informaciones oficiales, se ha pasado a más del 31% y se espera que para finales de año se llegue ya al 40%. Para el director general de Estructuras y Mercados Pesqueros, Abelardo Almécija, es indispensable tratar de recuperar con la mayor celeridad posible todo el tiempo perdido para poder llegar a 1999 con el 100% de las inversiones previstas en marcha. Para cambiar esta dinámica, desde la Administración se ha modificado el sistema de información con las comunidades autónomas, se ha movilizado un dinero que estaba paralizado y se ha puesto en marcha un programa informático para facilitar los trabajos entre la Administración central y las comunidades autónomas. En la base de datos, de cara a Bruselas, se pretende que estén

ANÁLISIS COMPARATIVO POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS EN LA CONTRIBUCIÓN DEL GASTO. (Julio 1997).

COMUNIDADES AUTÓNOMAS PESQUERAS	Gasto	Porcentaje (%) de contribución respecto al total.	Porcentaje (%) de participación asignado respecto al total de los fondos.	Porcentaje de déficit o superavit.
Cantabria	2.750.214.076	3,30	3,18	+4
Asturias	2.964.203.465	3,55	2,91	+18
Galicia	23.151.487.214	27,76	30,76	-11
Andalucía	6.221.424.503	7,46	12,99	-74
Murcia	1.041.503.359	1,25	1,31	-5
Valencia	3.650.350.119	4,38	4,18	+5
Canarias	1.944.904.382	2,33	6,59	-182
Ceuta	9.375.000	0,01	0,95	-
Melilla	0	0,00	0,21	-
No Pesqueras				
Castilla y León	499.685.482	0,60	1,10	-
Castilla - La Mancha	18.008.946	0,02	0,46	-
Extremadura	7.566.925	0,01	0,37	-
A.G.E.	41.127.015.945	49,32	35,0	+29
TOTAL	83.385.739.416	100,0	100,0	-

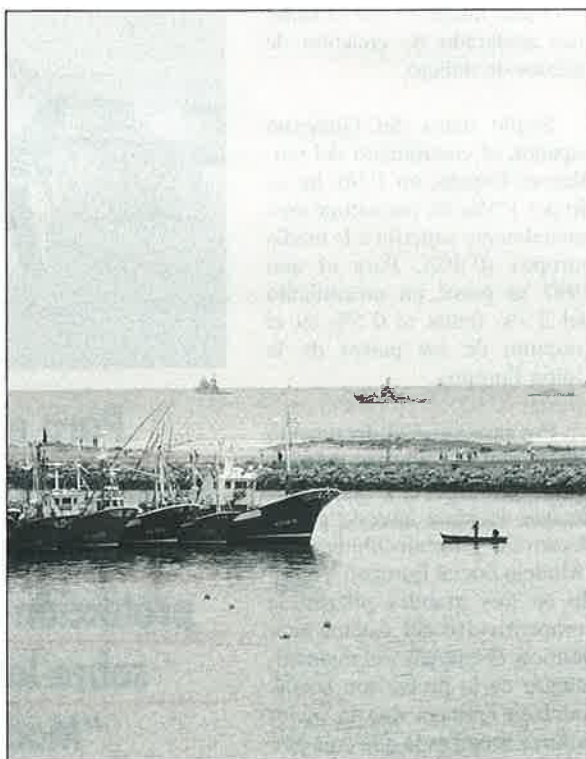
no solamente los proyectos ya realizados sino también los que hayan sido gestionados.

De cara a los próximos dos años, la Administración pretende seguir acelerando la aplicación del Programa para cubrir el 100% de las inversiones previstas. Pero, de acuerdo con los proyectos aprobados en los úl-

timos años, desde la Administración se propugna una redefinición de objetivos entre los siete apartados previstos por el Programa. Según los datos manejados, en los años precedentes, el 50% de la inversión llevada a cabo se ha destinado especialmente a dimensionar adecuadamente la flota. Este objetivo se da ya por concluido

y cumplido. Por este motivo, para los próximos dos años desde la Secretaría General de Pesca Marítima se pretende actuar especialmente en dos vías. Por un lado dar una prioridad casi absoluta a la modernización del sector de la pesca para lograr un mayor nivel de eficacia y, en consecuencia, también de competitividad. Además de barcos, hay que prestar atención a las condiciones de los mismos para lograr la máxima productividad por persona empleada. Se propugna por una mayor renovación de la flota sin aumentar su capacidad, disminuir drásticamente su edad media, aumentar la seguridad en la navegación, mejorar las condiciones de trabajo o las exigencias técnico-sanitarias. Según las recomendaciones hechas por Agroculturing en su informe sobre el cumplimiento del IFOP a la Administración, se debe prestar también atención preferente a todas las inversiones que faciliten y mejoren las condiciones para la venta del producto, desde los equipamientos en los barcos hasta los puertos, lonjas, industrias de transformación, canales comerciales o la promoción de los productos. ■

LES (datos a julio 1997)			
	PROYECTOS GESTIONADOS POR LAS CCAA		% RESPECTO A LAS PREVISIONES DEL PLAN FINANCIERO
	(Pesetas)	(Mecus)	
	6.740.492.944	40,50	51,27
	4.864.161.533	29,22	25,31
	381.551.916	2,29	9,61
	-	-	-
	843.522.000	5,07	41,56
	3.059.386.155	18,38	25,51
	-	-	-
	-	-	-
	313.145	0,002	0,03
	15.889.427.693	95,46	29,39



Vidal Maté

Propuesta española en la Cumbre Europea por el Empleo en Luxemburgo

"LA MEJOR POLÍTICA SOCIAL ES LA QUE CREA EMPLEO"

La estabilidad macroeconómica, el protagonismo de las Pequeñas y Medianas Empresas, la disminución de los costes no salariales, el fomento del trabajo a tiempo parcial, la racionalización de los Servicios Públicos de Empleo, la formación y el diálogo social constituyen, entre otras las principales propuestas que España ha presentado en la Cumbre Extraordinaria sobre el Empleo, celebrada en Luxemburgo los días 20 y 21 de noviembre. Dichas propuestas se encuentran

contenidas en el documento "Convergencia y Empleo: las dos caras del Euro" en el que se refleja también la experiencia acumulada sobre el empleo, expuesta de forma más amplia en el Plan Plurianual de Empleo y en el Plan de Convergencia del Reino de España. En este documento se avanzan las líneas de acción en materia de empleo que el Gobierno se propone llevar a cabo en el próximo trienio con el fin de crear un millón de puestos de trabajo.

EL paro es un problema que afecta a todos los países miembros de la Unión Europea. Con una intensidad mayor o menor, todas las economías de la Unión Europea se han visto afectadas al mismo tiempo por altas tasas de desempleo y es por ello por lo que se convocó este Consejo Extraordinario de Jefes de Estado y de Gobierno de la Comunidad. Regularmente los máximos responsables de los Gobiernos se reúnen para analizar la cuestión del empleo en la UE. La singularidad de este encuentro extraordinario, convocado por decisión unánime del Consejo Europeo de Amsterdam reside en la decisión de reflexionar -a las puertas del comienzo de la unión económica y monetaria- en el empleo como tema único del encuentro.

El documento presentado por España en esta cumbre extraordinaria subraya, en primer lugar, que el empleo en nuestro país presenta fuertes contrastes

en relación con los Estados Miembros de la UE, ya que tiene la tasa de paro más elevada de los 15 y a la vez, en los dos últimos años se ha transformado en el país miembro con el ritmo más acelerado de creación de puestos de trabajo.

Según datos del Gobierno español, el crecimiento del empleo en España, en 1996, ha sido del 1'5%, un porcentaje sustancialmente superior a la media europea (0'4%). Para el año 1997 se prevé un crecimiento del 2'7% frente al 0'5% en el conjunto de los países de la Unión Europea.

Por otra parte el documento señala que el Gobierno afronta la Cumbre sobre el Empleo desde una decidida apuesta por el desarrollo y fortalecimiento del "Modelo Social Europeo", basado en tres grandes pilares: la competitividad del sistema económico, el empleo y el mantenimiento de la protección social. También subraya que la mejor política social es la que crea em-



Para el Gobierno español la competitividad del sistema económico, el empleo y el mantenimiento de la protección social son los tres pilares sobre los que ha de basarse el "Modelo Social Europeo".



pleo. Ser solidario hoy es, sobre todo, promover la creación de puestos de trabajo que contribuyan de un lado a resolver las situaciones personales, familiares y profesionales derivadas del paro y de otro al sostenimiento de protección social.

España cree que el problema del empleo es un problema global que tiene que ser abordado por una política coordinada del Gobierno y que tiene que ser comprendido y resuelto con el apoyo decidido de toda la sociedad. No son los Gobiernos los que crean empleo sino la sociedad. A los Gobiernos les corresponde eliminar las trabas que dificultan la contratación y crear las condiciones adecuadas para que las empresas creen empleo.

Estrategia Española

Según el documento defendido por nuestros máximos responsables en la Cumbre por el Empleo de Luxemburgo, la estrategia española de creación de empleo se asienta en una expe-

riencia anclada en tres ejes fundamentales: **una economía estable y flexible creadora de empleo; un marco de relaciones laborales que favorezca la creación de puestos de trabajo y el diálogo social al servicio del empleo.**

En el primero de ellos el Gobierno se propone mantener un marco con una reducida inflación, unos bajos tipos de interés y una política fiscal disciplinada. Para ello es necesario realizar reformas estructurales tendentes a mejorar el funcionamiento de los mercados de factores y de bienes y servicios, facilitar la competencia e incrementar la competitividad de las empresas. En este sentido ya ha acometido varias medidas como es el mantenimiento del déficit público en menos de un 3% del PIB, reducir el desequilibrio fiscal, liberalización del mercado de bienes y servicios como es el de las telecomunicaciones, la energía y el de los colegios profesionales, el emprendimiento de una política de privatización

Cuadro nº 1

ECONOMÍA ESTABLE CREADORA DE EMPLEO

Mantener la estrategia de estabilidad macroeconómica

- Consolidación fiscal
- Bajos tipos de interés
- Baja tasa de inflación

ECONOMÍA FLEXIBLE CREADORA DE EMPLEO

Reforma y Liberalización de los mercados de bienes y servicios

- Desregulación de sectores productivos básicos
- Privatización de empresas públicas
- Reforzamiento del marco de competencia interior
- Apoyo a la realización del mercado interior
- Apoyo a las Pymes y Fomento del Espíritu empresarial
- Fiscalidad y Reducción de las cotizaciones sociales

Cuadro Nº 2

UN MARCO DE RELACIONES LABORALES QUE FAVOREZCA LA CREACIÓN DE EMPLEO:

- Que permita generar un volumen elevado de empleo estable y de calidad.
- Protagonismo de las PYMES y medidas para potenciarlo.
- Mejora del funcionamiento del mercado de trabajo:
 - especial consideración de políticas activas
 - reforma del sistema de prestaciones por desempleo
 - reorganización flexible del tiempo de trabajo: impulso al tiempo parcial
 - reducción de costes no salariales
 - potenciación de la estabilidad en la contratación
 - atención a colectivos desfavorecidos
 - reorganización del sistema público de empleo
- Formación permanente para garantizar la empleabilidad
- sistema nacional de cualificaciones
- mejora de la calidad y adecuación al mercado
- coordinación autoridades laborales y educativas
- vinculación formación - empresa
- relación formación - empleos emergentes y nuevos yacimientos de empleo
- Coordinación de políticas nacionales y territoriales



nes, y un decidido apoyo a la Pequeña y Mediana Empresa, que es la que conforma de manera mayoritaria el tejido empresarial español, entre otras. (Ver cuadro nº1).

En el segundo de los apartados referente al marco de relaciones laborales que favorezca la creación de empleo, el Gobierno español, tomaba referencia de que, tal y como se ha puesto de manifiesto en todas las Cumbres Europeas celebradas tras el Consejo de Essen, la recuperación económica, aunque necesaria, no resuelve por sí sola el problema del desempleo, considera necesario que ésta vaya acompañada de apoyos complementarios y mejoras estructurales dentro de un proceso de diálogo social. En este sentido España cree que las características del nuevo modelo de creación de empleo son: la generación de un volumen elevado de empleo estable y de calidad que permita eliminar la preca-

riedad excesiva de nuestro mercado de trabajo, en el marco de estabilidad macroeconómica exigida por el Programa de Convergencia. En este sentido el Gobierno español ha presentado una serie de líneas de trabajo que lleven a conseguir ese marco de relaciones laborales que favorezcan la creación de empleo que están recogidas en el cuadro nº 2.

Diálogo social

Tras recordar el importante papel desempeñado por el diálogo social en Europa, el documento presentado por España en Luxemburgo defiende que todo proceso de creación sostenida de empleo en una economía dinámica y competitiva y en un marco de cohesión social exige la participación de los agentes sociales y de los poderes públicos competentes. Estos agentes sociales han de desempeñar un papel especialmente relevante para conseguir que los pilares

CUADRO Nº 3

DIÁLOGO SOCIAL AL SERVICIO DEL EMPLEO:

- Mayor flexibilidad en las estructuras salariales con costes laborales moderados.
- Mayor flexibilidad en la organización del tiempo de trabajo, con especial énfasis en la potenciación del trabajo a tiempo parcial.
- Incorporación efectiva de la igualdad de oportunidades.
- Mejora de la salud y seguridad en el trabajo.
- Nuevo Programa Nacional de Formación Profesional.
- Servicio Público de Empleo.
- Modernización de la Negociación Colectiva.



sobre los que se construyan las políticas de empleo, a partir de la Cumbre de Luxemburgo, tengan la necesaria solidez.

En el plano comunitario, el Gobierno español ha propuesto como objetivos concretos a promover en esta Cumbre:

- Mayor flexibilidad en las estructuras salariales con costes laborales moderados compatibles con la creación y el mantenimiento del empleo y la incentivación de los trabajadores.

- Mayor flexibilidad en la organización del tiempo de trabajo, prioritariamente a través de la negociación colectiva que permitirá preservar la competitividad de la economía europea y abrirá importantes posibilidades a la generación de nuevos puestos de trabajo.

- Impulsar un cambio en la cultura tanto en el seno de las empresas como en el conjunto de la sociedad con vistas a hacer

plenamente efectiva la igualdad de oportunidades ante el empleo.

- Luchar por la calidad de vida en el trabajo y la compatibilidad del mismo con los proyectos de vida profesional, personal y familiar.

Once propuestas para una Cumbre

1.- La **estabilidad macroeconómica**, generada por el proceso de convergencia hacia la moneda única, es la gran oportunidad para la creación de empleo.

2.- **Reformas estructurales** tendentes a la flexibilización de los mercados de factores, bienes y servicios, así como definitiva culminación del **Mercado Interior**.

3.- Facilitar el protagonismo de las **PYMES** en los procesos de creación de empleo y su fi-

nanciación a través del Banco Europeo de Inversiones.

4.- **Disminución de los costes no salariales** para favorecer el **empleo estable** y la inserción laboral de los **colectivos más desfavorecidos**.

5.- Otorgar carácter prioritario a la reorganización y distribución flexibles del tiempo de trabajo, con especial consideración del trabajo a **tiempo parcial** y a la desincentivación de las horas extraordinarias.

6.- Racionalización de los **Servicios Públicos de Empleo**.

7.- **Eliminación de ineficiencias y rigideces** en el funcionamiento del mercado de trabajo.

8.- **Reforma del sistema de prestaciones de desempleo** de modo que sean incentivados los

perceptores de subsidios de desempleos que se **integren nuevamente en el mercado de trabajo**, así como medidas especiales para los afectados por la **exclusión social**.

9.- Apoyo, mediante **políticas coordinadas** de las distintas autoridades laborales y educativas, a una **formación durante toda la vida**.

10.- Reconocimiento del papel fundamental del **diálogo social** y la **negociación colectiva**.

11.- Reafirmar la voluntad de que se lleve a cabo una **consulta efectiva a los interlocutores sociales** en el marco del nuevo **Comité de Empleo** creado por el Tratado de Amsterdam, mediante la creación de un **Comité de Enlace**. ■

Concha H. Carazo

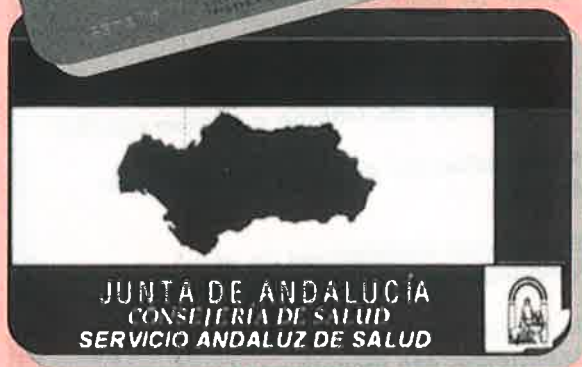
Cuadro 4

PROPUESTAS ESPAÑOLAS ANTE LA CUMBRE

- 1.- **Marco de estabilidad macroeconómica.**
 - 2.- **Reformas estructurales.**
 - 3.- **Facilitar el protagonismo de las Pymes en la creación de empleo.**
 - 4.- **Disminución costes no salariales.**
 - 5.- **Potenciación del trabajo a tiempo parcial.**
 - 6.- **Racionalización del Servicio Público de Empleo.**
 - 7.- **Eliminación ineficiencias en el funcionamiento del mercado de trabajo.**
 - 8.- **Reforma del sistema de prestaciones por desempleo, con incentivos al trabajo.**
 - 9.- **Formación a lo largo de toda la vida.**
 - 10.- **Diálogo social.**
 - 11.- **Creación Comité de Enlace para los interlocutores sociales en el marco del Comité de Empleo.**
- Petición de informes:**
- **Globalización y empleo.**
 - **Nuevos yacimientos de empleo.**

Su implantación comenzará en Andalucía

NUEVA TARJETA DE LA SEGURIDAD SOCIAL



Los ciudadanos de la Comunidad Autónoma de Andalucía podrán disponer, en breve, de toda la información que precisen sobre su vida laboral y sobre las prestaciones sociales a que tienen derecho sin que sea necesario que se acerquen a una oficina para obtener dichos datos. Ello será posible gracias a la nueva tarjeta de la Seguridad Social, semejante a las de los cajeros bancarios, que llevará incorporada una memoria informática, o lo que en terminología especializada se denomina "microchip", en la que se encontrarán grabados todos sus datos. Esta tarjeta sustituirá a la antigua cartilla de la Seguridad Social y para su implantación en dicha Comunidad el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social ha invertido 9.000 millones de pesetas.

La nueva tarjeta de la Seguridad Social (TASS) ha sido presentada en Sevilla por el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Javier Arenas, y el Consejero de Salud de la Junta de Andalucía, José Luis García Arboleya, quienes han adelantado que en los próximos meses se lanzará en las provincias de Jaén, Málaga y Almería, y terminará de implantarse en Córdoba, donde se completará la distribución iniciada en la fase experimental. La TASS podrá ser utilizada como documento de identificación en las oficinas de la Tesorería General de la Seguridad Social, del Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS), del Instituto Nacional de Empleo (INEM) y del Instituto Social de la Marina (ISM).

También podrá ser utilizada en los centros sanitarios del Servicio Andaluz de Salud (SAS), ya

que en Andalucía la nueva Tarjeta de la Seguridad Social hará también las veces de tarjeta sanitaria, en virtud del convenio suscrito por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y la Consejería de Salud de la Junta de Andalucía. Es la tarjeta que los andaluces deberán llevar cuando vayan al médico y que servirá, por ejemplo, para cambiar de médico u obtener certificados.

Mejor servicio al ciudadano

Según ha explicado el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Javier Arenas, "con este proyecto continuamos con nuestro propósito de servir cada vez más y mejor a los ciudadanos. Desde el Ministerio que dirijo estamos realizando una apuesta de futuro y modernización de la Seguridad Social con el objetivo de brindar un servicio eficaz y

de calidad al ciudadano. Fruto de este compromiso se ha desarrollado el innovador proyecto de la Tarjeta de la Seguridad Social (Proyecto TASS). El objetivo del mismo es sustituir la tradicional "cartilla" por una tarjeta personalizada para cada ciudadano, que permita acceder a datos laborales y sanitarios, así como realizar gestiones de forma cómoda, sencilla y rápida. Este proyecto ha supuesto la creación y puesta en marcha de una moderna infraestructura tecnológica mediante la instalación de cajeros de información y gestión (TAIG) en todas las oficinas y centros de los organismos participantes".

Uno de los aspectos destacados de la tarjeta TASS radica en el microchip que lleva incorporado, lo que la convierte en una tarjeta "interactiva" con múltiples prestaciones. A través de los cajeros de información y gestión (TAIG) podrán realizarse numerosas gestiones sin necesidad de acudir a la ventanilla del organismo correspondiente. Desde pedir la vida laboral, hasta consultar las prestaciones a las que se tiene derecho o resolver dudas sobre los servicios de empleo y los cursos disponibles.

Prestaciones de la nueva tarjeta

La Tarjeta de la Seguridad Social es el nuevo documento de



identificación, individual e intransferible, de cada ciudadano ante la Seguridad Social y, en el caso de Andalucía, ante el Servicio Andaluz de Salud. Esta tarjeta se compone de un microchip y una banda magnética en donde se almacenan los datos personales y otros datos relativos a la Seguridad Social del ciudadano. De este modo la TASS sustituye a la actual cartilla, facilita el acceso a la información tanto personal como general y reduce el tiempo de realización de determinados trámites administrativos. Con ello se pretende mejorar el servicio y la atención que presta la Seguridad Social, acercar la administración al ciudadano y facilitar el control sobre la gestión de las prestaciones.

Cuando el administrativo disponga de la TASS podrá consultar los datos de la Seguridad Social y las prestaciones a que tiene derecho; podrá resolver todas aquellas dudas sobre el funcionamiento de los distintos organismos de la Seguridad Social: el INSS, el INEM y el ISM; podrá acceder a los servi-

cios de empleo y cursos disponibles en su oficina de empleo con sólo consultar la pantalla y podrá realizar gestiones tales como cambio de médico, obtención de certificados, etc... con mayor sencillez.

Otros servicios que el ciudadano podrá obtener a través de la utilización de los cajeros de información y gestión son información general sobre el Servicio Andaluz de Salud y los organismos del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales; información territorial (localización de oficinas y centros de los organismos) e información personal, con los niveles máximos de confidencialidad, tal como la historia laboral, datos de pensiones y otras prestaciones, datos de empleo sin necesidad de acudir a ventanillas u oficinas.

Una vez en vigor, la tarjeta será válida como documento acreditativo y podrá utilizarse en las administraciones de la Tesorería General de la Seguridad Social, en las oficinas del Instituto Nacional de la Seguridad Social, en las oficinas y casas del mar del Instituto Social de la Marina y en las oficinas del Instituto Nacional de Empleo. En estos organismos se podrán realizar gestiones o acceder a informaciones asociadas a trabajadores en activo, acerca de todo lo relacionado con la pensión, relacionadas con los trabajadores del mar, asociadas a desempleados y demandantes de empleo y para todo lo referente a temas médicos.

En Andalucía, la primera Comunidad Autónoma que dispondrá de esta tarjeta podrá servir también en los centros sani-

tarios del Servicio Andaluz de Salud. Fuera de esta Comunidad, para los servicios de salud, la cartilla no será necesaria, puesto que en los centros sanitarios se emitirá un certificado elaborado automáticamente con sus datos sanitarios de interés y la situación del afiliado en el régimen general de la Seguridad Social (activo o pensionista) que podrá utilizar en otras comunidades.

Confidencialidad

Una de las ventajas que tiene la nueva TASS es que incorpora el método más fiable para garantizar la seguridad y confidencialidad de los datos del afiliado a la vez que es el más innovador de los existentes: la firma electrónica del afiliado, éste podrá acceder a toda la información mediante los terminales automáticos de información y gestión (TAIGs), así como beneficiarse de las ventajas de utilizar la Tarjeta de la Seguridad Social en sus gestiones con el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y el Servicio Andaluz de Salud. Gracias a la personalización de la TASS, mediante la firma electrónica, solamente el usuario podrá acceder a sus datos personales y realizar sus gestiones. Para realizar esta personalización el ciudadano deberá acudir a cual-

quier oficina del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales o del SAS.

Como se obtiene

Como ya venimos advirtiendo esta tarjeta se implantará en los próximos meses solamente en Andalucía, pero en el futuro los procedimientos para obtenerla serán similares en toda España. Por el momento, los andaluces obtendrán la tarjeta de forma automática. Los titulares de la actual cartilla de la seguridad social (trabajadores en activo, desempleados con derecho a prestación y pensionistas) la recibirán en sus domicilios. La emisión de estas tarjetas para titulares y beneficiarios se realizará en Andalucía de manera secuencial, provincia por provincia.

Cada titular de la cartilla recibirá junto con su nueva Tarjeta un formulario, conocido como TA.45 para la declaración de sus beneficiarios. Este deberá ser cumplimentado y entregado en cualquier oficina de la Seguridad Social, del INEM o del SAS,

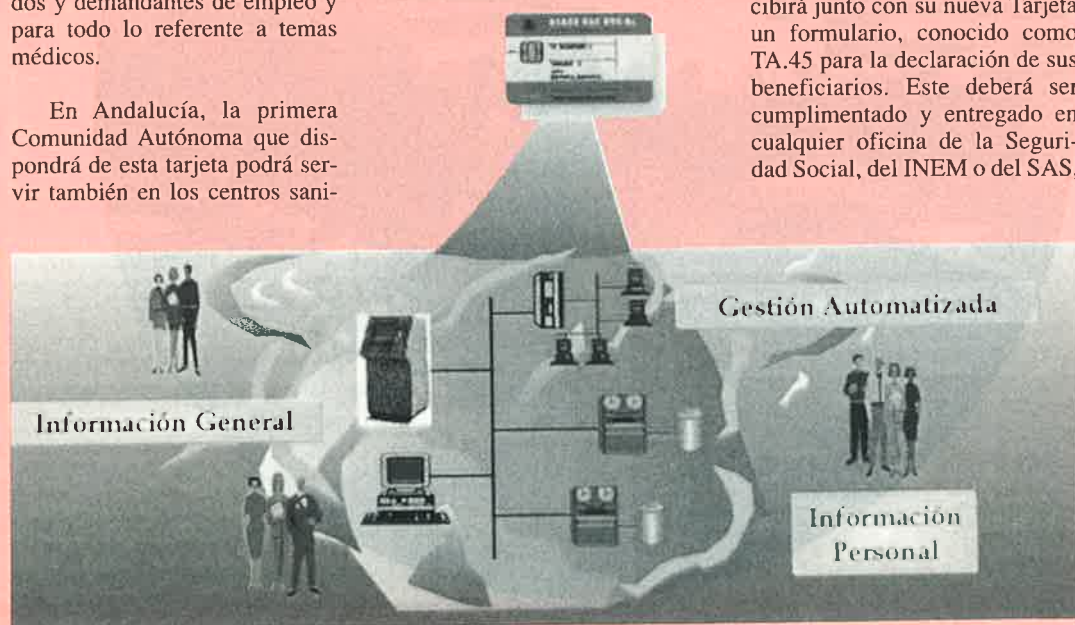
adjuntando la documentación que se le pide en el formulario. En caso de no recibir la tarjeta o que ésta no esté correcta se deberá solicitar por medio de un formulario TA.46 que se recogerá en las oficinas citadas anteriormente adjuntando los documentos que se indican en el mismo.

El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha puesto a disposición de los ciudadanos un teléfono gratuito en el que se responderán todas las preguntas que se quieran realizar, como por ejemplo, fecha de emisión en cada provincia, personalización de la tarjeta, etc. También se puede acudir a las oficinas de la Tesorería General de la Seguridad Social, del INEM, del INSS, del Instituto Social de la Marina y del S.A.S. Dicho teléfono es el **900 61.62.63**.

9.000 Millones de inversión

A lo largo de este año se repartirán las tarjetas en las provincias de Jaén, Málaga y Almería, mientras que en la de Córdoba se continuará con la emisión de tarjetas que ya se inició hace unos años y que son plenamente válidas. Esta Tarjeta es totalmente gratuita para el ciudadano. A tal efecto la inversión realizada por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales para el desarrollo de este proyecto ha sido de 9.000 millones de pesetas que se han distribuido en las siguientes partidas: 3.010 millones para emisión de tarjetas; 2.230 millones para equipamiento informático; 2.200 millones para equipamiento sanitario; 1.500 millones para apoyo técnico e implantación y 510 para necesidades diversas. ■

Concha Hernández Carazo



Acuerdo entre el sector social y la Generalitat

PRIMER PLAN DE PESCA DEL CERCO EN CATALUÑA

La Dirección General de Pesca Marítima de la Generalitat de Cataluña y los sectores sociales vinculados a la pesca en esa Comunidad han llegado a un acuerdo para la puesta en marcha de un plan de pesca del cerco en Cataluña, que contempla, entre otras actuaciones, una reducción del número de embarcaciones y del tiempo de pesca, la ampliación de las tallas mínimas de las especies y el control de los desembarques de pescado.

EL plan sobre la pesca de cerco tiene como referente inmediato el acuerdo suscrito en parecidos términos sobre la flota de arrastre. En ambos casos se trata de ajustar el esfuerzo pesquero para evitar la sobreexplotación que amenaza a algunas de las especies de esta zona del Mediterráneo. En los dos supuestos las actuaciones se han decidido con el consenso de las partes afectadas, Administración autonómica, Cofradías, ar-





La longitud máxima de las artes será de 330 metros y sólo se permitirá un desembarco por embarcación y día

madores, y centrales sindicales.

Las líneas generales del plan para la flota de cerco inciden en la reducción voluntaria de embarcaciones en base a las ayudas comunitarias por paradas definitivas, con una previsión de al menos diez bajas durante el período de vigencia de 1997 a 1999; el control del incremento de la flota de manera que las nuevas construcciones se efectúen exclusivamente con aportaciones de bajas de Cataluña, sin que se permitan los cambios de modalidad,

temporal o definitiva, al cerco; la reducción del tiempo de pesca mediante una parada temporal de al menos dos meses por año, para la cual deberán estudiarse las posibilidades de financiación.

La Comisión Permanente de la Mesa de Pesca de Cerco acordó a finales de octubre que la parada correspondiente a este año se realizará en las provincias de Barcelona y Girona entre el 15 de noviembre y el 15 de enero, y en Tarragona entre el 15 de diciembre y el 15 de febrero. La Generalitat subvencionará

el 50% de la parada, según la normativa europea de paradas temporales.

El plan fija la necesidad de establecer un control más estricto de la movilidad de las embarcaciones, estableciendo que las solicitudes de cambio de base entre los puertos de la Comunidad se autorizarán teniendo en cuenta el informe de las Cofradías de procedencia y destino. El acceso de embarcaciones de otras Comunidades estará limitada para el Golfo de León, solicitándose a la Dirección General de Pesca Marítima la reduc-

ción gradual, hasta su desaparición, de las licencias concedidas por este organismo. Se delimita también el número y potencia lumínica de las embarcaciones en un máximo de 12 bombillas con una potencia unitaria máxima de 500 Watios.

La longitud máxima de las artes será de 330 metros y sólo se permitirá un desembarco por embarcación y día. Se plantea, además, una ampliación de las tallas mínimas de las especies, especialmente para el boquerón para el que se reclama una

talla mínima de 11 centímetros.

El plan para el cerco de Cataluña reclama el respeto de los usos y costumbres de los puertos de destino y establece el seguimiento y evaluación de las poblaciones de pescado, además de actuaciones específicas para la mejora de las redes de comercialización, que incluyen la identificación de los productos, mejora del envasado, modernización de los procesos de venta, campañas de promoción y fomento de las industrias de transformación local.

Punto de partida

El director general de Pesca Marítima de la Generalitat de Cataluña, Josep Miralpeix, consideraba el acuerdo alcanzado como un "punto de partida" desde el que empezar a trabajar. Para la Administración autónoma, uno de los primeros pasos ha sido habilitar el presupuesto necesario para atender a las previsiones del plan, singularmente las referidas al paro biológico. Con todo, Miralpeix resaltaba el hecho de que, como ya sucediera en el sector de arrastre, también en el cerco hayan



Para evaluar el cumplimiento de las actuaciones se creará una comisión de seguimiento y, dentro de ella, una comisión permanente, que estará formada por representantes de la Dirección de Pesca Marítima de la Generalitat de Cataluña, de las Federaciones de Cofradías de Barcelona, Tarragona y Girona, del Consejo de Asociaciones de Armadores de Cataluña, de CC.OO y de UGT, del Gremio de Comerciantes de pescado de Cataluña y de Instituciones Científicas.

coincido en las medidas a adoptar todas las partes implicadas.

El acuerdo es contemplado positivamente por Fetcomar (Sector del Mar de CC.OO) de Cataluña, que coincide en que se trata de "un punto de partida" que podrá ser ampliado en un futuro y que requiere el establecimiento de mecanismos adecuados para su realización. El sindicato admite que "faltan aún muchas disposiciones que tengan que ver con las condiciones laborales de los pescadores",





Pequeños pelágicos

El sistema de cerco es relativamente reciente en Cataluña. Introducido durante el primer tercio de este siglo, ha pasado a ocupar un lugar preponderante en la pesca de pequeños pelágicos, sardina y anchoa, que constituyen el grueso de las capturas desembarcadas en los puertos catalanes, alcanzando ambas especies por sí solas el 56% de las capturas totales. Si se añaden las capturas de pelágicos medianos como el jurel y la caballa, el porcentaje asciende al 62%. El valor económico conjunto fue de 5.511 millones de pesetas en

más pescada. En el mismo año de 1995 se capturaron 25.053 toneladas -el 40% del total de capturas-. A pesar de su baja cotización comercial, ocupa también la primera posición en importancia económica con unos ingresos de 2.520 millones de pesetas, porcentualmente el 13,5% del total. Se captura en todo el litoral mediante traíña o "teranyina". En Tarragona se pesca también al arrastre.

La anchoa ocupa la segunda posición en cuanto a volumen de desembarcos con unas capturas que en 1995 alcanzaron las 10.135 toneladas, el 16% del total. Con un valor de 2.464 millones de pesetas, la incidencia económica es del 13% sobre el total de capturas. Los puertos de Rosas, Vilanova, Barcelona, Tarragona y Arenys reciben el 80,5% de los desembarcos realizados en puertos catalanes. Las capturas desembarcadas en el puerto de Rosas representan el 35% del total de Cataluña. El interés que ofrece el área de pesca del Golfo de León explica el desplazamiento a esta zona de las flotas de cerco de los puertos catalanes y de algunos andaluces en los meses de verano.

Según datos correspondientes a 1995, la flota pesquera de cerco en Cataluña estaba compuesta por 156 barcos con un TRB total de 4.462,48 toneladas y un tonelaje medio de 29,88 TRB, lo que representa en torno al 11% del total de la flota pesquera catalana. El mayor número de embarcaciones se agrupa en torno a los puertos de Barcelona (41 barcos), Tarragona (25) y Vilanova (19). ■

Mery Varona

El valor económico de las capturas al cerco fue de 5.511 millones

de pesetas en 1995, lo que significa el 30% del valor de los desembarcos catalanes.

En 1995 se capturaron 25.053 toneladas de sardina, que supone el 40% del total de capturas y es la especie más pescada.

mita el trabajo en la mar "con los mismos derechos y garantías que cualquier otro trabajador de este país". En este sentido, CC.OO calificaba de "importante consecución" la parada biológica por cuanto protege los derechos de los trabajadores.

1995, lo que significa el 30% del valor de los desembarcos catalanes. De esa cantidad, el 90% corresponde al valor de la anchoa y la sardina, ya que excepto en el caso de la anchoa, el valor comercial del resto de especies es escaso.

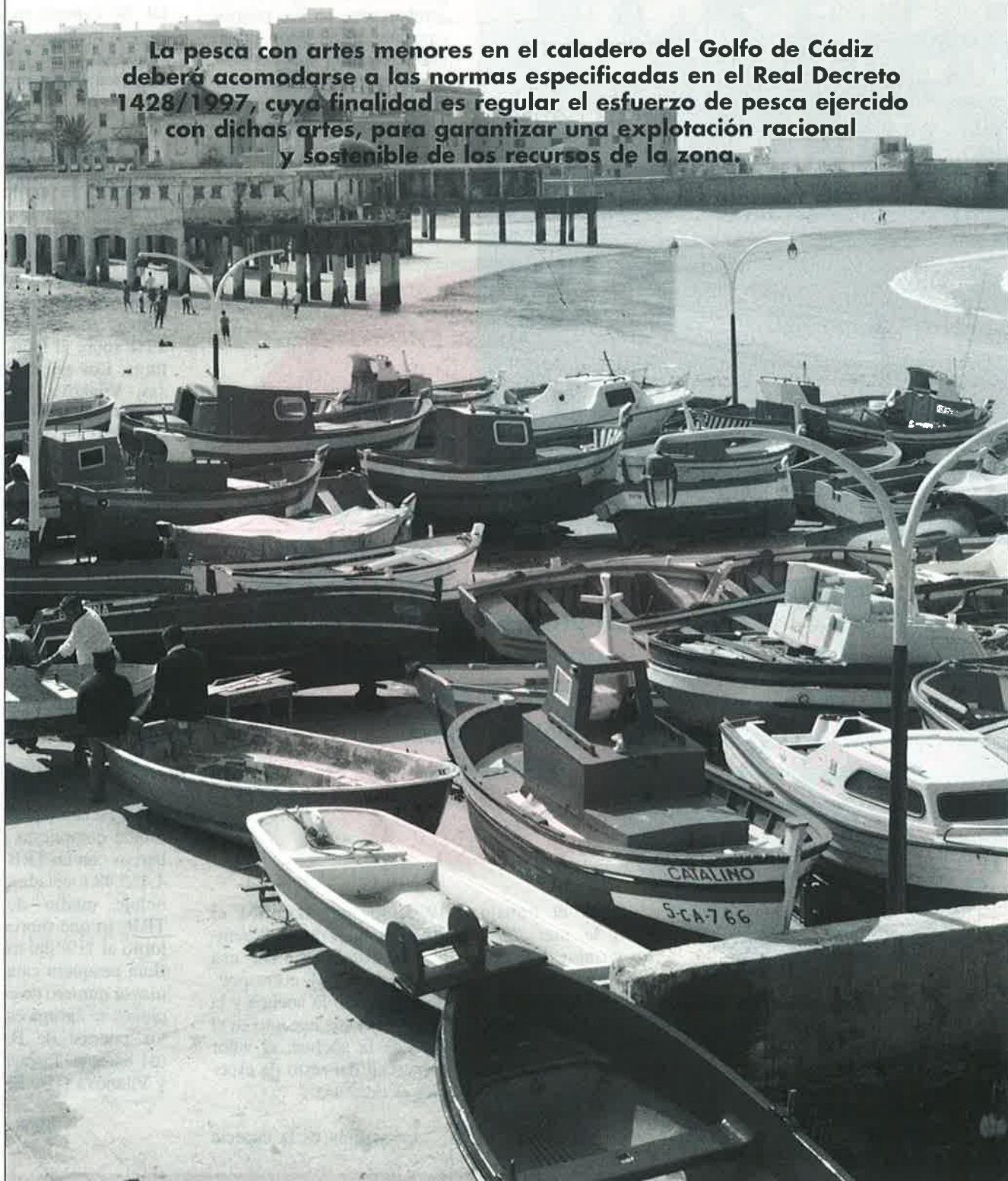
La sardina es la especie

a pesar de lo cual y dada "la situación actual, de casi abandono y total descontrol que existe", el plan puede y debe ser el principio que per-

Garantiza la explotación sostenible de los recursos

NUEVAS NORMAS PARA LA PESCA CON ARTES MENORES EN EL GOLFO DE CÁDIZ

La pesca con artes menores en el caladero del Golfo de Cádiz deberá acomodarse a las normas especificadas en el Real Decreto 1428/1997, cuya finalidad es regular el esfuerzo de pesca ejercido con dichas artes, para garantizar una explotación racional y sostenible de los recursos de la zona.



EL Real Decreto constata la importancia socioeconómica que en el litoral gaditano tienen las modalidades de pesca conocidas como artes menores, que afectan a un elevado número de barcos, de carácter marcadamente artesanal, y generalmente de pequeño porte, con notable repercusión sobre los recursos pesqueros costeros de la zona. En consecuencia, establece las normas por las que ha de regirse el ejercicio de la pesca con artes menores y las características técnicas de los mismos y se regula el esfuerzo de pesca ejercido con tales artes por los barcos de pabellón español que operen en aguas exteriores del caladero nacional del Golfo de Cádiz, comprendido entre la desembocadura del Guadiana y el meridiano de Punta Marroquí (05° 36' W).

Podrán obtener licencia para el ejercicio de la pesca con artes menores los armadores de buques que, estando incluidos en el censo de flota pesquera operativa, se encuentren inscritos en el censo de la modalidad de artes menores en el caladero del Golfo de Cádiz. No podrán ejercer actividades pesqueras en aguas exteriores las embarcaciones a remo o a vela. Las embarcaciones con motor fuera borda no podrán pescar en aguas exteriores a distancias superiores a dos millas de la costa.

El Real Decreto establece la prohibición de aumentar el esfuerzo pesquero que se ejerce mediante la actividad con artes menores, medido tanto en tonelaje como en potencia. La potencia máxima de los motores de los buques será de 250 CV y la eslora no podrá superar los 15 metros. Los barcos de mayor potencia que acrediten haber practicado la pesca con artes menores durante los tres últimos años y los de mayor eslora que acrediten haberlo hecho en los dos últimos años, podrán continuar su actividad con autorización de la Secretaría General de Pesca Marítima y, en su caso, ser sustituidos por buques de la misma potencia o eslora.

Las embarcaciones con motores fuera borda no podrán exceder de 50 CV de potencia y de 5 metros de eslora. Se contempla también la excep-

Para regular el esfuerzo de pesca se establece un descanso semanal de cuarenta y ocho horas.



Podrán obtener licencia para el ejercicio de la pesca con artes menores los armadores de buques incluidos en el censo de flota pesquera operativa inscritos en el censo de la modalidad de artes menores en el caladero del Golfo de Cádiz.

ción para los barcos de eslora superior que acrediten haber ejercitado la pesca con artes menores durante los dos últimos años.

Los barcos de nueva construcción destinados a la pesca con artes menores deberán tener una eslora mínima de 5 metros y un T.R.B. mí-

nimo de 2,5 e irán provistos de motores intra borda.

Descanso semanal

Para regular el esfuerzo de pesca se establece un descanso semanal de manera que los aparejos y artes deberán ser levantados de su calamento y permanecer en puerto durante cuarenta y ocho horas continuadas por semana. Quedan excluidas de esta obligación las embarcaciones que estén dedicándose a la pesca de túnidos a la cacea o con cebo vivo.

Las artes menores se clasifican, a efectos de esta regulación, en artes de enmalle, aparejos de anzuelo y trampas. Entre las primeras se incluyen las redes de enmalle de un solo paño, los trasmallos y las redes mixtas. La longitud de las redes se determinará conforme a la medida de la relinga superior y no podrá exce-



der los 4.500 metros de longitud y 4 metros de altura. Las dimensiones mínimas de las mallas se establecen según las especies -menores de 40mm. para sardinas, mayores o iguales a 100 mm. para merluza, lenguado, rodaballo o merlán- siendo el método de medición de las mallas el establecido en el Reglamento de la CEE 2108/1984, de la Comisión.

En los aparejos de anzuelo, se incluyen la línea (pincho o cordel), la potera (chivo), el palillo (single), currican (cacea) y palangrillos, estableciéndose los tamaños mínimos de los anzuelos según especies. La longitud máxima de los palangrillos

será de 2.000 metros y el número máximo de anzuelos no podrá exceder del millar.

En lo que afecta a las trampas se especifica que su geometría y características técnicas se ajustarán a los usos y costumbres de la zona, pero de manera que garanticen la selectividad suficiente para evitar las capturas de especies distintas a las que van dirigidas así como la de ejemplares juveniles. La longitud máxima de las caceas de las nasas será de 2.000 metros y el número máximo de nasas por embarcación es de 250. En el caso de los alcatruces el máximo por embarcación será de 1.000 unidades.

Las embarcaciones autorizadas a ejercer la pesca con artes menores podrán practicarla con cualquiera de los artes y aparejos menores, si bien durante la misma jornada de pesca sólo podrán ejercer la actividad pesquera con un único arte o aparejo. La Dirección General de Recursos Pesqueros podrá autorizar los cambios temporales de modalidad de artes menores a otras permitidas y de otras modalidades a artes menores, cuando lo permita el estado de los recursos a los que se pretende dirigir la actividad y para períodos de tiempo no superiores a seis meses.

Ordenación necesaria

Las nuevas normas, que entraron en vigor el pasado 2 de octubre, al día siguiente de la publicación del Real Decreto en el Boletín Oficial del Estado, afectan a unas 400 embarcaciones de pequeño porte y han sido bien recibidas, en términos generales, entre las cofradías de pescadores, donde se considera necesaria la ordenación de la actividad pesquera en el área. A salvo de este criterio general, el Real Decreto ha dejado fuera de regulación a unos 160 barcos con base en los puertos de Algeciras y Tarifa que se dedicaban a la pesca del voraz, también conocido como besugo de la pinta, en aguas del Estrecho, en una zona que hasta ahora no tenía una delimitación concreta. Estos barcos, de pequeño porte y con tripulaciones de cuatro o cinco personas que utilizan el arte específico de la *voracera* (una variedad de palangre de fondo con un centenar de anzuelos y un peso al fondo, que se rompe cuando el pez entra al anzuelo) estaban censados en el caladero Mediterráneo y, en virtud de ese censo, ahora se verían impedidos a faenar en aguas del Golfo de Cádiz, a pesar de que esa era también su zona de operaciones.

La Federación Andaluza de Cofradías, que había presentado una alegación al proyecto de Real Decreto solicitando que se incluyera la *voracera* entre los artes menores, confía que la Administración pesquera arbitre algún tipo de solución para este flotilla. ■

M. Varona



de la buena cuna

La Trucha es un pescado
blanco, siempre fresco
y sabroso.

Trucha

Es un gran alimento que
contiene vitaminas y
proteínas. Es bajo en
calorías y no tiene
colesterol. Preparar un
exquisito menú es fácil
con la trucha. Admite una
gran variedad de
preparaciones.



a la buena mesa



49ª Asamblea de la Comisión Ballenera Internacional

REUNIÓN DE TRÁMITE

El pasado 24 de octubre finalizaron las sesiones de trabajo de la Comisión Ballenera Internacional (CBI), celebradas en Mónaco. Unas sesiones que no harán que esta 49ª Asamblea pase a la historia de la CBI, ya que en ella no se adoptó ninguna decisión de relieve. Japón y Noruega seguirán cazando ballenas, a pesar de las críticas de la organización ballenera, y la moratoria se prorrogará un año más. Lo único novedoso, la propuesta de Irlanda de permitir la caza costera a cambio de prohibirla en todos los océanos. Se acordó discutir esta iniciativa, una vez que Irlanda perfile más su propuesta, en la próxima reunión de la CBI, que se celebrará en Omán. La reunión fue, pues, de mero trámite.



IRLANDA ha tratado de romper la tradicional disputa que enfrenta todos los años a los países conservacionistas y Japón y Noruega. La medida propuesta consiste en autorizar la caza costera a cambio de prohibirla en todos los océanos, lo que implicaría en la práctica levantar la moratoria, aunque se mantendría la prohibición de comerciar tanto con la carne como con la grasa de ballena. Japón y Noruega se han mostrado dispuestos a discutir esta propuesta. La CBI acordó el encargar a Irlanda, país que ostentará la presidencia del citado organismo durante los tres próximos años, que desarrolle su iniciativa para que sea discutida en la reunión de 1998 a celebrar en Omán.

Greenpeace ya ha hecho saber su oposición a la medida, ya que ello podría implicar que Japón, por ejemplo, no se limitase a cazar en sus costas

rorcuales aliblancos, sino que seguramente podría extender sus capturas a otras especies (una situación más real que hipotética) en mayor peligro de extinción. Incluso esta medida podría suponer, como señala a MAR, Ricardo Aguilar, miembro de la citada organización ecologista, que países como Rusia, Islandia o Corea volverían a la caza de ballenas, con lo que se dispararía el número de capturas.

Naturalmente, sería más complicado aún realizar un control del comercio ilegal de carne de ballena, ya que *mientras haya caza de ballenas, habrá caza pirata*, afirma Ricardo Aguilar. Y es que, a pesar de la moratoria, el comercio de carne de ballena resulta cada vez más importante.

Comercio ilegal

Japón ha capturado este año 440 ballenas en el océano

Antártico y 100 en el Pacífico. En total, 540 ejemplares impuntables en el apartado de "caza científica" (ver tabla). No es de extrañar este "interés" en la "caza científica", ya que la venta posterior de la carne le reporta pingües beneficios. Buena prueba de ello es que, coincidiendo con las sesiones de la pasada reunión de la CBI, acaban de sacar a la venta lotes de 15 kilogramos a 60.000 pesetas de los animales previamente "estudiados". En total, la venta le reportará 5.250 millones de pesetas por 1.995 toneladas de carne de ballena. Una vez puesto en el mercado, el precio se dispara, alcanzando cifras desorbitadas. Así, el plato elaborado con esta carne, una vez servida a los comensales en un restaurante de lujo japonés, podría ascender a 80.000 pesetas. Un precio, desde luego, que hace enormemente rentable esa supuesta "caza científica".





Irlanda propuso prohibir la caza de ballenas en todos los océanos y permitir las capturas costeras. La propuesta deberá ser desarrollada y discutida en la próxima asamblea de la CBI.



Noruega, por su parte, ha cazado 503 ballenas, 115 más que en 1996 (ver tabla). Ellos, en vez de la vía de la "caza científica", justifican su cacería en la demanda de su consumo interno aunque, en realidad, buena parte de esa carne va a parar de manera ilegal a los mercados japoneses, en los que se obtiene un suculento beneficio, como queda dicho. En 1996 fueron confiscadas seis toneladas de carne de ballena etiquetadas como caballa con destino a Japón, y que formaban parte de un envío próximo a las 60 toneladas, según denunció Greenpeace. Un hecho como este, que desmonta los frágiles argumentos aducidos por Noruega aunque, a tenor de su reiteración, poco parece que les importe.

La "voracidad" del mercado japonés es capaz de engullir todo lo que caiga. El peligro que señala Greenpeace, como se decía anteriormente, que con la caza costera Japón echará mano de todo tipo de ballenas para satisfacer la demanda de su mercado, no es algo hipotético. De hecho, son numerosas las muestras de que ello es así desde hace tiempo. Entre 1993 y 1995, se tomaron 103 muestras de carne de ballena en Japón; de éstas, 22 (el 21 por ciento) pertenecían a especies protegidas por la CBI

o a rorcuales aliblancos del Norte del Atlántico, lo que corrobora el comercio ilegal entre los países balleneros de Europa y Japón.

En 1997, investigadores de la Universidad de Auckland (Nueva Zelanda) analizaron el ADN de 30 muestras de carne de ballena consumida en Japón durante el presente año. Los resultados fueron contundentes: sólo 18 pertenecían a rorcual aliblanco, los únicos que Japón declara cazar. El resto era de rorcuales comunes, yubarta y orca. Con estos datos en la mano, parece que los temores de Greenpeace sobre las posibles actuaciones de Japón -cazando todo lo que pase por sus costas- con los resquicios que les puede abrir la propuesta irlandesa son más que fundados.

El contrabando de carne de ballena, a pesar de la prohibición que lleva implícita la moratoria, sigue en aumento, y las irregularidades se extienden a otros puntos, como Corea del Sur. Allí se permite la comercialización de las ballenas que perecen como capturas accidentales en sus artes de pesca. El número de estas ballenas declaradas en 1996 fue mayor que el que declaraba antes de la prohibición. Los expertos del Fondo Mundial



para la Naturaleza (WWF) se preguntan cómo de pronto las ballenas son tan proclives a meterse en las redes coreanas y si toda esa carne se consume en realidad localmente. *Incluso si fuera posible la absoluta legalidad de estas capturas -señalan-, un nivel tan alto de muertes accidentales obligaría a tomar medidas correctoras.*

En Hong Kong, el comercio interior de carne de ballena está prohibido. Sin embargo, esos mismos expertos del WWF constataron su oferta en 7 de los 27 restaurantes japoneses visitados. Dichos restaurantes declararon que el origen de esta carne era Japón, lo cual viene a corroborar el contrabando de carne hacia Hong Kong.

Vigencia de la moratoria

Esta situación no hace más que resaltar la importancia de la moratoria, en vigor desde 1986. Desde entonces, tan sólo Japón y Noruega han cazado cerca de doce mil ballenas, sin contar las muertas por otros países o accidentalmente en artes de pesca. La cifra, a pesar de su importancia, no hace más que destacar lo acertado de la medida proteccionista, ya que antes de la entrada en vigor de la moratoria se estaban cazando entre 15.000 y 20.000 ballenas todos los años.

Este año, por ejemplo, y a pesar de las más de mil capturadas entre nipones y noruegos, la cifra se situará en total sobre las 1.200 ballenas muertas, cifra sensiblemente inferior a las producidas antes de la moratoria. Aún teniendo en cuenta el incremento en el número de ejemplares muertos que se vienen registrando desde 1986, y que supone un 527 por ciento (ver gráfico), Greenpeace señala que resulta muy positiva la moratoria, a tenor de las cifras anteriormente referidas, y lo que hay que establecer es un mayor control sobre el comercio de



NORUEGA				
Año	Cuota	"Caza científica"	Caza comercial	Total
1986			379	379
1987			375	375
1988		29		29
1989		17		17
1990		5		5
1991				0
1992*	110	95		95
1993	296	69	157	226
1994	301	77	202	279
1995	232		218	218
1996	425		388	388
1997	580		503	503
Total 1986-1997		292	2.222	2.514

*1992 es el año en que Noruega reinicia la caza comercial después de 4 años de "caza científica".

JAPÓN				
Año	"Caza científica" Antártida	"Caza científica" Pacífico Norte	Caza comercial	Total
1986			2.769	2.769
1987			2.762	2.762
1988	273			273
1989	241			241
1990	330			330
1991	327			327
1992	288			288
1993	330			330
1994	351			351
1995	430			430
1996	417	100		517
1997	440	100		540
Total 1986-1997	3.450	200	5.531	9.158

Durante los dos primeros años de moratoria (1986-1987), ni Japón ni Noruega respetaron la prohibición de caza comercial. Durante estos dos años, también Rusia (o mejor dicho, la antigua URSS) caza varios miles de ejemplares.

Fuente: GREENPEACE



El comercio de carne de ballena en Japón, gracias a la "caza científica", generará 5.250 millones de pesetas en 1997. Tan próspero comercio justifica los esfuerzos anuales de noruegos y japoneses por aumentar el número de capturas así como el aumento del contrabando de carne y grasa de ballena.

carne y respetar los acuerdos tomados en la CBI. También insisten, como comenta Ricardo Aguilar, en la necesidad de que la Comisión Ballenera Internacional amplíe sus poderes, no sólo sobre la caza sino también sobre los recursos. *En los últimos años, apunta Ricardo Aguilar, los mayores peligros para las ballenas no provienen de los arpones, sino de las redes de deriva, la disminución del alimento de las ballenas, la contaminación, el cambio climático...*

Estos son los mayores peligros que se ciernen, por ejemplo, sobre los cetáceos en el Mediterráneo, como señala Greenpeace, y, por lo tanto, la declaración de un "santuario" en esta zona no solucionaría el problema real de las ballenas. Sería una medida más de efecto que efectiva. Por ello, no conceden excesiva importancia a la creación de una zona en la que se prohíba su captura en el Mediterráneo, solicitada

por la WWF y Europe Conservation. Greenpeace, de hecho, solicitó hace tiempo la creación de esa zona protegida entre el Golfo de León y el mar de Liguria, *pero apreciamos que eran más importantes otros avances, como el "santuario" en la Antártida, donde allí sí que el principal problema es la cacería*, comenta Ricardo Aguilar.

En el Mediterráneo existen en la actualidad unas 3.500 ballenas -entre las que figuran rorcual aliblanco, rorcual común, rorcual norteño y cachalote- que se ven amenazadas, no por los arpones, sino por la contaminación (vertidos tóxicos, emisarios de grandes ciudades) y la presión humana (como el turismo y, especialmente los ruidos, como el producido por el intenso tráfico marítimo -uno de los mayores del mundo- o las perforaciones petrolíferas).

Ello, unido a unas pesque-

rías excesivas -más de un millón de toneladas de diversas especies de peces son capturados en el Mediterráneo, muchos de los cuales constituyen el alimento de las ballenas- y las redes de deriva, sí son peligros reales para una población que acude a reproducirse y alimentarse a esta zona.

Según Greenpeace, sería interesante que se pronunciara la Comisión Ballenera Internacional sobre la necesidad de proteger a los cetáceos del Mediterráneo, pero realmente esta petición habría que transmitírsela a la Conferencia de Barcelona, a tenor de los problemas reales que las ballenas tienen en esta zona, así como el resto de los cetáceos y demás especies. Ni que decir tiene que ni Francia ni Italia parecen muy proclives a aceptar una zona de protección que les perjudicaría en su pesquería, al establecerse un mayor control sobre las artes empleadas, especialmente las redes de deriva.

Compás de espera...

Así pues, la propuesta presentada por Irlanda, y que deberá ser desarrollada para ser estudiada en la próxima reunión, ha sido lo más novedoso en una asamblea en la que, salvo la propuesta del "santuario" en el Mediterráneo, finalmente no tenida en cuenta, ha sido una repetición de asambleas anteriores. Evidentemente, se reprodujeron las mismas críticas a Japón y Noruega, por su desprecio a las resoluciones adoptadas por la CBI, y que, para no variar, seguirán despreciando.

La reunión, por lo tanto, ha sido de mero trámite, a la espera de la presentación de la propuesta irlandesa. Mientras, lo que se exige es un mayor control sobre el comercio ilegal de carne de ballena. ■

Raúl GUTIERREZ

Los pasados días 15 y 16 de octubre

EL EJERCICIO "CÁDIZ 97", PRIMERA EXPERIENCIA-PILOTO DE SALVAMENTO Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN

El ministro de Fomento, Rafael Arias Salgado, y el director general de la Marina Mercante, Fernando Casas, han presidido el Ejercicio de Salvamento y Lucha contra la Contaminación "CADIZ 97", cuyo simulacro táctico se celebró en aguas del Estrecho los pasados días 15 y 16 de octubre.

La simulación comportó un abordaje, a 36 millas al suroeste de Cádiz, entre un ferry de la línea regular Cádiz - Canarias y un buque petrolero con rumbo este, en dirección al Estrecho. El supuesto táctico de colisión en alta mar ponderaba un siniestro con resultado de veinte heridos, un incendio y un derrame de hidrocarburos.





EL Ejercicio "CADIZ 97" ha sido el de mayor envergadura e implicación de medios celebrado en España, en respuesta al "Plan Nacional de Contingencias por contaminación marina accidental procedente de buques", y "se han cumplido los objetivos de salvaguarda del entorno medioambiental", siendo sus conclusiones "extrapolables a cualquier otro punto del litoral español" -según estimaciones de Marina Mercante.

Exxon-Esso Española S.A., que figuraba como propietario del petrolero siniestrado, aportó su experiencia previa internacional y la asesoría técnica del International Tanker Owners Pollution Federation, y, se sumaron al supuesto la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), el Centro de Emergencias de la Junta de Andalucía (CECEM) y los respectivos servicios de Protección Civil, Cruz Roja y la Armada españolas.

Coordinación, rapidez de respuesta e integración de medios aéreos (tres helicópteros y un avión de reconocimiento), marítimos (veinte unidades, entre embarcaciones, remolcadores y lanchas ligeras) y terrestres (más de cien, entre camiones, tractores y palas excavadoras) resultaron la clave de réplica al siniestro y evitación de sus agresiones medioambientales.

Quinientos profesionales y voluntarios, así como material de apoyo -en forma de barreras y recogedores mecánicos ("skimmers")- dieron la réplica al derrame de petróleo, estimado en 4.000 tons y cuyo centro de la mancha continua se ubicaba en las tres millas WSW del Cabo de Roche. La inmediata constitución de un

Simulación táctica, en aguas del Estrecho, de una colisión y derrame de hidrocarburos.



La Administración española dio respuesta práctica al Plan de Contingencias y la legislación internacional de la que es signataria.





Organo Rector tras la situación de emergencia había registrado un supuesto de 7 heridos tras los 20 evacuados y procedido al cierre, con barrera de protección, del Puerto de Conil. Se situó la sede del referido Organo Rector en la Subdelegación del Gobierno de Cádiz, coordinando los seguimientos de la mancha de hidrocarburos y las situaciones de las barreras deflectoras con instrucciones a la firma propietaria Exxon.

El Ejercicio, iniciado a las 10,45 horas del día 15 de octubre, respondió a la finalidad de comprobar *"in situ"* el correcto funcionamiento de los sistemas y procedimientos a utilizar, y, tras su análisis, *"elaborar unas conclusiones que permitan optimizar la operativa y coordinación del mismo"*, según la Subdelegación del Gobierno de Cádiz. El desarrollo del supuesto cumplió ajustadamente las seis fases siguientes:

- Conocimiento del siniestro por el Centro de Coordinación de Tarifa y Capitanía Marítima de Cádiz.

- Proyección de estimaciones, desde aquel Centro, a las autoridades, SASEMAR, Cruz Roja, Protección Civil, Servicio de Vigilancia Aduanera, Ministerio de Defensa, Armada, etc.

- Evacuación de heridos por vías aérea y marítima.

- Evaluación del derrame de hidrocarburos, seguimiento de su deriva e información al "Oil Spill Responsive" (OSRC) de Southampton y "Centro de Seguridad Integral Marítima Jovellanos" de Gijón.

- Arbitraje de medios de respuesta y lucha contra la contaminación.

- Ejecución de las actividades de descontaminación, recepcionando medios y vehículos de apoyo, antes de iniciar





las operaciones en mar y costas.

Este conjunto de actividades representó el programa del primer día de Ejercicio "CADIZ 97", y pospuso al siguiente el inicio de operaciones, ya que el material de apoyo y respuesta sería esperado en el Aeropuerto de Jerez, a bordo de un avión "Hércules". En las mismas, era preciso dar tiempo para evaluar la modificación de condiciones meteorológicas o ambientales y variar, en su caso, las actitudes de respuesta.

El Ejercicio fue evaluado por los miembros del Organismo de Respuesta, al día siguiente - 17 de octubre - y la publicación de resultados quedó diferida a la elaboración de un "memorandum" que será distribuido a los organismos e instituciones participantes.

El Ejercicio "CADIZ 97" ha surtido los objetivos señalados por la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que establece en su art. 87 que "el Plan Nacional de Contingencias por contaminación accidental marina será objeto de desarrollo mediante programas sectoriales", con sujeción a los Convenios Internacionales para la

**Marina Mercante
considera este
Ejercicio como el
de mayor
envergadura
celebrado en
nuestro país, y,
sus conclusiones,
extrapolables al
resto del
perímetro costero.**

Protección del Mediterráneo (Barcelona 1978) y de Lucha contra contaminación por hidrocarburos (OPRC 1990) de los que España es signatario.

Las autoridades españolas fueron cumplimentadas por el subdelegado del Gobierno en Cádiz, Miguel Osuna, la alcaldesa de la ciudad, Teófila Martínez, el delegado de Gobierno de la Junta de Andalucía, Francisco Menacho y el presidente de ESSO España, Andrew Savas, y, a todo lo largo del Ejercicio se implementó un gabinete de seguimiento e información que coordinó sus

incidencias con bases del Cantábrico y Noruega.

Fuentes de Marina Mercante estimaron que "ha sido una importante experiencia-piloto y, por primera vez en la historia, se ha hecho una buena lectura práctica del Plan Nacional de Contingencias por contaminación, para el que los factores tiempo y esquema organizativo se revelan como indispensables". La asesoría internacional y la implicación de las tecnologías y "know how" de Exxon-añadieron- "fueron decisivas, y permitirán a nuestro país un ulterior desarrollo de planes zonales y nacionales de recuperación, limpieza y contención de los vertidos".

Para el "staff" de Exxon desplazado al Ejercicio, éste "ha sido el de mayor importancia habido en las costas españolas, ha existido un grado de coordinación muy estimable y va a generar beneficios y sensibilización general ante esta problemática". Exxon-ESSO Española contempla con regularidad este tipo de prácticas en costas de otros países y ha mostrado su mejor disposición a avanzar en este aspecto de experiencias conjuntas. ■

S. de Francisco



La flota española mantiene niveles de capturas

ESTABILIDAD EN NAFO

La 19ª reunión anual de la Organización de Pesquerías del Atlántico Norte ha establecido los totales admisibles de capturas (TACs) y cuotas que regirán durante 1998 en las pesquerías de su ámbito. En lo que concierne a los intereses españoles se mantiene la situación ya que los recortes acordados en los TACs de bacalao y gallineta no afectan a las cuotas asignadas a los países contratantes. El TAC de fletán negro no ha sido modificado.

ADEMÁS de la fijación de TACs y cuotas para 1998, en la reunión de St. John's los países contratantes de NAFO aprobaron la adopción de medidas para el control de las actividades de las flotas procedentes de países no contratantes. La actuación más destacada en este área será la inspección en puerto de los buques de partes no contratantes antes de autorizar las descargas, que podrán ser prohibidas si se constata que las actividades pesqueras han sido contrarias a las normas de conservación de NAFO. En el capítulo de medidas de conservación y control se acordó prorrogar por un año más los proyectos piloto de observadores NAFO y control por satélite. No prosperó la propuesta canadiense de aumentar la malla y la talla mínima del fletán negro. Finalmente, se constituyó un grupo de trabajo para estu-



diar las controversias suscitadas en NAFO.

Como novedad en cuanto a la posibilidad de capturas, se acordó abrir la pesquería de limanda en la zona 3LNO con un TAC NAFO de 4.000 toneladas, a pesar de que el Comité Científico había llamado la atención sobre el stock. El TAC de bacalao en la zona 3M (Flemish Cap) ha sido recortado de nuevo, de las 6.000 toneladas fijadas para este año a 2.000 toneladas para 1998, de las cuales a la Unión Europea le corresponde una cuota de 997 toneladas. Esta decisión se justifica en razón del estado de stock, sobre el cual los informes científicos recomendaban el cierre de la pesquería. El TAC de gallineta en 3M se ha reducido de 26.000 a 20.000 toneladas, de las cuales a la UE le corresponde una cuota de 4.030 toneladas. Aunque actualmente las partes contratantes no suelen cubrir las cuotas que les son asignadas, es la primera vez que la



El TAC global para el fletán negro se mantiene en 27.000 toneladas, de las que 7.000 corresponden al área de 200 millas exclusivas de Canadá y las 20.000 restantes a la zona de regulación; de este cupo 11.070 corresponden a la UE.

suma de las cuotas de las partes contratantes dan una cifra superior al TAC establecido (Las Repúblicas Bálticas tienen asignada una cuota de 18.005 toneladas y Cuba 2.275 toneladas).

Fletán negro

La pretensión española de aumentar el TAC de fletán negro, respaldada tanto por la Administración como por el sector pesquero, no llegó a plantearse en la reunión ya que en la votación previa efectuada entre los miembros de la delegación comunitaria, España y Portugal quedaron en minoría frente al resto de Estados que no tienen flota pescando en NAFO. El TAC global adoptado para este stock se mantuvo en los niveles actuales de 27.000 toneladas, de las que 7.000 corresponden al área de 200 millas exclusivas de Canadá y las 20.000 restantes a la denominada zona de regulación; de este cupo 11.070 corresponden a la UE y 3.000 a Canadá.

La pesquería del fletán negro es de gran interés para los armadores españoles, que fueron sus verdaderos "descubridores" a partir de 1989 y quienes han revalorizado comercialmente la especie, llegando a capturar 40.000 toneladas en 1994. Las presiones de Canadá llevaron a NAFO a establecer a partir de 1995 un TAC que reducía a la mitad el nivel de capturas. Los armadores españoles sostienen, sin embargo, que la situación del stock permite aumentar el nivel de capturas, pretensión a la que se opone rotundamente Canadá. La posición minoritaria de España entre los países comunitarios, que no tienen intereses directos en el fletán negro de NAFO, sitúa sus demandas en una posición

El TAC de gallineta se ha reducido de 26.000 a 20.000 toneladas, de las cuales a la UE le corresponde una cuota de 4.000 toneladas

precaria. No obstante, dada la insistencia de los armadores y de la Administración pesquera española ante Emilio Mastracchio, jefe de la delegación de la UE, finalmente se consiguió un principio de compromiso de la Comisión de Pesquerías en el sentido de estudiar una subida del TAC el próximo año si los informes científicos siguen siendo favorables.

José Ramón Fuertes, director gerente de la Cooperativa de Armadores de Vigo, calificaba la última cita anual de NAFO como una "reunión de mantenimiento" en la que se había "rebajado mucho el tono de crispación y tensión de otros años", debido a que ahora las discusiones de fondo y las decisiones sobre los asuntos de mayor incidencia se resuelven en las reuniones de jefes de Delegación, lo que facilita que las cuestiones de la agenda lleguen muy trabajadas a la mesa general de la Comisión Pesquera. Fuertes coincidía con los informes científicos en que es necesario esperar que se regenere el stock de bacalao y, de hecho, los bacaladeros españoles no operan en Flemish Cap. En cuanto al fletán negro, recordaba que el informe científico era favorable tanto a la situación general del stock como al esfuerzo pesquero que se estaba realizando, por lo que cabe esperar que, de mantenerse la situación, el próximo año sea revisado al alza el TAC.

La reunión anual acordó mantener las moratorias sobre el bacalao en las zonas 3NO y 2J-3KL, sobre la platija 3M y 3LNO y sobre el



LOS INFORMES ACUSAN A CANADÁ

Si los trabajos previos de las Delegaciones consiguieron rebajar la tensión y los enfrentamientos que fueron frecuentes en anteriores reuniones de NAFO, Canadá no ha logrado librarse de la dosis de reproche que parece inherente a los encuentros de la Organización de Pesquerías del Atlántico Norte. Las acusaciones le llegaron en esta oportunidad de la Xunta de Galicia, invitada a participar en el simposio organizado en la Universidad de St. John's. Víctor Manuel Vázquez, secretario general de la Consellería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura, aprovechó su ponencia para dismantlar la táctica canadiense de culpar a las flotas extranjeras de sus males pesqueros. Para este menester, Canadá se basta sola, vino a decir Vázquez.

La presencia de barcos gallegos en el Atlántico Noroeste se remonta al siglo XVI. Hay evidencia de expediciones al Gran Banco de Newfoundland que datan de 1561 y ese fue el escenario habitual de operaciones de la flota española, recordó Víctor Vázquez en su intervención. Cuatro siglos después, en 1952, la flota gallega pescaba a tres millas de la costa canadiense, cuando éste era el límite de sus aguas territoriales. En 1977 Canadá amplía su jurisdicción a 200 millas y los barcos extranjeros son desalojados de sus caladeros tradicionales. Desde 1982 los únicos lugares del Gran Banco en los que faenan barcos españoles son dos áreas pequeñas, la Nariz y la Cola, que están fuera de las 200 millas de Canadá y que juntas representan sólo el 7 por ciento del área total de la zona de pesca.

En Canadá, insistió Vázquez, "si un recurso puede identificarse como representativo de los actuales problemas de sobreexplotación, ese es, sin duda, el bacalao atlántico. Las flotas

Las descargas de los buques de partes no contratantes podrán ser prohibidas si se constata que las actividades pesqueras han sido contrarias a las normas de conservación de NAFO



mendo en 3NO. Se regula, por primera vez, y se cierra el mendo en la zona 2J3KL y se establece la moratoria para 1998 sobre la gallineta en 3LNO.

La reunión anual de NAFO se desarrolló del 15 al 19 de septiembre en St. John's, coincidiendo con la conmemoración del V Centenario del descubrimiento de Terranova. La delegación española, integrada en la delegación comunitaria, estaba encabezada por el subdirector general de Organismos Multilaterales de Pesca, Carlos Domínguez, a quien acompañaban los técnicos de este Departamento, M^{ra} Isabel Aragón, jefa de la Sección de América del Norte, y Tomás Santos, jefe de Sección de la Inspección Pesquera, y representantes de las Asociaciones de Armadores Arbac, Agarba, Anamer y Anavar, así como científicos del Instituto Español de Oceanografía, del Instituto de Investigaciones Marinas de Vigo y del Instituto para la Ciencia y Tecnología Pesquera, Azti. La delegación comunitaria estuvo formada por representantes de Alemania, Dinamarca, Francia, Reino Unido, Suecia y Portugal, además de España, y fue presidida por el director general de Pesca de la Comisión Europea, E. Mastracchio. La Unión Europea es uno de los catorce miembros de la Organización, de la que también forman parte Bulgaria, Canadá, Cuba, Corea, Dinamarca, Islandia, Japón, Noruega, Polonia, las tres Repúblicas Bálticas y Rusia. ■

extranjeras, incluyendo las gallegas, han sido usadas como cabezas de turco para justificar el pésimo estado de este recurso. Sin embargo, el colapso de la captura del bacalao ya fue anticipado por los científicos, a pesar de lo cual, el gobierno federal ignoró el consejo e intentó suprimir la evidencia", remachó Vázquez. Apoyado en las series estadísticas de FAO, el secretario general de la Consellería de Pesca de la Xunta señaló que los Estados costeros han sido responsables de la gran mayoría de las capturas totales, de manera que "el colapso sin precedentes de la pesca del bacalao sólo se produjo cuando los Estados costeros expulsaron a las flotas extranjeras de sus 200 millas e incrementaron su propia actividad...".

Víctor Vázquez apuntó hacia las verdaderas razones de la cuestión que enfrenta a Canadá con los intereses españoles al afirmar que "las actuales tensiones entre los Estados de la costa y las flotas de alta mar no son simplemente una

cuestión de conservación. La meta no es tanto la gestión de los stocks, sino hacer inviable la actividad de estos barcos, tomar posesión de sus capturas y sus mercados, no usemos la conservación como excusa".

Vázquez concluyó su intervención afirmando que para Galicia la actividad pesquera "es tanto una actividad económica viable como un derecho histórico y legal que debe ser conservado. Los pescadores gallegos tienen la tradición, el saber hacer y la determinación de continuar una actividad que es parte de nuestra manera de vivir. Además, los barcos de pesca contruídos en Galicia y los armadores gallegos están contribuyendo al desarrollo de la industria pesquera en gran número de países y esto continuará siendo así".

En esta oportunidad, Canadá pareció aceptar su dosis anual de reproche con filosofía. ■

M.V.

Mery Varona

LA SEGURIDAD BAJO CONTROL

El Consejo de Ministros traspone la normativa comunitaria sobre seguridad, contaminación, vida y trabajo en los buques

Con rango de Real Decreto, el consejo de ministros del 24 de octubre último ha aprobado este Reglamento para el control y efectividad de la normativa internacional sobre *"Seguridad Marítima, Prevención de la Contaminación y Condiciones de Vida y Trabajo"* en los buques extranjeros en puertos y aguas jurisdiccionales españolas.

El nuevo texto legal traspone la normativa internacional en todas aquellas materias de convenios de que nuestro país es signatario, particulariza las obligaciones de los profesionales españoles -en la tarea de inspección- y especialmente la coordinación entre Comunidades Autónomas y la Autoridad Portuaria respectiva.

LA cualidad de España, como estado portuario y miembro de las organizaciones internacionales correspondientes al dominio marítimo y laboral, en su día elevadas a convenio, justifica esta nueva legislación, que se refuerza incluso con el rango del Real Decreto, por más que nuestro país había sido *"buen cumplidor"*. Las autoridades y profesionales españoles, según datos próximos del Secretariado del Memorandum de París, se encuentran entre los primeros países *"por el número de inspecciones y porcentajes de se-*

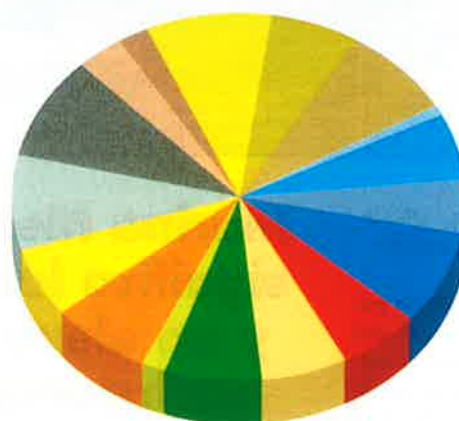


INSPECCIONES MOU-PSC

ESTADO	CON DEF.	SIN DEF.	TOTAL	PORCEN. CON DEF.	BUQUE (INDIVIDUALES ESTIMACION)	PORCENTAJE DE INSPECCION	BUQUES INDIV. (CALCUL.)	DETENCIONES	PORCENTAJE DE DETENC.
Bélgica	171	121	292	58,56	6.361	4,59	286	66	23,07
Canadá	320	461	781	40,97	3.299	23,67	653	62	9,49
Dinamarca	261	266	527	49,52	2.700	19,51	473	50	10,57
Finlandia	232	325	557	41,65	1.601	34,79	480	14	2,91
Francia	678	693	1.371	49,45	5.823	23,54	1.229	177	14,40
Alemania	922	648	1.570	58,72	6.160	25,48	1.379	147	10,65
Grecia	473	219	692	68,35	2.350	29,44	627	158	25,19
Irlanda	36	45	81	44,44	1.330	6,09	81	1	1,23
Italia	601	950	1.551	38,74	5.190	29,88	1.417	214	15,10
Holanda	1.059	1.010	2.069	51,18	8.047	25,71	1.873	277	14,78
Noruega	190	385	575	33,04	1.650	34,84	494	22	4,45
Polonia	379	347	726	52,20	1.914	37,93	672	67	9,97
Portugal	136	203	339	40,11	2.600	13,03	318	24	7,54
Rusia	161	64	225	71,55	2.353	9,56	220	3	1,36
España	1.222	615	1.837	66,52	5.040	36,44	1.533	231	15,06
Suecia	312	402	714	43,69	2.700	26,44	579	30	5,18
Reino Unido	1.513	650	2.163	69,94	6.514	33,20	1.819	176	9,67
Totales	8.666	7.404	16.070	53,92	65.632	24,48		1.719	



DISTRIBUCIÓN DE PORCENTAJES



- BELGICA
- CANADA
- DINAMARCA
- FINLANDIA
- FRANCIA
- ALEMANIA
- GRECIA
- IRLANDA
- ITALIA
- HOLANDA
- NORUEGA
- POLONIA
- PORTUGAL
- RUSIA
- ESPAÑA
- SUECIA
- REINO UNIDO



guimiento alcanzados" en nuestros puertos y costas (ver cuadro).

Durante el año 1996, España fue el segundo país firmante en número y porcentaje de inspecciones -con un 36,44%, tras la de Polonia (37,93%)- en materias de seguridad, contaminación, vida y trabajo, de las que se ha hecho seguimiento a los buques de bandera extranjera.

Entre los últimos veinticuatro meses las inspecciones y detenciones realizadas en puertos, instalaciones y aguas han sido numerosas, y, más de

treinta buques extranjeros lo fueron por segunda vez consecutiva, según los mismos datos del Secretario del Memorandum de París. Las actuaciones se produjeron dentro de un elevado casuismo de defectos o insuficiencias inspeccionadas, desde la falta u operatividad de los equipos salvavidas o las carencias de libro-registro de hidrocarburos, radio-balizas, equipos ignífugos o botiquín sanitario, etc. El porcentaje de actuaciones realizadas salva con amplitud la exigencia del presente Real Decreto, que las estima en el veinticinco por ciento de los buques extranjeros transitorios



por nuestros puertos, instalaciones y costas (ver cuadro).

El nuevo Real Decreto patentiza "la competencia del Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante y las Capitanías Marítimas" en vistas a "inspeccionar los buques anclados o que hagan escala en aguas jurisdiccionales españolas", y realizar "un control efectivo de las obligaciones" que, en las antedichas materias, "previene la normativa internacional sobre las mismas". El nuevo Reglamento excluye de esta supervisión y seguimiento "a los buques pesqueros, los navíos de guerra, embarcaciones auxiliares, buques de madera o construcción primitiva, barcos propiedad de los Estados y que se utilicen con fines no comerciales y los yates de recreo no dedicados al comercio".

Las autoridades de Fomento y Dirección General de la Mari-

Marina Mercante cree que significa la modernización y un elevado número de incumplimientos.

na Mercante vendrán obligadas a "inspeccionar, como mínimo, el veinticinco por ciento del número de buques extranjeros / año que lleguen a los puertos españoles", y, el citado Reglamento desarrolla otros aspectos del perfil de la inspección. Hace una enumeración de las características profesionales de los inspectores, la cualificación de los informes de Prácticos y Autoridad Portuaria interviniente y los casos en que será exigible el reembolso de los gastos de la inspección.

Este Reglamento se motiva por la necesidad de "disminuir de forma drástica los incumplimientos de la normativa internacional que se están pro-

duciendo en nuestros puertos y costas", dentro de la gran complejidad de obligaciones, técnicas, laborales, medioambientales y de seguridad activa y pasiva. Su propósito significa un grado de modernización y sensibilidad con esas problemáticas, que se decantan en todos los países firmantes del Memorandum de París.

Para las autoridades españolas de Marina Mercante, el nuevo Reglamento presenta una gran polivalencia y redundará en la modernización del sector marítimo entero, ya que, "establecida la reciprocidad en el seguimiento y la inspección, irá tomando estado la respuesta y cumplimiento general de

las obligaciones entre países signatarios, y extendiéndose este ambiente favorable a la norma, en todos los demás".

El Real-Decreto, según las mismas fuentes de Marina Mercante, "traspone las Directivas 95-21 CE y 96-40 al derecho español", y, además, tiene la virtud de añadir una redacción más rigurosa y concreta, pues -como se sabe- las precedentes de convenios internacionales tienen expresión más discrecional y laxa, con fórmulas como "a gusto del inspector", etc, que ahora quedan mucho más perfiladas.

El nuevo texto, además, viene a demostrar que el Memorandum de París (26 enero del 82) "ha funcionado", y, en vistas a ello se incorpora al derecho comunitario presente, y, nuevos países que se sumen en el futuro habrán de asumirlo en positivo. ■

S. de Francisco

NUEVA ETAPA PARA LAS LÍNEAS DE CABOTAJE MARÍTIMO



Un nuevo sistema de concursos entre la Administración y las compañías navieras sustituirá al contrato-programa Estado-Compañía Trasmediterránea, que vence el próximo 31 de diciembre de 1997, al modificarse el marco jurídico de los Servicios Regulares de Cabotaje y Líneas de Interés Público.

Por virtud del R.D. 1466/97 (BOE 20 septiembre) se reconduce una situación histórica -calificada, cuando menos, de intervencionista- y se busca una regulación que objetive la prestación de los servicios regulares y el concepto mismo de líneas de interés público.

EL sector naviero demandaba largamente unas reglas de juego más precisas y claras para las prestaciones de servicios y adjudicación de líneas, y, estimaba de oportunidad contar con el nuevo marco para la significativa fecha del 31 de diciembre próximo, en que vence el contrato-programa de la Compañía Trasmediterránea. El viejo "statu quo" había producido situaciones conflictivas y reclamaba además una revisión en vistas a la completa liberalización del sector, por exigencia inminente de la UEM.

A partir del 1 de enero de 1998, el Estado establecerá concurso entre navieras, con subvenciones para explotar servicios esenciales de tráfico marítimo, especialmente entre las líneas con más déficit -como es el caso de las del archipiélago de Canarias-.

Trasmediterránea acudirá a los nuevos concursos, modificando su actual Plan Estratégico 1997-99 cuando se conozcan las condiciones, y, tiene pendiente la liquidación indemnizatoria que ha de recibir por la referida cancelación. Se barajan cantidades que oscilan entre los 15.000 y los 40.000 millones de pesetas, en tanto negocie definitivamente con la Dirección General de la Marina Mercante y Patrimonio del Estado. El acuerdo se presenta laborioso y, el presidente de Trasmediterránea, José María Trías de Bes, cree que no se conseguirá hasta el primer trimestre del año próximo.

Pero la nueva regulación ha de ponerse en marcha sobre un plazo muy breve y existen sensibles diferencias sobre el monto de las subvenciones a líneas deficitarias. Si en el caso de los servicios esenciales de tráfico marítimo los Presupuestos Generales del Estado 98' dotan 900 millones de pesetas, Trasmediterránea demanda 1.500, y, para los de Canarias

e interinsulares del archipiélago -con competencias trasferidas a aquel gobierno autónomo- la petición escala a los 4.500 millones, en base a la fuerte condición deficitaria de estas líneas

Clarificación y Aseguramiento del servicio

El Real Decreto 1466/97 sobre Navegación de Líneas Regulares de Cabotaje Marítimo y Navegaciones de Interés Público tiene "una importancia histórica", pues, según Manuel Carlier, director general de ANAVE, "las líneas regulares de cabotaje constituyen una especie de continuación de la infraestructura viaria nacional, que comunica las islas, Ceuta y Melilla, con la península, y, es por lo que siempre han estado sometidas a una regulación, en mayor o menor medida, por parte del Estado".

Los precedentes legislativos (ver cuadro) habían dado lugar a situaciones conflictivas, sobre manera en los criterios para el



TRASMEDITERRÁNEA adaptará su Plan Estratégico 1997-99 para adecuar sus nuevos movimientos a las condiciones de los concursos.



PRECEDENTE LEGAL

otorgamiento de líneas, a través de la autorización administrativa previa, difíciles de objetivar, y, el sector naviero -en plenitud- solicitó participar en la preparación de este nuevo Real Decreto clarificador.

Cinco largos años, puede decirse que ocuparon estas elaboraciones, de incontables borradores, estudios y contrapropuestas, y, su corolario final fue el de la urgencia, al acercarse la denuncia del Estado al contrato-programa de Trasmediterránea -agosto 1997- y su cancelación, para diciembre próximo.

El ámbito de aplicación de estas nuevas regulaciones es general, con la importancia que en facturación y empleo caracteriza al sector, y, su principal idea-fuerza es la de que *"el acceso al mercado quede abierto y se asegure -bajo fianza- la prestación del servicio en sus exigencias y plazos"*, respondiendo así a una de las principales preocupaciones del sector: la entrada y salida de nuevas líneas en el merca-

● El contrato de "Servicios de comunicaciones rápidas y regulares de soberanía", de 31 de marzo de 1952, suscrito entre el Estado y la Cía. Trasmediterránea, como resultado del desarrollo de un Decreto de 22 de febrero de 1952.

● El RD 1878/1978, de 8 de julio, que articula el "Contrato regulador de los servicios de comunicaciones marítimas de interés nacional", suscrito entre el Estado y la Cía. Trasmediterránea, sobre la base del RD 2866/1977.

● El RD 720/1984, de ordenación del transporte marítimo regular, que sujetó la prestación de servicios regulares de cabotaje a autorización administrativa previa (régimen que se mantiene en el artículo 81 de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante).

do, como elemento desestabilizador del servicio, y los funcionamientos anárquicos e intermitentes, según el alza o baja de temporada.

Un primer análisis del texto, que ha sido valorado positivamente por la industria naviera, descubre su sentido y dirección clarificadores, al señalar que *"todos los servicios de línea regular de transporte de mercancías y/o pasajeros en tráficos de cabotaje nacional son navegaciones de interés público"*. Y -remitiéndonos al art. 7.4 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante- tienen este carácter *"aquellas que se consideren precisas para asegurar las comunicaciones marítimas esenciales de la Península, de ésta con los territorios españoles no peninsulares y de éstos entre sí"*.

El concepto de *"obligaciones de servicio público"* ya había sido delimitado por el Reglamento CEE 3577/1992, en referencia a *"aquellas obligaciones*

E L sistema de concursos pretende cerrar una etapa conflictiva con el refuerzo de la neutralidad en la adjudicación y el aseguramiento en la calidad y plazos del servicio.

que el transportista no asumiría o no lo haría en las mismas condiciones si considerase su interés comercial". Y así, este nuevo R.D. 1466/97 prevé que se establecerán para cada línea *"en todo caso obligaciones relativas a la regularidad, continuidad, capacidad de prestación del servicio y tripulación"* y que eventualmente podrán también establecerse *"los puertos a servir, la frecuencia y las tarifas"*.

En la misma dirección de aseguramiento del servicio, habla el nuevo texto de *"unos tiempos mínimos de prestación del servicio"*, de tres años, cuando la nueva línea coincida con alguna anterior, o de dos años cuando no exista esta coincidencia. Establece suplementariamente la necesidad de *"depositar una fianza económica"*, cuyo señalamiento objetivo será competencia de Marina Mercante.

La importancia del citado Real Decreto presupone que el mercado queda abierto, sin perjuicio de que la empresa cumpla prestaciones y plazos, y desaparece la vieja tutela de la Administración sobre la *"relación oferta/demanda"* en las adjudicaciones, tan difícil de objetivar y que había permitido aplicaciones prácticas con discrecionalidad.

Dos nuevos e importantes elementos del R.D. 1466/97 hacen referencia a la necesidad de que los contratistas estén al corriente de pago de sus obligaciones fiscales y con la Seguridad Social, con lo que se atajan muchas situaciones actuales de despropósito al efecto, y, que los buques prestatarios del servicio tengan una antigüedad máxima, a definir por la DGMM, si bien en los borradores y contactos previos se habló de los trece años.

Fuentes del sector naviero expresaron a la Revista "MAR" que el nuevo Real Decreto "añade elementos de salvaguarda de la leal competencia, es más flexible que la legislación anterior, y, se inscribe en el ambiente previo de modernización del sector, en el plazo que resta hasta la total liberalización del esquema en la Unión Económica y Monetaria". Empresarios y sindicatos se reservan una valoración más profunda hasta que las normas de rango inferior sean desarrolladas, "pues quizás el mayor defecto del texto -siempre según estas fuentes- sea el de referir varios elementos-clave (cuantías de fianza, líneas, edad de los buques, plazos, etc) al desarrollo posterior de lo legislado".

El sentido liberalizador de la nueva regulación puede estimarse, asimismo en que el Real-Decreto establece la posibilidad de "suscribir contratos de navegación de interés público, de hasta 15 años de duración, en aquellas líneas en que el régimen general de autorización no asegure una oferta adecuada en cantidad y calidad de servicio". Sin perjuicio de esto último, podrán existir -como sucede hasta el presente- servicios en paralelo con los sujetos a contrato bajo el régimen general.

En la misma dirección de sentido práctico y operatividad, el sistema se hace más



MARINA Mercante cree que este impulso al mercado abierto es el espaldarazo a la recuperación del sector, tímidamente iniciada en 1995 y en vías de la liberalización.



TRES ÁMBITOS DE LA NUEVA LEGISLACIÓN

- El de las **líneas continentales**, es decir, las establecidas entre puertos continentales españoles, que estarán sujetas, a partir de este momento, a información pero no a autorización como era preceptiva hasta este momento.
- El de las **líneas de transporte con territorios no peninsulares**, que podrán establecerse mediante el cumplimiento de Obligaciones de Servicio Público (O.S.P.), para todos los que quieran participar en su prestación. Precisamente estas Obligaciones se limitan a garantizar unos niveles de servicio en capacidad, calidad y continuidad para los usuarios, y cuando el servicio no esté asegurado por una concurrencia adecuada y suficiente, el Estado podrá asegurar su prestación mediante el establecimiento de un Contrato. Y ello sin obstáculo para que otros operadores puedan desarrollar también servicios en paralelo en dichas líneas, siempre que cumplan las correspondientes O.S.P. ante los usuarios.
- El de los **servicios interinsulares**, sin conexión con el territorio peninsular, Estas prestaciones, competencia de las Comunidades Autónomas correspondientes y que como tal vienen ejercitando su autorización, van a continuar en este régimen, ya sea con un funcionamiento similar al establecido por el Real Decreto para las líneas anteriores, o bien mediante una normativa particular emanada directamente de sus respectivos Gobiernos.

flexible, al permitir "la inclusión, supresión o sustitución de hasta el 20 por ciento de los puertos de la línea, o alterar su oferta -en más o en menos- hasta un 40 por ciento, sin otro requisito que el de comunicarlo a la Dirección General de la Marina Mercante".

● CONTINUIDAD Y PROPOSITO DE ACTUACION NEUTRAL

Para las autoridades de la Dirección General de la Marina Mercante "el nuevo marco establece un enlace con el régimen de autorizaciones administrativas anterior, y, asegura que no se producirán discontinuidades", y, desde luego, reafirma "el criterio de neutralidad para la entrada en el mercado de nuevos oferentes". En términos textuales, Fernando Casas Blanco, director general de la Marina Mercante, se refirió al nuevo Real Decreto como "un primer paso en la creación de un marco moderno de ordenación de la actividad económica marítima que el Ministerio de Fomento va a continuar en los próximos meses".

El Real Decreto traslada las normas europeas al ámbito español (ver cuadro) y en adaptación de las mismas a las situaciones particulares de nuestro país, en el que se da la importante demanda de las zonas insulares, Melilla y Ceuta, y, quiere sumar un estímulo más a la suave recuperación del sector naviero iniciada en 1995.

El propósito de mejorar el marco competitivo de la flota mercante española enlaza, así, con el inmediato proceso de liberalización del sector, de forma que podrá hablarse de un antes y un después del RD 1466/1997 y la finalización del contrato programa Estado-Trasmediterránea. ■

S. de Francisco



**EL PARLAMENTO EUROPEO ASUME
LA FILOSOFÍA DEL INFORME FRAGA**

LA POLÍTICA COMÚN DE PESCA

El Parlamento Europeo ha dado el visto bueno al informe elaborado por la presidenta de la Comisión de Pesca, Carmen Fraga, en el que se diseñan las directrices sobre la política común de pesca (PCP) después del año 2002. La resolución aprobada subraya que la PCP debe seguir siendo el fundamento jurídico para la gestión de la

DESPUÉS DEL AÑO 2002

pesca, aunque propone su descentralización, y que la pesca sea considerada como un sector más de la actividad económica, por lo que deberán arbitrarse los medios necesarios para atender a las repercusiones socioeconómicas que se derivan de la revisión de la política comunitaria.

El Parlamento ha hecho una relectura del informe elaborado por la europarlamentaria Carmen Fraga, que había sido presentado el pasado mes de abril y que fue defendido por el Grupo Popular, sobre *La política común de pesca después del año 2002*. Después de discutir las más de 400 enmiendas presentadas por el resto de los grupos parlamentarios, el Parlamento aprobó como resolución una enmienda de compromiso de la ponente que, respetando el espíritu del informe inicial, incorpora muchas de las propuestas presentadas.

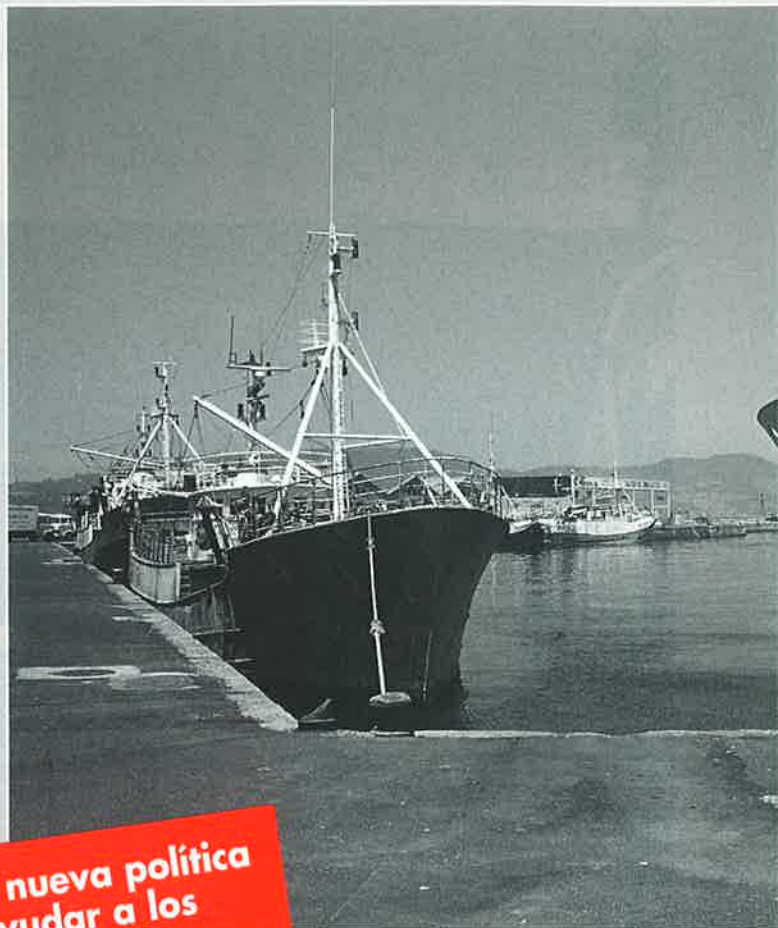
El documento parte de la consideración de la importancia económica y social del sector pesquero en la UE, tanto por la incidencia laboral como por la dependencia de muchas regiones de este sector, y establece las directrices de lo que habrá de ser la política comunitaria de pesca al término de la PCP actual -el 31 de diciembre del 2002-, teniendo en cuenta que en ésta se estableció la derogación del principio de libertad de acceso a los caladeros comunitarios con el fin de proteger la adaptación de la industria pesquera de los Estados miembros.

Admite que la actual PCP no ha logrado la mayoría de sus objetivos pero que, no obstante sus defectos, ha tenido el mérito de adoptar un enfoque global del sector y constata que la PCP debe seguir siendo el fundamento jurídico para la gestión de la pesca después del año 2002. Subraya también que deberá seguir manteniendo excepciones al principio de libre acceso en igualdad de condiciones a las aguas comunitarias por motivos socioeconómicos y biológico-ecológicos.

Armonización social

El informe Fraga reclamaba que la pesca tuviera la misma consideración que el resto de actividades económicas y que la reforma prevista para el año 2002 fuera la última, y así se mantiene en la resolución aprobada. Esta subraya la necesidad de que la PCP establezca una clara distinción entre la pesca local a pequeña escala y la pesca comercial a gran escala y que mantenga excepciones al principio de libre acceso en igualdad de condiciones a las aguas comunitarias, así como que se prevean con tiempo las medidas de apoyo a las categorías que resulten afectadas desde el punto de vista socioeconómico por la revisión de la PCP. En este aspecto, defiende la necesidad de una mayor armonización de

las condiciones de empleo, de las normas de protección social y de seguridad, y la reducción del tiempo en la mar, así como que los contratos locales se armonicen en la perspectiva de una justicia social y salarial aplicable a todos los trabajadores del sector. Reclama igualmente que en la revisión de la PCP, en la definición de los TACs y cuotas y en la aplicación de los instrumentos europeos de reconversión y fondos estructurales se tenga en cuenta las opiniones e intereses



La finalidad de la nueva política estructural será ayudar a los titulares de los derechos de pesca a reestructurar sus flotas para lograr una explotación más racional de las pesquerías y proporcionar incentivos a los propietarios que quieran retirarse de la actividad pesquera.

de los agentes sociales implicados.

La resolución hace un repaso a la futura PCP desde distintas vertientes: medioambientales, equilibrio entre la capacidad de la flota y los recursos, los recursos externos, las estructuras, la acuicultura, la industria de transformación, la Organización Común de Mercados Pesqueros, el control comunitario y la descentralización de la propia PCP, y establece las actuaciones que considera nece-

sarias en cada uno de estos capítulos.

En el apartado referido a los aspectos medioambientales, la resolución solicita que el concepto de desarrollo sostenible haga hincapié en la necesidad de que los objetivos de conservación se centren en los ecosistemas en su conjunto. Llama la atención, entre otras medidas, sobre la necesidad de asegurar que los objetivos de conservación tengan en cuenta aspectos de conservación integral y propone que la UE conceda etiquetas ecológicas a los productos capturados con arreglo a normas que garanticen la conservación del entorno y del propio recurso.

En cuanto al régimen de conservación de recursos, considera que debe ser sencillo y eficiente y completarse con una política de medidas técnicas con normas claras que deberán ser elaboradas con la participación activa y contar con el apo-



yo de los pescadores. Propone, entre otras medidas, que los TACs se establezcan en base a factores biológicos y socioeconómicos y que su distribución se realice mediante un reparto de los derechos de pesca entre los pescadores utilizando como punto de partida el principio de estabilidad relativa; la adopción de medidas específicas para salvaguardar las pequeñas flotas pesqueras tradicionales costeras, procurando la implicación progresiva de los pescadores locales en las decisiones de los asuntos que les conciernen.

La resolución constata la necesidad de un equilibrio entre la capacidad de la flota y los recursos y resalta que la reducción de flotas debe hacerse con criterios de racionalidad y equidad, incidiendo la reducción en los segmentos de flota que pescan los recursos en peor estado. Advierte que es necesario asegurar que los objetivos de conservación tengan en cuenta as-

pectos de conservación integral y propone que la UE conceda etiquetas ecológicas a los productos capturados con arreglo a normas que garanticen la conservación del entorno y del propio recurso.

El documento advierte sobre la necesidad de que el redimensionamiento de la flota tenga en cuenta las repercusiones socioeconómicas en áreas fuertemente dependientes de la pesca, donde no pueden encontrarse alternativas a corto plazo, y recomienda que, en estos casos, se estudien otras fórmulas que no supongan una reducción generalizada de las embarcaciones. Señala, asimismo, que alcanzar el reequilibrio entre capacidad de flota y recursos podría tener una incidencia financiera muy elevada para el presupuesto comunitario, en un período de austeridad presupuestaria.

En lo que atañe a los recursos externos, la resolución soli-

cita para la industria pesquera el mismo régimen de exigencias y contrapartidas que se otorga a otros sectores de alimentación competitivos en el marco de las relaciones con terceros países y defiende que los acuerdos de tercera generación negociados por la Comisión, que tratan de conjugar los intereses pesqueros comunitarios con el grado de desarrollo del país en cuestión, deberán utilizarse de forma selectiva y reservarse para los países con un grado de desarrollo suficiente para absorber la ayuda y las contrapartidas comunitarias de forma beneficiosa para todos los implicados.

Estructuras

La resolución aprobada subraya la situación de declive del sector pesquero comunitario, por lo que la finalidad de la nueva política estructural será la de ayudar a los titulares de los derechos de pesca a reestructurar sus flotas para lograr una explo-

tación más racional de las pesquerías y proporcionar incentivos a los propietarios que quieran retirarse de la actividad pesquera.

Entre los objetivos de la política estructural menciona el desarrollo de las industrias de transformación de los productos de la pesca, como alternativa económica y laboral a la eventual reducción de empleo en las zonas; el mantenimiento de una política específica para las flotas artesanales, medidas de apoyo para la adaptación de las flotas a las cuotas disponibles, sobre la base de proyectos de empresa, de carácter voluntario, con objeto de mejorar la viabilidad de la explotación; y acciones que supongan un enfoque integrado para el desarrollo de las zonas costeras, con objeto de garantizar la supervivencia de sus actividades económicas y fomentar un



aprovechamiento adecuado de sus recursos.

El documento presenta el desarrollo racional de las técnicas de cultivos marinos como una de las prioridades de la PCP, en atención a su potencial como suministrador de proteínas de alta calidad al mercado comunitario y sus posibilidades para la creación de empleos alternativos a la pesca extractiva.

No obstante, alerta sobre las graves consecuencias de un desarrollo incontrolado y falto de previsión de esas técnicas sobre los ecosistemas, y su capacidad de interferencia con otros aprovechamientos de las zonas marinas. Reclama, por tanto, la realización inmediata de un mapa de usos, teniendo en cuenta la viabilidad de los posibles cultivos, el tipo de aguas, las necesidades del mercado, y las posibles interferencias con otros usos. Señala también la necesidad de profundizar los conocien-

El redimensionamiento de la flota deberá tener en cuenta las repercusiones socioeconómicas en áreas dependientes de la pesca donde no pueden encontrarse alternativas a corto plazo y estudiar fórmulas que no supongan una reducción generalizada de las embarcaciones.

tos sobre los controles veterinarios y sobre el peligro que representa la utilización de medicamentos para luchar contra las enfermedades en la acuicultura.

Industria de transformación

En el capítulo de la industria de transformación, dependiente en gran parte de las posibilidades de aprovisionamiento a partir de las capturas de la flota o de la acuicultura comunitaria, e interrelacionada con la OCM, propone la implantación de una "etiqueta comunitaria" de cali-

dad para los productos transformados en la comunidad y/o con origen en aguas comunitarias. Insta, asimismo, a investigar y desarrollar nuevas fórmulas y presentaciones de productos y campañas de divulgación sobre el aprovechamiento de especies pescables y cultivables hasta ahora con poco valor para los sectores pesqueros y manufactureros de la industria por falta de conocimiento del consumidor.

La resolución propone como reglas básicas de la Organización Común de los Mercados Pesqueros (OCM) un servicio

eficaz de información sobre el funcionamiento de los distintos mercados, que permita la aplicación de un mecanismo de intervención eficaz; un control técnico sanitario transparente que garantice una calidad homogénea en todo el territorio comunitario, y el seguimiento estricto y periódico de los productos que entran procedentes de terceros países; el establecimiento de mecanismos adecuados para prevenir las crisis; y la potenciación del papel de las organizaciones de productores y la incentivación de contratos previos con las industrias de transformación.

Insta a centralizar la oferta de producción a través de cooperativas u organizaciones de productores, y solicita una investigación sobre el funcionamiento de los sistemas SPG para garantizar que responden a los objetivos para los que fueron concebidos.

Control

El Europarlamento propone en la resolución aprobada que se refuerce el sistema comunitario de inspección y control y, a la vez, que se racionalice éste mediante una legislación y un sistema sancionador que imponga estándares mínimos comunes. Insta, especialmente, a extremar el control sobre las producciones de países terceros, para evitar la introducción en la Comunidad de productos externos que no cumplan las normas que se exigen a los propios productores comunitarios.

El informe Fraga, que ha servido de base a la resolución, responde al propósito anunciado por la eurodiputada Carmen Fraga cuando fue elegida para presidir la Comisión de Pesca del Parlamento europeo de "planificar con tiempo y conocimiento la modificación de la Política Común de Pesca (PCP)". ■

Mery Varona

El inicio DEL CAMBIO



Las enormes expectativas depositadas en la pasada sesión del Consejo General de Pesca del Mediterráneo (CGPM), tanto desde los sectores científicos y ecologistas como de algunos Estados miembros, en que se acometiera una reestructuración a fondo de este organismo, se cumplieron sólo a medias. Se han apuntado novedades de gran importancia y trascendencia, como la creación de un Comité Científico Consultivo, por ejemplo, imprescindible para esa transformación. Pero, por otra parte, se han reproducido todos los males apuntados en otras ocasiones, como discusiones políticas colaterales interminables. Unas discusiones que dejaban traslucir una falta de determinación para abordar los verdaderos problemas de la pesca en la región. Por ello, se puede afirmar que se ha iniciado el cambio, aunque lo que no queda claro, por el momento, es si se concretará en algo real y positivo. Habrá que esperar a nuevos acontecimientos, como la próxima reunión del CGPM en junio.

"El Mediterráneo está atravesando cambios muy acelerados. Es un mar muy delicado -social y ecológicamente-, y no existe el más mínimo compromiso serio de los estados ribereños por crear un organismo fuerte y eficaz". (Assumpta Gual)

SE afrontaba una reunión que debía estar presidida por los cambios, unos cambios que adaptaran al Consejo General de Pesca del Mediterráneo a los tiempos actuales. Y es que, desde que se creara este organismo, a finales de la década de los cuarenta, apenas se había transformado. Y el cambio se inició por la fachada; es decir, por el nombre. A partir de ahora, y si así lo refrenda el Consejo y la Conferencia de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), cambiará el término Consejo por el de Comisión.

El cambio más importante fue el de la creación, finalmente, de un Comité Científico Consultivo que entrará en vigor, previsiblemente, en la próxima reunión del CGPM en el mes de junio. Entonces es cuando se establecerá el mandato del mismo, se desarrollarán y fijarán sus prioridades, según nos comenta M^a Carmen Cadenas de Llano, de la Subdirección General de Organismos Multilaterales de Pesca. El año próximo, pues, celebrará su primera reunión. *Queremos que el CGPM sea un organismo similar a la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Rojo (ICCAT). El Comité Científico hará las recomendaciones al CGPM.* Por otra parte, desaparecerán dos Comités, el de Gestión y el de Estructuras, y se mantiene el de Acuicultura.

La creación del Comité Científico era algo fundamental. Deberá encargarse de evaluar la situación de las distintas poblaciones de peces y del impacto ambiental de sus capturas, y tendrá además carácter consultivo. La creación de este Comité era reclamada desde to-

dos los sectores, y puede que tenga ya un camino andado, si así se desea, a partir de los trabajos que se vienen realizando desde el Proyecto de Cooperación Pesquera en el Mediterráneo (COPEMED)... *si es que se consigue llevar adelante la reestructuración que el*

CGPM necesita y en la que, en teoría, todos los países están de acuerdo, como señalaba a esta revista Rafael Robles -ver MAR, nº 354, octubre 1997-, exdirector del Instituto Español de Oceanografía y director del Proyecto FAO-COPEMED.

UE, miembro del CGPM

Otro paso importante será la incorporación de la UE al CGPM, al modificarse los artículos que lo impedían. Ahora deberá formalizarse la solicitud de ingreso. La situación de los Estados comunitarios miem-



DOCUMENTO DE LAS ONG'S

Tras la Segunda Conferencia de Ministros de Pesca del Mediterráneo (Venecia, noviembre de 1996), en la que los países con intereses pesqueros anunciaban la creación de un grupo de expertos para elaborar propuestas para la siguiente sesión del CGPM, las Organizaciones No Gubernamentales decidieron preparar un documento sobre gestión pesquera para, de esta manera, prestar su aportación. En la práctica su colaboración fue ignorada, a pesar de que dichas propuestas estuvieron avaladas por más de 45 organizaciones con influencia en la zona del Mediterráneo, y entre las que se encontraban dos de las más importantes a nivel internacional: Greenpeace y el Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF Internacional).

El documento elaborado por las ONGs incluye una serie de principios y medidas sobre gestión pesquera en el Mediterráneo entre las que cabría destacar:

Como derecho y obligaciones de los Estados, asegurar la conservación de los ecosistemas marinos frente a los efectos negativos de ciertas actividades pesqueras; participar activamente en la pronta negociación y aplicación de un régimen pesquero en el Mediterráneo. En la negociación de dicho régimen pesquero deberían establecerse los mecanismos formales para la participación equitativa de todas las partes interesadas además de los gobiernos, como ONGs de defensa del medioambiente, científicos, pescadores, organizaciones de consumidores...

La gestión pesquera debe basarse en el criterio de precaución con el fin de prevenir el posible agotamiento de los caladeros o el daño de los hábitat marinos. Debe abordar aspectos tales como los efectos de la pesca en los ecosistemas marinos y no sólo centrarse en las especies objetivo.



El documento se pronuncia por promover el uso de métodos de pesca selectivos; evaluar y regular las prácticas pesqueras en uso según su selectividad; evaluar los posibles impactos de las nuevas tecnologías y métodos de pesca, y todo ello, tanto sobre las especies objetivo como las no objetivo.

Se da especial importancia al establecimiento de mecanismos regionales para el seguimiento de las operaciones pesqueras y para garantizar el cumplimiento de los reglamentos.

Se insiste, asimismo, en que los acuerdos multilaterales deben conceder prioridad a los intereses de las pesquerías a pequeña escala, así como los intereses de las necesidades de los Estados en desarrollo y su grado de dependencia de la pesca.

Las ONGs solicitan la revisión de la política de subvenciones e inversiones, con el fin de prevenir el problema de la sobrecapitalización de las flotas; evitar que los pescadores locales se vean obligados a abandonar sus caladeros tradicionales; promover y ofrecer incentivos económicos para la pesca sostenible.

Como medidas urgentes, y hasta que se adopte y aplique un régimen regional de conservación y gestión, hay que congelar de inmediato el esfuerzo de pesca; elaborar un censo regional de todos los pesqueros que faenen en la zona; aplicar y hacer cumplir las recomendaciones establecidas en los organismos de pesca regionales y mundiales; establecer mecanismos eficaces de control, cumplimiento y sanción en aguas territoriales. ■

R.G.

bros del CGPM -España, Francia, Italia y Grecia- no se verá modificada, y la UE dispondrá de cuatro votos, por lo que quedará reforzada su posición, al contrario de lo que ocurre en otros organismos en que se perdían votos y fuerza.

Las expectativas creadas, así como la importancia e interés despertado se reflejó en que, por primera vez, ha habido *quorum*, al participar 21 países. También estuvieron presentes como observadores Greenpeace y el Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF), así como una representación de Naciones Unidas para el Medio Ambiente y de la ICCAT.

Estos han sido, en líneas generales, los principales cambios; sin embargo, no son los suficientes como para garantizar una transformación más profunda, que es la que necesita un organismo como éste incapaz de impulsar una gestión responsable. Como señala Assumpta Gual, de Greenpeace, *cuando se creó el CGPM los problemas eran otros, no existían las flotas industriales. Ahora hay que poner orden en el sector de la pesca, por lo que sus estatutos se tienen que actualizar. El Mediterráneo está atravesando por una fase de cambios muy acelerados. Es un mar muy delicado -social y ecológicamente-, y no existe el más mínimo compromiso serio de los Estados ribereños para crear un organismo fuerte y eficaz. Y esto es lo que ya no ha quedado tan claro al finalizar la presente reunión.*

Las interminables discusiones políticas que no conducían a ninguna parte se sucedieron como ya viene siendo habitual. Las tensiones y tradicionales disputas entre Grecia y Turquía quedaron también patentes en estas discusiones. En medio de

La creación de un Comité Científico y el que la UE pasará a ser Estado miembro del CGPM, al modificarse los estatutos que lo impedían, constituyen dos de los hechos más relevantes de la última reunión de este organismo.

todo el debate, destacar la decisión de los países árabes de estudiar la ampliación de sus aguas territoriales y de la presencia de Japón como Estado miembro del CGPM.

Otra buena parte de las discusiones se centraron en aspectos presupuestarios, en los que se pusieron de relieve los graves problemas financieros por los que atraviesa la FAO, lo que se traduce en una menor dedicación de dinero a los organismos regionales, como es el caso del CGPM. Debido a ello, se establecerá un presupuesto autónomo financiado por los estados miembros, y que se fijará en la reunión de junio. Hasta entonces, ya están establecidas las fuentes de financiación para que continúe desarrollando sus funciones. España, por su parte, se ha hecho cargo de la financiación del Grupo de Trabajo sobre Estadísticas y Economía Pesquera, que se reunirá el próximo mes de febrero en Roma.

Voluntad política

Llegados a este punto, el problema sigue siendo el mismo de siempre, el de la voluntad política para llevar a cabo las reformas necesarias. Para la Administración española esta situación puede cambiar, ya que ahora el CGPM tiene la estructura y los mecanismos para ser un organismo eficaz. Una opinión que no es compartida por otros sectores y organizaciones, como Greenpeace.

El tiempo es el que dirá la última palabra. Para la Administración española este órgano está haciendo cumplir las recomendaciones, como la veda de los palangreros de más de 24 metros por los estados miembros. También se acordó que, a



partir de junio, se prohíba el apoyo aéreo a los cerqueros que faenan en la pesca del atún rojo, como aprobó anteriormente la ICCAT.

Para Assumpta Gual, sin embargo, esa voluntad política deja mucho que desear, ya que *los cambios son insuficientes. No se ha debatido sobre el control de flotas, ni se ha llegado a acuerdo alguno sobre las medi-*

das de gestión. Quedan muchísimos aspectos por desarrollar. El Comité Científico es un avance, pero hay que profundizar en los mecanismos para hacer viables los cambios y las mejoras.

La crítica también la hace extensible al desinterés mostrado ante el documento elaborado por unas 45 Organizaciones No Gubernamentales, y en el

que apuntaban una serie de propuestas sobre gestión pesquera (ver recuadro).

Greenpeace tampoco se mostró satisfecha con el papel jugado por España ya que, según la citada organización, nuestro país puede hacer mucho más, además de ser el país con más derecho a hacerlo, *ya que tiene una de las legislaciones más estrictas y uno de los mejores censos de flota.*

En lo que todos coinciden es que el Mediterráneo atraviesa por un momento sumamente delicado, y que uno de sus principales problemas lo constituye la pesquería del atún rojo, especialmente por la actuación de más de cien barcos ilegales. De la forma en que se actúe para solucionar este problema se sabrá hasta qué punto hay una decisión real de atajar los problemas en la zona. En este sentido, España decidió, el pasado mes de agosto, ampliar sus aguas territoriales en el Mediterráneo hasta las 49 millas, con el fin de disponer de un mayor margen de maniobra para poder actuar contra el saqueo al que está sometido el atún rojo en estas aguas (ver MAR nº 353, septiembre 1997).

Habrà que esperar, pues, hasta la próxima reunión del CGPM, en el mes de junio, y ver si realmente hay un interés en que se realice una verdadera gestión de los recursos pesqueros y que las recomendaciones para que se logre proteger esos recursos son cumplidas y se hacen cumplir. Hasta entonces, sólo se habrá producido el "inicio del cambio". El verdadero cambio, la reestructuración esperada está todavía por llegar. La voluntad política tendrá mucho que ver en ello. ■

Raúl GUTIERREZ

Marina Mercante y Pesca regulan las atribuciones profesionales

LAS TITULACIONES NÁUTICO-PESQUERAS SERÁN POLIVALENTES



La Secretaría General de Pesca Marítima y la Dirección General de Marina Mercante han alcanzado un acuerdo definitivo sobre las atribuciones profesionales de las nuevas titulaciones marítimo pesqueras, de manera que éstas estarán definidas y serán de aplicación a partir del próximo curso 1998-99. La novedad más significativa es que las titulaciones tendrán carácter polivalente para las modalidades de pesca, navegación y marina mercante.

LAS atribuciones profesionales pendientes de definir corresponden a los técnicos superior y de grado medio, que se subdividen en las especialidades de puente y máquinas. En la primera se establecen las competencias de patrón de altura para titulados superiores y patrón de litoral para los de grado medio. Su equivalencia en máquinas serán las competencias de mecánico mayor naval y mecánico naval. Las atribuciones serán polivalentes para las embarcaciones de pesca, tripulación y mercante variando el período de embarque en prácticas para cada una de las modalidades.

En lo que atañe a las

atribuciones en embarcaciones de pesca otra novedad respecto a las titulaciones hasta ahora vigentes es que para el patrón de altura la limitación no será geográfica en longitud y altitud, sino por eslora de los buques, tal como establece la normativa comunitaria. A lo largo del proceso negociador entre los distintos Departamentos implicados en la definición de atribuciones, la Secretaría General de Pesca ha mantenido una actitud firme en defen-

sa de la equiparación de competencias para todos los titulados, frente a la situación establecida que reservaba determinadas competencias a los marinos mercantes. El acuerdo final se ha alcanzado al igualar por arriba a todos los titulados.

Con la definición de las atribuciones profesionales se culminará el proceso de reforma de las enseñanzas marítimo pesqueras iniciadas al amparo de la Ley Or-

gánica General del Sistema de Enseñanza, que se encontraba paralizado desde hace cuatro años a falta de esta definición, y cuya puesta en marcha viene siendo reclamada desde las organizaciones profesionales, de manera especial desde la Asociación de Titulados Náutico Pesqueros, Aetinape.

Abundando en la urgencia de cerrar la reforma, la Comisión de Agricultura, Ganadería y Pesca del Congreso de los Diputados aprobó el pasado mes de marzo una proposición no de Ley solicitando la colaboración de todas las administraciones públicas en materia de formación náutico-pesquera, para el establecimiento de un marco básico y homogéneo de en-

Se establecen las competencias de patrón de altura para titulados superiores y patrón de litoral para los de grado medio en puente y su equivalencia en máquinas de mecánico mayor naval y mecánico naval

señanza de ámbito nacional. En el mes de mayo la Administración hizo público el primer paquete de atribuciones profesionales correspondientes a las nuevas titulaciones de patrón local de pesca y de patrón costero polivalente. Quedaba por definir las atribuciones de los técnicos superiores y de grado medio, cuyas enseñanzas académicas están ya impartándose.

Las nuevas titulaciones pretenden acomodarse a la tendencia que ya ha prosperado en el ámbito internacional en cuanto a su carácter polivalente en pesca, navegación y transporte. Este es el modelo seguido en la nueva Formación Profesional donde se prima la formación práctica y las materias que se demandan en el sector.

En el diseño de la reforma intervinieron, además del Ministerio de Educación y Ciencia, la Secretaría General de Pesca Marítima, la Dirección General de Marina Mercante y entida-

des profesionales como la Asociación de Titulados Náutico Pesqueros, Aetinape. El perfil académico de las nuevas enseñanzas quedó concluido en 1994, a la espera de definir las atribuciones profesionales. El proceso ha coincidido con una modificación de la estructura de la Administración General del Estado y con la transferencia de algunas de las competencias en esta materia a las Comu-

nidades Autónomas, lo que, unido a la resistencia de un sector de los antiguos titulados superiores, agrupados en su Colegio Profesional y respaldados por la Dirección General de Marina Mercante, a compartir competencias que hasta ahora les estaban reservadas, ha contribuido a retrasar la puesta en marcha efectiva de la reforma.

La llegada a la Direc-

Aetinape visita a la ministra de Agricultura

La definitiva aprobación de las atribuciones profesionales fue uno de los asuntos abordados por Aetinape en su reunión con la ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Loyola de Palacio, quien reiteró su confianza en una pronta solución. El presidente de Aetinape, José Manuel Muñiz, expuso también a la ministra las alegaciones presentadas por la asociación al proyecto de Ley de control para la protección de los recursos pesqueros en el sentido de que se establezca la responsabilidad solidaria de los armadores en las posibles sanciones derivadas del incumplimiento de la normativa pesquera, que hasta ahora recaen en los capitanes. Muñiz planteó a la ministra la necesidad de arbitrar alguna fórmula jurídica que pueda beneficiar a los capitanes de pesca que fueron sancionados por hacerse a la mar sin el Permiso Temporal de Pesca durante la llamada *guerra del fletán*. En el mismo sentido,

el presidente de Aetinape solicitó que se establezcan medidas para normalizar la situación de los profesionales españoles que trabajan en barcos comunitarios.

Aetinape reclama, asimismo, una Ley de Pesca que establezca un control eficaz de los recursos, la reforma de infraestructuras y una mejora de la comercialización de los productos pesqueros y que la Administración pesquera diseñe su propio modelo administrativo dando cabida a los especialistas formados en los centros marítimo pesqueros.

La visita de la representación de Aetinape a Loyola de Palacio coincidió con la vista en un Juzgado de Madrid de la causa incoada con motivo de las tarjetas profesionales falsas detectadas en el año 1992, lo que fue aprovechado por los titulados náutico-pesqueros para reclamar a la Ad-



ministración que establezca fórmulas más seguras de control de dichas tarjetas. En este sentido Aetinape proponía la informatización del despacho de buques que permita el rápido acceso al banco de datos y de esta forma, controlar la vigencia de las tarjetas y la concordancia de identidad del titular, mediante presentación del DNI. ■

Mery Varona

ción General de Marina Mercante de un profesional no implicado directamente como Fernando Casas, y la firmeza por parte de la Secretaría General de Pesca en equiparar las competencias de los titulados, ha permitido acelerar el acuerdo que se espera quede plasmado en el Decreto correspondiente antes de concluir el año. ■

Mery Varona



PAIS VASCO

Con una superficie total de 140.000 metros cuadrados

Nuevo polígono industrial para el puerto de Bermeo

- Permitirá la consolidación de Conservas Garavilla y la creación de unos 200 puestos de trabajo.

De COSTA a COSTA

El puerto de Bermeo hará realidad uno de sus antiguos sueños: la construcción de un polígono industrial en la zona de Lamiaren-Aramburu, ubicado, en su mayor parte, en el término municipal de Mundaka. El proyecto para desarrollar una industrialdea portuaria tiene como objetivo fundamental permitir la implantación de las instalaciones de la empresa Conservas Garavilla y lograr la creación de unos 200 puestos de trabajo gracias a la construcción de una nueva planta que contaría con todos los adelantos tecnológicos en el terreno de la industria conservera.

EL proyecto de construcción de un polígono industrial en el puerto de Bermeo se remonta a varios años atrás, cuando Josu Bergara, actual Diputado General de Vizcaya, dirigía el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno vasco, según información publicada en el diario "Deia". Desde entonces, responsables del Departamento de Pesca del ejecutivo autónomo y la Diputación Foral han trabajado en el desarrollo de este

proyecto de gran importancia para Bermeo.

El nuevo polígono industrial contará con una superficie total de 140.000 metros cuadrados, de los que se urbanizará una parcela industrial próxima a los 35.000 metros cuadrados de ocupación en planta. Se espera que las obras de construcción den comienzo a principios del mes de febrero del próximo año y que estén terminadas en un plazo de

15-16 meses. La inversión correspondiente a compra de terrenos, urbanización y accesos ascenderá a unos 280 millones de pesetas.

En este importante proyecto para el puerto de Bermeo, están trabajando de manera conjunta el Departamento de Industria, Agricultura y Pesca del Gobierno vasco y la Diputación Foral de Vizcaya. Asimismo, desde que se concibió el proyecto, responsables institucionales han mantenido reuniones con la empresa Garavilla con el propósito de lograr que sus instalaciones permanecieran en Bermeo, dentro del polígono de Lamiaren-Aramburu.

Conservas Garavilla necesita para sus instalaciones una superficie aproximada de unos 25.000 metros cuadrados de los 35.000 que se pretenden urbanizar en la industrialdea. Los 10.000 metros cuadrados restantes, permitirán la construcción de instalaciones industriales relacionadas con la pesca y la transformación de productos de la pesca; o bien, se puede construir en ellos la estación depuradora de aguas residuales. De llevarse a cabo esta segunda opción, los residuos generados por la empresa Garavilla, serían tratados primero por la propia fábrica y, después, por la estación depuradora antes de llegar al mar.

La zona de Lamiaren-Aramburu se encuentra en una vaguada situada junto a un arroyo en los límites de los municipios de Bermeo y Mundaka. La edificación industrial se concentrará en la vaguada con el propósito de minimizar el impacto medioambiental. ■



Coordina
Sol Vallejo



En busca del "róbalo de profundidad"

Investigaciones de un palangrero vigués en la Antártida

LAS heladas aguas del continente helado, albergan en sus profundidades un importante caladero de una especie denominada "róbalo de profundidad", muy apreciada en el mercado de pescado congelado. Esta especie, que ya está siendo explotada por barcos de bandera de conveniencia sin ningún control, es de gran interés para los armadores gallegos que pretenden obtener cuotas de captura en un futuro próximo.

Con este motivo, el palangrero vigués "Ibas V" está desarrollando la primera campaña de investigación, dirigida por biólogos del Instituto Español de Oceanografía en aguas de la Antártida, para obtener datos sobre las pesquerías de profundidad que, según los armadores, ofrecen muchas posibilidades para la flota palangrera española. Esta campaña cuenta con la autorización de la Comisión Internacional de Conservación

de los Recursos Marinos Antárticos.

José Ramón Fuentes, gerente de la Cooperativa de Armadores de Vigo, señala en declaraciones al diario "Atlántico", que las posibilidades de esta especie son muy importantes por el alto precio que estos productos consiguen en el mercado internacional, aunque por el momento la gran mayoría de estas capturas sólo van destinadas al mercado asiático.

Según Fuentes, tras la campaña de investigación que desarrolla el "Ibas V", la administración española, a pesar de no tener territorios en la Antártida, podrá solicitar una cuota de captura de róbalo de profundidad. Los armadores vigueses cifran en dos mil o tres mil toneladas las que el próximo año podrán ser capturadas por los palangreros de fondo.

Sin embargo, una de las preocupaciones que mantie-

La solidaridad también se paga

Los marineros gallegos que participen en la tareas de búsqueda, auxilio, salvamento o rescate en el mar percibirán una compensación de 5.000 pesetas como mínimo, según una orden publicada en el Diario Oficial de Galicia.

Estas indemnizaciones, que serán con cargo a los Presupuestos Generales de Galicia, tienen como objetivo paliar los gastos que origina a los profesionales del mar, su participación solidaria en los trabajos de salvamento marítimo.

Las cuantías reguladas por el Diario Oficial de Galicia son de 2.500 pesetas por tonelada de registro bruto para el titular de la embarcación y 5.000 para los tripulantes que, en los casos del patrón o del piloto, pueden llegar a las 7.500 y la misma cantidad para los buzos que intervengan en esas tareas.

Para percibir estas cantidades, es condición indispensable que las actividades de salvamento marítimo sean realizadas bajo la dirección de las autoridades competentes en la materia. ■

NUEVA TERMINAL DE CONTENEDORES EN



El consejo de administración de la Autoridad Portuaria de Vigo ha aprobado la convocatoria de un concurso público para la explotación de una nueva terminal de contenedores en Guixar, que tendrá una superficie de sesenta mil metros cuadrados y supondrá, para el adjudicatario, una inversión superior a los 600 millones de pesetas.

La puesta en marcha de la nue-

va terminal, según declaraciones del presidente de la Autoridad Portuaria recogidas por el diario "Atlántico", permitirá consolidar el tráfico de mercancías de contenedores en el puerto vigués, cuyas expectativas son las de superar este año los cien mil TEUS.

Ya se conoce que, no sólo varias empresas que operan en Vigo están interesadas en el concurso, sino también alguna empresa de

- Los armadores gallegos pretenden obtener cuotas de captura para el próximo año, de entre dos y tres mil toneladas de esta especie.



Cantabria celebra su "I Semana del Mar"

- Fue inaugurado el muelle 8 del puerto de Raos

nen los armadores, es la esquilación que están realizando en el caladero, cerca de ochenta barcos de bandera de conveniencia, que no están sujetos a ningún tipo de control. El gerente de la Cooperativa de Armadores de Vigo, denuncia, incluso, que hubo operadores que compraron barcos asiáticos a bajo precio y, tras una ligera reforma, los abanderaron en países de conveniencia y, en apenas dos años, habían amortizado sus inversiones con la pesquería en ese caladero. ■

EL PUERTO DE VIGO



Portugal "prepara los papeles" para conseguir la adjudicación de la nueva terminal de contenedores de Guixar.

Asimismo, el consejo de administración ha aprobado que sea la empresa Desmarea quien se encargue de la recogida de los productos oleosos de los buques para su posterior eliminación de forma controlada. ■



Octubre finalizó en Cantabria con la celebración de la "I Semana del Mar", iniciativa organizada por el Gobierno regional, el Ayuntamiento de Santander, la Universidad, la Autoridad Portuaria y la Federación de Cofradías de Pescadores con el objetivo de subrayar la vinculación de la comunidad con el mar y difundir entre la ciudadanía aquellos aspectos del mundo marino que, al estar muy próximos, pasan desapercibidos en la rutina diaria.

CON motivo de este acontecimiento, se organizaron un sinfín de actividades, así como la inauguración del muelle nº 8 de Raos, cuyas obras se iniciaron en 1995. El nuevo muelle posee una dotación de atraque de más de 420 metros de longitud y 13 de calado, con una superficie pavimentada en primera línea de 32.500 metros cuadrados.

Casi 3.000 millones de pesetas han sido necesarios para poner en marcha esta nueva zona portuaria que se destinará principalmente al transporte de vehículos nuevos, dentro de lo que se conoce como "tráfico Ro-Ro". Con la inauguración del muelle nº 8, el puerto de Raos, que se ha

ido construyendo de forma gradual y despachó durante el pasado año el 54% del tráfico total del puerto, se convierte en una pieza básica de la oferta de servicios portuarios de la ciudad de Santander.

Durante 1996, los nueve kilómetros de muelles del puerto de Santander han movido un total de 4,6 millones de toneladas de mercancías, de las que más del 95% han tenido carácter internacional. A pesar de que estas cifras son ligeramente inferiores a las obtenidas en 1995 -85.000 toneladas menos-, la previsión para el año 2000 es llegar a los cinco millones de toneladas, tomando como base fundamental, el comercio

exterior. Asimismo, las inversiones que se realizarán en el Puerto hasta el año 2000, superarán los nueve mil millones de pesetas.

Una de las jornadas de la I Semana del Mar, ha estado dedicada a la pesca, donde el director general de Estructuras Pesqueras habló sobre la "Nueva orientación en la Política de Estructuras y Mercados" y el director técnico de AZTI sobre la "Normalización de los productos pesqueros". También se celebró una mesa redonda, moderada por el director general de Pesca y Alimentación, en la que se debatieron los objetivos y normas tendentes a reestructurar el sector pesquero comunitario.

Los actos de la I Semana del Mar, contaron con un total de siete exposiciones relacionadas con el mundo marino, entre las que hay que destacar la del Instituto Social de la Marina sobre "Formación sanitaria y supervivencia en el mar" y la del Centro de Formación Profesional Náutico-Pesquera, sobre "Artes y oficios tradicionales de la mar en Cantabria". ■



Con una inversión de 51 millones de pesetas

La lonja de Portocristo se moderniza

De COSTA a COSTA



Amarres para los pescadores en Colonia Sant Pere

LA Cofradía de Pescadores del Puerto de Alcúdia (a la que están adscritos los profesionales del mar de Colonia Sant Pere), Demarcación de Costas y Litoral y el club náutico de la Colonia han llegado a un principio de acuerdo para la cesión de dieciséis metros lineales del nuevo puerto a los pescadores profesionales de Colonia Sant Pere. Esto supone un sitio disponible para seis embarcaciones, aunque en el acuerdo se especifica que esta cesión no se realizará de forma nominal, sino que los puestos de amarre serán destinados a embarcaciones profesionales.

La polémica se suscitó el pasado verano ante la protesta de los pescadores profesionales por no haberse contemplado en la ampliación del puerto, un sitio de amarre para ellos, habida cuenta de que con esta ampliación desaparecieron los atraques de pescadores sin quedar claro dónde se ubicarían las barcas de profesionales dedicados a la pesca.

Finalmente, los pescadores podrán contar con seis amarres, para el atraque de sus embarcaciones, quedando solventado uno de los problemas que ha venido arrastrando el proyecto de ampliación del puerto.

LA mayor parte de la zona portuaria de Portocristo va a cambiar de fisonomía gracias a la reconstrucción del edificio de servicios de la lonja, cuyas obras se iniciaron a mediados del pasado mes de octubre y deberán estar terminadas, para su inauguración, antes del próximo 31 de diciembre. La dirección general de Costas del Govern balear es la encargada de llevar a cabo esta profunda remodelación de la zona de pesca comprendida entre el varadero y el restaurante "Sa Llonja", que se enmarca dentro del plan de modernización diseñado por la dirección general de Costas para la zona portuaria.

Dentro de la primera fase del plan se encuentra la reconstrucción del viejo edificio de servicios de la lonja; un local de unos 400 metros cuadrados de superficie, en el que se distribuirán una cantina para pescadores, unas cámaras frigoríficas para la conservación de la pesca y un despacho para el celador de obras del puerto, así como unos servicios públicos. El edificio, según el "Diario de Mallorca", se prolongará con un porche de columnas y los alrededores se adornarán con bancos y palmeras.

Antoni Gomila, S.A. es la empresa a quien el Govern ha adjudicado las obras de reconstrucción, con un presupuesto de contrata de 51 millones de pesetas.

Tras la reconstrucción del edificio de servicios, el Govern está dispuesto a emprender una segunda fase de modernización del muelle. Las obras consistirán en la remodelación del actual restaurante y bar "Sa Llonja", dependiente de Costas. En el muelle, que se prolonga hasta la playa de Portocristo, se pretende la creación de terrazas nuevas, rodeadas de vallas y la siembra de árboles.

Asimismo, los pescadores de Portocristo han solicitado al Govern la remodelación del varadero actual, debido a que la inclinación de la rampa dificulta la botadura de las embarcaciones y la construcción de tres casetas nuevas para la cofradía de pescadores. ■



Cádiz

Asociación de empresas acuícolas

- Consideran el asociacionismo como vía para alcanzar acuerdos que deriven en proyectos con los que obtener subvenciones de la Unión Europea

Las empresas del sector acuícola de la provincia de Huelva han comenzado a realizar gestiones encaminadas a la constitución de una asociación que vele por sus intereses. El fin es conseguir que su producción se incremente y se consolide después de haber superado los importantes obstáculos a los que tuvieron que hacer frente en los últimos años. Obstáculos que incluso llevaron a la desaparición de algunas de las sociedades creadas.

AUNQUE todavía no tienen definido el modelo concreto de asociación que pretenden crear, consideran que el asociacionismo podría ser una de las vías más importantes para alcanzar acuerdos que deriven en proyectos que puedan obtener subvenciones de la Unión Europea.

El incremento de producción que ha registrado la acuicultura onubense, aunque ha sido muy importante, no ha estado acompa-

ñado del aumento en el número de empresas. Más bien, según publica el diario "Huelva Información", ha sufrido un ligero estancamiento.

Además, el sector de cultivos marinos de la provincia, pretende participar en la Mesa Provincial de la Pesca, con el fin de colaborar en la toma de decisiones que afecten al sector pesquero en general y para que, desde ese foro, trasciendan y se tome conciencia

de la situación y los problemas de las empresas del sector acuícola.

En este sentido, la localidad de Ayamonte es una de las más importantes, no sólo a nivel provincial, sino regional, en cuanto al número de piscifactorías. En su término se ubican dos de las más importantes empresas de cultivos marinos: Mariscos del Estero, S.A. y Acuinoval Andalucía, filial de Pescanova.

En la actualidad, la industria de los cultivos marinos en la provincia onubense suele proporcionar empleo a unas 200 personas y se dedica principalmente a especies como la dorada, la lubina o el langostino. Estas piscifactorías no sólo comercializan sus producciones en toda la geografía española, sino que también se dedican a ex-

portar a países como Japón, donde sus langostinos han adquirido un reconocido prestigio.

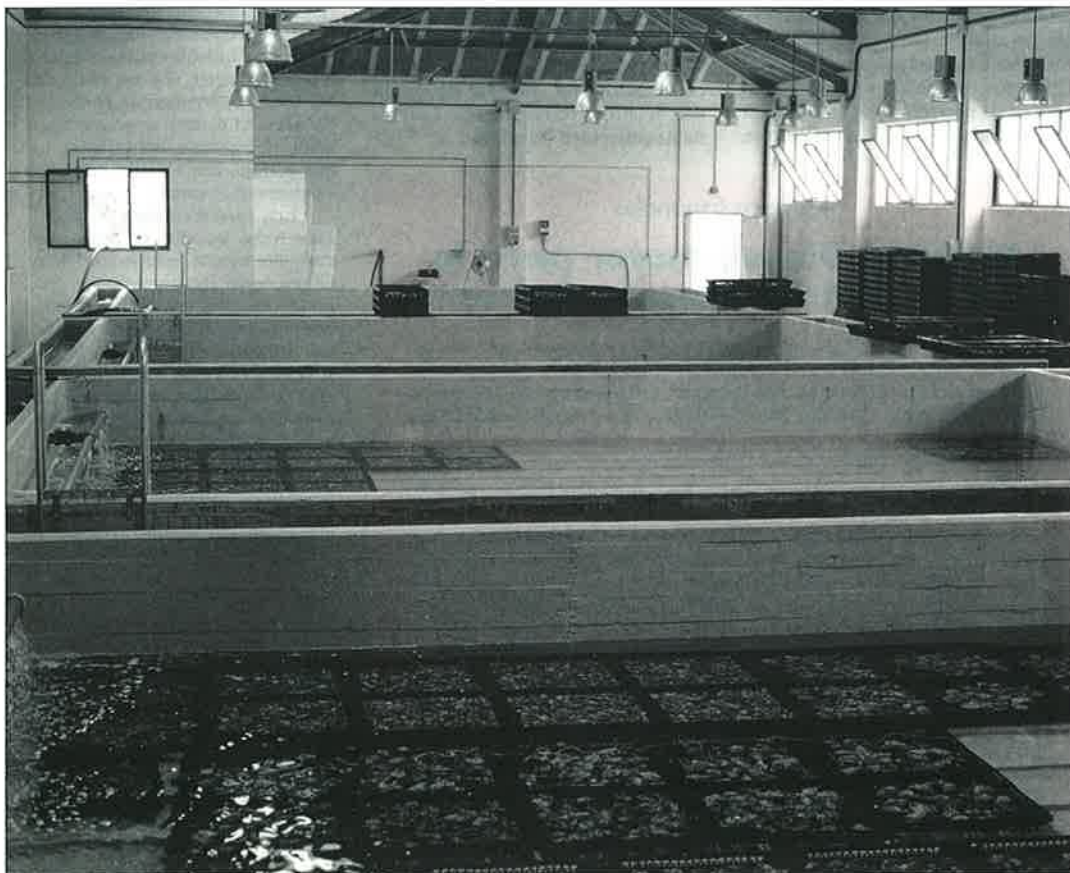
PISCIFACTORIA PARA EL ATÚN ROJO

La Ballenera, situada en el término municipal de Algeciras (Cádiz), es el lugar escogido por el empresario Tomás Pérez Bolero, que cuenta desde 1990 con una piscina para engorde en Barbate, para instalar una piscifactoría de cría y engorde del atún rojo. Según estudios realizados por la Universidad de Cádiz y por la Junta de Andalucía, el agua de esta zona es perfecta en pureza y temperatura para poder acoger a estos animales. Se trata de unas aguas prácticamente oceánicas y por tanto aceduidas.

El proyecto ha surgido ante el importante descenso en el número de ejemplares de atún rojo por culpa, en su mayor parte, de los pescadores italianos y franceses que esquilman el Mediterráneo sin ningún tipo de control. A estas aguas entran los atunes procedentes del Atlántico para su reproducción y los pescadores extranjeros los apresan sin tener en cuenta la destrucción del caladero, ni en tamaño de los túnidos.

El proyecto contempla la instalación de una sala maternal donde se introducirán las larvas de pescado o alevines de atún rojo, que procederán de las almadrabas o de los barcos de cerco, según "Europa Sur". Cuando los animales hayan alcanzado unos 200 gramos de peso, pasarán a las jaulas de engorde. Cuando todo el proceso esté en marcha, la piscifactoría podrá acoger entre 700 y 800 mil ejemplares de alevines.

Como el objetivo de estas instalaciones es la reproducción y engorde de la especie, un ochenta por ciento de los atunes criados en la piscifactoría serán devueltos al mar. El resto se dedicará a la comercialización. ■



Halios 9, la investigación para el mar

DURANTE la celebración del Certamen Vigo 97 y dentro del stand Halios 9 se expusieron los productos de las nueve empresas que conforman la marca comercial con un gran éxito tanto de público en general como con el reconocimiento a esta tarea de investigación por parte de cuantas autoridades acudieron a la feria.

La **Empresa Nacional Bazán** presentó en Vigo un novedoso buque pesquero de bajura de alta velocidad y tipo catamarán, con menos de 100 T.R.B., cuya primera unidad está ya navegando con gran rendimiento. Está destinado a la pesca de bajura y cuenta con las últimas tecnologías aplicables a la navegación y a la pesca.

Prionóvil Ibérica llevó al certamen una muestra de su "Sistema de Refrigeración Pasiva". Desarrollado conjuntamente con la empresa británica **Danlines LTD.**, consiste en un sistema capaz de mantener los grados deseados en las bodegas de los pesqueros con variaciones mínimas respecto a la temperatura ideal. Su utilización elimina la necesidad de hielo a bordo, garantizando una óptima conservación del pescado.

Astilleros Balenciaga presentó el proyecto de construcción de un buque de cerco y caeca, especialmente adecuado para un importante subsector de la pesca en el Cantábrico, cuyos tipos de pesca y campaña sean complementarios, permitiendo de este modo la ocupación del pesquero 11 meses al año como mínimo, lo que redundará en la rentabilización de la inversión.

Por su parte, **Astilleros Armón** expuso los trabajos de realización de un buque palangrero que mejore sustancialmente los actuales, muy especialmente respecto a dotarle de notables incrementos de rentabilidad y mejoras de la seguridad, tarea en la que cuenta como socio con la empresa viguesa **INNAVES**.

La empresa madrileña **Scap Europa** presentó su sistema de automatización y control. Se trata de un equipo que recoge e integra toda la información de sensores a bordo y, después de su tratamiento, procede a presentarla de forma necesaria y suficiente y automatiza y controla los procesos en el buque. En el desarrollo tecnológico del producto, titulado "Vessel Information And Control System" (VICS), han colaborado las empresas españolas **Edimar** y **Crame**, la francesa **Sodena** y la británica **Seamatrix**.

La firma catalana **Unitat de Diagnostic y Tractament (UDT)** hizo demostraciones prácticas del funcionamiento de su sistema "Telemedicina" o medicina a distancia,

nombre que designa un sistema de diagnóstico a distancia, aplicado al mundo de la mar y que en síntesis trata de recoger y transmitir pruebas y datos biomédicos desde el barco en el que se encuentra el enfermo hasta el centro de toma de decisiones en tierra, para, posteriormente, y en sentido inverso, enviar un diagnóstico y posible tratamiento.

La compañía catalana **Allibert** presentó dos tipos de cajas para el pescado con características específicas para su manipulación y almacenaje. La mejora en la calidad final del pescado, la reducción de las mermas y de los costes de descarga en puerto, el aumento de la productividad a bordo y, en fin, la reducción de los plazos de inmovilización, son algunas de sus virtualidades. Son el fruto de los trabajos realizados conjuntamente con la empresa francesa **Serete** y con la colaboración de la islandesa **QF-Group**.

La empresa bilbaína **Hidranorte Ingenieros** presentó un sistema que automatiza las diferentes operaciones que constituyen la pesca de palangre, eliminando la manipulación directa de elementos peligrosos, reduciendo los tiempos de operación y aumentando la rentabilidad del buque, desarrollado en



De izquierda a derecha: Daniel Aceituno (UDT); el alcalde de Vigo, Manuel Pérez; el ministro para las administraciones públicas Mariano Rajoy y Alfonso Paz Andrade, del Comité Ejecutivo de Vigo 97.

esta ocasión con la compañía británica **Entaco Limited**.

La empresa **Tanaval (Talleres Navales de Valencia)** llevó a Vigo '97 su definición de un buque pesquero tipo SWATH, siglas que corresponden a la clasificación "Small Waterplane Area Twin Hull", o "Buque de Dos Cascos con Pequeña Area de Flotación", cuya principal característica es, precisamente, la especial disposición de su casco, que le permite mayor velocidad que un buque convencional para la misma potencia, con las consiguientes ventajas de un mayor ahorro en el coste de explotación por su menor gasto de combustible, y más rapidez de acceso al caladero y de regreso al puerto, lo que supone un valor más elevado del pescado en el proceso de comercialización. **Tanaval** trabaja en este desarrollo con la empresa **Talleres de Arquitectura Naval**. ■

Astilleros Españoles

Manises Diesel, motor para la central eléctrica Nassau-Bahamas

Se ha llevado a cabo en la factoría de Manises Diesel Engine Co., del Grupo Astilleros Españoles, la prueba del motor destinado a la ampliación de la Central Eléctrica de Nassau-Bahamas, celebrándose con este motivo una Jornada sobre Centrales Diesel Eléctricas con motores de Baja Velocidad.

El "Proyecto Bahamas" fue contratado *llave en mano* en noviembre del pasado año por las Bahamas Electricity Corporation (BEC), con ABB Generación y Manises Diesel. Este proyecto forma parte de la ampliación de la Central Diesel Eléctrica de Clifton Pier, en las proximidades de Nassau-Bahamas, para aumentar su capacidad de generación de energía eléctrica en 31 MW mediante un motor diesel de dos tiempos fabricado en Manises y un alternador fabricado por ABB Generación en Galindo (Vizcaya). Está prevista la ampliación de la Central de BEC con otro grupo motor-alternador idéntico, a contratar en el año próximo.

Esta importante obra, fruto de la cooperación entre empresas españolas ha supuesto para la factoría de Manises Diesel -principalmente dedicada a la fabricación de motores de dos tiempos con destino a la industria naval-, su consolidación en el mercado del sector eléctrico. Con éste, Manises Diesel habrá entregado 32 motores estacionarios desde el año 1.969, 22 para el mercado nacional (Grupo Endesa: GESA y UNELCO) y 10 para la exportación (3 en el Aaiun, 2 en Isla Mauricio, 2 en Filipinas, 2 en Jamaica y el hoy probado, para Bahamas). ■

Halkey Roberts Corporation Retirada de chalecos salvavidas por defecto de fabricación

Halkey Roberts Corporation, fabricante de componentes para chalecos salvavidas inflables, ha hecho público un anuncio de retirada del mercado de uno de sus productos.

Los recientes informes sobre la no activación o la lentitud de funcionamiento de los infladores automáticos Halkey - Roberts han incitado a la compañía a realizar una investigación a fondo del asunto. Se ha descubierto que determinados elementos sensibles al agua (los carretes) fabricados durante varios meses de 1996 tienen un defecto que puede hacer que se activen lentamente o que no se activen en absoluto.

Como medida de precaución, la compañía está cambiando todos los carretes con un sello de fecha correspondiente a 1996 (por ejemplo, 06/96) o anteriores.

Pueden conseguirse recambios gratuitos a través de los detallistas y los fabricantes de chalecos salvavidas.

Los propietarios de los chalecos salvavidas pueden continuar utilizándolos de forma manual, ya que la parte manual del inflador funciona perfectamente.

Los propietarios de chalecos salvavidas inflables pueden determinar fácilmente si a sus chalecos les afecta el anuncio de Halkey - Roberts. Al carrete se accede quitando el capuchón del inflador, lo que permite leer el sello de fecha existente en el carrete.

Los carretes deben reemplazarse todos los años, de forma que cualquier carrete fechado en el 96 o en una fecha anterior debe ser sustituido lo antes posible. El carrete nuevo se coloca fácilmente. Su forma está diseñada con objeto de que sólo pueda ser insertada en la dirección correcta. Una vez insertado el carrete, el capuchón debe volverse a colocar, enroscándolo a tope.

Eric Shepard, vicepresidente del departamento de Sistemas de Inflado de Halkey - Roberts indica que: "es importante que la gente compruebe sus chalecos salvavidas tan pronto como sea posible, ésta es una excelente oportunidad para seguir las instrucciones generales de mantenimiento proporcionadas por los fabricantes de los chalecos. Debe desmontarse el cilindro de gas, reemplazándolo cuando sea necesario. Debe inflarse el chaleco de forma oral, inspeccionándolo para comprobar si existen fugas. Para cualquier pregunta, los usuarios deben ponerse en contacto con su detallista o el fabricante de los chalecos". ■

LXX Aniversario de la MUTUA

I Convención Nacional de Agentes de Murimar

Con motivo de la celebración del setenta aniversario, tuvo lugar en Madrid la Primera Convención Nacional de Agentes de Murimar que, entre otras personalidades contó con la presencia del Director General del Instituto Social de la Marina, D. Rafael Mateos Carrasco; Secretario General de la Federación Nacional de Cofradías, D. José Manuel González Gil de Bernabé; Gerente de Astilleros Lago-Abeijón, D. Domingo Lago Martínez; Jefe de Operaciones de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo "Safemar", D. Jesús Uribe Echaburu;...), del sector asegurador (Mutuapescas, D. Juan Gutiérrez Rosique; Nacional de Reaseguros, D. Francisco Carvajal Gómez; Intercover, D. Fernando Tapia García; T.S.I., Peritaciones, D. Publio Beltrán Palomo; Coopers & Lybrand, D. Javier Montalvo...) y de la mayoría del personal de Murimar tanto de los Servicios Centrales como de su red comercial de Agentes.

DURANTE los dos días, los asistentes tuvieron la oportunidad de combinar el trabajo con algunas actividades más distendidas (entre ellas, la entrega de diversos premios). Pero, lo más destacado de la Convención, según D. Jesús Sánchez-Ferragut García, Director General de Murimar, han sido las conclusiones, "una Convención no pasa a la posteridad por el mayor o menor número de asistentes, ni por un acto conmemorativo en sí ni por sus actividades lúdicas accesorias; este tipo de reuniones pasa a la posteridad por las conclusiones que en ellas se obtienen". Por eso, ésta ha sido "una buena Convención".

Además, durante la misma quedó patente que el gran protagonista de Murimar es el Mutualista y que, gracias a la estrecha colaboración entre los Agentes y los Servicios Centrales, esta Mutua procurará satisfacer todas las necesidades

de sus Mutualistas, que cada día son mayores.

D. Txomin San Martín Badiola, Presidente del Consejo de Administración de Murimar, fue el encargado de inaugurar el foro. A continuación, se dio paso a una cena de confraternización, al final de la cual se procedió a la entrega de diversos premios a las Agencias más representativas. Asimismo, el Director General del Instituto Social de la Marina, D. Rafael Mateos, hizo entrega a Murimar de una placa conmemorativa de su 70 aniversario, destacando el servicio prestado a los trabajadores del mar y su relación cuasi filial con el I.S.M.; recibió la misma, el Presidente del Consejo de Administración de Murimar.

La jornada de trabajo propiamente dicha estuvo estructurada en diversas ponencias. Comenzó D. Ricardo Roig Borrás -Agente de Murimar en Tarragona- que presentó la ponencia "Técnicas de Ventas",

en la que expuso diferentes métodos y prácticas para fomentar la comercialización de seguros en las Agencias.

A continuación, tomó la palabra D. José Luis López Hernández -Jefe Departamento Económico Financiero de Murimar en Madrid-, que pronunció la ponencia "Distribución de Seguros", referida al marco legal actual que rodea a la mediación de seguros, tras las reformas legislativas de los últimos años.

Posteriormente, D. Jesús Fernández Del Pino y Del Castillo -Jefe Departamento Técnico de Murimar en Madrid-, en su ponencia "Murimar dentro del movimiento mutual del siglo XX y su futuro para el siglo XXI" hizo un repaso a la historia del mutualismo desde sus orígenes hasta nuestros días y sus perspectivas futuras. Asimismo, describió la larga trayectoria de Murimar, iniciada en 1927 bajo la tutela de la Caja Central de Crédito Marítimo (que posteriormente se denominaría I.S.M.) y continuaba con su trayectoria en 1987 en Mutua de seguros a prima fija.

Por último, Dña. Carmen Cancela Vecino -Agente de Murimar en Vigo- centró su intervención sobre la figura del servicio de remolque en los buques pesqueros tanto a nivel legal como de seguros.

El encargado de clausurar la Convención fue el Director General de Murimar que resaltó que la tarea debe ser, sin duda alguna, conjunta entre Agentes y Servicios Centrales para ofrecer el mejor y más eficaz servicio a los Mutualistas. ■

Certificado de Calidad ISO 9002 para Contenemar



De izquierda a derecha: Rainer Schöndube, del Germanischer Lloyd; Andrés Seguí, Presidente de Contenemar; Manuel Gil de Bernabé, Presidente del Comité Español del Germanischer Lloyd.

Contenemar, empresa especializada en el transporte marítimo de mercancías entre la Península y las Islas (Canarias y Baleares), ha obtenido la certificación de calidad ISO 9002 concedida por la entidad certificadora alemana Germanischer Lloyd.

Este certificado es consecuencia del proyecto de constante mejora emprendido por la compañía, que se convierte en la primera empresa naviera del sector de línea regular que garantiza la calidad de sus servicios logísticos integrales en modalidad puerta/puerta.

La política de inversiones realizada en los diferentes puertos (terminales portuarias) y el férreo programa de reducción de costes emprendido en los últimos años, que le permite ofrecer servicios con una elevada calidad y precios competitivos, han posicionado a Contenemar para hacer frente a la competencia que se prevé en la Unión Europea para el año 1999.

Al mismo tiempo, la estrategia diseñada por Contenemar en el desarrollo de la red comercial, las terminales de carga, las compañías de grupaje, el transporte terrestre y, más recientemente, en la manipulación y distribución de cargas secas y refrigeradas, han hecho posible la presencia de la compañía en los principales puertos de nuestro país, además de en las zonas de Madrid y Zaragoza en el interior peninsular.

Contenemar, pionera en el sector del transporte marítimo español, inició su trayectoria hace casi treinta años con la incorporación del contenedor al transporte de mercancías entre la Península, y Baleares y Canarias. Actualmente es líder absoluto del sector de líneas marítimas regulares español con una facturación anual prevista para 1997 que alcanzará los 13.000 millones de pesetas. ■

Novedades de Foruno España

La firma Foruno Electric ha acudido al Salón Náutico de Barcelona con una serie de nuevos productos en el campo de los radares y pantallas para hacer más fácil la navegación. Entre otras novedades destaca el Radar Visión Diurna 10 modelo 1932, así como el modelo 1832 y el 1942. Igualmente la empresa acudió con la presentación del modelo FM 8500 Marine VHF Radioteléfono, un pequeño pero potente radar LCD de 6 modelo 1621 Mark-2 y el Plotter GPS LCD en color de 5,6 con ocho canales de alto rendimiento y preparado para DGPS.





Evitar los Accidentes Laborales **TAREA DE TODOS**

Bajo los lemas "Prevención de Riesgos Laborales es Ley de Vida" y "Evitar que pase es tarea de todos" se ha puesto en marcha una masiva campaña de Prevención de Riesgos Laborales, promovida por la Fundación para la Formación Continua (FORCEM), el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo y el Fondo Social Europeo. Ha sido el incremento de accidentes laborales producidos en nuestro país lo que ha movido a las mencionadas Instituciones a llevar a cabo esta iniciativa. Se trata de sensibilizar y concienciar a la sociedad, en general, y a los colectivos implicados, en particular (trabajadores, empresarios y administración) sobre un problema que sólo en el último año ha causado en España más de 600.000 accidentes de trabajo, casi mil muertes y unas pérdidas económicas cifradas en 2'2 billones de pesetas.

LA campaña fue presentada por el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Javier Arenas, acompañado del Secretario General de Empleo, Manuel Pimentel, el Vicepresidente de la FORCEM, Manuel Sanjuán, el de la CEOE, José Antonio Gamarra y representantes sindicales de los tres sindicatos que participan en la misma, Enrique Agor, de CIGa, Tony Ferrer, de UGT y Joaquín Nieto de CCOO. Tras una presentación general, el responsable de la FORCEM dejó claro que el objetivo que se persigue con la campaña es "disminuir la eleva-

da siniestralidad laboral que se produce en España a base de provocar una toma de conciencia sobre la gravedad del problema en los diversos colectivos implicados en el mismo. Conocer la normativa sobre salud laboral, planificando la seguridad desde el comienzo y utilizando correctamente los medios de protección individuales y colectivos".

Por su parte, los tres representantes sindicales coincidieron en lo oportuno y necesario de esta campaña, dada la alta tasa de siniestralidad que registra España y señalaron que es una

campaña oportuna, porque a pesar de la nueva Ley de Prevención y Riesgos Laborales, los accidentes continúan aumentando; que es singular porque es la primera en la que todos los agentes sociales y la propia administración con la colaboración de la Fundación para la Formación se ponen de acuerdo en llevar adelante una campaña común y que es útil, ya que con ella se pretende llegar al último empresario y al último trabajador para que cambien sus pautas de comportamiento en lo que a la prevención de los riesgos en el trabajo se refiere. En esta misma línea de impulsar la cultura de la prevención se manifestó también el representante de la CEOE.

El último en intervenir fue el titular de Trabajo y Asuntos Sociales, Javier Arenas, quien acordó la amplia labor normativa que para desarrollar la Ley ha realizado su Departamento en este último año y señaló que a pesar de que es el paro su máxima preocupación, también el evitar accidentes laborales constituye su máxima prioridad y recordó que si queremos ser europeos debemos serlo para todo y

las cifras de siniestralidad que se registran en España nos hacen estar en una posición poco honrosa.

Es ley de vida

Esta campaña de divulgación, cuyo lema central es "La prevención de riesgos laborales es ley de vida" pretende concienciar a toda la sociedad de las graves pérdidas humanas, sociales y económicas que representan los accidentes de trabajo, así como divulgar las normas vigentes para prevenirlos. Según los responsables de la misma en la FORCEM "se ha pretendido huir de toda connotación negativa o de formulaciones trágicas, buscando, con la repetida frase, "es ley de vida" el impacto en la atención y sensibilidad de los ciudadanos. De ahí que se haya hecho especial hincapié en conceptos preventivos de seguridad colectiva e individual, las condiciones de trabajo frente a siniestralidad, la información previa y una formación y planificación que impidan las improvisaciones en este terreno".

El hecho de que la Fundación para la Formación Conti-

nua (FORCEM) figure como una de las promotoras de esta campaña obedece a que la Formación Continua es uno de los elementos claves que ayudan a reducir la siniestralidad laboral por medio de la información sobre la prevención y la formación acerca de las medidas de seguridad, impartidas en los cursos a los trabajadores en las empresas. En este sentido la campaña insiste en la responsabilidad que tienen que asumir los empresarios para evaluar los riesgos que no se hayan podido eliminar, planificar y ejecutar en consecuencia con las medidas de seguridad adecuadas, integrando esta prevención en la política de gestión de la empresa, como parte inseparable del proceso productivo. La Ley de Prevención de Riesgos Laborales y la formación de los trabajadores son sus mejores herramientas para conseguirlo.

borales, cosa que no se conseguirá si no mejora la información acerca de todo aquello que tenga que ver con la seguridad y la salud en el trabajo.

Otras ideas fuerza en las que se soporta la campaña son **“Intervenir en seguridad y cumplir la ley, siempre es rentable. La formación de los trabajadores, también”; “Para que la protección aumente”; “Para que las bajas, bajen”; “Para que nunca tengamos que decir: “se podía haber evitado”” o “Para que la buena noticia sea precisamente la ausencia de noticias”**. Estos mensajes llevan implícita la necesidad, entre otras, de la Formación Continua, para conseguir eliminar en lo posible la siniestralidad laboral en España y crear una nueva cultura de la prevención. De ahí que sea oportuno recordar los numerosos cursos de formación expresamente dirigidos a la Prevención de Riesgos Laborales que viene impartiendo la FORCEM desde su creación.

Difusión y Coste

La financiación de esta campaña, que asciende a 750 millones de pesetas, corre a cargo de la FORCEM, que es una institución privada de carácter social compuesta por CEOE, CEPYME, CCOO, UGT y CIG. Será difundida en la prensa diaria, con anuncios a doble página en los periódicos de mayor difusión nacional, en Madrid y provincias, así como en los diarios de información económica, deportiva y semanarios de mayor tirada. En las emisoras de radio de mayor cobertura nacional serán difundidas 200 cuñas de 20 segundos y tres spots de 20 segundos y un publireportaje de 2 minutos se emitirán por las televisiones y canales autonómicos. Cien mil carteles en color de 50 por 70 serán instalados en vallas, cabinas telefónicas, metros, trenes, estaciones de renfe y trenes de cercanías. Asimismo se abrirá una página Web en Internet para información sobre la campaña que irá complementada con los textos legales, normativa y bibliografía sobre la prevención de los riesgos laborales. ■

Concha Hernández Carazo



recuerda, asimismo, que deben cumplir todas las medidas de prevención establecidas en su empresa, tanto por su propia seguridad como por la de sus compañeros. La formación forma parte del derecho general de los trabajadores a una protección eficaz en seguridad y salud en el trabajo.

Los mensajes que se han elegido buscan el impacto principal en el sentido de la responsabilidad, la seguridad y atención y la buena información de los trabajadores y empresarios.

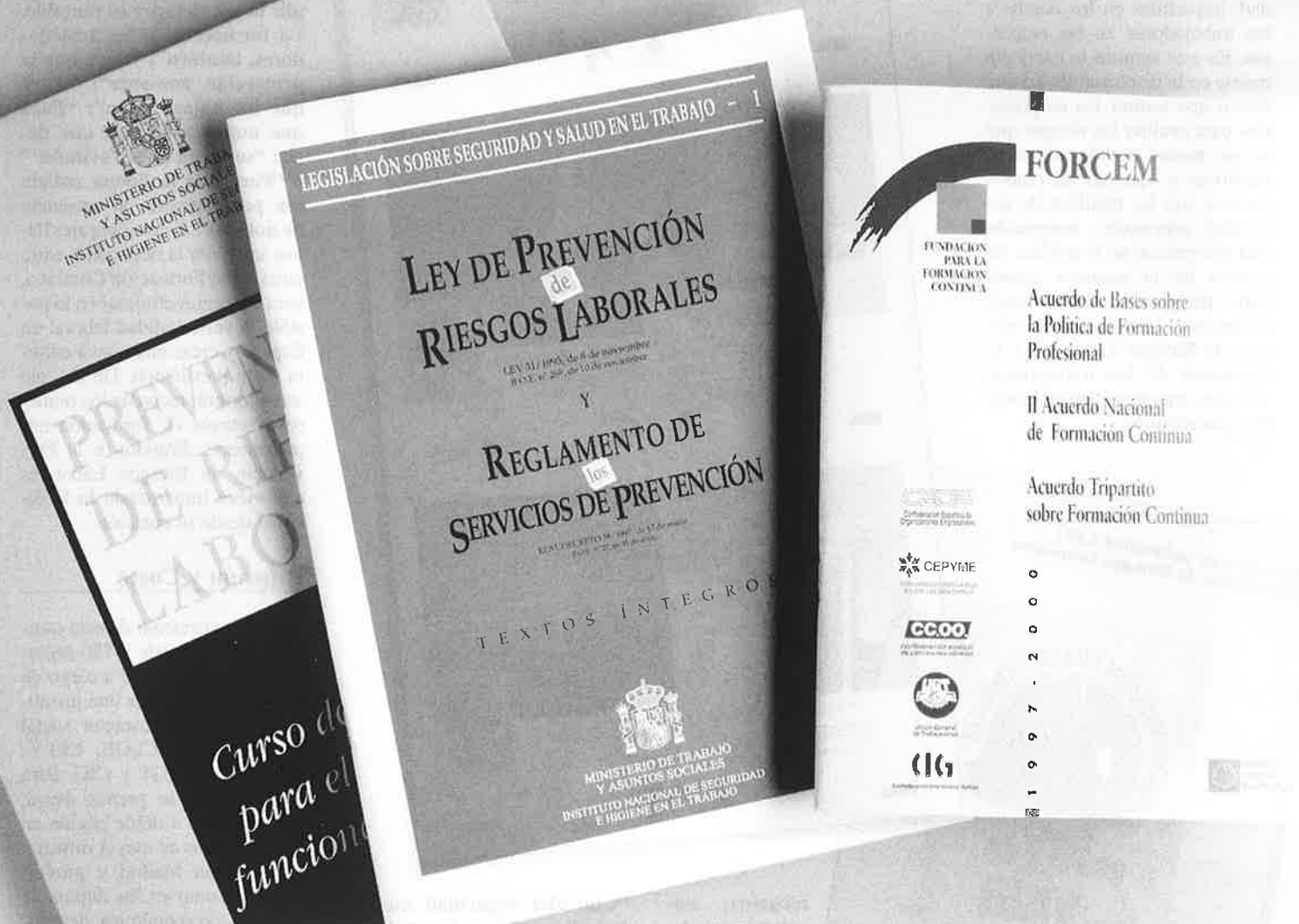
“Con alta seguridad no hay bajas”, es uno de los mensajes elegidos, haciendo un llamamiento a la responsabilidad en la seguridad. **“Al finalizar el trabajo hay que salir así** (imagen de un trabajador saliendo por su propio pie del trabajo) y **no así** (imagen saliendo en camilla con el pie escayolado), dice otro, que expresa el cuidado que el trabajador debe imprimir a sus tareas para no dar ese mal paso que puede perjudicar a su integridad física. **“Es preferible estar informado que ser noticia”** (este lema está soportado por la imagen de un titular de periódico dando cuenta de la muerte de un trabajador), destaca el tercer mensaje, para que dejen, definitivamente, de ser noticia diaria los accidentes la-

Campaña de publicidad 1997 Prevención de Riesgos Laborales



Pero la campaña se dirige también a los trabajadores en el sentido de recordarles que tienen derecho a participar en la empresa en las cuestiones relacionadas con la prevención de riesgos en el trabajo, así como a una información y formación suficientes sobre dichos riesgos y la forma de prevenirlos. Les

Es preferible estar informado...



Noticias como ésta se pueden evitar. Entre todos, empresarios y trabajadores, debemos reducir los actuales y alarmantes índices de siniestralidad laboral (más de 600.000 accidentes de trabajo producidos, con casi 1.000 muertos y más de 2 billones de pesetas de pérdidas estimados en 1996), que suponen un grave problema, humano, social y económico.

Los empresarios deben evaluar los riesgos que no se hayan podido eliminar, y planificar y ejecutar en consecuencia las medidas de seguridad adecuadas, integrando esta prevención en la política de gestión de la empresa, como parte inseparable del proceso productivo. La Ley de Prevención de Riesgos Laborales y la formación de los trabajadores son sus mejores herramientas para conseguirlo.

Los trabajadores y sus representantes tienen derecho a participar en la empresa en las cuestiones relacionadas con la prevención de riesgos en el trabajo, así como a una información

Que ser noticia.

El fallecido, de 21 años, es la 31ª víctima en un tajo del presente año

Un pintor muerto y otro herido grave al descolgarse un andamio en Ce

Eduardo Fernández
año



y formación suficientes sobre dichos riesgos y la forma de prevenirlos; y deben cumplir todas las medidas de prevención establecidas en su empresa, tanto por su propia seguridad como por la de sus compañeros. La formación forma parte del derecho general de los trabajadores a una protección eficaz en seguridad y salud en el trabajo.

Invertir en seguridad y cumplir la Ley, siempre es rentable. La formación de los trabajadores, también. Para que la buena noticia sea precisamente la ausencia de noticias.

www.forcem.es

Sanidad a bordo

La gripe es un problema sanitario importante en nuestra época. Económicamente representa también un problema debido al elevado absentismo laboral que ocasiona.

La gripe es una enfermedad que afecta al aparato respiratorio, causada por virus y que comienza normalmente con fiebre, dolor muscular generalizado y dolor de cabeza.

LA GRIPE

SE contagia por respirar en ambientes donde el virus está flotando en el aire. Las personas enfermas de gripe al respirar y al toser, eliminan al aire y a los objetos, virus capaces de contaminar y de transmitir la enfermedad. Así se van contagiando de unas personas a otras.

Habitualmente se presenta como una epidemia durante la época de final de otoño y principio del invierno. También puede presentarse en otras estaciones del año. Cada tres años, más o menos, se suele dar una epidemia aguda que afecta a casi todo el país.

El virus de la gripe suele cambiar levemente de un año a otro, pero a veces cuando se produce un cambio importante de este virus, se presenta esta enfermedad en casi todo el mundo (se denomina pandemia) y sus síntomas son de mayor gravedad que en años anteriores.

Afecta a personas de todas las edades pero con mayor frecuencia se da entre los escolares. Se suele presentar a menudo en dos oleadas:

- la primera en estudiantes y miembros activos de la familia
- la segunda en personas internadas y en instituciones semicerradas.

Las personas con **riesgo elevado** de padecer una enfermedad severa son aquellas que presentan ciertas enfermedades crónicas:

- Enfermedades pulmonares crónicas
- Enfermedades de las válvulas del corazón
- Enfermedades cardíacas con edema pulmonar
- Diabetes
- Insuficiencia renal crónica
- SIDA y otras inmunodeficiencias
- Cáncer.

También presentan mayor riesgo de enfermedad grave:

- Las mujeres en el tercer trimestre de la gestación
- Los ancianos
- Los niños pequeños
- Los pacientes encamados.

Aunque se pueden identificar grupos que tienen un riesgo especial de padecer una enfer-

medad grave o complicada, no hay que olvidar que en períodos de epidemia, toda la población está en riesgo de padecer la gripe.

La población marinera, debido a sus condiciones de trabajo, en contacto con ambientes fríos en algunos casos, húmedos, conviviendo largas temporadas en las mismas estancias del buque, puede llegar a sufrir una situación de "epidemia" en el barco.

SINTOMAS

Hay un **período de incubación** de unas 48 horas más o menos durante el que la persona no suele presentar ningún síntoma.

De forma brusca comienza

CARNET DE VACUNACIÓN A D U L T O S

Apellidos							
Nombre							
Dirección							
población							
Nº de empleado							

PRÓXIMAS VACUNAS

Vacuna	Día	Mes	Año

CALENDARIO LABORAL PARA 1998

El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha hecho público el calendario laboral para 1998 a través de una Resolución publicada en el Boletín Oficial del Estado el pasado 22 de octubre. En dicha norma se incluyen las fiestas tanto de carácter nacional para todo el país como las que se refieren a las de cada Comunidad Autónoma

COMUNIDADES AUTÓNOMAS	ANDALUCÍA	ARAGÓN	ASTURIAS	BALEARES	CANARIAS	CANTABRIA	CASTILLA LA MANCHA	CASTILLA Y LEÓN	CATALUÑA	COMUNIDAD VALENCIANA	EXTREMADURA	GAUCIA	MADRID	MURCIA	NAVARRA	PAÍS VASCO	LA RIOJA	CIUDAD AUTÓNOMA DE CEUTA	CIUDAD AUTÓNOMA DE MELILLA
FECHA DE LAS FIESTAS																			
ENERO	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL
1 Año Nuevo	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
6 Epifanía del Señor																			
FEBRERO	●																		
28 Día de Andalucía	●																		
MARZO																			
19 San José.																			
ABRIL	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
9 Jueves Santo																			
10 Viernes Santo																			
13 Lunes de Pascua																			
23 Fiesta de la Comunidad de Castilla y León																			
23 San Jorge-Día de Aragón		●																	
MAYO	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL
1 Fiesta del Trabajo																			
2 Fiesta de la Comunidad de Madrid																			
30 Día de Canarias					●														
JUNIO									●								●		
9 Día de la Rioja																			
9 Día de la Región																			
24 San Juan																			
JULIO																			
25 Santiago Apóstol																			
28 Día de las Instituciones de Cantabria																			
AGOSTO	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL
15 Asunción de la Virgen																			
SEPTIEMBRE																			
2 Día de la C.A. de Ceuta																			
8 Día de Extremadura																			
8 Día de Asturias																			
11 Diada Nacional de Cataluña																			
15 Ntra. Sra. de la Bien Aparecida																			
OCTUBRE	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL	NAL
9 Día Comunidad Valenciana																			
12 Fiesta Nacional de España																			
NOVIEMBRE	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
2 Lunes siguiente al día de Todos los Santos																			
DICIEMBRE	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
7 Lunes siguiente al Día de la Constitución Española																			
8 Inmaculada Concepción																			
25 Natividad del Señor																			
26 San Esteban																			



LA PESCA DESAPARECE.

Hay que dejar crecer
a los peces.
Si no tienen el tamaño
mínimo, no los compres,
no los pesques.



Con el mar, todos tenemos que dar la talla.
Los peces y tú.



MINISTERIO DE AGRICULTURA PESCA Y ALIMENTACION
SECRETARIA GENERAL DE PESCA MARITIMA

FROM

COMUNIDAD EUROPEA

Instrumento Financiero
de Orientación de la Pesca



PONGA RUMBO



A LA MÁXIMA SEGURIDAD

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.

Confíe siempre en MURIMAR,
le guiará la máxima seguridad.

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



MURIMAR
MUTUA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

Orense, 58. 6ª Planta. 28020 MADRID.