

MAR

N.º 363 - JULIO-AGOSTO 1998

**EL GOBIERNO FIJA
NUEVAS CONDICIONES
PARA RENOVAR
LA FLOTA**

Organizaciones españolas han presentado una propuesta conjunta
**BRUSELAS NEGOCIA LA REFORMA
DE LA POLÍTICA PESQUERA COMÚN**

**EL FROM SALE DE
CAMPAÑA**

**BAMIO, la oferta
formativa para el sector
marítimo pesquero**

Centro de Formación Ocupacional Marítima de **BAMIO**

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

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



Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio

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

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

LA GRAN ESCUELA DEL MAR





ON la excepción de la Política Agrícola Común, la Política Pesquera Común (PPC) es la más antigua y la más importante de las organizaciones comunes que funcionan en la Unión Europea. España, primer país comunitario por su flota pesquera, tuvo que soportar un largo e incomprensible período transitorio impuesto por los demás Estados miembros que afortunadamente para el sector, se pudo recortar durante el mandato de Pedro Solbes como ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación. Y, España, que había entrado en la PPC de puntillas por los recelos del resto de los socios, al final ha impuesto su peso real en el sector para convertirse en protagonista en el desarrollo y los debates de la Política Pesquera Común.

Con la mirada puesta en la Unión Monetaria y la incorporación de nuevos países, la Unión Europea está procediendo a la revisión de las más importantes organizaciones comunes de mercado y, en este proceso, no se ha dejado a un lado la PPC. La Comisión ha iniciado la cuenta atrás para poner en marcha a partir del año 2001 una nueva política en el sector de la pesca y para ello se ha iniciado una ronda de conversaciones y consultas con los principales protagonistas en el sector. En el caso de España, las organizaciones pesqueras más importantes han elaborado un documento -propuesta conjunto donde el que se aboga por el establecimiento de verdad de única política pesquera común, una sola flota, la eliminación de cuotas y unos nuevos mecanismos para el

30 DÍAS

REFORMAR LA PPC

control de caladeros mediante el seguimiento de la flota y la asignación de derechos.

Queda mucho tiempo para la aprobación de esta reforma de la PPC, pero desde España se ha dejado claro a la Unión Europea que si se habla de políticas comunes que las mismas sean de verdad y no solamente sobre el papel.

El primer semestre del año se ha cerrado con la disposición de la Secretaría General de Pesca Marítima referida a las nuevas condiciones para la modernización de la flota y muy especialmente para la construcción de nuevas embarcaciones. España tiene recorrido un camino superior al que había exigido la Unión Europea para ajustar la flota a los planes impuestos por Bruselas. En base a ese margen, la Administración ha decidido, de acuerdo con el sector, la po-

sibilidad de que no haya que apartar un barco para construir otro de igual volumen sino que el nuevo pueda ser superior, con nuevos y mejores espacios pensando fundamentalmente en mejorar su navegabilidad, su seguridad a bordo, la comodidad de los tripulantes y la mejora de las condiciones de trabajo para la preparación del pescado a bordo.

Sin salir de la política pesquera y las cuestiones de Bruselas, hay un dato a reflejar en este momento, con tiempo hasta que se produzca su aprobación. En el conjunto de las reformas de los fondos de ayuda que funcionan en la Unión Europea, en España hay una cierta preocupación de que los cambios afecten negativamente al sector de la pesca. En lo que se refiere a la política pesquera en el interior, el FROM acaba de poner en marcha campañas para la promoción de pescados y conservas por un importe de unos 1.000 millones de pesetas.

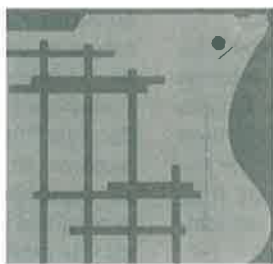
Se trata de vender más y de que el consumidor sepa también mejor lo que está comprando. Una política de promoción que generalmente se ha traducido en mayores ventas y mejores precios en origen, aunque dado que no andamos sobrados de capturas, los precios de la pesca no necesitan campañas para subir. ■

Vidal Maté



BILBAO

27/31 OCTUBRE '98



SINAVAL 98

**Feria Internacional de la Industria
Naval, Marítima, Portuaria y Offshore**

HAGA NEGOCIOS

A BORDO,

en SINAVAL

EUROFISHING



**Feria Internacional
de la Industria Pesquera**

FERIA INTERNACIONAL DE BILBAO  **BILBOKO NAZIOARTEKO ERAKUSTAZOKA**

Apdo. Postal 468 - 48080 BILBAO (España) - Téls (34-94) 439 60 66 - 439 62 23 - Telefax (34-94) 442 42 22 - www.feniint-bilbao.es



LIBRO

**PUNTOS DE
REFERENCIA PARA
LA ORDENACIÓN
PESQUERA**

**Autores: Caddy, J.F. y
R. Mahón**

Documentos FAO

En este trabajo la FAO hace una revisión del marco conceptual y las aplicaciones de los puntos técnicos de referencia en la ordenación pesquera. A pesar de la considerable inversión en metodologías y expertos en la evaluación de poblaciones, las pesquerías se hallan sobreexplotadas a escala mundial. Esta situación parece es debida al desfase existente entre las evaluaciones y la precisión de la ordenación. El trabajo analiza los diferentes puntos que se utilizan a la hora de las evaluaciones. Los autores son de la opinión de que en el futuro se deberán hacer algunas modificaciones para aplicar con éxito el conjunto de reglas que se utilizan para estos menesteres. En su opinión, las organizaciones de ordenación pesquera continuarán evaluando y ordenando las pesquerías en forma rutinaria, pero la ordenación podría necesitar el desarrollo de una revisión independiente cuando nos aproximemos a los límites de captura de un recurso. ■



**BADOUIX FRÈRES
BUSCA COMPRADOR**

Mayorista francés del sector pesquero, ubicado en las instalaciones del Merca de Saumaty (Marsella - Francia), cuenta con:

- un total de 500 m² de locales (despachos, almacén, puesto de venta...),
- un muelle de desembarco en el puerto de Marsella,
- directamente asociados con atuneros...

BADOUIX FRÈRES busca una empresa española interesada por adquirir sus activos y tener un acceso directo al mercado francés.

Para recibir un dossier de presentación de esta empresa, puede contactar con D. Felipe LUNEAU al teléfono 91-522 67 42 ó al fax 91-523 36 42 bajo referencia BA 98/78.



6
HACIA UNA NUEVA PPC
Bruselas ha iniciado los trabajos para poner en marcha a partir del 2001 una nueva política pesquera común.

18
NUEVAS NORMAS PARA CONSTRUIR BARCOS
La Administración pesquera ha procedido a la aprobación de nuevas reglas de juego para la construcción y modernización de las embarcaciones.



12 **ÉXITO EN LA LUCHA CONTRA EL FRAUDE**
En los dos últimos años se detectó un fraude de 375.100 prestaciones por desempleo

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:** Pulgurriquer, 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. **Cautin:** 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. - Telex (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. **Malilla:** 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. Solleza, 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.

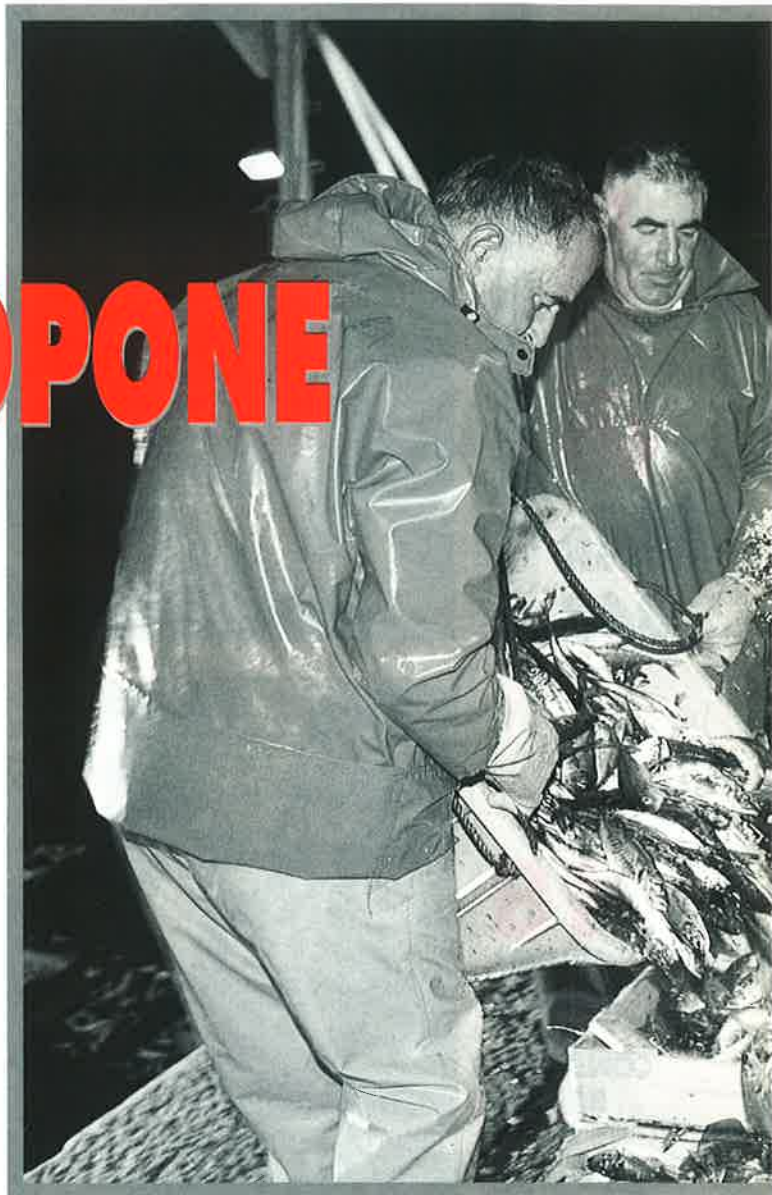
Imprenta: ARTEGRAF. Sebastián Gómez, 5. 28026 MADRID. Depósito Legal: M. 16516/1963. NIPD: 205-98-001-2

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.

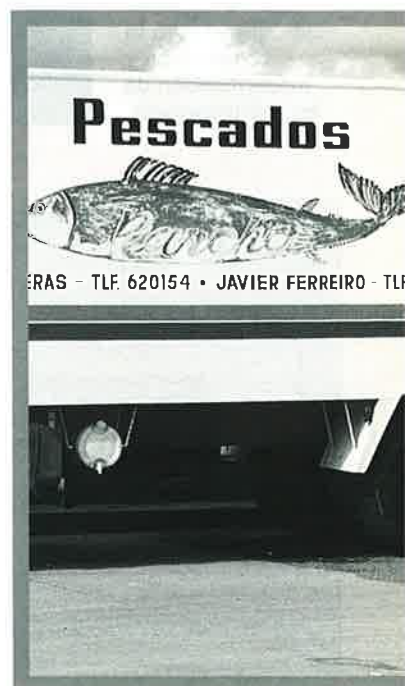
Planteamientos del sector ante la revisión de la PPC prevista para el año 2002

ESPAÑA PROPONE REFORZAR LA POLÍTICA PESQUERA COMÚN

La Comisión de la Unión Europea ha iniciado la cuenta atrás para analizar la situación de la flota comunitaria y tratar de sentar las bases de cara a la revisión de la Política Pesquera Común en el año 2002. Al igual que se está haciendo en otros aspectos referidos a la política pesquera en la Unión Europea, Bruselas ha recabado la opinión de los sectores más representativos.



EN el caso de la revisión de la PPC, la Comisión se ha dirigido a tres estructuras básicas en el sector de la pesca en España como son las Cofradías de Pescadores para la bajura así como a la Federación Española de Buques de Pesca y a la Confederación Española de Asociaciones Pesquera. Las tres organizaciones, aunque sus intereses y la actividad de sus asociados es diferente, han elaborado un documento para enviar a la Comisión donde se recogen los planteamientos del sector de la pesca en España ante esa próxima revisión. En este documento, se ha tratado de mantener un equilibrio entre todas las posiciones, aunque en su conjunto hay una





idea muy clara que prevalece sobre el resto. España quiere que se refuerce la filosofía y que se avance en el desarrollo de los mecanismos de cara a consolidar una auténtica Política Pesquera Común (PPC) con una Unión Europea donde solamente haya una cuota y una sola flota y no como sucede en la actualidad con censos de flotas en cada Estado y la tradicional distribución anual de cuotas y de TACs. Para las organizaciones pesqueras españolas, se debería llegar al concepto de que en la UE existe solamente un mar, aunque en principio y, por respetar la situación de la pesca de bajura en las Cofradías, se plantean limitaciones para el acceso a las 12 millas en cada Estado miembro.

Esa eliminación de cuotas como se plantea, no sería sin embargo un acto gratuito, sino la consecuencia de la aplicación de los programas de Orientación de flotas en cada Estado miembro. Solamente sería posible llegar a ese punto cuando se hubieran ordenado las flotas y cuando funcionarían perfectamente los mecanismos de control para cada uno de los barcos de esa gran flota comunitaria. El control del esfuerzo pesquero se haría por esa vía y no mediante el actual sistema de cuotas. Cada embarcación tendría sus derechos a la pesquería en determinadas especies. Las organizaciones pesqueras españolas abogan por el funcionamiento de una nueva PPC donde se trate de forma globalizada y común la gestión de los recursos pesqueros, así como la or-

ganización de los mercados. Para el director gerente de la Cooperativa de Armadores de Vigo, José Ramón Fuertes, para el sector de la pesca se deben aplicar los principios básicos que constituyen el mercado único y deben prevalecer sobre otras cuestiones los criterios de rentabilidad, eficacia y libre competencia entre todas las empresas comunitarias a partir de una igualdad de condiciones para faenar. La propuesta de las organizaciones pesqueras españolas apoya una nueva Política Pesquera Común (PPC), con sensibilidad para todas las cuestiones sociales, para el mantenimiento del empleo y también para la defensa e impulso de los artes tradicionales. Frente a la actual situación de desmembramiento y separación de flotas, desde España se aboga por una auténtica política común con un tratamiento global de todas las pesquerías, con una flota única, una organización común de mercado, todo ello desde una única política

de control en aguas comunitarias.

Según el contenido de la propuesta de las organizaciones pesqueras españolas, la nueva política para el sector debería pretender los siguientes objetivos:

- 1 Una recuperación de los recursos en las principales especies comerciales para garantizar un rendimiento óptimo así como su mantenimiento en el tiempo evitando las situaciones de sobreexplotación.

Cofradías de Pescadores, Federación Española de Armadores de Buques de Pesca y la Confederación Española de Asociaciones Pesqueras han hecho una propuesta conjunta

2 Lograr unos niveles aceptables de rentabilidad sostenible tanto para las empresas como para los trabajadores evitando las situaciones de crisis como las actuales.

3 De acuerdo con la biomasa sostenible, se propugna el mantenimiento de la capacidad pesquera de la flota, una vez se hayan cumplido por los países miembros los programas de orientación pesquera.

4 La Comunidad debería lograr la plena utilización de sus posibilidades de pesca tanto en aguas interiores de la UE como en caladeros exteriores.

5 Conseguir una flota moderna y competitiva en los mercados internacionalizados.

6 Lograr una gestión de recursos externos más coordinada y con el respaldo de la política comercial y de cooperación, con capacidad para liderar posiciones en organismos multilaterales. España plantea un mejor trato para la pesca y que el sector sea tenido en cuenta en una globalización de la economía. La experiencia demuestra que en los años precedentes, lejos de eso, el sector ha sido moneda de cambio en beneficio de otros sectores económicos. España defiende que, a la hora de una negociación global con un tercer país, se tengan más en cuenta los intereses pesqueros y no al revés.

7 En materia de mercados se defiende un sector res-

ponsable y competitivo, donde se cumpla el principio de la preferencia comunitaria y donde no haya competencia desleal con ofertas de productos ilegales o con importaciones que no cumplan las condiciones sanitarias.

8 El objetivo último es lograr una necesaria competitividad en las empresas pesqueras lo que se traduciría en beneficios y empleo.

La gestión de los recursos

Uno de los puntos centrales de las propuestas españolas está referido a la gestión de los recursos pesqueros.

De cara al futuro se plantea la necesidad de lograr una verdadera política común donde solamente exista una zona de pesca común, con recursos comunes y una sola flota que estaría formada por una sola flota por los barcos de los países miembros, todo ello en el marco de una Organización Común de Mercado (OCM).

Según la propuesta española, las pesquerías comunitarias estarían definidas por: **a** una zona de pesca común que englobaría todas las aguas comunitarias de los países miembros a partir de una franja costera que en una primera fase se excluiría en la gestión común de los recursos. **b** Recursos pesqueros comunes que serían las poblaciones de peces de diferentes especies que forman unidades de población al margen de los límites zonales. **c** Una sola

Se reclama el funcionamiento de una sola cuota, una sola flota y, en definitiva, un solo mar cuando se hayan ultimado los programas de ordenación de la flota en cada país



flota comunitaria formada por las unidades de todos los Estados miembros una vez se hayan aplicado en su totalidad todos los objetivos de adaptación o reordenación que señalasen los programas de orientación plurianual hasta el año 2001.

Respondiendo a los intereses de la flota de bajura con gran interés económico y, sobre todo social para el sector, la propuesta reconoce que a partir del año 2002 se deberían mantener las actuales limitaciones de acceso para la franja hasta las 12 millas. Con carácter general se plantea la derogación del régimen de acceso limitado que funciona en la actualidad.

En relación con el llamado "box" irlandés u otras zonas





similares, el sector de la pesca en España considera que su mantenimiento no tiene ninguna justificación siempre que no haya sólidas razones científicas. España plantea su total eliminación a partir del año 2002.

Para el acceso al Mar del Norte, actualmente, por los Tratados de Adhesión para España y Portugal en 1985 y de Suecia y Finlandia en 1994, hay una serie de limitaciones que terminan en el año 2002. Llegada esa fecha, desaparecerían esas condiciones y el actual trato discriminatorio que sufren esas flotas.



Emma Bonino,
Comisaria Europea de Pesca.

La propuesta de las organizaciones pesqueras españolas señala que la gestión común de los recursos tiene como objetivo primordial una explotación más racional de las especies y lograr a la postre una actividad más rentable. La gestión común de los recursos en las aguas comunitarias se debería fundamentar en los siguientes puntos:

1 Inicialmente se debería lograr un ajuste de la flota para lograr una recupera-

ción de recursos hasta niveles de seguridad.

2 Se baraja un sistema alternativo al de las cuotas. Los españoles estiman que el sistema de TACs y cuotas no ha resultado eficaz en el pasado al significar una fuerte rigidez en la actividad de los barcos que merma su rentabilidad, aumenta los descartes y no proporciona además información veraz y completa a los científicos. España se muestra favorable a sustituir progresivamente el sistema de TACs y cuotas por otro de regulación del esfuerzo pesquero de aplicación más fácil y eficaz. Para ello, como se ha señalado anteriormente, sería necesario un trabajo previo de adaptación y ordenación de flotas para avanzar posteriormente hacia sistemas para la gestión del esfuerzo pesquero. Inicialmente se sacarían de este sistema las flotas de bajura.

3 Se deberían cumplir normas estrictas comunes para la conservación de las pesquerías según especies o zonas, en base a datos fiables de carácter científico. Deberían ser normas fáciles de explicar y de aplicar.

4 Evitar los descartes. Hacen falta medidas de gestión que impidan descartes masivos como sucede en la actualidad. Para ello se deberían flexibilizar las normas sobre capturas accesorias, algo inevitable en pesquerías multiespecies.

5 Principio de estabilidad relativa. Hay actualmente claves en el reparto en las posibilidades de pesca que se impusieron a países candidatos a la entrada en la UE. Es algo que se debe replantear en la actual reforma para que haya un reparto más equitativo en las posibilidades de pesca. Para España esta situación está causando graves problemas para la flota. En su momento hubo un reparto de cuotas que no responde a la realidad de la flota.

6 Transferencia de los derechos de pesca. Se trata de una situación que ya se hace en este momento entre empresas en un mismo país o entre dos países miembros. España considera que se debe avanzar en esa dirección, siempre bajo el control de los Estados.

7 Plena utilización de las posibilidades de pesca. Hay que establecer mecanismos para evitar que no se utilicen derechos y que se desperdicien recursos.

En materia de la gestión de los recursos, desde las organizaciones pesqueras españolas se insta a la Unión Europea para llevar a cabo una buena política para recabar información científica sobre la evaluación de los stocks. Para ello se propugna una mayor disponibilidad de recursos financieros así como una mayor coordinación entre las diferentes investigaciones. En cualquier caso, la propuesta española considera que se debe mantener un equilibrio entre las recomendaciones de los científicos y sus posibles repercusiones socioeconómicas sobre el sector para lograr un punto de equilibrio entre ambos intereses.

Como nuevos instrumentos en la política para la gestión de los recursos se aboga por dos mecanismos. El primero, establecer un marco plurianual de las capturas que permita una mejor planificación para las empresas. Toda flexibilización en la gestión de recursos se considera positiva. El segundo punto es una gestión multispecies con el fin

de evitar el alto grado de descartes que existe en la actualidad. Sería un paso para racionalizar la pesca. Para toda la flota comunitaria se establecerían medidas comunes de conservación de fácil explicación, comprensión y aplicación.

Esta política única en la gestión de los recursos, debería ir acompañada de una política también única de control así como de un régimen sancionador en el mismo sentido. Esta política se aplicaría desde la Comisión con criterios homologados y sin discriminar a los Estados miembros. La competencia nacional en materia de control afectaría solamente a la franja costera así como a las actividades de los flotas en caladeros externos en aplicación del principio de subsidiaridad. Finalmente se aboga por unos controles rigurosos en los desembarques, transbordos o

importaciones de terceros países por los Puntos de Inspección Fronteriza.

Los recursos externos

A la vista de la situación de los caladeros comunitarios y las necesidades de las flotas, donde destaca en primer lugar la española, la propuesta propugna una potenciación de la política de acuerdos con terceros países para lograr un suministro que demanda el mercado interno comunitario, pero sobre todo para mantener la actividad de las flotas y el empleo en determinadas zonas costeras. Junto a este apoyo a los acuerdos con ter-

El control del esfuerzo se haría mediante el control de las flotas teniendo cada barco sus derechos para operar en cada pesquería



ceros países, desde las organizaciones pesqueras españolas se reclama una mayor coordinación cuando se trata de abordar una política pesquera ante organismos internacionales en las zonas más allá de las 200 millas. El sector reclama una mayor presencia cuando se negocien acuerdos pesqueros en organismos multilaterales. Ante los acuerdos tradicionales con terceros países, el sector reclama en primer lugar cuotas y licencias de pesca. Pero, si eso no fuera posible en la medida de las posibilidades planteadas, se propugnan compromisos para que funcionen las Asociaciones Temporales de Em-

presas dejando para el final las Sociedades Mixtas.

Las organizaciones pesqueras españolas se muestran partidarias en su propuesta de evitar una sobrecapacidad de la flota con el fin de mejorar la situación de los recursos. Por esta razón se insta a la Comisión para que exija a cada Estado miembro cumplir sus planes de flota para adaptar sus capacidades. En la misma línea de preservar recursos, se defiende un mayor apoyo para las políticas pesqueras que usen artes tradicionales. Se reclama el mantenimiento de las ayudas estructurales e incluso su incremento a partir del año



2002 con el fin de renovar y modernizar las flotas ajustando las mismas a las posibilidades de pesca.

En política de mercados, en opinión de las organizaciones pesqueras españolas, el funcionamiento de la OCM es malo, poco eficaz y no sirve para sanear el mismo. Se plantea como objetivo lograr un mercado interno en la UE equilibrado y basado en la calidad donde no tenga cabida la competencia desleal por ejemplo con importaciones masivas en muchos casos de dudosos controles. Se aboga por un endurecimiento de las exigencias en materia de cali-

dad, tamaños y por un mayor control higiénico-sanitario, especialmente en las entradas procedentes de barcos con banderas de conveniencia. En esta misma línea se propugna mano dura contra la comercialización de pescado con tallas por debajo de las reglamentadas en la UE, sea cual sea su procedencia. Para las Sociedades Mixtas se reclama un tratamiento más favorable cuando metan sus productos en el mercado comunitario.

Junto a la política para una mejor gestión de los recursos, desarrollo sostenible de los caladeros u ordenación y

ajuste de las flotas, las organizaciones pesqueras españolas coinciden también en la necesidad de que todas esas medidas tengan también en cuenta a la hora de su aplicación las implicaciones sociales de la pesca y su efecto sobre cada zona para mantener niveles de actividad y empleo. Por ese motivo se insta al mantenimiento de las ayudas sociales así como a la concesión de mayores apoyos para que los propios productores participen en los procesos de comercialización. Finalmente se advierte a la Comisión sobre la posibilidad de que con la entrada de nuevos países se pueda producir un mayor dese-

quilibrio en el marco de la PPC.

Las organizaciones pesqueras españolas reclaman en su propuesta el reconocimiento del Comité Consultivo de Pesca como el interlocutor válido y el más importante del sector ante las instituciones comunitarias.

En conjunto una propuesta que lleva una fuerte y razonada carga de profundidad para modificar la actual PPC y sobre la que el debate no ha hecho nada más que comenzar. ■

Vidal Maté

En los últimos dos años

DETECTADO UN FRAUDE

DE

375.100

Un ahorro de 427.116 millones de pesetas es el resultado de la aplicación de las Medidas de Lucha contra el Fraude y la Morosidad que el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha venido realizando durante los dos últimos años en sus tres áreas de actividad: Empleo, Seguridad Social y Asuntos Sociales. Para ello los responsables de este Departamento han llevado a cabo casi 15 millones de actuaciones que han consistido, entre otras, en la suspensión de prestaciones, control de las bases de cotización y revisiones de expedientes. El dato más contundente de la decisión que este Ministerio tiene para acabar con el fraude ha sido la retirada, en los dos últimos años, de la prestación por desempleo a 375.100 personas, lo que supone el 7,8% del total de beneficiarios.

Estas actuaciones han supuesto un ahorro de 427.000 millones de pesetas

PRESTACIONES POR DESEMPLEO



ESTAS actuaciones han obedecido, según ha explicado el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Juan Carlos Aparicio, "al respeto a la ley y a la defensa de los intereses de los contribuyentes con el objetivo de consolidar el sistema de la Seguridad Social mediante la ordenación del gasto. Se trata de gastar más, pero de gastar mejor".

El balance de dos años de lucha contra el fraude fue presentado recientemente por el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Juan Carlos Aparicio y por los Secretarios Generales de Empleo y Asuntos Sociales, Manuel Pimentel y Amalia Gómez. Según los datos ofrecidos del total de los 427.116 millones de pesetas ahorrados, 206.240 lo fueron en el área de Seguridad Social; 208.209 en la de empleo y

12.667 en la de Asuntos Sociales. En aplicación de estas medidas se han llevado a cabo 14.870.736 actuaciones de las que 7.562.816 fueron emprendidas en Seguridad Social; 7.233.725 en empleo y 74.196 en Asuntos Sociales. Todas estas acciones se han realizado con la cooperación de otras administraciones tanto locales como autonómicas y con la Agencia Tributaria y entidades sanitarias.

206.240 millones de ahorro en la Seguridad Social

De acuerdo con el balance presentado por Trabajo, el ahorro en la Seguridad Social ha sido de 206.240 millones de pesetas de los que 25.559 se corresponden a 1996 (período de julio a diciembre, año en que se aprobaron las medidas de lucha contra el fraude), 166.864 a



1997 y 13.777 al primer cuatrimestre del presente año. El mayor ahorro se ha producido en el control del gasto de prestaciones por incapacidad temporal y de las pensiones de invalidez, que ha supuesto 65.342 millones. En la retirada del complemento a mínimos el ahorro ha alcanzado los 36.462 millones en las 130.000 acciones emprendidas.

Según estos datos la mayor bolsa de fraude en el área de la Seguridad Social se ha detectado, pues, en las prestaciones por incapacidad temporal y en las pensiones de invalidez. Según ha declarado el propio Ministro de Trabajo, Javier Arenas al referirse a las irregularidades en las bajas laborales "hay una bolsa de fraude muy importante y en las bajas por incapacidad temporal las cifras, pese al descenso experimentado en el último año, continúan siendo extraordinariamente elevadas". En este aspecto el Ministerio de

Trabajo se muestra dispuesto a seguir profundizando en la lucha contra el fraude y, entre las medidas que viene poniendo en marcha para erradicarlo, acaba de aprobar un Real decreto que faculta a los médicos del Instituto Nacional de la Seguridad Social para dar altas médicas en los procesos de Incapacidad Temporal, en coordinación con los diferentes servicios públicos de salud y sin vulnerar las competencias de éstos.

La nueva medida de control se suma al paquete de iniciativas aprobadas desde el comienzo de la legislatura, a propuesta del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, para evitar el uso fraudulento de las bajas laborales, que anualmente cuestan a la Seguridad Social más de medio billón de pesetas.

El Pacto de Toledo, en su recomendación decimotercera, plantea la necesidad de adoptar medidas destinadas a mejorar la

Las mayores bolsas de fraude se registraron en el cobro indebido de prestaciones por desempleo, incapacidad temporal y complemento a mínimos

gestión de la Incapacidad Temporal, "al objeto de frenar las causas del fraude dentro del sistema público en el acceso y permanencia de las prestaciones". Las medidas adoptadas hasta ahora, entre las que desta-

can los acuerdos firmados con las Comunidades autónomas para la revisión de los procesos de baja, han reportado en 1997 una reducción del gasto del 12% con respecto al año anterior.

La posibilidad de que los facultativos del INSS den altas médicas en los procesos de IT por enfermedad común está prevista en la Ley de Acompañamiento de los Presupuestos para este año. Los médicos del INSS sólo podrán expedir un alta laboral tres días después de haber comunicado su propósito a la Inspección Médica del correspondiente servicio de salud y siempre que dicha Inspección no haya manifestado su disconformidad. Además, dichas altas sólo tendrán efecto en lo relativo al subsidio por IT y en ningún caso afectarán a la posibilidad de que el trabajador continúe sometido al tratamiento sanitario pertinente. Los médicos del INSS también podrán

375.100**PRESTACIONES POR DESEMPLEO**

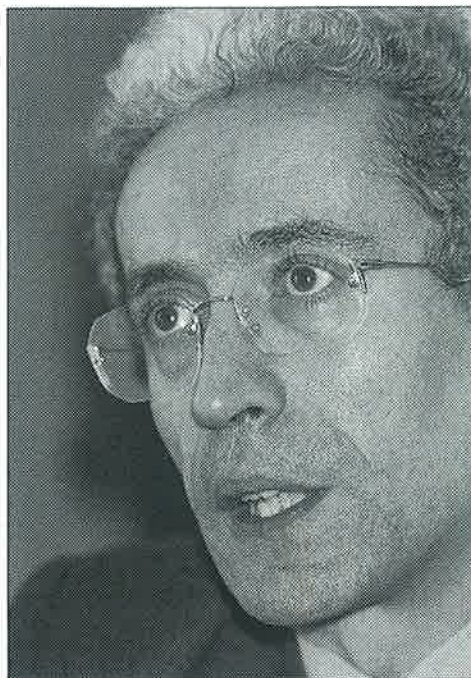
expedir partes de alta cuando sean requeridos por una Mutua de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales, en aquellos supuestos en los que una propuesta de alta médica formulada por la Mutua en cuestión ante la Inspección Médica no haya sido resuelta.

Fraude en el complemento a mínimos

El complemento a mínimos es la segunda bolsa de fraude detectada en el área de la Seguridad Social. Por ello, el Secretario de Estado ha recordado que el Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS) continuará realizando controles periódicos anuales de los complementos a mínimos, según el Plan elaborado por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, dentro de su campaña de lucha contra el fraude y cumpliendo la legislación vigente desde 1993. No obstante, se confía en que los próximos controles no ofrezcan ya resultados espectaculares, tras esta primera gran campaña de mínimos realizada a principios de 1997, en la que se detectó que las posibles irregularidades en el cobro afectaban a un 5% de los perceptores de pensiones contributivas con complementos de mínimos y a un 2% del total de pensiones del sistema.

El citado control se dirigió a todos los pensionistas que percibían complementos a mínimos desde el año 1993, el de vigencia de la ley, y se realizó cruzando los datos de la Seguridad Social con sus declaraciones de la Renta del año 1995. Este cruce de rentas permitió conocer qué pensionistas tuvieron en el año 94 rentas superiores a las que estipula la ley para tener derecho al complemento.

Como consecuencia del control de rentas se retiró el complemento a 71.735 pensionistas y a 15.292 se les modifi-



có a la baja, con un ahorro mensual de más de mil millones de pesetas para la Seguridad Social. Además, se han reclamado complementos percibidos indebidamente entre 1994 y 1996 por importe de 36.468 millones de pesetas, a devolver en plazos de hasta cinco años.

La lucha contra el fraude es un elemento de tranquilidad

El Secretario de Estado de la Seguridad Social, Juan Carlos Aparicio, ha reiterado que "la lucha contra el fraude en los complementos a mínimos supone un elemento de tranquilidad para cotizantes y para pensionistas que cobran prestaciones conforme a la ley". Especialmente cuidadoso con esta cuestión, el Secretario de Estado ha querido aclarar que los controles de renta "han incluido a los pensionistas que perciben estos complementos en todos los regímenes de la Seguridad Social y no se han seguido criterios territoriales".

En este sentido el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha recordado a los pensionistas que en el escrito de revalorización de las prestaciones que anualmente les remite el Instituto Nacional de la Seguridad Social se les informa

de la obligación de declarar las rentas obtenidas el año anterior si éstas han superado en cómputo anual la cuantía fijada para las pensiones mínimas. Los pensionistas tienen de plazo hasta el 1 de marzo para presentarlas. Como es sabido, el complemento de mínimos es una aportación solidaria de la Seguridad Social a quienes no han cotizado lo suficiente para tener derecho a la pensión mínima. La Ley establece que sólo tienen derecho a estos complemen-

tos aquellos pensionistas con rentas bajas, por un importe que se establece anualmente en el decreto de revalorización de pensiones y que este año es de 822.824 pesetas anuales.

La cantidad destinada al pago de complementos a mínimos en los presupuestos de 1998 asciende a más de 600.000 millones de pesetas. En la actualidad perciben este complemento 2.503.013 pensionistas, es decir, un 33,99% del total de beneficiarios de prestaciones contributivas.

La obligatoriedad de realizar controles periódicos de los complementos a mínimos está legalmente establecida desde 1993, aunque nunca se había hecho hasta ahora. El plan del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales consiste en cruzar periódicamente los datos de perceptores con mínimos en un año dado con las sucesivas declaraciones de la Renta. La primera fase del Plan incluye un total de cuatro cruces informáticos totales y parciales hasta el año 1999. Así en enero del presente año, se ha llevado a cabo un cruce de datos parcial, que afecta a pensionistas cuya pensión con complemento a mínimos fue reconocida durante el ejercicio de 1994. El tercer control informático se realizará a lo largo de 1998, cruzándose los

datos de los pensionistas con complementos a mínimos en vigor en el año 95. En 1999 el objeto de control serán los complementos a mínimos percibidos durante el ejercicio de 1998, y se verán afectados aquellos pensionistas con complementos en vigor en el año 96.

Control en las pensiones

Otras medidas que han sido tomadas para reducir el fraude en la Seguridad Social han sido los controles en las Defunciones y matrimonios de beneficiarios de pensiones de muerte y supervivencia, que han arrojado un balance de 10.217 millones de pesetas de ahorro, ya que se detectó que se habían seguido abonando indebidamente prestaciones por fallecimiento del titular.

Por recuperación de deudas de las empresas con el Sistema de Seguridad Social se han obtenido 29.262 millones de pesetas, por recaudación ejecutiva, 30.800 y por irregularidades en la percepción de prestaciones no contributivas 12.350 millones de pesetas. En este aspecto, el Secretario de Estado para la Seguridad Social, Juan Carlos Aparicio, ha destacado la colaboración recibida de otros organismos e instituciones, especialmente de entidades locales y autonómicas, ya que en muchos casos, como es el de las



prestaciones no contributivas, las competencias para otorgarlas están ya transferidas.

Por último cabe destacar que el número total de acciones realizadas para controlar el fraude en el área de la Seguridad Social ha ascendido a 7.562.816, correspondiendo 613.603 a 1996; 3.318.985 a 1997 y 3.172.736 al primer cuatrimestre de este año.

El fraude en la prestación por desempleo alcanzó el 7,8%

En los dos últimos años el número de personas a las que se retiró la prestación por desempleo fue de 375.100, lo que supone un 7,8 del total de beneficiarios. En el mismo período el número de beneficiarios de prestaciones por desempleo fue de 4.700.000. De las 375.100 prestaciones retiradas, 260.000 fueron sanciones consistentes en la suspensión por un mes, o bien la pérdida total de la prestación o subsidio. El resto 115.100 correspondieron a situaciones que no fueron objeto de sanción, pero no cumplían todos los requisitos exigidos para ser perceptores de la prestación por desempleo. En el Plan de acción de lucha contra el fraude en las prestaciones por desempleo, el INEM llevó a



cabo en los dos últimos años un total de 7.372.000 acciones de control. El ahorro por este concepto le ha supuesto al Ministerio de Trabajo un total de 93.289 millones de pesetas.

Según el Secretario General de Empleo, Manuel Pimentel, en el área que él dirige el ahorro total por lucha contra el fraude en los dos últimos años ha sido de 208.209 millones de pesetas distribuidas de la siguiente forma: 78.328 millones correspondieron al año 1996; 99.810 al año 1997 y 30.071 al cuatrimestre enero-abril de 1998. El total de acciones llevadas a cabo ha sido de 7.233.725 acciones de las que 2.477.548 se realizaron en 1996; 3.696.186 en 1997 y 1.059.991 en enero-abril de este año. En este sentido Pimentel recordó que se han reforzado los servicios de inspección del Ministerio y se han incluido cruces informáticos así como los controles con presencia directa de los perceptores de las prestaciones.

12.667 en Asuntos Sociales

Por su parte la Secretaria General de Asuntos Sociales, Amalia Gómez ha conseguido para su departamento un ahorro de 12.667

millones de pesetas de los que 5.042 correspondieron a 1996; 6.675 a 1997 y 950 al primer cuatrimestre de este año. El total de acciones emprendidas fue de 74.1996, de las que 30.755 se realizaron en 1996; 35.3993 en 1997 y 8.048 en enero-abril pasados. La Secretaria General destacó la importancia de luchar contra el fraude en este área, ya que en ella lo más importante es la solidaridad y en la que "garantizar los derechos de los que son acreedores de ellos es esencial".

En este área se han creado los instrumentos de control y seguimiento necesarios para la evaluación de las subvenciones concedidas por el Departamento a fin de evitar que éstas sean indebidamente cobradas o mal gestionadas.

Dos años de lucha contra el fraude

El Plan de Lucha contra el Fraude fue aprobado por el Consejo de Ministros el 5 de julio de 1996 y en él se contenían 30 medidas a ejecutar por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. El objetivo de estas medidas es mejorar la gestión de este departamento, prestar un mejor servicio al ciudadano y propiciar la contención del gasto público. Para el Ministro de Trabajo, Javier Arenas, "la mejor manera de proteger los derechos de los más desfavorecidos es luchar contra el fraude social. No pue-

de haber privilegios para unos pocos".

Los cuatro apartados en los que, durante estos dos últimos años, ha venido actuando con mayor contundencia el Ministerio de Trabajo para erradicar el fraude han sido en las prestaciones contributivas y no contributivas, en las de desempleo, en los complementos mínimos y en la incapacidad temporal. También se han descubierto otras formas fraudulentas de recibir las percepciones, según la inspección del Ministerio de Trabajo. Los cruces informáticos han detectado que más de cien mil personas cobraban indebidamente prestaciones familiares por hijo a cargo. También son numerosos los casos de familiares que cobran pensiones de fallecidos.

Por ello el Ministerio ha incrementado durante estos dos últimos años la acción inspectora que se ha ayudado con la implantación de una Ley de Ordenación de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social que integra las competencias del Estado y de las Comunidades Autónomas, basada en un principio de cooperación institucional entre las dos administraciones por medio de dos órganos de participación y colaboración como son la Conferencia Sectorial de Asuntos Laborales y las Comisiones Territoriales de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

A ello se ha unido que junto al tradicional Cuerpo Superior de Inspectores de Trabajo y Seguridad Social, se ha creado el Cuerpo de Subinspectores de Empleo y Seguridad Social, con lo que se da fundamento legal a los cometidos del anterior Cuerpo de Controladores Laborales, actualizando sus funciones inspectoras de apoyo y colaboración con el Sistema de Inspección de Trabajo y Seguridad Social. También se han continuado mejorando los sistemas de la gestión en la Seguridad Social y sus mecanismos de control de forma que ello ha repercutido en el incremento de la recaudación ejecutiva. ■

Concha Hernández Carazo



**PUBLICADO EL REAL DECRETO
SOBRE CONDICIONES DE TITULACIÓN**

CULMINA LA REDEFINICIÓN PROFESIONAL NÁUTICO-PESQUERA

La regulación de los títulos profesionales de Patrón de Altura y Patrón de Litoral y Mecánico Mayor Naval y Mecánico Naval culmina el proceso de redefinición profesional en concordancia con las enseñanzas académicas previstas en la Ley de Ordenación General del Sistema Educativo (LOGSE) en lo que atañe al ámbito náutico pesquero. La principal novedad de las nuevas atribuciones profesionales es su carácter polivalente para ejercer en buques de pesca y de marina mercante.

LAS atribuciones profesionales, reguladas mediante Real Decreto 930/1998 de 14 de mayo (BOE nº 125), se refieren a Patrón de Altura, Patrón de Litoral, Mecánico Mayor Naval y Mecánico Naval, que se corresponden, respectivamente, con los títulos académicos de formación profesional en las especialidades de Técnico Superior en Navegación, Pesca y Transporte Marítimo, Técnico en Pesca y Transporte Marítimo, Técnico superior en Supervisión y control de Máquinas e Instalaciones del Buque, y Técnico en Operación, Control y Mantenimiento de Máquinas e Instalaciones del Buque.

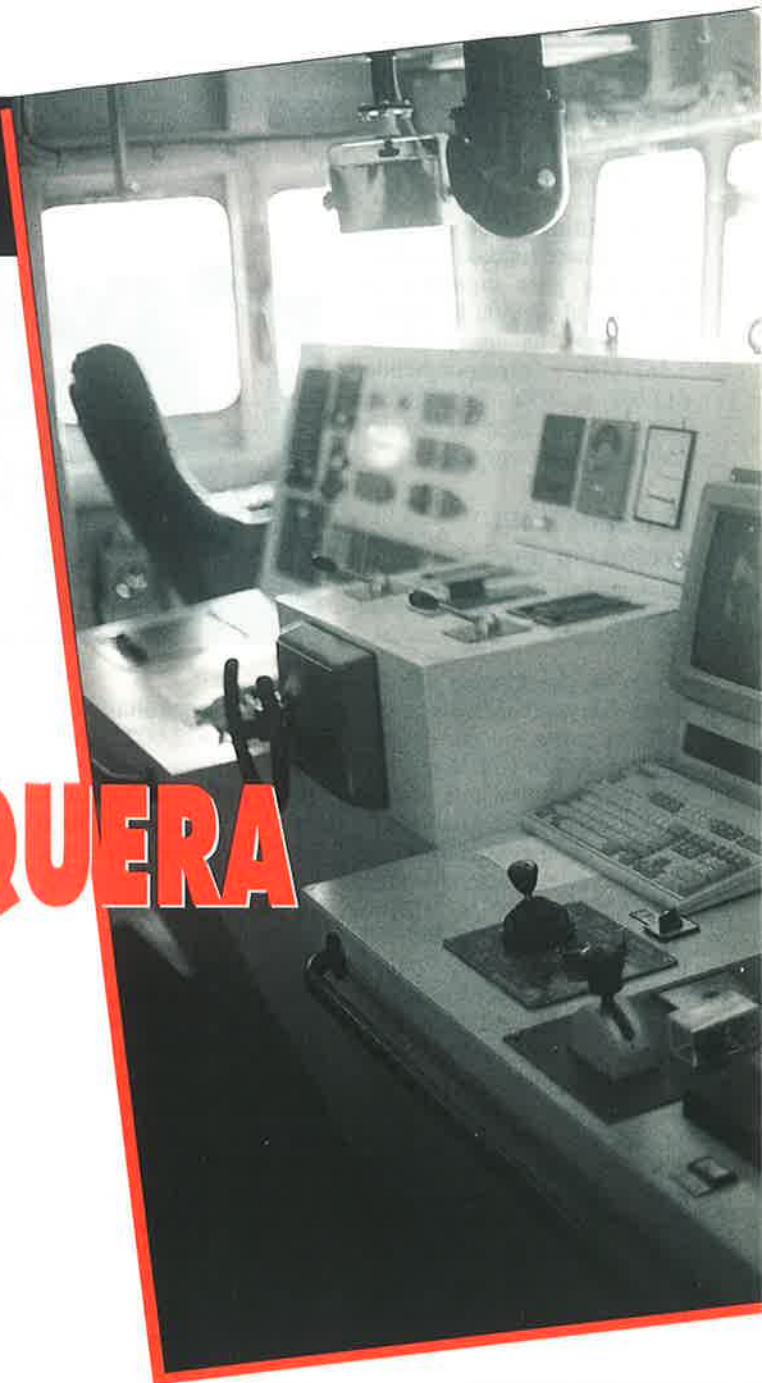
El Patrón de Altura podrá ejercer como patrón en pesqueros con eslora de hasta 50 metros o de primer oficial de puente sin limitación. En barcos de pasaje podrá ejercer como patrón o como primer oficial de puente en navegaciones próximas a la costa y en buques de arqueado bruto no superior a 300 GT y aforo máximo de 200 pasajeros. En los restantes buques mercantes podrá ejercer como patrón o primer oficial de puente en barcos de menos de 1.600 GT. El Patrón de Litoral podrá actuar como oficial de puente en pesqueros de eslora no superior a 50 metros y como patrón en barcos de pesca no superior a 30 metros dentro de la zona comprendida entre los paralelos

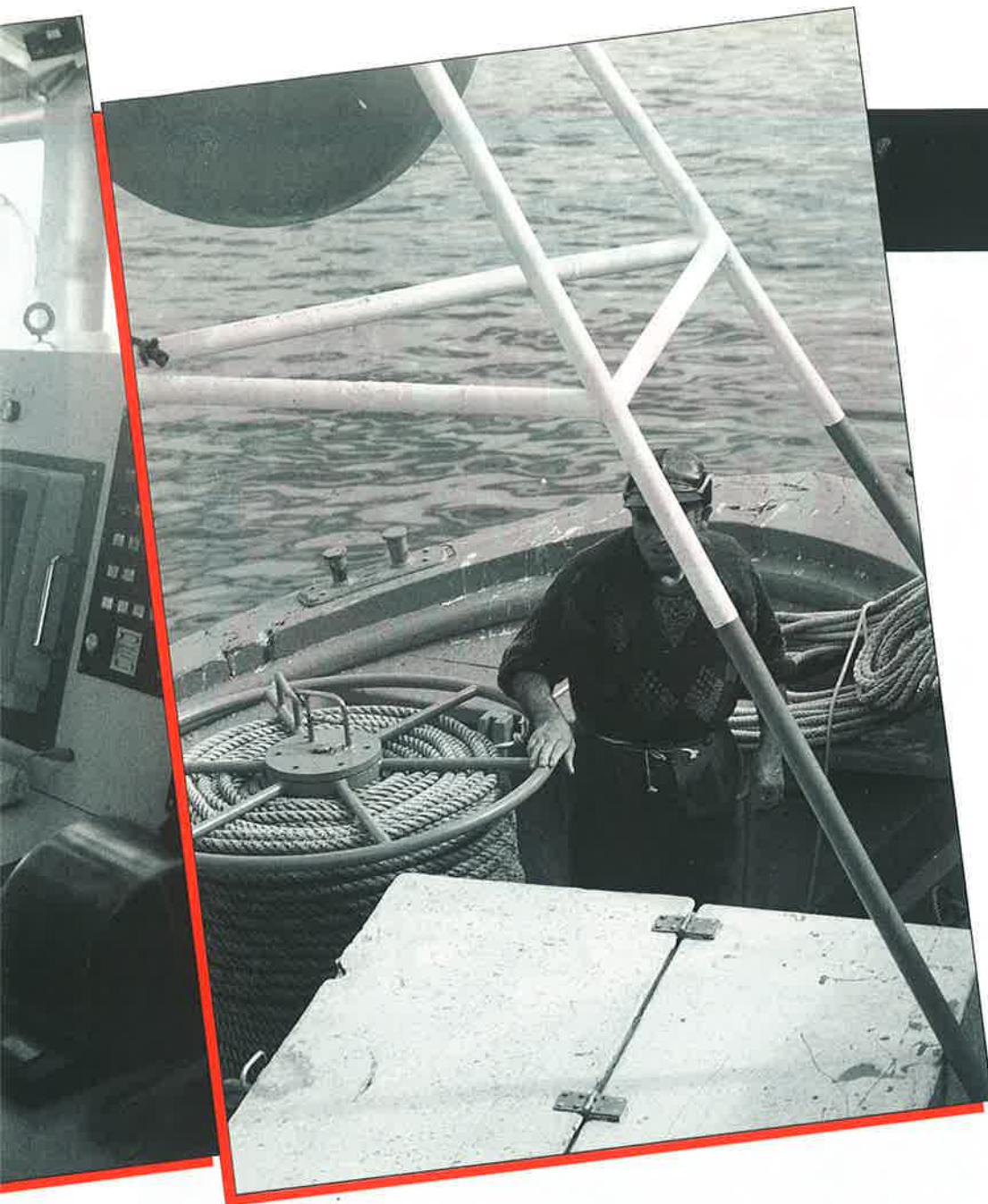
52º norte y 10º norte y los meridianos 32º oeste y 30º este.

El Mecánico Mayor Naval podrá ejercer como jefe de máquinas en barcos con una potencia propulsora no superior a 3.000 kW. En buques de esta potencia el Mecánico Naval podrá actuar como oficial de máquinas y primer oficial y como jefe de máquinas en buques con una potencia propulsora no superior a 1.400 kW.

El Ministerio de Fomento expedirá los títulos y las tarjetas profesionales para el ejercicio de la profesión en los buques mercantes y las Comu-

nidades Autónomas expedirán y renovarán los títulos y tarjetas profesionales que habiliten para ejercer la profesión en los barcos pesqueros. Los datos relativos a quienes hayan accedido a los títulos profesionales regulados en el Real Decreto se inscribirán en el registro de la Dirección General de la Marina Mercante. Los Ministerios de Agricultura, Pesca y Alimentación y de Fomento intercambiarán los datos de los títulos y tarjetas profesionales. El Real Decreto subraya que los requisitos para la obtención de títulos profesionales y sus atribuciones han sido determinados en base a





las disposiciones internacionales en la materia y se han tenido en cuenta los compromisos alcanzados entre Administraciones y agentes sociales.

La regulación de estas atribuciones profesionales, y en especial la posibilidad que se abre a los titulados náuticos pesqueros de acceder a buques mercantes, ha sido protestada por los estudiantes de Escuelas Superiores de Marina Civil y del Colegio Oficiales de Marina Mercante (ver nº 360 de MAR), por lo que interpretaban como equiparación de competencias entre los titulados superiores y los titulados

de grado medio, extremo que fue desmentido por el Ministerio de Fomento, desde donde se insistía en la delimitación de responsabilidades entre unos y otros titulados según los diferentes tipos de buque sobre los que ejercerán sus actividades.

Para la Asociación Española de Títulos Náutico-Pesqueros (Aetinape) la redefinición de atribuciones profesionales es un paso importante por cuanto termina con "un modelo marítimo muy quebrado". No obstante, en opinión de su presidente, José Manuel Muñiz, ésta no es una meta sino

un punto de partida. Resuelto el plano académico y delimitadas las atribuciones profesionales, quedan por resolver cuestiones de gran calado. Entre otras, la adecuación de los programas de las Escuelas Náutico Pesqueras a las nuevas especificaciones profesionales, los nexos de unión entre el sistema antiguo y el nuevo, la regulación de las prácticas en el mar, la diversificación de competencias entre los Ministerios de Fomento y Agricultura, Pesca y Alimentación y las Comunidades Autónomas en la expedición de acreditaciones, y la homologación internacional de las titulaciones.

Conseguir la homologación de las titulaciones náutico pesqueras en el marco de la Unión Europea es una de las reivindicaciones más urgentes de Aetinape a la vista de los problemas que está presentando ya Gran Bretaña y, en menor medida, también Francia a los profesionales españoles, para lo cual el Gobierno español deberá presionar a la Comisión y a la DG XV para que fije las equivalencias y reconocimientos profesionales de los titulados comunitarios. Aetinape insiste asimismo en la necesidad de suprimir el llamado "sistema de adultos", por el que los mayores de 18 años con una acreditada experiencia profesional en la mar podían acceder a la titulación profesional, de hallar fórmulas de convivencia entre la FP reglada y las nuevas titulaciones académicas y, en general, de encontrar nexos entre el sistema nuevo y el sistema a extinguir.

Hasta ahora los profesionales náutico-pesqueros accedían a la titulación profesional -que les capacitaba para ejercer como mecánico y mecánico mayor naval, capitán de pesca, patrón y patrón mayor de cabotaje- a través de dos vías: con la titulación académica de Formación Profesional reglada en los distintos niveles y mediante el sistema de adultos. En adelante, y una vez transcurridos dos años de implantación generalizada de la formación profesional específica, de grado medio y de grado superior, sólo serán titulados quienes hayan obtenido la acreditación académica en los centros de formación náutico-pesquera y superen las prácticas fijadas para cada especialización. ■

M.V.

**Se podrá construir un barco mayor que el
aportado para el desguace**

NUEVAS REGLAS DE JUEGO PARA LA RENOVACIÓN DE LA FLOTA PESQUERA



La Secretaría General de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha dado luz verde a unas nuevas reglas de juego en materia de renovación de flota que afecta tanto a las acciones para construir nuevos barcos como para la modernización de los actuales.

Objetivo de la Administración, según manifestaciones del director general de Estructuras y Mercados Pesqueros, Abelardo

Almécija, no es aumentar el potencial de la flota sino lograr que los nuevos barcos tengan una mayor seguridad para realizar su trabajo, lo cual repercutirá directamente sobre las tripulaciones, que tengan unas mejores condiciones de habitabilidad, más espacio y que dispongan también de lugares adecuados para el tratamiento correcto de la pesca, lo que al final se traducirá también en beneficios para todos.



HASTA este momento, la construcción de un nuevo barco de pesca era necesario aportar una unidad vieja para hacer una nueva de las mismas características. Esta ha sido la línea seguida por el sector en los últimos años con la aplicación del III Programa de Orientación de la Pesca (POP). Los barcos se definían por su Tonelaje de registro Bruto (TRB) (así como por los kilovatios de potencia.

Tras la aprobación del IV POP, la definición de un barco de pesca se hace en función de su arqueo así como por sus kilovatios.

El III POP exigía a España una serie de compromisos en materia de reducción de flota pesquera. Esos objetivos se han cumplido muy por encima de las exigencias comunitarias como lo pone de manifiesto el hecho de que a esta fecha ya se hayan cubierto las

exigencias que se marcan para el año 2001 con 234.381 GT. España no tiene pues ninguna obligación de realizar esfuerzos complementarios para ajustar su flota a las exigencias comunitarias en esta materia. Sin embargo, hay un hecho que no se puede obviar. La edad media de los barcos españoles es muy elevada. El 41,4% de los barcos tienen más de 30 años y el 22% se hallan entre los 20 y los 30 años. Esta situación hace que

muchos barcos no cumplan correctamente con las condiciones de seguridad hoy exigibles y que tampoco gocen de unas condiciones de habitabilidad como requiere la actividad de la pesca.

Desde esta perspectiva, la Secretaría General de Pesca Marítima, tras largas conversaciones con las comunidades autónomas ha dispuesto una nueva normativa por la que se pretende seguir la renovación

de la flota dentro de las reglas de juego señaladas por Bruselas pero dedicando un especial esfuerzo a mejorar las condiciones de los barcos pesqueros.

Según lo dispuesto por Ministerio de Agricultura a efectos de la renovación de la flota pesquera, se fijan las condiciones siguientes:

Para los barcos menores de 15 metros de eslora, se permitirá aumentar un 10% como máximo en la nueva unidad con respecto a GT de la baja aportada.

Cuando se trate de barcos con más de 15 metros de eslora total, con carácter general, el GT de las unidades a construir podrán incrementarse con respecto al GT de la baja o bajas aportadas según los siguientes coeficientes:

Aguas nacionales y europeas:

- Arrastreros GT (nueva unidad = 1,7 GT (baja o bajas aportadas).
- Artes fijas GT (nueva unidad = 1,6 GT (baja o bajas aportadas).
- Cerqueros GT (nueva unidad) = 1,35 (baja o bajas aportadas).

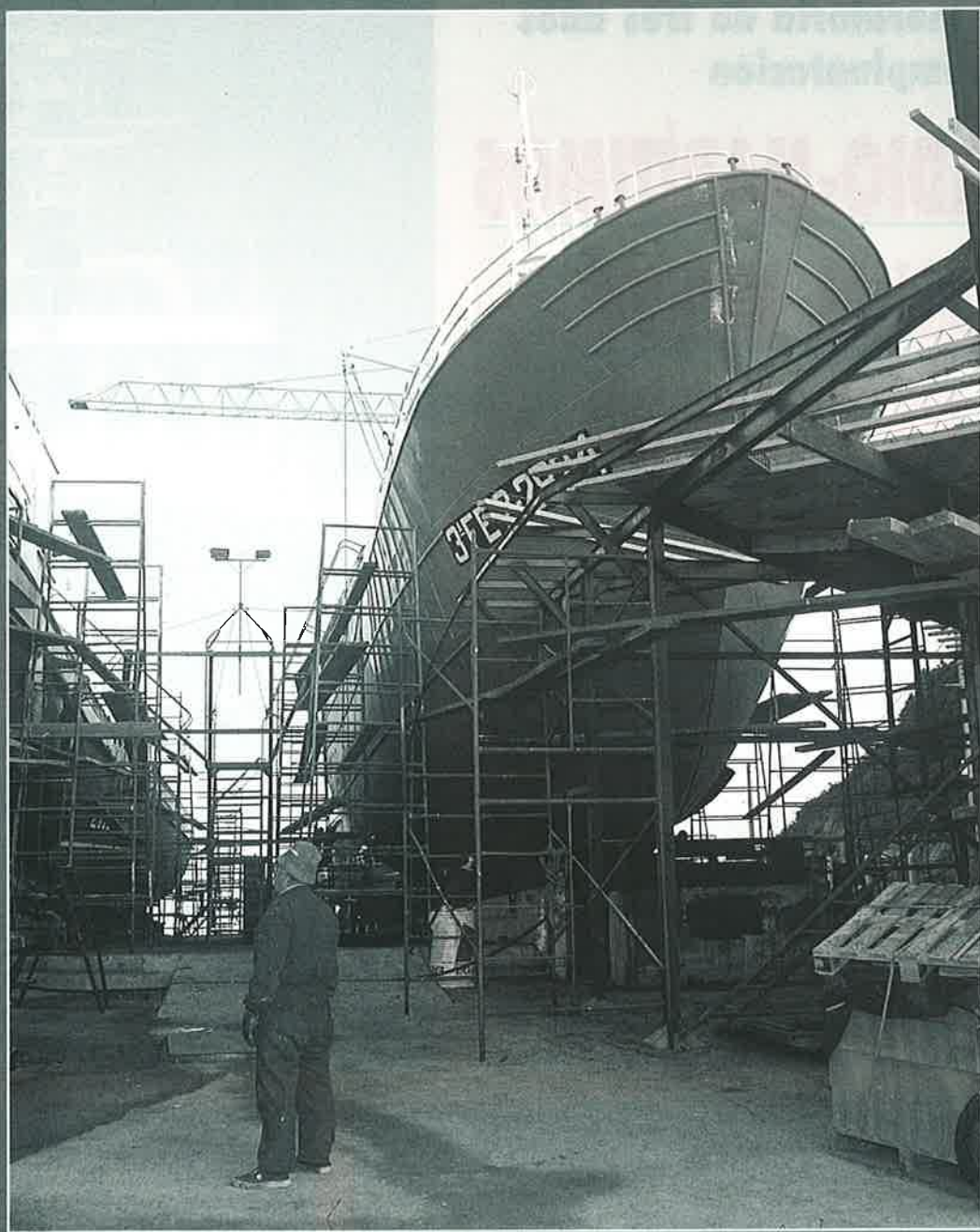
Aguas internacionales y terceros países:

- Arrastre y artes móviles GT (nueva unidad) = 1 GT (baja o bajas aportadas).
- Artes fijas GT (nueva unidad) = 1,6 GT (baja o bajas aportadas).
- Flota atunera GT (nueva unidad) = 1,4 GT (baja o bajas aportadas).

b) En todos los casos, se deberán cumplir además los términos siguientes:

La Administración pretende que la flota mantenga su potencial pero que los barcos mejoren en sus condiciones de habitabilidad, seguridad y la posibilidad de tratar mejor el pescado a bordo





- En los buques aportados como baja en los que la relación GT/TRB sea superior a 1,8 no se le aplicarán ninguna de las condiciones señaladas en la referida tabla, debiendo ser el GT la nueva unidad igual al GT de la baja aportada.
- Asimismo, al volumen bajo la cubierta principal de la nueva unidad se le permitirá un aumento máximo del 10% respecto al volumen bajo la cubierta principal

de la baja o bajas aportadas.

- En ningún supuesto se permitirá la instalación de bodegas o espacios destinados a tanques de combustible sobre la cubierta principal en los buques que faenan en el caladero nacional.

Para las obras de reforma de los barcos pesqueros no se aportarán bajas si las mismas se realizan en la cubierta prin-

cipal y tampoco si se hacen bajo cubierta cuando la modificación del volumen no sea superior al 10%.

El Ministerio de Agricultura insiste en que estas condiciones son solamente aplicables una vez en la construcción de un nuevo barco o para la reforma de uno ya existente. En las sucesivas obras de reforma, la relación volverá a ser de uno a uno. La Administración quiere una

flota más moderna, más competitiva, más cómoda, más segura, mejor preparada, pero no puede permitir su aumento de acuerdo con las normas comunitarias.

Hay algunas otras innovaciones de interés en esta nueva disposición de la Administración. Por ejemplo, la posibilidad que se da a que varios armadores en el futuro, de mutuo acuerdo, si quieren renovar su flota puedan compartir bajas dentro de un mismo proyecto, lo cual no era posible hasta la fecha si no se trataba de un mismo puerto o una misma empresa armadora.

La nueva disposición presenta también medidas innovadoras para la flota de palangre de superficie en el Atlántico y Mediterráneo para descongestionar el esfuerzo pesquero en la captura del pez espada con unas medidas similares a la regulación para la construcción de los buques atuneros congeladores. Por esta nueva disposición se podrán construir nuevas unidades en las que los armadores renuncien previamente a los derechos de pesca de las mismas en aguas del Atlántico y del Mediterráneo mediante la aportación de bajas por desguace que representen como mínimo del 50% del volumen bajo cubierta principal de la nueva construcción. La segunda posibilidad que se ofrece es que las bajas se puedan materializar mediante exportaciones.

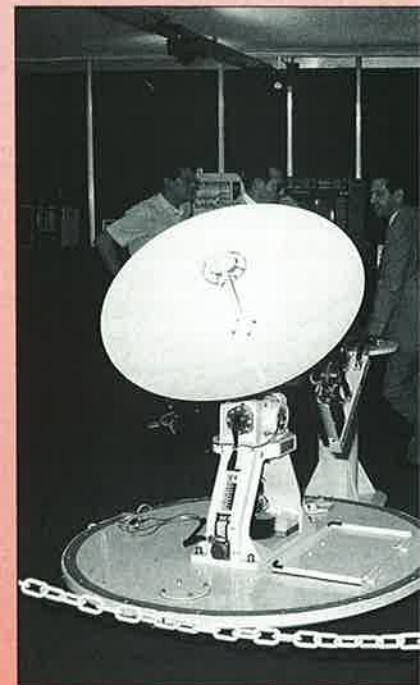
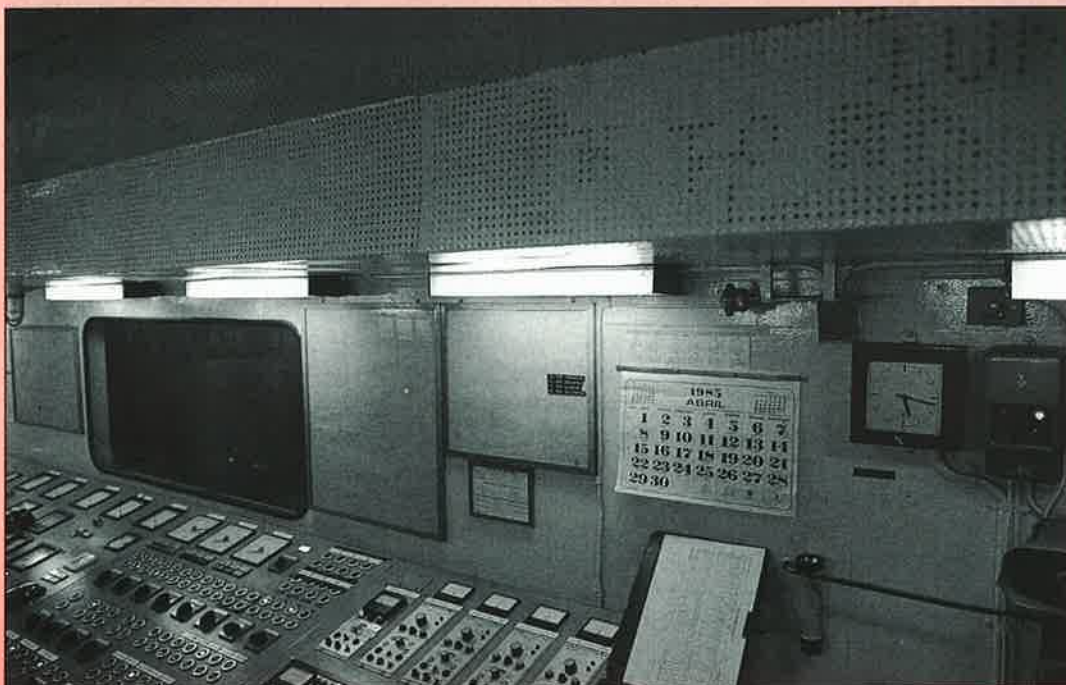
Una nueva normativa para seguir la ordenación de la flota pero sin perder potencial y ganando en seguridad, habitabilidad y calidad de vida y de trabajo dentro de la embarcación. ■

Vidal Maté

Técnicos de radio y electrónicos reunidos en Bamio piden una moratoria de tres años para su implantación

OFICIALES RADIO-MARÍTIMOS DENUNCIAN EL NUEVO SISTEMA DE SOCORRO EN LA MAR

Oficiales de radio marítimas y radio-electrónicos ha constituido una asociación profesional internacional *"para defender la permanencia del oficial radio-electrónico a bordo de los buques"*, que consideran *"imprescindible para garantizar eficazmente las radiocomunicaciones y el mantenimiento de los equipos convencionales y satelitarios de socorro"*. Este colectivo profesional entiende que *"es palpable rotundo"* el fracaso del nuevo sistema mundial de socorro marítimo, y en consecuencia *"ha de irse a una moratoria internacional -hasta el 2.005- y una prórroga de tres años para su implantación"*. El nuevo sistema GMDSS -estiman- apenas da cobertura internacional, tiene fallos de consola, y, hace que *"nueve de cada diez llamadas de socorro sean falsas"*, según declaró a la Revista MAR, el presidente de la Asociación Internacional de Oficiales de Radio y Radio-electrónicos (ROAI), el español Juan Calvo Jiménez.





Para Juan Calvo, presidente de la nueva asociación, nueve de cada diez llamadas son falsas

EL fermento asociativo nace a raíz de las conclusiones propias del reciente "Forum de Telecomunicaciones Marítimas" celebrado el 30 de mayo último en las instalaciones de Bamio (Villagarcía de Arousa), al que concurrieron ponentes de Europa e Iberoamérica.

Por la representación española y la Unión Telefónica Sindical (UTS), su portavoz, Antón Salgado Clavo, realizó una densa relación de las irregularidades e incidencias a que ha abocado el nuevo sistema GMDSS,

"cuyas falsas alarmas -bien sean radio balizas o DSC- siguen siendo elevadísimas, ante el total desconcierto de pilotos y capitanes en el manejo de unas nuevas tecnologías para las que no han sido formados debidamente".

El cúmulo de despropósitos registrados *"desde que la OMI tuvo la ocurrencia de cambiar el sistema- y España se adhirió-, nos conducen a porcentajes del 98 sobre 100 de falsas alertas y desconciertas, apenas mitigados por las aún eficacísimas radios costeras, y, ésto -añadió*

Salgado Clavo- causa natural alarma y preocupación en todo lo que se refiere a la Seguridad de la vida humana en el mar".

El ponente acusó a las administraciones marítimas de *"consentir estas irregularidades en cualquier parte del mundo, que están sirviendo para sacar adelante un negocio llamado GMDSS, colocar a un buen número de excedentes de los buques en tierra, capitanes y pilotos en torres de control, conseguir beneficios a través de medios de salvamento, y, todo ésto, eliminando a bordo al que*



podría ser testigo de todos estos despropósitos, el oficial radio-electrónico 2 (sic).

Potenciar las radios costeras

El referido Forum de Bamio ha considerado su preocupación al respecto pues "en 1999 todos los buques deberán llevar estos nuevos equipos, pero resulta claro que no en todos los países por los que naveguen estos buques estarán acogidos al sistema GMDSS, es decir, no tendrán estaciones terrenas, y, ésto no pasará solamente en Africa o Hispanoamérica, sino en Europa misma.."

El GMDSS "era realmente eficaz cuando se desarrolló hace veinte años -añadieron- pero hoy, con los avances tecnológicos del teléfono portátil en banda de 900 mhz. o el sistema Iridium, está siendo ade-

lantado visiblemente". El común de ponentes entendió que "nada justifica la ausencia del oficial radio-electrónico a bordo, como no sea el ahorro de un tripulante, al coste de perder todo el sistema de las radiocomunicaciones y el mantenimiento de los equipos convencionales y satelitarios de socorro".

El Forum ha propugnado así mismo "la potenciación de las radios costeras, como primer eslabón del salvamento marítimo, considerando que existe una visible escasez de personal experto en comunicaciones dentro de los centros de salvamento." Consideró "harto probado" el fracaso del nuevo sistema de socorro y la necesidad de la moratoria internacional y una prórroga de tres años para su implantación, "después de evidenciarse irregularidades y fallos de cobertura, hasta el presente".



Espectacular denuncia del área anglosajona

Hasta el más sesudo diario británico "Western Morning News" (24 de marzo de 1998) lo ha rotulado en titulares. "Las nuevas tecnologías de satélite dan falsas alarmas y posiciones erróneas. El sistema de auxilio amenaza a los barcos".

Tal apoyo documental fue esgrimido al curso de una de las ponencias de Bamio, como anecdótico del "museo de los errores/horroros" que la profesión reputa inaugurado con los nuevos sistemas de socorro.

the British Newspaper WESTERN MORNING NEWS March 24 1998

New satellite technology 'gives false alarms and wrong positions'

Distress system 'threat to ships'

A NEW marine distress call system being introduced in March 1998 has already caused the world's shipping "in course for a disaster", it was claimed by some critics, and has been...



Huérfanos a la escucha

Una de las principales ponencias del Forum de Bamio consideró al oficial radioelectrónico y su escucha permanente de las frecuencias de socorro como "imprescindible" para que nunca se pierda la comunicación en casos de emergencia.

Pero, el oficial de radio marítima hacía también de "notario, o testimoniaba fidedignamente - a través de su diario oficial de radiocomunicaciones- en los graves supuestos de denegación de auxilio del propio buque o de los de sus cercanías".

"Sin él, muchas embarcaciones mercantes, pesqueras o de recreo, funcionan como buques-fantasmas, ilocalizables... Los pesqueros son los grandes huérfanos, porque son los más y los que menos medios tienen.."

Los oficiales de radio marítima inscriben toda esta serie de despropósitos en un conjunto que "amenaza, por este orden, la vida humana en el mar y los ecosistemas marinos y costeros", y, preparan una consiguiente estrategia de denuncias -por incumplimientos de la normativa internacional- frente a los respectivos gobiernos, de los que la nueva Asociación debe ser "interlocutor válido"; Francia, Italia, Grecia, Reino Unido y España -que preside la ROAI- han colocado directivos y representantes sindicales en la organización nacida sobre las conclusiones de Bamio. ■

S. de Francisco.

La ROAI se bautiza en el espíritu de Bamio

El pasado 30 de mayo se constituyó en Bamio (Villagarcía de Arousa) y dentro del Forum de Telecomunicaciones Marítimas, la ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE OFICIALES DE RADIO Y RADIOELECTRÓNICOS (R.O.A.I) en la que se integran las Organizaciones y Asociaciones más representativas a nivel internacional (FIT-CISL-ITF (ITWF)-PERRAEN-ROAE-UTS-STT-ARA). Los fines de esta Asociación no son otros que la Defensa de la Seguridad de la Vida Humana en la Mar, a través de la permanencia del Oficial Radioelectrónico a bordo de los buques, imprescindible para garantizar la forma eficaz las radiocomunicaciones y el mantenimiento de los equipos convencionales y satelitarios. La potenciación de las Radiocosteras, primer eslabón del Salvamento Marítimo y debido a la escasez de personal experto en comunicaciones en los Centros de Salvamento y por último la denuncia ante todos los Organismos Oficiales Europeos

competentes de las irregularidades que se están cometiendo en materia de Salvamento, comunicaciones marítimas e incumplimientos de la normativa internacional.

Por acuerdo unánime de todos los integrantes de la R.O.A.I. ha sido elegido como Presidente D. Juan Calvo Jiménez U.T.S. (España), Vicepresidente D. Marius Dattolo C.G.T. (Francia) Vicepresidente y representante de la Flota Internacional D. Franco Parodi F.I.T.C.I.S.L.-I.T.F.-I.T.W.F. (Italia), Vicepresidente y responsable de los Países del Este del Mediterráneo y Mar Negro D. Elias Trageas P.E.R.R.A.E.N. (Grecia), Vicepresidente y responsable de los Países del Norte de Europa D. Paul Durkin R.O.A.E. (Reino Unido), Secretario General Internacional D. Antón Salgado Clavo U.T.S. (España) Secretario General Nacional D Luis Milian Barrios U.T.S. (España) y Secretario de Acción Sindical D. Miguel Demetrio Gómez Gil U.T.S. (España).

SEGURIDAD MARÍTIMA

España cumplió con creces sus inspecciones MOU 1997

EL SECTOR MERCANTE SE ARMONIZA Y ELEVA TECHOS DE CONTROL UE

Con inspecciones practicadas sobre un universo de más del cuarenta por ciento de mercantes de terceras banderas que tocaron puerto español a lo largo de 1997, nuestras autoridades de Marina Mercante han vuelto a cumplir con largueza los imperativos del Memorandum de París y el Real Decreto 1621/97 de 24 de octubre, que exigen un mínimo inspeccionado del veinticinco por ciento.

"Nuestro país se sitúa, de esta forma, entre los primeros del mundo en número de inspecciones y sensibilidad por la seguridad marítima, con los criterios más selectivos de bandera, edad del buque, sociedad de clasificación, etc"., según declaró a la Revista "MAR" Laureano Fernández, jefe de Área de la Inspección Operativa Marítima de la DGMM. Tal estricta grado de cumplimiento inspector por la autoridades españolas sienta precedente de relieve en la materia, ahora que -a 1 de julio de 1998- se extrema la exigibilidad de documentaciones y certificaciones del Código Internacional de Seguridad IGS.

Las distintas Capitanías españolas han experimentado este año 1997 el criterio de elevar la selectividad en las inspecciones, refiriéndolas no ya a lo puramente cuantitativo -pues se cumplía con creces el objetivo MOU del 25%- si no a la exigencia cualitativa para cada tipo, bandera o edad del buque, lo que ha permitido una profundización del conocimiento y las bases de datos preexistentes.

El tabulado estadístico de 1997 permite conocer que las Capitanías de Bilbao (203), La Coruña (179) y Málaga (144) fueron las que más inspecciones practicaron sobre buques suertos en aquellos puertos, inmediatamente seguidas por las de Cádiz, Avilés y Gijón, siendo -para el conjunto- un por-

centaje de inspecciones con deficiencias que alcanzó al 61,8% de los barcos inspeccionados. Elevados los correspondientes trámites a la Autoridad Portuaria, solamente fue necesario proceder a la detención/ demorade un 10% de los buques en que se hallaron deficiencias de seguridad o faltas al Código IGS.

Los tipos de buques objeto de más frecuentes inspección -dentro de este criterio selectivo, incorporado esta año 97- han resultados, por este orden, los petroleros, bulk carriers, quimiqueros y de carga general. Y, las deficiencias más recurrentes se han referido, también por este orden, a tripulación, convenios OIT, dispositivos de salvamento y contra-incendios y elementos estructurales.

La edad media de los buques de terceras banderas que tocaron nuestros puertos en 1997 revela que su gama está comprendida entre los quince y los veinte años, si bien las inspecciones se han referido en mayor tasa a los buques de menos de diez años. Por lo que se refiere a las áreas del buque objeto de inspección, éstas han recaído especialmente sobre certificados y documentos, sin perjuicio de que las deficiencias en éstos hayan profundizado el seguimiento consiguiente de los aspectos advertidos en falta.

Endurecimiento de controles

La legislación de seguridad marítima situará, en torno



a este primero de julio de 1998 un antes y un después, al ser enmendados sus instrumentos más importantes, del Memorandum de París y el Real Decreto 1621/97, en el propósito de hacerlos más

Cerrando la red a los substandard

El reciente "31 Comité del Control por el Estado del Puerto del MOU", celebrado en Madrid acordó una enérgica campaña de inspección concentrada sobre la obligatoriedad del Código ISM, a partir de 1 de julio de 1998, en todos los buques que toquen puerto de países firmantes del Memorandum de París (MOU).

Otro de los más destacados acuerdos fue el de priorizar estas inspecciones sobre graneleros de 30.000 Gts. o más y de una edad superior a los 15 años.

El Comité hizo una declaración ministerial conjunta que, significativamente tituló "Cerrando la red para eliminar buques substandard", es decir, apoyó una acción interregional del texto firmado en Vancouver, en la línea de elevar los controles sobre la seguridad marítima, "tanto por el Estado de bandera, como por el Estado del puerto".



Factor de modernización del sector

Para los expertos de la Dirección General de la Marina Mercante, "esta nueva operativa de enmiendas y procedimientos permitirá actuaciones más energéticas y de corto plazo, con el respaldo de una armonización UE que reforzará la seguridad marítima y modernizará el sector".

En los empresarios del sector existe "una preocupación por los sobrecostos de la mejora de las dotaciones, en una etapa de más abierta competitividad y caída de precios de los fletes, pero merecerá la pena sumarse a la mejora de calidad, y que la seguridad se rija por las reglas y no por las excepciones".

Los sindicatos valoran positivamente "todo conjunto de modernización legislativa que revierta en las condiciones de trabajo, higiene y seguridad, quizá principio del fin para elevado dumping social de las llamadas banderas de conveniencia" como por el Estado del puerto".

operativos. Igualmente operarán de forma automática una serie de procedimientos armonizados entre los países de la Unión Europea que llaman -a todas luces- al endurecimiento de controles.

El área de Inspección Operativa Marítima de la DGMM sistematiza este conjunto de enmiendas y procedimientos como sigue:

1 Enmiendas a la Directiva 95/21/CE sobre control de los buques por el Estado del puerto, en el sentido de incorporar un nuevo artículo sobre control en el marco del Código Internacional de Gestión de la Seguridad, Código IGS, el cual establece las medidas a tomar con aquellos buques que, debiendo ir provistos de la documentación y certificación pertinentes antes del 1 de julio de 1998, no vayan provistos de la misma.

2 Enmiendas a los anexos a la misma Directiva, por

las cuales se fijan una serie de factores prevalentes que los inspectores deben tener en cuenta previamente a la visita a los buques.

3 Procedimientos para la evolución, por parte de los inspectores, del nivel de responsabilidad de las sociedades de clasificación sobre las deficiencias detectadas a bordo.

4 Procedimientos para la evolución, por parte de los inspectores, acerca de cómo se debe diferenciar en todo momento entre un buque tipo bulk carrier y un buque de carga seca o de carga general.

5 Procedimientos para realizar una campaña intensiva de inspecciones a los buques, de acuerdo con el Código ISM.

6 Procedimientos armonizados entre los Estados miembros de la UE para rechazar la entrada en puerto a los buques que, tras una inspec-

■ Entran en vigor las enmiendas y procedimientos al memorándum de Paris

■ Previenen una campaña intensiva de inspecciones con base en el Código ISM y el rechazo a la entrada en puerto a los buques infractores

ción realizada de acuerdo con el Real Decreto 1621/97, se encuentren en el supuesto que se prevé en el artículo 11 de dicho Real Decreto, al no presentarse en el astillero acordado de antemano para realizar las reparaciones oportunas.

7 El mismo supuesto anterior, cuando el buque no vaya provisto de la documentación y certificación ISM, en la fecha en la que debe cumplir con el mismo.

8 Procedimientos para realizar una campaña intensiva de inspecciones a buques de tipo bulk carriers.

9 Procedimientos para realizar controles operativos a buques de tipo ferry de pasaje.

10 Procedimientos armonizados entre los Estados miembros de la UE para publicar la mayor información posible sobre los buques detenidos en los puertos, en el ámbito de aplicación del R.D. 1621/97, así como cualquier modificación que para ello fuera necesaria, de las bases de datos SI-RENAC y NEW SIR. ■

S. de F.

BAZÁN



BENEFICIO PARA EL AÑO 2002

La Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) ha dado luz verde al Plan de Futuro (1998-2002) de la Empresa Nacional Bazán, de la que es propietaria, en un intento de *"situarla en competitividad, propender a su reorganización y rejuvenecer el capital humano de la misma con un ajuste de plantilla no traumático, que contempla unas 2.500 bajas incentivadas y prejubilaciones en los cinco próximos años"*.

El plan obedece a la constatación, por parte del accionista estatal de Bazán, de que la compañía *"sostiene un nivel actual de actividad del 77% de su capacidad instalada, lo que genera unos sobrecostes de 9.000 millones de pesetas /año"*. A la búsqueda del equilibrio financiero, *"Bazán ampliará capital por valor de 15.000 millones de pesetas, se potenciará tecnológicamente y hará nuevas incorporaciones de personal, en vistas al necesario rejuvenecimiento de su plantilla"*.





El Plan de futuro para los astilleros destinará 52.000 millones para incentivar bajas y rejuvenecer la plantilla



■ Para el ministro de Industria, Josep Piqué se trata de una solución realista y no traumática con el fin de hacer viable la empresa

EL aspecto más llamativo del Plan de Futuro de Bazán, el recorte del treinta y tres por ciento de su plantilla, no solamente representa un coste incentivador de las bajas de 52.000 millones de pesetas, sino que ha significado una larga gestación del mismo, y, desde mediados de junio, el laborioso "tour de force" del presidente, Juan Alsina, con los sindicatos.

Esta negociación se abrió inmediatamente después de publicado el plan, e incluso los sindicatos adelantaron negociaciones con el vicepresidente de la SEPI, Joaquín Clotet, expresándole su impresión acerca del "desproporcionado número de bajas, que podría resentir la capitalización profesional de la actual compañía".

Mientras el accionista propietario estima "hacer un importante esfuerzo por la evitación de las bajas traumáticas -al dotarlas con una media de 20,6 millones/trabajador- y

considerar inasumibles las pérdidas actuales", los sindicatos mayoritarios -UGT y CCOO- creen que el recorte "es excesivo y no justificado, a la vista de la actual cartera de pedidos y carga de trabajo".

El ministro del Industria y Energía, Josep Piqué, ya defendió en sede parlamentaria lo que considera un plan "realista y no traumático, que persigue -por encima de todo- la viabilidad de la compañía frente a la explícita amenaza de su cuenta de resultados", a la que ha habido que bombear 71.000 millones de pesetas en los últimos cinco años. Mientras la oposición criticó, "la demora de las medidas", el ministro consideró que "se habían madurado de forma realista y con un escenario 2.002 con beneficios de más de 5.000 millones de pesetas".

Problemas estructurales y reorganización

Los "problemas estructurales" son, para la propietaria SEPI, la causa de las recurrentes pérdidas de la compañía, y el Plan de Futuro trata de reorganizar toda la cultura industrial de la empresa, para encauzarla a los sectores de actividad que la





hagan recuperar su tradicional prestigio. No en vano, Bazán tiene cincuenta años, construyó el primer casco de hierro, y, tras algunas recaídas financieras, "ha sido un sello de calidad de la industria constructora mundial de embarcaciones militares y civiles".

El Plan de Futuro delinea la compañía en cuatro unidades "especializadas". La de Plataformas quedará integrada por las factorías de Ferrol, Cartagena y San Fernando. El segmento de propulsión quedará asignado a Cartagena y Ferrol. Los Sistemas y Armas se residenciarán en San Fernando, y, la de Mantenimiento se repartirá entre todas las sedes navales.

Con un repaso a la deficitaria cuenta del último año 1997, la SEPI estimó que "Bazán había perdido en 1997 unos 12.000 millones de pesetas, pérdidas dos veces y media superiores a las de 1996, y, que justifican una enérgica formulación de políticas de futuro", que pasarían así mismo por la reorganización general de la plantilla y la subcontratación de algunas actividades.

Bazán construirá el nuevo yate de la familia Real

El nuevo yate de la familia real será construido por la **Empresa Nacional Bazán** de San Fernando, según declaraciones del diputado de esa localidad por el Partido Popular, D. Juan Ibañez Haro.

El nuevo yate vendrá a sustituir al **Fortuna**, construido en 1976 y que por su antigüedad sufría constantes averías por lo que no ofrecía garantías suficientes de seguridad. El nuevo yate real será dotado por el **Patrimonio del Estado** y por la **Fundación Turística y Cultural** de las Islas Baleares, entidad creada para impulsar la imagen de esa zona. La construcción estará financiada por empresarios del archipiélago y contará con el apoyo del Gobierno balear.

Una tradición cincuentenaria

Bazán cumple 50 años, en los cuales ha estado encargada de la construcción y mantenimiento de los buques de la Marina de Guerra y de todo su armamento militar. La **Empresa Nacional Bazán** se creó en 1947, haciéndose cargo de tres factorías que se encontraban en fase de reconstrucción, San Fernando, Cartagena y Ferrol. Es a partir de 1948, cuando se creó el Cuerpo de Ingenieros Navales, cuando la actividad empieza a centrarse en la construcción de barcos. El buque **Magallanes** fue el primer crucero que **E.N. Bazán** construyó con casco de hierro, pero es muy destacable la construcción de otros buques realizados en La Carraca de San Fernando que no han pasado inadvertidas para la historia española: **Elcano**, **Colón**, **Infanta Isabel**, **Antonio Ulloa** y **Velasco**.

En cartera : 365.000 millones

- **Fragata F-100** Próxima construcción de cuatro unidades.
- **LPD (Buque anfibio)** Construcción de dos unidades para el transporte de fuerzas
- **Cazaminas** Construcción de cuatro buques para la lucha contra minas.
- **Scorpene** Próxima construcción de dos submarinos para la Marina de Chile proyecto al 50% con Francia
- **Lazaga** Modernización de dos patrulleros de la clase Lazaga para su venta a Colombia

Aunque el diputado gallego del BNG, Francisco Rodríguez, preguntó al gobierno "si Bazán estaría privatizada en el año 2.000" -apoyándose en una declaración previa del presidente Aznar, que aludió a que en esa fecha sólo quedaría en el sector público HUNOSA-, no se sigue explícitamente del Plan de Futuro más que el propósito de la viabilidad misma de la compañía.

Y, por el momento, según ha podido saber la Revista MAR, sólo la filial "Industrias de Turbopropulsores (ITP) "busca comprador para la parte que Bazán tiene en ella, junto con Sener y Rolls Royce". La impresión más extendida en consultores de la misma fuente es que "el reto de Bazán es la viabilidad, por encima de todo", porque su futuro "es bueno", tanto como su situación estratégica, mientras los indicios de carga de trabajo no desmienten ninguna de estas impresiones.

Industria considera que en dos meses "quedarán despejadas la materias objeto de negociación". ■

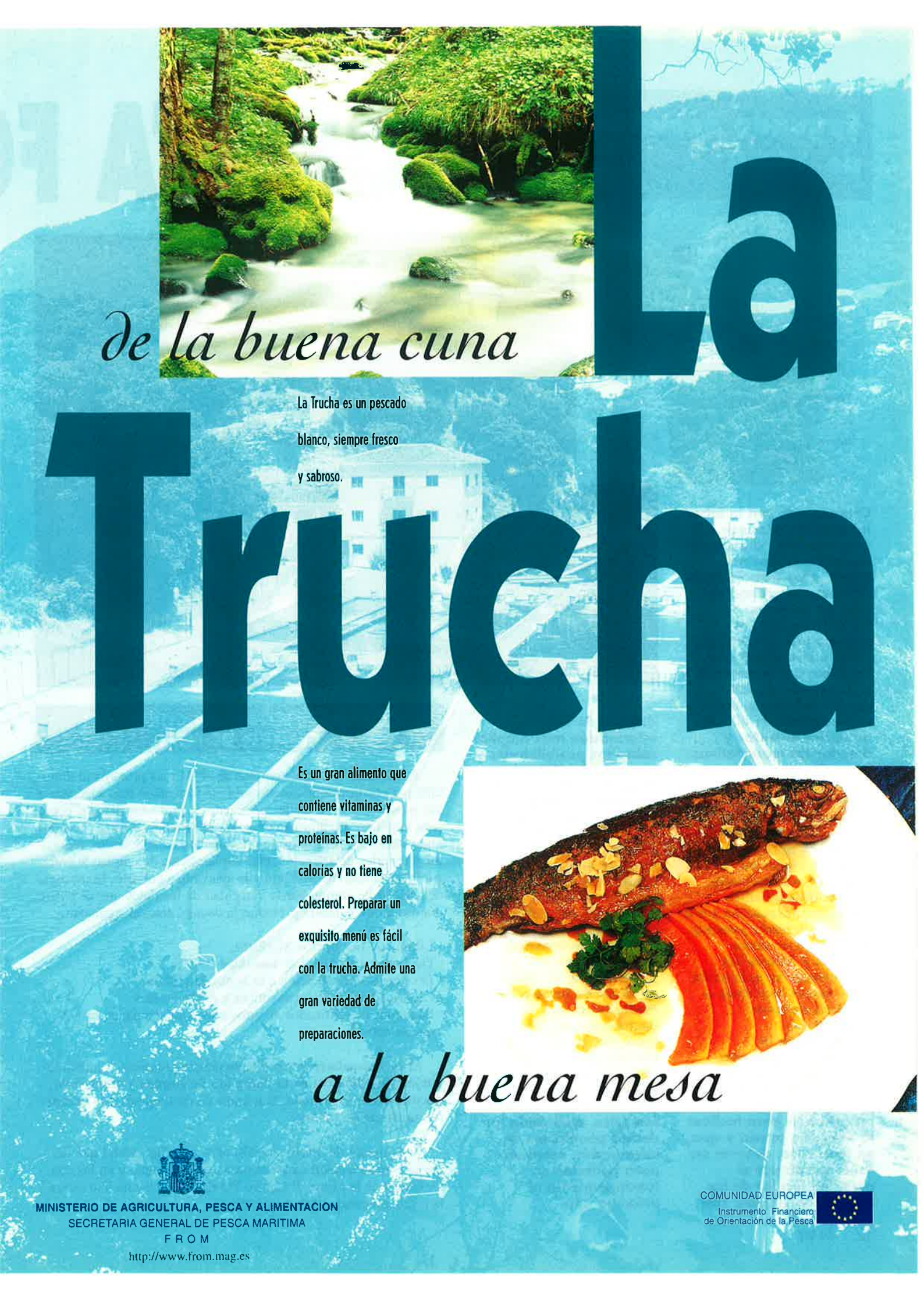
S. de F.



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



MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION
SECRETARIA GENERAL DE PESCA MARITIMA
FROM

<http://www.from.mag.es>

COMUNIDAD EUROPEA
Instrumento Financiero
de Orientación de la Pesca





Continuando con la labor iniciada al comienzo del presente año, el Instituto Social de la Marina, ofrece a los trabajadores del sector marítimo un plan de acciones formativas para el periodo julio-diciembre, como instrumento que contribuya a mejorar la competencia de las gentes del mar y, como consecuencia de ello, a potenciar el sector y ampliar las expectativas laborales de estos profesionales.

Para este segundo semestre se continúa presentando la oferta formativa agrupando las acciones según su finalidad ocupacional: formación específica marítima; formación para el reciclaje hacia puestos de trabajo en otros sectores y formación polivalente de aplicación en el sector marítimo o en otros sectores productivos, manteniendo la información genérica -por medio de gráficos de itinerarios formativos y de orientación profesional- para facilitar la selección previa y que, en todo caso, debería ser concentrada por el personal técnico de las oficinas de empleo, que

dispone de una información más amplia sobre las posibilidades y recursos del ISM a lo largo de toda su red. En cuanto al programa de cursos que figura en el cuadro adjunto, es preciso indicar que durante este semestre solamente se celebrarán aquellos que han sido resaltados mediante un color verde, para cuyo acceso es necesario acreditar estar en posesión de, al menos, un título de Formación Profesional. Los destacados en color amarillo, cuyo acceso es posible sin tener esas titulaciones, completarán los itinerarios ya iniciados en el primer semestre, quedando los demás pendientes de información necesaria para ponerlos en funcionamiento el próximo año.

CÓMO SOLICITAR UN CURSO DEL CENTRO DE FOM

Acudir a la oficina de empleo del ISM más próxima al domicilio para pedir asesoramiento sobre la formación más adecuada a sus intereses y necesidades personales y profesionales, así como para ampliarle la información sobre programas, cursos, servicios que ofrece el ISM, plazos de presentación de solicitudes, requisitos y criterios de selección, etc.. En la oficina de empleo le entregarán un modelo de solicitud y le ayudarán a cubrirlo. El personal del ISM debe comprobar la veracidad de los datos que se piden; por ese motivo, deberá presentar la documentación siguiente:

- Libreta de Inscripción Marítima.
- Documento Nacional de Identidad (DNI).
- Documento de afiliación a la Seguridad Social.
- Certificados/Títulos académicos y profesionales.
- Diplomas o certificados de otros cursos relacionados con el que se solicite.

Si es demandante desempleado deberá presentar, también la Tarjeta justificativa de la demanda de empleo y algún otro documento (por ejemplo, la nómina de desempleo) que acredite esa situación laboral.

Si es menor de dieciocho (18) años de edad, tendrá que llevar una autorización expresa para asistir al curso y en las condiciones que le ofrece el Centro FOM, de la persona que ejerza la patria potestad, tutela o curatela.

FORMATIVA DE BAMIO

CALENDARIO DE CURSOS PARA EL PERÍODO JULIO-DICIEMBRE DE 1998

CURSOS	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Supervivencia en la mar, niveles 1 ó 2	Se desarrollarán uno o dos cursos cada semana organizados directamente por las Direcciones Provinciales del ISM, asignando los niveles según sus necesidades.					
Lucha C.I. y Supervivencia en la mar nivel 3					2***13	
Formación de Formadores en Supervivencia		24*****4				
Formación Sanitaria para mandos, nivel 3			21***25		23***27	
Form. sanitaria en actividades subacuáticas			7***11	19***23		14***18
Prevención de riesgos laborales					9***20	
Soldadura eléctrica con electrodo rev. n.2	6*****25					
Soldadura oxiacetilénica				5***16		
Instalador de gas / IG-II		10*****16				
Automatismos para instalaciones eléctricas					23*****18	
Electrónica digital				5*****6		
Sist. de control electrónico de generadores	20*****14					
Microprocesadores					9*****18	
Sistemas RADAR		17*****11				
Autómatas programables			21*****6			
Simatic-7		31*****18				
Instalaciones de energías alternativas		10*****18				
Equipos autónomos de climatización		24*****25				
Sistemas de aire acondicionado			28*****18			
Introducción a la informática	13*****24			5*****16		
Programador de aplicaciones			7*****25			
Aplicaciones ofimáticas				19*****27		
Informática administrativa	27*****14					
Desarrollo de aplicaciones			28*****16			
Navegador INTERNET				19*****6		
Programador INTERNET					9*****27	
Creación de aplicaciones multimedia		17*****4			30*****18	
Transp. prod. petrolíferos & Gas In. y COW			7*****18			
Transporte de productos químicos en BB/TT	20***24			28***2		7***11
Transporte de gases licuados en BB/TT	27***31			5***9		14***18
A.R.P.A.	27***31	31***4		26**30		
Compensador de agujas náuticas		10***14				
Carga de mercancías peligrosas en bultos				12***23		
Operador general del SMSSM	27*****13	17*****3			30*****17	
Inglés básico marítimo			21*****9			
Frases estandarizadas OMI					9*****18	
ECDIS y Navegación meteorológica	20***24	24***28		28***2	2**6	
Camarero				5*****20		

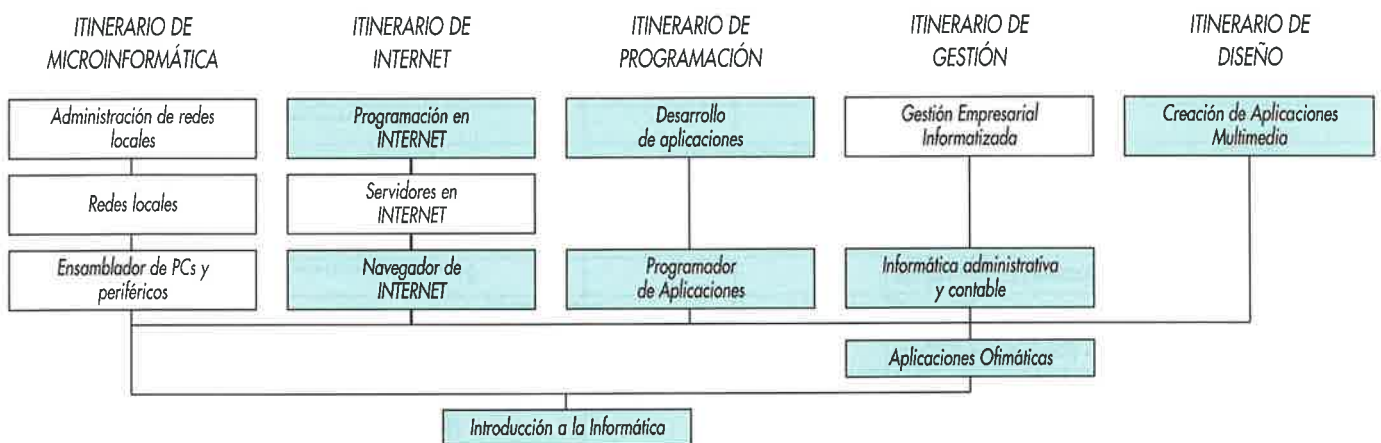
Nota: Esta programación podrá ser modificada cuando a criterio del ISM exista alguna razón que así lo justifique. A través de las Direcciones Provinciales se informará de estos cambios en el caso de producirse.

CONTENIDO DE ALGUNOS CURSOS

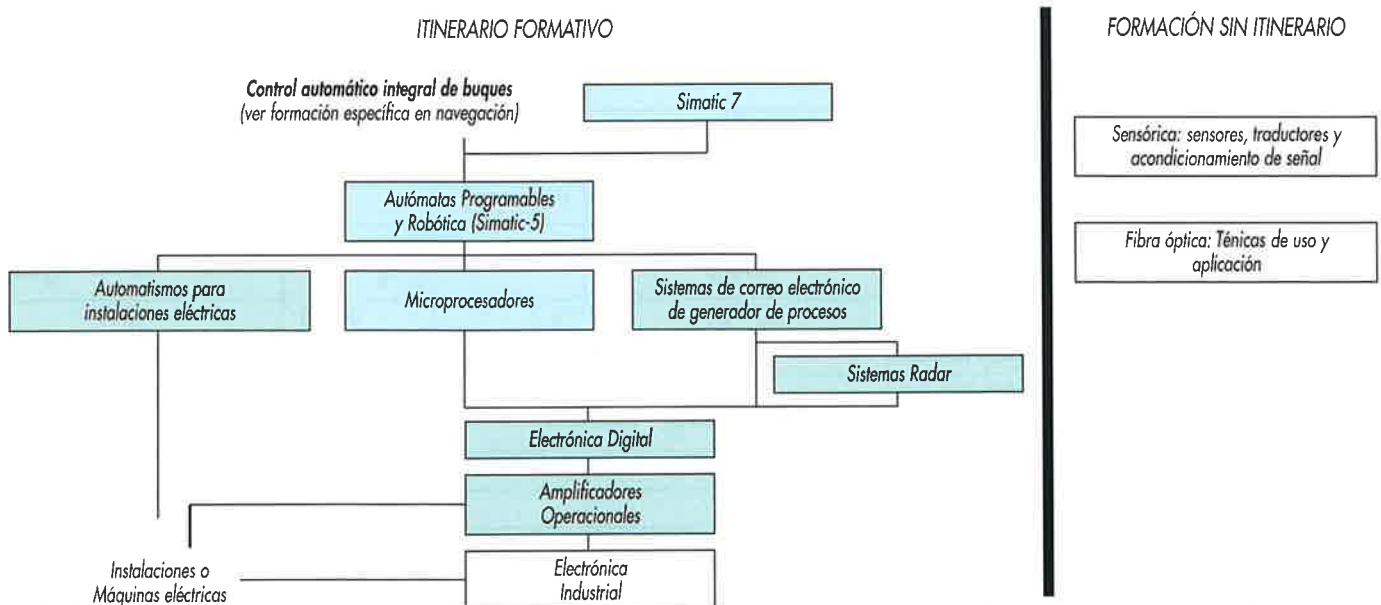
FORMACIÓN PARA OCUPACIONES EN TIERRA



FORMACIÓN POLIVALENTE EN EL ÁREA DE INFORMÁTICA



FORMACIÓN POLIVALENTE EN EL ÁREA DE ELECTRICIDAD Y ELECTRÓNICA





CÓMO SE SELECCIONAN LOS ALUMNOS

1ª Cada Dirección Provincial del ISM realiza una selección previa de acuerdo a los requisitos mínimos señalados en el apartado de Orientación Profesional y que son imprescindibles para poder participar en el curso solicitado.

2ª El Centro de F.O.M. hace una selección definitiva de admitidos y reservas entre los solicitantes pre-seleccionados por las Direcciones Provinciales, aplicando unos criterios de prioridad, sobre los que se informa a las oficinas de empleo del ISM.

3ª Los resultados se envían a las Direcciones Provinciales, para que cada una se ponga en contacto con sus alumnos admitidos al objeto de organizar el desplazamiento a Bamio.

RESUMEN DE LAS PRINCIPALES NORMAS DE RÉGIMEN INTERNO

La formación y servicios que presta el Centro son gratuitos para los demandantes desempleados. Los gastos son cubiertos por el ISM y cuentan con una subvención del Fondo Social Europeo.

Todos los alumnos tienen la obligación de asistir y seguir con aprovechamiento las clases, siendo causa de exclusión el incurrir en faltas de asistencia no justificadas o no seguir el curso o aprovechamiento a criterio de los responsables del mismo.

Solamente se entregará diploma acreditativo a quienes superen el curso con aprovechamiento.

ALGUNAS CLAVES DE INTERÉS PARA LA SELECCIÓN DE CURSOS

• Tendencias del empleo en el sector

Los cambios tecnológicos están llevando a la reducción de las tripulaciones, especialmente en la maestranza especializada, cocineros y personal de

limpieza. Se están reduciendo las tareas tradicionales de ciertos tripulantes, con mayor incidencia en los subalternos, desembocando en un mayor uso de los **subalternos polivalentes**. La Organización a bordo será más flexible y se tien-

de a que las funciones de los Oficiales sean, también, **polivalentes**.

• Tendencias en la estructura de la flota

La estructura de la flota mercante tiende al incremento de los **buques especializados**: quimiqueros, congeladores, pasaje... En pesca, se presentan con mejores perspectivas las flotas de litoral y artesanal en detrimento de la industrial.

Incremento de las relaciones supra-nacionales: En Marina Mercante los armadores tienden a contratar operadores de buques que, además, se hacen cargo de la contratación del personal, y a agentes para las provisiones. En Pesca, se intenta fomentar la asociación temporal de empresas con países no-miembros de la Unión Europea, desembocando -a veces- en la constitución de sociedades mixtas.

• Tendencias normativas

Los convenios internacionales tienden a exigir **formación "de recuerdo"** cada cierto período, generalmente no superior a 5 años.

Se intensificarán las exigencias de formación en materias de **seguridad y salud** en el trabajo.

Fomento de las medidas de protección del **medio ambiente** e incremento de las tareas de control y vigilancia del entorno marítimo.

• Influencia de las innovaciones tecnológicas

La tendencia es dotar a los buques de puentes con **Centros de Control Integrado**: Informática, electrónica, y automatismo son las técnicas fundamentales.

Implantación de **sistemas computerizados** para el manejo de la carga, mantenimiento y reparación, comunicaciones, navegación, etc.

Durante los últimos años, el subsector mercante está centrándose en la reducción de costes operacionales en el desarrollo tecnológico que **mejore la eficacia** de las fuentes de combustión y en llevar la carga. En el pesquero, las orientaciones van, además, hacia la sustitución de buques obsoletos por otros nuevos con **mejores condiciones de trabajo y seguridad**, mejores técnicas de pesca y de conservación del pescado.

• Tendencias del mercado laboral en otros sectores productivos

En el período 93-96 el sector en que se han creado más puestos de trabajo nuevos es el de los **Servicios** y se prevé continúe siendo el que protagonice además la oferta de oficios y empleos nuevos, **Informática** es otro de los sectores más optimistas a corto plazo. **Turismo** es la industria "estrella" y la mayor del mundo en facturación y de creación de empleo. Los **servicios de telecomunicaciones** experimentan un considerable incremento.

Se considera que existen tres elementos nuevos alrededor de los cuales girará el empleo en el inmediato futuro: el impacto de las **tecnologías de la información**, la preocupación por el **desarrollo sostenido**: políticas medio-ambientales, tecnologías para industrias limpias, alternativas energéticas, etc., y la progresiva liberalización de sectores todavía protegidos. ■

EL FROM SALE DE CAMPAÑA

Un año más, el FROM ha salido de campaña. Como en años anteriores, el Ministerio de Agricultura ha puesto en marcha una serie de acciones de promoción encaminadas a potenciar el consumo de pescado y, muy especialmente, aquellas especies de las que depende en buena medida una parte de la flota o las que se considera no tienen en la cesta de la compra el lugar que les correspondería por su calidad, sus condiciones alimentarias y por su precio. Para este conjunto de acciones el FROM va a destinar un total de 1.007 millones de pesetas de las que la mayor parte corresponden a fondos comunitarios, mientras la parte restante se cubre con ayudas del Ministerio de Agricultura y del propio sector, cuya aportación es mínima. Objetivo de la Administración con estas campañas es lograr una mayor demanda y, en consecuencia, un mayor precio para los pescadores. En los últimos años, los resultados han sido favorables en esta línea, aunque buena parte de la subida de los precios se haya debido también a la existencia de una oferta en retroceso frente a la demanda en aumento. Los propios datos del Ministerio de Agricultura hablan de una bajada en el volumen de las ventas mientras el incremento en los precios se repite campaña tras campaña.



Bonito del Norte

Arte sano

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

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

Inconfundible por su distintivo de calidad.

Bonito del Norte  Pescado con arte.

COMUNIDAD EUROPEA
Ministerio de Agricultura y Pesca, Ganadería y Medio Ambiente

MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION
Secretaría General de Pesca Marítima
FROM

Planes para la promoción de la trucha, bonito del norte, conservas, bacalao, pescados azules, congelados, productos de la acuicultura y para proteger las especies de talla no reglamentaria por más de 1.000 millones de pesetas.



LAS acciones del Ministerio de Agricultura centran sus objetivos en conseguir una mayor formación e información de los compradores. Se quiere que los consumidores sepan realmente qué es lo que están comprando y para ello se pretende a la vez que conozcan las condiciones alimentarias de cada pescado rompiendo viejos tópicos en contra de determinados pescados azules. Estas campañas de divulgación se están haciendo en toda España.

Una primera campaña desarrollada ya durante las últimas semanas ha sido la referida a la promoción de la trucha de piscifactoría. Para ello se han celebrado reuniones con organizaciones de consumidores, con amas de casa así como con otros colectivos en base a las conferencias o actos de degustación. Estas actuaciones han contado también con el apoyo a las mismas en los medios de comunicación de cada comunidad autónoma.

En los meses de julio, agosto y septiembre, las campañas del From se van a centrar especialmente en cinco puntos. Se quiere incentivar el consumo del bonito del norte siempre que se haya capturado con artes tradicionales. Es una vieja batalla la que mantiene en este punto el Ministerio de Agricultura. No puede ser igual el animal capturado por el sistema tradicional que cuando muere tras pasar horas en las redes. Agricultura quiere diferenciar el bonito pescado por los barcos españoles con artes tradicionales al procedente de las redes de enmalle. En

este mismo período se quiere promocionar en consumo de productos pesqueros de la conserva. Las conservas no tienen en España la mejor imagen es un sector que en buena medida se ha quedado en el pasado y, por este motivo se trata de lograr su recuperación.

El FROM va a seguir con sus campañas para la protección de las especies con tallas no reglamentarias.

La acuicultura constituye una salida importante para el sector relacionado con la pesca. La campaña del FROM se orienta también a dar información para el consumo de los productos pesqueros procedentes de la acuicultura. Finalmente, la Administración va a seguir con la promoción de los pescados azules.

Para los meses de octubre y noviembre, las campañas de promoción previstas se centran en el consumo de los productos congelados de la pesca así como para el consumo de bacalao capturado por la flota española. El bacalao es uno de los productos donde se ha producido un mayor descalabro en lo que al consumo se refiere. Y, ello se ha debido a dos razones en especial. La primera, que han bajado las posibilidades de pesca y que han subido los precios. La segunda, que se trataba de un producto muy identificado con el medio natural donde en la actualidad también ha evolucionado la cocina. Agricultura, quiere recuperar esa demanda.

El conjunto de las campañas del FROM, tienen un importe global de 1.007 millones de pesetas de los que el 28% son fondos nacionales a

Los fondos proceden en su mayor parte de la UE, con aportaciones también del Ministerio de Agricultura y del propio sector

través del Ministerio de Agricultura, 68% de la Unión Europea a través del IFOP y el 4% el sector. La producción participa en las campañas de congelados, conservas, truchas, acuicultura y bacalao. Estas medidas se complementan con asistencia a ferias, exposiciones u otros actos donde se hable de agroalimentación.

Campañas, Una a Una.

■ PRODUCTOS CONGELADOS.

Tiene un presupuesto de 175 millones de pesetas. Tiene como objetivo incentivar el consumo de los productos pesqueros congelados orien-

¿DONDE ESTA EL SECRETO DE SU SABOR?



Desde muchos siglos atrás, nuestros pescadores acuden a las profundas y frías aguas de Terranova, Noruega, del Mar de Barents y de la Zona de Svalbard para capturar el bacalao y curarlo de un modo artesanal en el propio buque. Nada más ser extraído, el bacalao se descabeza, se eviscera, abierto en su forma característica, lavado y salado a mano. A continuación pasará durante meses un esmerado proceso de curado a bordo. El resultado es una carne sin apenas humedad y de un característico color dorado, que garantiza su calidad artesanal y el extraordinario sabor que ha hecho célebre y muy apreciado a nuestro bacalao desde hace cientos de años. Recuerde siempre que, en lo que al bacalao se refiere, el color dorado de su carne es sinónimo de calidad, de un tratamiento artesanal y de un sabor garantizado. El Bacalao Dorado de nuestros buques fue el que dio origen a las centenares de recetas que durante generaciones se fueron creando con este pescado y que hoy podemos disfrutar en toda la Península. Nuestro Bacalao Dorado, un sabor garantizado.

Sólo cuando es curado a bordo, el bacalao mantiene su auténtico sabor.

El color dorado de su carne garantiza que ha sido tratado artesanalmente.

El bacalao se comercializa de muy diferentes formas. Entero, en lomos, tacos, troceado... Cada presentación corresponde a una zona concreta de la hoja de bacalao o bacalada.



TODO UN SIMBOLO DE CALIDAD

CURADO A BORDO

BACALAO DORADO

El Bacalao Dorado tiene un logotipo que lo identifica, garantizando su origen y su calidad artesanal a bordo.

Si quiere disfrutar del auténtico sabor de bacalao, escape Bacalao Dorado.



Áreas de pesca del bacalao

PLAN DE PROMOCIÓN DEL FROM PARA 1998

ACCIONES	PLAN INICIAL		MODIFICACIONES PLAN INICIAL		TOTAL FROM+SECTOR	SITUACIÓN A 15 / 06 / 98			
	TOTAL FROM+SECTOR	SECTOR PRIVADO	DISTRIBUCIÓN PUBLICITARIA DEL IMPORTE GESTIONADO POR EL FROM			TOTAL FROM	ACCIONES PROMOCIONALES	ESTUDIOS	MEDIOS
			SECTOR	FROM					
PROMOCIÓN PESCADOS AZULES	110.000.000				110.000.000	110.000.000	110.000.000		
PROMOCIÓN PRODUCTOS CONGELADOS	175.000.000	49.350.000			175.000.000	125.650.000			125.650.000
PROMOCIÓN TRUCHA	70.000.000	19.740.000	3.440.000	- 10.000	73.430.000	50.250.000			50.250.000
PROMOCIÓN PRODUCTOS ACUICULTURA	90.000.000	25.380.000		- 4.000.000	86.000.000	60.620.000			60.620.000
PROMOCIÓN BONITO DEL NORTE	65.000.000				65.000.000	65.000.000			65.000.000
CAMPAÑA PROTECCIÓN ALEVINES	187.000.000			4.010.000	191.010.000	191.010.000	32.540.000		158.470.000
PROMOCIÓN CONSERVAS	110.000.000	31.020.000			110.000.000	78.980.000			78.980.000
ESTUDIOS Y PROMOCIÓN DE DISTINTIVOS DE CALIDAD	75.000.000			- 8.000.000	67.000.000	67.000.000		67.000.000	
PROMOCIÓN BACALAO	85.000.000	23.970.000			85.000.000	61.030.000			61.030.000
FERIAS NAC. E INTERNACIONALES	55.000.000			11.000.000*	66.000.000	66.000.000	66.000.000		
CALENDARIOS	17.000.000				17.000.000	17.000.000	17.000.000		
ARTÍCULOS PROMOCIONALES VARIOS	23.000.000			- 3.000.000	20.000.000	20.000.000	20.000.000		
TOTALES	1.062.000.000	149.460.000	3.440.000	0	1.065.440.000	912.540.000	245.540.000	67.000.000	600.000.000

* Incremento del presupuesto inicial de ferias, por un mayor coste en la feria SEAFOOD de Bruselas.

¿Sabes cómo conservar lo mejor del mar?



Sanas por naturaleza.

La más deliciosa de nuestros mares cuidadosamente preparado para conservar sus valores nutritivos durante años, con todas sus proteínas, vitaminas y minerales, lo mejor para tu salud. Conservas de pescado y mariscos llenas de la riqueza del mar.



MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN
Secretaría General de Pesca y Acuicultura
FROM

COMUNIDAD EUROPEA
Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca

Anuncio Campaña Promoción de Productos Pesqueros en Conserva



RESPETA EL CICLO DE LA VIDA EN EL MAR

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

MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN
Secretaría General de Pesca Marítima
FROM

COMUNIDAD EUROPEA
Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca

Campaña de Promoción para la Protección de Especies de Talla No Reglamentaria.

tados al consumidor. Las especies afectadas son cefalópodos, gambas, langostinos, filetes y rodajas de merluza, pez espada- y platos preparados. De esta cantidad, 125 millones son gestionados por el From, recursos de los cuales 90,2 millones proceden de la UE y 35,4 millones de Agricultura. Otros 49,3 millones son gestionados también con el sector aportante 47,4% el IFOP, el 24,3% el From y el 28,2% el sector-.

■ **ACUICULTURA.** Para fomentar el consumo de productos de la acuicultura se ha programado una campaña de 86 millones de pesetas disminuyendo el presupuesto del From en unos 4 millones de pesetas. El objetivo es introducir su consumo en el mercado nacional. Las especies afectadas son rodaballo, lubina, dorada y mejillón. La cantidad gestionada por el FROM es de 60,5 millones de pesetas de los que el 71,8% corresponden al IFOP y 17,1 millones de pesetas, el 28,2% al FROM.

■ **TRUCHA.** Para la promoción de la trucha se cuenta con un presupuesto de 73,4 millones de pesetas al haberse aumentado la cifra en 3,4 millones para elaborar un decálogo de calidad. El objetivo es que los consumidores valoren mejor la posición de la trucha tanto desde una perspectiva nutricional como económica. La cifra gestionada por el sector es de 9,8 millones de pesetas de los que el IFOP aporta el 47,4% y el From el 24,6%. La cantidad gestionada por el From es de 50,2 millones de pesetas de los que el 72% los aporta el IFOP y el 28% el From.

■ **BONITO DEL NORTE.** Hay un presupuesto de 85 millones de pesetas para promocionar el bonito del norte con el

label de calidad, especialmente coincidiendo con la costera cuando pueden bajar más los precios. La cantidad gestionada por el From es de 65 millones de pesetas de los que el IFOP pone el 71,8% y el From el 28% restante.

■ **TALLAS NO REGLAMENTARIAS.** Hay un presupuesto para evitar la pesca y comercialización de estos productos de 191 millones de pesetas. Se quiere evitar tanto la actividad extractiva como su consumo ya que se estima que no habría pesca si no hubiera demanda. Todo el presupuesto es gestionado por el From. El IFOP hace una aportación del 71,8% y 28,2% lo hace el propio From.

■ **CONSERVAS.** Para promocionar el consumo de conservas se dispone de un presupuesto de 110 millones de pesetas. El objetivo es dar a conocer su gran calidad y riqueza nutritiva. Las especies afectadas son atún, mejillones, cefalópodos, sardinas, almejas, berberechos, jurel, caballa y anchoa. De esta cifra, el sector gestiona 31 millones de pesetas mientras el From lo hace sobre 79 millones de pesetas.

■ **BACALAO.** Hay un presupuesto de 85 millones de pesetas para promocionar el consumo de bacalao salado capturado por la flota española. La cifra gestionada por el sector es de 24 millones de pesetas mientras el From lo hace sobre 61 millones de pesetas.

El objetivo común es aumentar la demanda, aunque a veces los precios provocados por el recorte en algunas ofertas actúen como elementos disuasorios. ■

Vidal Maté

A toda vela

LA décima edición del "Trofeo Ermenegildo Zegna" ha reunido en el Club Náutico de Barcelona los pasados días 15 a 17 de mayo a la élite internacional de Vela, y, como primera cita del año deportivo, decantó el interés de una temporada que se presenta muy competitiva en las clases IMS Regata y Crucero-Regata.

Los triunfos absolutos del "Bribón", patroneado por S.M. el Rey don Juan Carlos, y el "Cutty Sark", de Sergio Llorca, han hecho de esta edición la mejor de las celebradas -en su nivel técnico y organizativo- a pesar de tener que ser suspendida la última jornada por falta de viento.

El "Bribón" anota así seis victorias en las diez ediciones del "Trofeo Ermenegildo Zegna", con lo que el poderoso barco del armador catalán Josep Cusí -que patronea

don Juan Carlos- resolvió favorablemente su duelo con el renovado "Codorniu", de Noluco Doreste.

Tras dos jornadas de extraordinaria dureza se preveía que la victoria final estaría muy abierta en las dos categorías "reinas" y todo apuntaba a que los dos líderes tras las dos primeras jornadas -"Bribón" y "Cutty Sark"- iban a estar fuertemente presionados por el "Codorniu" de Noluco Doreste y el "Breitling" de Llorenç Galmés el primero y por el "Sap" de Toño Gorostegui y el "Zurich" de Manuel Chirivella, el segundo.

Puede que la caída del viento cuando apenas se había cubierto la cuarta parte de la prueba -un Barlovento- Sotavento de 14 millas náuticas



El "Bribón", patroneado por S.M. el Rey y el "Cutty Sark" ganaron el X Trofeo Ermenegildo Zegna

(26 kilómetros)- y con el dominio del "Bribón" y "Cutty Sark", haya evitado un duelo aún más encarnizado que el de ayer, tras la descalificación del "La Casera" por abordar al "Bribón" en la segunda jornada, porque, y no es muy habi-





tual, ya en la misma salida cuatro veleros habían sido descalificados por estar fuera de línea -Smint, Breitling, Freixenet y K-Yote-Yaka- y tanto el "Cordormiu" como el "Sap" seguían la estela de los líderes.

Incluso SM El Rey Juan Carlos, patrón del "Bribón" reconoció al término de la jornada la dureza de las tres pruebas disputadas y la alta competitividad de las embarcaciones, lo que hacía esperar una temporada "muy movida".

Esta ha sido la sexta victoria del "Bribón" -segunda consecutiva- en las diez ediciones del Zegna pero, sin duda alguna, la más competida. Incluso su armador Josep Cusí ha manifestado que, "este triunfo de hoy ha servido para demostrar que un barco no puede, por si solo, ganar una regata. A su calidad hay que unir la de una tripulación experimentada y preparada para defender su calidad de campeón y pienso que todos nuestros pensamientos en la victoria estaban en lograrlo por Alfonso de Bacquelaïne como si estuviese con nosotros".

El "Cutty Sark" no ha tenido materialmente rival en la clase IMS Crucero pero se ha ganado el triunfo a pulso ya que según su propio patrón Sergio Llorca, "hemos tenido que realizar las pruebas de nuestra vida para superar a nuestros rivales pero el comenzar la temporada de esta manera es todo un estímulo para nosotros".

Lo que es evidente es que tanto el "Sap" de Toño Gorostegui como el Zurich de Manuel Chirivella serán sus rivales en esta temporada y está muy claro que el próximo Trofeo Conde de Godó en este mismo escenario volverá a poner a prueba a las tripulaciones contendientes. ■

CLASIFICACION

Clase IMS Regata (tras tres pruebas)

1) Bribón	SM El Rey Juan Carlos	60,5 puntos
2) Codorniu	Noluco Doreste	54 puntos
3) Breitling	Lorenzo Galmés	45 puntos
4) Azur de Puig	SAR Cristina de Borbón	45 puntos
5) K-Yote-Yaka	Ortwin Kandler	41 puntos
6) Ciudad de Ceuta	José Luis Suevos	41 puntos
7) Aifos	SAR Felipe de Borbón	37 puntos
8) Marfrio	José Luis Freire	36 puntos
9) Portos de Galicia	Javier de la Gándara	35,25 puntos
10) Indulgence	Graham Walker	35 puntos

Clase IMS Crucero (tras tres pruebas)

1) Cutty Sark	Sergio Llorca	61,25 puntos
2) Sap	Toño Gorostegui	57,25 puntos
3) Zurich	Manuel Chirivella	56 puntos
4) Sebago	Joaquín Verona	55 puntos
5) Camper-Calanova	Pau Balanguer	54,25 puntos

Clase IMS Crucero Crucero (dos pruebas)

1) Tuvik III	Joaquín Ibáñez	58,25 puntos
2) Brut Nature	Francisco Soldevila	58 puntos
3) Jonquet	Pere Coll	53 puntos
4) Krup	Enric Basté	52,25 puntos
5) Blau Marí	Pere Zammar	52 puntos
6) Vértigo	Antonio Guash	52 puntos

First Class (dos pruebas)

1) Lupa	César Obregón	3 puntos
2) Günter	Javier Sherk	6 puntos
3) Gefco	Manuel Vidal	13 puntos
4) Hielo Express	Jordi Castellví	18 puntos
5) Flash Back	Josep María Pujol	20 puntos



Un 60% de los jóvenes en paro encuentra trabajo

Un total de 214.171 jóvenes que estaban en paro han aprendido un oficio y un 60% de ellos han encontrado trabajo gracias a la labor que vienen realizando, desde hace 13 años, las 4.218 Escuelas Taller y Casas de Oficios existentes en España y que forman parte de un Programa Público de Empleo-Formación para jóvenes desempleados menores de 25 años que gestiona el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.



ESCUELAS TALLER Y CASAS DE OFICIO UNA PUERTA AL FUTURO LABORAL

ESTAS cifras han sido dadas a conocer por el Secretario General de Empleo, Manuel Pimentel, en el transcurso de la inauguración de una exposición sobre las Escuelas Taller y Casas de Oficio que ha estado abierta al público en Madrid durante los últimos días del mes de junio. Las previsiones que el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales tiene para este programa, que se gestiona a través del Instituto Nacional de Empleo (INEM) con la ayuda económica del Fondo Social Europeo es que durante 1998 funcionen otras 1.420 Escuelas Taller y Casas de Oficio, que reciban formación un total de 54.334 alumnos a los que les impartirán docencia 10.820 profesores y el presupuesto a invertir es de 48.800 millones de pesetas.

La Exposición, celebrada en Madrid, ha tenido como objetivo acercar a los ciudadanos este programa público de formación que desde 1985 en que inició su andadura ha realizado ya más de 4.000 actuaciones sobre espacios naturales y urbanos, monumentos histórico artísticos y de atención social que han dejado una impronta cultural en la sociedad y han dinamizado territorios y pueblos.

En la Exposición se mostró una importante y significativa muestra de piezas rea-

lizadas por los alumnos de las Escuelas Taller y Casas de Oficio de toda España, además de talleres en vivo, tanto interiores como al aire libre donde los ciudadanos han podido observar y preguntar acerca de los trabajos que se están llevando a cabo en la actualidad. También se ha ofrecido, a través de paneles y vídeos, información y estadísticas sobre las características del Programa de Escuelas Taller y Casas de Oficios.

Los talleres que se han mostrado abarcaban desde la

luthería, cerámica, maquetas, encuadernación, talla y dorado, jardinería, vidrio emplomado, cantería, incrustación de piedras, carpintería, ebanistería y forja. Este evento ha sido organizado por el INEM; en colaboración con el Fondo Social Europeo y el Ayuntamiento de Madrid, coincidiendo con la aprobación de los distintos planes de empleo de los países miembros de la Unión Europea y, en concreto, con el Plan de Acción para el Empleo del Reino de España.



Un 60% encuentra trabajo

Según ha puesto de manifiesto el Secretario General de Empleo, Manuel Pimentel, del total de 214.171 alumnos que han pasado por las Escuelas Taller y Casas de Oficio durante los 13 años que llevan funcionando un 60% de ellos han encontrado trabajo al finalizar su preparación teórica y práctica. La inserción laboral de los hombres se ha elevado al 66% mientras que la de las mujeres se sitúa en el 44%.

Desde su creación en el año 1985 las Escuelas Taller y Casas de Oficios han contado con un presupuesto de 424.336 millones de pesetas, y han formado a un total de 214.336 jóvenes desempleados, de los que el 61,4% han sido hombres y el 38,57% mujeres. El número total de Escuelas Taller y Casas de Oficio creadas asciende a 4.238 en las que han participado 36.078 directores, profesores y personal de apoyo.



El presupuesto para 1998 es de 48.800 millones de pesetas, para un total de 1.420 escuelas Taller que permitirán la formación de 54.334 alumnos trabajadores.

Según datos facilitados por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales más de la mitad de los alumnos que participan en este programa formativo tiene una edad en-

tre 20 y 25 años, concretamente el 50,63%. el 26,37% tiene edades comprendidas entre los 16 y 17 años, y el 22,99% restante se sitúa en el tramo de 18 a 19 años.

Según el nivel de estudios el 82,54% han cursado Enseñanza General Básica, el 7,06% finalizaron BUP y COU, el 5,86% tiene el título de FP, el 2,60% el FP2, mientras que el 1,14% corresponde a titulados superiores el 0,80% son titulados de grado medio. Las principales áreas de enseñanza corresponden al sector construcción con un 64,11% y a medio ambiente con el 25,94%.

Objetivos del programa

El Programa de Escuelas Taller y Casas de Oficio "forma parte de las políticas activas de empleo y se define como un sistema dual Formación-Empleo, cuyo objetivo es la preparación de jóvenes desempleados menores de 25 años para facilitarles el acceso al trabajo mediante el aprendizaje y la experiencia profesional en una ocupación" ha dicho el Secretario General de Empleo Manuel Pimentel, quien ha recordado que ahora este programa va a verse complementado, tal y como está previsto en el Plan Nacional de empleo, aprobado por la Unión Europea, con los Talleres de Empleo. Estos irán dirigidos a paliar las dos lagunas que hasta ahora tenían las Escuelas Taller: incrementar la participación femenina y permitir que se puedan incorporar a ellos los mayores de 25 años, ya que hay que tener presente que el paro está afectando muy sensiblemente al colectivo de los mayores de 45 años. Este programa se pondrá en marcha a partir del próximo mes de septiembre.



Este Programa de Escuelas Taller y Casas de Oficios, que se inicia en España en 1985, constituye una respuesta imaginativa a una situación social en la que se daban al mismo tiempo tres factores: un alto volumen de jóvenes desocupados con bajo nivel formativo y escasas opciones de empleo; grupos de maestros artesanos jubilados o cerca de la jubilación, con muy alta cualificación de oficios en peligro de desaparición y un rico patrimonio histórico-artístico progresivamente abandonado y degradado por la carencia de estructuras de conservación y mantenimiento.

Con su creación se perseguía conseguir un conjunto de objetivos que se resumen en los siguientes:

- **Integración social e inserción profesional de los jóvenes a la finalización del proyecto**, proporcionándoles formación práctica y experiencia en trabajos reales que les permita una salida como asalariados o trabajadores por cuenta propia en cualquiera de los ámbitos de las ocupaciones aprendidas.

- **Formación de especialistas** en profesiones demandadas por los mercados de trabajo.

- **Recuperación**, por parte de los alumnos, de los niveles de educación general que hayan abandonado.

- **Participación en las nuevas profesiones** ligadas al medioambiente, a la calidad de vida y a nuevos yacimientos de empleo como instrumento eficaz y permanente de conservación y protección de la naturaleza y los entornos urbanos.



PROGRAMA DE ESCUELAS TALLER Y CASAS DE OFICIOS

DATOS BÁSICOS

■	Desde su creación en 1985 hasta el 31-12-1997
	-Nº de Escuelas Taller y Casas de Oficios 4.238
	-Nº de Alumnos trabajadores participantes 214.430
	-Nº de directores, profesores y personal de apoyo 36.078
	- Presupuesto total aplicado 424.336 millones pts.
■	Previsión para 1998
	-Nº de Escuelas Taller y Casas de Oficios 1.420
	-Nº de alumnos trabajadores 54.334
	-Nº de directores, profesores y personal de apoyo 10.820
	- Presupuesto 48.800 millones pts.
■	El Programa en el exterior
	El programa se ha desarrollado también en Iberoamérica y han intervenido:
	-20 Escuelas Taller
	-1.603 alumnos
	-13 países
	-Presupuesto ejecutado: 2.289 millones de pesetas
■	Inserción Laboral (*)
	-Inserción Media de los alumnos trabajadores desde 1989 hasta el 31-12-96 52,32%
	-Inserción último año medido (1996) 58,84%
	-Inserción de las mujeres (1996) 44,18%
	-Inserción de los hombres (1996) 65,85%

(*) Los datos de inserción se obtienen durante el año siguiente a la terminación de los proyectos. Por ello, no pueden proporcionarse hasta el segundo año desde su finalización.

- Promoción y difusión de las tareas de **rehabilitación y conservación del patrimonio** colaborando en el mantenimiento de edificios como estrategia de empleo.

- Potenciación de la **información sobre el mercado de trabajo y las estra-**

- tegias de búsqueda de empleo** por cuenta ajena y mejora de la capacidad de gestión y la cultura empresarial de los jóvenes para la **creación de su propio puesto de trabajo.**

- **Dinamización social del entorno**, a través de la participación en **programas**

integrados de desarrollo local que permite optimizar los recursos utilizados.

Un modelo español

El modelo de Escuelas Taller es una creación netamente española que está empezando a ser aplicado a otros países de la Unión Europea, y se basa en las metodologías derivadas del "aprender trabajando". Las actuaciones del Programa son muy variadas y se desarrollan fundamentalmente en las áreas de rehabilitación del patrimonio histórico-artístico, el medio ambiente, los servicios a la comunidad, los servicios de proximidad: atención a grupos sociales especialmente necesitados y a la tercera edad, o fomento de iniciativas locales y nuevos yacimientos de empleo.

Las Escuelas Talleres son centros de trabajo de carácter temporal que combinan la formación con un trabajo productivo, en actividades relacionadas con la recuperación del patrimonio histórico, artístico, cultural o natural, rehabilitación de entornos urbanos y medio ambiente, acondicionamiento de infraestructuras de titularidad pública cualquier otra actividad que facilite la inserción laboral de los participantes. En las Escuelas Taller se imparten en una primera fase una formación de iniciación que, posteriormente, se alterna con el trabajo, dirigidas ambas al aprendizaje, la cualificación y la adquisición de experiencia profesional. La duración de ambas fases no es nunca inferior a un año ni superior a dos.

Las Casas de Oficios operan como centros de aprendizaje y de animación del empleo juvenil de carácter temporal. Implantadas fundamentalmente en las gran-



des ciudades donde se concentra el mayor número de jóvenes en paro, integran las prácticas de formación y la realización de trabajos relacionados con el mantenimiento de los entornos urbanos y la mejora de las condiciones de vida con la dotación de servicios comunitarios, tratando paralelamente de recuperar oficios artesanales o tradicionales. Disponen de dos etapas de formación, la primera con una duración de seis meses y la duración total no debe de superar el año.

Paralelamente a las Escuelas Taller y Casas de Oficios, operan las Unidades de

Promoción y Desarrollo, que intervienen en el ámbito comarcal y regional en la preparación, acompañamiento y evaluación de los proyectos del programa, contribuyen a la localización de las posibilidades de desarrollo y empleo de las comarcas y elaboran planes de fomento. Con un ámbito de actuación temporal no superior a dos años y medio, estas unidades disponen para su trabajo de técnicos especializados, preferentemente jóvenes.

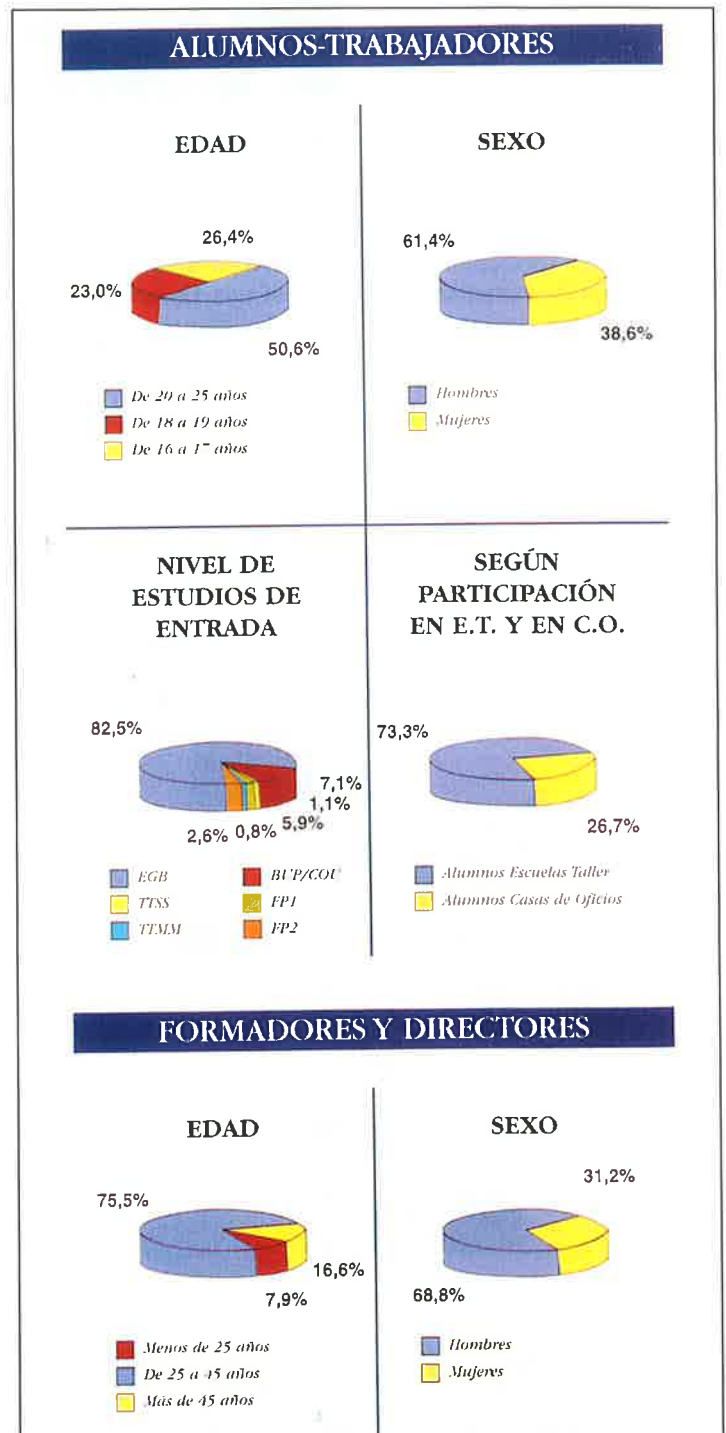
Pueden crear Escuelas Taller y Casas de Oficios los órganos de la Administración del Estado, las corporaciones locales y Comunidades Au-

tónomas, los organismos autónomos y las asociaciones o fundaciones privadas sin ánimo de lucro. Las entidades promotoras, además de formalizar los contratos con los alumnos trabajadores en la fase de alternancia, se comprometen a contratarlos en la realización de obras o servicios que gestionen, siempre que estuvieran disponibles por haber terminado su pro-

ceso de formación o en condiciones de suspenderlo.

Una salida profesional

Al término de su participación en una Escuela Taller o Casa de Oficios el trabajador recibe un certificado, expedido por la entidad promotora y con el visto bueno del INEM, en el que consta la duración en horas de la parti-





cipación en el programa, la cualificación adquirida y los módulos formativos cursados. Este certificado puede ser convalidado, total o parcialmente, por el denominado Certificado de Profesionalidad y por los módulos que correspondan de la Formación Profesional específica, regulada en la LOGSE.

La selección de los alumnos para este Programa así como la de los docentes y del personal de apoyo se lleva a cabo por las delegaciones del INEM en el territorio, en colaboración con las entidades promotoras. A lo largo del proceso de formación los alumnos reciben orientación, asesoramiento, información profesional, técnicas de búsqueda de empleo y formación empresarial. Actuaciones que tienen como fin la



localización y promoción de iniciativas empresariales y el asesoramiento en búsqueda de empleo y salidas profesionales. Al término de la actividad en una Escuela Taller o Casa de Oficios, esta o la entidad promotora mantienen un servicio de asistencia técnica de una duración mínima de seis meses a los alumnos

trabajadores para la búsqueda de empleo por cuenta ajena o su establecimiento por cuenta propia.

Financiación

La financiación de este programa corre a cargo del INEM, con la colaboración del Fondo Social Europeo.

Las partidas que se sufragan son la formación profesional ocupacional y educación básica durante las etapas del proyecto, que incluye el pago al profesorado, personal de apoyo, medios didácticos, material escolar, seguros de accidentes. También incluye los gastos derivados de los intercambios con otros países como consecuencia de la participación en programas europeos, las becas de los alumnos durante la primera etapa de formación profesional, los costes salariales de los técnicos y del personal de apoyo de la Unidades de promoción y Desarrollo y la promoción, gestión y evaluación de los proyectos y formación técnicas del profesorado y personal directivo, en el caso de entidades públicas y privadas sin ánimo de lucro. ■

Concha Hernández Carazo

SOCIEDAD ESTATAL DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARITIMA



VELAMOS POR SU SEGURIDAD EN LA MAR

En nuestros 8.000 kilómetros de costa y en toda la superficie oceánica de la que España es responsable, 1.500.000 km², trabajamos día a día, las 24 horas a través de nuestros Centros Coordinadores y la flota marítima y aérea de salvamento y lucha contra la contaminación.

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

Desde el Centro de Seguridad Marítima Integral "Jovellanos", (Telf.: 98 - 516 77 99), aseguramos con el más avanzado equipo humano y técnico la formación en materia de seguridad.

Porque en la mar hay mucha vida en juego. **Trabajamos para su protección.**

Teléfono de emergencias marítimas 24 horas: 900 202 202



Sociedad Estatal de
Salvamento y Seguridad Marítima

"FESTIVAL CRUCEROS"



DESEMBARCA EN ESPAÑA

El mayor operador de cruceros de lujo en el Mediterráneo, la compañía multinacional FESTIVAL CRUCEROS debuta en el mercado español. Abre oficinas en Madrid, Barcelona, Baleares y Levante, y, desde su casa central de El Pireo (Grecia) los expertos han diseñado como oferta de choque en España los llamados "cruceros temáticos", es decir, el

La Compañía multinacional es el líder europeo del sector en el Mediterráneo

espectáculo, la gastronomía, el vestuario y la música serán compañía ineludible del viajero. La recreación de ambientes -como, por ejemplo, el de la "Belle Epoque"- y el nexos histórico y cultural consiguiente serán el atractivo de estas "travesías temáticas", como gusta de llamarlas el director general de FESTIVAL CRUCEROS, Carlos Fuentes.



El **AZUR** es el primer buque adquirido por la compañía y se utilizó para el viaje inaugural en marzo de 1994. Es famoso por ser un barco para todas las edades, tiene 360 camarotes y una capacidad para 800 personas. El Azur tiene una longitud de 142 metros y cuenta con siete cubiertas para que los pasajeros disfruten de la vida al aire libre.

hacia el turismo de lujo, y, la costa vasca se ha convertido en escala obligada de cuanto va a Lisboa-EXPO, el fenómeno expansivo no necesita explicarse en el resto del perímetro marítimo español. De todo ello ha tomado oportuna nota FESTIVAL CRUCEROS, con la más extensa red de oficinas de Europa.

Las travesías temáticas

Aunque España empieza a contemplar la irrupción del crucero de lujo cuando sus grandes operadores lo consideran un negocio maduro, nuestro país se beneficiará de esta más joven "tecnología" o "know-how" del sector que se conoce con el nombre de "travesías temáticas".

FESTIVAL CRUCEROS incorpora los programas más avanzados y es la primera línea internacional de cruceros que alcanzó la calidad certificada ISO 9.002, pero no menos ha cuidado los elementos de seguridad a bordo, al contar desde 1994 con el "International Safety Management Code", no obligatorio hasta el presente 1998.

CON el propósito de captar cuatro mil viajeros este primer verano de actividad en España, el líder mediterráneo del sector desembarca aquí y conecta sus oficinas de Barcelona, Mallorca, Levante y Madrid con las de El Pireo, Londres, París, Bruselas, Dusseldorf, Génova, Estocolmo, Viena, Atenas, Varsovia, y Zurich, con lo que califica como "un producto propio y a medida de los españoles".

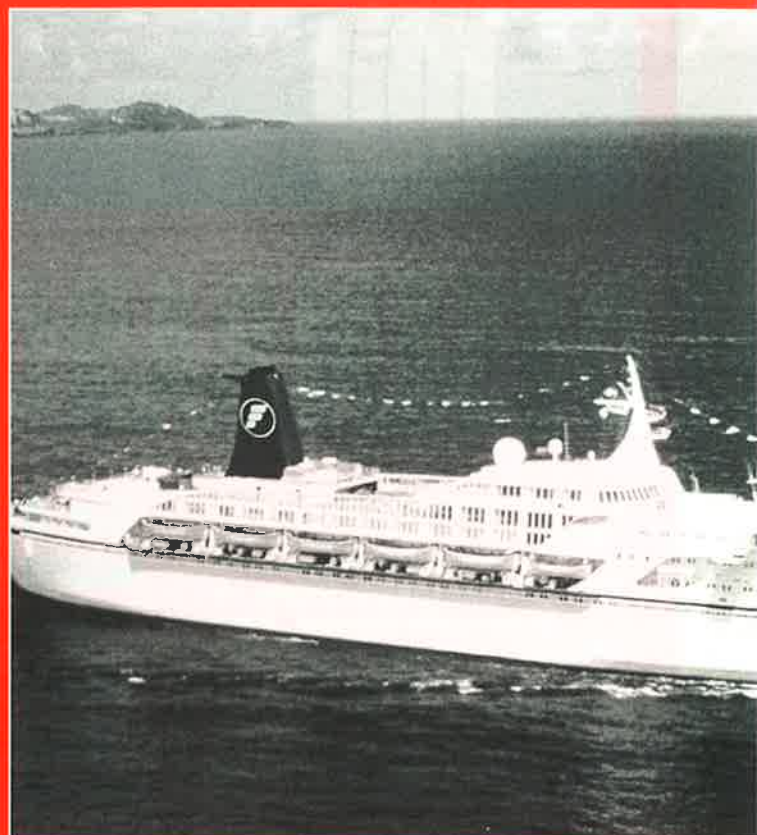
Treinta mil agentes y touroperadores en toda España afinan una estructura líder que debuta este verano en España, con tres grandes transatlánticos, "Azur", "Bolero" y "Flamenco", a los que se sumará en seguida el buque-insignia -actualmente en construcción- el "Mistral".

La enorme dinámica de oferta que se está despertando en España hacia los cruceros de lujo se cruza -en estos momentos- con la más reciente ola de atracción del Museo Guggen-

heim bilbaino, que ha hecho meterse al Puerto de Vizcaya en los grandes cruceros internacionales y circuitos de élite.

Los bilbaínos contemplaron, atónitos, días atrás, cómo amarraba a su puerto el exquisito transatlántico "Silver Cloud", desembarcando a doscientos ochenta millonarios estadounidenses, que visitaron y cenaron en el novísimo Museo de Arte Moderno. El grupo, de una media de edades por encima de los sesenta años, había pagado más de dos millones de pesetas "per cápita" por un crucero de doce días... Ni los más viejos del lugar recordaban tal tráfico turístico por la Alameda y el Casco Viejo, y, no repuestos de la impresión, vieron días después atracar en el "Crystal Symphony" a otros novecientos supermillonarios yankees y australianos, para dirigirse a la obra de Frank Gehry.

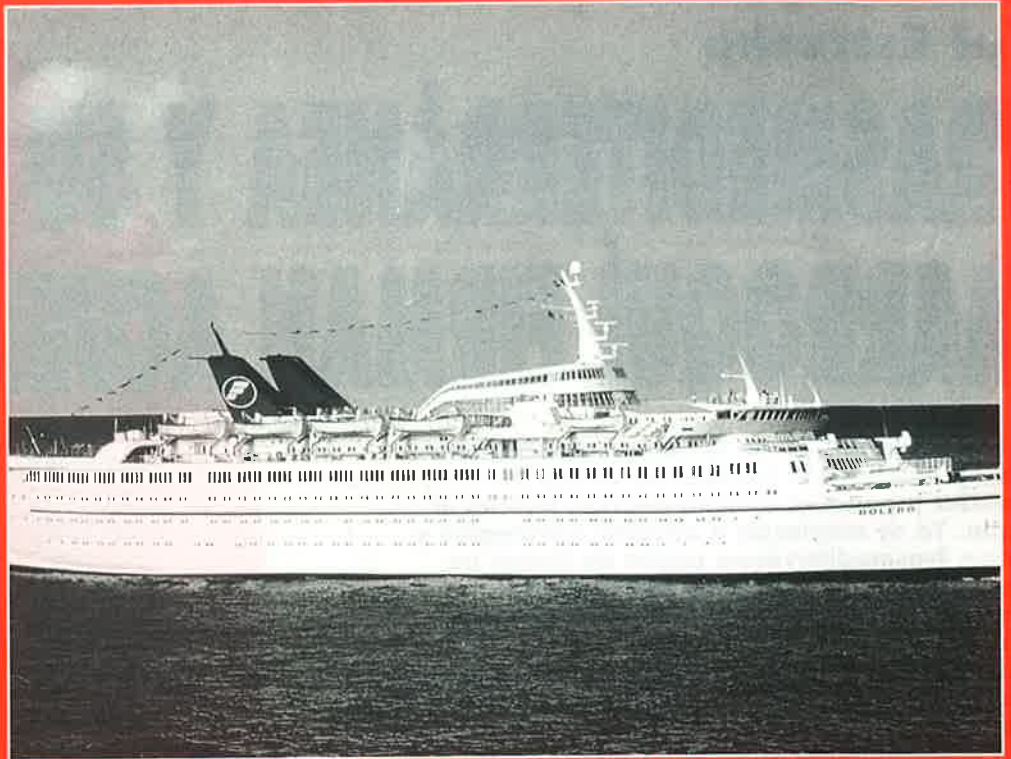
Si hasta el Puerto de Bilbao, tradicionalmente mercante, opera esta milagrosa transformación



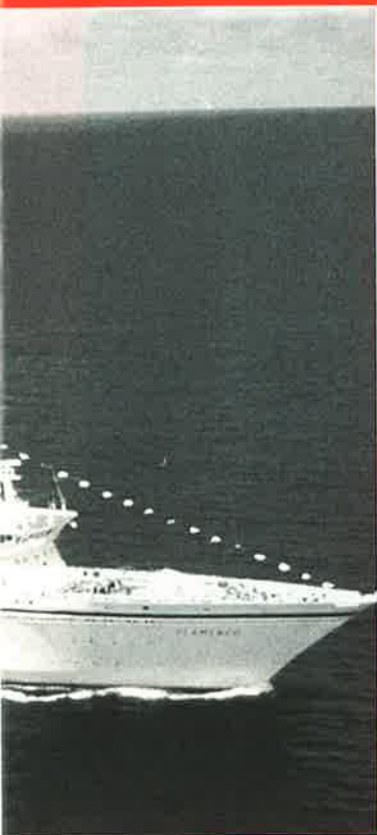
Con esta moderna base material, el planteamiento del crucero se ha abierto a las temáticas de respuesta a las diferentes nacionalidades y gusto del viajero, lo mismo en materias de gastronomía, aficiones, ambientes, espectáculos y actividades culturales y recreativas.

Ha sido la primera compañía que ha establecido con éxito cruceros por el Mediterráneo a lo largo de todo el año, un concepto que tan sólo ahora han empezado a seguir algunas compañías del sector. Mientras que la mayoría de los operadores de cruceros venden además otros tipos de paquetes de vacaciones, Festival se ha especializado solamente en cruceros.

La compañía ofrece paquetes completos de ida y vuelta a España y flexibilidad de itinerarios, rutas, estancias, etc. Asimismo, mantiene acuerdos con hoteles y touroperadores de prestigio para ofrecer algunas opciones de "Cruise & Stay" (Crucero y estancia), que incluyen noches de hotel en diferentes ciudades como complemento



El BOLERO se incorporó a la flota en diciembre de 1995 para dar respuesta a la creciente demanda de cruceros que recibía Festival. Es un barco muy cuidado y elegante en todos sus detalles. Más amplio que el Azur, mide 160 metros y cuenta con una capacidad para 900 pasajeros en 401 camarotes.



El **FLAMENCO** zarpó de Savona el pasado mes de diciembre en su ruta inaugural hacia Santo Domingo y pasó el invierno en el Caribe, para volver a Europa en la primavera de 1998. Es un barco muy similar a sus compañeros Azur y Bolero y tiene capacidad para 900 pasajeros en 392 cabinas. Una tripulación de 350 personas asegura el trato personal e impecable, propio de todos los barcos de Festival. El Flamenco mantiene la línea de la compañía de concentrarse en barcos manejables, donde se puede gozar de un buen servicio, sin el tamaño e impersonalidad de los megabarcos, así como el interactuar más con pasajeros y tripulación

de algunos cruceros. Además, desde el 6 de junio y hasta el 10 de octubre de este año, se van a fletar vuelos charter exclusivos a Venecia para llevar pasajeros a los barcos Bolero y Flamenco.

También ofrecerá a partir de este año una original idea: realizar cruceros temáticos. En ellos, todas las actividades a bordo, la gastronomía, el vestuario, los espectáculos, etc., están diseñados para recrear un ambiente concreto como la Belle Epoque, los años 60, etc.

Todos los cruceros de Festival en Europa tienen unas características muy definidas: son más accesibles que los tradicionalmente posicionados como "de lujo" y además en el precio va incluido el viaje en avión, los traslados, el alojamiento, etc.

Lujo pero a menos precio

El líder europea considera al mercado español de cruceros

como "de alta expansión" y ha hecho un consiguiente estudio de precios con soluciones atemperadas para que "siendo lujo, sea a menos precio". El perfil del cliente español queda bien diseñado en sus tarifas, pero -a la vez- se conecta con el propósito de la compañía hacia los mercados latinoamericanos en 1999: Venezuela, Argentina, Brasil y México, están en estudio de apertura de oficinas.

Sus transatlánticos actuales presentan ocupaciones que rayan entre el 90 y el 100 por ciento del tiempo.

Para la compañía, si los precios no son demasiado altos, tampoco es excesivamente grande el tamaño de los buques, lo que ofrece la ventaja añadida de su navegabilidad por pequeños puertos y canales -como es el caso del Estrecho de Corinto, entre el Jónico y el Egeo- por los que no pasan los grandes transatlánticos. ■

S. de F.

Colocan peones para "la batalla" del Estrecho

TRASMEDITERRÁNEA Y SU HOMÓNIMA MARROQUÍ FIRMAN ACUERDOS

En el nuevo tablero de la liberalización de los tráficos navieros el Estrecho es el rey, por lo que los grandes jugadores colocan peones, buscan el jaque. Ya se empiezan a advertir estrategias y fintas: Trasmediterránea acaba de firmar un acuerdo con la Compagnie Marocaine de Navigation (COMANAV), la mayor naviera marroquí -capital estatal- para realizar "tráficos compartidos" y "mejorar la posición de cada uno". Marruecos y España se reposicionan en el nuevo ajedrez de los tráficos liberalizados -1 enero 98-, que especialmente en carga, representarán el gran trofeo de la puerta entre dos continentes y el paso de más de 200.000 buques/año. Marruecos plantea el jaque competitivo a Algeciras, con los planos en la mano de un nuevo macro-puerto que quiere erigir en Tanger. Pronto sonará la jugada decisiva: ¡jaque al rey Estrecho!

LA compañía naviera pública española Trasmediterránea ha empezado el tendido de puentes, en pleno proceso previo a su privatización, con un significativo protocolo firmado con su homónima marroquí COMANAV, "para realizar tráficos compartidos en el Estrecho y fuera de él".

Para el equipo rector de Trasmediterránea, se trata de "un marco general para el estudio de qué tráficos pueden explotarse en conjunto y cuáles otros han de ser objeto de un acuerdo específico". La naviera española tiene claro que "el futuro del sector sigue siendo la carga y el tablero de juego del Estrecho", porque la salida de productos africanos hacia la Unión Europea -por ahora, a través de los puertos de Casablanca y Agadir "presenta inmejorables perspectivas de merca-

do", y, el libro de los destinos de la futura Trasmediterránea apunta a "complementarnos en carga, todo lo sólidos que estamos en pasaje".

La naviera estatal española ya opera con puntos fuertes Península-Ceuta-Melilla, así como su ruta Algeciras-Tánger e incluso sus cruceros tocan Casablanca, pero las proyecciones al año 2.010 revelan un dinámico crecimiento de las cargas, hasta los 4,07 millones de toneladas/año, que desbordarán toda la presente infraestructura y flota, "con solo pensar en las actuales cargas de cereal y hortalizas que los norteafricanos colocan en la Unión Europea".

Trasmediterránea mueve apenas hoy dos millones de toneladas en carga y tiene que hacer este esfuerzo estratégico de respuesta al futuro, creciendo en este segmento y empezando a ir a Marruecos

Las dos navieras estatales aluden a "tráficos compartidos", con la vista puesta en la liberalización del cabotaje



"con todo". El sesenta por ciento de esta empresa es el negocio de carga y el futuro seguirá siéndolo la carga. Para el Presidente de Trasmediterránea, José María Trías de

Bes, "al reciente acuerdo con la naviera marroquí COMANAV yo lo interpreto como el tendido de un puente marítimo con Africa", sin olvido que "es un principio de ac-



Marruecos no cede en su pretensión de que la UE le financie el superpuerto de Tanger, visible competencia de la Bahía de Algeciras.

tuación internacional de la compañía, obligada a ir a Hispanoamérica, por obvias razones histórico-cultural muy compatibles con el puro negocio de futuro”.

No perder cuota en el Estrecho

Trasmediterránea está desplegando, con este acuerdo al márgen, una sensible capacidad de relación con el gobierno de Marruecos, a punto de madurar la autorización de és-

te a una nueva línea de Trasmediterránea entre Málaga, Almería y Nador. El propósito más inmediato de la naviera española es no perder cuota en el Estrecho, inmediatamente después de haber desinvertido en la empresa marroquí Limadet.

Estimaciones neutrales hablan de que el control español de tráficos en el Estrecho se hallará -ahora- en 40/60 por ciento, a favor de sus competidores COMANAV, Limadet, Comarit, Líneas Marítimas Europeas y CENARGO, que son las piezas-clave en el tablero de enfrente.

Esta importante política de alianzas con el sector naviero estatal de Marruecos requerirá -como la privatización misma de nuestra naviera- una fuerte

inyección inversora en flota e infraestructura de apoyo, “porque es preciso rebajar la edad media de los barcos y mejorar las estaciones marítimas, al nivel tecnológico de nuestro prestigio y homologación ISO-9002”.

Y el mismo paquete de inversiones “debe ser relacionado con el nuevo sistema de ayudas del gobierno español a la construcción naval, que toma conciencia de los viejos abandonos del sector, al fin, en un país cuyo ochenta por ciento de las importaciones/exportaciones se transportan por mar...” Esta etapa de entendimiento con el gobierno marroquí y sus navieras debe generar al fin la ubicación, lo que se llama la “pull” del Estrecho, para que los billetes de viaje sean operativos en todas las compañías, y, otro conjunto de aspectos secundarios -pero que sumarán- en la calidad de las líneas”.

Y, en frente, el puerto nuevo de Tanger

El acuerdo Trasmediterránea-COMANAV inaugura

una nueva etapa de relaciones marítimas España-Marruecos con todo el engrase aportado por el vislumbre de los buenos negocios conjuntos, pero en el referido tablero del Estrecho se anuncian escenarios competitivos inevitables. El gobierno marroquí negocia actualmente en Bruselas fondos MEDA (ayudas UE a terceros países por valor de 35.000 millones de pesetas) para construir el nuevo puerto de Tanger, que suena aquí como desleal competencia al de Algeciras.

Las autoridades españolas de Fomento han mostrado su comprensible inquietud porque “en la letra y espíritu de los fondos MEDA queda claro que éstos no podrán concederse para instalaciones que entren en manifiesta competencia con otras existentes en un país miembro”. Los marroquíes postulan que la financiación será “privada”, y, de hecho, su Ministerio de Transportes ya ha preseleccionado constructoras estadounidenses, franco-belgas y holandesas, descartando -significativamente- a nuestra Dragados y Construcciones. El superpuerto de Tánger conllevaría una terminal de hasta 500.000 Teus, con todo lo que ello significa frente a Algeciras, y, tienen claro, además, las autoridades españolas que “los fondos MEDA a terceros países deben obligarles a cumplir las mismas condiciones de tramitación, aduanas y fitosanitarias que rigen en la Unión Europea, para evitar una situación de competencia”.

Pero aún con este contenido en la sombra, brilla el sol en el tablero común del Estrecho y es cuestión de apenas cuatro meses que suene el pistoletazo de salida liberalizador de los cabotajes. ■

S. de Francisco

La situación sigue siendo grave y preocupante. A pesar de que el reclutamiento de sardinas fue mejor que en años precedentes, lo que no quiere decir que haya sido bueno, la biomasa ha disminuido alrededor de un 15 por ciento. Se confirma, pues, la tendencia de debilitamiento que sigue el caladero en los últimos años, lo que aumenta el riesgo de desaparición de la sardina, desde el Golfo de Cádiz hasta el Bidasoa, como especie comercial si no se adoptan medidas adecuadas para su protección. Los datos obtenidos en esta campaña de evaluación y la situación actual del caladero han sido ya debatidos por el Comité Científico del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES), pronunciándose por una inmediata y significativa reducción de la mortalidad pesquera en 1998. Las conclusiones del ICES ya han sido remitidas a la Comisión Europea. Ahora tiene la palabra el Consejo de Ministros de Pesca.

Tras la última campaña de evaluación



EL "STOCK" DE SARDINA



LA biomasa de la población de sardina que se distribuye desde el Bidasoa hasta el Golfo de Cádiz ha disminuido, con respecto al año anterior, alrededor de un 15 por ciento. Este es el resultado más significativo de la última de las campañas de evaluación del "stock" de sardinas que, anualmente, realizan investigadores del Instituto Español de Oceanografía (IEO) y del Instituto Portugués de Investigaciones del Mar (IPIMAR).

Entre el 16 de marzo y el 13 de abril, científicos españoles, a bordo del "Thalassa", recorrieron desde el Miño hasta el Bidasoa, en profundidades de entre 20 y 200 metros, evaluando por el método acústico la fracción española de sardinas. En esta ocasión se subió algo más arriba, hasta la altura de la desembocadura del Garona, donde se contó con la colaboración de investigadores franceses. Los portugueses hicieron lo propio desde el Golfo de Cádiz hasta la desembocadura del Miño.

En la parte española, se ha observado un 20 por ciento menos que el año pasado. En cuanto a su estructuración, se ha detectado más sardina juvenil (edad 1). *El reclutamiento de sardinas fue mejor que los años precedentes. Que sea mejor no quiere decir que*

AS SIGUE DEBILITÁNDOSE

haya sido bueno. Simplemente que ha sido un poquito mejor, puntualiza Pablo Carrera, jefe de la campaña del IEO. En Portugal, la situación también ha empeorado.

Más débil

El "stock" de sardinas sigue debilitándose. Por contra, parece confirmarse un aumento de la distribución de caballa, tanto de juveniles como de adultos. Hay una abundancia bastante alta, señala Pablo Carrera. De jurel también se detectaron bastantes cardúmenes. En cuanto a sardinas, bastante poco, en lo que es la parte más occidental (Galicia y Asturias), y un poquito más en la parte oriental, entre Cantabria y Euskadi.

Como señala el investigador del IEO, lo que hay que ver ahora es cómo evoluciona, sobre todo en la parte portuguesa, donde se concentra prácticamente el 90 por ciento de la población. En cualquier caso, las medidas que se adopten tendrán que ser entre España y Portugal, sobre todo sabiendo que la distribución de la sardina, en este momento de crisis, está concentrada en la fachada atlántica.

Las medidas, en última instancia, serán adoptadas por el Consejo de Ministros de Pesca, aunque todavía no hay fijada una fecha para su discusión (ver recuadro). Los científicos se



limitan a investigar y señalar cómo se encuentra el caladero. Nosotros no entramos en las medidas técnicas concretas, salvo que se nos haga una pregunta muy concreta. Pablo Carrera señala, como ejemplo, una pregunta formulada por el gobierno portugués sobre la incidencia que tendría la aplicación de zonas de veda para la sardina. Lo que vimos, de acuerdo con el proceso de constricción (fenómeno que se produce cuando existe un debilitamiento

del caladero), es que el área de distribución de los juveniles se está solapando con el área de los adultos. Esto es malo porque no se pueden tomar medidas eficaces de gestión para la protección de juveniles, ya que hay juveniles y adultos en el mismo área. También se valoraron otras medidas, como el utilizar anchos de malla mayores, que se revelaron poco eficaces, porque es un pez muy delicado y la mortandad de escape es muy alta.

Preguntado sobre cuál sería la mejor medida que se podría adoptar, Pablo Carrera señala que, desde su punto de vista, sería más conveniente proteger áreas y épocas. Una veda espacio-temporal. Sería más eficaz en cuanto a la protección de lo que es el recurso, pero claro, también hay que proteger la actividad que se desarrolla entorno a él. Atendiendo al caladero, lo que sería eficaz, desde mi punto de vista, sería proteger determinadas zonas del litoral, tanto

En la parte española, hay un 20 por ciento menos de sardina que en 1997. En Portugal, la situación también ha empeorado con respecto al año pasado.





portugués como español, temporalmente. Al menos mientras dure esta situación.

Empleo y economía

Cualquier medida que se adopte tendrá importantes repercusiones, porque deberá tener en cuenta tanto la salvaguardia del caladero como la "protección de la actividad que se desarrolla entorno a este recurso", de gran importancia tanto desde el punto de vista económico como de ge-

neración de empleo. Y es que, según datos publicados por "La Voz de Galicia", casi un 90 por ciento de las capturas de sardina están siendo explotadas por las industrias conserveras. El año pasado manipularon 24.500 toneladas de sardina, lo que supuso un valor próximo a los 10.000 millones de pesetas. La sardina es, después del atún, el principal soporte de la industria conservera en España, cuyo 80 por ciento de su producción se origina en Galicia. Se-

gún fuente del sector, de esta industria dependen 11.000 puestos de trabajo directos e indirectos.

Todos los sectores -desde el pesquero al conservero, pasando por los políticos- tratan de "arrimar el ascua a su sardina" -y nunca mejor dicho-, en una acción lógica pero que está provocando muchas tensiones, como lo demuestra que hasta la fecha no se hayan tomado ya medidas proteccionistas, tal y como reclaman los

expertos. Mientras, el caladero se enfrenta a una situación de colapso.

Lo que parece evidente, y fuera de toda discusión, es que hay que tomar medidas y lo antes posible. Medidas que necesariamente pasarán por pescar menos. *Estamos en una situación de baja, y lo que tenemos que intentar es que en situaciones como ésta el impacto de la pesca sea el mínimo posible. Normalmente éstas son fluctuaciones que de por sí tienen todas las poblaciones. Lo que ocurre, es que la pesca tiende a magnificar estas fluctuaciones,* comenta el investigador del IEO.

La situación es mala, pero no dramática. Aún estamos a tiempo de recuperar el caladero con unas adecuadas medidas de gestión. Pero estamos rayando el límite, y se entra en una situación de colapso la recuperación sería muy lenta. Por lo tanto no hay que apurar esa frontera entre una y otra situación porque, además, es una frontera muy difícil de poner, como señala Pablo Carrera. *¿Cuál es el nivel mínimo biológico que necesita una población para recuperarse naturalmente? Es muy difícil de establecer, porque hay que tener en cuenta tanto el número de adultos como el de las condiciones climáticas. Quizás el número lo podamos controlar, pero las condiciones climáticas ya son más difíciles de prever. Siempre tienes que*

"Tenemos que asegurar un número determinado de adultos para que, con las condiciones climáticas adecuadas, tengamos buenas cosechas... y así podamos respirar" (Pablo Carrera).

tener un mínimo de población esencial para que, por su propia naturaleza, se pueda recuperar.

Con las condiciones que se están dando, todo hace pensar que se podría iniciar una pronta recuperación, de adoptarse ya las medidas proteccionistas adecuadas. Como nos explica Pablo Carrera, hay un factor a tener en cuenta, y es que las poblaciones de vida corta, como la sardina, cuando existe poca abundancia hay más posibilidades de alimentos y, por lo tanto, crecen más, se hacen adultas antes. De hecho, ya se ha constatado un aumento del crecimiento durante el primer año de vida. Cuanto más posibilidades tengan de vivir, más posibilidades hay de que se integren en la masa desovante y contribuir a futuras cosechas. *El desarrollo de los peces no los gobierna tanto la edad como la talla.*

En la situación actual, habría que mantener un número determinado de adultos y esperar a que haya un año en condiciones buenas. *El año pasado fue muy bueno. Pablo Carrera hace alusión a la influencia del famoso fenómeno de El Niño en cosechas exitosas en esta zona, algo sobre lo que los investigadores del IEO Carmela Porteiro y Manuel Cabañas han publicado un interesante trabajo. Y El Niño de este año fue particularmente fuerte y muy exitoso sobre las poblaciones que estaban, por así decirlo, sa-*



ludables, como la de caballa y jurel. Y también fue bueno para las sardinas, a pesar de sus malas condiciones. Si hubiésemos tenido una biomasa buena de sardinas en el mar, ahora estaríamos hablando de una de las mejores cosechas. Pero como la situación es mala, estamos hablando de una buena cosecha con relación a lo que

teníamos. Por lo tanto, insiste en que es fundamental tener un número determinado de adultos para que, con unas condiciones climáticas adecuadas, tengamos buenas cosechas y así ya podamos respirar. Teniendo en cuenta los dos factores mencionados, junto a una serie de medidas no excesivamente drásticas para mantener

un mínimo de población esencial, la recuperación del caladero podría ser una realidad en un plazo de cinco o seis años.

Aunar esfuerzos

Para finalizar, Pablo Carrera destaca el interés, especialmente entre España, Portugal y Francia, en aunar esfuerzos y

“El ICES sigue definiendo el “stock” de sardina como fuera de los límites biológicos de seguridad. Para prevenir futuras caídas en el período en el que estamos, de muy bajo reclutamiento, se requiere una inmediata y significativa reducción de la mortalidad pesquera en 1998” (Carmela Porteiro)



de presentar objetivos comunes para el estudio de las poblaciones de peces en relación a las condiciones climáticas existentes.

En cuanto a investigaciones relacionadas con la sardina, lo más inmediato será una pequeña campaña para estudiar la distribución de los ju-

veniles de esta especie y de jurel en la Rías Baixas, en coordinación con los investigadores portugueses, y cuya responsable será Carmela Porteiro. Se trata de un nuevo proyecto aprobado por la Unión Europea para estudiar los bancos de juveniles. ■

Raúl Gutiérrez



Las medidas, en el aire

De no mediar un acuerdo entre España y Portugal, algo que Alvaro Fernández, director del IEO, considera como poco probable dadas las diferencias de criterio existentes entre ambos países, este año transcurrirá sin que se establezcan medidas para proteger el maltrecho "stock" de sardinas. Un reflejo, sin duda, de la burocracia que rodea estas discusiones y, especialmente, por el importante calado político y social que va a tener cualquier decisión que se adopte.

Los últimos pasos que se dieron tiene como origen una pregunta formulada por la Comisión Europea al Consejo Internacional para la Exploración del MAR (ICES) sobre el estado del "stock" de sardinas. El estudio previo sobre la situación actual se realizó en una reunión de expertos que tuvo lugar en Vigo, subvencionada por la Comisión Europea y organizada por el IEO. Bajo la presidencia de Carmela Porteiro, investigadora del Centro Oceanográfico de Vigo, se reunieron expertos españoles, portugueses, franceses, junto a un experto de Noruega y otro del Reino Unido, que revisaron toda la información existente de sardinas, tanto en la Península Ibérica como las disponibles en otras zonas europeas y se evaluó el "stock". En dicha reunión contaron con los datos de la última campaña conjunta realizada por portugueses y españoles, de la que se ofrecen los resultados en el presente artículo.

El estudio efectuado en la citada reunión de expertos fue revisado por el Consejo Asesor de Gestión de Pesquerías del ICES, cuya reunión finalizó el pasado 22 de mayo, y en la que Carmela Porteiro participó

como miembro de la delegación española.

Las conclusiones a las que se llegaron en esta reunión no dejan lugar a dudas. Según afirma la investigadora del IEO, el ICES sigue definiendo el "stock" de sardinas como fuera de los límites biológicos de seguridad. Para prevenir futuras caídas en el período que estamos, de muy bajo reclutamiento, se requiere una inmediata y significativa reducción de la mortalidad pesquera en 1998.

Como objetivo de gestión, se pide un plan de recuperación coordinado y que se especifiquen los objetivos de recuperación. Entre las valoraciones realizadas se afirma que una recuperación del deprimido "stock" de reproductores requeriría que madurase y pusiese una clase anual entera y no capturar juveniles.

Carmela Porteiro insiste en la gravedad de la situación, ya que en los últimos cinco años, tanto el reclutamiento como el "stock" reproductor son muy pobres. La distribución del "stock" está más restringida, más pegada a la costa, y su concentración puede estar dando una imagen errónea de su alta abundancia, porque al estar más concentrada es más fácil capturarla.

Ahora la Comisión Europea deberá valorar el informe remitido por el ICES y proponer medidas para la recuperación y gestión de "stock" que, en última instancia, deberán ser aprobadas por el Consejo de Ministros de Pesca. Unas medidas que, a pesar de la gravedad de la situación, no parece que se vayan a aplicar en la presente campaña. ■

R.G.

**Libro verde europeo sobre puertos
e infraestructura marítima**

LA UE ABRE EL DEBATE SOBRE LA POLÍTICA PORTUARIA COMÚN



El Libro Verde elaborado por la Comisión Europea sobre Puertos e Infraestructura Marítima, en el que reclama competencias en materia de coordinación y control de puertos, ha abierto el debate acerca de la definición y rasgos de una posible política comunitaria sobre puertos y transporte marítimo. El documento no presenta normas concretas y se limita a sugerir posibles medidas a aplicar. La discusión, que se ha iniciado ya en los diferentes ámbitos que conforman el sector, se presenta compleja

LAS competencias que reclama la Comisión de las Comunidades Europeas -DG VII- en la Comunicación sobre Puertos e Infraestructura Marítima "COM (97)678", presentada en forma de Libro Verde, se refieren a la creación de un marco de libre competencia y a la eliminación de situaciones de exclusividad o abuso de posición dominante en la prestación de servicios portuarios. La propuesta implica también una nueva política de internalización de costes de infraestructuras en el sector, que deberán ser trasladados al usuario a través de las tarifas portuarias. El objetivo último

sería una aplicación de tarifas en función de los costes sociales marginales, incluidos costes de capital y de explotación y los costes externos.

El Libro Verde señala que los puertos son esenciales para la Unión Europea en términos de mercado y transporte y que el aumento de la competitividad europea en la economía global depende de la eficiencia y los costes del sistema portuario y de transportes. Los puertos comunitarios manejan más del 90% del comercio exterior, en torno al 30% del comercio interior y facilitan el desplazamiento de más de 200 millones de pasajeros cada año.

Recuerda también que los puertos son importantes centros de desarrollo regional, económico y social y actúan como intermediarios entre el transporte marítimo y terrestre.

El propósito de la Comisión al elaborar el Libro Verde es abrir un debate sobre los distintos aspectos que conforman la actividad portuaria y las posibles políticas futuras que podrían ayudar a mejorar la eficiencia de los puertos y las infraestructuras marítimas y portuarias mediante su integración en las redes transeuropeas de transporte multimodal. La Comunicación sitúa la reflexión en los aspectos específi-

cos de la Política Comunitaria de Transporte, la financiación y facturación de las infraestructuras portuarias y marítimas, los servicios portuarios y acceso al mercado, acerca de los cuales se reclaman opiniones y propuestas de las partes interesadas.

El Libro Verde establece como objetivos de la Política Comunitaria de Transporte, entre otros, los de contribuir a impulsar el desarrollo del transporte marítimo costero y asegurar el cumplimiento de las normas sobre seguridad y contaminación por los buques y los propios puertos. Recuerda las diferencias sobre propiedad, organización y gestión portuaria, y el impacto del flujo de fondos públicos a los puertos sobre la competencia interpuertos y señala, entre las actuaciones previstas por la Comisión, el inventario actualizado de esos flujos de fondos públicos, la comunicación sobre financiación y tarifación de



las infraestructuras en todos los modos de transporte y la posible Directiva sobre tarificación de la infraestructura portuaria.

El documento define los servicios portuarios -practicaje, remolque, amarre, estiba- como parte integral del sistema de transporte marítimo y esenciales para su eficiencia global, y apunta que su calidad, seguridad y coste y el abuso de monopolios son causa de quejas. Establece asimismo como principios básicos de estos servicios en un marco comunitario el libre acceso, transparencia y no discriminación, generalización de la competencia, con posibles excepciones en casos justificados, y la garantía de servicio y seguridad.

En España el documento está siendo analizado y discutido en los foros de ámbito marítimo. Ocupó una parte del programa del II Congreso Nacional de Construcción Naval, Trans-

**Los puertos
comunitarios
manejan más del
90% del comercio
exterior, en torno
al 30% del
comercio interior
y facilitan el
desplazamiento
de más de 200
millones de
pasajeros
cada año**

porte Marítimo y Puertos (Cádiz, 16 y 17 de abril), y ha centrado el debate de la Conferencia organizada por la Comisión Europea en Barcelona los días 7 y 9 de mayo.

Mayor equilibrio de tráficos

En el Congreso de Cádiz el secretario general de Puertos del Estado, Mariano Navas, demandó "un mayor equilibrio en la distribución de tráfico en el ámbito geográfico de la Unión, más racional desde un punto de vista de la congestión, protección medioambiental, etc., en la línea de lo establecido por la propia Comisión en su Libro Blanco del Transporte y en los distintos documentos sobre Short Sea Shipping". En el mismo sentido, pidió a la Comisión encarar de una forma más activa la superación de los desequilibrios portuarios Norte-Sur que se traducen, para determinados

tráficos, en una excesiva concentración en el arco Le Havre-Hamburgo, tanto de mercancías occidentales como orientales.

En este punto cabe recordar que en el año 1996 el puerto de Rotterdam -el segundo en el cómputo mundial por volumen de tráfico, tras Singapur- movió por sí solo un tonelaje similar al conjunto del sistema portuario español: 284,4 millones de toneladas el primero, 282,3 el segundo.

Mariano Navas señaló la coincidencia del sistema portuario español con la propuesta de la Comisión en lo que se refiere al principio *user pays*, sobre la base de entender el puerto como una única "unidad de negocio" y a la propia Autoridad Portuaria como una única "unidad de gestión". Al respecto recalcó que desde 1994 el sistema portuario se autofinancia al 100% y, en consecuencia, el conjunto de los recursos



que genera cubren sus gastos de explotación, la reposición y genera el *cash flow* suficiente para acometer la inversión en obra nueva.

Navas señaló que esta circunstancia ha supuesto, sin embargo, un diferencial competitivo en contra del sistema portuario español en relación con otras alternativas portuarias próximas en las que no se practicaba de igual forma el criterio de internalización de costes, lo que debería llevar a la Comisión, como fórmula compensatoria y durante el tiempo de transición necesario para la generalización del principio *user pays*, a priorizar los proyectos provenientes de puertos en donde ya se aplica este principio a la hora de clasificar los mismos como de interés comunitario, susceptibles de recibir la financiación comunitaria.

En el capítulo de exenciones al principio *user pays*, donde la Comisión contempla exclusivamente el dragado en los puertos situados en ríos o estuarios, Navas consideró ésta

una posición desequilibrada, que, en caso de que políticamente sea imposible eliminar, tendrá que ser ampliada al caso de las obras de abrigo en los puertos exteriores y habrá de ser administrada por cada Estado miembro.

En lo que se refiere a la liberación de servicios portuarios, el secretario general de Puertos del Estado significó que "aunque los argumentos de seguridad no son impedimento en la medida en que se establezcan unos estándares mínimos de obligado cumplimiento por todas las empresas en competencia, es posible que, sobre todo en puertos pequeños y medianos, haya razones económicas que impidan la coexistencia de varias empresas en competencia. Los servicios cuya prestación resultan ser intensivos en capital requieren una masa crítica de mercancías por debajo de la cual es imposible promover competencia". En esas circunstancias, señaló, es preciso mantener un marco regulador que permita garantizar determinadas condiciones

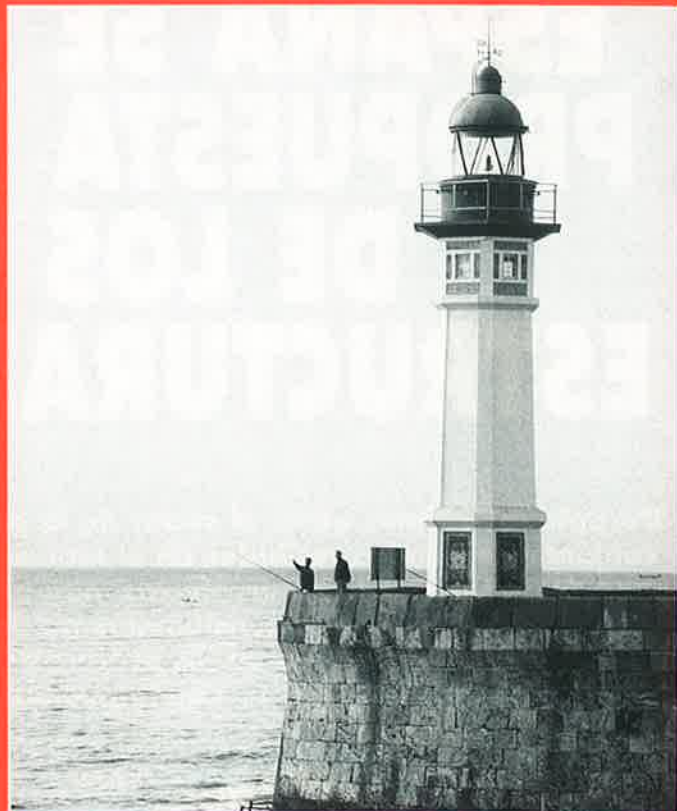
En 1996 el puerto de Rotterdam movió un tonelaje similar al conjunto del sistema portuario español

de calidad en la prestación del servicio y que imponga unas tarifas máximas para evitar situaciones de abuso de posición dominante.

En este marco se incluye también la posición de la Organización de Puertos Marítimos Europeos (ESPO), creada en 1993 y de la que España es miembro, que apoya la aplicación del principio de libre mercado, en la consideración de

que éste es la clave para conseguir una operativa y tarificación óptimas. ESPO estima que la coordinación pan-europea del desarrollo portuario o la imposición de un marco para la tarificación portuarias no son compatibles con los principios de libre mercado ya que reducen, en lugar de aumentar, la eficacia deseada.

ESPO subraya el papel activo desempeñado por la organización portuaria en el apartado del medio ambiente, con la publicación de un Código de Conducta Medioambiental, a través del cual ha promocionado de manera activa el uso de instalaciones de recogida de residuos y la preparación de planes de gestión de residuos. A propósito de esta cuestión señala que con la legislación vigente, los costes de protección medioambiental son altos y, a menudo, recaen de manera desproporcionada en los puertos más pequeños, por lo que es preciso que la legislación se implemente de manera armonizada para evitar la distorsión de la competencia.



Bienvenida al documento

Los navieros europeos también han saludado con moderada satisfacción las expectativas que suscita el Libro Verde. Manuel Carlier, director general de la Asociación de Navieros Españoles, Anave, y presidente del Grupo de Trabajo sobre Puertos de la Asociación Europea de Navieros, ECSA, expresó el apoyo del colectivo a un futuro marco comunitario en lo que afecta a infraestructuras y fondos públicos. En cuanto a los servicios portuarios, defendió también el desarrollo de un marco comunitario y, hasta tanto llegue éste, mantener el actual análisis caso a caso de posibles denuncias.

ECSA (European Community Shipowners Associations), de la que Anave es miembro desde 1985, agrupa a 17 asociaciones de navieros de los 15 Estados miembros y Noruega, con una flota de 6.800 buques y 81 millones de GT. En su análisis sobre el Libro Verde, la asociación de navieros euro-

La Comisión reclama opiniones y propuestas de las partes interesadas acerca de la financiación y facturación de las infraestructuras portuarias y marítimas, los servicios portuarios y acceso al mercado

peos considera este documento como “vehículo importante a través del cual se pueden dirigir los numerosos retos y oportunidades a los que se enfrenta una industria crucial para los intereses comerciales europeos”. Desde su posición de clientes, los navieros europeos consideran que “debe ponerse la máxima atención en la eficiencia de los puertos y la competencia libre leal”. Estiman que existe margen suficiente para obtener beneficios para el sector marítimo europeo como conjunto y, particularmente, a corto plazo, en el área de servicios portuarios. La mejora en la eficiencia de los puertos, sostiene ECSA, “contribuirá también al desarrollo del transporte intermodal, donde el transporte marítimo y, en especial el de corta distancia (Short Sea Shipping), juega un papel estratégico”.

En su inversión durante el II Congreso Nacional de Construcción Naval, Transporte Marítimo y Puertos, el portavoz de los navieros propuso como principios básicos, entre

otros, la diferenciación tarifas/precios privados, de manera que, si existe competencia, sea el mercado quien determine los precios; evitar la distorsión de la competencia entre los diferentes modos de transporte; el máximo control y evitación de abusos de situaciones de monopolio. En este sentido, Anave plantea que el usuario pague únicamente los servicios que utilice realmente y que no se le impongan servicios que no precise, que las tarifas se basen en la relación con los costes y no discriminen por bandera o nacionalidad.

Los navieros proponen asimismo la aplicación de estándares de seguridad y calidad análogos a puertos y servicios portuarios, en lo que atañe a seguridad y medio ambiente, y, en el apartado de política de transportes, la estandarización en sistemas de información para evitar que sistemas no compatibles se usen como herramienta competitiva interpuertos. ■

Mery Varona

ESPAÑA SE OPONE A LA PROPUESTA DE REFORMA DE LOS FONDOS ESTRUCTURALES DE PESCA

Durante los últimos años, el sector de la pesca en España se ha visto favorecido por el conjunto de ayudas recibidas en el marco de las acciones estructurales para todas las zonas. Estos apoyos tuvieron efectos muy importantes para el sector desde los años 1994 hasta la fecha con un redimensionamiento de la flota, la renovación y modernización de la misma, las inversiones en los procesos de comercialización y transformación o los equipamientos en los puertos.

TODO este panorama favorable podría quedar seriamente mermado de acuerdo con las propuestas que se contienen en los documentos de la Comisión sobre la llamada "Agenda 2000". Según se desprende de los nuevos planteamientos, el objetivo de la Comisión sería acelerar al máximo la cohesión comunitaria antes de la plena integración de los nuevos países, para lo cual se quiere diseñar un nuevo sistema basado en la concentración territorial y poblacional.

De acuerdo con estos nuevos mecanismos, según impresiones recogidas en medios de la Administración pesquera, las limitaciones territoriales que maneja la Comisión de la Unión Europea van a suponer dos novedades significativas. La primera, que no todo el territorio europeo pesquero se va a beneficiar de la financiación de los fondos estructurales, actualmente vía IFOP. Segundo, que la alternativa financiera propuesta por las acciones estructurales en el territorio europeo fuera de objetivo, es peligrosa.

Desde España se ve como un peligro en el futuro la regionalización a ultranza de la programación de los fondos así como la presencia de regiones con tratamientos transitorios con cambios de objetivos que van a provocar una gran proliferación de los programas a elaborar. Desde medios pesqueros se resalta igualmente la gran indefinición de las acciones estructurales en materia de pesca de acuerdo con los planteamientos de la Comisión para el período entre los años 2000 y 2006.

Informes técnicos de la Secretaría General de Pesca Marítima consideran que los datos conocidos de la Comisión sobre el futuro de los fondos estructurales inducen a un cierto pesimismo para el sector. De acuerdo con estos documentos, en el futuro parece sería imposible asumir que en una misma región haya un territorio amparado por los fondos estructurales y otros no. Los nuevos esquemas se considera que conducen casi a la desaparición de los compromisos de Estado encaminados a conseguir un

cierto equilibrio entre la capacidad de la flota y las posibilidades de los recursos tanto en aguas comunitarias como en aguas exteriores. Para los técnicos de la Administración pesquera española, con el nuevo esquema no se garantiza la posibilidad de incrementar la competitividad del sector de la pesca así como para llevar adelante una política de calidad frente a una mayor competencia internacional en el propio mercado comunitario.

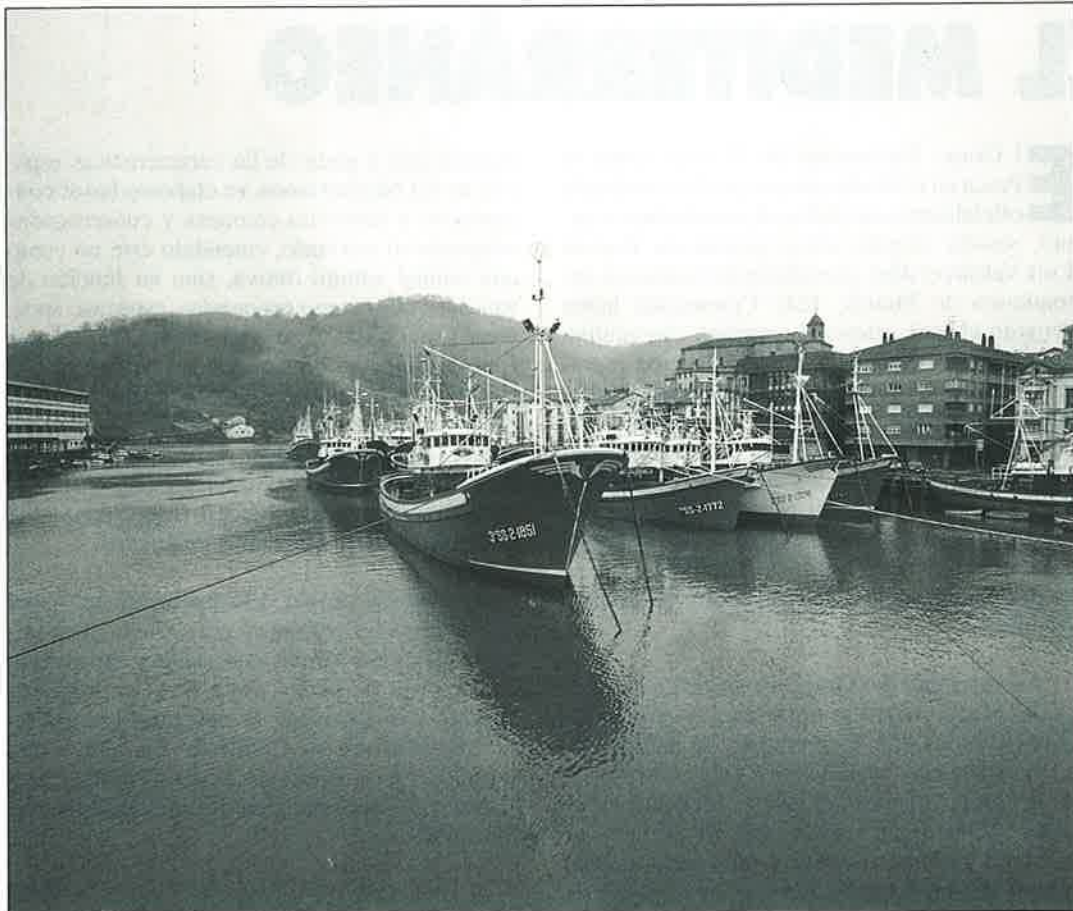
Actualmente la política común para la pesca se instrumenta a través de cuatro grandes líneas de actuación: política común de recursos mediante principios horizontales, política común de mercados, política común de estructuras y política de cooperación internacional. Para la Administración española, esta política no debería ser menoscabada y modificada por cualquier otra interpretación que se haga del concepto de cohesión económica o social. Para la Secretaría General de Pesca Marítima, sería imprescindible que la Comisión varia-

se adecuadamente el planteamiento contenido en la llamada "Agenda 2000" para poder abordar adecuadamente la problemática del sector de la pesca. Se considera aconsejable que en el nuevo planteamiento de los fondos estructurales, el IFOP incluya la totalidad de los puertos y las franjas litorales europeas afectadas por la reestructuración del sector en el marco de los Programas de Orientación de Flota. España reclama que el nuevo reglamento de IFOP, en lugar de ser algo abstracto, contenga todas y cada una de las posibles acciones para evitar incertidumbres. Esos objetivos que debería contemplar y citar expresamente serían la adaptación de la capacidad de la flota, la renovación y modernización de la misma, la diversificación de actividades económicas en el entorno, la mejora de la acuicultura o las medidas sociales de acompañamiento.

España pide más concreción a la hora de plantear el futuro de las medidas estructurales para el sector de la pesca,



Carmen Fraga reclama un nuevo reglamento comunitario para no dejar excluida ninguna zona pesquera



pero en esa misma línea se halla también la presidenta de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo Carmen Fraga. La situación y el futuro de los fondos estructurales en la pesca fueron objeto de reciente debate en Grecia donde la europarlamentaria española planteó una propuesta a la Comisión de la UE. Para Carmen Fraga, es necesario que Bruselas reforme su propuesta sobre la intervención de los nuevos fondos estructurales para el sector pesquero mediante la elaboración de un único reglamento de carácter horizontal que incluya y perfeccione las acciones estructurales para la pesca actualmente contenidas en los reglamentos IFOP, Iniciativa Pesca y medidas sociales de acompañamiento. El objetivo es garantizar que ninguna región dependiente de la pesca se quede sin cobertura y que sean posibles medidas plurianuales en las acciones estructurales de pesca.

El debate sobre la política de estructuras sigue abierto. ■

Vidal Maté



En el marco de la conferencia de regiones periférico-marítimas

SE CREA EL GRUPO DE PESCA DEL MEDITERRÁNEO

España, Francia, Grecia e Italia han acordado constituir el Grupo de Trabajo de Pesca del Mediterráneo en el marco de la Conferencia de Regiones Periférico-Marítimas de la Unión Europea, con el objetivo principal de definir el modelo de gestión de la pesca y la reestructuración de la flota pesquera en el Mediterráneo.

El Grupo Permanente de Trabajo sobre la Pesca en el Mediterráneo quedó constituido oficialmente en Lisboa el pasado mes de junio, siendo elegido como presidente Ramón Luis Valcárcel Siso, presidente del Gobierno autonómico de Murcia. Esta Comunidad había acogido el mes anterior la reunión constitutiva del Grupo de Trabajo, a la que asistieron representantes de los cuatro países comunitarios ribereños vinculados a la pesca, procedentes del ámbito científico, de las respectivas administraciones públicas y de los distintos segmentos del sector. El Grupo del Mediterráneo viene a unirse a los ya existentes dentro de la Conferencia de Regiones Periférico-Marítimas de la Unión Europea, del Mar del Norte, Báltico y Atlántico.

La actividad del Grupo Permanente de Pesca del Mediterráneo se organizará en grupos de trabajo, de los que, de momento, se han puesto en marcha cinco: Modelos de Gestión Territorial de la Pesca, Grandes Pelágicos, Pequeños Pelágicos, Acuicultura y Mercados. El primero, al que se le atribuye una mayor relevancia, deberá definir los modelos de gestión de la pesca de

manera que, a partir de las características específicas del Mediterráneo, se elaboren bases conceptuales o filosofías comunes y consensuadas adaptadas al territorio, entendido éste no como una unidad administrativa, sino en función de variables tales como pesquerías, especies, artes, áreas geográficas. Este grupo estará dirigido por Josep Miralpeix, director general de Pesca de la Generalitat de Cataluña, y coordinado por Jordi Leonart en el apartado científico. El resto de grupos estarán dirigidos, respectivamente, por los italianos Tramati (Grandes Pelágicos), Baroncini (Acuicultura), Iandoli (Mercados), y el griego Kayonatis (Pequeños Pelágicos).

España ha venido desempeñando un papel relevante en las reuniones previas a la constitución oficial del Grupo Permanente, de manera que el resto de países asumió como propio el informe realizado por la delegación española a instancias de la Comisión Europea, cuyo coordinador es Fernando Lozano, director del Instituto de relaciones Europeas del Gobierno Balear. ■

M.V.



ANDALUCIA

La flota local sólo tiene
22 embarcaciones y 212 trabajadores

El sector pesquero portuense busca soluciones para salir de la crisis

• La comercialización del producto es la principal alternativa

La Cofradía de Pescadores de El Puerto (Cádiz) está evitando "la muerte" del recurso económico más importante que ha tenido el pueblo y busca alternativas a una crisis del sector pesquero que dura ya demasiados años. Entre las soluciones más importantes que se barajan, se encuentra un proyecto del que formarían parte, además de la Cofradía, el Ayuntamiento, La Junta y la Mancomunidad. Este proyecto consiste en la comercialización directa del pescado procedente de Marruecos. La fórmula, a grandes rasgos, sería la siguiente: se adquiere el pescado en el país vecino a través de subasta de lonja, para después venderlo en la lonja portuense o bien elaborarlo y prepararlo para su venta en los mercados, ya limpio, fileteado y envasado. Este proyecto, que, ya ha sido expuesto ante la Cámara de Comercio de Tánger, contempla la creación de unos 55 puestos de trabajo.

DOS son los problemas más importantes que el sector pesquero portuense está tratando de solucionar para que la pesca no caiga herida de muerte. En primer lugar, la incertidumbre sobre qué ocurrirá el año próximo cuando expire el convenio de pesca firmado con Marruecos, dado que las autoridades del reino alahuita ya han anunciado que no tienen intención de firmar un nuevo tratado. El segundo problema grave se plantea con el progresivo envejecimiento de los barcos con sede en El Puerto, ya que las medidas de reestructuración de la flota puestas en marcha, han tenido poca incidencia no sólo en esta localidad, sino también en el resto del litoral andaluz.

Lejos quedaron ya aquellos años de esplendor, cuando la flota portuense contaba con 132 barcos y 1.500 trabajadores. Actualmente, estas cifras se han reducido tanto, que casi forman parte de la leyenda: 29 embarcaciones con 212 trabajadores componen la flota de El Puerto, de las cuales cinco faenan al sur del marroquí cabo Noum, dos lo hacen al norte de Marruecos y el resto faenan en aguas del golfo de Cádiz.



Sin embargo, esta situación no ha hecho que el sector "tire la toalla". Todo lo contrario. La Cofradía de Pescadores busca alternativas de cara al futuro para superar la larga marcha atrás experimentada por el sector. Las vacas gordas se han terminado, ya no es la pesca uno de los principales recursos económicos de la localidad, pero el sector lucha por sobrevivir con la vista puesta en alternativas de comercialización.

Como explica el secretario de la Cofradía de Pescadores de El Puerto a el "Diario de Cádiz", "una de las demandas que llevamos solicitando desde hace dos años, sin que hasta ahora haya habido resultados, el que

se solucione el problema que conlleva para los pescadores la parada biológica en el golfo de Cádiz durante los fines de semana, algo que está ocasionando graves perjuicios económicos a muchos pescadores". En virtud de un decreto, está prohibido faenar en el caladero del golfo de Cádiz durante los fines de semana comprendidos entre los días 1 de octubre y 30 de abril, lo que por un lado obliga a los pescadores a salir a faenar de lunes a viernes incluso en condiciones climatológicas adversas, y quedarse en casa los fines de semana, aunque la mar se encuentre en su mejor momento.

La Cofradía entiende que es necesario limitar los períodos de pesca, pero ¿por qué obligar a descansar sábados y domingos? ¿No sería mejor arbitrar una fórmula que permita faenar cinco días a la semana y hacer que los días de descanso semanales coincidan con el mal tiempo?

Sin embargo, aunque la crisis es profunda, la luz se ve al final del túnel. Además del proyecto con el país alahuita, el secretario de la Cofradía de Pescadores explica que el sector tiene sus vistas puestas en el campo de la comercialización como alternativa. La lonja portuense es una de las que arroja mejores resultados económicos y precisamente esta floreciente actividad comercial está haciendo que en los últimos tiempos, barcos que hasta ahora tenían su sede en la zona de poniente de Huelva, soliciten su traslado a El Puerto, lo que podría revelarse como una solución para la crisis que atraviesa el sector extractivo. ■

De COSTA a COSTA

Coordina
Sol Vallejo



El sector mejillonero de Galicia recibió desde 1994 hasta 1997 un total de 2.664 millones de pesetas de subvención en el marco de los programas de renovación y modernización del sector pesquero, del IFOP. Para el presente año han solicitado ayudas que ascienden a 1.169 millones de pesetas, distribuidas entre un total de 297 proyectos presentados.

El sector mejillonero ha presentado 297 proyectos

Más de mil millones en ayudas IFOP para el mejillón de Galicia

ESTAS ayudas -según informa el diario "Atlántico2-, están destinadas a la renovación y modernización de su aparato productivo con inversiones destinadas a la mejora de las estructuras de producción y a la dotación de buques auxiliares.

Por otra parte, el Plan integral de Reestructuración del Sector Mexilloeiro de Galicia (1995-1999), cuenta con una dotación de 1.050 millones de pesetas, de los que 735 proceden de fondos de la UE y los 315 millones restantes de la comunidad autónoma. Asimismo, el sector mejillonero gallego recibe, a través del consejo regulador "Mejillón de Galicia", ayudas para el plan de reestructuración, que provienen de la Iniciativa Pesca.

El objetivo global de este plan es mejorar la rentabilidad económica del sector, alcanzando la competitividad en el mercado a través de la calidad y mediante la planificación de una serie de medidas, acordadas conjuntamente por el sector y la Consellería, entre las que tienen especial relevancia las de carácter formativo.

Desde su puesta en marcha se han invertido en el plan un total de 562 millones de pesetas, destinados a un programa de control de calidad, la realización de un estudio de mercado, una campaña publicitaria de carácter plurianual que tendrá continuidad este año y la firma de un convenio de colaboración para la construcción de la sede del consejo regulador en el recinto portuario de Vilagarcía de Arousa.

Este año se financiará el programa de control de calidad con 85 millones de pesetas, además de la campaña de promoción y los cursos de formación empresarial. Para estos cursos, el consejo regulador "Mexillon de Galicia" recibirá un total de 75 millones de pesetas y otros 64 durante el año próximo, hasta completar la inversión total de 245 millones del programa. ■



La Xunta quiere inspeccionar a los barcos mientras faenan

LA falta de seguridad con que trabajan los pescadores gallegos ha llevado a la Consellería de Pesca y Trabajo de la Xunta de Galicia a elaborar un proyecto según el cual, inspectores de la propia Xunta podrán acceder a los barcos, no sólo en puerto, sino también mientras trabajan en los caladeros, e inspeccionar si se cumplen las condiciones de seguridad que establece la Ley.

Actualmente, la inspección de trabajo es competencia estatal y la Xunta no tiene disponibilidad en Galicia para controlar que se cumplan las condiciones de seguridad en el trabajo en todos los barcos. Sin embargo, se está negociando un acuerdo con el Gobierno central, para incrementar notablemente el servicio y poder iniciar una campaña global de control con la que conseguir que dismi-

nuya el número de accidentes debidos a negligencias en la seguridad de los buques.

En uno de los últimos naufragios, el del "Rey Alvarez", se hubiera podido evitar la muerte de dos marineros, si sus chalecos salvavidas hubieran tenido unas tiras reflectantes para que las naves de salvamento los localizarán en la mar. ■



Se subvencionan las capturas de atún, sardina y caballa de la zafra del 97

Canarias obtiene cerca de 480 millones de pesetas en ayudas del poseican-pesca

La Viceconsejería de Pesca ha gestionado este año cerca de 480 millones de pesetas procedentes de fondos europeos correspondientes al programa Poseican-Pesca 98, con el que se subvencionan las capturas de atún, sardina y caballa realizadas por los pescadores del Archipiélago canario durante la zafra de 1997. De las 249 solicitudes recibidas este año, se han atendido 239, que suponen un total de 478.369.413 pesetas, cifra que incrementa en veinte millones de pesetas la cuantía recibida por las solicitudes que se atendieron con cargo al Poseican 97.

De los casi 480 millones que se han pagado este año, algo más de la mitad, el 53%, corresponden a las subvenciones concedidas por la pesca del atún, con 264 millones de pesetas. El resto ha ido a parar, en su mayor parte, a la sardina destinada a la transformación y también a la sardina para congelación.

Las capturas de atún, sardina y caballa supusieron para los pescadores del Archipiélago unos ingresos en torno a los 1.578 millones de pesetas, a los que se suman los casi 480 millones del programa Poseican-Pesca. Canarias recibe estas ayudas en función de su situación geográfica específica de lejanía e insularidad. En función de estas ayudas europeas, se esta-

blece un régimen de compensación de los costes suplementarios que supone la captura y comercialización de determinados productos pesqueros, en este caso atún, caballa y sardina, con ayudas que van desde las 25 pesetas por el atún fresco a las 18 pesetas para la sardina destinada a transformación y las 19 pesetas para atún o sardina congelada.

Por primera vez, los pagos a los cofrades de las distintas islas del archipiélago se han hecho efectivos antes del verano, gracias al acuerdo adoptado el año pasado entre la Viceconsejería y el Gobierno Central. Según este acuerdo, la Viceconsejería de Pesca no sólo está capacitada para gestionar las ayudas, sino que anual-



mente dispondrá también de estos fondos, de forma automática y directa, para hacer efectivos los pagos en lugar de hacerlos a través de la Administración Central, como se hacía hasta ahora. De esta forma se han logrado dos cosas a la vez: agilizar el pago de estas

ayudas y dotar a la Comunidad Autónoma Canaria de una mayor capacidad de gestión.

Además de conseguir las transferencias en esta competencia, la Viceconsejería de Pesca ha puesto en marcha un programa informático en cada una de las cofradías canarias que permite recibir el número de capturas en 48 horas, en lugar de tener que esperar al siguiente año para elaborar la tramitación de estas ayudas, cuyos datos se recibían en papel y al año siguiente de producirse las capturas. Con este nuevo sistema, se podrá adelantar el pago de las ayudas Poseican-Pesca, además de facilitar el proceso de detección de cualquier fallo que pudiera impedir al beneficiario la recepción de las mismas.

Actualmente la Consejería de Agricultura y Pesca tramita en Bruselas una ampliación por tres años del programa Poseican-Pesca. ■

El cabildo quiere potenciar la pesca artesanal

El Cabildo de Tenerife, a través de la Agencia Insular del Mar, ha organizado una serie de encuentros con los representantes de las diferentes cofradías de pescadores, para ofrecer a los acuicultores todo tipo de asesoramientos que sirvan para potenciar la labor que realiza el sector de la pesca costera artesanal.

Los temas que han despertado mayor interés -según recoge el "Diario de Avisos-, tienen que ver con la preparación de los miembros de las cofradías para la obtención de las titulaciones menores del Patrón de Pesca y Competencia de Marineros, que la Viceconsejería de Pesca ofrecerá este año. En este sentido, la corporación ofrece asesora-

miento en la tramitación de subvenciones que permitirán a los miembros de las cofradías acceder a los cursos para la obtención de dichas titulaciones.

Asimismo, la Asociación de Acuicultores de Tenerife propuso la elaboración de un convenio con el Cabildo de Tenerife para regular de forma conjunta futuras iniciativas para el desarrollo de este subsector. Creada con la finalidad de desarrollar y promocionar la acuicultura como actividad económica con expectativas de futuro, la Asociación intenta, de esta forma, eliminar los cuellos de botella existentes en el sector, que están frenando posibles inversiones. ■



Más de 1.200 bloques de hormigón, para construir el mayor arrecife artificial de Europa, van a sumergirse a lo largo de 35 km. de la costa del Penedés, entre Vallcarca (Barcelona) y El Vendrell, donde las praderas de algas vitales para el cielo marino están amenazadas.

Para proteger y enriquecer el ecosistema marino

Se construye el mayor arrecife artificial de Europa

El hundimiento de estas estructuras horadadas, que pesan seis toneladas, garantizará la conservación de los fondos marinos porque permiten la circulación del agua y sirven de escondites para el resguardo y reproducción de la fauna marina. Según publica "Diari de Tarragona", los bloques se hundirán hasta cincuenta metros de profundidad, que es donde crecen las praderas de "posidonia", una alga que oxi-

gena y es base de la alimentación del ciclo marino.

Estas algas, protegidas por la legislación europea, sufren un proceso de regresión acelerado por la acción de los barcos de arrastre, actividad prohibida a menos de cincuenta metros de la costa. Los bloques sumergidos están diseñados con railes de tren en forma de aspas para que siun arrastrero lanza sus redes,

éstas queden enganchadas y se rompan.

Las experiencias de otros arrecifes artificiales sumergidos en la costa catalana demuestran cómo las praderas de "posidonia" se reproducen y aumenta la producción pesquera de aquellos lugares donde se encuentran los módulos de protección, como ocurre en la costa de Tarragona, en Salou y Calafell. Se calcula que son más de veinte las especies de fauna y flora marina que se benefician de la instalación de cada uno de los módulos.

Con estos arrecifes artificiales, hundidos en la proximidades de los puertos pesqueros, también los pescadores consiguen un fuerte ahorro de combustible, pues no necesitan llevar los barcos a caladeros alejados porque tienen la pesca casi a pie de puerto.

Las estructuras de hormigón, con el tiempo se recubren de material calcáreo donde crecen especies de flora, enriqueciendo el ecosistema marino y actuando además como compactador del suelo, evitando la pérdida de sedimentos de las playas. En este sentido también actúan como barreras de protección de la costa.

El proyecto del biotopo Penedés-Garraf, realizado conjuntamente por el Ministerio de Agricultura y por la Dirección General de Pesca de la Generalitat, tiene un presupuesto de 211 millones de pesetas y unirá los arrecifes ya hundidos en la zona de Vilanova y la Geltrú y Calafell. Los conjuntos de estructuras que podrían ser fondeados durante el año 1999, estarán separados por franjas abiertas al mar para permitir el calado de redes de la pesca tradicional.

En Cataluña comenzaron a instalarse biotopos o arrecifes artificiales en el año 1975, y se han cubierto unas 6.800 hectáreas. El buen resultado obtenido con estas estructuras de hormigón, hace que se esté estudiando instalar también arrecifes artificiales en aguas interiores. ■



Una toxina "ataca" a los moluscos

La Generalitat de Cataluña ha prohibido la captura de cualquier tipo de moluscos en la costa entre El Vendrell y L'Ametlla de Mar, por haberse detectado un microorganismo que produce una toxina contaminante para los moluscos de la zona. La veda, que afecta a gran parte de la costa de Tarragona, no tiene fecha concreta para levantarse y se podrá volver a pescar cuando se normalice la situación.

La toxicidad de los moluscos se ha producido por el proceso de decoloración de un placton marino que genera una sustancia que se filtra a través de los cuerpos de los moluscos, según publica "Diari de Tarragona". La sustancia se detecta por su color rojizo que provoca una "marea roja".

La toxicidad del placton afecta al sistema nervioso y puede ocasionar desde convulsiones a la paralización de parte del cuerpo como los labios. La zona afectada no es de gran producción de moluscos, pero es habitual ver a pescadores particulares realizar inmersiones para capturar mejillones y diferentes tipos de almejas. Por este motivo, los hospitales y centros de asistencia de las zonas afectadas han sido alertados de la situación ante posibles intoxicaciones por ingestión de moluscos contaminados.

Esta "marea roja" se considera normal en el inicio de los meses de verano, sin embargo, ha sorprendido porque ya hacía años que no se producía con tan elevado grado de toxicidad para el consumo humano. ■



Inaugurada por el secretario de Estado de la Seguridad Social

NUEVA CASA DEL MAR EN VINARÓS

Quinientos veintres trabajadores del mar de las localidades castellonenses de Vinarós, Benicarló y Peñíscola así como los 850 pensionistas del Régimen Especial del Mar de estas localidades serán los beneficiarios de la nueva Casa del Mar que el Instituto Social de la Marina acaba de inaugurar en Vinarós con la presencia del secretario de Estado de la Seguridad Social, Juan Carlos Aparicio, quien estuvo acompañado por el director general del ISM, Rafael Mateos Carrasco.

ESTA será la segunda Casa del Mar con la que el Instituto Social de la Marina cuenta en Castellón, tras la de El Grao. Con un presupuesto de 117 millones de pesetas, el nuevo edificio, situado en la zona portuaria, ya que los terrenos fueron cedidos al ISM en 1994 por la Autoridad Portuaria, tiene 813 metros cuadrados y dos plantas, en las que se encuentran las distintas áreas de servicios que presta el Instituto. Así, en la primera están situadas las áreas de Acción Social, entre las que cabe mencionar el comedor, y la cafetería y una zona destinada al ocio de los pensionistas, con salas de juego, video, televisión y biblioteca. En esta misma planta se encuentra el área de formación y extensión cultural, con dos aulas polivalentes con capacidad para cuarenta plazas, un taller de actividades ocupacionales, salón de actos, almacén y archivo.

En la segunda planta se encuentran ubicados los servicios de Sanidad Marítima que constan de una sala de exploración para reconocimientos previos al embarque. Se completa la planta con la zona de oficinas administrativas y de gestión así como una sala de espera.

Además del secretario de Estado de la Seguridad Social y del

director general del Instituto Social de la Marina, asistieron al acto de inauguración de la nueva Casa del Mar, el Delegado del Gobierno valenciano en Castellón, Vicente Sánchez Peral; el

Presidente de la Diputación, Carlos Fabra y el alcalde de la localidad, Ramón Bofill, así como los concejales de los tres grupos municipales del Ayuntamiento y el Patrón Mayor de la Cofradía de pescadores de Vinarós, Gonzalo Velasco. Tras descubrir la placa conmemorativa de este acto, Juan Carlos Aparicio, secretario de Estado de la Seguridad Social dirigió unas palabras a los presentes en las que quiso destacar que "los profesionales del mar y los jubilados tendrán en esta Casa del Mar un lugar donde fomentar la

convivencia, mejorar la formación profesional y realizar actividades lúdicas en sus ratos de ocio".

Casas del Mar, instrumento de política social

Con la puesta en funcionamiento de esta nueva Casa del Mar son ya 158 las que el Instituto Social de la Marina tiene en funcionamiento a lo largo de todo el litoral español, formando ya parte indisoluble del paisaje costero español. En la actualidad estas instituciones funcionan como un conjunto de servicios e instalaciones integrados en una unidad, confiriendo a ese conjunto de servicios un carácter armonizador de las prestaciones. Es ésta la única manera de que los programas de atención administrativa, sanitaria, social, cultural, educativa, etc., se pueden interrelacionar eficazmente.

Las Casas del Mar son, por tanto, el instrumento para la ejecución de una política social específicamente destinada al colectivo marítimo, que pretende dar respuestas concretas y adecuadas a las demandas sociales de las gentes del mar desde una perspectiva global e integradora. Frecuentemente, las Casas del Mar son el único centro asistencial de la localidad en la que se encuentran, y su utilización está abierta a toda la comunidad, convirtiéndose así en un factor determinante en las relaciones de la comunidad marítima con el resto del entorno social. ■



C.H.C.

El Real Decreto 488/1998, de 27 de marzo, que desarrolla el art. 11 del Estatuto de los Trabajadores, completa, al menos por el momento, la nueva regulación de los contratos formativos que, en los últimos años, ha sufrido una evolución normativa no exenta de contradicciones y carente de un modelo claro y determinado. La contestación social sufrida por algunos aspectos de la primitiva regulación está, quizás, en el origen de estas vicisitudes que parecen haber concluido en el establecimiento del marco normativo que a continuación se resume.

LOS CONTRATOS FORMATIVOS

1. Contrato en prácticas

A) Objeto:

Obtención de la práctica profesional adecuada al nivel de estudios cursados.

B) Sujetos:

Quienes estén en posesión de alguno de los siguientes títulos: Diplomado Universitario, Ingeniero Técnico, Arquitecto Técnico, Licenciado Universitario, Ingeniero, Arquitecto y Técnico o Técnico Superior de la formación profesional específica, así como los oficialmente reconocidos como equivalentes y que habiliten para el ejercicio profesional.

C) Celebración:

Dentro de los 4 años siguientes a la terminación de los estudios, ó 6 si se trata de trabajador minusválido, períodos que se interrumpirán por el cumplimiento del servicio militar obligatorio o prestación social sustitutoria.

D) Duración:

No inferior a 6 meses ni superior a 2 años, a determinar por convenio colectivo.

E) Prórrogas:

Se permiten hasta 2 prórrogas, cada una de duración no menor que la mínima del contrato y sin que con ellas se pueda exceder la duración máxima.

F) Período de Prueba:

No superior a 1 mes para los titulados de grado medio, ni a 2 meses para los de grado superior.

G) Salario:

El fijado en convenio colectivo, no inferior al 60% en el primer año, ni al 75% en el

segundo, del fijado para el trabajador que desempeña el mismo o equivalente puesto de trabajo con contrato ordinario. Nunca inferior al S.M.I. Si el contrato es a tiempo parcial, se aplicará proporcionalmente a la jornada pactada.

H) Formalidades:

Por escrito, constando la titulación, la duración y el puesto de trabajo, en modelo oficial.

Registro en la oficina de Empleo del contrato y las prórrogas en los 10 días siguientes a su celebración.

Comunicación a la Oficina de Empleo de su terminación en los 10 días siguientes.

I) Suspensiones:

Las previstas en los arts. 45 y 46 ET no ampliarán la duración del contrato, salvo pacto en contrario.

J) Terminación:

Si el trabajador continúa en la empresa, la duración del contrato en prácticas se computará como antigüedad, no pudiéndose pactar nuevo período de prueba. Si la duración es superior a 1 año, la parte que denuncia debe notificarlo a la otra con una antelación mínima de 15 días, y si es el empresario y no lo hace, deberá indemnizar con el salario correspondiente al plazo incumplido.

K) Presunciones:

Si se continúa prestando servicios tras agotar la duración máxima sin denuncia expresa ---> prórroga tácita como contrato ordinario con tiempo indefinido, salvo prueba en contrario.

Falta de forma escrita ----> por tiempo indefinido, salvo prueba en contrario.

Falta de forma escrita a tiempo parcial ----> a jornada completa, salvo prueba en contrario.

Transcurso del período de prueba legal sin alta en Seguridad Social ----> fijeza en plantilla, salvo prueba en contrario.

Celebrado en fraude de ley ----> por tiempo indefinido.

L) Prohibiciones:

Ningún trabajador podrá estar cotratado en práctica en la



misma o distinta empresa y en virtud de la misma titulación por más de 2 años. Antes de contratar el empresario pedirá el INEM certificación que, si no se emite en 10 días, libera de responsabilidad.

M) Certificado:

Duración, puesto de trabajo y tareas realizadas.

2. Contrato para la Formación

A) Objeto:

Adquisición de la formación teórica y práctica necesaria para el desempeño adecuado de un oficio o puesto de trabajo que requiera un determinado nivel de cualificación.

B) Sujetos:

Mayores de 16 años y menores de 21, que carezcan de la titulación requerida para rea-

lizar un contrato en prácticas. Si el trabajador es minusválido, no hay límite máximo de edad.

C) Número Máximo:

Se establece por convenio colectivo, en función del tamaño de la plantilla y en su defecto según escala art. 7.2 RD 488/98.

D) Duración:

No inferior a 6 meses si superior a 2 años, salvo disposición del convenio colectivo que podrá establecer otras entre 6 meses y 3 años ó 4 con minusválidos.

E) Prórrogas:

Igual que en el contrato en prácticas.

F) Período de prueba:

La general del art. 14 ET

G) Salario.

El fijado en convenio colectivo, no inferior al SMI en proporción al tiempo de trabajo efectivo.

H) Formalidades:

Por escrito, constanding nivel ocupacional, oficio o puesto de trabajo para el que se concierne, tiempo de formación teórica y distribución horaria, duración del contrato y nombre y cualificación profesional del tutor.

Registro y comunicación a la Oficina de Empleo igual que en el contrato en prácticas.

I) Suspensiones:

Igual que en el contrato en prácticas.

J) Formación teórica:

No inferior al 15 % de la jor-

nada máxima, a determinar por convenio colectivo.

K) Protección social:

La derivada de AT y EP, asistencia sanitaria por enfermedad común, accidente no laboral y maternidad, prestaciones económicas por incapacidad temporal derivada de riesgos comunes y maternidad, pensiones y Fondo de Garantía Salarial.

L) Incapacidad temporal:

Exámenes médicos a los 30 días y a los 3 meses de la finalización del contrato y en caso de recaída.

M) Bases reguladoras:

Base de cotización = 75% de la mínima que corresponda.

N) Terminación:

Igual que en el contrato en prácticas.

Ñ) Presunciones:

Igual que en el contrato en prácticas, salvo falta de forma escrita a tiempo parcial.

Incumplimiento empresarial de las obligaciones en materia de formación teórica ----> contrato ordinario.

O) Prohibiciones:

Expirada la duración máxima el trabajador no podrá ser contratado para la formación por la misma o distinta empresa.

No se puede contratar para la formación para un puesto de trabajo desempeñado antes por el trabajador en la misma empresa por más de 12 meses.

Certificación del INEM igual que en el contrato en prácticas.

P) Certificado:

Duración y nivel de formación adquirido. Opción al certificado de profesionalidad.

Juan Manuel Saurí
Jefe del Servicio de Asesoría
Jurídica del ISM



Era subdirector general de Administración y Análisis Presupuestario del ISM

FALLECIÓ FERNANDO GUTIÉRREZ BENJUMEA

El 17 de junio de 1998 fallecía en Madrid, a los 55 años de edad el Ilmo. Sr. D. Fernando Gutiérrez Benjumea, Ingeniero Técnico y Economista, tras un periplo por la empresa privada dedicó todo su esfuerzo a la función pública, en diversas parcelas del Instituto Social de la Marina, hasta culminar su carrera profesional en la Subdirección General de Administración y Análisis Presupuestario, en cuyo desempeño agotó los últimos 11 años de su vida).



Va ya para 23 años que desde Marchena (Sevilla) llegara al Instituto un gran hombre en todos los sentidos, para con el tiempo hacerse cargo de su economía y finanzas.

Pronto inculcó su visión de modernidad y dio brillo a un área del Organismo desconocida y oscura.

La prudencia, eficacia, honestidad y don de gentes, presidieron su gestión y su saber y buen hacer inundaron una parcela, la económica esforzada y poco agradecida.

Su gallarda figura, su gracejo andaluz y sus ganas de vivir han dejado una marca imborrable en todos los que con él tratamos, pero sobre todo su pundonor, dignidad y valentía nos han permitido conocer los grandes valores humanos que atesoraba.

Descansa en paz amigo en la seguridad de que tu recuerdo y tu filosofía de la vida permanecerá entre nosotros; y ten por seguro que ni un águila hubiera volado mejor..

MAGISTRAL LECCIÓN DE VALENTÍA...

*...Descansa mansamente y esparcido
en ínfimas partículas de polvo.*

*...Tu voluntad postrer ser repartido,
en pequeños pedazos por la tierra.*

*...Sabías con certeza que tu cuerpo;
esa atalaya vértigo del hombre
era provisional, mera estructura,
andamiaje de tanto
encumbramiento...*

*...Fue tan grande el valor y valentía,
al enfretarse sólo ante la nada,*

*cuando tiemblan de miedo las
doctrinas,
y hace temblar todo principio*

que todos a tu encanto sucumbimos,

*por esa gran lección de magisterio.
De hombre cabal,
seguro ante la muerte,
arañando segundos a la vida...*

*...Querido "BEN-HUMEYA":
buen amigo,*

*de luto se ha tintado la alcazaba
al conocer tu huída silenciosa...*

*...No temblará mi mano al añorarte,
cuando sienta el calor que ahora
me escalda...*

*...Seguirás con nosotros día a día,
y al despuntar el sol cada mañana,
veremos una lágrima perdida
del último balcón de la Giralda...*

Junio 1998. - Poema de un amigo.

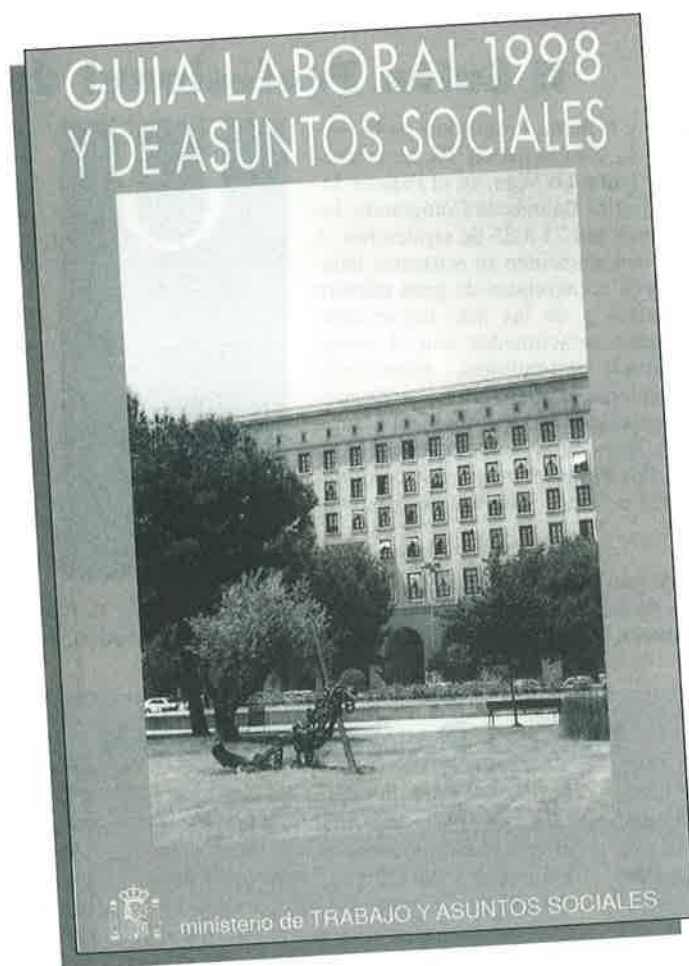
GUÍA LABORAL Y DE ASUNTOS SOCIALES 1998

PARA el Subsecretario del Ministerio de Trabajo, Marino Díaz Guerra, esta Guía "es un instrumento útil tanto para empresarios, como para trabajadores y también para los desempleados", ya que en ella se incluye el detalle de todos los servicios y prestaciones que son competencia del Departamento y de sus Organismos Dependientes así como la normativa existente en cuestiones tan esenciales para el mundo laboral como son las referentes al fomento del empleo, la contratación, las relaciones laborales, la negociación colectiva, los derechos y deberes relacionados con la Seguridad Social, prestaciones por desempleo, las migraciones, ayudas a las mujeres, juventud, tercera edad, discapacitados y de aquellos colectivos que necesitan especialmente el apoyo de la Administración Pública.

Esta publicación se apoya en la experiencia y sigue la estructura de la Guía Laboral que se publicó en años anteriores y es un elemento básico de la actividad de comunicación del Departamento, de la que también forman parte las 55 Oficinas de Información Sociolaboral, con más de 1.300.000 consultas resueltas anualmente y numerosas publicaciones divulgativas.

Este es el tercer año consecutivo que se publica la Guía Laboral y de Asuntos Sociales, con este nombre, ya que en los anteriores de los doce que se lleva editando su nombre era simplemente Guía Laboral. Su tirada en esta ocasión es de 50.000 ejemplares de los que la mayor parte sale a la venta a un precio de 1.800 pesetas y el resto se distribuye a los sindicatos, asociaciones empresariales, ONGs, organizaciones dedicadas a la Acción Social y a diferentes organismos de la Administración socio-Laboral y a los ayuntamientos. En su anterior edición el total de ejem-

El Subsecretario del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Marino Díaz Guerra y el Secretario general técnico, Julio Sánchez Fierro, han presentado oficialmente la Guía Laboral y de Asuntos Sociales 1998, que recoge todos los servicios, prestaciones y competencias que lleva a cabo este Departamento y sus organismos dependientes. En esta edición se han incorporado ya todas las modificaciones que, a lo largo del año, se han ido realizando en la legislación laboral así como la nueva Ley Ordenadora de la Inspección de Trabajo y de la Seguridad Social.



plares vendidos ha sido de 38.000. La edición de la Guía no reporta al Ministerio coste alguno. El total de ejemplares editados hasta la fecha es de 615.000.

Como ya es tradicional, la Guía recoge en un lenguaje sencillo y asequible a todos los ciudadanos, los datos actualizados

que, en materia laboral, Seguridad Social y Acción Social son utilizados por los beneficiarios de prestaciones y servicios. Está dividida en XV Capítulos y otro de índices que tratan de temas tan esenciales para la vida de los trabajadores como "La búsqueda del puesto de trabajo", "La Formación Profesional Ocupacio-

nal", "El apoyo a la creación de empresas y empleo", "La contratación de trabajadores y las características de cada tipo de contrato", "El salario y el tiempo de trabajo", "Modificación, suspensión y extinción del contrato de trabajo", "Las relaciones especiales de trabajo", "La emigración y el trabajo de los extranjeros en España", "Cómo se protege al trabajador desempleado", "Los servicios de inspección y de seguridad y salud laboral", "La sindicación de los trabajadores", "La negociación colectiva de las condiciones de trabajo", "Derechos y deberes en relación con la Seguridad Social", "Actuaciones de acción social" y "Situación de los servicios centrales y unidades periféricas del Ministerio de trabajo y Asuntos Sociales y de los organismos de él dependientes".

Los trabajadores del mar en la guía

Los trabajadores del mar también están presentes en esta Guía, que les dedica dos apartados bajo los epígrafes "El Trabajo en el Mar" y "Régimen Especial de los Trabajadores del Mar" en los que se explican dónde deben presentarse las solicitudes para encontrar trabajo, los requisitos y titulaciones precisos para conseguirlo así como las jornadas de trabajo y el régimen de retribuciones. También se incluye información sobre el sistema especial que tienen con la Seguridad Social.

Internet

Como novedad la Guía ha sido incluida en esta edición en la Internet, en la página Web que el Ministerio tiene en la red. Aquellos que están interesados pueden consultarla en <http://www.mtas.es>. Los ejemplares se pueden adquirir en librerías, grandes superficies y quioscos de prensa. ■

Te interesa
SABER

Aulas del Mar de la Universidad de Cartagena

Como ya es tradicional un año más la Universidad del Mar, de Cartagena, ha convocado sus Aulas del Mar, que se celebran durante el próximo mes de diciembre. En ellas se tratarán temas tan interesantes como Arte y Ciencia de la Navegación, Dere-

cho del Mar; Acuicultura; Medicina Subacuática e Hiperbárica; Contaminación Marina; Ciencia y Tecnología Marina o Biología Pesquera.

El plazo de finalización de matrícula será el 21 de agosto. Para mayor información en la Universidad de Murcia Edificio "D", 2ª planta. Campus Espinardo-Murcia. Teléfonos: 968-36 33 19/20/21 ó bien <http://www.um.es/um-siu/uni-mar>.

Vigo 98: Conferencia Mundial de la Sardina

La Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescados y Mariscos, Anfaco, organiza una Conferencia Mundial de la Sardina (Vigo, 1-15 de septiembre de 1998) con el propósito de analizar la situación presente y las perspectivas futuras de esta especie.

La pesquería de la sardina es una de las más antiguas de la Península Ibérica, da sentido a una importante flota de bajura en zonas litorales de la Unión Europea y es empleada

tradicionalmente como materia en el sector conservero. En conjunto genera un importante número de empleos, lo que le confiere una gran importancia desde el punto de vista socioeconómico.

La Conferencia Mundial de la Sardina (*Sardina Pilchardus*) convocará en Vigo a expertos nacionales e internacionales para estudiar la realidad actual y el futuro inminente de la pesquería, desde la perspectiva de la flota extractiva y de las industrias de transformación de

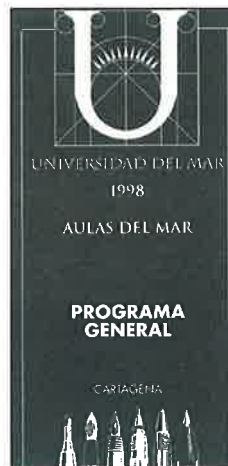
los países que lideran ambos apartados, desde las diversas ópticas: nacional e internacional, sector extractiva, transformador, administraciones autonómicas, nacional, comunitaria, instituciones supranacionales, comunidad científica, etc.

En el momento actual resulta de especial interés conocer el impacto del Acuerdo de Asociación de la industria conservera de sardina de la UE y la situación en países extracomunitarios como Marruecos, Túnez o Yugoslavia. ■

II Salón Profesional de la Pesca

El II Salón Profesional de la Pesca, SAPROMAR '98, se va a celebrar en Vigo, en el Palacio José Nogueira Dalmás de Cotogrande, los próximos días 22 a 25 de septiembre. A él ya han anunciado su asistencia delegaciones comerciales de gran número de países y de las más importantes empresas relacionadas con el sector marítimo: acuicultores, extractores, productores, elaboradores, importadores, exportadores, distribuidores, entre otros, que acudirán a este foro con el objetivo de hacer negocios, comprar, vender o firmar acuerdos de colaboración.

Según sus organizadores el volumen de negocio alcanzado por las empresas participantes en la primera edición del Salón permite pre-



sentar a SAPROMAR como un Salón totalmente consolidado que aporta a sus expositores y visitantes notables perspectivas de negocio. La rentabilidad que este Salón brinda a sus expositores es el resultado de una orientación cien por cien profesional: todo en SAPROMAR '98 está enfocado a lograr el mayor número de contactos profesionales e intercambios comerciales entre sus participantes, aglutinando un gran número de visitantes y expositores, empresas y profesionales de primer nivel con mucho que ofrecer al mercado de los productos del mar.

Para mayor información los interesados pueden dirigirse a EXPOBLUE, S.L. C/ Puerta del Sol, 11 bis of. 4. 36202 Vigo (Pontevedra). Tel.: 986 43 33 51 ó al Fax: 986 22 95 25.

Pesca Partenariat 98

La Comisión Europea y la Dirección General de Pesca de Portugal han organizado un encuentro de cooperación en el sector de la pesca, Pesca Partenariat Porto 98, que tendrá lugar en la ciudad de Oporto los días 21 y 22 del próximo mes de septiembre. Se trata de un foro en el que podrán realizarse contactos profesionales a través de una serie de reuniones bilaterales entre empresas del mismo sector pero de nacionalidades diferentes. En ellas se incluirán todo tipo de actividades, desde la captura a la distribución de los productos de la pesca, pasando por la acuicultura, la transformación, la construcción y reparación de buques, el equipamiento y los suministros.

"Pesca Partenariat" es un instrumento de prospección comercial sumamente eficaz, particularmente adaptado a las Pequeñas y Medianas Empresas, cuyas actividades siguen estando orientadas, sobre todo, hacia el mercado internacional y a las que a veces les resulta difícil encontrar socios internacionales. La Comisión europea, a través del Programa Pesca, desea fomentar la reorientación de la industria pesquera y sus sectores subsidiarios, a fin de que puedan hacer frente a los retos competitivos presentes y futuros, habida cuenta en particular, de que en este sector predominan las pequeñas y medianas empresas.

Se calcula que en Oporto se presentarán más de 30 proyectos portugueses y se espera contar con al menos 100 empresas del resto de la Unión Europea para discutir y negociar posibles proyectos de cooperación. La participación en estos encuentros es gratuita para todas las empresas del sector pesquero de la UE.

Aquellos que estén interesados en obtener más información sobre este primer "Pesca Partenariat" pueden dirigirse a: BIC Galicia S.A. Alicia Sanmamed/George Hall. Avda. Alcalde Portanet, 37 Vigo. España. Tel. +34 9 86 20 98 49. Fax. +34 9 86 20 78 82. e-mail: bicgalic@jet.es

Bonito del Norte

Arte

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



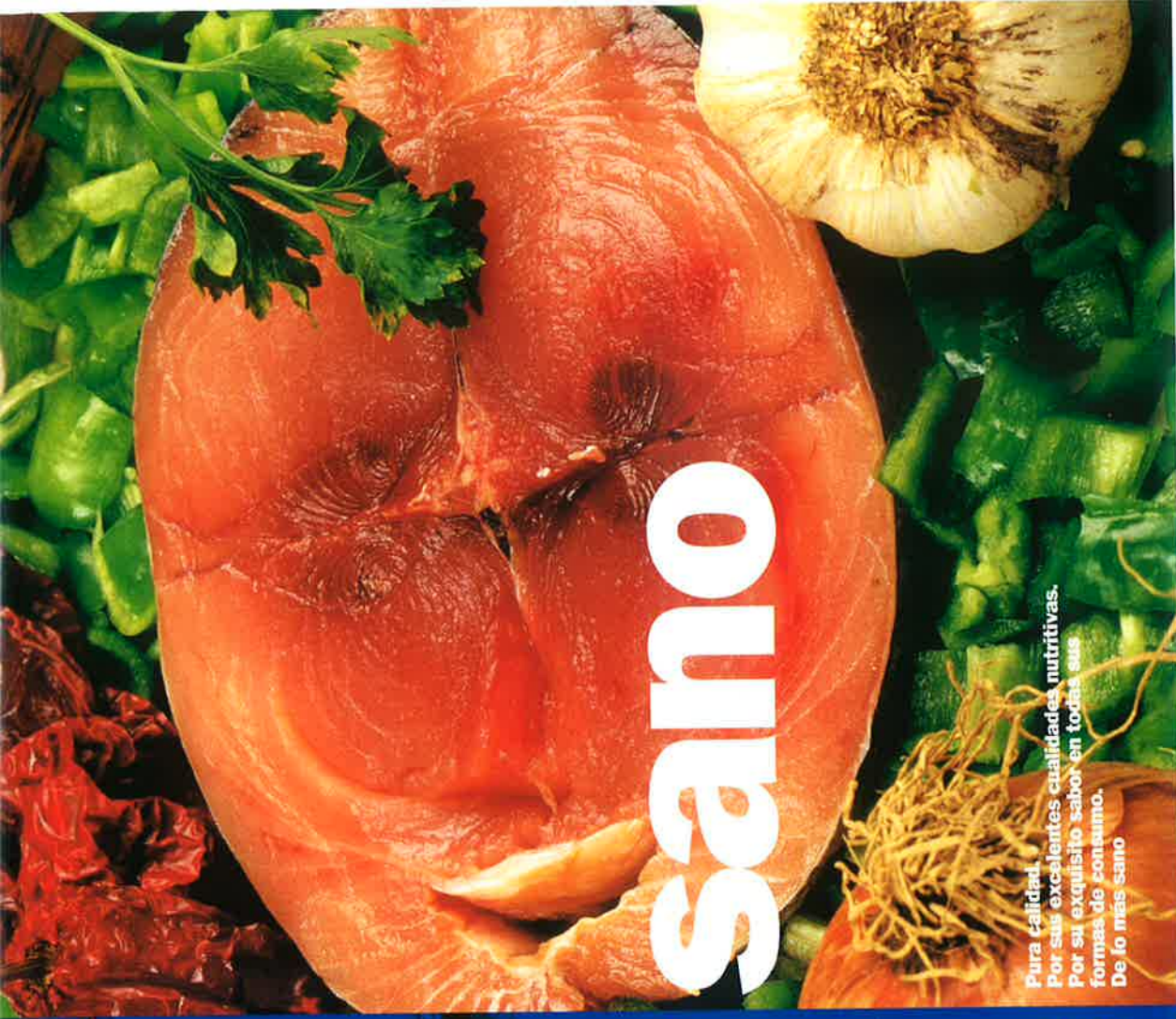
COMUNIDAD EUROPEA
Instrumento Financiero
de Orientación de la Pesca



MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION
Secretaría General de Pesca Marítima

FROM

<http://www.from.mag.es>



sano

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

Inconfundible
por su distintivo
de calidad.




Bonito del Norte


Pescado con arte, pescado sano.




¡Seguridad a toda máquina!

Para usted, la seguridad en el mar es esencial.
Para **MURIMAR**, también:

 Sólo **MURIMAR**, la compañía aseguradora con más de 70 años de experiencia en el mundo marítimo, le puede ofrecer seguros y servicios diseñados a la medida de sus necesidades y de su embarcación.

 Más de 120 delegaciones repartidas por todo el litoral español le esperan para informarle y atenderle como usted se merece.

 Cuando busque seguridad, navegue con **MURIMAR**.
Llámenos y le informaremos:

 **(91) 597 18 35**



MURIMAR
MUTUA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

Orense, 58. 6ª Planta. 28020 MADRID
e-mail: murimar@nexo.es