

MAR

N.º 337 - MARZO 1996

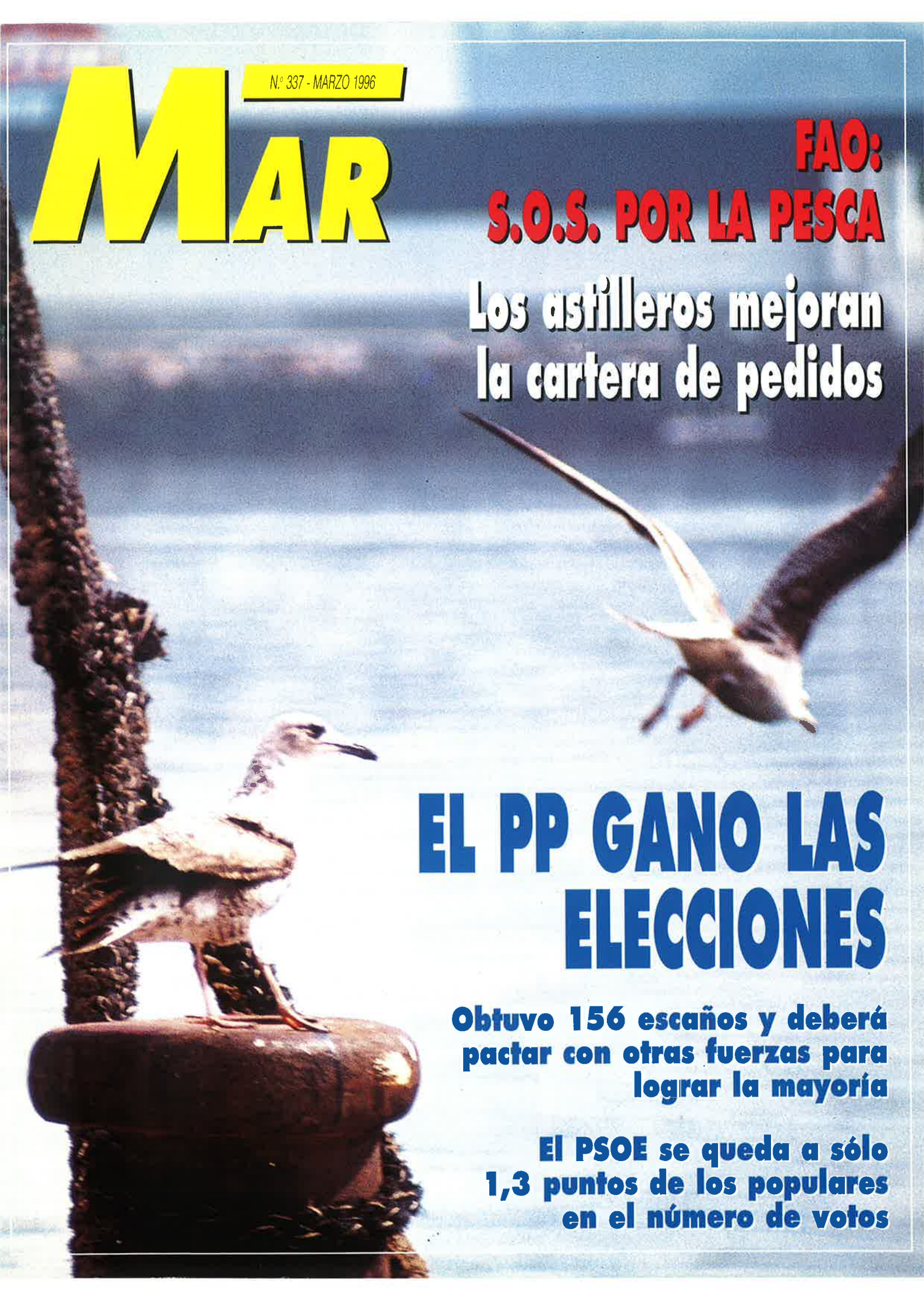
**FAO:
S.O.S. POR LA PESCA**

**Los astilleros mejoran
la cartera de pedidos**

**EL PP GANO LAS
ELECCIONES**

**Obtuvo 156 escaños y deberá
pactar con otras fuerzas para
lograr la mayoría**

**El PSOE se queda a sólo
1,3 puntos de los populares
en el número de votos**





Nombre del buque.....APARICIO
 Puerto de baseCudillero (Asturias)
 Arte de pescaPalangrero

CARACTERISTICAS PRINCIPALES

Eslora.....11,30 m.
 Manga3,90 m.
 Arqueo.....9,21 T.R.B
 MotorizaciónVolvo TAMD 71
 Mat. de construcciónP.R.F.V.

DESCRIPCION DE LOS BUQUES:

Buques pesqueros construídos por el sistema ONE-OFF *Sandwich* con núcleo de espuma de P.V.C. y laminado con fibra de vidrio de distintos gramajes, así como tratamiento de la superficie exterior con imprimaciones epoxi. Las ventajas de este sistema son notorias, destacando la construcción, diseño, medidas y arqueo individualizado según las necesidades del Armador, no estando sujetos a la rigidez que supone la construcción por molde. Hemos conseguido por este procedimiento la introducción de la más avanzada tecnología de los *composites* al mundo de la Pesca Profesional.

(CONSTRUCCION Y DISEÑO SEGUN LAS NECESIDADES DEL ARMADOR)

Nombre del buqueABELAN
 Puerto de baseCandas (Asturias)
 Arte de pescaNasero

CARACTERISTICAS PRINCIPALES

Eslora9,25 m.
 Manga3,14 m.
 Arqueo.....5,46 T.R.B.
 MotorizaciónVolvo TAMD 41
 Mat. de construcciónP.R.F.V.



V

OTÓ el país. Más del 78 por 100 de los españoles con derecho a voto acudieron a las urnas el pasado 3 de marzo. Una alta participación que, según coinciden los analistas, favoreció al Partido Socialista y perjudicó, hasta el punto de frustrar las expectativas, de los populares. Ganó por primera vez el Partido Popular en unas elecciones generales, pero con una mayoría simple que le va a obligar a una política de pactos para la formación del nuevo Gobierno. No se esperaba el Partido Popular un triunfo tan escaso cuando todas las encuestas habían pronosticado un triunfo por goleada, mientras, en el caso del Partido Socialista, la derrota y las exigencias de pactos a que se está viendo obligado el PP han sabido a victoria. La diferencia en diputados es de 156 por 141, mientras en el número de votos la diferencia ha sido solamente de 300.000, lo que equivale al 1,3 por 100 de los mismos.

Pasaron las elecciones generales y hemos entrado en un tiempo de espera, no solamente para la formación del nuevo Gobierno, sino también para ver cuáles van a ser definitivamente los puntos del programa a los que puede hacer frente el Partido Popular como consecuencia de la política de pactos que lleve a cabo con otras formaciones.

La convocatoria electoral supuso en las últimas semanas una cierta paralización en la actividad política y las actuaciones de los departamentos ministeriales relacionados con el sector. Sin embargo, tampoco ha sido una travesía en el desierto.

90 DÍAS

TIEMPO DE PACTOS

El Ministerio de Agricultura, a través de la Secretaría General de Pesca, hizo balance de la aplicación en el primer año del Plan de Flota y, en conjunto, del IFOP. Está funcionando el Plan tras haber engrasado el mecanismo y la política coordinada con el conjunto de las comunidades autónomas. El sector ha entrado por el Plan donde están en juego hasta 1999 unas subvenciones comunitarias de 180.000 millones de pesetas sobre una inversión total superior a los 400.000 millones de pesetas.

Una noticia destacada e importante para una parte del sector marítimo ha sido el progresivo avance de Astilleros Españoles en el mercado mundial de la construcción naval. Se está pisando fuerte en los foros internacionales y están comenzando a llegar contratos en competencia

con los astilleros más modernos y competitivos del mundo. Son buenas noticias que suponen trabajo para los activos del sector y que permiten abrigar esperanzas fundadas para el futuro. El contrato con la naviera noruega Statoil, con un contrato prácticamente en firme para cuatro barcos, con un coste de 52.000 millones de pesetas, es una de las noticias más positivas que se podían recibir en este momento en el sector de astilleros. Pero, junto a estos grandes barcos, no se deberían olvidar tampoco los cientos de barcos pesqueros que se han de construir y modernizar cada año en base al Plan de Pesca.

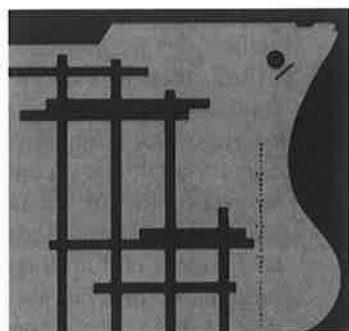
En resumen, tiempo de pactos en la cuestión política y de advertencias serias desde FAO para la defensa de los recursos de la pesca. ■

Vidal MATÉ



Le esperamos en Bilbao

CON TODA
LA INDUSTRIA



SINAVAL'96

CON TODA
LA PESCA



Feria Internacional
de la Industria Pesquera

BILBAO 5 / 9 Noviembre 1996

Descubra lo último en tecnología naval, marítima y pesquera en la Feria Internacional de Bilbao.

Del 5 al 9 de Noviembre de 1996 se celebra SINAVAL-EUROFISHING, la feria que le permitirá tener en sus manos las claves para hacer frente a la crisis.

Reúnase con los profesionales de las empresas más importantes del Sector.

IMPORTANTE NOVEDAD:

Conozca **SEAFOOD**, el nuevo sector especializado en los frutos del mar.

FERIA INTERNACIONAL DE BILBAO  BILBOKO NAZIOARTEKO ERAKUSTAZOKA

Apdo. 468 - 48080 - BILBAO (España) - Téls. (94) 427 72 00 - 427 66 00 Télex 32617 FIMB-E - Teletax (94) 442 42 22

IBERIA  GOBIERNO VASCO

IBERIA 

ADELANTAMOS NUESTRAS FECHAS
BILBAO 5/9 NOVIEMBRE 1996

COMPRARÍA BARCOS
CONGELADORES

ESTARÍAMOS EN
DISPOSICIÓN DE COMPRAR
DOS BARCOS MARISQUEROS CONGELADORES,
EN PERFECTO ESTADO Y
LIBRES DE CARGAS.
CONTACTAR AL TELÉFONO
909 54 41 28 O ENVIAR FAX
CON CARACTERÍSTICAS AL
Nº 07.212.7.651922

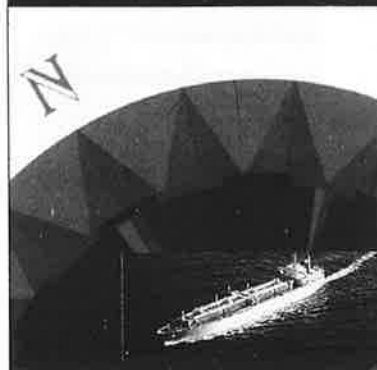
MARITIMA DEL NORTE

Calidad en el servicio a la flota pesquera



Líneas Regulares
y Tramp de
Mercancías
Frigoríficas

Sierra Aracena (135.000 P3)
Sierra Aralar (135.000 P3)
Sierra Cazorla (136.000 P3)
Sierra Grana (127.000 P3)
Sierra Granera (123.000 P3)
Sierra Guadalupe (123.000 P3)
Sierra Gredos (127.000 P3).
Sierra Guadarama (123.000 P3)



Transporte de
Gases Licuados

Laieta GNL 40.000 M3

Agentes en España

Auximar

Auxiliar Marítima, S.L.



Miño, 4. 28002 Madrid. Tel. 563 46 44. Fax 561 89 62. Télex 27718 y 27295



6

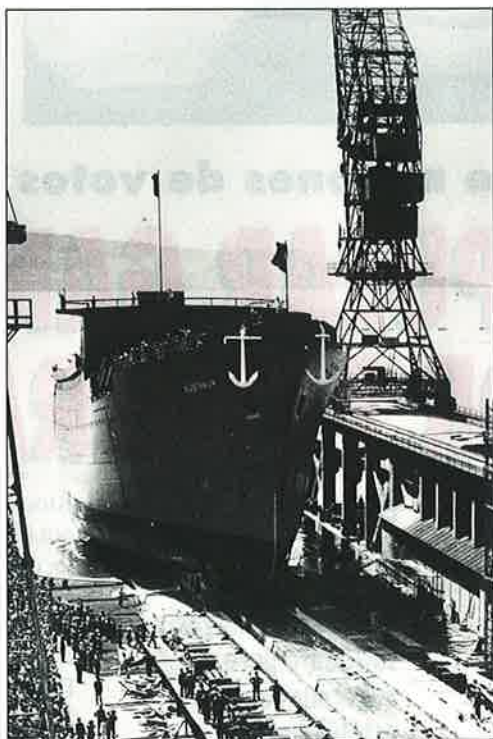
EL PARTIDO POPULAR GANO LAS ELECCIONES

El Partido Popular ganó las elecciones generales del 3 de marzo, pero deberá pactar con otras fuerzas políticas para tener la mayoría.

25

MEJORAS EN LA CONSTRUCCION NAVAL

La firma de importantes contratos y las previsiones de otros nuevos han mejorado las perspectivas de la construcción naval en España.



32

S.O.S. POR LA PESCA

Estudios de la FAO reflejan el agotamiento de una buena parte de los caladeros de pesca y señalan la necesidad de poner en marcha pesquerías responsables.

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

Director general: Jesús Muela.

Director: Vidal Maté.

Redacción: Raúl Gutiérrez, Inés Otero, Mery Varona y Concha Hernández Carazo.

Secretaría de Redacción: María Victoria Ugarte.

Para entrar en contacto con el ISM: **Alicante:** Casa del Mar. Muelle del Poniente - Tel. (965) 22 34 53. **Almería:** Casa del Mar - Tel. (951) 23 82 22. **Baleares:** Casa del Mar. Muelle Viejo, s/n - Tel. (971) 72 56 06. **Barcelona:** Puigxurriquer, s/n. - Tel. (93) 441 05 15. **Bilbao:** Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 62 22. **Cádiz:** Casa del Mar - Tel. (956) 25 17 04. **Cartagena:** Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. (968) 50 20 50. **Castellón:** Casa del Mar. Plaza Monturiol, s/n. - Tel. (964) 22 14 08. **Cautla:** Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20. - Tel. (965) 51 11 24. **Gijón:** Casa del Mar. Eduardo Castro, s/n. - Tel. (985) 32 51 03. **Guipúzcoa:** Casa del Mar. Pasaje de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. **Huelva:** Casa del Mar. Avda. Hispano-América, s/n. - Tel. (955) 25 75 65. **La Coruña:** Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal - Tel. (981) 28 70 00. **Las Palmas:** Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58. **Lugo:** Carril dos Loureiros, s/n - Tels. (982) 22 34 50 ó 22 34 54. **Madrid:** Luisa Fernanda, 16. - Tel. (91) 241 97 60. **Málaga:** Puente del Carmen, s/n - Tel. (952) 22 72 75. **Melilla:** Inspector Torralba, 9 - Tel. (952) 68 16 64. **Santa Cruz de Tenerife:** Avda. de Anaga. - Tel. (922) 27 11 50. **Santander:** Casa del Mar. Avda. Solileza, s/n. - Tel. (942) 21 46 00. **Sevilla:** Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. **Tarragona:** Casa del Mar. Fco. Bastos, s/n. - Tel. (977) 22 71 66. **Valencia:** Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16. **Vigo:** Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. (966) 29 09 50. **Villagarcía 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: Vicente Barberá. Calle Don Ramón de la Cruz, 71, bajo D. 28001 MADRID. Teléfono (91) 309 24 71. Fax 309 11 40.

Impreme: EGRAF, S. A. Polígono Industrial de Vallecas. Calle Luis I, 5-7. 28031 MADRID. Depósito legal: M. 16516/1963. NIPPO: 205-96-002-3

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



Con más de nueve millones de votos

EL PARTIDO POPULAR GANO LAS ELECCIONES POR PRIMERA VEZ

El Partido Popular se alzó el pasado día 3 de marzo con la victoria, aunque vio frustradas sus esperanzas de obtener la mayoría que le hubiese permitido gobernar en solitario. El PP obtuvo un total de 9.658.519 votos y 156 escaños (38,85%). Pisándole los talones, en contra de los pronósticos de las encuestas, quedó el Partido Socialista, que consiguió 9.318.510 votos (37,48%) y 141 escaños, lo que supone una diferencia entre ambos partidos de 1,3 puntos. La tercera fuerza parlamentaria ha sido Izquierda Unida (IU), que ha conseguido 21 escaños gracias a los 2.629.486 votos obtenidos (10,58%).

COMO ya sucediera en las elecciones de junio de 1993, el partido nacionalista catalán Convergència i Unió (CiU) tendrá la llave para la formación de un Gobierno estable, al alcanzar con sus 1.144.884 votos (4,61%), 16 preciosos escaños, aunque ha perdido uno con respecto a los anteriores comicios. Igual resultado en

escaños ha conseguido el Partido Nacionalista Vasco (PNV), al quedarse con cinco escaños (317.373 votos, el 1,28%), siendo este partido también clave para los futuros pactos.

Las otras fuerzas presentes en el Parlamento serán Coalición Canaria, que con 220.069 votos (0,89%) mantiene sus cuatro escaños; Herri Batasuna, que mantiene, igualmente, sus dos escaños (180.979 votos, 0,73%);

- ◆ **El Partido Popular se alzó con la victoria, 156 escaños, pero no consiguió la mayoría suficiente para gobernar con estabilidad.**
- ◆ **El PSOE, contra los pronósticos de las encuestas, obtuvo 141 escaños y quedó a tan sólo 300.000 votos del PP.**
- ◆ **IU avanzó muy ligeramente y los nacionalistas mantuvieron sus resultados anteriores, teniendo la llave de los pactos.**

Bloque Nacionalista Gallego, por primera vez en el Parlamento, que ha obtenido dos escaños (219.043 votos, 0,88%); Esquerra Republicana de Catalunya, un escaño (166.917 votos, 0,68%); Eusko Alkartasuna, un escaño (155.512 votos, 0,48%), y Unión Valenciana, un escaño (91.350 votos, 0,38%).

Las elecciones generales se celebraron en un clima de absoluta normalidad; solamente se registraron los ya clásicos errores del censo en algunas demarcaciones, que no tienen mayor incidencia a la hora de los resultados finales. El censo fue de 32.007.870 españoles, siendo la participación de un 78,06%, lo que supuso colocar el nivel de participación en cotas similares a las de 1977 y dos puntos por encima de las de 1993, fecha en la que los socialistas le sacaron al Partido Popular un millón de



votos. Según los analistas, el alto índice de participación ha favorecido al PSOE, que se ha situado a tan sólo 340.000 votos del PP, lo que supone 1,3 de diferencia. El total de votos nulos fue del 0,50% y los votos en blanco de 242,831, que supusieron el 0,9%; es decir, la «sexta fuerza» más votada, por encima de Herri Batasuna.

Mayoría insuficiente

Desde que en 1982 el PSOE se alzase con la mayoría absoluta, que le llevó a sentarse en 202 escaños, ésta es la segunda

vez que tras unas elecciones hay que recurrir a una política de pactos para gobernar. En 1993 el PSOE perdió la mayoría absoluta al conseguir 159 escaños y hubo de recurrir a CiU para gobernar. En aquella ocasión las cosas fueron más sencillas porque CiU tenía 17 escaños, con lo que la suma de los dos resolvía el problema, máxime cuando, conscientes los socialistas de que su situación podría no ser de mayoría, habían hecho ya suficientes «guiños» a los nacionalistas catalanes tanto en la pre como en la campaña electoral.

Calendario poselectoral

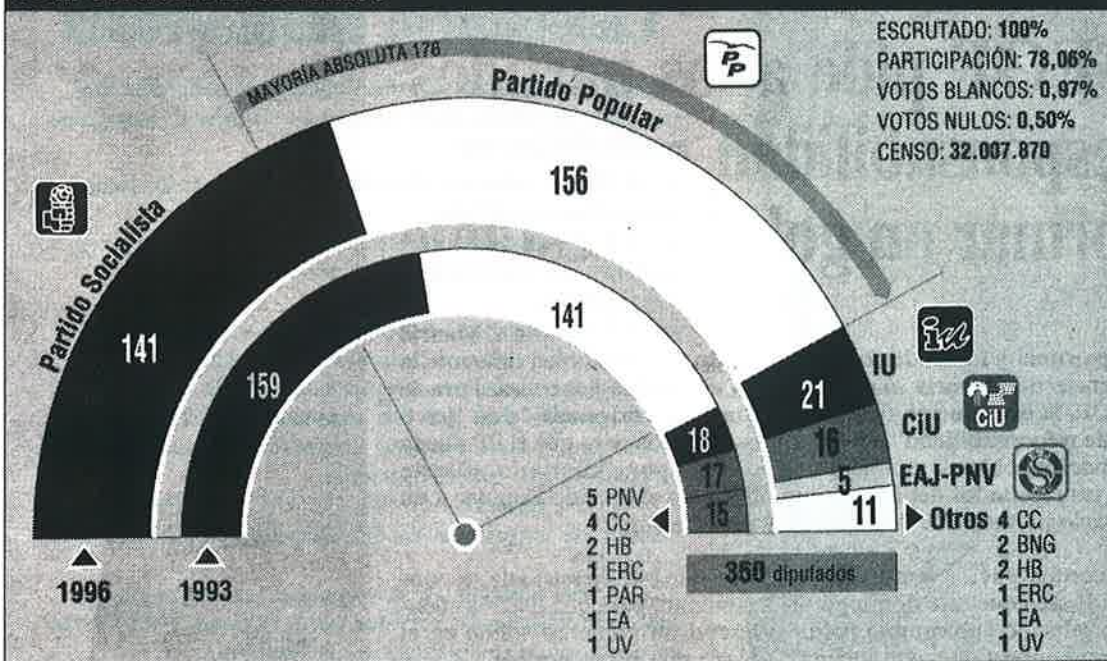
Tras la celebración de unas elecciones generales hay una serie de plazos para cumplir y una serie de requisitos establecidos por Ley:

- ✓ **6-9 de marzo.**—Escrutinio general por las juntas electorales provinciales.
- ✓ **10 de marzo.**—Presentación de reclamaciones y protestas por representantes y apoderados de las candidaturas.
- ✓ **17 de marzo.**—Resolución por la Junta Electoral Central de los recursos presentados. Traslado a la Junta Electoral Provincial para la proclamación de electos.
- ✓ **A partir del 19 de marzo.**—Publicación en el «BOE» por la Junta Electoral Central de los resultados generales y por circunscripciones.
- ✓ **27 de marzo.**—Constitución del nuevo Parlamento. Elección de los presidentes del Congreso, el Senado y de las Mesas.
- ✓ **28 de marzo.**—El Rey inicia las consultas con los representantes de los partidos para proponer a las Cortes un candidato a la Presidencia del Gobierno.
- ✓ **2 de abril.**—Fecha límite para que estén formados los Grupos Parlamentarios.
- ✓ **11 de abril.**—Fecha límite para la apertura solemne por el Rey de la Legislatura y propuesta por parte del Monarca, tras las correspondientes consultas, del nombre del candidato a presidente del Gobierno.
- ✓ **Sin fecha.**—Sesión de investidura del Presidente del Gobierno, necesitada de mayoría absoluta.
- ✓ **48 horas después.**—Segunda sesión de investidura, necesitada de mayoría simple; es decir, que los votos en contra no sumen más que los que están a favor. De ahí lo importante que en esta segunda vuelta son las abstenciones.

Si el candidato no consiguiera esa mayoría simple, se convocarían nuevas sesiones para proponer a otros candidatos. **Si dos meses después de la primera votación nadie hubiese conseguido la investidura, el Rey disolvería las Cortes y convocaría nuevas elecciones generales.** ■

	PP	PSOE	IU	CIU	PNV-EAJ	CC	BNG	HB	Otros
CONGRESO	9.658.688	9.318.600	2.629.847	1.144.884	317.373	220.069	219.057	180.979	ERC 166.917
	38,85 %	37,48 %	10,58 %	4,61 %	1,28 %	0,89 %	0,88 %	0,73 %	0,68%
	156 escaños	141 escaños	21 escaños	16 escaños	5 escaños	4 escaños	2 escaños	2 escaños	EA 115.512
Elecciones generales 1993									
	141 escaños	159 escaños	18 escaños	17 escaños	5 escaños	4 escaños	0 escaño	2 escaños	UV 91.350
									0,38%
SENADO	PP	PSOE	CIU	PNV-EAJ	CC	Formación Ibiza Formentera	Partido Independiente Lanzarote		
	111 escaños	81 escaños	8 escaños	4 escaños	2 escaños	1 escaños	1 escaños		

COMPOSICION DEL CONGRESO



En las elecciones del pasado mes de marzo la situación se ha complicado. El Partido Popular ha ganado claramente los comicios al ser la fuerza más votada y pasar de 141 escaños, los que ahora tiene el PSOE, a 156. Ha sumado más de un millón de votos a los conseguidos en 1993 y cuatro puntos más. Sin embargo, se ha quedado a 20 escaños de la mayoría absoluta, lo que no le permite gobernar con estabilidad. Para tener dicha mayoría

hay que contar con 176 escaños, lo que obligará al líder del PP, José María Aznar, a pactar con los nacionalistas catalanes y con alguna de las formaciones del Grupo Mixto (canarios o valencianos). Lógicamente, los nacionalistas vascos son otra fuerza a tener en cuenta. Consciente de ello, el líder popular ha declarado en su primer intervención ante la prensa que aunque «no ve otra posibilidad de Gobierno que no pivote claramente sobre el

Partido Popular, va a intentar conseguir un Gobierno estable cuanto antes».

Resistencia socialista

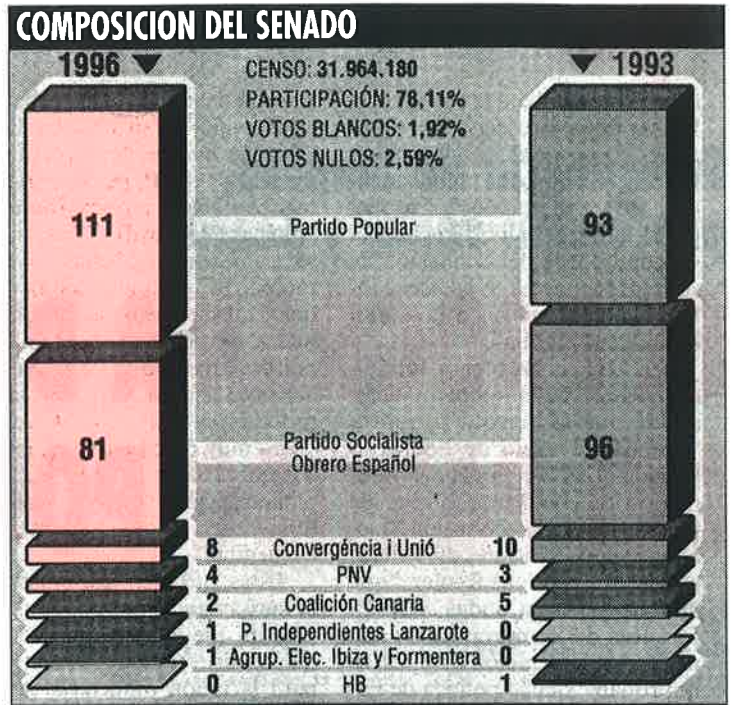
Si las pasadas elecciones han arrojado una sorprendente situación de no mayoría suficiente para el Partido Popular, que había hecho toda su campaña electoral sobre esa idea-fuerza, también ha arrojado un balance

sorpresa para las filas socialistas, que han vivido «su derrota más dulce», ya que, aunque pierden 18 escaños, se ha quedado a poco más de un punto del partido ganador cuando todas las encuestas les daban diferencias de hasta 10 puntos. En el entorno de los nueve millones de votos el PSOE se sitúa en una franja electoral similar a la de 1993, por encima de la conseguida en 1986 y 1989 y sólo pierde un millón de votos con respecto a su histórica victoria de 1982,



LOS RESULTADOS DE TODAS LAS ELECCIONES LEGISLATIVAS

	1977			1979			1982		
	Votos	%	Escaños	Votos	%	Escaños	Votos	%	Escaños
PSOE	5.371.866	29,32	118	5.469.813	30,40	121	10.127.392	48,11	212
AP / PP	1.504.771	8,21	16	1.088.578	6,05	10	5.548.107	26,36	11
UCD	6.310.391	34,44	166	6.288.593	34,84	168	1.425.093	6,77	0
CDS							604.309	2,87	0
PCE / IU	1.709.890	9,33	19	1.938.487	10,77	23	846.515	4,02	0
PNV	296.193	1,62	8	296.597	1,65	7	395.656	1,88	0
CIU	514.647	2,81	11	483.353	2,69	8	772.726	3,67	0
HB				172.110	0,96	3	210.601	1,00	0
EE	61.417	0,34	1	85.677	0,48	1	100.326	0,48	0
PSP-FSP	816.582	4,46	6						
CAIC	37.183	0,20	1						
INDEP	29.834	0,16	1						
ERC	143.954	0,79	1	123.452	0,69	1	138.118	0,66	0
UC / DCC	172.791	0,94	2						
PSA (PA)				325.842	1,81	5			
PAR				38.042	0,21	1			
UPN									
UPC				58.953	0,33	1			
UN				378.964	2,11	1			



dato a tener en cuenta, a pesar de que el censo actual sea mayor.

Izquierda Unida tan sólo ha conseguido tres escaños más que en 1993, lo cual, en palabras de su líder, Julio Anguita, «es un tímido avance» máxime cuando su estrategia iba dirigida a conseguir votos por la izquierda del PSOE y de desencantados de este partido tras trece años de gobierno y los ya conocidos episodios de corrupción. Además de este mal resultado, ha tenido que

digerir el fuerte castigo en las elecciones andaluzas, donde han perdido siete escaños.

Otro hecho significativo de estas elecciones es la regularidad con la que se comportan los electorados de dos de las Comunidades Autónomas históricas: la catalana y la vasca. Convergència i Unió, aunque pierde un diputado mantiene su media de los últimos años, y el Partido Nacionalista Vasco se sostiene con sus cinco diputados, que le

permiten constituir Grupo Parlamentario propio y además ganan casi 25.000 votos, que son los que pierde Herri Batasuna.

Y ya, finalmente, es de resaltar la presencia del Bloque Nacionalista Gallego, por primera vez en las Cortes nacionales, que compartirá el Grupo Mixto con Coalición Canaria, Esquerra Republicana de Cataluña, Unión Valenciana, Eusko Alkartasuna y la ausencia de HB.

Mayoría popular en el Senado

Si en el Congreso de los Diputados no pudo ser, en el Senado el PP ha conseguido una cómoda mayoría absoluta de 132 de los 256 senadores. Estos senadores son los 11 salidos directamente de las urnas el pasado día 3 más los 21 elegidos por los Parlamentos autonómicos. El PSOE consiguió 81, a los que hay que sumarles los 15 elegidos por las Comunidades donde gobierna. Convergència ha conseguido ocho, más los tres que tenía; el PNV cuenta con cuatro por las urnas generales más dos que tenía por autonómicas; Coalición Canaria consigue dos, y la Formación Ibiza-Formentera y el Partido Independientes de Lanzarote cuentan con uno cada uno.

El gran fracasado en estos comicios es IU, que no consiguió ningún escaño en las pasadas elecciones y se tendrá que conformar con los dos que tiene por la representación autonómica. Herri Batasuna también ha perdido el único senador con el que contaba. ■

Concha
HERNANDEZ CARAZO

	1 9 8 6			1 9 8 9			1 9 9 3			1 9 9 6		
	Votos	%	Escaños	Votos	%	Escaños	Votos	%	Escaños	Votos	%	Escaños
PSOE	8.901.718	44,06	184	8.115.568	39,60	175	9.150.083	38,79	159	9.318.510	37,48	141
AP / PP	5.247.677	25,97	105	5.285.972	25,80	107	8.201.463	34,77	141	9.658.519	38,85	156
CDS	1.861.912	9,22	19	1.617.716	7,95	14	414.740	1,76				
PCE / IU	935.504	4,63	7	1.858.588	9,13	17	2.253.722	9,60	18	2.629.846	10,58	21
PNV	309.610	1,53	6	254.681	1,25	5	291.448	1,24	5	317.373	1,28	5
CIU	1.014.258	5,02	18	1.032.243	5,07	18	1.165.783	4,94	17	1.144.884	4,61	16
HB	231.722	1,15	5	217.278	1,07	4	206.876	0,88	2	180.979	0,73	2
EE	107.053	0,53	2	105.238	0,52	2						
CG	79.972	0,40	1									
AIC	65.664	0,33	1	64.767	0,32	1						
UV	64.403	0,32	1	144.924	0,71	2	112.341	0,48	1	91.350	0,37	1
ERC							189.632	0,80	1	166.917	0,67	1
EA				136.955	0,67	2	129.293	0,55	1	115.512	0,46	1
PA				212.687	1,04	2				134.488	0,54	
PAR	73.004	0,36	1	71.733	0,35	1	144.544	0,61	1			
CC							207.077	0,88	4	220.069	0,89	4
BNG	27.049	0,13		47.763	0,20		126.965	0,50		219.043	0,88	2
UPC												
UPN												



**En materia de empleo,
protección social y pesca**

EL PROGRAMA DE GOBIERNO DEL PARTIDO POPULAR

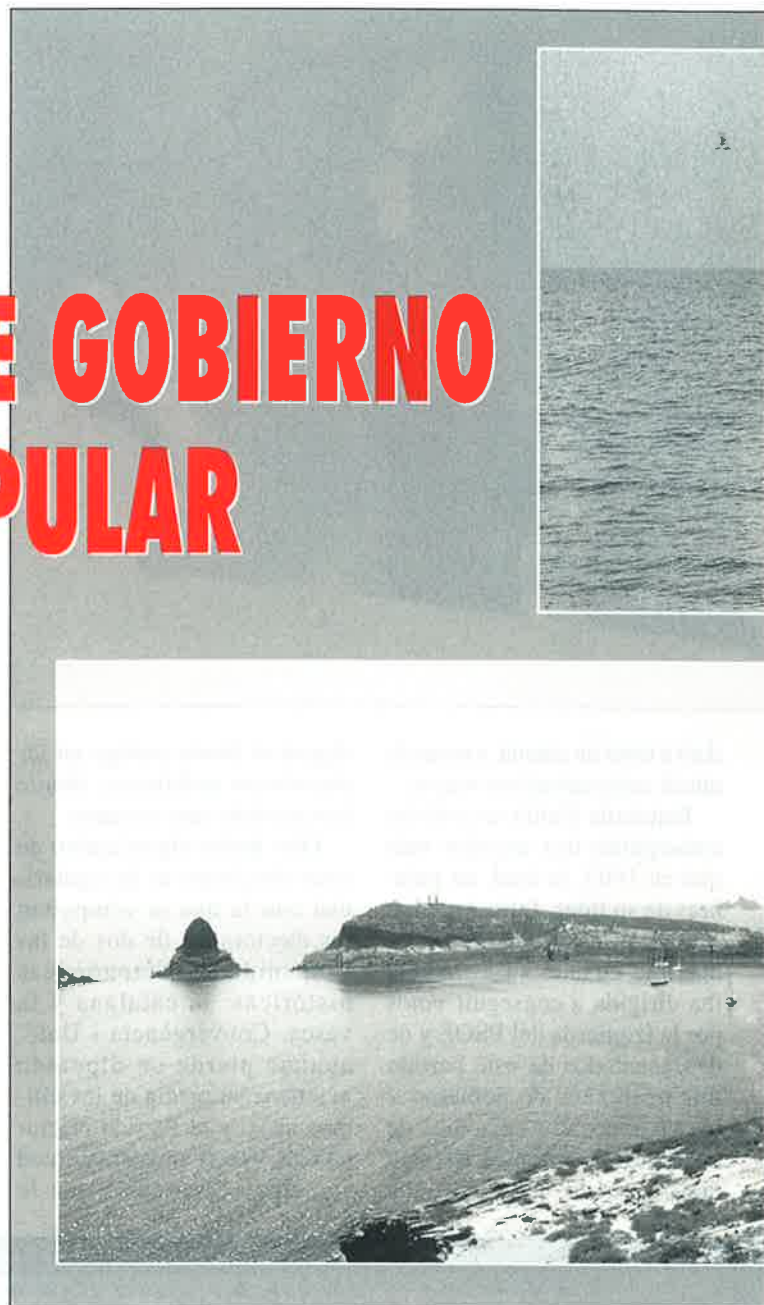
La «Nueva mayoría» no fue posible. El eslogan que el Partido Popular eligió para su campaña electoral y que transmitía el objetivo que se proponía alcanzar, no se hizo realidad, y aunque fue el partido más votado y, por tanto, ganador de las Elecciones-96, no podrá gobernar en solitario. Tal y como ya le sucediera al PSOE en 1993, tendrá que buscar pactos. Por lógica, parece que el PP busque estos acuerdos entre las fuerzas más afines, que son las nacionalistas: la catalana, CiU; la vasca, PNV; la canaria, Coalición Canaria, y Unión Valenciana. Para llegar a un pacto, las negociaciones girarán en torno a aproximar programas políticos. Ofrecemos aquí un resumen de las propuestas del partido ganador, el PP, en materia de empleo, protección social, política pesquera, puertos, costas y transporte marítimo, por ser éstos los temas que afectan al sector marítimo-pesquero más

Una política para crear empleo

Para el Partido Popular, la prioridad absoluta de su política es construir una economía fuerte para generar empleo estable y garantizar el bienestar social. Todas las políticas públicas van a ser enfocadas en ese sentido. A tal fin, promoverá con sindicatos y empresarios un acuerdo social para el empleo.

Según su programa electoral, el modelo social del PP descansa en la convicción de que el progreso económico y el progreso social son interdependientes; es decir, la competitividad y la solidaridad son

las dos caras de un mismo modelo de desarrollo de los países europeos más avanzados. La política del Gobierno del PP se basará en el diálogo. A tal fin *promoverá con los agentes sociales un acuerdo social para el empleo*. El Gobierno del PP, con el diálogo social como instrumento fundamental, desarrollará un marco estable que permita crear empleo. El nuevo modelo de relaciones laborales deberá considerar aquellos aspectos que en las economías modernas permiten conciliar la cohesión social y la solidaridad con la competitividad que permita la creación de empleo estable.



Para conseguirlo el Partido Popular propone llevar a cabo una serie de medidas que pasan por *mejorar la adaptabilidad interna y la organización del trabajo*, mediante:

- La ampliación del sistema de «clasificación profesional» a grupos profesionales, desapareciendo las categorías.
- Una nueva orientación de la negociación colectiva que tenga en cuenta de modo creciente las diversas realidades de las empresas.
- Una más adecuada utilización del principio de causalidad

en la contratación temporal para garantizar la estabilidad.

- Modificación del contrato de aprendizaje, para que forme en una cualificación reconocida a nivel nacional y europeo.
- Mayores estímulos para el contrato en prácticas.
- Fomento de la contratación estable para los desempleados de larga duración, con una significativa bonificación en las cotizaciones a la Seguridad Social.
- La extensión de la mediación y el arbitraje en las relaciones de trabajo, a fin de reducir la judicialización.



La creación de empleo es el objetivo prioritario del PP y para conseguirlo se propone promover con los agentes sociales un gran acuerdo.

En materia de Protección Social, el Partido Popular se propone defender el mantenimiento de las actuales prestaciones y llevar a cabo las propuestas del Pacto de Toledo.

Acceso al mercado de trabajo

Otro de los objetivos del Partido Popular es el garantizar las prestaciones por desempleo e incorporar el subsidio de paro al concepto de *solidaridad activa* en que se inspiran las modernas políticas sociales de los países europeos. A fin de que el INEM dedique todos sus esfuerzos a las políticas activas de empleo, tales como colocación y formación, el Partido Popular se propone transferir la

gestión económica de la protección por desempleo al Instituto Nacional de la Seguridad Social.

Otra de las propuestas que el Gobierno del Partido Popular llevará adelante es reducir los costes no salariales del trabajo, a fin de incrementar la competitividad de las empresas y favorecer la creación de empleo mediante la disminución progresiva, en los términos del Pacto de Toledo, de las cotizaciones sociales, como elemento dinamizador de empleo.

El pacto por las pensiones

El Partido Popular considera que la mejor vía para garantizar un adecuado nivel de prestaciones sociales a los mayores estriba en abordar las reformas enunciadas en el Pacto de Toledo:

- Consolidación del sistema público de protección social en base a las modalidades contributiva y no contributiva.
- Modificación de la estructura financiera, separando las prestaciones contributivas de las que no lo son.

- Equiparación progresiva de la pensión mínima de jubilación al salario mínimo.
- Revalorización de las pensiones en función del IPC.
- Constitución de fondos de equilibrio con los excedentes del sistema de pensiones, en previsión de ciclos de baja actividad económica.
- Equiparación progresiva de las pensiones de clases pasivas anteriores a la legislación del 1 de enero de 1985 a las causadas con posterioridad.
- Integración de los diversos regímenes existentes, incluido el de clases pasivas, en dos: el de trabajadores por cuenta propia y el de trabajadores por cuenta ajena.
- Reducción progresiva de las cotizaciones de la Seguridad Social, como elemento dinamizador del empleo.
- Prolongación de la edad con derecho a pensión de orfandad hasta los veintiún años y, en caso de inexistencia de ambos padres, hasta los veintitrés.
- Tratamiento fiscal de las pensiones, respetando la exención que sobre el IRPF venían disfrutando las derivadas de incapacidad total y absoluta hasta el 1 de enero de 1994.
- Nueva reordenación del conjunto de las pensiones de la guerra, superando la actual dispersión de regímenes.
- Introducción de fórmulas flexibles de jubilación, permitiendo el carácter parcial de la pensión y haciéndola compatibles con el trabajo a tiempo parcial, incentivando la prolongación de la vida activa de quienes lo deseen.

● Fomento de fórmulas complementarias de pensiones que incentiven el ahorro individual y sirvan de apoyo a la inversión.

● Fomento de fórmulas complementarias de pensiones que incentiven el ahorro individual y sirvan de apoyo a la inversión.

Otras medidas de protección social

Según el Partido Popular, *el mejor instrumento de protec-*



ción social es una buena política económica, generadora de empleo y riqueza; para conseguirlo el partido ganador de estas elecciones propone:

- Mantener los niveles actuales de protección económica de los desempleados.

- Coordinar la política de formación profesional con el subsidio de desempleo, para facilitar la recolocación en la economía productiva.

- Transformar el INEM en un Instituto de Empleo y Formación, concentrando sus recursos en la realización de políticas activas de empleo.

- Desarrollar un programa de integración social de los inmigrantes.

- Intensificar decididamente la persecución del fraude en las prestaciones por desempleo.

Un sector pesquero con futuro

El PP, consciente de la importancia de la actividad pesquera española, que genera cien mil empleos de manera directa y otros cuatrocientos mil de manera inducida, considera imprescindible *recuperar y consolidar los recursos pesqueros*, y para ello va a cometer.

- La adopción de medidas de mejora de los caladeros sujetos a la jurisdicción española, adoptando medidas especiales de recuperación biológica de nuestras aguas territoriales.

- La prohibición efectiva de la captura y posterior comercialización de inmaduros, potenciando los medios de inspección y vigilancia directamente por el Gobierno y a través de acuerdos con las Comunidades Autónomas.

- La defensa, en el seno de la Unión Europea, del libre acceso de la flota española a todos los caladeros comunitarios en igualdad de condiciones que las flotas de los restantes países miembros.

- Impulsar la búsqueda de nuevos caladeros, tanto en aguas internacionales como de terceros países.

- Defensa de la extensión de la prohibición a todas las flotas comunitarias de la utilización de artes pesqueras prohibidas en España por razones ecológicas, como es el caso de las redes de deriva en las capturas de bonito.

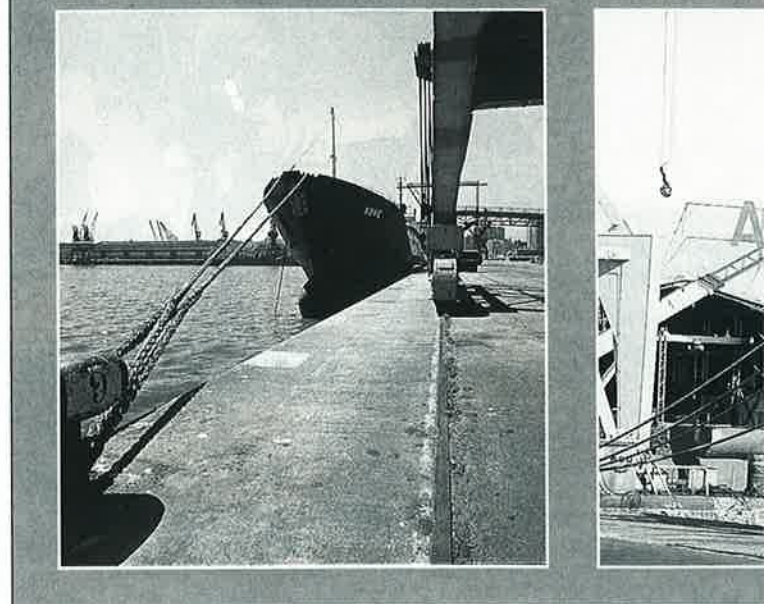
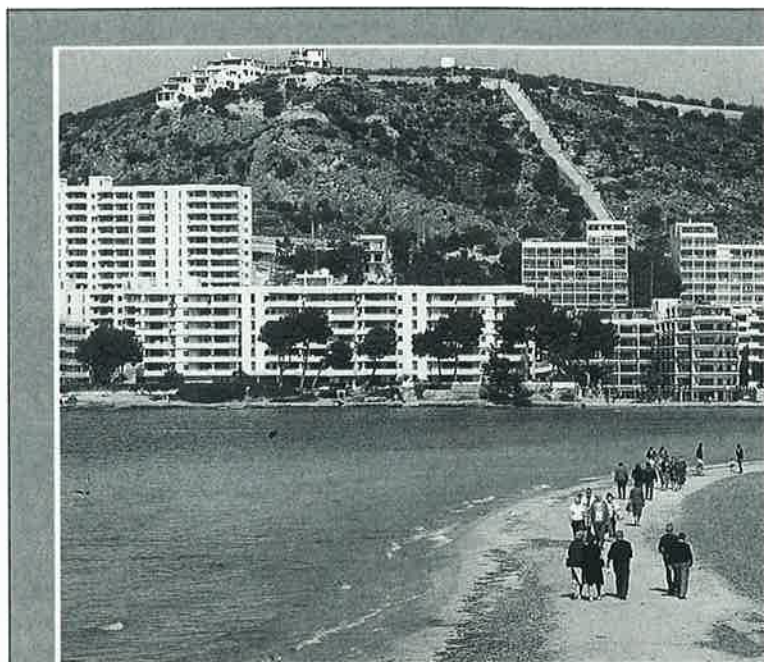
- Redacción de un nuevo programa de renovación de la flota pesquera que contemple y complete su reestructuración controlada, adaptando la capacidad pesquera a las alternativas realmente existentes, acometiendo su modernización.

- Fomento de la acuicultura en colaboración con las Comunidades Autónomas y su diversificación como actividad industrial, al tiempo que se evalúan los recursos marisqueros y se apoya la construcción y modernización de las instalaciones y el saneamiento integral de los espacios marinos.

- Reestructuración del sector transformador, al objeto de favorecer el incremento de la dimensión empresarial y la internacionalización del sector transformador.

- Introducción de nuevas tecnologías para una mejor comercialización de la pesca, modernizando las manipulación e inspeccionando los diversos eslabones de la cadena e incorporando las precisas denominaciones de origen.

- Reordenación de los mercados respecto a controles



sanitarios y normalización de tallas.

- Aprovechamiento integral de los recursos pesqueros y reorientación del FROM, dándole mayor contenido.

- Informatización de las subastas e intercambio de información entre los distintos puntos de venta («Bolsa del Pescado»).

- Fomento y desarrollo de la investigación marina tanto referida a la evolución de los recursos pesqueros como a la acuicultura y a la protección del medio ambiente marino.

- Impulso y desarrollo de los programas de formación y orientación náutico-pesquera.

- Defensa del empleo tanto directo como inducido en tierra del sector pesquero, así como el fomento de la participación de la mujer en las empresas vinculadas al sector pesquero.

- Apoyo a las instituciones sectoriales pesqueras y potenciación de la Conferencia Sectorial de Pesca, dándole contenido real como foro de información y debate.

- Esfuerzo por mejorar la seguridad de los trabajadores



En política de pesca se propone recuperar recursos pesqueros, renovar la flota, buscar nuevos caladeros, introducir nuevas tecnologías, potenciar la investigación y mejorar la seguridad de los trabajadores.

del mar y en materia de salvamentos marítimos, coordinado por las Administraciones públicas. Se adecuará la señalización de las rutas costeras.

Puertos, costas y transporte marítimo

En materia de puertos, el Partido Popular tiene previstas las siguientes líneas de actuación:

- De acuerdo con las Comunidades Autónomas, determinará los puertos,

actualmente de interés general, que puedan ser transferidos.

- Llevará a cabo una planificación adecuada de los usos y actividades a desarrollar en los espacios portuarios para que, en colaboración con las autoridades municipales, se mejore la interacción entre ciudad y puertos, con especial respeto del medio ambiente y la ordenación urbanística.

- Mejorará los servicios a prestar a los usuarios, fomentando la competitividad y la profesionalización de la Administración y gestión del sistema portuario.

- Mejorará y simplificará las actuales tarifas portuarias.

- Restablecerá la autonomía portuaria de El Musel y Avilés.

- Otorgará tratamiento singular a los puertos de las islas Canarias y Baleares, así como a los de Ceuta y Melilla.

- Dotará a los puertos de adecuados accesos y conexiones con las restantes redes de comunicación y transporte, potenciando el transporte combinado.

- Fomentar la especialización de los puertos para mejorar su competitividad y oferta

de mejores servicios, prestando especial atención al tráfico de contenedores.

- Instar a que se desarrolle en el seno de la UE una política común de puertos, potenciando los españoles como plataformas de entrada de tráficos internacionales y de cabotaje nacional y comunitario.

Por lo que se refiere al tema de costas, el PP apoyará de forma decidida la mejora y regeneración de las playas y obras marítimas de defensa, protección y embellecimiento del litoral, e impulsará la coordinación entre las distintas Administraciones en todas las intervenciones a realizar en la costa.

Ya, por último, en lo referente al transporte marítimo, el futuro Gobierno del Partido Popular se propone:

- Facilitar la creación de una flota eficiente.

- Liberalizar los factores de coste, que impide a nuestra flota competir en igualdad en el mercado internacional.

- Concentrar la inspección de buques en un solo organismo, promulgando un único Reglamento, que seguirá las recomendaciones de la UE y la OMI.

- Sanear y potenciar el salvamento marítimo de personas y buques.

- Reconocer las especialidades derivadas de la insularidad de las islas Canarias y Baleares, Ceuta y Melilla.

- Intensificar la coordinación entre el transporte marítimo y el sistema portuario.

- Mejorar el Registro Especial de Canarias con el establecimiento de condiciones fiscales, financieras y sociales similares a las existentes para armadores de otras naciones, con objeto de hacer más competitiva la flota española. ■

**Concha
HERNANDEZ CARAZO**



IFOP

**PLAN
PARA
CAMBIAR LA
FLOTA PESQUERA**



Funciona el Plan de Pesca. En el primer año de su vigencia ha funcionado la aplicación del Plan de Pesca, que tiene vigencia hasta 1999. La Administración ha dado un fuerte impulso a las actuaciones, tanto para la constitución de empresas mixtas como para los programas de modernización y abandono definitivo, actuación esta última que tenía una importante bolsa de peticiones pendientes ante la falta de recursos suficientes en los años precedentes. Las comunidades autónomas se han ido integrando progresivamente en la política marcada para este período 1994-99 y se espera que este año el funcionamiento alcance ya un desarrollo de lo que se llama «velocidad de crucero». Sobre la mesa hay unas subvenciones comunitarias de 180.000 millones de pesetas, junto a otras ayudas nacionales de 70.000 millones de pesetas, cantidades ambas que se complementarán con unas aportaciones de la iniciativa privada de otros 158.000 millones de pesetas. En total, algo más de 400.000 millones de pesetas que se van a meter en el sector de la pesca para su modernización y ajuste de cara a lograr una flota diferente, más joven y competitiva. Una parte de los recursos van para abandonar la actividad o para que se realice en otras aguas, tanto de barcos como de personas, pero los fondos más importantes se destinarán a la modernización del sector de la pesca, desde las tareas extractivas a las de comercialización.

EN los últimos años de la década de los años ochenta, el sector de la pesca en el marco comunitario no pudo disponer de todas las ayudas necesarias para su transformación, aunque la Administración española logró en ese período posterior a su integración en la Unión Europea no solamente entrar en el reparto de todos los fondos sino también lograr el mayor porcentaje en las ayudas.

Para el sector de la pesca, un año y una reunión clave fue el Consejo Europeo de Edimburgo en 1991, por el que se integraba la política común pesquera en el marco de los Objetivos y Fondos Estructurales. En base a ese nuevo planteamiento la Comisión puso en marcha el Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca (IFOP), en base al cual se han asignado recursos más elevados para este tipo de acciones y se ha elaborado en

En cinco años se invertirán en el sector más de 400.000 millones de pesetas, de los que 180.000 son subvenciones comunitarias.

España el Plan Sectorial de Pesca, presentado y aprobado en su día por Bruselas.

El Plan de Pesca elevado por la Administración española supone unas inversiones globales para el período 1994-99 (de más de 400.000 millones de pesetas. De esta cantidad, la Unión Europea contempla unas aportaciones de 160.000 millones de pesetas para las regiones objetivo 1 y de 20.000 millones de pesetas para el resto de las zonas. Las ayudas de las diferentes Administraciones nacionales ascenderán a 57.000 millones de pesetas en las zonas desfavorecidas y a 13.000 millones de pesetas en el resto. Finalmente, la iniciativa privada realizará unas inversiones de 129.000 millones de pese-

tas en las zonas desfavorecidas y de 29.000 millones de pesetas en otras zonas.

Los ámbitos de intervención previstos en este Plan se concretan en los siguientes:

Primero: Ajuste del esfuerzo pesquero.—Supone casi el 34 por 100 de todos los gastos. Las acciones a desarrollar afectan a la retirada definitiva de los buques de pesca, la creación de sociedades mixtas, fomento de asociaciones temporales de empresa y acciones piloto de pesca experimental.

Segundo: Renovación y modernización de la flota.—En este apartado los objetivos se centran en la renovación de flota y su modernización. El gasto previsto llega casi al 30 por 100.



Cuadro I

AYUDAS OTORGADAS POR EMPRESAS MIXTAS (12/95) (En millones de ecus)

	1991					1992					1993					1994					
	Núm. Pro.	Buq.	Nac.	UE	Total	Núm. Pro.	Buq.	Nac.	UE	Total	Pro.	Núm. Buq.	Nac.	UE	Total	Núm. Pro.	Buq.	Nac.	UE	Total	
CC.AA.																					
Asturias																1	1		2	2	
*																					
Andalucía	3	10	1,8	9,2	11	4	12	1,7	8,5	10,2	4	10	3,3	12,5	15,8	9	20	3,5	18	21	
*																					
Canarias																					
*																					
C. Valenciana																1	1	0,1	0,6	0,7	
*																					
Galicia	2	6	1,3	6,3	7,6	2	4	3,7	8,8	12,5	2	4	0,8	4	4,8	12	16	4,5	23	27,1	
*																9	10		25	25,4	
País Vasco						2	2	0,5	2,3	2,8											
*																					
TOTAL	5	16	3,1	15,5	18,6	8	18	5,9	19,6	25,5	6	14	4,1	16,5	20,6	32	48	8,1	68	76,2	

* Ayudas acuerdo UE-Argentina.

Ayudas totales: 36.512 millones de pesetas.

Tercero: Acuicultura.—Se contemplan acciones para aumentar la producción, para la modernización de las unidades ya existentes, inversiones en infraestructuras, protección del medio ambiente, proyectos piloto de diversificación y la incorporación de mano de obra procedente de la actividad extractiva.

Cuarto: Zonas marinas costeras.—Las acciones se basan en el acondicionamiento de zonas costeras y a la repoblación de las mismas.

Quinto: Equipamiento.—El Plan contempla una mejora en las condiciones de descarga en los puertos, el apoyo a la actividad de los buques pesqueros y el acondicionamiento de los muelles.

Sexto: Transformación y comercialización de productos.—Se contempla la mejora de la infraestructura de las lonjas así como el conjunto de establecimientos auxiliares, redes de frío, almacenes mayoristas en origen, mejora de la comercialización en destino, mejora de la estructura comercial en la acuicultura y la adecuación de normas sanitarias tanto en la pesca extractiva como en la acuicultura. Es casi el 20 por 100 del coste total.

Séptimo: Promoción de productos.—En este apartado las



acciones se centran en campañas de promoción, encuestas sobre consumo, acciones piloto, ferias, congresos, estudios de mercado, etcétera.

Octavo: Varios.

Noveno: Medidas socioeconómicas.—Se contempla la jubilación anticipada y las primas.

1995					TOTAL AYUDAS				
Núm. Pro.	Buq.	Nac.	UE	Total	Núm. Pro.	Buq.	Nac.	UE	Total
					1	1	0	2	2
					0	0	0	0	0
14	23	5,5	12,8	16,3	34	75	15,8	60,5	76,3
4	4		10,7	10,7	4	4	0	10,7	10,7
3	3	1,7	3,9	5,4	3	3	1,7	3,9	5,4
1	1		2,7	2,7	1	1	0	2,7	2,7
2	11	1,9	4,4	6,3	3	12	2	5	7
					0	0	0	0	0
12	12	5,7	13,2	16,9	30	42	16	54,9	70,9
6	6		15,6	15,6	15	16	0	41	41
5	7	3,3	4,5	7,8	7	9	3,8	6,8	10,6
1	1		1,6	1,6	1	1	0	1,6	1,6
48	68	18,1	69,4	87,3	99	154	39,3	189,1	228,2

Cuadro II

EJEMPLOS DE AYUDAS A SOCIEDADES MIXTAS CONFORME AL BAREMO ESTABLECIDO EN EL R (CE) N.º 3699/93

Buque tipo de 300 TRB	Ecus (miles)	Pesetas (millones) (*)
5 años	1.105	177
10 años	1.033	165
15 años	960	154
20 años	888	142
Buque tipo de 700 TRB	Ecus (miles)	Pesetas (millones) (*)
5 años	1.754	281
10 años	1.640	262
15 años	1.525	244
20 años	1.411	226
Buque tipo de 1.200 TRB	Ecus (miles)	Pesetas (millones) (*)
5 años	2.404	385
10 años	2.247	360
15 años	2.090	334
20 años	1.934	309

(*) 1 ecu=160 pesetas.

En el primer año se ha dado un fuerte impulso a la constitución de empresas mixtas, la modernización y el cese definitivo.

En base a este conjunto de objetivos, la Administración central junto con las comunidades autónomas diseñaron los objetivos para este período de cinco años. No ha sido fácil articular su desarrollo en el marco de todas las comunidades autónomas que son las protagonistas de su ejecución. Hay algunas que ya han logrado la «velocidad de crucero», como sucede en la Comunidad Valenciana, País Vasco o Andalucía, mientras otras lo han hecho con algo más de retraso, como sucede con Galicia. Actualmente, en medios de la Administración se considera

que el Plan está en marcha y que los resultados se verán a muy corto plazo.

No hay datos cerrados en este momento sobre la ejecución del Plan en 1995 y posiblemente pasarán aún algunos meses hasta conocer esas cifras a partir de las informaciones de las comunidades autónomas. Sin embargo, hay un dato nacional elocuente, como es el referido a las ayudas concedidas por la Administración para la constitución de empresas mixtas. Sólo en 1995 se aprobaron 48 proyectos con 68 barcos, frente a los 32 proyectos y 48 barcos de 1993, seis



Cuadro III

IMPORTE DE PRIMAS MAXIMAS POR PARALIZACION DEFINITIVA DE BUQUES PESQUEROS

TRB de un buque tipo	Edad (años)	Prima por desguace		Prima por exportación	
		Ecus (miles)	Ptas. (millones)	Ecus (miles)	Ptas. (millones)
75	10	425,1	68,02	212,5	34,00
	15	395,5	63,28	197,7	31,63
	20	365,8	58,53	182,9	29,26
	25	336,1	53,78	168,0	26,88
250	10	911,0	145,76	455,5	72,88
	15	847,5	135,60	423,7	67,79
	20	783,9	125,42	391,9	62,70
	25	720,3	115,25	360,1	57,62
750	10	1.700,6	272,10	850,3	136,05
	15	1.582,0	253,12	791,0	126,56
	20	1.463,3	234,13	731,6	117,06
	25	1.344,7	215,15	672,3	107,57

Tipo de cambio: 1 ecu=160 pesetas.

proyectos y 14 barcos en 1992 y cinco proyectos y 16 barcos en 1991 (Cuadro I).

Renovarse o morir

Cambiar la flota para hacerla más moderna y competitiva, con posibilidades para pescar en cualquier caladero del mundo donde haya posibilidades, constituye uno de los objetivos prioritarios de la Administración a través de este Plan.

España cuenta con una flota de unas 19.000 unidades. El 64 por 100 de los buques representan el 52 por 100 del tonelaje de registro bruto (TRB) y cuenta con más de veinte años de antigüedad, mientras el 35 por 100 de los buques, con el 16 por 100 del TRB tienen más de treinta años de edad. Estos datos son lo suficientemente elocuentes como para considerar la renovación y modernización de la



la flota es uno de los objetivos prioritarios.

Para ajustar la flota, una de las medidas más importantes contempladas en este Plan es la salida de barcos del censo nacional para que faenen en el futuro bajo pabellones de otros países. Esta actuación se ha puesto en marcha por dos vías. De una parte, mediante la exportación de barcos para la constitución de sociedades mixtas. En los últimos cinco años, con especial fuerza en el último, han salido de la flota española un total de 164 barcos, correspondientes a 99 proyectos, con unas ayudas totales de 241 millones de ecus. En este capítulo destacan las acciones acometidas en Andalucía y Galicia. Exportar un barco para constituir una empresa mixta ha supuesto importantes ayudas para los armadores. Por ejemplo, una embarcación de 700 TRB con cinco años de antigüedad recibiría unas ayudas de 281 millones de pesetas (Cuadro II).

Una segunda vía para el ajuste de la flota es la asociación temporal de empresas en el exterior para facilitar su acceso a otros caladeros. La



Rafael Jaén, director general de Estructuras de la Secretaría General de Pesca Marítima.

medida ha funcionado. Los armadores también tienen la posibilidad de exportar un barco a un tercer país (países no integrados en la UE). En este caso las ayudas son la mitad de las que recibe un armador si opta por el desguace. Para un barco con 75 TRB, con veinte años de antigüedad, el armador recibiría una ayuda de 29,3 millones de pesetas.

Cuando se trata de un desguace o paralización definitiva, las ayudas son el doble que por

la simple exportación, esto supone que ese mismo armador por ese barco recibiría 58,5 millones de pesetas (Cuadro III).

Según las estimaciones de la Administración, las paralizaciones definitivas podrían situarse en unas 700 para un período de cinco años, hasta 1999, lo que supone un número similar al registrado en los años precedentes. En este momento sucede, sin embargo, que sí hay recursos para hacer frente a estas peticiones, cosa que no sucedía en el pasado. En los últimos años, muchos propietarios de buques, generalmente los que faenaban en el caladero nacional o en aguas comunitarias y de caladeros cercanos, no pudieron acogerse a esa medida por falta de fondos. Hubieron de hacer cola. En este momento no hay problemas para aplicar esa medida.

Junto con el ajuste del esfuerzo pesquero, un segundo objetivo, también prioritario, es lograr una flota más moderna y competitiva, para lo cual se contemplan acciones amplias tanto para la construcción de nuevos barcos como para mejorar los ya existentes. Las subvenciones comunitarias puedan

flota como uno de los principales objetivos, acciones que llevan consigo también una mejora en los sistemas de seguridad de los barcos, mejora de las condiciones de vida en las embarcaciones, ahorro energético, aumento de la competitividad, racionalización de las actividades pesqueras o una mayor valorización de los productos de la pesca.

Con un consumo de unos 43 kilos de pescado por persona y año, España es uno de los países con una mayor demanda. Esta situación se produce en un país con unos caladeros con pocos recursos y, en el mejor de los casos, en fase de recuperación, con una flota importante y la necesidad de salir a pescar en aguas ajenas, donde cada día se imponen condiciones más duras para ejercer la actividad. Ante esta situación, ajustar y modernizar

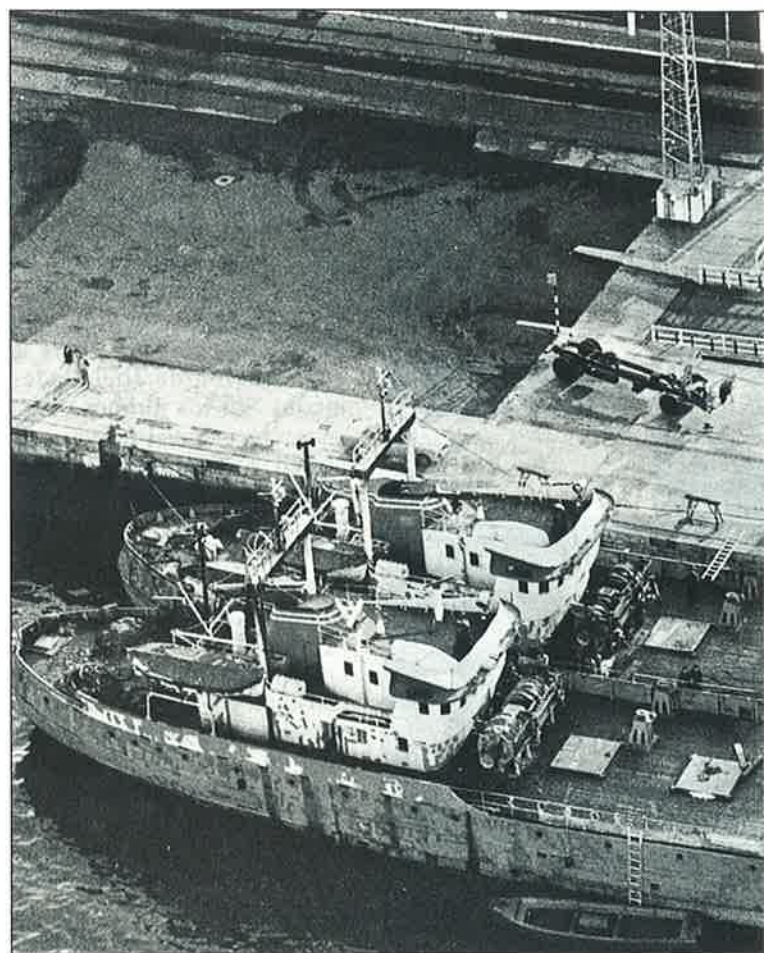
Cuadro IV

REGIONES OBJETIVO NUMERO 1

SUBVENCIONES POR CONSTRUCCION EN BUQUES DE MADERA						
TRB	Gasto sub. máx. (mill. ptas.)	Subv. IFOP (%)	Imp. Subv. IFOP (mill. ptas.)	Subv. SGP (%)	Imp. Subv. SGPM (mill. ptas.)	Total Subv. (mill. ptas.)
20	27	50	13,5	5	1,4	14,9
40	51	50	25,5	5	2,6	28,1
80	92	50	46,0	5	4,6	50,6

SUBVENCIONES POR CONSTRUCCION EN BUQUES DE ACERO Y P.R.F.V.						
TRB	Gasto sub. máx. (mill. ptas.)	Subv. IFOP (%)	Imp. Subv. IFOP (mill. ptas.)	Subv. SGP (%)	Imp. Subv. SGPM (mill. ptas.)	Total Subv. (mill. ptas.)
20	38	50	19	5	1,9	20,9
40	71	50	35,5	5	3,6	39,1
80	129	50	64,5	5	6,5	1,0
200	226	50	113	5	11,3	124,3
1.000	574	50	287,0	5	28,7	315,7

El objetivo es lograr una flota más moderna y competitiva, rejuvenecida, con posibilidad de faenar en más caladeros.



llegar hasta el 75 por 100 en las zonas desfavorecidas o de objetivo 1 (Cuadro IV).

En un plazo de cinco años, hasta 1999, el objetivo de la Administración es lograr la renovación mediante la construcción de nuevas unidades de 100.000 TRB, en barcos mayores de cinco metros de eslora.

En las regiones objetivo 1 se pretende construir nada menos que 85.606 TRB equivalentes a 1.155 barcos. La inversión real sería de 137.500 millones de pesetas. La ayuda del IFOP ascendería al 50 por 100 como máximo del gasto subvencionable, lo que se traduciría en algo más de 38.000 millones de pesetas. Durante el mismo período, para las regiones no objetivo 1 las construcciones serían

de 17.600 TRB para 238 barcos con esloras superiores a los cinco metros, con una inversión real de 26.400 millones de pesetas. En este caso, la ayuda máxima por parte del IFOP sería solamente del 30 por 100 de los gastos subvencionables, equivalentes a 5.300 millones de pesetas.

En lo que se refiere a la política de modernización, el Plan contempla para los próximos años hasta 1999 actuar sobre 1.493 barcos, que suponen, aproximadamente, el 15 por 100 del total de la flota. En este caso, según los datos manejados por la Dirección General de Estructuras de Pesca, a cuyo frente se halla Rafael Jaén, la inversión ascendería a 32.800 millones de pesetas, a razón de

un promedio de 22 millones por unidad. También en este caso la ayuda del IFOP sería del 50 por 100 para las zonas desfavorecidas de los gastos subvencionables. La participación total del

IFOP sería de casi 10.000 millones de pesetas, mientras la ayuda máxima del Estado sería del 10 por 100, con unos recursos de 1.600 millones de pesetas. En el resto de las regiones el objetivo es modernizar otros 327 barcos, también con una inversión media de 22 millones de pesetas por unidad, para llegar a una inversión total de 7.194 millones de pesetas. En este caso la ayuda del IFOP sería también, como máximo, del 30 por 100 con una aportación de 1.483 millones de pesetas.

Según manifestaciones de Rafael Jaén, director general de Estructuras de la Secretaría General de Pesca Marítima, con este conjunto de actuaciones se pretende lograr una flota más moderna y competitiva, más polivalente, ajustando capacidades ante la realidad de los nuevos caladeros y las posibilidades de faenar en los mismos. Se trataría de un proceso de cambio de cara y no de espaldas a esa realidad. Se han buscado salidas para que los barcos

Cuadro V

PLAN SECTORIAL DE PESCA 1994-1999 REGIONES DE OBJETIVO NUMERO 1. PLAN FINANCIERO POR ANUALIDADES (Millones de ecus)

	Gastos públicos					Sector privado	Costes totales
	Gastos nacionales			UE			
	Admón. central	Admón. regional	Total	IFOP	Total		
	1	2	3=1+2	4	5=3+4		
1994	29,39	19,94	49,33	136,53	185,86	110,86	296,72
1995	31,79	21,56	53,35	147,68	201,03	119,91	320,94
1996	34,08	23,12	57,20	158,32	215,52	128,55	344,07
1997	36,46	24,73	61,19	169,32	230,51	137,52	368,03
1998	39,63	26,88	66,51	184,04	250,55	149,48	400,03
1999	42,86	29,07	71,93	199,11	271,04	161,68	432,72
TOTALES	214,21	145,30	359,51	995,00	1.354,51	808,00	2.162,51



Jubilaciones y primas

El Gobierno ha puesto en marcha una serie de medidas para atender la problemática concreta de las tripulaciones de los barcos que en los próximos años se acojan tanto a la paralización definitiva como a la exportación o para la constitución de sociedades mixtas. Para los trabajadores embarcados actualmente en estas flotas la Administración ha puesto en marcha las siguientes medidas:

- En el caso de trabajadores con edades superiores a los cincuenta y cinco años, se abre la posibilidad de una jubilación anticipada.
- Cuando no se hayan cumplido los cincuenta y cinco años, la Administración contempla la concesión de unas primas que van desde las 650.000 hasta 1,1 millones de pesetas para los pescadores que tengan más de quince años de actividad en la pesca. Estos fondos son cofinanciados con la Unión Europea a través del IFOP. ■

sigan pescando; menos barcos, pero con una fuerte capacidad para competir y con soluciones también para los trabajadores que puedan tener en peligro su puesto de trabajo.

tas, junto a los 119 millones de ecus para el resto de las zonas, equivalentes a 20.000 millones de pesetas (Cuadros V y VI). En total, unas subvenciones de 180.000 millones de pesetas

comunitarias para cambiar todo el sector de la pesca en España pero especialmente la estructura de la flota. ■

Vidal MATÉ

IFOP muy español

Los recursos comunitarios procedentes del IFOP tienen un carácter mayoritariamente español, si se tienen en cuenta los recursos totales dispuestos para estos fines y los asignados para España.

Sobre un total de 2.761 millones de ecus, las asignaciones para España ascienden a 1.151 millones de ecus, muy por delante de los 392 millones de ecus de Italia, que ocupa el segundo lugar, de los 251 millones de ecus de Portugal y los 232 millones de ecus de Francia.

En el caso de España, para las zonas objetivo 1 las subvenciones de Bruselas ascienden a 995 millones de ecus, unos 160.000 millones de pese-

Cuadro VI

PLAN SECTORIAL DE PESCA 1994-1999 RESTO DE REGIONES. PLAN FINANCIERO POR ANUALIDADES (Millones de ecus)

	Gastos públicos					Sector privado	Costes totales
	Gastos nacionales			UE			
	Admón. central	Admón. regional	Total	IFOP	Total		
1	2	3=1+2	4	5=3+4	6	7=5+6	
1994	8,02	5,64	13,66	19,93	33,59	30,03	63,63
1995	8,02	5,64	13,66	19,93	33,59	30,03	63,63
1996	8,02	5,64	13,66	19,93	33,59	30,03	63,63
1997	8,02	5,64	13,66	19,93	33,59	30,03	63,63
1998	8,02	5,64	13,66	19,93	33,59	30,03	63,63
1999	8,02	5,64	13,66	19,93	33,59	30,03	63,63
TOTALES	48,13	33,86	81,99	119,60	201,59	180,20	381,79

También rubricaron el acuerdo de Asociación **BRUSELAS Y RABAT** **FIRMARON** **EL ACUERDO DE PESCA**

Representantes de la Unión Europea y de Marruecos procedieron el pasado 26 de febrero a la firma tanto del acuerdo de Pesca con el país norteafricano como del acuerdo de Asociación. A partir de este momento, ambos compromisos deben ser ratificados por el Parlamento comunitario, así como por la Cámara de Representantes de Marruecos. Se trata, en ambos casos, de simples formalidades que no van a suponer ningún cambio a lo negociado y cerrado a finales del pasado año y que permitió volver a la flota española al caladero de ese país.



neo basado en un trato recíproco. Para Filali, los acuerdos anteriores eran limitados y sin importancia estratégica, mientras con los nuevos compromisos se establece un marco de una mayor colaboración para impulsar una zona de paz y estabilidad en el Mediterráneo.

El acuerdo de Asociación es similar al que negociará en su día la Unión Europea con otros países, como Israel o Túnez. Tiene una duración ilimitada y contempla, entre otros puntos, el establecimiento de una zona de libre comercio entre los quince y la UE en un plazo de doce años.

Para España, aunque el acuerdo de Asociación va a tener una gran importancia en el futuro para el conjunto de las relaciones comerciales con ese país, el punto más importante ha sido el acuerdo de Pesca, que supuso para la flota un amarre de siete meses.

En el acto de la ratificación de la firma en Bruselas, en el ánimo de todos, tanto de los representantes de la Unión Europea como del primer ministro de Marruecos, estuvo presente el contencioso ya casi tradicional que existe entre España y el país norteafricano en materia de pesca. Ambas partes se felicitaron por este nuevo compromiso y se hicieron ya alusiones a la renegociación del mismo dentro de cuatro años, es de suponer, en un clima de menos crispación y posiciones duras por parte de Rabat.

POR parte de la Unión Europea rubricó el acuerdo la ministra de Asuntos Exteriores de Italia, como país que desempeña en este momento la Presidencia, mientras por Marruecos lo hizo el primer ministro y jefe de la diplomacia, Abdelatif Filali. Igualmente, por la Unión Europea firmaron Manuel Marín, como vicepre-

sidente de la Comisión, y la propia comisaria de Pesca, Emma Bonino.

El representante de Marruecos destacó la necesidad de que con estos compromisos se haya pasado una página de la historia entre la Unión Europea y Marruecos y abogó por un futuro de cooperación entre ambas orillas del Mediterrá-



El actual acuerdo de Pesca con Marruecos, con una duración de cuatro años desde el pasado 1 de diciembre, fue uno de los más difíciles de negociar de las últimas décadas ante la posición intransigente de Marruecos, que pretendía importantes concesiones en otras materias comerciales y financieras al hilo de la pesca. La firma de este compromiso supuso el amarre de la flota desde el 1 de abril hasta el mes de diciembre. No se puede hablar, sin embargo, de siete meses de negociaciones, sino de un tiempo, la mayor parte muerto, donde la Administración de Rabat trató de presionar al máximo para lograr las máximas compensaciones, recortando además las posibilidades de pesca. Al final se llegó a un compromiso calificado por ambas partes como equilibrado. Marruecos ha logrado un recorte medio del TRB que faena en esas aguas del 22,9 por 100, recorte que se aplica de forma progresiva en

En contra de lo que se había especulado hace unos meses, Emma Bonino considera que será posible la renovación de este compromiso dentro de cuatro años.

La flota arrastrera del norte reanudó su actividad tras los dos meses de parada biológica.

los próximos cuatro años y que afecta fundamentalmente a la flota de cefalopoderos, para cuyos barcos se han buscado salidas en caladeros cercanos, como los de Mauritania.

Marruecos ha logrado aumentar sensiblemente las compensaciones financieras con unas ayudas comunitarias anuales que pasan de 16.400 a

20.000 millones de pesetas, cantidades a las que se suman los pagos que han de abonar como canon los armadores. Marruecos ha logrado también en esta dirección otras ayudas para formación o investigación. Además, aunque menos de lo que reclamaban en un primer momento, se ha obligado a que una parte de la flota

cefalopodera realice un porcentaje de sus descargas en puertos de Marruecos.

Las autoridades de Rabat no lograron ampliar los meses de veda, que se mantienen como estaban en el acuerdo anterior: dos meses para la mayor parte de las flotas.

Para España, se trata de un acuerdo importante, más que por el volumen de las descargas, por el número de barcos afectados, casi seiscientos, y los más de siete mil trabajadores directamente ocupados en unas zonas de la costa donde no hay muchas otras alternativas a esta actividad.

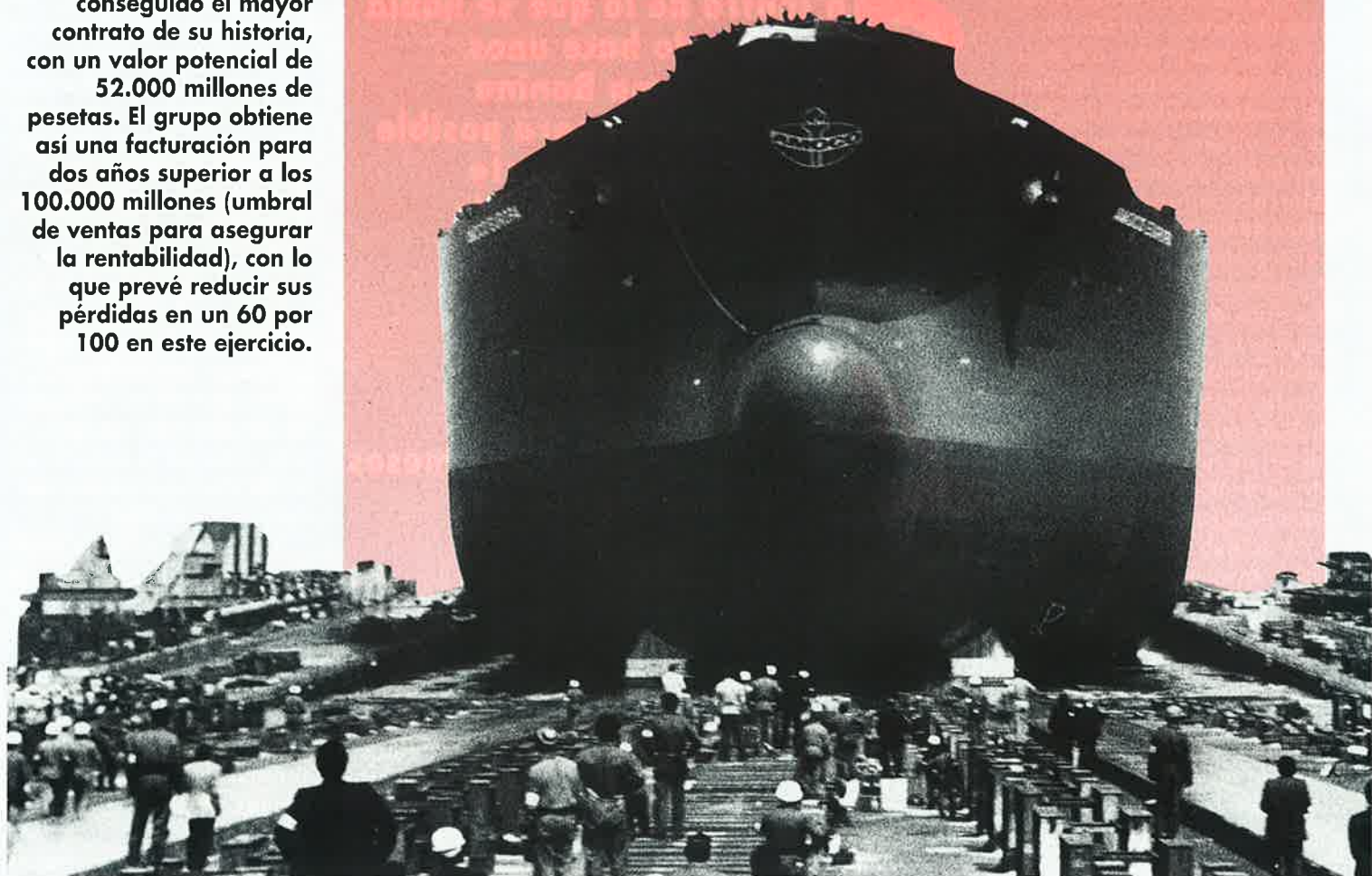
Marruecos, en contra de las previsiones y las expectativas que se habían creado en un primer momento, obligó a todas las flotas a cumplir con el contenido del acuerdo en materia de paradas, lo que supuso el amarre de la flota arrastrera los meses de enero y febrero. ■

V. M

Construirá cuatro petroleros para la empresa noruega Statoil en Sestao y Puerto Real

ASTILLEROS ESPAÑOLES REAFIRMA SU PRESENCIA EN EL MERCADO INTERNACIONAL

Astilleros Españoles y el grupo público petrolero noruego Statoil han firmado un programa de construcción de cuatro petroleros tipo *shuttle*, que se realizarán en las factorías de Sestao (Vizcaya) y Puerto Real (Cádiz), con entregas escalonadas hasta 1998. El primer petrolero, que se construirá en breve en el centro de Sestao significará unos ingresos de 13.000 millones de pesetas. De completarse el programa entre Astilleros Españoles y Statoil para construir los tres petroleros *shuttle* restantes, se habrá conseguido el mayor contrato de su historia, con un valor potencial de 52.000 millones de pesetas. El grupo obtiene así una facturación para dos años superior a los 100.000 millones (umbral de ventas para asegurar la rentabilidad), con lo que prevé reducir sus pérdidas en un 60 por 100 en este ejercicio.



El primer petrolero *shuttle* se comenzará a construir de inmediato en Sestao (Vizcaya) y supondrá unos ingresos de unos 13.000 millones de pesetas. Este programa de construcción de cuatro petroleros tipo *shuttle* es un proyecto de buques de alta tecnología con doble casco, 265 metros de eslora y una capacidad de 140.000 metros cúbicos que, para operar en las condiciones más duras de mar, va provisto de doble sistema de propulsión, doble cámara de máquinas y sistema de posicionamiento dinámico, y que está comprendido en la política de producto de alto valor añadido prevista en el Plan Estratégico de Competitividad de los astilleros públicos.

Los buques *shuttle* realizan el transporte del crudo desde los campos petrolíferos *offshore* a la costa, evitando la utilización de oleoductos submarinos. Son el tipo más avanzado y complejo dentro de la gama de productos para la explotación y el transporte de petróleo que actualmente se construyen en el mundo y que incorporan la aplicación de las últimas y más rigurosas normas técnicas y de seguridad en vigor.

Los cuatro petroleros *shuttle* que se espera construir se entregarán de forma escalonada hasta finales del año 1998, según se recoge en el acuerdo.



De finalizarse con éxito la operación entre AESA y Statoil, se convertiría en el mayor contrato de la historia para España y podría alcanzar un valor de 52.000 millones de pesetas.

De esta forma, Astilleros Españoles eleva su cartera de pedidos a un nivel excepcional, 27 buques de diferentes tipos, y así se reafirma su destacada presencia en el mercado internacional y garantiza su carga de trabajo para todos los centros hasta finales de 1998.

Este contrato ha sido calificado como el de mayor entidad en la historia del grupo empresarial público español de construcción naval por varias razones, como son la cuantía económica, la tecnología del proyecto y la relevancia del cliente.

Según fuentes de Astilleros Españoles, para conseguir el contrato fue fundamental «la alta tecnología que aporta Astilleros, así como el prestigio que tiene el grupo público, ya que hemos sido pioneros en estos buques y ahora somos líderes, en cierta medida, por el número de unidades construidas». Fuentes de Astilleros aseguran que han influido mucho la calidad y el prestigio del grupo.

Este contrato es consecuencia de un concurso internacional de ofertas muy competitivas que

se ha desarrollado desde el pasado mes de agosto y al que han concurrido los mejores astilleros europeos, japoneses y coreanos.

Statoil, grupo público noruego, explota actualmente 166 petroleros y mantiene abiertas 11 plataformas nacionales y británicas para la exploración y explotación de sus yacimientos en el mar del Norte.

Un buque brasileño para Cádiz

Astilleros Españoles de Cádiz va a transformar el petrolero «Cairú», de la empresa brasileña Brasoil, en FPSO (unidad flotante de producción, almacenamiento y descarga de crudo). La transformación del petrolero en FPSO es el mayor contrato de este tipo de unidades firmado por este astillero, cuya cartera alcanza un valor de 25.000 millones de pesetas, récord histórico para ellos.

Astilleros Españoles ha conseguido esta adjudicación des-



Para Astilleros, la política comercial que se ha desarrollado desde 1988 ha sido fundamental para lograr esta recuperación.

pues de competir a nivel internacional con empresas de Singapur, Corea y Brasil. Con este nuevo contrato este astillero español asegura su carga de trabajo hasta finales de 1997, propiciando el desarrollo de su Plan Estratégico de Competitividad, establecido para garantizar su viabilidad futura. La obra que se va a llevar a cabo está dentro de los niveles constructivos más avanzados y complejos, dada su envergadura y la tecnología que requiere, lo que hará que el centro de Cádiz consolide su presencia en este mercado como una de las cabezas de los líderes mundiales.

Las grandes transformaciones navales y la construcción *offshore* son dos de las actividades industriales del sector naval con más tendencia al alza en los próximos años, y en ambos campos Astilleros Españoles está muy prestigiado internacionalmente. Además ambas aportan interesantes beneficios

a las empresas armadoras y constructoras, pues dinamizan unos procesos industriales de tecnología avanzada y alto valor añadido.

El astillero de Cádiz tiene también en cartera la construcción de la plataforma semisumergible de producción petrolífera P-26, por importe de unos 9.000 millones de pesetas.

Política comercial

Astilleros Españoles va recuperando su posición en el mercado tras muchos años de crisis. En su opinión uno de los elementos clave que han favorecido esta recuperación es la política comercial que se está llevando a cabo desde 1988. «Llevamos haciendo un programa comercial agresivo desde 1988 y ahora recogemos los frutos». La cartera de pedidos de Astilleros Españoles está aumentando a velocidad de

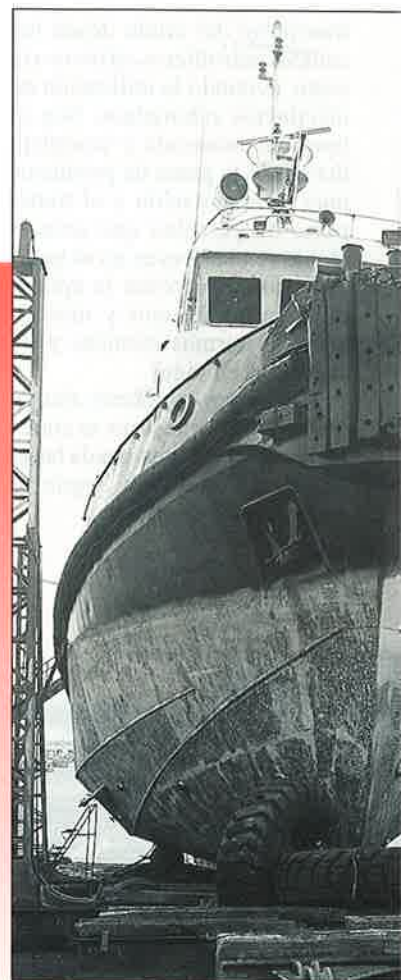


vértigo, pues la contratación en nuevas construcciones alcanzó el año pasado los 100.000 millones y actualmente la cartera de pedidos supera los 200.000 millones. «En los últimos años se han incrementado las contrataciones, pero en base a la

Plan Estratégico de Competitividad

Las características que tendrán los petroleros tipo *shuttle* que van a construir Astilleros Españoles responden a la política de producto de alto valor añadido prevista en el Plan Estratégico de Competitividad de los astilleros públicos, aprobado en octubre del año pasado con objeto de conseguir unos astilleros rentables para 1998. En aquel momento, la necesidad de poner en funcionamiento el PEC era clara, puesto que la situación de los astilleros públicos españoles era muy crítica desde hacía algún tiempo, pues arrastraban enormes pérdidas. Pese a las dos anteriores reconversiones, las pérdidas acumuladas en los últimos diez años rondaban los 400.000 millones de pesetas. Había que conseguir la competitividad de los astilleros españoles en Europa y en el mundo a finales de 1997, ya que después no podrán

recibir aportaciones económicas del Estado. Este acuerdo se firmó el pasado mes de octubre ante la necesidad de alcanzar la viabilidad de los astilleros y hacerlos rentables en 1998, para lo que es necesario la implicación de todos los agentes que integran la empresa: trabajadores, dirección y accionistas. El resurgimiento en la actividad de los astilleros comenzó antes de la aprobación del PEC. Entre enero y septiembre de 1995 aumentaron un 64 por 100 su contratación, y las expectativas para el primer cuatrimestre de 1996, que ya entonces se auguraban buenas, se están confirmando. Las razones de esta mejoría en la contratación son muy diversas. Mientras Astilleros Españoles considera que la política comercial agresiva que desarrollan desde 1988 ha sido clave, la gerencia del





AESA también transformará en Cádiz un petrolero brasileño por 15.000 millones de pesetas, que garantiza trabajo hasta 1997.

de 1997. «Supanorama de construcción es muy interesante ya que tiene que construir ocho barcos.»

Junto a la necesidad de obtener una buena contratación, Astilleros Españoles considera que todo no es contratar, sino que hay que alcanzar la rentabilidad. AESA se puso en funcionamiento el año pasado para aprobar el Plan Estratégico de Competitividad de los astilleros españoles, para frenar la profunda crisis en la que estaban inmersos desde hace años y de la que no se conseguía salir a flote. De la grave crisis de los años setenta se pasó a una mejora en los ochenta, y en el 94 hubo que tomar medidas drásticas. «A finales de 1998 las empresas tienen que ser rentables y no pueden recibir dinero del Estado, por lo que hay que conseguir que los contratos sean rentables.»

Con la facturación lograda, con la que se prevé reducir sus

pérdidas un 60 por 100 en este ejercicio, Astilleros Españoles tendrán unas pérdidas de 36.000 millones de 1996, frente a los 90.000 millones de 1995. AESA facturó 106.000 millones de pesetas en 1995 y prevé facturar 140.000 millones este año.

De los 36.000 millones de pérdidas para este año, la cantidad más elevada corresponde también a costes extraordinarios y financieros, mientras que los operativos están por debajo de los 10.000 millones.

El Plan Estratégico de Competitividad de Astilleros se ha puesto en marcha, con el visto bueno de la Comisión Europea, con los trabajadores que han cumplido cincuenta y cinco años. Respecto a los tramos de las inversiones del Plan, se ha aprobado el primero por valor de 80.000 millones y queda el otro de 90.000. ■

I. OTERO

línea comercial». Estos contratos de relevancia especial contribuyen a afianzar la solidez y buena imagen de Astilleros Españoles.

La factoría de Sestao (Vizcaya) tiene una buena cartera de pedidos para todo 1996 y parte

sector naval lo atribuye a una mejora del comercio exterior, que produjo un aumento del tráfico marítimo, y la necesidad de renovar una flota envejecida aprovechando las últimas ayudas del Estado.

Medidas del PEC

Tras varios meses de batalla en las negociaciones, Astilleros y sindicatos aprobaron el Plan Estratégico de Competitividad en octubre del año pasado. Finalmente, el PEC contempla unas 3.850 prejubilaciones y 130 bajas incentivadas. En las prejubilaciones se garantiza el 76 por 100 del salario bruto, un período de congelación de dos años y posteriormente una revalorización del 2,5 por 100 anual hasta los sesenta y cinco años. Los prejubilados se podrán beneficiar de la Ley de Industria; es decir, cuando llegue la edad reglamentaria, los sesenta y cinco años, obtendrán el mismo salario que si

hubieran estado en activo. Se rejuvenecerán las plantillas con un máximo de 1.200 personas si se alcanzan los objetivos del Plan en 1998 y hay carga de trabajo suficiente. También se acordó que no se cerrará ninguna factoría, pues en principio pensaban cerrar Cádiz y Sevilla. El centro de Sevilla seguirá construyendo barcos y Cádiz continuará teniendo como actividad principal la transformación de barcos y complementariamente realizará reparaciones.

Después de cuatro meses desde la aprobación del PEC, las expectativas de Astilleros Españoles comienzan a cumplirse. Entre las cosas que se dijeron que se lograrían con el Plan está una dimensión adecuada de la plantilla, capitalización adecuada de la empresa y crear condiciones oportunas para conseguir índices de productividad que hay que aumentar. ■

I. O.

Después de atravesar una larga y profunda crisis

EL SECTOR NAVIERO ESPAÑOL SE ESTABILIZA

La flota de pabellón español no se ha reducido por primera vez en muchos años, como consecuencia de un cierto número de altas en la flota, especialmente de *ferrys*. Con ello el sector naviero español ha alcanzado una mayor estabilidad después de una profunda crisis. El año pasado fue también positivo para la flota mercante mundial, que aumentó en un 2,2 por 100; el tonelaje transportado por vía marítima lo hizo un 3,8 por 100, y la demanda de transporte aumentó un 3,0 por 100.

La flota de pabellón español y la flota total controlada por las empresas navieras españolas mantuvieron durante 1995, en tonelaje de peso muerto (TPM), su capacidad de transporte. Mientras la flota de pabellón español se redujo en tres unidades, la total controlada aumentó en seis, a pesar de que ambas aumentaron sus TPM en algo menos de un 1 por 100.

Las estadísticas reflejan una subida importante del tonelaje de registro o arqueo (GT) de casi un 25 por 100 en la flota de pabellón español, incremento que se debe casi exclusivamente al cambio de unidades de arqueo,

es decir, al paso de medir la flota en TRB a hacerlo en GT, con lo cual hay determinados tipos de buques —sobre todo los de carga rodada, *ro-ro* y *ferrys*— en los que se produce un notable incremento del tonelaje de arqueo como consecuencia de las nuevas reglas.

Por primera vez en muchos años la flota de pabellón español no se ha reducido, a causa de un cierto número de altas en la flota, especialmente el aumento de unidades de buques *ferrys*. Esto demuestra que el sector naviero español ha logrado una mayor estabilidad tras la larga y profunda crisis que ha sufrido.

Bajo pabellón español ya no existen graneleros, y se redujeron en casi un 20 por 100 las TPM de los buques de carga general. Sin embargo, aumentaron las TPM de los petroleros en un 9,8 por 100 y las de los buques de pasaje y *ferrys* en un 24,8 por 100.

El Registro Especial de Canarias ha vivido también un cierto impulso, ya que al 1 de enero de 1995 estaban inscritos sólo 11 buques de transporte, con 32.699 TRB, y con la mejora de las bonificaciones fiscales y so-

cialmente se produjo una sensible reactivación del Registro canario, que al 1 de enero de 1996 contaba ya con 36 buques de transporte, que sumaban 321.435 GT y 595.995 TPM.

Tanto la flota de pabellón español como la total controlada



Por primera vez en muchos años la flota de pabellón español no se redujo gracias a un cierto número de altas, principalmente *ferrys*.



nivel nacional y normativo las principales novedades fueron:

- La mejora de las ventajas fiscales del Registro Especial, a través de la Ley 42/1994, de medidas fiscales, administrativas y de orden social, con efectos para todo 1995.

- La reducción de las tarifas portuarias, que será aún más importante para 1996.

Además se van cumpliendo los plazos de los últimos tramos de la liberalización comunitaria de los tráficos de cabotaje nacional.

En dicho informe se reiteran los mismos objetivos básicos expresados a principios de 1995 como

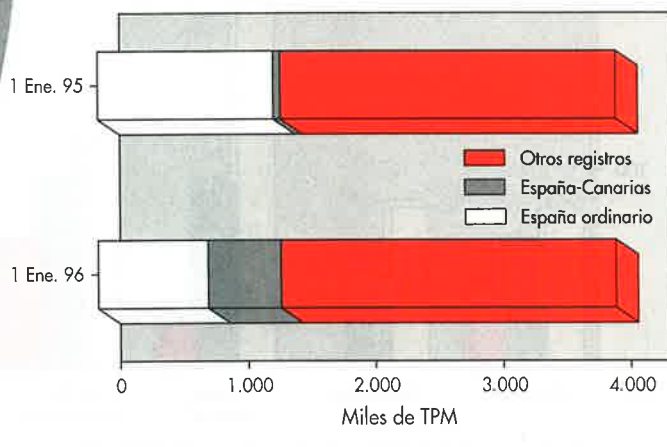
fundamentales, a corto plazo, para las empresas navieras españolas. Estos objetivos son:

- El establecimiento de un Plan de Renovación de la flota mercante española apoyado en un Fondo de Garantías para la adquisición de buques.

- La mejora del Registro Especial mediante la acogida de las empresas navieras bajo el régimen previsto para las entidades ZEC, equivalente al aplicable en Madeira.

- Eficiencia de la interfase portuaria, en particular, fomentando la existencia de competencia efectiva en la prestación de los diferentes servicios portuarios.

FLOTA MERCANTE CONTROLADA POR EMPRESAS ESPAÑOLAS



EVOLUCION DE LA FLOTA TOTAL CONTROLADA POR ARMADORES ESPAÑOLES

Tipos de buques	A 1 de enero de 1995			A 1 de enero de 1996		
	Buques	TRB	TPM	Buques	GT	TPM
Petroleros	38	1.235.080	2.371.403	37	1.235.779	2.278.811
Graneleros	17	438.275	819.271	16	512.231	912.594
Carga general	60	107.520	170.918	59	116.489	166.730
Portacontenedores	28	110.532	156.925	28	133.252	180.680
Roll-on/Roll-off	41	83.349	153.103	41	192.287	147.834
Cargueros frigoríficos	34	65.294	81.084	32	64.299	74.985
Gaseros	8	49.102	51.060	8	50.345	51.060
Buques de pasaje y ferrys	57	165.132	51.941	65	258.710	63.479
Otros buques transporte	47	123.878	190.500	50	137.045	196.813
Total	330	2.378.162	4.046.534	336	2.700.437	4.072.986

por las empresas navieras españolas mantuvieron, en líneas generales, su capacidad de transporte mediante el tonelaje de peso muerto (TPM) y el número de buques.

Según un informe elaborado recientemente por Anave, a

Mercado mundial

La flota mercante mundial aumentó durante el año pasado un 2,2 por 100, totalizando unos 684,1 millones de TPM; el tonelaje transportado por vía marítima lo hizo en un 3,8 por 100, y la demanda de transporte aumentó un 3,0 por 100 en tonelada por milla, mejorando el equilibrio oferta/demanda a nivel global.

Por tipo de buques, los petroleros mantuvieron su tonelaje, prácticamente invariable, en 261 millones de TPM; los graneleros lo aumentaron en un 5,3 por 100, totalizando 241 millones de TPM, y los demás buques

aumentaron también en un 3,4 por 100, alcanzando 158 millones de TPM al 1 de enero de 1996.

Durante 1995 se entregaron 923 buques nuevos, con un total de 32,8 millones de TPM, de los cuales 81 son petroleros, con 10,8 millones de TPM; 236, gra-

neleros, con 14,7 millones de TPM, y 606, buques de otros tipos, con 7,2 millones de TPM. Esta cifra total de entregas es la mayor desde 1977. La cartera de pedidos al 1 de enero de 1996 incluye 1.902 buques, con 72,6 millones de TPM.



Según Fearnleys, el año pasado se transportaron por mar un total de 4.478 millones de toneladas, con un aumento del 3,8 por 100 respecto al año anterior. La demanda de transporte, medida en tonelada por milla, aumentó sólo en un 3 por 100, sumando 20,2 billones de toneladas por milla. Ambas cifras suponen máximos históricos absolutos.

La demanda de transporte de crudo de petróleo disminuyó en un 1,2 por 100, si bien la de los productos refinados creció un 4,3 por 100. En el mercado de los principales graneles sólidos, la demanda de transporte de grano aumentó un 12,9 por 100, la de mineral de hierro creció un 5,3 por 100 y la de carbón lo hizo un 3,8 por 100. Globalmente, la demanda de los grandes graneles aumentó un 6,2 por 100.

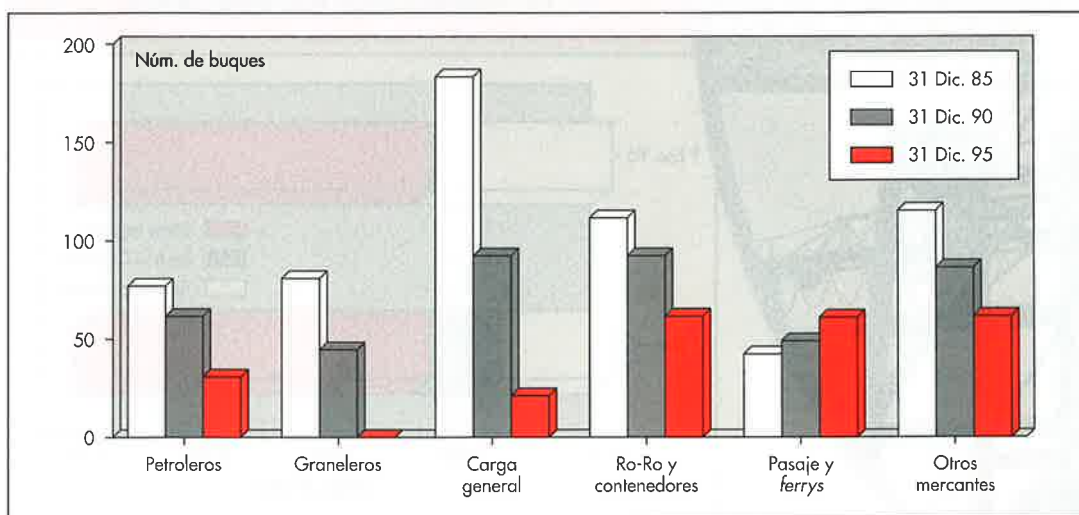
Los mercados internacionales de fletes mostraron una tendencia desigual, más bien desfavorable: los fletes de carga seca, que habían aumentado de forma firme y sostenida durante 1994, tocaron techo en primavera y comenzaron un marcado declive, mientras que los de petróleo, excepto en el verano, que se recuperó, se mantuvieron en niveles similares a los muy deprimidos de 1994. Los fletes de carga seca registraron un descenso importante.

Los fletes de graneles sólidos comenzaron el año creciendo, hasta alcanzar un valor histórico de 2.400 en el índice BFI, pero se estancaron en la primavera, sufriendo posteriormente un descenso que afectó a todos los tamaños de buques: *handysize*, *panamax* y *capsize*, situándose el BFI hacia 1.650 a finales de año.

Los fletes de petroleros se recuperaron algo respecto a 1994, registrándose, incluso, una breve pero notable recuperación para los VLCC a finales del verano. Para 1996 se prevé una evolución del PNB en los países de la OCDE de sólo un 2,6 por 100, lo que no propiciará un crecimiento muy sensible de la demanda. ■

I. O.

EVOLUCION FLOTA PABELLON ESPAÑOL POR TIPOS DE BUQUES



EVOLUCION DE LA FLOTA MERCANTE DE TRANSPORTE DE PABELLON ESPAÑOL

Tipos de buques	A 1 de enero de 1995			A 1 de enero de 1996		
	Buques	TRB	TPM	Buques	GT	TPM
Petroleros	24	413.847	760.729	25	458.409	836.123
Graneleros	4	38.324	69.969	0	0	0
Carga general	25	29.600	58.559	20	31.326	47.301
Portacontenedores	24	70.939	99.537	24	936.659	123.292
Roll-on/Roll-off	39	80.634	149.521	37	179.954	141.424
Cargueros frigoríficos	15	23.222	33.121	13	22.227	27.022
Gaseros	5	15.688	19.834	5	16.931	19.834
Buques de pasaje y ferrys	54	138.789	46.623	62	232.367	58.161
Otros buques transporte	44	122.713	188.756	44	130.656	187.129
Total	234	933.756	1.426.978	230	1.165.529	1.440.286

DEL 25 AL 28 D'ABRIL

EXPO

RAPITA

96



Amb el suport de:



Ajuntament de Sant Carles de la Ràpita



Diputació de Tarragona



Generalitat de Catalunya - Direcció General de Pesca Marítima



Generalitat de Catalunya - Departament d'Indústria i Energia



Ministerio de Agricultura Pesca y Alimentación

Secretaría General de Pesca Marítima



Caixa Tarragona



Consell Comarcal

**VIII FIRA ESTATAL
NÀUTICO-PESQUERA
Sant Carles de la Ràpita**

**INFORME DE
FAO**

SO POR LA PESCA

Especies sobreexplotadas. Caladeros al borde del exterminio. Flotas sobredimensionadas. Capturas en retroceso en aguas marinas, solamente compensadas por el incremento de las mismas en aguas continentales y, sobre

todo, por la acuicultura. Riesgo, en definitiva, de que en el inicio del próximo siglo sea difícil mantener los actuales niveles de la demanda si no se produce un importante aumento de la oferta de productos de la acuicultura.





ESTOS son algunos de los datos que ofrece la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) en su informe sobre el estado mundial de la pesca y la acuicultura. Un panorama no precisamente optimista sobre el que se invita a reflexionar a los diferentes países miembros de esta organización y especialmente a quienes tienen una mayor actividad por la importancia de sus flotas en la actividad extractiva. Unos datos que, por otra parte, han tratado de ser utilizados por otros países para apoyar sus posiciones conservacionistas, encubriendo en el fondo el objetivo de proteger simplemente una serie de aguas cercanas a sus 200 millas para uso exclusivo. En definitiva, una batalla extractiva y sobre todo comercial, que desde FAO se trata de ordenar de cara a lograr la puesta en marcha de unas pesquerías responsables que permitan una recuperación de los caladeros, el uso de artes más selectivas a la hora de ejercer la pesca y no esquilmar los recursos en descenso.

Según los datos manejados por FAO, referidos a 1994, durante este período se produjo un aumento en los niveles de captura, para situarse las mismas en 106,1 millones de toneladas, lo que supone una nueva cifra de récord mundial. Este volumen ha supuesto un crecimiento del 5 por 100 en relación con los 101,3 millones de toneladas de 1993 y la misma fue, incluso, motivo de sorpresa en medios pesqueros, en cuanto suponía romper la línea de descenso de los años precedentes.

Sin embargo, los 106 millones de toneladas no han dejado de ser una excepción que en nada oculta el problema que durante los últimos años se viene planteando desde los diferentes organismos internacionales. Ese au-



Durante los últimos años, las mayores disponibilidades de productos de la pesca se han debido solamente al crecimiento de la acuicultura.

mento se ha debido casi exclusivamente a un incremento en las capturas de algunos países, como China, donde hay un auge en la producción por el desarrollo de la acuicultura y también por el aumento en la superficie de los embalses. Por otra parte, ese crecimiento fue también consecuencia del aumento en las capturas de boquerones en Chile y Perú, producto que se destina fundamentalmente para la producción de harina de pescado.

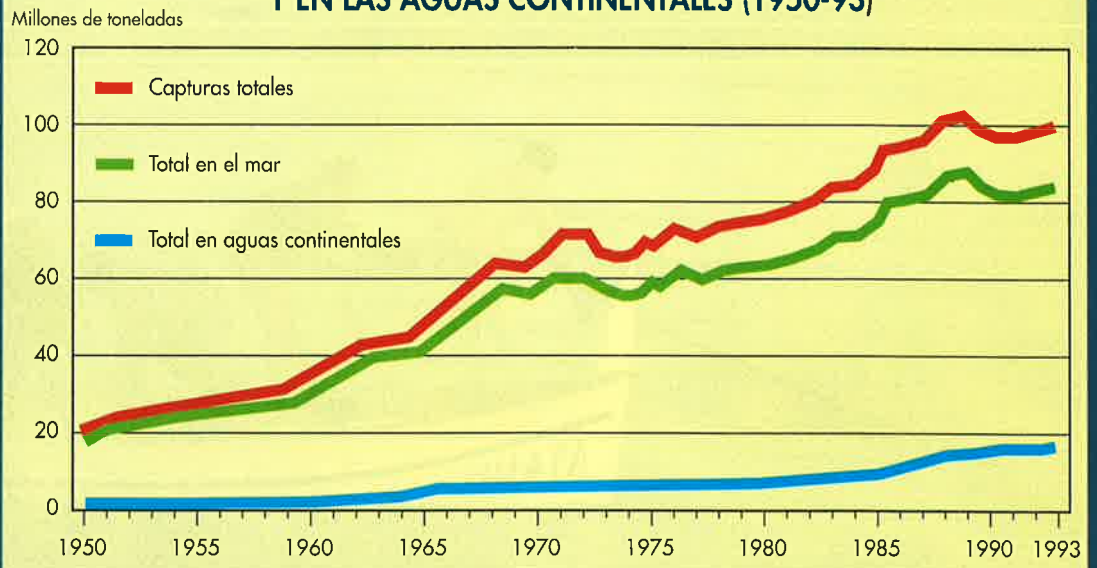
En una distribución por países, los datos sobre la producción mundial de pescado en 1994 es muy significativa. La producción ha pasado de 98,8 millones de toneladas en 1992 a 106 millones de toneladas en 1994. Hay, sin embargo, tres países que acaparan todo ese aumento y no debido precisamente a un crecimiento o recuperación de los caladeros. En ese mismo período, China pasó de 15 a 19,5 millones de toneladas. Perú saltó de 6,9 millones a 11,6 millones de toneladas y Chile lo hizo de 6,5 a 7,8 millones de toneladas, mientras el resto de los países más importantes productores del



mundo tuvieron un descenso en sus disponibilidades.

En conjunto, pues, nos hallamos ante una situación de retroceso en los niveles de capturas. Mientras la producción en aguas marinas ha mantenido una línea de caída per-

PRODUCCION TOTAL DE PESCADO EN EL MUNDO, EN EL MAR Y EN LAS AGUAS CONTINENTALES (1950-93)





manente, solamente la acuicultura, con un aumento medio anual de un millón de toneladas, ha conseguido mantener los niveles de oferta y se espera sea la solución también para el futuro. En la última década ha pasado de los siete millones de toneladas en 1984 a los actuales más de 17 millones de toneladas.

Según los datos manejados por Naciones Unidas, en el sector de la pesca existe una clara situación de sobreexplotación de caladeros, razón por la cual es urgente que los países adopten medidas encaminadas a ordenar este tipo de actividad, limitando en la mayor parte de los casos las capturas para la rehabilitación de las poblaciones. Hay algunas especies demersales y algunos atunes cuya recuperación no es inferior a los diez años.

A comienzos de esta década, de acuerdo con los trabajos realizados por FAO, el 69

por 100 de las especies más importantes del planeta estaban completamente explotadas o con un exceso de actividad sobre las mismas. Para Naciones Unidas, esta situación es difícilmente sostenible y justificable por parte de los países que llevan a cabo este tipo de pesquerías y se hace un llamamiento para el uso más racional de los recursos. En esta línea se ha manifestado la Administración española en los diferentes foros internacionales donde se han debatido estas cuestiones.

Más controles

En opinión de FAO, entre otras medidas, para atajar este grave problema se deberían aumentar los controles sobre el esfuerzo pesquero, reducir el exceso de capacidad en las flotas y prestar más atención en las decisiones sobre la asignación de recursos

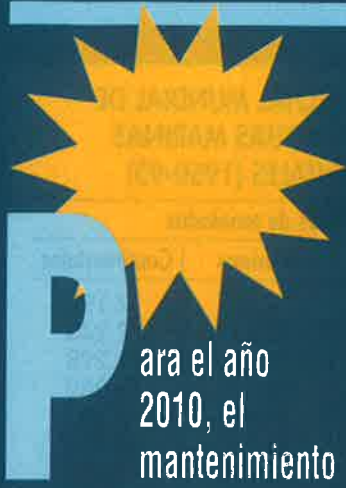
en diferentes caladeros bajo control de organismos internacionales. Por zonas de pesca, hay un grave grado de sobreexplotación en el Pacífico nordoccidental, Atlántico centrooriental, Atlántico sudoccidental y Pacífico centrooccidental. Por especies, ese

problema se plantea, entre otras, con gallineta, merluza, bacalao del Atlántico, langosta, langostino, camarón, bacalao, sardineta, lacha, sardinas, peces demersales tropicales, otras especies pelágicas, anchoa, peces planos y otras especies demersales.

PRODUCCION TOTAL MUNDIAL DE PESCADO EN AGUAS MARINAS Y CONTINENTALES (1950-93)

Año	Miles de toneladas		
	Capturas	Marinas	Continetales
1950	20.750	18.557	2.193
1951	22.882	20.637	2.245
1952	24.416	22.118	2.298
1953	24.825	22.473	2.352
1954	26.495	24.088	2.407
1955	27.599	25.135	2.464
1956	28.958	26.436	2.522
1957	29.752	27.171	2.581
1958	31.013	28.371	2.642
1959	33.950	31.246	2.704
1960	36.869	34.101	2.768
1961	40.458	37.340	3.118
1962	43.515	40.577	2.938
1963	44.985	41.787	3.198
1964	48.411	45.013	3.398
1965	50.767	46.060	4.707
1966	54.716	49.378	5.338
1967	57.780	52.667	5.113
1968	61.311	55.886	5.425
1969	60.300	54.380	5.920
1970	65.211	59.156	6.055
1971	65.604	59.376	6.228
1972	61.581	55.211	6.370
1973	62.207	55.587	6.620
1974	65.562	58.883	6.679
1975	65.469	58.641	6.828
1976	68.988	62.187	6.801
1977	67.905	60.860	7.045
1978	69.998	63.031	6.967
1979	70.831	63.704	7.127
1980	72.028	64.492	7.536
1981	74.592	66.514	8.078
1982	76.768	68.310	8.458
1983	77.497	68.286	9.211
1984	83.932	73.914	10.018
1985	86.378	75.714	10.664
1986	92.845	81.100	11.745
1987	94.454	81.698	12.756
1988	99.132	85.671	13.461
1989	100.353	86.427	13.926
1990	97.593	82.850	14.743
1991	97.376	82.549	14.828
1992	98.729	83.039	15.690
1993	101.270	84.261	17.009

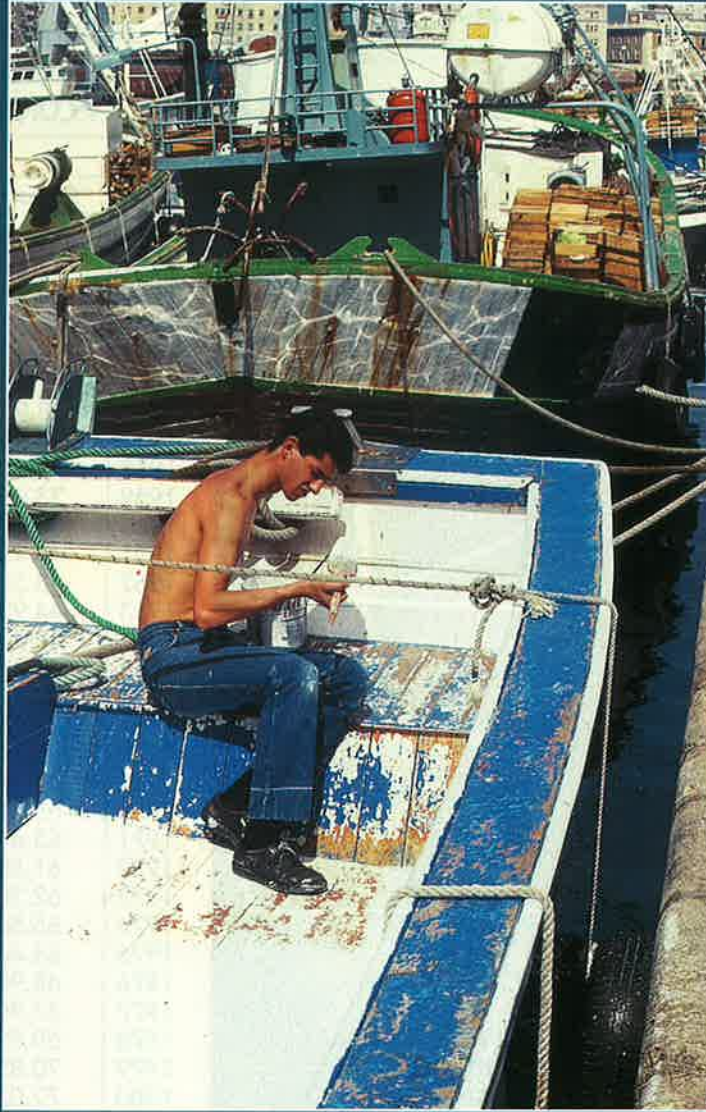
Nota: Los datos de 1993 son preliminares. Se incluyen datos de acuicultura.



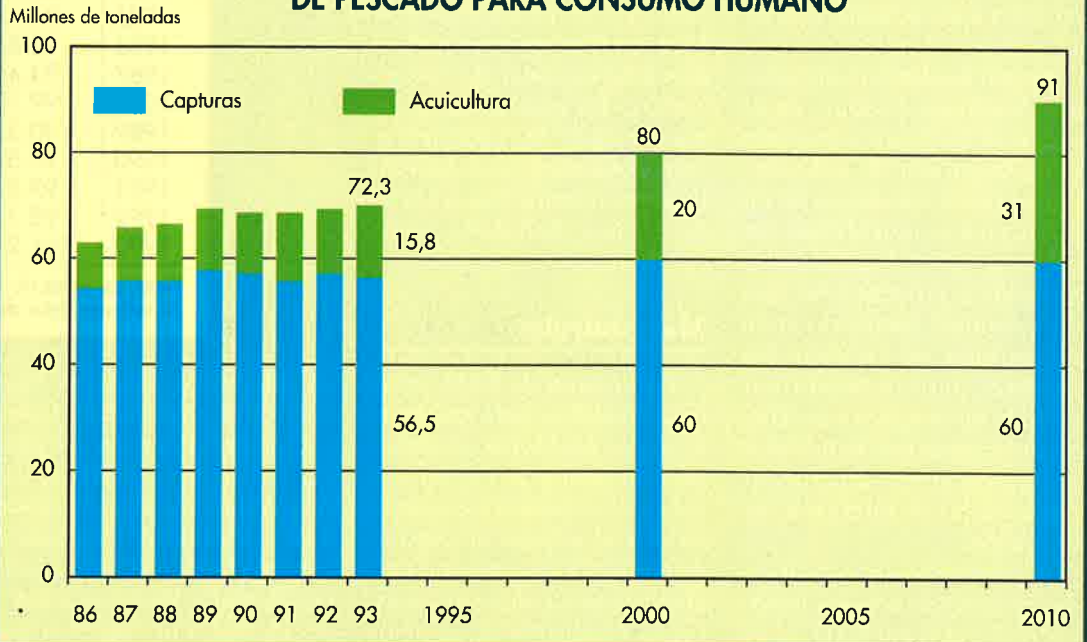
Para el año 2010, el mantenimiento de los actuales niveles de demanda por cabeza dependerá solamente de los resultados que ofrezca la cría artificial en viveros.

Para un mejor aprovechamiento de los recursos de la pesca, no es solamente indispensable una ordenación más racional de las pesquerías, sino también la mejora de los sistemas de transformación y manipulación en tierra, con el fin de lograr el máximo y el aprovechamiento más correcto de las capturas. Según los datos de FAO, desde 1983 los aumentos en las capturas marítimas se han debido fundamentalmente a cuatro especies pelágicas que viven en cardúmenes, así como al colín de Alaska. Por el contrario, especies como bacalaos, merluzas y eglefinos han disminuido de forma permanente, con la sola excepción del aumento de los eglefinos en el Atlántico nordoccidental desde 1991.

De todas las capturas realizadas en el mundo, el 80 por 100 corresponden a solamente 20 Estados, entre los que destaca China con 10 millones de toneladas; Perú con 8,4; Japón con 8; Chile con 6,3 en 1993; 5,6, Estados Unidos; 4,1, la antigua URSS, mientras España ocupa el



PROYECCIONES DE LA DEMANDA HASTA EL AÑO 2010 DE PESCADO PARA CONSUMO HUMANO





puesto 16, con 1,3 millones de toneladas.

A la vista de esta situación, la conservación y ordenación de los caladeros ha sido una de las batallas abiertas por los diferentes organismos multilaterales de pesca y, en especial, desde la propia Naciones Unidas. En primer lugar, se trataría de cumplir rigurosamente las medidas de conservación previstas para las Zonas Económicas Exclusivas. Muchos países en vías de desarrollo con importantes necesidades en materia alimentaria no han llevado a cabo la política de limitación de flotas y pesquerías en general, ya que ello les plantearía, igualmente, un problema para la reubicación de la población ocupada en este sector.

Junto a las Zonas Económicas Exclusivas, un factor importante es, igualmente, la ordenación de la actividad en las llamadas aguas lejanas, unas bajo la regulación de organismos multilaterales y en otros casos totalmente libres, donde las flotas han operado a su antojo sin limitaciones en capturas o tipos de artes. La pesquería en aguas lejanas o en alta mar tuvieron un importante aumento entre los años 1970 y 1990 hasta llegar a los 9,1 millones de toneladas. Desde esa fecha se ha producido un importante descenso hasta poco más de cuatro millones de toneladas. Esta caída se ha debido, fundamentalmente, a la menor actividad de la flota de la antigua URSS, mientras países

como España han mantenido sus niveles tradicionales de capturas en el entorno de las 600.000 toneladas.

Ajuste de flotas

Una ordenación completa de las pesquerías en el mundo requeriría, igualmente, un importante ajuste de las flotas. En la última década, por no remontarnos más al pasado, la flota, lejos de reducirse ha experimentado un importante crecimiento tanto en unidades como en TRB. El número de barcos con cubierta ha pasado de menos de un millón a 1,1 millones de unidades, mientras las embarcaciones sin cubierta crecieron de 2,1 a 2,3 millones de unidades. Por su parte, su potencia pasó de 21 a 26 millones de TRB.

La flota más importante, con el 42 por 100 del total, se halla en Asia, mientras la antigua URSS contaba con el 30 por 100, Europa el 11,6 por 100 y América del Norte el 9,9 por 100. La ampliación de las aguas jurisdiccionales a las 200 millas se pensó que podría ser una medida para reducir el potencial de la flota mundial. Sin embargo, no se logró ese objetivo y muchos de esos barcos que abandonaron aquellas aguas han seguido operando.

La existencia de unas flotas sobredimensionadas en una mayoría de países, especialmente en los menos desarrollados, ha dado lugar en los últimos años a unas pérdidas estimadas por Naciones Unidas en unos 50.000 millones de dólares. Se trata de unos números rojos que se han cubierto en la mayor parte de los casos con subvenciones de las respectivas Administraciones.

Según los datos manejados por Naciones Unidas, se pesca mucho. Además, se pesca mal. Eso es lo que también preocupa en los organismos internacionales. Con el objetivo de aumentar las cap-

Se pesca en exceso y mal. De las capturas realizadas, unos 27 millones de toneladas se destinan para fabricar harina.



Las flotas están sobredimensionadas y, en muchos casos, con fuertes pérdidas subvencionadas por los respectivos Estados. FAO estimó esas pérdidas en unos 50.000 millones de dólares.



turas se han sobredimensionado las flotas. En la misma línea, desde muchas de esas flotas se han utilizado artes de pesca prohibidos o que, en cualquier caso, tienen un claro efecto negativo sobre la situación de los caladeros. En lugar de utilizar artes selectivas, adecuadas para cada tipo de pesquería, muchas flotas se han apropiado del mar y usan todo tipo de medios para lograr el máximo de capturas en el menor tiempo posible.

Desde Naciones Unidas, organismos multinacionales, organizaciones ecologistas y también ya desde muchos países, entre los que se halla España, se ha defendido en los últimos años una política que tenga mucho más en cuenta el sostenimiento de los recursos y la utilización de artes respetuosas con el desarrollo de las especies. Es, sin embargo, una tarea difícil, al suponer el enfrentamiento con muchas flotas y, sobre todo, intereses a quienes no conviene un recorte en las capturas. La bata-

lla de las redes en el propio marco comunitario sería uno de esos ejemplos significativos de enfrentamiento entre flotas y pescadores que defienden el futuro de unos caladeros y los que simplemente se plantean su utilización a corto plazo. Un dato significativo de que se pesca mucho y mal es el hecho de que anualmente, junto a las capturas deseadas o comercializables las flotas recogen en sus redes entre 18 y 39 millones de toneladas de pescado que son descartadas y lanzadas nuevamente al mar para ali-

PRODUCCION TOTAL MUNDIAL EN COMPARACION CON LA ACUICULTURA (1984-93)

Año	Miles de toneladas	
	Capturas	Acuicultura
1984	83.932	6.933
1985	86.378	7.729
1986	92.845	8.807
1987	94.402	10.151
1988	99.086	11.210
1989	100.311	11.497
1990	97.556	12.121
1991	97.052	12.781
1992	98.113	13.921
1993	101.270	15.921

Nota: Los datos de 1993 son preliminares. Fuente: FAO.

UTILIZACION DE LA PRODUCCION ANUAL DE PESCADO (1988-93)

	Miles de toneladas					
	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Captura total	99.086	100.311	97.556	97.052	98.729	101.270
Consumo humano	67.560	69.236	68.813	68.211	71.179	72.270
Enlatado	12.065	12.502	12.625	12.809	12.161	12.200
Curado	10.914	10.293	10.624	10.536	9.151	9.000
Congelado	23.488	23.681	24.171	23.973	23.669	23.500
Fresco	21.093	22.760	21.393	20.893	26.198	27.570
Transformado	31.526	31.075	28.743	28.841	27.550	29.000

Notas: Los datos de 1993 son preliminares. Fuente: FAO.

mento de otras especies. Naciones Unidas habla de unos descartes de 27 millones de toneladas, lo que supone más de la tercera parte de las capturas, lo cual nos da un dato escalofriante. Igualmente hay que tener en cuenta los peces que escapan de las redes, que no son descartados pero que al final han sido dañados y acaban muriendo en el mar. Frente a este problema, la única salida es una mejor regulación de la actividad de las flotas y utilizar artes más selectivos. De esta manera, se estima que en unos pocos años sería posible reducir el porcentaje de los actuales descartes en un 60 por 100, lo que contribuiría a aumentar las disponibilidades de pesca para consumo humano en más de 15 millones de toneladas. Desde Naciones Unidas se aboga, igualmente, por una intensificación de los controles de pesca.

En 1993 el suministro de pescado para alimentación ascendió a 72,3 millones de toneladas. De esta cantidad, 56,5 millones correspondían a capturas en el mar, mientras la parte restante, 15,8 millones, procedía de la acuicultura. Para el año 2000, manteniendo los actuales niveles en la demanda, con algo más de 15 kilogramos por persona y año, la oferta de pescado procedente de las capturas se estima en 60 millones de toneladas y otros 20 millones procedentes de la acuicultura hasta completar un nivel de consumo de 80 millones de toneladas. Con la mirada puesta en el año 2010, para una demanda de 91 millones de toneladas la oferta de capturas en el mar se mantiene en 60 millones de toneladas mientras la acuicultura deberá contribuir ya con 31 millones. Todos los datos apuntan a la necesidad de un desarrollo de la acuicultura para mantener los actuales niveles de demanda, lo que va a suponer también la necesidad de que



Una buena parte de los caladeros se hallan sobreexplotados, con un período de recuperación no inferior a los diez años.

la oferta pase de un crecimiento anual en la década de los ochenta de un millón de toneladas al año a casi dos millones de crecimiento o en los próximos años.

Hay que pescar de forma más ordenada y racional, aumentar la producción en acuicultura y tratar de sacar la máxima utilización también de las capturas. En el caso concreto de 1993, de unas disponibilidades totales en 101,3 millones de toneladas, 72,3 millones fueron para consumo humano, mientras que nada menos que 29 millones se destinaron a su transformación, especialmente en harinas. Ello supone al final que, de todas las

PRODUCCION DE LA ACUICULTURA (1984-93)

Año	Millones de toneladas
1984	7
1985	8
1986	9
1987	10
1988	11
1989	12
1990	13
1991	14
1992	15
1993	16

Nota: Los datos de 1993 son preliminares. Fuente: FAO.

TONELAJE DE REGISTRO BRUTO DE LAS FLOTAS PESQUERAS MUNDIALES (1970-92)

Año	Miles de TRB
1970	13.616
1975	17.230
1980	19.927
1981	20.204
1982	20.822
1983	21.339
1984	21.468
1985	22.157
1986	22.907
1987	23.522
1988	24.096
1989	24.887
1990	25.394
1991	25.807
1992	25.994

Fuente: FAO.

capturas, casi el 50 por 100 es una pesquería casi inútil. Un 25 por 100 se elimina con descartes y el otro 25 por 100 de lo que se descarga va para piensos.

A tenor de todos estos datos, es evidente que la actividad pesquera necesita una reflexión en profundidad y no solamente ante sugerencias o acusaciones de países ribereños que, en definitiva, no plantean ningún cambio, sino proteger aguas para sus intereses. ■

Vidal MATE

NUEVA PUBLICACION DEL FROM

«La cocina del pescado de agua dulce... y algo más»

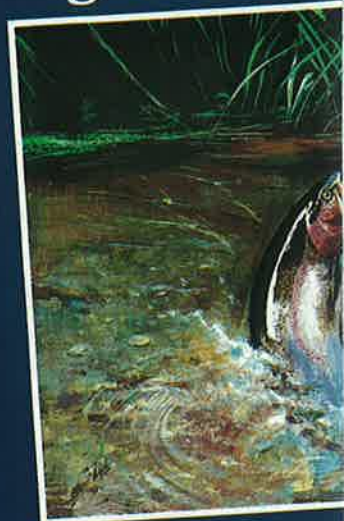
La osadía del hombre en la explotación del medio marino no ha supuesto el abandono de las actividades extractoras en las aguas continentales, sino todo lo contrario. Las crecientes necesidades alimenticias llevaron al «cultivo» de las especies de agua dulce más sabrosas y de mayor interés, dando lugar al desarrollo de la acuicultura propia de este medio. Destacar la importancia socio-económica que la producción dirigida de peces de agua dulce tiene en España y dar a conocer en todos los aspectos sus excelentes cualidades gastronómicas y posibilidades de futuro es el objetivo del libro «La cocina del pescado de agua dulce... y algo más», que ha editado la Secretaría General de Pesca Marítima, del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

TAL y como explica el secretario general de Pesca Marítima, José Loira, el libro pretende apoyar esa apuesta por el futuro que es la acuicultura continental española, para que

la fauna pesquera de agua dulce sea cada vez más rica y pujante. En este sentido, Loira destaca el extraordinario aprecio que existe a nivel mundial por algunas de estas especies, como es el caso de los ciprínidos, con

sus amplias posibilidades de producción en Extremadura y en otras regiones. Sólo en China se producen más de dos millones y medio de toneladas de carpa al año y únicamente esa especie es la responsable de que

La cocina del de agua dulce



MINISTERIO DE AGRICULTURA
SECRETARÍA GENERAL DE PESCA MARÍTIMA

CONSTRUCCIÓN DE MONOCASCOS Y CATAMARANES PARA PESCA
TRABAJOS ESPECIALES - BATRIMETRÍAS - RECREO Y PASAJE
PESQUEROS HASTA 22 NUDOS DE VELOCIDAD
BARCOS PARA PRÁCTICOS
PESQUEROS PARA ARRASTRE Y CERCO, HASTA 22 M. DE ESLORA

ASTIBOAT, S. L.



C/ SAN JAIME, 193
12550 ALMAZORA (CASTELLÓN)
TEL. 964/56 36 05 - FAX: 964/56 36 12

El pescado... y algo más



RA, PESCA Y ALIMENTACION
DE PESCA MARITIMA
OM

dicho país cubra el 35 por 100 de la acuicultura mundial. Respecto a países europeos, aparte de las aproximadamente 25.000 toneladas de trucha que se producen en España, son igualmente destacables las producciones de carpa de Alemania, Hungría o Polonia.

Según José Loira, «*es conveniente orientar en mayor medida la acción política de promoción y apoyo a nuestro sector productivo hacia especies tales como la carpa, la anguila, la tenca o el black-bass, entre otras. Tampoco deben ignorarse las posibilidades que puede ofrecer la introducción de diversas especies complementarias de agua dulce, como el esturión, cuyos fileteados y ahumados tienen un cierto interés*».

Esta nueva publicación dedica un amplio capítulo a relatar los orígenes del consumo de pescado de aguas dulces que datan del Mesolítico, en el que ya se conocían técnicas para secar y ahumar el pescado.

También se hace una pequeña historia de la piscicultura. Según se explica en el libro, esta técnica ya era utilizada por los chinos cuatro mil años antes de Cristo, pero tal y como la entendemos en la actualidad la piscicultura tiene sus orígenes en la Edad Media. Renace de manos de monjes y religiosos, que con el fin de abastecer a sus comunidades en los días de abstinencia, criaban y engordaban peces en estanques anejos a los monasterios.

La apetencia de pescado, como consecuencia de hábitos alimenticios ancestrales, se sustentó en su día en los pescados de río para las poblaciones del interior y en los marinos para las del litoral. A partir de los años treinta el sector pesquero de origen marítimo toma el relevo en el suministro de pescado en condiciones idóneas de calidad y precio a una sociedad cada vez más urbana. Pero esta demanda cada vez mayor de pescado choca con las dificultades de encon-

trar caladeros y de respetar las reservas. Por ello se ha vuelto a mirar hacia los ríos y hacia el cultivo de pescado de agua dulce, cuyo potencial en nuestro país está estimado en 500.000 toneladas anuales.

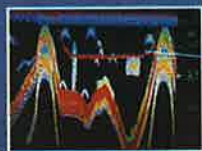
El libro se completa con la ficha de los distintos pescados de agua dulce, como son la anguila, el barbo, la perca americana, la boga, el camarón de río, el cangrejo, el caracol, la carpa, el lucio, el reo, el salmón, la tenca y la trucha, y una serie de recetas para cocinarlos.

Por último, cabe mencionar que el libro ha sido coordinado por el director general de Mercados Pesqueros y presidente del FROM, Sebastián Fraile Arévalo, con la ayuda de los funcionarios de esa Dirección General y de otras Direcciones Provinciales del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación donde hay zonas adecuadas para el cultivo de especies de agua dulce. ■

C. H. C.



SCANMAR CERCO



TRAZA SENSORES

DISTRIBUIDORES Y SERVICIO OFICIAL

HISPANOVA MARINE CANTABRIA: Argentina 7 bajo Tel.: (942) 23 61 83 - Fax: (942) 23 76 15
E-Mail: Hispanova@BilMailer.Net - 39008 SANTANDER
HISPANOVA MARINE VIGO: Cánovas del Castillo bajo. Tel.: (986) 43 51 55 - Fax (986) 22 40 44
Télex: 83473 HMVE E. 36202 VIGO

¡Los ojos bajo el mar!

Si estás interesado
solicítanos una demostración
desde tu propio barco



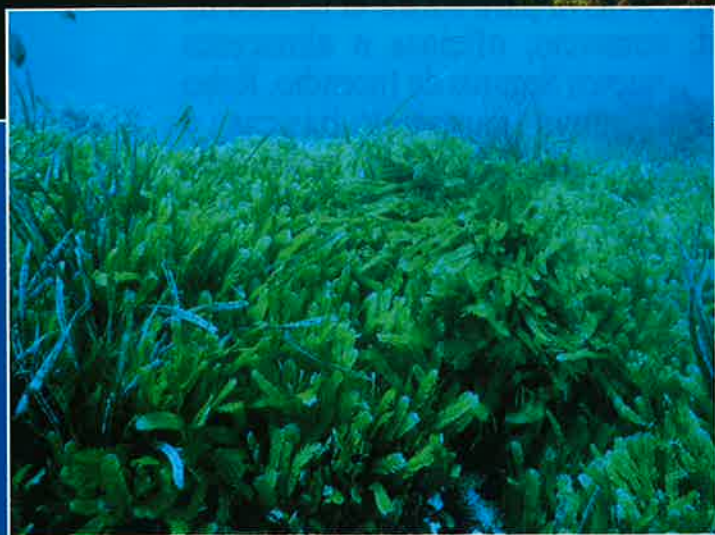
María Antonia Ribera,
bióloga:

«LA CONTAMINACION BIOLOGICA, UNO DE LOS MAYORES PROBLEMAS ECOLOGICOS DEL SIGLO XXI»

*De seguirse
el actual
ritmo de
introducción
de especies,
para el 2050
puede haber
más especies
de algas
foráneas que
indígenas
en el
Mediterráneo.*

La construcción del Canal de Suez en 1869 ha supuesto la introducción en el Mediterráneo de más de 300 especies no autóctonas. La acuicultura o el agua de lastre de los buques, entre otras vías de penetración, han incrementado notablemente el ritmo de introducción de especies en los últimos treinta años. De seguirse el ritmo actual, para el 2050 en el Mediterráneo puede haber más especies de algas introducidas que indígenas. La

introducción y proliferación de la *Caulerpa taxifolia*, el ejemplo, quizá, más difundido, ha hecho que el problema de las «invasiones biológicas» salte a la palestra en Europa. El impacto ecológico y biológico puede resultar irreversible. Por ello, si no se hace nada por evitar la tendencia actual, la introducción de especies puede constituir uno de los mayores problemas ecológicos del próximo siglo.



PESCA, acuicultura, turismo, navegación, industrias al borde del mar... son sectores que pueden verse —o se están viendo— afectados por la introducción de especies no autóctonas. El coste de las invasiones resulta difícil de valorar ya que entran en juego numerosos factores. Como apunte al respecto, citar los 97.000 millones

de dólares estimados por una comisión de investigación del Congreso de los Estados Unidos desde comienzos de siglo. Una cifra, por otra parte, mínima, si se tiene en cuenta que se estudiaron 79 de las 4.500 especies introducidas en los Estados Unidos. Las repercusiones sobre el ecosistema resultan aún más preocupantes, sobre todo si tenemos en cuenta las dificultades para erradi-

MURIMAR LE CUBRE SUS RIESGOS



(A valor de reposición de nuevo)

SEGUROS MULTIRRIESGO. Ahora MURIMAR, avalada por 60 años al servicio de la navegación, extiende sus redes a tierra para cubrir el terreno de su desarrollo. Su hogar, su comunidad, comercio, oficinas o almacenes quedarán cubiertos mediante los nuevos Seguros de Incendio, Robo y Multirriesgo, ofreciéndole unas garantías básicas y opcionales capaces de satisfacer todas las exigencias. Porque MURIMAR avanza con usted, amplía sus seguros para disminuir sus riesgos.



MURIMAR

MUTUA DE RIESGO MARITIMO

Orense, 58 - 6.ª plta. 28020 MADRID Tel.: 597 18 35 - Telex: 46550 - Fax: 597 18 13

INTRODUCCION DE ESPECIES MARINAS



«Ningún santuario está al abrigo de la introducción de especies. Reservas naturales, parques regionales... podrían un día proteger ecosistemas dominados por especies invasoras.»

car estas especies. El ejemplo de la *Caulerpa taxifolia* –sobradamente conocido por los lectores de MAR– resulta suficientemente revelador.

Orestes Cendrero, director del laboratorio del Instituto Español de Oceanografía en Santander y delegado español en el Consejo Internacional para la Exploración del Mar (conocido por sus siglas inglesas ICES), señaló recientemente a esta revista su preocupación por la introducción de especies marinas extrañas a un determinado hábitat. Una preocupación que situaba por encima de otros tipos de contaminación.

Consecuencias irreversibles

María Antonia Ribera, bióloga del laboratorio de Botánica de la Facultad de Farmacia de la Universidad de Barcelona, se manifiesta en similares términos: «Contrariamente a otros problemas, tales como la contaminación o los incendios forestales que, más o menos, se empiezan a saber controlar y que son reversibles a corto o medio plazo, la introducción de

especies aparece, en el estado actual de conocimientos y técnicas, como casi siempre irreversible. Ningún santuario está al abrigo de la introducción de especies. Reservas naturales, parques regionales... podrían un día proteger ecosistemas dominados por especies introducidas y cuyas características son irreversibles.»

Pero ese carácter de irreversible conviene ser matizado, y María Antonia Ribera lo hace de forma que resulte inteligible para los legos en la materia –al igual que el resto de sus explicaciones: «No todas las modificaciones deben considerarse destrucciones; la incorporación de una nueva especie ocupando un nicho ecológico vacío comportará, seguramente, modificaciones en el funcionamiento del ecosistema, modificaciones que, aunque sean irreversibles, no tienen por qué ser destructoras. Si por irreversible se considera que al erradicar la especie invasora se pueda restablecer la situación anterior, dependerá del grado de destrucción ocasionado. Si la invasión ha provocado la desaparición de alguna especie, se puede considerar una mo-

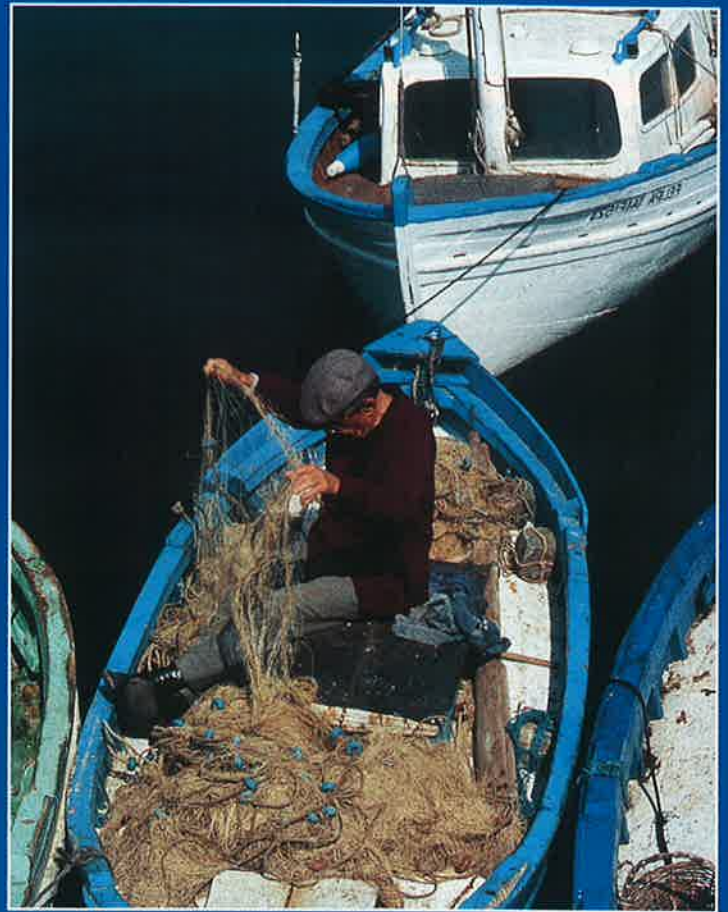


INTRODUCCION DE ESPECIES MARINAS



dificación irreversible. Si las especies siguen estando representadas en la zona, del mismo modo que en el medio terrestre los encinares vuelven a instalarse en los pinares, las comunidades autóctonas podrían volver a ocupar su espacio, así como su función en el ecosistema.»

Hecha esta precisión, se puede afirmar que estamos ante un problema de enorme trascendencia, que María Antonia Ribera —bióloga que ha centrado durante los últimos años su investigación sobre la invasión de especies biológicas en el medio marino— define como uno de los grandes



ORCA

CABLES DE ACERO



m7



EURORED VIGO SL

AVDA. RICARDO MELLA, 95. AUTOVÍA VIGO - BAIONA. 36213 VIGO (España)
Telf. (986) 20 33 12 / Fax (986) 20 60 05

REDES - HILOS - ESTACHAS - PUERTAS DE ARRASTRE - MAYORISTAS DE EFECTOS NAVALES



problemas ecológicos al que deberá enfrentarse el ser humano en el próximo siglo. Un fenómeno que puede vulgarizar y homogeneizar las poblaciones y los paisajes a escala planetaria.

Sin embargo, no nos encontramos ante un hecho nuevo. Antaño, la introducción de especies constituyó un fenómeno natural que jugó un importante papel en la historia de la repoblación de cada región. Las introducciones naturales, las extinciones de especies en el curso de los tiempos geológicos, se hacen a un ritmo muy lento. El ser humano es el que ha dado paso a una formidable aceleración en el proceso de introducción de nuevas especies.

Un claro ejemplo de ello lo encontramos en el Mediterráneo. Hasta los años cincuenta el ritmo de penetración de nuevas especies fue lento. Sin embargo, a partir de los años sesenta se produce una formidable aceleración. Cerca del 60 por 100 de los invertebrados introducidos, así



«En acuicultura, la importación de alevines está sometida a controles sanitarios, pero las medidas legales de cuarentena no son eficaces para gran número de organismos que llevan consigo.»

como el 50 por 100 de la flora, se produce con posterioridad a 1970. En Europa, más del 70 por 100 de las introducciones vegetales marinas son posteriores a 1960. Según los científicos, de seguirse el actual ritmo de invasión de especies en el Mediterráneo, para el 2050 podría haber más algas introducidas que indígenas.

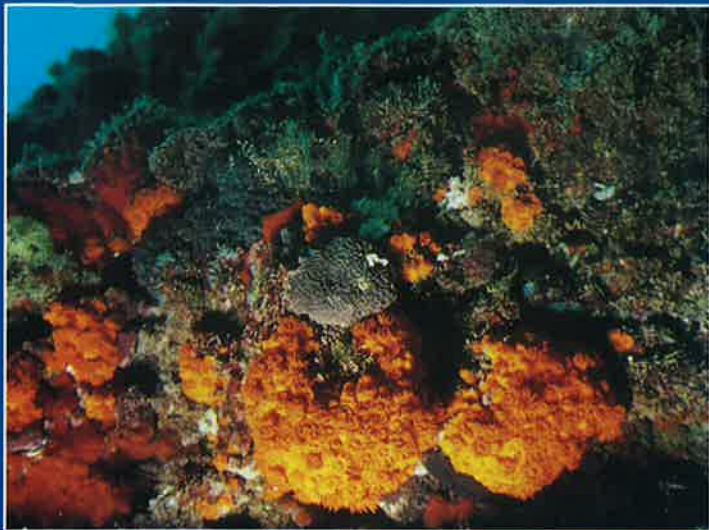
Vías de penetración

Por lo que al Mediterráneo respecta, la mayor agresión se produce tras la construcción del Canal de Suez en 1869. Unas 350 especies, según datos de la FAO, han llegado desde el mar Rojo desde entonces, entre las que destaca una numerosa presencia de peces, grupo menos raramente afectado por

otras vías de introducción. Las especies introducidas por esta vía son conocidas como «migraciones lessepsianas», en atención al artífice de esta obra, Ferdinand Lesseps.

Con la excepción hecha de las «migraciones lessepsianas», el transporte marítimo figura como la principal vía de introducción, por el traslado de organismos adheridos a sus quillas (*fouling*) o por ser transportados en las aguas de lastre. La primera de ellas —quizá haya sido la vía más antigua de introducción y la de mayor importancia en los siglos XVIII y XIX— hoy ha perdido relevancia gracias a las pinturas *anti-fouling*. La segunda vía, por contra, resulta más preocupante. «El sistema de lastrado de los buques mediante agua implica el transporte de millones de metros cúbicos de agua de un océano, con toda la flora y fauna acompañante —no sólo los individuos sino, además, puestas de huevos, células reproductoras, quistes, esquejes, etcétera— y su vertido en otro océano distinto.»

INTRODUCCION DE ESPECIES MARINAS



Como ejemplo de la importancia de esta vía de introducción, baste reseñar las 367 especies detectadas en las aguas de lastre de un buque japonés a su llegada a Estados Unidos. «Podemos afirmar –señala María Antonia Ribera– que las aguas de lastre constituyen el sistema de transporte de especies menos selectivo, tanto desde el punto de vista ecológico (afecta a todos los hábitats) como taxonómico (afecta a todas las especies).»

La acuicultura resulta ser otra vía de introducción importante. A través de esta actividad se puede dar entrada a agentes patógenos perjudiciales para las especies locales; también hay que contar con el potencial

impacto que puedan tener especies que no queden confinadas en un sistema cerrado de cultivo, o el impacto genético de las especies introducidas. A pesar de ser una de las vías de penetración más importantes, y de las más estudiadas y documentadas, se sigue sin prestarle demasiada importancia. Para empezar, se carece de una legislación adecuada a los problemas que está originando.

Contaminación genética

Respecto al impacto genético, María Antonia Ribera hace la siguiente precisión: «Del mismo modo que la agricultura

Un peligro latente

La desinformación sobre las consecuencias del transporte de seres vivos, en especial respecto al medio marino, es considerable. Por ello, y sin caer en el alarmismo, la información puede resultar un instrumento eficaz de cara a disminuir la frecuencia de las introducciones. Concienciar sobre este problema es, fundamentalmente, el objetivo del presente reportaje. Un problema que, especialmente en el medio marino, apenas está estudiado; sin embargo, las consecuencias de algunas de estas invasiones son un «peligro latente» frente al que resulta imprescindible tomar medidas.

La llegada de individuos a un nuevo hábitat no implica necesariamente su naturalización. En realidad ocurre más bien lo contrario, ya que sólo un 10 por 100 de las introducidas lo hace con éxito, y de ese porcentaje, un 80 por 100 no tendrá repercusiones sobre las comunidades indígenas.

Una vez introducida una especie, incluso después de una inicial explosión demográfica, se puede producir un declive, estabilizarse o proseguir la progresión. En el primer caso, el declive entraría a formar

parte de los fracasos. Otros casos, como el del alga parda *Colpomenia peregrina*, que a principios de siglo invadió las costas atlánticas creando graves problemas a la ostreicultura, hoy apenas tiene relevancia. Cuando el crecimiento inicial continúa en progresión de forma indefinida, entonces nos encontramos ante una clara invasión. La *Caulerpa taxifolia* es un claro ejemplo, multiplicando por seis su superficie cada año desde 1984.

Por tanto, para hablar de una invasión hay que tener en cuenta muchos factores, no sólo su introducción: la adaptación al medio, la biodiversidad del ecosistema donde se introduce, la existencia de depredadores, su velocidad de expansión... Entre los más veloces habría que situar al alga parda *Sargassum muticum*, que ha recorrido dos mil kilómetros en menos de veinte años. Introducida accidentalmente con los alevines de la ostra japonesa *Cassostrea gigas* (lo que pone de relieve la falta de control sobre las especies introducidas), esta alga está provocando problemas a un gran número de actividades humanas, como a la

navegación y a las instalaciones acuícolas, al tiempo que ha determinado la disminución de ciertas especies indígenas.

La *Cassostrea gigas*, además, puede estar en el origen de la virosis que diezmo la población de la ostra autóctona *Cassostrea angulata*.

En cuanto al impacto ecológico de estas invasiones, hay dos hechos destacables: la competencia con las especies autóctonas y la contaminación genética. La competencia puede provocar el desplazamiento de las especies autóctonas, produciendo, incluso, su extinción. A corto plazo, estos cambios pueden dar lugar a múltiples variaciones en el funcionamiento del ecosistema. A largo plazo tiene como consecuencia la disminución de la biodiversidad, lo que dará lugar a la homogeneización de los ecosistemas.

La contaminación genética es otro de los grandes problemas a tener en cuenta, ya que, entre otras consecuencias, conlleva la pérdida de la identidad diferencial entre distintas poblaciones de la misma especie. (El ICES dedica una especial atención a los efectos

negativos que pudieran resultar de la introducción de especies marinas no autóctonas, preocupación que se materializó en 1973 en el primer Código de Conducta. Distintas revisiones nos conducen al «Código de Conducta de 1994», en el que se insiste en la necesidad de evaluar el impacto genético.)

Sirvan estos ejemplos a modo de botón de muestra de las consecuencias que pueden derivarse de las invasiones biológicas. Su impacto real, especialmente en el medio marino, apenas es conocido hoy en día. Como en el caso de la *Caulerpa taxifolia*, poco se puede hacer por contrarrestar los efectos de una introducción. Lo mejor, pues, tratar de frenar estas introducciones al tiempo que se potencia el estudio de sus consecuencias. Todo en pos de desactivar esta especie de bomba de relojería que el ser humano está depositando en el fondo de nuestros mares. ■

R. G.

NOTA: Los datos de este recuadro están entresacados de una conferencia pronunciada por María Antonia Ribera, en noviembre de 1993, en la Semana Europea de la Cultura Científica.

ra o la ganadería potencian, gracias a la mejora genética, la creación de individuos con variaciones genéticas respecto a la especie a la cual pertenecen, la acuicultura está iniciando el mismo modelo de actuación con vistas a mejorar la producción y la calidad del mismo producto. Cuando estas especies colonizan el medio natural de forma no controlada pueden presentar un comportamiento de especie invasora, con las consecuencias que ello comporta, como desplazar las especies locales.

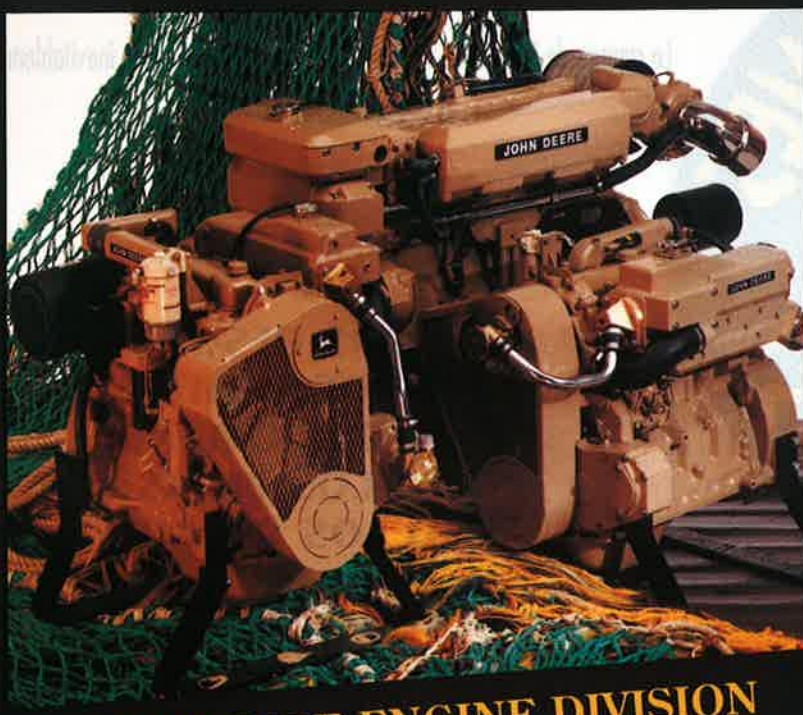
Ahora bien —prosigue—, quizá el problema más grave sea el que estas variedades genéticamente modificadas, o incluso especies distintas pero muy próximas genéticamente, puedan cruzarse con las especies autóctonas, dando lugar a descendencia genéticamente diferente, proceso conocido como "contaminación genética". Hay que recordar que muchas especies genéticamente cerca-



nas se mantienen como especies separadas debido al aislamiento geográfico, que impide que se puedan cruzar con ellas; ahora bien, algunos vectores de introducción de especies, como las aguas de lastre, permiten que las especies puedan traspasar todas las barreras geográficas, lo que podría dar lugar a una extraordinaria "mezcla genética" a escala planetaria de consecuencias desconocidas.»

La acuariología o la experimentación científica (junto con la acuicultura, son actividades que pueden comportar la manipulación de organismos alóctonos) constituyen otras vías de introducción a tener en cuenta. En este sentido, baste recordar que la *Caulerpa taxifolia* es muy probable que llegara al Mediterráneo a través de un acuario. Al respecto, cabría incidir en la importancia del transporte incontrolado o la comercialización de seres vivos, donde también se produce

DEERE POWER SYSTEMS



JOHN DEERE ENGINE DIVISION

Hoy en día la potencia más moderna en el mar es John Deere. No somos principiantes en lo que se refiere a construcción de motores que ofrecen fiabilidad así como eficiencia. Desde el año 1949 hemos venido fabricando más de 3 millones de motores diesel destinados a equipos agrícolas y de la construcción.

Nos dedicamos a construir nuestra reputación fabricando lo mejor — y nuestros nuevos motores marinos de 4 y 6 cilindros reúnen las características que mantienen esta tradición.

DEERE POWER SYSTEMS GROUP
JOHN DEERE ENGINE DIVISION
SARAN, FRANCE

Tel.: (33) 38 82 61 19

Fax.: (33) 38 82 60 00

CASLI, S.A. (DIVISION TRANSDIESEL)
c/Viguetas Castilla, 26
28820 Coslada

Madrid

Tel.: (91) 673.70.12

Fax.: (91) 673.74.12

Venga a visitarnos
en la próxima feria náutico-pesquera en San Carlos de la Rápita



DEERE
DIESEL

X 731 ES

16, 17, 18, 19 Maio
BURELA (Lugo)



EXPOMAR-96

FEIRA MONOGRAFICA
NAUTICO - PESQUEIRA

Organiza:



Pesca

- Industria naval: construcción y reparación • Cámara de máquinas • Equipamientos de cubierta, casco y carga
- Electricidad y electrónica naval • Equipamientos de proceso y conservación en buques pesqueros • Equipamientos especiales para buques • Otras actividades.

Náutica

- Embarcaciones a vela y motor • Lanchas • Embarcaciones neumáticas • Motores náuticos • Electrónica náutica • Puertos deportivos • Organismos oficiales, Federaciones, Asociaciones • Clubes náuticos • Turismo náutico-deportivo
- Windsurf • Motos acuáticas • Pesca deportiva

Jornadas técnicas

- Comercialización del producto pesca • Política pesquera comunitaria • Biología marina

Organiza:



Rúa do Ril, 2 - Entlo. - 27880 BURELA - Telfs. (982) 585648 - 586232 - Fax: (982) 585182



Este logo constituye la imagen de la campaña publicitaria dirigida a concienciar a la opinión pública en el respeto del medio ambiente marino.

La captura de inmaduros impide su reproducción y produce inevitablemente, la desaparición de las especies.

¡NO LOS PESQUES!
¡NO LOS VENDAS!
¡NO LOS COMPRES!
¡NO LOS PIDAS!
¡NO LOS COMAS!

INTRODUCCION DE ESPECIES MARINAS



un gran vacío legal, junto a la desinformación e irresponsabilidad humana, todo lo cual permite que un ser vivo pueda ser desplazado de un continente a otro, de un hábitat a otro, incluso dentro de la legalidad.

Además de las vías de introducción de especies no autóctonas que, someramente, acabamos de describir, cabría preguntarse si también de la mano del ser humano se facilita el que una especie invasora, una vez introducida, tenga más posibilidades de asentarse. La contaminación, por ejemplo, disminuye la riqueza específica, lo que facilitaría la instalación de nuevas especies. María Antonia Ribera hace la siguiente reflexión al respecto: «Es difícil generalizar, aunque normalmente eso es así. Ahora bien, estas nuevas especies sólo podrían sobrevivir en estos medios si son especies oportunistas, o sea, de ciclo rápido, de fácil adaptación a condiciones ambientales extremas y/o fluctuantes. De hecho, las especies oportunistas, aunque no sean introducidas, siguen el mismo modelo de comportamiento que una especie invasora: aprovechan alguna alteración en el medio y la falta de competencia por parte de otros organismos para su rápida expansión.

Si tenemos en cuenta los primeros puntos de localización de especies introducidas, éstos corresponden, en gran

número, a zonas portuarias o lagunares; o sea, hábitats alterados o inestables. Sin embargo, no debe olvidarse que justamente en estos hábitats es donde actúan los dos vectores de introducción más importantes: el transporte marítimo y la acuicultura, respectivamente».

Legislación adecuada

Puede haber otras vías de introducción, como los aparejos de pesca, pero las citadas son, sin duda, las más relevantes. En el actual estado de cosas, lo que sí se puede afirmar es que

la mejor actuación posible es la prevención; reducir las probabilidades de que se produzca una invasión. «Para ello —señala María Antonia Ribera— es indispensable una legislación muy estricta, tanto en su redacción como en su aplicación, basada en un profundo conocimiento científico y de ámbito supranacional (en el mar no existen fronteras).»

En acuicultura, por ejemplo, «la importancia de alevines está sometida a controles sanitarios, pero las medidas legales de cuarentena no son eficaces para gran número de organismos —parásitos o epi-



«El ejemplo de la *Caulerpa taxifolia* ha servido para demostrar, una vez más, que los intereses económicos a corto plazo tienen mucha fuerza política e impiden la toma de medidas preventivas.»

biontes— que llevan consigo» (este sería el caso de la introducción de la *Sargassum muticum*).

La *Caulerpa taxifolia* puede resultar el ejemplo más ilustrativo de la actual situación. Este caso ha puesto de relieve la extrema dificultad de erradicación de las especies introducidas. También ha servido para que científicos, políticos y medios de comunicación tuvieran en cuenta este otro tipo de contaminación marina sobre el que nunca se hablaba, y que en algunos países se tomaran me-

INTRODUCCION DE ESPECIES MARINAS



impiden tomar medidas preventivas (prohibir el fondeo de embarcaciones turísticas en la zona, por las implicaciones que tal medida tendrá sobre el sector hostelero) contra esta invasión, que no tienen otro objetivo que proteger los intereses económicos a largo plazo (por ejemplo, la pesca en la zona).»

El mayor problema, para María Antonia Ribera, «es que no se valora la situación derivada de la introducción de especies. Creo que a partir de ahora se tendrá más en cuenta». ■

Raúl GUTIERREZ



didadas legales. Medidas que, como precisa nuestra interlocutora, siempre llegan con retraso o son de ámbito regional, y aunque pueden servir como ejemplo, no permiten solucionar el problema.

Pero también ha servido para destapar otro problema, el de los intereses económicos. «El ejemplo *Caulerpa taxifolia* ha servido para demostrar, una vez más, que los intereses económicos a corto plazo tienen mucha fuerza política e

”

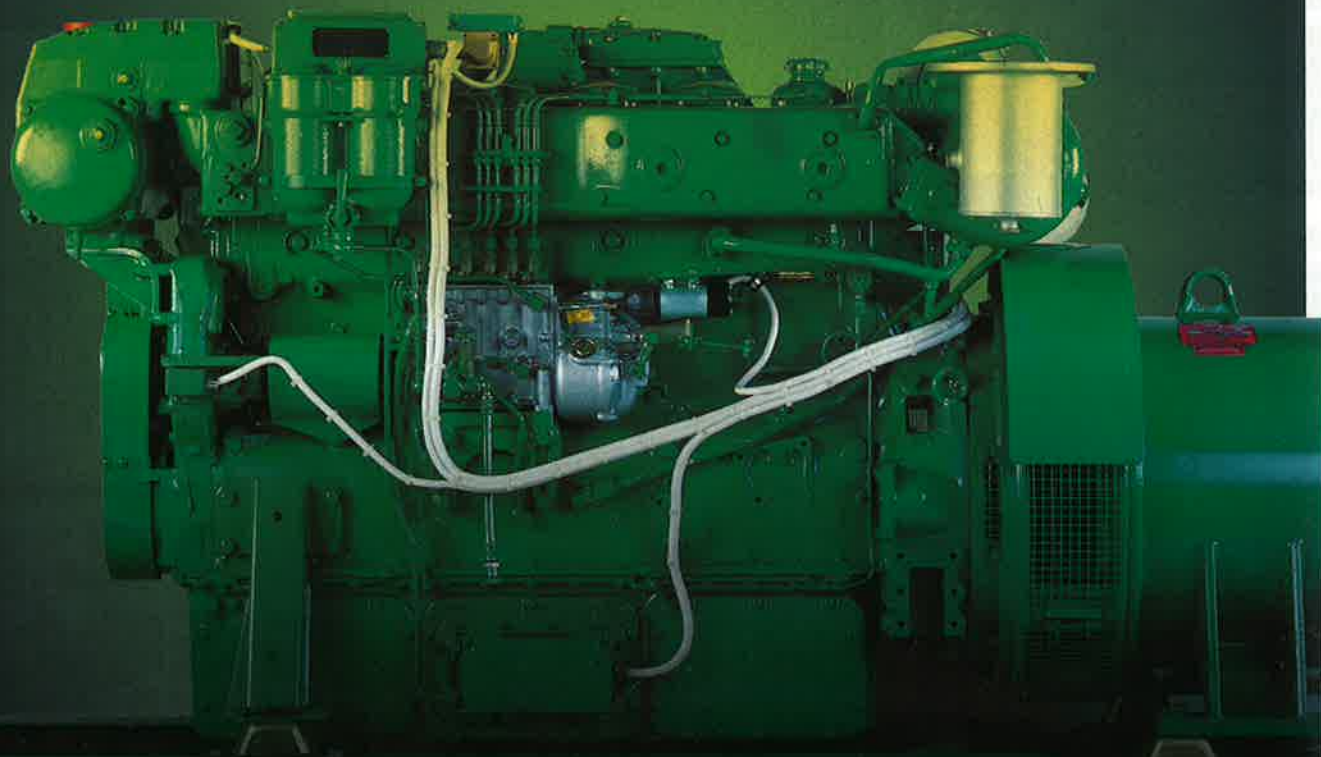
«La introducción de especies puede dar lugar a una extraordinaria “mezcla genética” a escala planetaria de consecuencias desconocidas.»

¿Cómo actuar?

Para enfrentarse a la amenaza derivada de la invasión de especies no son necesarias, para empezar, medidas espectaculares ni costosas. Simplemente decisión de abordar el problema. El primer paso, reducir el número de potenciales especies invasoras. Al respecto, María Antonia Ribera hace las siguientes propuestas, partiendo de la «elaboración y aplicación de una legislación muy estricta, tanto en su redacción como en su aplicación, basada en un profundo conocimiento científico y de ámbito supranacional»:

- Determinar las modalidades de descontaminación o de cuarentena precisas para los organismos de interés en acuicultura que se transporten; estas normas deben basarse en rigurosos estudios científicos y no sólo responder a un control sanitario.
 - La introducción voluntaria de especies, como en la acuicultura, debe regirse por una reglamentación muy estricta; justificar la necesidad de utilizar tal especie y no otras autóctonas; valorar económicamente los beneficios de esta introducción; presentar estudios de impacto en el supuesto que la especie colonizara el medio natural.
 - El agua de lastre debería ser tratada; acuerdos internacionales deberían tender hacia la supresión de esta práctica.
 - La venta, transporte y manipulación de especies exóticas en acuarios y laboratorios científicos deberían estar sometidos a reglas de funcionamiento muy estrictas.
- La información y la sensibilización del público sobre los riesgos de la introducción de especies constituye el complemento indispensable a todo esfuerzo en materia de legislación. ■

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



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

Gama de productos Volvo Penta para buques profesionales:

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



Unidad de control diesel Volvo Penta

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

**VOLVO
PENTA**

Volvo Penta Espana SA

Paseo de la Castellana, 130
28046 Madrid

Tel.: 566 61 00 • Fax: 566 62 00

SIN TEXACO UD. SE PIERDE ALGO IMPORTANTE

Hemos dedicado nuestros mejores esfuerzos a suministrar lubricantes marinos de calidad para todo tipo de buques, alrededor del mundo.

Nuestra red mundial de suministro está atendida por personal experto, dispuesto a solucionar los problemas... en cuestión de horas.

Además, nuestro programa de análisis de aceites le puede ayudar a detectar los problemas de su motor, antes de que alcancen su fase crítica.

Efectivamente, sin TEXACO Ud. puede estar perdiéndose algo realmente importante.

▲ MARQUE LA REFERENCIA ▲
TSL-342

Texaco Ltd.

Fuel and Marine Marketing
2000 Westchester Avenue
White Plains, NY 10650
Phone: (914) 253 40 00
Fax: (914) 253 60 02
Télex: 177440, 1791144
Cable: Texmaroil Harrison



Texaco Ltd.

Fuel and Marine Marketing Department
1 Westferry Circus
Canary Wharf
London E14 4HA
United Kingdom
Phone: 07-44-1717193000
Fax: 07-44-1717195171
Télex: 8956681
Telegrams: Texmaroil London

Se celebrará en Madrid del 22 al 26 de abril

XIV CONGRESO MUNDIAL SOBRE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO

PARA este XIV Congreso Mundial sobre Seguridad y Salud en el Trabajo se han elegido tres grandes temas para su análisis y debate en plenario:

- «La globalización de las relaciones económicas y sus implicaciones para la seguridad y salud en el trabajo»: Los fenómenos de integración regional tipo Unión Europea, Mercosur, etcétera, y la globalización general de la economía producen efectos importantes sobre las condiciones de trabajo derivados de las exigencias comerciales, de competitividad, sociales, etcétera, que es necesario conocer y considerar a la hora de formular programas de seguridad y salud en el trabajo.

- «Convivir con seguridad en el riesgo químico», algo que es omnipresente en la actividad laboral actual en sus múltiples variantes, incluidos aspectos tales como la «calidad del aire» en cualquier tipo de locales.

- «La mejora de la seguridad y la salud en el trabajo a través de la cooperación» tanto en el nivel de la empresa y de cada país como en el ámbito internacional, como fórmula necesaria para el avance en este terreno.

Junto a estos tres grandes temas, el programa del Congreso incluye un abanico de sesiones técnicas monográficas sobre cuestiones tales como la formación en mate-

Entre los días 22 y 26 de abril se celebrará en el Palacio Municipal de Congresos de Madrid el XIV Congreso Mundial sobre Seguridad y Salud en el Trabajo. Se trata de un Congreso de ámbito mundial que promueven conjuntamente la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Asociación Internacional de la Seguridad Social (AISS), con el fin de promover la prevención de los riesgos laborales y la mejora de las condiciones de seguridad y salud en el trabajo, ofreciendo una oportunidad a todos los profesionales y agentes sociales implicados en este campo para contactar y comunicar sus experiencias y proyectos al respecto.

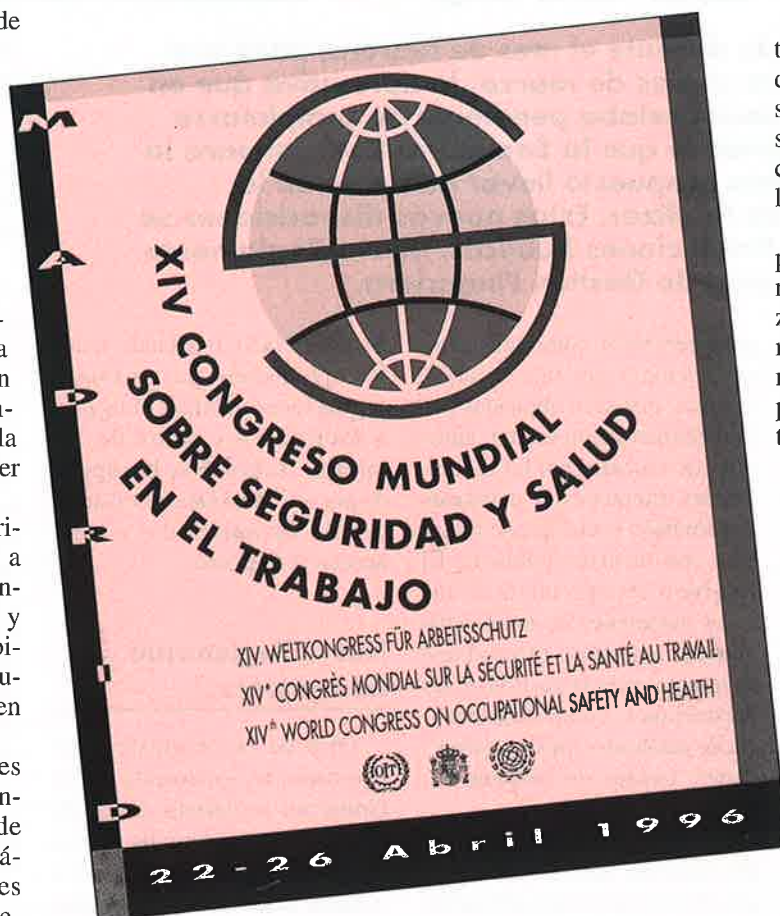
ria de seguridad y salud en el trabajo; la seguridad y la salud en las pymes; el control de las condiciones de seguridad y salud en el trabajo y las responsabilidades en este campo; las nuevas aportaciones al estudio y prevención de los trastornos y enfermedades relacionadas con el trabajo o los análisis sectoriales centrados en la prevención de riesgos en la construcción, la agricultura, las máquinas o el sector sanitario.

Profesionales y representantes de 40 países participan directamente en las distintas sesiones del Congreso, presentando más de 200 ponencias/comunicaciones sobre los temas antes indicados.

De ellos, más de 50 son españoles, seguidos por alemanes (41), franceses (22), suizos (13), japoneses (10) y norteamericanos (10), así como representantes de otros países menos desarrollados de todos los continentes.

Además se presentarán cerca de 300 *posters* como resumen de estudios o proyectos concretos, así como ayudas informáticas a la prevención, como programas o «herramientas» informáticas utilizables. Todo ello en paralelo con la celebración del III Festival Internacional de Vídeo sobre Seguridad y Salud en el Trabajo. ■

Concha HERNANDEZ
CARAZO



**Nuevas normas de la
Seguridad Social**

REGISTRO DE PRESTACIONES SOCIALES PUBLICAS



El Gobierno ha aprobado durante el mes de febrero, para que entrara en vigor durante el mes de marzo, la normativa que en materia de Seguridad Social estaba pendiente de completarse dentro del paquete legislativo que la Secretaría General para la Seguridad Social se había propuesto llevar adelante en la legislatura que acaba de finalizar. Estas nuevas disposiciones se refieren al Registro de Prestaciones Públicas, nuevo Reglamento de Sanciones y Reglamento de Gestión Financiera.

La primera de estas normas regula la organización y el funcionamiento del Registro de Prestaciones Sociales Públicas, que fue creado por Ley el 30 de diciembre de 1994. Este Registro, además de reforzar la transparencia de la gestión es un «eficaz instrumento de coordinación tanto para la gestión de las prestaciones como para el control y la lucha contra el fraude», según los responsables de la Seguridad Social.

Todas las pensiones públicas quedan registradas en él, así como otras prestaciones sociales de carácter económico y

pago periódico, como subsidios, asignaciones por hijo a cargo, etcétera, que sean abonadas por la Administración estatal, autonómica o local, o por las mutualidades, montepíos y entidades de previsión social que se financien con recursos públicos. El Registro recoge también los datos personales de los beneficiarios, así como otros datos necesarios para la gestión de las prestaciones, como concurrencia de pensiones, incompatibilidades, causas de suspensión, etcétera.

La gestión del Registro de Prestaciones Sociales Públicas se le ha encomendado al Instituto Nacional de la Seguridad

Social (INSS), quedando todos los organismos que gestionen prestaciones públicas obligadas a facilitar los datos de las mismas. También se ha regulado por este Real Decreto el derecho de los interesados a tener acceso al Registro.

Nuevo Reglamento de sanciones

Otra de las disposiciones aprobadas recientemente por el Gobierno socialista, antes de finalizar su mandato, ha sido el Reglamento de sanciones en materia social, que tiene como objetivo garantizar la eficacia

de la inspección en materia social y velar por el cumplimiento de las normas laborales y de Seguridad Social y proporcionar garantías a los ciudadanos cuando se ven afectados por un procedimiento sancionador.

Este nuevo instrumento jurídico responde, según los responsables de la Seguridad Social, a la necesidad de contar con un texto único y actualizado regulador de la actuación de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, dirigida a la imposición de sanciones en materia social. La regulación hasta ahora vigente databa de 1975 y estaba desfasada, al haber sido modificada por normas específicas contenidas en el Estatuto de los Trabajadores y en la Ley de Régimen Jurídico de la Administración.

Gestión financiera

Otra disposición es la que desarrolla el Reglamento Gene-



ral de Gestión Financiera, que regula las relaciones de la Seguridad Social con las entidades financieras y da plenas garantías a los derechos de los beneficiarios de la Seguridad Social.

Concretamente, esta norma garantiza que obligatoriamente, el importe de las prestaciones debe estar ingresado en la cuenta del beneficiario y a su disposición el primer día hábil de cada mes. Estos beneficiarios pueden elegir libremente la entidad a través de la cual desean cobrar su prestación, quedando prohibido cobrarles gasto alguno por el abono de las prestaciones.

En cuanto a las relaciones de las entidades financieras con la Seguridad Social, los principales puntos que regula el Reglamento son:

- Los ingresos realizados por los obligados al pago deberán abonarse en la «Cuenta Unica de la Tesorería General de la Seguridad Social» abierta

El Banco de España retribuirá los fondos de la Seguridad Social, lo que puede suponer un ingreso adicional de 12.000 millones de pesetas

en cada entidad financiera colaboradora, pudiendo la Seguridad Social disponer de esos fondos para el abono de las prestaciones.

- Se establece un plazo de cinco días hábiles para que las entidades financieras comuniquen a la Seguridad Social los ingresos realizados, y un plazo de diez días para remitir a las Direcciones Provinciales de la Tesorería de la Seguridad Social la documentación recaudatoria.

- Todas estas operaciones, así como los movimientos que se efectúen, no supondrán gasto alguno para la Seguridad Social. En compensación de tales gastos la Seguridad Social mantendrá en las entidades financieras, durante cinco días hábiles por mes, un saldo medio equivalente a la recaudación obtenida por la entidad correspondiente.

- Las relaciones de la Seguridad Social con las entidades financieras colaboradoras se

mantienen a través de una única cuenta centralizada y de una única oficina de relación, que aquellos deberán asignar. Ello supone la gestión de un número reducido de cuentas.

- Los saldos existentes en las entidades financieras, una vez abonadas las prestaciones correspondientes, se transferirán a la cuenta de la Seguridad Social en el Banco de España, que, por vez primera, retribuirá dichos saldos en función del precio del dinero, lo que supondrá un ingreso adicional para la Seguridad Social que se estima en unos 12.000 millones de pesetas.

Inscripción de empresas

También desde primeros de marzo ha entrado en vigor el Reglamento general de inscripción de empresas y afiliación, altas, bajas y variaciones de datos de los trabajadores en la Seguridad Social. El Reglamento unifica en un solo texto normativo las diversas disposiciones vigentes hasta ahora sobre las citadas cuestiones y recoge las peculiaridades propias de los regímenes especiales, regulando las obligaciones y derechos de los interesados. Todo ello tiene como objetivo favorecer una gestión y un funcionamiento de la Seguridad Social más eficiente.

Entre las novedades más destacadas figura la expedición de la nueva tarjeta de la Seguridad Social a todos los afiliados, pensionistas y beneficiarios en sustitución de la actual cartilla.

Según esta disposición, a cada empresario se le asignará un número único de inscripción, que será considerado, el primer y principal código de cuenta de toda cotización. A este código principal se vincularán todas aquellas otras cuentas de cotización que pueda asignársele en la misma o distinta provincia. ■

Concha HERNANDEZ CARAZO

El mar, en transformación: *fish-blocks* y derivados del *surimi*



PESCADOS DE DISEÑO

La cultura gastronómica española, que tanto aprecia el pescado en la mesa, y las exigencias de la dieta moderna, pobre en grasas y rica en proteínas, chocan con la dura realidad de unos recursos pesqueros cada vez más escasos y caros y con la amenaza de sobreexplotación en todos los mares. Ello obliga a la industria de transformación a aguzar el ingenio. La oferta del futuro pasa también por los pescados de diseño.

ESPAÑA es uno de los países con mayor índice de consumo de productos pesqueros: 1,9 millones de toneladas anuales, más de 45 kilos por persona y año. La flota española, que al igual que el resto de flotas comunitarias está sometida a toda suerte de limitaciones en cuanto a espa-

cio donde operar y en cuanto esfuerzo pesquero, proporciona del orden de 1,1 millones de toneladas. El déficit se cubre con importaciones.

También en la industria de transformación la dependencia de la importación de materias primas para elaboración es cada vez mayor. En los últimos cinco años tal dependencia ha pasado

del 20 al 55 por 100 y en algún producto alcanza al 85 por 100. Esta circunstancia las coloca en una arriesgada posición de pérdida de cuota de mercado al tener que operar en inferioridad de condiciones respecto a las industrias emergentes de los países suministradores de materia prima.

No obstante, un importante segmento de capturas se desaprovecha o se desvía para la fabricación de harinas de pescado. Este excedente está formado por especies de deficiente apariencia o exceso de espinas y bajo precio, lo que las hace comercialmente no aptas. España dispone, pues, de mercado, de excedentes de pescado de bajo valor comercial y de una eficiente tecnología de transformación.

Adelantarse a la demanda

La industria de elaboración de productos del mar ha aprendido la lección. Para controlar el mercado español —y el europeo, donde se aprecia la misma tendencia favorable al consumo de pescado— es preciso adelantarse a ofrecer al consumidor lo que éste demanda, haciendo que la oferta sea sugestiva en características y precio.

La aplicación de tecnología para la transformación de pescado hasta ahora infrautilizado en productos de alto valor añadido ha dado como resultado la puesta a la venta de una gama de pescado reestructurado o reconstituido. En suma, pescado de diseño.

España dispone de mercados, de excedentes de pescado a bajo precio y de una eficiente tecnología de transformación.



En realidad, el proceso de reestructuración no es una novedad, sino la herencia de una tradición muy arraigada en Japón, en otros lugares de Asia y en regiones del norte de Europa. Se trata de elaborar nuevos productos partiendo de la base de pescado al que se le ha modificado la textura hasta convertirle en un producto de apariencia y sabor diferente.

Entre las ventajas de este sistema de reprocesado se incluyen el aprovechamiento de las partes musculares del pescado que, de lo contrario, se eliminarían, o la disminución de los desperdicios, con la consiguiente reducción de la contaminación. La reestructuración abre posibilidades enormes a la industria de transformación de ofrecer produccio-

nes adaptadas a las demandas de segmentos específicos del mercado: niños, ancianos, hostelería, etcétera. En todos los casos se resalta la calidad de producto sano y nutritivo.

Surimi

Dos son los sistemas de transformación: los derivados del *surimi* y los fabricados a partir de *fish-blocks*.

El *surimi* se obtiene mediante procesamiento de pescado picado, lavado y refinado. Requiere carnes con alta capacidad de gelificación. La elaboración de análogos de *surimi* se basa en la reestructuración del músculo troceado o picado para conseguir un producto de apariencia, sabor y textura similar al producto que se quiere imitar

pero a un coste claramente inferior. No se trata de una imitación exacta o de una suplantación del producto original, sino de la elaboración de un producto «sano» y «nutritivo» que proporcione al consumidor la «ilusión» de estar degustando el original.

En España se consumen cada año más de 20.000 toneladas de derivados del *surimi*. Por lo general, se reelaboran incorporando saborizantes y modificadores de textura hasta conseguir un producto nuevo,

por lo general con forma, sabor o a imitación de mariscos o de productos de alto precio. En todos los casos la materia prima es de importación. Sólo las «angulas» reestructuradas son de fabricación nacional. La excelente acogida de este último producto, presentado en el mercado hace cuatro años por la misma empresa que comercializa las angulas de Aguinaga, ha propiciado la creación de otras tres empresas de fabricación de sucedáneos de «angulas».

La empresa pionera en esta iniciativa ha lanzado al mercado un sucedáneo de changurro.

Fish-blocks

De *fish-blocks* reconstruidos se comercializan más de 16.000

toneladas. La mayoría sí están elaborados en España aunque los bloques sean de importación. Generalmente están formados por pescado blanco de las familias de merlúcidos. Se procesan, habitualmente a bordo de los mismos barcos, a partir de pequeños filetes o trozos de pescado que no ha perdido su estructura. La masa así obtenida se aglutina en bloques de uno 10 kilos, que se almacenan congelados. De estos bloques se extraerá luego la materia maleable que permitirá fabricar derivados de pescado con la forma y presentación que se desee. Por lo común, se ofrecen semicocinados: empanado, rebozado y listo para freír.

Este sistema de reestructuración permite variantes casi infinitas. En Inglaterra se fabrican filetes de bacalao fresco mediante la mezcla de varios filetes de bacaladilla unidos por proteína solubilizada extraída del mismo pescado. España dispone de patente para la fabricación de lomos grandes de bacalao salado a partir de trozos de bacalao seco salado y rehidratado unidos por sustancias ligantes como *surimi* o alginatos. Otra modalidad es el moldeado en la forma que se desee —palitos, albóndigas, hamburguesas— de porciones de bloques todavía congelados.

Los pescados reestructurados se comercializan también enlatados, desecados y congelados.

La industria de transformación alimentaria española, siguiendo el mismo camino emprendido por empresas europeas y americanas, avanza sobre un territorio aún sin explotar en el mercado español. Como en cualquier iniciativa pionera, se enfrenta a la expectativa de lo novedoso y a la incógnita de lo desconocido. ■

Mery VARONA

Campañas experimentales para abrir nuevos caladeros

EL IEO BUSCA FLETAN FUERA DE LOS GRANDES BANCOS

El Instituto Español de Oceanografía ha puesto en marcha tres programas de investigación para la búsqueda y evaluación de recursos pesqueros.

Las campañas se desarrollarán en aguas de NAFO, de la costa de Brasil y de la plataforma continental gallega, y el objetivo común de todas ellas es abrir nuevas áreas de operación a la flota española y ampliar pesquerías o buscar otras nuevas.



LA campaña en aguas del Atlántico Norte tendrá una duración de mes y medio y se realizará en el talud continental de la zona comprendida entre los grandes bancos y Flemish Cap, al sur del área 3K. El objetivo es recabar más información sobre el ciclo biológico y sobre la biomasa del fletán negro por debajo de los 2.000 metros. Aunque esta pesquería viene realizándose en arrastreros, la campaña se desarrollará en un palangrero y no será comercial sino exclusivamente científica, lo que permitirá acceder a zonas distintas de las que opera habitualmente la flota española. De esta forma los investigadores podrán ampliar la información disponible actualmente, obtenida en base a los datos recabados en

Los investigadores españoles intentarán conocer si por debajo de los 2.000 metros hay fletán negro que procede de otras zonas y comprobar si hay una cantidad no explotada capaz de mandar peces a la zona explotada.

La expedición a Brasil evaluará las posibilidades de pesquerías dirigidas al mero, el cherna y el besugo; en general, peces de alto valor comercial.

la zona explotada con los informes conseguidos por los investigadores en el área adyacente.

El director del centro del IEO en Vigo, a través del cual se realizarán las campañas experimen-

tales, recordaba que la pesca del fletán negro se inició a una profundidad de entre 600 y 800 metros que posteriormente se amplió hasta los 1.200. Alberto González Garcés señalaba a

MAR que «no hay razón para pensar que no hay fletán negro a más profundidad». Los investigadores españoles intentarán conocer si por debajo de los 2.000 metros hay fletán negro que procede de otras zonas y comprobar «si hay una cantidad no explotada capaz de mandar peces a la zona explotada».

El primer avance de las conclusiones de esta campaña se trasladará inmediatamente al Consejo Científico Asesor de la Organización Internacional de Pesquerías del Atlántico Noroeste (NAFO). Esa información deberá ser evaluada en la reunión anual de NAFO, a celebrar en el mes de junio, donde se deciden las cuotas o niveles de capturas permitidas en el área de su gestión durante el año siguiente. Si los informes



del IEO demostraran la existencia de una biomasa de fletán negro mayor de la estimada actualmente y, en consecuencia, que la especie no está amenazada de sobrepesca, ello permitiría a los representantes europeos negociar al alza la cuota de esta especie a fijar para el año siguiente. Extremo que sería de gran interés para la flo-

ta fletanera española, que en los dos últimos años ha visto reducida drásticamente sus capturas en aguas de NAFO por la presión supuestamente proteccionista de Canadá.

Brasil

La campaña experimental en aguas de Brasil se realiza desde

el mes de marzo y durante cuatro meses, que podrían ampliarse a criterio de los armadores de los buques palangreros de Ribeira, a bordo de los cuales embarcarán los investigadores. Estos operarán entre el paralelo 16° Sur y la frontera con Uruguay, a partir de 100 brazas de la costa, un área donde no se interfiere con los intereses loca-

les. El propósito de esta expedición es evaluar las posibilidades de pesquerías dirigidas al mero, el cherna y el besugo; en general, peces de alto valor comercial.

Esta zona ya había suscitado el interés de los armadores españoles, que ahora esperan los resultados para la creación o no de empresas mixtas en aquel país.

Plataforma continental gallega

La última de las campañas experimentales se realiza, en colaboración con la asociación de armadores de Marín, en el límite de la plataforma continental gallega. Se realizará en los meses de mayo o junio a bordo de dos arrastreros en lances a grandes profundidades. El objetivo es recorrer el talud continental a más de 1.000 metros, para evaluar la rentabilidad comercial de especies como tiburones, rayas, granaderos, etc., que actualmente no se comercializan demasiado pero que podrían ampliar su mercado presentados de forma atractiva. Se trata en este caso de hallar caladeros alternativos para los pescadores gallegos en especies de aspecto feo pero con proteínas de gran calidad.

Como es harto conocido, la plataforma exclusiva está explotada por encima de sus posibilidades. Las campañas experimentales, como las emprendidas ahora por el IEO, pretenden al tiempo disminuir la presión pesquera y utilizar métodos adecuados.

El laboratorio de Vigo del Instituto Español de Oceanografía trabaja, por otra parte, en un programa de investigación sobre el cultivo del pulpo. Hasta el momento se ha constatado la posibilidad del engorde en granja y actualmente se trabaja sobre la viabilidad de la reproducción. De demostrarse su rentabilidad comercial, se abrirían expectativas muy interesantes para el cultivo de esta especie, que goza de una amplia demanda y buenos precios en el mercado. ■

Mery VARONA

Calendario informativo distribuido en todos los puertos pesqueros

FETCOMAR-CATALUÑA, EN DEFENSA DEL MEDIO AMBIENTE MARINO

La Federación de Transportes, Comunicaciones y Mar de Cataluña (Fetcomar) ha distribuido en todos los puertos pesqueros de esta comunidad autónoma un calendario en el que se ofrece además amplia información sobre el sector y el compromiso de los pescadores para la defensa del medio. Con esta iniciativa, Fetcomar pretende contribuir a la lucha para proteger el mar y sus recursos. Estos son los textos y la información contenida en este calendario:



EN DEFENSA DEL MEDIO AMBIENTE MARINO

Garantizar el mar como una fuente de recursos económicos, ecológicos y de empleo nos obliga a mantenerlo limpio y a realizar una pesca responsable. Por eso los trabajadores de la pesca del litoral catalán han de recordar:

- **Que el aceite usado del motor de los pesqueros es un residuo tóxico y peligroso que contamina el mar.**

Evita su vertido y depositalo en el contenedor que existe en el puerto.

- **Que está prohibido echar al mar:**
 - Plástico, cabullería y redes de fibras sintéticas, bolsas...
 - Papel, cartón, trapos, vidrio, metales, botellas, tablas...
 - Restos de comida a una distancia menor de 12 millas de la tierra más próxima.

Colabora para evitar la degradación medioambiental del mar por basuras.

- **Que la pesca de arrastre está prohibida en fondos inferiores a 50 metros de profundidad.**

Su finalidad es proteger los alguesos y evitar la captura de juveniles.

- **Que está prohibido pescar inmaduros. Porque repercute negativamente en los recursos pesqueros.**

¿POR QUE LA DEFENSA DEL MEDIO AMBIENTE?

Defender el medio ambiente es garantizar que los recursos pesqueros existirán indefinidamente.

Pero si se actúa sin respeto con el ecosistema marino, es decir, contaminando y pescando sin control, la pesca irá disminuyendo y todo aquello que trae consigo: riqueza, alimento y trabajo. Incluso empeorará la salud pública por efecto del pescado contaminado.

Esto es una realidad en muchos lugares del mundo. Por tanto, respetar el medio marino significa asegurar una producción sostenible y un empleo estable.

CC OO Y EL MEDIO AMBIENTE

El Sector del Mar de CC OO ha incorporado en su acción sindical la preocupación medioambiental, porque la pesca, al ser un recurso renovable, tiene que ser gestionada de manera que asegure de forma permanente el empleo en el sector pesquero.

El sindicato contribuirá a un cambio en los comportamientos y buscará la colaboración de todos los interesados en el sector para evitar la contaminación y conseguir una pesca responsable en el mar catalán.



CONTAMINACION DEL MAR

Si bien es cierto que la contaminación marina se debe principalmente a las aguas residuales urbanas sin depurar, a los residuos industriales y a los fertilizantes y pesticidas empleados en la agricultura, los buques, incluidos los pesqueros, también participan en ella a través de sus residuos oleosos.

Decenas de toneladas de aceites usados de los pesqueros se vierten cada año en el litoral catalán. Si no se hiciera se evitaría la contaminación y por cada tres litros recuperados se obtendrían dos litros de aceite regenerado.

Prohíbe su vertido:

El Convenio Internacional para la Prevención de Contaminación por los Buques de 1973 y su Protocolo de 1978 (MARPOL 73/78).

Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y Marina Mercante.

Ley 6/1983, de 7 de abril.

También desde los buques se vierten diariamente basuras. Entre dichos residuos destaca la presencia de plásticos. Estos son peligrosos por su larga duración y por la toxicidad de sus componentes. Además, tanto por su ingestión como por enredarse en ellos, muchos organismos marinos mueren cada año.

El mencionado MARPOL, en su Anexo V prohíbe el vertido de basuras al mar.

TALLAS MINIMAS DE ALGUNAS ESPECIES

Real Decreto 679/1988, de 25 de junio: Merluza, 18 cm; Salmonete, 11 cm; Pescadilla, 15 cm; Langostino, 10 cm.

Real Decreto 2571/1988, de 25 de diciembre: Anchoa, 9 cm; Caballa, 18 cm; Jurel, 15 cm; Sardina, 11 cm.

RESERVAS MARINAS Y ARRECIFES ARTIFICIALES

Tienen como finalidad la protección del litoral marino, que es la principal zona de reproducción y cría de muchas especies.

En Cataluña existen dos reservas marinas: Islas Medes y Cabo Negro.

Y hay 14 arrecifes artificiales en el litoral catalán. Unos tienen como objetivo mejorar la producción pesquera y otros son de protección de las praderas de *Posidonia*, impidiendo el arrastre en fondos inferiores a 50 metros de profundidad.

Gestión Pesquera:

Debe estar enfocada a lograr una pesca responsable.

Comprendería:

- Evaluar el impacto de los sistemas de pesca.
- Regular el esfuerzo de pesca (flota, capturas, vedas...).
- Protección de las praderas de *Posidonia* y otras especies vegetales.
- Cumplimiento de los reglamentos (el ancho de malla, tallas mínimas, control de la pesca de arrastre en fondos prohibidos).

Además, la conservación de los recursos exigiría evitar la contaminación tanto de origen terrestre como la producida por los buques.

EL ALGUERO Y EL ARRASTRE

Los llamados algueros son praderas de la fanerógama marina *Posidonia oceanica*, que no es un alga sino una planta con raíces, hojas, flores y frutos que se encuentra en fondos de hasta 40 metros de profundidad en el mar Mediterráneo.

Son como buques sumergidos. Proporcionan oxígeno, materia orgánica y cobijo a muchas especies vegetales y a muchas especies de peces, moluscos y crustáceos y, además, defiende los fondos marinos y la costa de la erosión.

Causa de su destrucción son la construcción de puertos deportivos, la creación de playas artificiales, la contaminación y la pesca de arrastre. Un arrastrero puede arrancar con su arte hasta 2.000 Kg. de hojas en una hora.

En el litoral catalán sólo quedan unas cuatro mil hectáreas de estas praderas. La Orden de 31 de julio de 1991 regula las praderas de *Posidonia* para su conservación.

NO A LA PESCA DE INMADUROS

La captura de juveniles es contraria a la conservación de los recursos pesqueros. **Según el Instituto Español de Oceanografía, 1 Kg. de peces inmaduros podría convertirse en 250 Kg. de peces adultos.**

Por tanto, la mejor manera de proteger las especies explotadas y lo más conveniente económicamente es dejar que se reproduzcan al menos una vez.



GALICIA

En algunas zonas el empleo en la pesca se eleva al 47 por 100

Uno de cada ocho gallegos depende del sector pesquero

Uno de cada ocho gallegos depende del sector pesquero, una cifra que se eleva hasta un total de 120.000 personas dedicadas a la pesca (cifra que supone un 12,2 por 100 de la población activa), si se tienen en cuenta las actividades dependientes de este sector, como son los talleres de efectos navales, astilleros y el grupo de servicios directamente relacionados: seguros, consultores, entidades financieras, transporte y otras parcelas económicas.

LOS 41.600 trabajadores que dependen directamente del trabajo de la pesca suponen un 4,5 por 100 de la población activa gallega, mientras que el desempleo representa un 9,1 por 100, prácticamente la mitad del índice de paro de la comunidad autónoma, según se afirma en un informe elaborado por responsables de la Xunta de Galicia.

En esta publicación se recoge que en los últimos años se han reducido a la mitad las flotas congeladora y bacaladera, y en un 30 por 100 la flota comunitaria del Gran Sol, por lo que en nuestra comunidad se ha realizado un esfuerzo muy superior a otras zonas de Europa. No

obstante, ninguna otra región de España ni de la Unión Europea tiene una dependencia tan grande del sector pesquero, pues muchas economías locales se mantienen vivas exclusivamente por esta actividad.

Es el caso de Fisterra, donde el 47,2 por 100 de la población activa trabaja en el sector pesquero. Le sigue Ribera con el 39 por 100, Cariño (36,9 por 100), Malpica (32,4 por 100), Cangas (31,9 por 100), Camariñas (27,9 por 100) y A Guarda (26 por 100). De 3,7 billones de pesetas en que está cifrado el Producto Interior Bruto de Galicia, el valor de la producción pesquera asciende a 132.000 millones de pesetas, lo que representa un 3,5 por 100.



Visto para sentencia

Después de veintiún días y casi cien horas de sesiones, y varias amenazas de suspensión, el juicio por la catástrofe del petrolero «Mar Egeo» fue declarado visto para sentencia por el magistrado juez Luis Barrientos Monge el pasado día 1 de febrero.

En sus conclusiones, el fiscal del caso, Mario Piñeiro, alegó que fue la negligencia del capitán y del práctico la única causa del siniestro del petrolero «Mar Egeo», embarrancado en la costa coruñesa hace tres años. En su opinión, la responsabilidad penal de Constantinos Stravidis (capitán del buque siniestrado) y de Rodolfo García Otero (práctico del puerto coruñés de guardia el día del suceso)

ha quedado suficientemente demostrada.

Para el fiscal, el buque no pudo entrar en el puerto *«porque el capitán se equivocó»*. En cuanto al práctico, aseguró que si no embarcó fue porque nunca tuvo voluntad de hacerlo.

Por su parte, el abogado jefe del Estado, Fernando García Agudín, insistió en exculpar al práctico como responsable del embarrancamiento y, consiguientemente, al Estado como responsable civil subsidiario. A su vez, atribuyó toda la responsabilidad del accidente a Constantinos Stravidis, al que atribuyó una *«maniobra torpe»* y calificó de *«incompetente»* e *«irresponsable»*.

El abogado defensor del práctico Rodolfo García Otero, Rafael Chaver, indicó que éste no intervino en ningún momento en la maniobra del «Mar Egeo», por lo que es imposible que tenga responsabilidad alguna en la catástrofe. En su alegato acusó directamente al capitán de ser el único culpable, porque sin el práctico a bordo no debió intentar la maniobra de entrada a puerto.

En sus conclusiones, el abogado defensor del ausente capitán del «Mar Egeo» Stravidis, José María Ruiz Soroa, afirmó que aunque éste hubiese cometido un error al escoger una opción equivocada cuando el buque se encontró en apuros, no significa que exista base jurídica para calificar su conducta de imprudente.

Finalmente, el letrado del Fondo Internacional, Fernando Meana, centró su intervención en desmotar la imagen de «cicatera» de la entidad que defiende, insistiendo en criticar duramente las pruebas periciales apartadas por la Xunta, a las que considera carentes de *«las mínimas condiciones de fiabilidad y objetividad»*. En su opinión, el pago de las indemnizaciones a los perjudicados por el siniestro no se ha cumplido por la falta de acuerdos y, en otros casos, por la acumulación de reclamaciones *«absurdas o injustificadas documentalmente»*. ■

Elena CEBRIAN

Vigo volverá a ser la sede de la Feria Mundial de la Pesca

La ciudad de Vigo volverá a ser la sede de la Feria Mundial de la Pesca en el mes de septiembre de 1997, según se afirma en el protocolo firmado por el alcalde de la ciudad, Manuel Pérez; el presidente del comité ejecutivo, Alfonso Paz Andrade, y el consejero delegado de la organización internacional, Tony Doyle.

La World Fishing Exhibition, considerada como la más importante del mundo en su género, se celebrará por cuarta vez en la ciudad olívica. En ella se prevé la participación de 500 expositores

de 40 países y 40.000 visitantes de 130 naciones.

Alfonso Paz Andrade, presidente del comité ejecutivo, manifestó al término de la firma del protocolo, que uno de los objetivos marcados por la organización para esta nueva edición es tratar de superar los 150.000 millones de pesetas del volumen de negocios alcanzado en 1991.

Por su parte, el alcalde de Vigo, Manuel Pérez, destacó la importante aportación de España a la política pesquera comunitaria: *«Hemos obligado a la UE a*

apostar por la internacionalización de las pesquerías, el redimensionamiento de las empresas y la ordenación de los recursos en aguas internacionales».

La feria, que se celebrará del 17 al 21 de septiembre de 1997, coincidirá en el tiempo con una Conferencia de Ministros de Pesca, lo que permitirá concitar en la ciudad a profesionales de todo el mundo y a representantes de las administraciones pesqueras internacionales. ■

E. C.

Consello Regulador del Mexillón

EL día 10 de febrero quedó constituido el primer Consello Regulador del Mexillón de Galicia, en el que se integran productores, depuradores y comercializadores. En la votación participó más del 80 por 100 de los censados, que eligieron la única candidatura presentada y que

había sido consensuada semanas atrás por el sector, logrando el apoyo del 96 por 100 de los votos. En la actualidad hay inscritas en el registro de productores del Consello dos mil bateas. En el registro de centros de expedición y empresas comercializadoras figuran 19 firmas.

Por otra parte, el conselleiro de Pesca, Juan Caamaño, a través de un documento leído por el director general de Marisqueo, Amancio Landín, en el acto de apertura de las Jornadas sobre Biotoxinas Marinas, organizadas por Cecopesca y las Consellerías de Pesca y Sanidad, afirmó que si la Administración no interviniese o *«simplemente decidiera prescindir del control, el sector mejillonero se anarquizaría»*.

Juan José Martín, presidente en la organización de productores de mejillón Opmar, reconoció que en buena medida las acusaciones que se les hacen son ciertas, si bien afirmó que el sector tiene que tener apoyo económico y político.

Respecto a la polémica entablada sobre las horas necesarias para la realización de bioensayos en el caso de *mareas rojas*, los científicos mantuvieron que la reducción de doce a cinco horas *«podrían ser suficientes siempre que lo que busquemos sea el ácido okadaico, pero es que hay más toxinas»*, afirmaron. ■

E. C.





La Junta de Andalucía no está dispuesta a que se reduzcan más los niveles de flota pesquera

El consejero de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, Paulino Plata, afirmó en Cádiz el pasado 25 de febrero que su departamento no está dispuesto a permitir que se redujeran aún más los niveles actuales de flota pesquera de la comunidad porque se había hecho ya un esfuerzo muy importante en los últimos años. Plata recalcó la necesidad de pelear por el mantenimiento del sector y que éste siguiera siendo un importante referente en la economía y el empleo de Andalucía.

ESTAS declaraciones las hizo con motivo de la celebración en Cádiz de una Jornada sobre el Programa de Orientación Plurianual (POP) de la flota pesquera española previsto para los años 1997-1999.

En un encuentro con los representantes de todo el sector de Andalucía y al que acudió Emilio Mastracchio, director general de Estructuras Pesqueras de la Comisión Europea, así como Rafael Jaén, responsable del ramo en la Dirección General de Pesca del MAPA, se explicaron las líneas fundamentales de este POP.

La finalidad perseguida fue la de contar con la sugerencia de los pescadores de cara a la elaboración de objetivos por la Administración que sirvan al sector. La Comisión lleva realizadas 35 reuniones de este tipo en los 15 países de la UE, cinco de ellas en España, y de la que Cádiz fue la última etapa de este periplo.

El POP trata, en definitiva, de equilibrar la dimensión de las flotas de pesca comunitarias a los recursos pesqueros existentes en los mares de la UE y a las posibilidades que ofrecen otras zonas fruto de acuerdos de pesca con terceros países.



Entre los años 1987 y 1992 los POP para la flota pesquera española han contemplado como objetivos la reducción del 2 por 100 de la flota medida en TRB, mientras que esta cifra de bajas se aumentó hasta el 20 por 100 para el período 1993-1996 para la flota dedicada al arrastre en caladeros nacionales y europeos, el 15 por 100 para la que explotaba aguas de terceros países.

Para los próximos años el Gobierno andaluz pretende, entre otros objetivos, modernizar y consolidar el sector, diversificando sus posibilidades de pesca, mejorando el conocimiento y protección de los recursos y mediante el fomento del empleo de artes selectivas.

Otro aspecto muy valorado es el de impulsar las relaciones con terceros países de modo que se pueda elevar la competitividad de las empresas.

Entre 1991 y 1995 la flota de arrastre andaluza se ha visto reducida en 18.000 toneladas de registro bruto, cantidad que equivale a una disminución del 23 por 100. Este importante esfuerzo, según la Consejería de Pesca, sitúa a la flota en disposición de ser consolidada. En esta línea, el Plan de Modernización del Sector Pesquero elaborado por la Junta, contempla «*las necesidades puerto a puerto para cada flota y modalidad de cara al futuro, así como las intervenciones necesarias y apoyos públicos para solucionar los problemas, aprovechando las potencialidades de cada uno*».

Bonino quiere un cambio

La comisaria europea de Pesca, Emma Bonino, que se reunió a primeros de febrero con el sector andaluz, en una visita realizada a Málaga y Sevilla, dijo que era preciso que se produjera un «*cambio de mentalidad porque el sector no podía dedicarse sólo a efectuar capturas*». También señaló que era «*absolutamente necesario un plan de modernización de la flota para el futuro*».

En este sentido, aseguró que los pescadores deben convencerse de que había que reducir la dependencia de Marruecos y que de no llevarse a cabo esa modernización el sector no sería viable.

Para la responsable pesquera europea, lo importante es «*que el sector se reorganice y abra caminos nuevos en los campos de la transformación y comercialización de la pesca, como se ha hecho en otros países de la UE*».

Del último acuerdo firmado con Marruecos, insistió que era el

El IEO analizará los caladeros de gamba roja de Almería

El Instituto Español de Oceanografía (IEO) anunció en Almería que analizará la situación de los caladeros almerienses de la gamba roja ante el descenso de sus capturas en 1995, año en el que se pescaron 36 toneladas menos que en 1994.

Para los pescadores de la zona, la situación es alarmante, sobre todo para las Cofradías de Garrucha y Carboneras, quienes destacaron que sólo en el mes de enero de este año se contabilizó un descenso nuevamente de siete toneladas con respecto al mismo mes de 1995.



El IEO va a estudiar los caladeros del Levante almeriense para conocer si las causas de esta caída en la presencia de la gamba roja se debe a causas biológicas o de otra naturaleza.

A pesar del menor índice de capturas, la subida del precio de esta especie ha permitido a los pescadores mantener unos ingresos similares. Además, los barcos se han dedicado a otros peces, como el salmonete, para compensar la falta de existencias de su tradicional producto. ■

J. L. G.

mejor posible, teniendo en cuenta las posturas mantenidas por ese país y que no existían garantías para que pasados los cuatro años de vigencia del mismo pudiera firmarse otro.

Bonino recordó que para la modernización del sector había unas partidas presupuestarias de 40.000 millones de pesetas a distribuir entre los años 1994 y 1999, cantidad que, señaló, iba a ser muy difícil poder ampliar.

Paulino Plata, consejero de Agricultura y Pesca andaluz, presentó a Emma Bonino el Plan de Modernización elaborado por la Junta en colaboración con los representantes de los pescadores y pidió el apoyo moral y financiero al mismo.

Las flotas del corruco vuelven a faenar desde el mes de marzo

Desde el pasado 4 de marzo las flotas de pesca de la modalidad del corruco están de nuevo en la mar, tras un acuerdo alcanzado entre sus representantes y la Junta de Andalucía, tras la orden de revocación de la prohibición de

realizar estas capturas dado la alta toxicidad encontrada en este molusco.

En la reunión estuvieron presentes responsables de dos conserveras con quienes se han entablado conversaciones para la compra de las capturas, aunque la principal problemática que existe es la imposibilidad de éstas para hacerse cargo de la pesca de toda la flota, compuesta hoy día por 85 barcos en La Línea y 160 en Málaga. La Junta permite un máximo de 500 kilos por barco y día.

La Junta de Andalucía autorizó la captura de este molusco siempre que los niveles de biotoxina paralizante PSP detectada en las partes comestibles sea inferior a 300 miligramos. Además se han regulado las técnicas que deben poner en marcha las conserveras para su cocción, que sigue una resolución de la Comisión de Pesca de la Unión Europea.

Acabó el amarre de los arrastreros

La flota de pesca de arrastre norte que faena en las aguas de Marruecos volvieron a sus calade-

ros tradicionales a primeros de marzo, tras dos meses de inactividad a consecuencia de la parada biológica establecida en el vigente acuerdo de pesca entre la Unión Europea y ese país norteafricano.

En relación con el regreso de la flota, el consejero andaluz de Agricultura y Pesca, Paulino Plata, destacó que de haberse retrasado la puesta en marcha de la parada biológica se hubieran perdido dos meses de actividad para la flota porque los temporales hubieran impedido salir a faenar en los pasados meses.

Los pescadores cobraron, durante el tiempo en que no pudieron realizar sus capturas, unas ayudas para compensar las pérdidas por el amarre forzoso de la flota y que ascendieron a 75.000 pesetas mensuales, que fueron gestionadas a través del Instituto Social de la Marina.

Las flotas de palangre y cerco norte están todavía pendientes de realizar la parada biológica de 1996. Para estos casos, Plata señaló que también se establecerán ayudas por el amarre de los barcos. ■

J. L. G.



El consejero de Agricultura y Pesca del Gobierno balear, Mariano Socías, considera que la causa del problema pesquero en el Mediterráneo está en la normativa europea, pensada para grandes flotas pero que no se adapta a la pesca de la cuenca mediterránea, compuesta en su mayoría por pequeñas flotas de pesca artesanal. Los pescadores isleños han presentado sus quejas ante la Consejería, en el sentido de que pagan más por un litro de gas-oil que en los puertos peninsulares.

Los pescadores lamentan que han de pagar el gas-oil más caro que en la Península

Socías afirma que la flota pesquera balear no puede adaptarse a la normativa europea

MARIANO Socías ha apoyado la tesis del secretario general de Pesca, José Loira, en cuanto a que la normativa europea está pensada para las grandes industrias a flote, por lo que no pueden ajustarse a las embarcaciones de pequeño porte que, por lo general, configuran las flotas del Mediterráneo. Socías ha reclamado una normativa europea para este entorno que la diferencie de la establecida para el Atlántico, donde no afloran los problemas que suceden en la cuenca mediterránea.

El consejero balear ha comentado las quejas de los pescadores isleños, quienes lamentan el hecho de que, mientras en la Península se pagan entre 19 y 22 pesetas por cada litro de gas-oil, los pescadores de Baleares deben abonar 30 pesetas.

En opinión de Socías, todos los problemas añadidos que debe afrontar la pesca balear encontrarían solución en la aplicación de un régimen fiscal específico para la Comunidad Autónoma balear.

Redes de deriva

Con ocasión de celebrarse en Palma de Mallorca la muestra Alimenta'96, el secretario general de Pesca, José Loira, destacó el empeño del Gobierno central en su intento de eliminar las redes de deriva en el Mediterráneo, al tiempo que subrayaba ser necesario acordar un plan en materia de Pesca que se adapte a las exigencias de las flotas de esta ribera.

Loira recordó la existencia de dos resoluciones del Parlamento Europeo y de ciertos informes de carácter técnico en los que se

demuestran los perjuicios medioambientales que conllevan la utilización de este tipo de artes de pesca.

El secretario general lamentó, no obstante, la limitación legislativa a la que deben enfrentarse los Estados ribereños de la UE, ya que sólo pueden legislar dentro de las 12 millas y, por tanto, no tienen potestad para actuar y vigilar la actividad que llevan a cabo las flotas pesqueras más allá de las doce millas.

«Acuerdo de cuenca»

En este sentido, aseguró que uno de los objetivos prioritarios del Consejo General de Pesca del Mediterráneo es la consecución de un «acuerdo de cuenca» que obligue a todos los buques que faenan en el Mediterráneo a

aplicar una política de pesca responsable acordada a nivel comunitario y a cumplir unas normas comunes sean del país que sean los buques pesqueros.

Loira se refirió a los importantes cambios que supondrá a los pescadores comunitarios la inclusión de la pesca como sector beneficiario de los Fondos Estructurales de la Unión Europea.

Señaló que el Estado español obtuvo de tales fondos 180.000 millones de pesetas para el período 1994-1999, y resaltó que serán las comunidades autónomas las que gestionen estos fondos estructurales, además de los que procedan de los Presupuestos Generales del Estado. ■

E. MORANCHO AZNAR



Navegaba a una velocidad impropia del estado de la mar

Condenado el patrón del «San Jorge III» por el abordaje y hundimiento del «Lolín»

La Audiencia de Palma ha condenado al patrón del «San Jorge III» por abordar al «Lolín», en un siniestro que culminó con el hundimiento de los dos pesqueros en la bahía de Palma, aunque los diez tripulantes se rescataron con vida. El magistrado ha fijado una indemnización de 15 millones de pesetas, otra de 1,6 millones al patrón del «Lolín» y una multa de 25.000 pesetas por el resultado de una acción imprudente «al navegar a una velocidad desajustada a las condiciones meteorológicas».

LOS Tribunales han encontrado culpable al patrón del pesquero «San Jorge III», Juan Mas, del hundimiento del «Lolín», por navegar a velocidad excesiva en un mar que presentaba marejada y viento de unos 30 a 35 nudos. Según la sentencia, existían deficientes condiciones de

visibilidad, al llevar el «San Jorge» los cristales del puente empañados por rociones de la mar.

Los hechos ocurrieron el 13 de marzo de 1995, cuando el «San Jorge III» navegaba con piloto automático. El patrón se apercibió de la presencia del «Lolín» cuando se encontraba a unos cien

metros. Juan Mas intentó desconectar el automatismo para virar a babor, sin conseguir que el mecanismo respondiese.

En el momento de la colisión el «Lolín» estaba realizando maniobras de arrastre, exhibiendo las señales preceptivas y, por la situación de ambos pesqueros en la navegación, tenía preferencia, sin que el «San Jorge» le maniobrara.

El letrado de Luis Calderón, patrón del «Lolín», había solicitado se indemnizase a su defendido con 42 millones de pesetas, en cuya suma se incluía el valor del pesquero y los beneficios que se habían dejado de obtener.

Sin embargo, la sentencia valora el pesquero en 15 millones de pesetas, cantidad

que servirá para resarcir a la compañía de seguros del dinero adelantado al patrón del «Lolín». Como indemnización a Luis Calderón por el lucro cesante, el juez fijó la cantidad de 1.640.300 pesetas, e impone a Juan Mas una multa de 25.000 pesetas porque «omitió la diligencia debida en la dirección del barco».

El «San Jorge III» iba tripulado por un patrón, segundo patrón, un maquinista y tres marineros, y el «Lolín», de menor porte, iba tripulado por otras cuatro personas. Los diez pescadores fueron rescatados con vida por otros buques que acudieron a sus llamadas de auxilio. ■

E. M. A.



La tripulación del «Ampurias» se moviliza en defensa de sus derechos

La tripulación del buque «Ampurias», de la naviera vizcaína Repsol, se movilizó en el puerto de Palma de Mallorca mediante una huelga de cuarenta y ocho horas, con el fin de presionar a la empresa en defensa de los derechos de los trabajadores a bordo.

El conflicto, según ha expresado la central sindical UGT, se ha originado por la pretensión de la sociedad Mar-Oil, de comprar la mayoría de las acciones de Repsol y, al propio tiempo, no respetar el convenio colectivo que existe en la actualidad.

El hecho de no tener en cuenta los derechos de los trabajadores ha llevado a éstos a situaciones de precariedad tanto económica como laboral. Por tal motivo, los tripulantes perde-

rían todos sus derechos adquiridos y reconocidos por el actual convenio colectivo.

La sección sindical UGT-Mar denunció a la empresa ante la Capitanía Marítima de Palma, por considerar que los servicios mínimos son insuficientes para atajar cualquier posible siniestro a bordo.

Afirman que la empresa, al rebajar el cuadro de seguridad a sólo cuatro personas, significa ocho horas sin cubrir, lo cual pone en peligro la seguridad en caso de incendio. Los sindicalistas han recordado que el «Ampurias» está cargado con mercancías peligrosas y contaminantes. ■

E. M. A.



Las ventas de pescado disminuyeron en la lonja de la Cofradía de Pescadores de Suances con respecto a 1994. El pasado año se vendieron un total de 25.000 kilos, 8.000 menos que en el anterior. Ello no quiere decir que las capturas fueran inferiores, dado que la peligrosidad de la desembocadura de la ría obliga en ocasiones a los barcos a buscar refugio en otros puertos, quedando allí también el beneficio de sus pesquerías.

Disminución de las capturas

PESE que a las ventas cayeron y los precios también, la economía de la Cofradía sigue saliendo a flote, superando el bache que la llevó a cerrar durante algunos meses en 1994. Lo que más preocupa al colectivo que preside José Ruiz Callejo sigue siendo el estado de la desembocadura —la famosa *barra*—, donde los pescadores se juegan la vida cada vez que tienen que entrar o salir del puerto.

Ese problema condiciona en exceso su trabajo y muchos patronos optan por conducir sus embarcaciones a puertos más seguros, siendo el más utilizado el de Santander. En el caso de la campaña del verdel, el puerto al que se acude es el de Santoña. Ante esta situación, la flota va disminuyendo. Actualmente faenan once barcos. El último en desaparecer ha sido el «Azcon Berria», que fue desguazado.

Para solucionar el problema de la *barra*, la Cofradía de Pescadores y el Club Náutico han propuesto la ejecución de un proyecto que contempla la construcción de un gran rompeolas que parte de El Torco, obra que supone una inversión de unos cuatrocientos millones de pesetas y para la que todavía no han encontrado financiación. Los dragados son considerados «*pan para hoy y hambre para mañana*».

San Vicente de la Barquera

La Cofradía de Pescadores de San Vicente de la Barquera ha registrado durante el pasado año de 1995 un notable descenso tanto en el número de capturas como en el de ingresos en relación con el ejercicio anterior, al pasar por la lonja barquereña 320 toneladas menos de pescado, que ha supuesto dejar de ingresar 41 millones de pesetas.

En total, durante 1995 se han vendido en el puerto de San

Vicente de la Barquera 1.572 toneladas de pescado de 58 especies diferentes, que han reportado 445 millones de pesetas. En el año anterior se vendieron 1.892 toneladas de pescado, que proporcionaron 486 millones de pesetas.

A pesar de estas cifras, el presidente de la Cofradía, Rodolfo Iglesias, considera que, en líneas generales, 1995 no ha sido un mal año para los pescadores barquereños, gracias a las buenas costeras del bonito y el bocarte, a la que se dedican un buen número de las embarcaciones de San Vicente y que, sin embargo, venden en otros puertos, el bonito principalmente en el de Avilés y el bocarte en los puertos del País Vasco y en Santoña.

Varios factores han influido en el importante descenso registrado. Por una parte, el hundimiento en el mes de agosto del pesquero «Madre Rosaura», uno de los más modernos y que más movimiento había proporcionado el año anterior al puerto de San Vicente. También ha sido muy importante la práctica desaparición de las capturas de lanzón, especie de la que en 1994 se vendieron cerca de 200 toneladas, que proporcionaron cerca de 25 millones de pesetas, frente a las apenas 25 toneladas de este año, que se vendieron por poco más de dos millones de pesetas.

De cara a 1996 se mantiene un cierto optimismo, fundado en las obras de mejora previstas en la infraestructura portuaria, que proporcionarán mayor calado para posibilitar que tanto los pesqueros barquereños como los de otros puertos puedan volver a vender en San Vicente. En las últimas semanas se están realizando las obras de montaje de la draga. La obra cuenta con un presupuesto cercano a los setenta millones de pesetas.

La especie que continúa proporcionando un mayor volumen de capturas y de ingresos

para el puerto de San Vicente es el tolle, del que en 1995 se vendieron 341 toneladas, valoradas en 144 millones de pesetas, teniendo un precio medio de 424 pesetas en lonja. Por otra parte, esta especie también ha proporcionado otras 107 toneladas de sus hígados, destinados a la elaboración de aceite industrial, que se vendieron por 19 millones.

«Losada»

El pesquero de arrastre «Losada», con base en Santander, fue apresado por la patrullera gala «Le Mauve» cuando faenaba merluza a unas 35 millas de las costas landesas (norte de Fuenterrabía), en un lugar conocido como «La Esquina», que divide las aguas jurisdiccionales de Francia y España. Incautada su carga —600 toneladas de merluza— y su aparejo, fue conducido al puerto de Bayona.

En el juicio, la Comandancia de Marina bayonesa intentará que se multe al «Losada» por



faenar con redes de 55 milímetros, cuando el mínimo legal es de 65 milímetros. Por otra parte, se le acusará de no haber comunicado a las autoridades galas su entrada al caladero y registrarlo en el libro de a bordo. Posteriormente fue soltado.

Bonino

La Consejería de Ganadería, Agricultura y Pesca del Gobierno regional invitará a la comisaria europea de Pesca, la italiana Emma Bonino, a que acuda a Cantabria y se entreviste con los representantes de las Cofradías de Pescadores, según informó Europa Press. Esta iniciativa se producirá como consecuencia del anuncio del viaje que la comisaria realizará a Euskadi invitada por una delegación del PP en el País Vasco. El cabeza de lista del PP por Vizcaya al Congreso, Javier Peón, anunció que desea que, con motivo de este viaje, Emma Bonino explique a los arrantzales la problemática que entraña la aprobación de la erradicación de las volantas. De ahí que el consejero cántabro de Ganadería, Agricultura y Pesca, José Álvarez Gancedo,

intente que Bonino haga lo propio en Cantabria.

Santander

La Comisión Interfederativa de las Cofradías de la cornisa cantábrica se entrevistará de inmediato con el director general de Estructuras Pesqueras (MAPA), Rafael Conde, para exigirle que España retire las 9.000 toneladas de cuota de anchoa cedidas a Francia en 1994 si los arrastreros pelágicos galos deciden pescar bocarte entre el 20 de marzo y el 31 de mayo del próximo año. Así lo anunció Tomás Cos, presidente de la Federación de Cofradías de Cantabria y patrón mayor de Laredo, tras entrevistarse, durante tres horas, con los patrones mayores del Cantábrico en la Escuela de Formación Profesional Náutico-Pesquera de Santander.

La Comisión Interfederativa de las Cofradías del Cantábrico, aparte de solicitar el paro de la flota de arrastreros pelágicos galos que captura la anchoa durante la primavera, se manifestó, por enésima vez, en contra del uso de las redes de enmalle a la deriva en la costera del atún blanco. ■



Configuración del puerto de Santander

La Autoridad Portuaria de Santander aún no tiene decidido si incluirá la construcción de una lonja exclusiva para la flota de altura en el futuro proyecto de remodelación del puerto pesquero, tal y como han solicitado hace días los armadores de las embarcaciones de arrastre de Santander.

EN esta propuesta de utilización, al margen de analizar la realidad física del puerto, se asegura que el área necesita de un importante cambio estructural para adecuarse a la futura ordenación general del puerto. Según la Autoridad Portuaria, resulta urgente solucionar la obsolescencia de las instalaciones del puerto, que en algunos casos amenazan ruina física y, por otro lado, modificar la ubicación de estos edificios de forma que sus accesos no interfieran el tráfico urbano de las zonas limítrofes.

También deben articularse medidas, siempre según la Autoridad Portuaria, para evitar la convivencia sobre la franja Norte de peatones, vehículos y tráfico ferroviario, que provoca «continuas situaciones de conflicto a las que debe encontrarse una solución», se indica. En paralelo, debe asegurarse que con la reordenación se cumplirá la Directiva del Consejo Comunitario del 22 de julio de 1991, ratificada en España a través de la Orden Ministerial de 11 de junio de 1992.

En el Muelle Norte se prevé en el futuro un uso exclusivamente pesquero, pero en funciones de estancia, trabajos auxiliares y aprovisionamiento de pertrechos a los barcos pesqueros. La franja a la que

se dará un uso pesquero abarcará desde el cantil del muelle hasta el bordillo sur de la calle Marqués de la Hermida, con lo que esta vía quedará sin uso portuario y, por tanto, fuera de la zona de servicio.

En esta misma franja se desarrollarán las conexiones viarias y ferroviarias entre las áreas portuarias comerciales de Raos y Maliaño. Ello conllevará el derribo de las actuales instalaciones (lonja, fábrica de hielo y bodegas) y su traslado al muelle Oeste de la dársena, lo que obligará a construir un nuevo muelle y ejecutar las instalaciones en sus inmediaciones.

La ejecución de estas nuevas instalaciones en el nuevo muelle Oeste implicará además la cancelación de las concesiones administrativas existentes en esta zona y la ocupación de una parte importante de los actuales terrenos que gestionaba la compañía Campsa (hoy CLH).

Por su parte, los muelles Sur y Este (carro varadero) permanecerán con los usos actuales. No obstante, en el caso de las parcelas próximas al muelle Sur existe el compromiso por parte de la Autoridad Portuaria de liberarlas progresivamente de los usos industriales y sustituir las actuales industrias por empresas de equipamientos. ■





Javier Retegui pidió a Luis Atienza que plantee a la Unión Europea (UE) la supresión definitiva de las volantas. El consejero vasco de Pesca también planteó al ministro de Pesca la posibilidad de firmar una encomienda de gestión sobre las aguas hasta las doce millas.

El Gobierno vasco reclama la prohibición de las volantas



EL pasado 31 de enero se reunieron en Madrid Luis Atienza, ministro de Agricultura y Pesca, y Javier Retegui y Xabier Goirigolzarri, consejeros de Industria, Agricultura y Pesca del Gobierno vasco y viceconsejero de Pesca, respectivamente.

En la entrevista con Luis Atienza, Javier Retegui insistió en la necesidad de que el Gobierno español plantee ante la UE la supresión total e inmediata del uso de redes de enmalle a la deriva, también denominadas volantas. Los responsables pesqueros del Gobierno vasco solicitaron toda la información sobre las gestiones que el Ministerio de Agricultura y Pesca va a realizar en este sentido.

Según Xabier Goirigolzarri: «El verano pasado no se produjeron conflictos gracias a las extremadas medidas adoptadas por los inspectores comunitarios y, sobre todo, porque nuestros arrantzales demostraron saber estar a la altura de las circunstancias, con una actitud responsable que evitó cualquier tipo de enfrentamiento».

El Gobierno vasco ha pedido varias veces la prohibición del uso de las volantas para la pesca de túnidos. Según el viceconsejero de Pesca del Ejecutivo autónomo vasco: «Han de desaparecer ahora mismo y en todas sus formas para la pesquería de túnidos, y en su momento justificaremos qué puede y debe hacerse sin generar ningún problema a quienes las utilizan».

Tras la entrevista, Xabier Goirigolzarri dijo que Luis Atienza había apoyado el planteamiento de los responsables de Pesca vascos y que la presión para la prohibición de las volantas ante la Comisión Europea comenzará en el Atlántico, donde más problemas hay, dejando para más adelante el Mediterráneo y el Báltico.

En la reunión, Javier Retegui también planteó a Luis Atienza la posibilidad de llegar a un acuerdo para la firma de una encomienda de gestión sobre las aguas hasta las doce millas, lo que permitiría al Gobierno vasco una ordenación del caladero, la conservación de los recursos y su mejor aprovechamiento.

En este sentido, Javier Retegui reconoció que la encomienda es difícil a corto plazo, y recordó que el Gobierno vasco tiene la competencia en las aguas interiores, «mientras que la competencia y la inspección en estas doce millas es estatal y, a nuestro juicio, no está funcionando bien».

Por esta razón, Javier Retegui plantea que «los inspectores vascos actúen en las doce millas encomendados por parte de la Administración central sin discutir competencias».

El consejero vasco de Pesca explicó que el Ministerio ve dificultades de que sea un tema unilateral del Gobierno vasco y considera conveniente plantearlo en un ambiente más amplio y tratarlo con el resto de las comunidades.

Finalmente, Javier Retegui recordó que en la campaña de túnidos del año pasado se ofreció un barco vasco para inspeccionar junto con los barcos españoles y europeos y que, probablemente, para la de este año se llegará a un acuerdo. ■

R. RUIZ DE HUYDOBRO

La flota bacaladera, disgustada

Miguel Iriondo y José Luis Meseguer, presidente y secretario general, respectivamente, de ARBAC, asociación que agrupa a cerca del 90 por 100 de la flota bacaladera española, se reunieron el 1 de febrero con Emma Bonino, comisaria europea de Pesca. Los representantes de ARBAC solicitaron una modificación del actual sistema de cuotas. Por su parte, los trabajadores de esta flota han anunciado movilizaciones para reclamar mayor atención.

SEGUN Miguel Iriondo, el esquema actual de TAC y Cuotas debe ser sustituido lo antes posible por otro circunscrito al esfuerzo pesquero (días por caladero), y el potencial extraíble tiene que ser repartido por empresas y no por países.

Para los representantes de ARBAC, Europa debe hacer frente a los problemas que plantean las flotas que se quedan sin recursos pesqueros. En este sentido, Miguel Iriondo rechaza la reubicación de flotas, práctica utilizada habitualmente para dar salida a los buques que quedan inactivos. Según el presidente de ARBAC, esta práctica extiende la incertidumbre de futuro a las embarcaciones que operan ya en los caladeros asignados a los buques reubicados.

Los representantes de ARBAC critican además al Comité Consultivo de Pesca, ya que consideran necesario modificar la operativa del mismo para que se tenga en cuenta las opiniones de las flotas, al modelo de negociaciones con terceros países que no incorporan directamente la pesca como un elemento a considerar.

Miguel Iriondo pidió también a Emma Bonino una negociación a corto plazo con la NAFO (Canadá) para reabrir los caladeros 3L y 3M, en moratoria para la captura del bacalao desde 1993 el primero y desde

1995 el segundo, así como una revisión del Tratado de París, por el que los actuales integrantes de la Unión Europea (UE) se reservan sólo un 3,4 por 100 de los recursos pesqueros del Artículo, frente a cuotas más elevadas de Rusia y Noruega.

Movilizaciones

Hay, además, otro frente de reclamaciones de la flota baca-

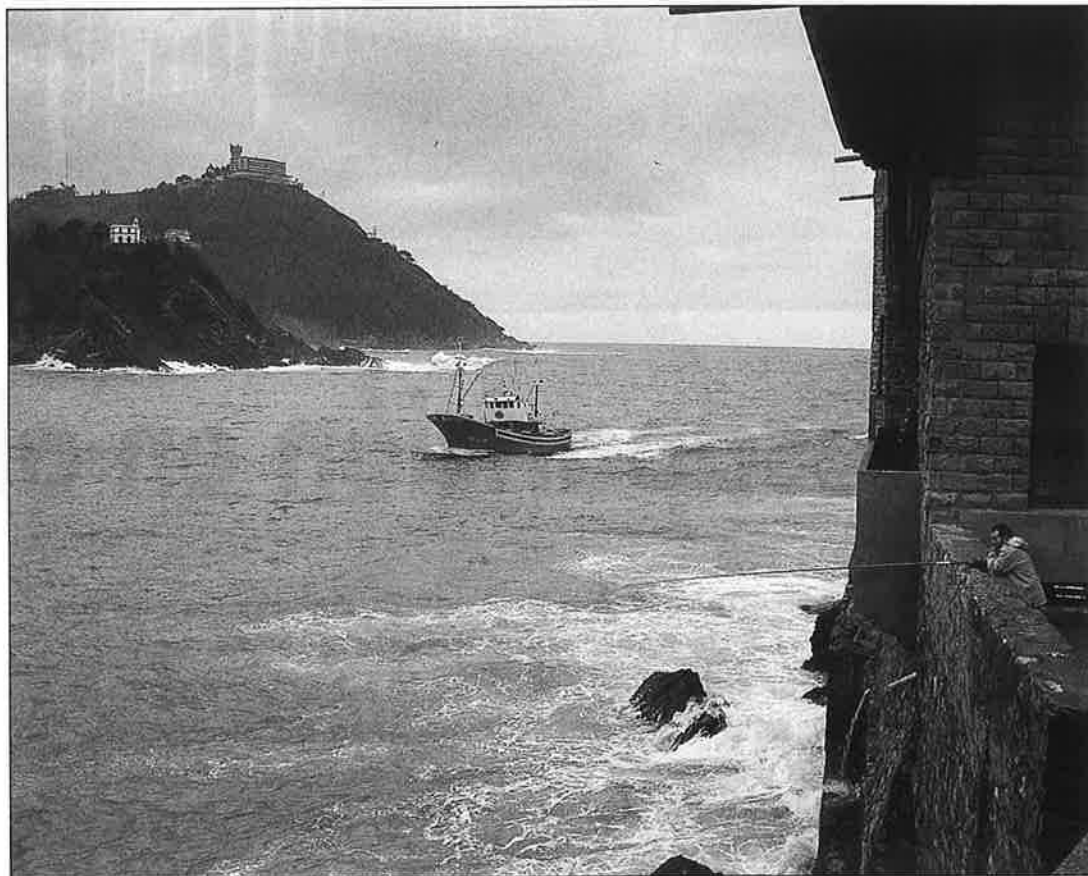
ladera, la cual está compuesta por 460 marineros y 10 parejas de barcos, cinco con base en Galicia y otros cinco en el País Vasco (hace sólo una década había 30 parejas de buques), con una carga de trabajo de tres meses. Estos trabajadores, apoyados por el sindicato gallego CIG y el vasco ELA, han anunciado llevar a cabo movilizaciones para reclamar a las Administraciones públicas una mayor atención.

Entre las principales reivindicaciones de éstos están las de incrementar las ayudas económicas que se les concede por los nueve meses que permanecen en puerto, el inicio de negociaciones para la búsqueda de caladeros, mayores cuotas de pesca para las empre-

sas armadoras y el alargamiento de las campañas de investigación. También piden a la Administración española que limite las importaciones de bacalao.

Solicitan además una reunión con José Loira, secretario de Pesca, quien ha declarado que «la Administración está apoyando en las demandas planteadas por el sector. En las aguas de NAFO y Noruega existen implantadas varias moratorias para la pesca y la Administración no puede hacer milagros. Hemos incrementado las posibilidades de pesca y apoyaremos al sector si quiere crear sociedades mixtas con Rusia». ■

R. R. de H.





Bocana del puerto de Pasajes.

Desaparición en alta mar

La última comunicación procedente del «Carreira» fue captada el 8 de enero. Diez días después se encontró un flotador salvavidas suyo en la costa británica. Tras ello, se puso en marcha un gran dispositivo de búsqueda por mar y aire. Pero el pesquero, de seis años y con 60 toneladas, no ha aparecido. Sólo el mar sabe con certeza las razones.

EL «Carreira», un palangrero con base en el puerto guipuzcoano de Pasajes, salió a faenar el 3 de enero con diez tripulantes a bordo. Su destino era los caladeros de Gran Sol y su licencia de pesca era válida hasta el 27 de dicho mes.



El «Carreira», atracado en el puerto de Pasajes.

El hecho de que el día 8 el patrón del pesquero de Pasajes comunicase a otra embarcación de pesca que tenía problemas con la telefonía de largo alcance no parecía tener importancia. Pero desde ese día no se volvió a registrar ninguna comunicación emitida desde el «Carreira».

La señal de alarma se activó el día 18. El Centro de Salvamento Marítimo de Plymouth (Gran Bretaña) detectó un flotador salvavidas procedente del «Carreira». Este hecho puso en marcha un gran dispositivo de búsqueda. Los servicios de salvamento marítimo de Francia, Reino Unido e Irlanda iniciaron por mar y aire la búsqueda del barco pasaitarra.

Mientras tanto, en la Cofradía de Pescadores de Pasajes eran optimistas. El presidente de la misma, Jaime Tejedor, declaraba, dos días después del hallazgo del flotador salvavidas, que «no es extraño que en días de temporal, y en las primeras jornadas del mes lo hubo, los contenedores que encierran los flotadores se desprendan del barco y caigan al mar. Hay elementos que nos hacen pensar que no se ha produci-

do ningún naufragio. En principio, no se ha recibido ninguna señal de la radiobaliza, que, en caso de que un barco se hunda, se acciona automáticamente y lanza unas ondas que son recogidas por los servicios de salvamento. Además, tampoco se han hallado restos flotantes del pesquero. Con

El «Carreira» y sus diez tripulantes han desaparecido sin dejar más rastro que un flotador salvavidas

estos datos en la mano tenemos que pensar que el barco sigue navegando».

Jaime Tejedor añadía que el barco «es un buque nuevo, moderno, casi cerrado y aunque en cuestiones relacionadas con el mar nunca se pueden hacer afirmaciones rotundas, es muy difícil que se hunda, a no ser que sea por un abordaje».

El «Carreira» fue construido en 1990 en los astilleros de Luzuriaga, de Pasajes. Con una eslora de casi veinte metros y un casco de acero, pertenece al sector de bajura y cuenta con un tonelaje de 61,85 toneladas.

Posible choque con un mercante

Mientras los familiares de los diez tripulantes del pesquero de Pasajes esperaban esperanzados noticias de la búsqueda, empezó a cobrar fuerza la idea de que el



Jaime Tejedor (a la derecha) y dos familiares de los tripulantes del «Carreira».



A la derecha, Enrique Espinosa, uno de los desaparecidos. A la izquierda, Alberto Esteves, que no embarcó por encontrarse enfermo.

«Carreira» podía haber chocado con un mercante, y más teniendo en cuenta que la zona en la que estaba pescando la embarcación coincide con una ruta frecuentada por grandes mercantes y petroleros.

Un marinero de Pasajes comentaba que *«es posible que haya chocado contra un mercante y que éste ni se haya enterado, porque la desproporción entre un palangrero y un mercante es tan grande que aunque el golpe sea mínimo, la ola que genera el buque puede afectar al pesquero y hundirlo»*.

Las jornadas pasaban y el «Carreira» no aparecía. Dos días antes de que finalizase la licencia del palangrero pasaitarra, desde la Cofradía de Pescadores de Pasajes se pedía que la búsqueda del pesquero se ampliase a una zona más al sur de la rastreada hasta entonces en los caladeros del Atlántico, correspondientes a una zona más próxima a la cornisa cantá-

brica, por si el barco podía hallarse a la deriva.

Jaime Tejedor declaraba que *«hay que agotar todas las posibilidades, porque en caso de que hubiera sufrido una avería podría encontrarse en esa zona, que pertenece al área de influencia española»*.

Para el presidente de la Cofradía de Pescadores de Pasajes, las posibilidades de encontrar al «Carreira» disminuían a medida que transcurrían los días. No obstante, no perdía la esperanza y declaraba que *«aunque no es habitual que los pesqueros faenen hasta el último día permitido, en este caso podrían hacerlo debido a que los primeros días de captura hizo mal tiempo»*.

Tras la petición de la Cofradía de Pescadores de Pasajes de ampliar la zona de rastreo, el día 26 barcos y aviones españoles se sumaron a la búsqueda del «Carreira».



Pesimismo

El sábado 27, día que finalizaba la licencia de pesca del barco pasaitarra, Alberto Esteves, mecánico de la embarcación, que se quedó en tierra por problemas de salud, declaraba que *«la esperanza no se puede perder nunca, pero se me hace muy raro que no se sepa nada de ellos durante tantos días. En algunas ocasiones el «Carreira» ha agotado los veinticuatro días de faena, por lo que hay que esperar hasta el lunes a ver si regresa. Pero lo veo mal»*.

Tan sólo quedaban dos días (tiempo necesario para recorrer la distancia entre el caladero y Pasajes) para que el barco entrase en puerto, si el patrón del «Carreira» había esperado hasta el último momento para abandonar el caladero.

El presidente de la Cofradía de Pescadores de Pasajes declaraba entonces que *«es como si estuviese enganchado a una botella de oxígeno de la que pende mi vida. Los días pasan y la botella se va vaciando. El oxígeno que alimenta la esperanza se acaba»*.

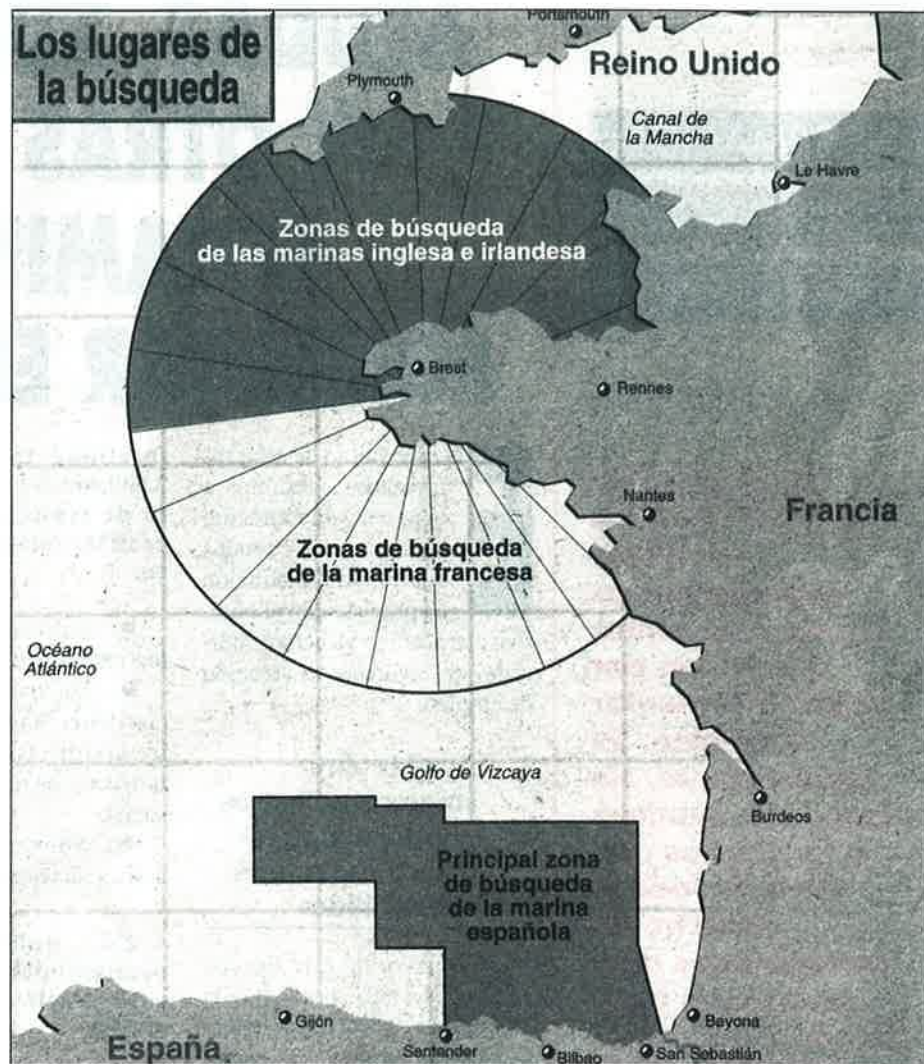


Vista parcial de Pasajes.

El día 30, una vez agotado el plazo de vuelta del «Carreira» a puerto, todo hacía pensar que el palangrero estaba hundido a causa de una colisión con un mercante.

Jaime Tejedor explicaba que «un barco se puede hundir por un golpe de mar o por una colisión. Teniendo en cuenta que el barco era moderno y que en esos días, en los que hubo un fuerte temporal, había en la zona de pesca unos doscientos barcos, que el 99 por 100 de ellos son más obsoletos que el «Carreira», y que no hay constancia de ningún percance, lo lógico es pensar que el palangrero pasaitarra no se viera afectado por la mar, sino por un abordaje. El siniestro pudo haber ocurrido muchos días antes del inicio del rastreo, lo que hace más difícil hallar algún indicio del mismo».

Una vez asumida la idea del naufragio del «Carreira», para el presidente de la Cofradía de Pescadores de Pasajes lo importante empezaba a ser tratar de amarrar las cuestiones legales que



Situación legal

Desde el punto de vista civil, salvo que aparezcan los cuerpos, se considera a los tripulantes del «Carreira» como ausentes. El Código Civil establece un plazo de cinco años para que se pueda solicitar la declaración de fallecimiento.

Respecto a la Seguridad Social, existe una normativa especial para los casos de desaparición en naufragio. Según esta normativa, a partir de noventa días, si no aparecen, los familiares pueden solicitar, en los ciento ochenta días siguientes, la pensión correspondiente, que se les concede con carácter provisional hasta la declaración de fallecimiento.

Los familiares podrán reclamar también el seguro particular que tiene contratado la Cofradía de Pescadores de Pasajes para los casos de siniestro siempre que se demuestre.

Asimismo, los familiares pueden reclamar daños y perjuicios, siempre que se demuestre que hay un culpable. En el caso del «Carreira», la hipótesis más favorable sería la del abordaje, ya que es el único que deja rastros y podría probarse. ■

R. R. de H.

afectan a los familiares de los tripulantes del pesquero desaparecido. Por otro lado, explicaba que el rastreo no terminaría hasta que no apareciese algún elemento que arrojase luz sobre el tema, aunque no sería tan intenso como el realizado hasta entonces.

Por su parte, los familiares de los tripulantes del «Carreira», que no se resignan a la pérdida de unos seres queridos, continuarán la búsqueda por su cuenta, dentro de sus posibilidades.

Durante doce días se habían rastreado 320.000 kilómetros cuadrados. Tras ello sólo interrogantes y dolor. ■

Roberto RUIZ DE HUYSBRO

En el presente número vamos a continuar exponiendo las ayudas existentes que tienen por objeto el fomentar el empleo. Su conocimiento, sin duda, nos ayudará a formarnos una idea de todo el espectro de posibilidades que, conforme a cada situación, se otorga por parte de la Administración, preocupada, como lo está la sociedad en general, de que el empleo no caiga y se encuentre lo más rápidamente posible el punto de inflexión que haga retroceder notoriamente uno de los problemas que viene ocupando por mucho tiempo el primer escalafón de las preocupaciones e inquietudes sociales, cual es el del desempleo.

AYUDAS, SUBVENCIONES Y OTRAS MEDIDAS ENCAMINADAS A FOMENTAR EL EMPLEO (2)

EN este ánimo de estar informados, pasamos a exponer someramente el resto de las ayudas que la Administración ha previsto con el objetivo claro, como ya hemos indicado, de favorecer la creación de empleo.

1. Ayudas para empresas o centros que creen puestos para trabajadores minusválidos

El objetivo de este tipo de ayudas es claro: potenciar la integración social de un colectivo que, como el de las personas con discapacidades, tiene de por sí dificultades añadidas para encontrar un hueco en el mercado de las relaciones laborales, en el mercado de trabajo.

En principio existe disponibilidad para financiar cualquier tipo de iniciativas que vayan encaminadas a generar empleo estable para trabajadores minusválidos, bien sea mediante la creación de nuevos puestos, bien a través de la ampliación de centros especiales de empleo ya existentes, o de la constitución de otros nuevos.

1.1. Ayudas para la creación de nuevos puestos, para la constitución o ampliación de centros especiales de empleo. Subvenciones que, en principio, son compatibles, si bien no podrán superar en su

totalidad la cantidad de 2.000.000 de pesetas por puesto de trabajo creado con carácter estable, y consisten en:

- Subvención parcial de los intereses de los préstamos.
- Subvención para financiar parcialmente la cuota de inversión fija en caso de proyectos de reconocido interés social.
- Subvenciones para la asistencia técnica.

1.2. Subvenciones por mantenimiento de puestos para centros especiales de empleo:

- Subvención por un sola vez, al objeto de alcanzar una reestructuración que conduzca a un nivel de productividad y rentabilidad que garantice la viabilidad y estabilidad del centro.
- Subvención para asistencia técnica encaminada al mantenimiento de los puestos de trabajo, que puede alcanzar hasta el ciento por ciento de la asistencia técnica cuando haya sido promovida de oficio por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, o hasta el 50 por 100 en caso contrario, cuando lo solicita el centro en cuestión.
- Subvención dirigida a equilibrar el presupuesto de centros especiales que carezcan de ánimo de lucro y sean de utilidad pública.

● Subvención que puede alcanzar hasta el 50 por 100 del salario mínimo interprofesional del trabajador minusválido contratado a jornada normal y esté dado de alta en la Seguridad Social.

● Subvención al objeto de adaptar puestos de trabajo y eliminar barreras arquitectónicas, en una cuantía máxima de 300.000 pesetas por puesto, con el límite, en todo caso, del 80 por 100 del coste de adaptación o eliminación.

● Subvención consistente en la bonificación del ciento





por ciento de la cuota empresarial por toda clase de contingencias.

1.3. Ayudas para minusválidos que se constituyan en trabajadores autónomos.

Los minusválidos que deseen constituirse en trabajadores autónomos podrán acceder a las subvenciones siguientes:

- Subvención parcial en los intereses de los préstamos.
- Subvención de hasta 400.000 pesetas para inversión en capital fijo.

2. Subvenciones para promociones de iniciativas locales

Tienen por objeto canalizar recursos locales o comarcales que estimulen la actividad económica de estas zonas.

Este tipo de ayudas van dirigidas a empresas que cumplan con unos determinados requisitos, como son:

- Empresas de nueva creación que generen puestos de trabajo estables y que tengan viabilidad financiera, técnica y económica, y cuya plantilla no sea superior a 25 trabajadores.

- No se trate de una empresa que proceda de un cambio de forma jurídico ya existente: sociedad anónima en limitada, o viceversa, etc.

- La participación de otras empresas que tengan una plantilla superior a 25 trabajadores no pueden poseer más de un tercio del capital de esta nueva sociedad.

- Estas empresas deben estar promovidas, participadas o cofinanciadas por entidades u organismos municipales, provinciales o autonómicos.

2.1. Ayudas previstas para estas iniciativas locales:

- Subvenciones para financiar las inversiones que requieran proyectos calificados como

de iniciativas locales, que serán como máximo de seis puntos del tipo de interés fijado por la entidad de crédito, pagadera de una sola vez y cuyo importe no podrá superar 700.000 pesetas por puesto estable.

- Subvención de 250.000 pesetas por puesto de trabajo contratado por tiempo indefinido, siempre que el trabajador contratado sea un menor de veinticinco años, o mayor de veinticinco y menor de cuarenta y cinco que lleve, al menos, un año inscrito como desempleado en la Oficina de Empleo.

- Subvenciones para la formación gerencial del promotor del proyecto empresarial en un porcentaje máximo del 75 por 100 del coste, sin que exceda el mismo de 500.000 pesetas.

Junto a estas ayudas ya mencionadas en el punto 1, como en la presente, existen otras muy importantes que tratan, por decirlo de alguna forma, de reciclar o de poner al día la capacitación de los trabajadores desempleados para las distintas profesiones. Encaminado a este fin está el:

- **Plan Profesional Ocupacional, dentro del Plan Nacional de Formación e Inserción Profesional.** Dentro de éste los programas de Escuelas-Taller, Casas de Oficios, colaboración entre el INEM y la Administración.

- **Plan de Empleo Rural,** conocido como «el PER», sólo para Andalucía y Extremadura.

- **Programa de Integración de Emigrantes Retornados.**

- **El Fondo Social Europeo,** que presta su apoyo a políticas que tiendan a proporcionar cualificación necesaria a la mano de obra y a desarrollar posibilidades de empleo; o dicho de otra forma, trata de adaptar la mano de obra al desarrollo que el mercado de trabajo experimenta en los diversos campos. ■

**José Manuel
MARTINEZ GALAN**

Sanidad a bordo

En todo el mundo se han identificado millones de sustancias químicas naturales y sintéticas; afortunadamente menos de tres mil causan más del 95 por 100 de las intoxicaciones accidentales y deliberadas. La identificación del tóxico y la valoración precisa de su potencial de toxicidad son muy importantes para que el médico pueda tratar con éxito una intoxicación. En su ausencia, se debe confiar en un simple tratamiento general de sostén. Cada vez más los médicos dependen de los centros de control de intoxicaciones para recoger información.

INTOXICACIONES

ENTENDEMOS por intoxicación la entrada en el organismo de una sustancia química dañina que puede producir lesión o muerte.

En las intoxicaciones influyen el propio tóxico, la vía de entrada, la dosis y la susceptibilidad del individuo.

Causas

- Accidental.
- Intento de suicidio.
- Exceso de exposición.
- Picaduras.

Objetivos

- 1.º Alejar al tripulante del tóxico.
- 2.º Mantener la vida del paciente.
- 3.º Evitar la absorción del tóxico.
- 4.º Facilitar la eliminación del tóxico.
- 5.º Identificación del tóxico.

Vías de entrada

Conocemos por «vías de entrada» los lugares por los que, el tóxico puede introducirse en nuestro organismo, y son las siguientes:

- Digestiva (ingestión).
- Respiratoria (inhalación).
- Contacto (cutánea).
- Inoculación.

Los gases se absorben más rápidamente que los líquidos y éstos que los sólidos.

En el caso de no conocer qué tipo de tóxico es el ingerido, se puede usar carbón activado o clara de huevo batida con agua.

Siempre contactar con el centro radio-médico.

• **Vía respiratoria:** La intoxicación más frecuente por esta vía es la producida por mala combustión y sustancias volátiles tóxicas, tal es el caso de monóxido de carbono, anhídrido carbónico, amoníaco, freón, etc.

Se debe retirar inmediatamente a la víctima del ambiente

tóxico. Si está inconsciente hay que comenzar la reanimación cardiorrespiratoria; si está consciente, que respire aire fresco, y en caso de llevar oxígeno, administrarlo. Se debe abrigar al paciente y estar muy atento por si presenta alguna complicación.

Puede aliviar, en el caso de gases irritantes, hacer respirar a través de un algodón empapado en vinagre.

Siempre contactar con el centro radio-médico.

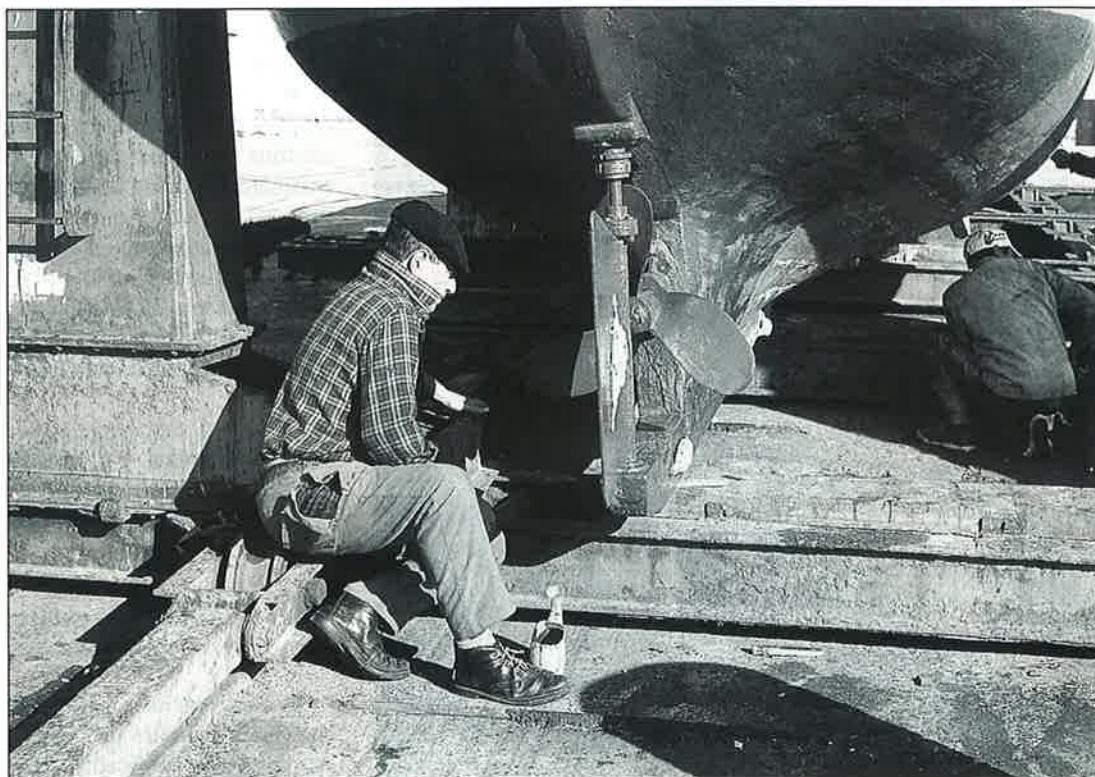
• **Por contacto:** Las medidas son:

- Retirar la ropa.
- Lavado con agua abundante.

En caso de corrosivos, ver cuadro adjunto.

Síntomas

Existen tóxicos que producen efectos que se parecen a enfermedades corrientes: vómitos, diarreas, tos, etcétera; por ello



no debemos olvidar, al recoger los antecedentes de una molestia, interesarnos por saber si el tripulante ha estado expuesto a alguna situación que pueda haberle producido una intoxicación. También debemos tener en cuenta que las personas reaccionan de manera distinta ante un tóxico, dependiendo de su estado de salud, constitución física, etcétera.

Los **síntomas** que pueden producir los tóxicos son:

— **Respiratorios:** tos irritativa acompañada de lacrimo, dificultad respiratoria, sensación de quemazón en la garganta, incluso llegar a la asfixia.

— **Digestivos:** náuseas, vómitos, diarreas, sensación de quemadura.

— **Cardiocirculatorios:** pulso débil y rápido con tensión arterial baja, palidez, piel fría y pegajosa, y puede llegarse a la parada cardíaca.

— **Neurológicos:** convulsiones, agitación, pérdida de conocimiento que puede llegar al coma.

— **Dermatológicos:** Irritaciones de la piel, picores, incluso quemaduras o congelaciones.

CONTACTO CON CORROSIVOS

ACIDOS	PIEL	Lavado con abundante agua durante 15-20 minutos. Lavado con bicarbonato sódico al 10 por 100 o amoníaco al 1 por 100. Eliminar con agua.
	OJOS	Lavado con abundante agua durante 15-20 minutos. Lavado posterior con bicarbonato sódico al 1 por 100.
ALCALIS	PIEL	Lavado con abundante agua durante 15-20 minutos. Lavado posterior con ácido bórico al 10 por 100 o ácido acético al 1 por 100 o con vinagre. Eliminar con agua.
	OJOS	Lavado con abundante agua durante 15-20 minutos. Lavado posterior con ácido bórico al 1 por 100.

Pautas a seguir

En nuestra actuación debemos tener en cuenta la vía de entrada.

• **Vía digestiva:** las intoxicaciones más frecuentes por esta vía son las alimentarias y la ingestión de líquidos por error.

Para provocar el vómito podemos:

• Administrar agua caliente y sal.

• Introducir los dedos hasta el fondo de la boca.

Nunca provocar el vómito en las siguientes circunstancias:

• Si la víctima está inconsciente.

• Si presenta convulsiones.

• Cuando se sospeche de intoxicación por sustancias corrosivas o derivados del petróleo.

Son sustancias corrosivas los ácidos (ácido sulfúrico, ácido clorhídrico, etcétera) y los álcalis (lejía, sosa, cal, etcétera).

Muchos tóxicos al actuar por esta vía ocasionan auténticas quemaduras y congelaciones. Si afectan a los ojos, antes de venderlos se debe poner una gota de aceite entre los párpados para,

a continuación, tapar ambos ojos.

Siempre contar con el centro radio-médico.

• **Por inoculación:** Los casos más frecuentes de intoxicación por esta vía se presentan por las picaduras de peces ponzoñosos. Pueden aparecer trastornos locales (en el lugar de la picadura) con picores, enrojecimiento, hinchazón, etcétera, y también más graves de carácter general.

Es prioritario calmar el dolor. Se puede utilizar un anestésico local o bien sumergir la parte afectada en agua lo más caliente que el paciente pueda soportar; el dolor se aliviará en cuestión de segundos. Si reaparece, se repetirá la operación.

Se deben seguir las precauciones generales de asepsia.

En caso de picadura de abeja, extraer el aguijón con unas pinzas sin exprimir; se aplica hielo y una pomada antihistamínica.

En algunos casos, previa consulta con el centro radio-médico, puede ser de utilidad la aplicación de un torniquete.

Siempre contactar con el centro radio-médico.

En los casos en que el buque transporte mercancías de las denominadas peligrosas, se debe llevar a bordo la Guía de Primeros Auxilios para el caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas (GPA), editado por la OMI. ■

SERVICIO DE SANIDAD MARITIMA



Hasta ahora era competencia del Instituto Social de la Marina

TRASPASADA LA ASISTENCIA SANITARIA EN TIERRA A LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE GALICIA

Las competencias que el Instituto Social de la Marina (ISM) venía desempeñando en Galicia, en su ámbito territorial, en materia de asistencia primaria, hospitalaria y de urgencias han sido traspasadas a esta Comunidad Autónoma el pasado 1 de marzo, con lo que Galicia completa su red sanitaria propia. El ISM continuará llevando a cabo las tareas que tiene encomendadas como entidad gestora de protección social para el sector marítimo-pesquero. En este bloque se encuentra la prestación de asistencia sanitaria a bordo y en el extranjero, incardinada dentro del Programa de Sanidad Marítima.

ESTOS traspasos se encuentran recogidos en el Real Decreto 212/1996, de 9 de febrero, del Ministerio de Administraciones Públicas, publicado en el «B.O.E.» el 7 de marzo pasado, con efectividad desde el primer día de ese mes. Según esta normativa habrá tres tipos de funciones: las que asume la Comunidad Autónoma Gallega, las que se reserva la Administración Central y las que compartirán ambas Administraciones.

Funciones que ha asumido la Comunidad Autónoma de Galicia

Las funciones que se traspasan a la Comunidad Gallega son las competencias contempladas en el apartado tercero del artículo 2 del Real Decreto 1414/1981, de 3 de julio, sobre la asistencia sanitaria de los trabajadores del mar y sus beneficiarios dentro del territorio nacional en los establecimientos propios del ISM, así como su asistencia hospitalaria, con carácter general, servicios de especialidades y urgencias. También corresponderá a la Comunidad Autónoma la contratación, gestión, actualización y resolución de los conciertos con entidades e instituciones sanitarias o asistenciales que presten servicios en dicha Comunidad, dentro de los límites presupuestarios. También deberán subrogarse los conciertos en vigor existentes entre el ISM y otras entidades. La gestión de los centros, establecimientos y servicios, así como de las funciones

que se traspasan se harán de acuerdo con la legislación básica del Estado y de la normativa general de la Seguridad Social.

Funciones que se reserva la Administración Central del Estado

En el ámbito de la Administración del Estado permanecerán otra serie de competencias, que son las que habitualmente viene ejerciendo el Instituto Social de la Marina como son: la asistencia sanitaria de los trabajadores del mar a bordo de los barcos y en el extranjero, utilizando sus propios medios, tales como el Centro Radio-Médico, el banco de datos, centros en el extranjero, buques sanitarios y otros que puedan implantarse así como los acuerdos de evacuación o repatriación de trabajadores enfermos o accidentados. También queda en manos del ISM la información sanitaria al trabajador del mar, educación y distribución de la Guía Sanitaria a Bordo, la práctica de los reconocimientos previos al embarque, inspección y control de los medios sanitarios a bordo y de las condiciones higiénicas de las embarcaciones y cualquier otra función de medicina preventiva y educación sanitaria que le correspondan.

Funciones compartidas entre ambas administraciones

Según especifica el Real Decreto, quedan una serie de



funciones que tendrán que desempeñar coordinadamente el Instituto Social de la Marina y la Comunidad Autónoma. Entre ellas figuran:

- El intercambio de información en materia de asistencia sanitaria de los trabajadores del mar, así como el asesoramiento y cooperación con carácter permanente. En particular, ambas administraciones cooperarán, facilitándose en los casos en que se precise, la realización de consultas de especialidad, análisis o exploraciones complementarias en relación con el ejercicio de sus respectivas funciones en materia de asistencia sanitaria de los trabajadores del mar.
- La elaboración de estudios y proyectos conjuntos, así como la realización de propuestas tendentes al perfeccionamiento de la acción sanitaria de los trabajadores del mar y la colaboración en acciones programadas de interés general.
- El desarrollo de los programas de informática de proyección estatal y el acceso a la información derivada de los mismos.
- Intercambio de información sobre los conflictos laborales que puedan producirse en los centros y servicios sanitarios de la Seguridad Social o de cualquier otra que pueda contribuir a

mejorar la relación y coordinación entre ambas Administraciones.

Este traspaso de funciones lleva aparejado la correspondiente adscripción de bienes, derechos y obligaciones. Dichos bienes están evaluados cuantitativamente en 49 centros patrimoniales, que hasta ahora dependían del ISM. La adscripción se hará sin perjuicio de la unidad del patrimonio de la Seguridad Social, distinto del del Estado, cuya titularidad corresponde a la Tesorería de la Seguridad Social. También se adscriben 595 funcionarios. La evaluación económica ha sido cifrada provisionalmente en 5.153 millones de pesetas, pendiente de la liquidación presupuestaria definitiva de 1995.

Desde la publicación del Real Decreto, los responsables de la Consellería de Sanidade de la Xunta y del ISM están trabajando a buen ritmo con la lógica y estrecha colaboración, a fin de llevar a buen puerto este proceso de traspasos en beneficio de los trabajadores del mar, cuyas condiciones de vida y trabajo se rigen por una condiciones difíciles y especiales. ■

**Concha
HERNANDEZ CARAZO**

IFOP

EL NUEVO INSTRUMENTO FINANCIERO DE ORIENTACIÓN DE LA PESCA

Nadie se atreve a salir a faenar sin los instrumentos de a bordo. Ahora hay que contar con uno más para no perderse nada, para favorecer la higiene y seguridad en el trabajo, una explotación más racional de los recursos, mejorar el respeto al medio ambiente, obtener mayor rentabilidad y ser más competitivos. La Unión Europea dota a todo el sector de un nuevo instrumento: el IFOP, Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca. Si su actividad está en el entorno de la pesca y la acuicultura le interesa saber cómo funciona y cuáles son sus prestaciones. Se trata de una importante mejora que debe incorporar a su equipo de navegación habitual.

El IFOP contempla varios apartados de ayudas para:

Fomentar la reestructuración de la flota pesquera

Facilidades para asociarse temporalmente con armadores extranjeros, creación de sociedades mixtas en terceros países, favorecer la retirada definitiva de buques pesqueros, etc.

Renovación

Ayudas para la modernización y construcción de buques de pesca.

Acuicultura

Fomento y ayudas para el desarrollo de la acuicultura, tanto marina como continental.

Acondicionamiento del litoral

Creación de arrecifes artificiales y reservas marinas para la protección y regeneración de recursos de interés pesquero.

Equipamientos de puertos

Mejorar y facilitar el trabajo de los barcos de pesca, con servicios y equipamientos de sus bases.

Transformación y comercialización

Mejoras en la comercialización de los productos de la pesca y de la acuicultura. Racionalización y mejora de los procesos de manipulado, envasado y conservación.

Ayudas sociales

Ayudas para las tripulaciones afectadas por ajustes estructurales de flota entre las que se incluyen prejubilaciones.

Mejores perspectivas para el sector.

Para más información contacte con la Secretaría General de Pesca Marítima 91 / 402 50 00 y con los Servicios de Pesca de su Comunidad Autónoma.



UNION EUROPEA

IFOP. Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca

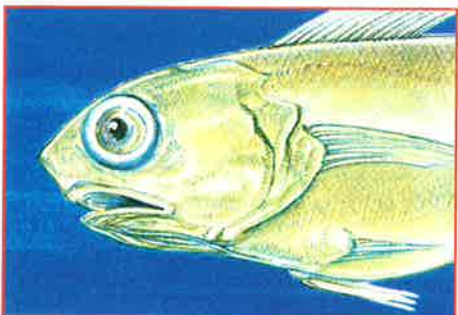
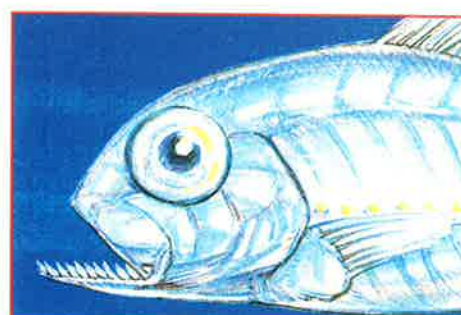
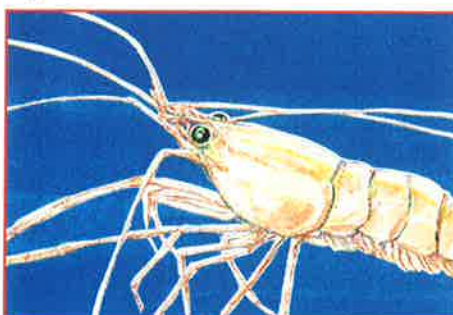
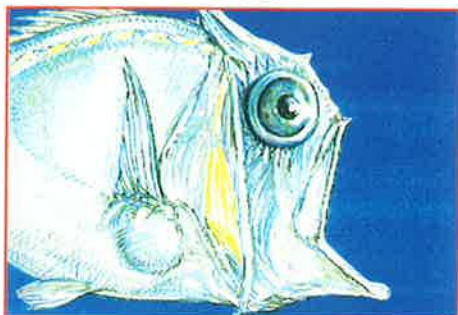


MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION

FROM

Secretaría General de Pesca Marítima

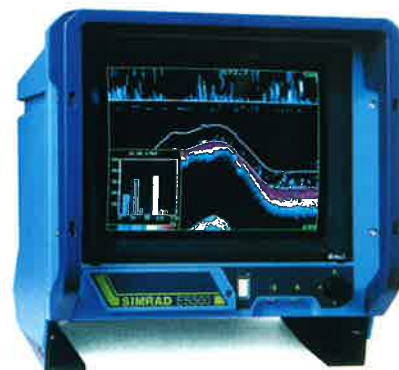
Equipos profesionales para nuevas especies y nuevos caladeros.



SIMRAD ES 500

Versión civil de la ecosonda científica EK 500 que usan la mayoría de los institutos de investigación pesquera en el mundo.

- Mide la cantidad de pescado en toneladas por milla cuadrada.
- Da la distribución del tamaño de los peces.
- Detecta peces sueltos a más de mil metros.
- Indica el rumbo de los peces o del cardumen.
- Presenta la posición del cardumen dentro del haz del transductor.
- Trabaja con varias frecuencias a la vez.



SIMRAD ITI

La única sonda de red en el mercado que da la exacta posición del arte.

- Mide la posición altura sobre fondo, apertura vertical y horizontal de la boca del arte.
- Profundidad y temperatura.
- Indica la cantidad de peces en el copo.
- Presenta el arte con relación al barco graficamente en tres dimensiones diferentes.



SIMRAD SPAIN, S.L.

C/ Alicante, 23
03570 Villajoyosa - Alicante
Tel: 96 - 685 23 02 Fax: 96 - 685 23 04



SIMRAD