

N.º 340 - JUNIO 1996

MAR

Negociaciones para el IV POP

BRUSELAS EXIGE UN AJUSTE DURO PARA LA FLOTA

«El Investigador»,
en la costera
del bonito

BAMIO, cuatro
años de formación
para el mar

7

MILLONES DE
PENSIONISTAS

Evitar el riesgo, una responsabilidad mutua.



SEGUROS DE BARCOS Y MERCANCIAS

Porque en nuestro horizonte sólo existe un rumbo: Tu seguridad. Porque sólo una Mutua con más de 60 años al servicio de los hombres de la mar sabe lo que tú necesitas para navegar tranquilo.

Porque en la Mutua de Riesgo Marítimo evolucionamos contigo. Por todo eso podemos ofrecerte el mejor seguro a prima fija para tu barco



MURIMAR
MUTUA DE RIESGO MARITIMO

(Casco, maquinaria, aparejos, etc.), tus capturas y mercancías por tierra mar y aire.

Con la mayor cobertura y el coste capaz de satisfacer las exigencias concretas de cada Mutualista. Un seguro a tu medida y más de 120 Delegaciones atendiéndote en todo el litoral español.

Mutua de Riesgo Marítimo, a tu lado para evitar el riesgo. La responsabilidad que nos une.

Con seguridad, hacia el futuro.

UNA de cal y otra de arena en la actualidad sobre el sector marítimo-pesquero. Noticias positivas, enormemente favorables para el colectivo de personas que viven de alguna manera relacionados con el mar, y otras en perspectiva menos halagüeñas con la mirada puesta en el futuro.

En el marco de la Unión Europea, los responsables de la Comisión lanzaron los primeros ataques contra la situación de las flotas pesqueras ante las negociaciones para la aprobación en los próximos meses del Programa de Orientación Plurianual que deberá entrar en vigor a finales de este año. La comisaria de Pesca, Emma Bonino, como suele suceder ante este tipo de negociaciones, se apresuró a poner sobre la mesa unas duras pretensiones para la reducción de las flotas en base a los datos técnicos sobre la evolución de los recursos en los caladeros propios de la Unión Europea. En este contexto, y como punto de partida, se llegó a barajar un recorte en capturas de hasta un 40 por 100, razón por la cual se pretenden unos duros ajustes en la capacidad de las flotas como principal medio para rebajar la explotación de las aguas.

La propuesta comunitaria no pasa de una simple andanada a la opinión pública, rechazada tajantemente por la Administración española y todo el sector. Hay argumentos para rebatir los datos técnicos sobre *stocks*. Pero, además, hay otro dato más, España, en el III POP ya ha reducido su flota bajo bandera comunitaria en unos porcentajes muy superiores a los exigidos por Bruselas. En consecuencia, el ajuste debe hacerse considerando la evolución de las flotas en los años precedentes. Es la noticia negativa contra la que la Ad-

O

M

DIAS

LA AMENAZA DE BRUSELAS

ministración deberá pelear en Bruselas en los próximos meses. Pero hay otras mucho más positivas para el sector, algunas también procedentes de Bruselas.

La Unión Europea ha prorrogado un año más las ayudas nacionales para la construcción naval, que pueden suponer unos 35.000 millones de pesetas. Un dato interesante en un momento cuando, además, los astilleros se hallan en pleno proceso de recuperación y competitividad. Noticia positiva para el colectivo marítimo-pesquero es también el trabajo realizado durante los últimos cuatro años por el Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio, del ISM. En este período han pasado por sus aulas casi nueve mil alumnos y lo destacable es que el 67,3 por 100 de los asistentes han encontrado ya trabajo, además, en un 75 por 100 en la

especialidad sobre la que recibieron formación.

Un año más la política asistencial del ISM se ha trasladado también al caladero donde se desarrolla la costera del bonito, con el barco «Investigador» para atender *in situ* cualquier problema de salud o para realizar las tareas oportunas para el traslado a tierra de las personas que lo requieran.

Hasta el momento se está desarrollando una costera en paz, aunque persisten y van camino de seguir los problemas de las redes utilizadas por los franceses, mientras la Comisión y Emma Bonino no tomen en serio el asunto de esta pesquería. A la señora Bonino, más que las redes, donde los italianos campan también en el Mediterráneo, lo que le preocupa actualmente es sólo el IV POP y el ajuste de flotas. ■

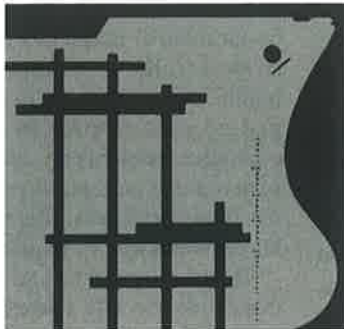
Vidal MATÉ



Le esperamos en Bilbao

**CON TODA
LA INDUSTRIA**

**CON TODA
LA PESCA**



SINAVAL '96



**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.

**ADELANTAMOS NUESTRAS FECHAS
BILBAO 5/9 NOVIEMBRE 1996**

FERIA INTERNACIONAL DE BILBAO  **BILBOKO NAZIOARTEKO ERAKUSTAZOKA**

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

EUSKO JAURERITZA  **GOBIERNO VASCO**

IBERIA

REDUCTORES E INVERSORES-REDUCTORES MARINOS



- ♦ Fabricados desde 1908.
- ♦ Certificación ISO-9001 (en 1993).
- ♦ Para hélices de PASO FIJO o VARIABLE (cualquier marca)
- ♦ 34 MODELOS con reducciones hasta 14:1
- ♦ Desde 75 hasta 2500 KW (3400 HP:) en TRABAJO DURO.
- ♦ Modelos decalados, en línea, en "U" Drive y gemelos (dos motores una sola hélice).
- ♦ Con tomas de fuerza múltiples (con y sin embragues), Dispositivos de marcha lenta, frenos de hélice, controles, y sensores de alarma integrados en las unidades.
- ♦ Homologados por las principales entidades clasificadoras..

♦ 57.000 Unidades vendidas en todo el mundo confirman que:

MASSON ES LA FIABILIDAD EN PROPULSION MARINA

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO:

CEN-TRA-MAR
Cormoranes, 24 - Nave I
Tf.: 692 06 45 - Fax: 692 06 46
28320 Pinto (Madrid)



OTRAS MARCAS REPRESENTADAS:



WALTER V-DRIVES

WALTER KEEL COOLERS

aquadrive
lubrication system

ROCKFORD POWERTRAIN®

HURTH
MARINE GEAR

HOBELT

Deep Sea Seals Ltd
International Marine Sealing Systems

Halyard

Trellex Morse



6

NEGOCIACIONES PARA EL IV POP

La Unión Europea ha iniciado las conversaciones para elaborar el IV POP, por el que se pretende un nuevo ajuste para las flotas pesqueras.

44

EL ISM, EN LA COSTERA DEL BONITO

Un año más el Instituto Social de la Marina ha desplazado el barco-hospital «Investigador» para atender a los marineros de la costera del bonito.



32 BAMIO, CUATRO AÑOS FORMANDO PROFESIONALES

El Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio ha cumplido cuatro años formando profesionales para el sector. Por sus aulas han pasado casi nueve mil personas.

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

Director general: Rafael Mateos.

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. **Ceuta:** Casa del Mar. Avda. Cañonero Dalo, 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:** Puelle 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. **Sanlúcar:** Casa del Mar. Avda. Soliñza, 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, 5ª 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. N.I.P.O.: 205-95-002-9.

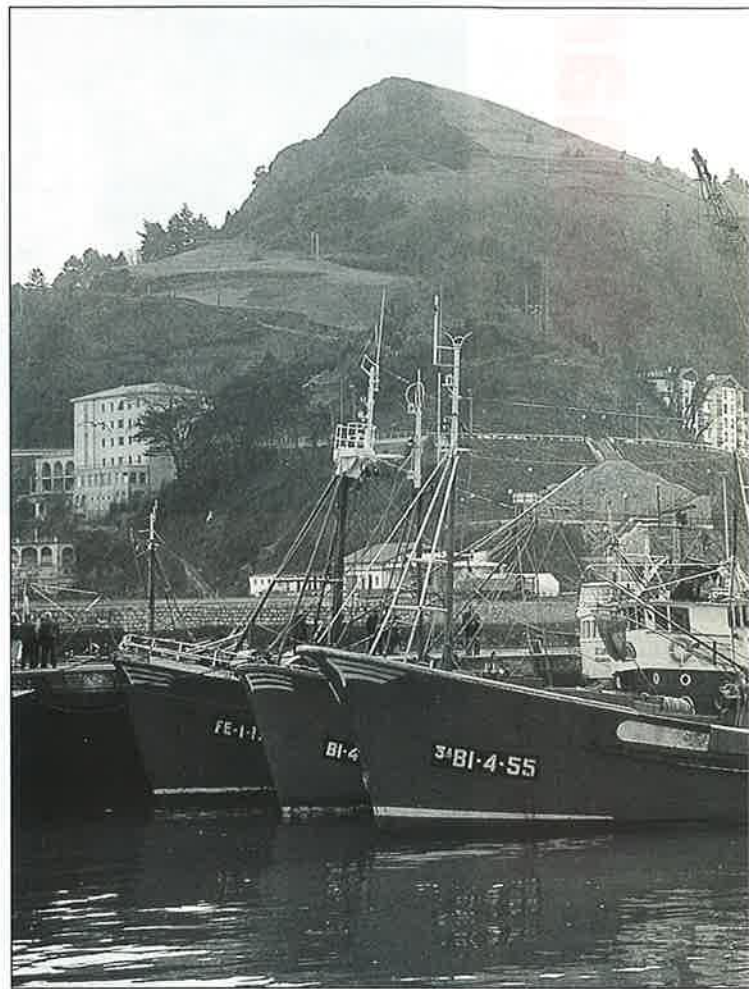
MAR no se hace responsable de las opiniones vertidas en los artículos y entrevistas publicados. Sólo se considerarán opiniones de MAR aquellas que vayan suscritas por su director o aparezcan en forma editorial. Se podrán reproducir total o parcialmente los trabajos publicados en MAR, citando la procedencia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

En el IV Programa
de Orientación Plurianual

BRUSELAS DISEÑA OTRO AJUSTE DURO PARA LAS FLOTAS

En base a una primera propuesta de la Comisión, la Unión Europea ha iniciado prácticamente los debates para la elaboración del IV Programa de Orientación Plurianual, que deberá estar listo para finales de este año.

Hasta el momento los responsables de la Comisión no han sido muy concretos en las líneas sobre las que deberá discurrir este IV Plan, con el que parece se pretende un ajuste casi definitivo a las diferentes flotas. Con carácter general, la Comisión ha llegado a plantear unas reducciones medias de las pesquerías en un 40 por 100, porcentaje calificado en su día como inaceptable por el nuevo secretario general de Pesca Marítima, Samuel Juárez. «Nos parece totalmente inaceptable —ha señalado— porque los recortes que se pretenden son excesivamente altos, inasumibles y técnicamente discutibles.» España, en opinión del nuevo responsable de Pesca, estaría dispuesta a asumir unos recortes moderados a la vista de la situación en que se hallen los caladeros donde operan las diferentes flotas, pero también ha considerado el esfuerzo de reducción que ya ha hecho España en los años precedentes con la aplicación del III POP.



ACTUALMENTE, hasta finales de este año, se halla vigente el III POP, que se puso en marcha en 1991. El nuevo POP se plantea también con una duración de seis años, hasta el 31 de diciembre del año 2002.

Para la redacción del proyecto del IV POP por parte de la Comisión, los técnicos comunitarios habrían tenido en cuenta los datos manejados por el informe elaborado por el profesor Lassen, del Instituto danés de Recursos Marítimos. Estas cifras han sido el detonante para que la comisaria de Pesca, Emma Bonino, hiciera un nuevo llamamiento a la responsabilidad del sector a

la hora de defender los recursos y evitar un agotamiento en determinados caladeros actualmente sobreexplotados. Para la comisaria, del informe Lassen se desprende que hay zonas claramente en peligro con especies en extinción, para lo cual se impone la aplicación de medidas drásticas para el conjunto de las flotas.

Tras el Consejo de Pesca del pasado 10 de junio, donde se dieron a conocer las principales directrices para la futura reestructuración del sector, en este momento se hallan abiertas las conversaciones con cada Estado miembro con el fin de acercar las posiciones de cara al Consejo de Ministros de otoño, al que se espera llegar



COMPARACION ENTRE LAS PROPUESTAS DEL GRUPO CIENTIFICO LASSEN Y LAS DE LA COMISION DE LA UE PARA EL IV POP

Pesquería	Stocks	Propuesta reducción Lassen	Propuesta Comisión
MAR BALTICO	DEMERSALES	40%	30+10=40%
	PELAGICOS	—	—
	SALMON	CIERRE	30+20=50%
KATTEGAT-SKABERRAK (Div. III a)	DEMERSALES	40%	30+10=40%
MAR DEL NORTE (Div. IV)	PECES PLANOS	33%	20+10=30%
	PELAGICOS	40%	20+20=40%
ESCOCIA (Div. VII)	ESPECIES AGUAS PROFUNDAS	DESCONOCIDAS	—
Plataforma Sur: IRLANDA REINO UNIDO FRANCIA (Div. VII, VIII a y b)	MERLUZA+RAPE+GALLO	17%	{ 30+10=40%
	DEMERSALES (GADIDOS)	26%	
	PECES PLANOS	40%	20+10=30%
	PELAGICOS (salvo anchoa y atún)	40%	30+10=40%
	ANCHOA Y ATUN	—	6 + 6=12%
	ESPECIES PROFUNDAS	SIN CONOCER	6 + 6=12%
ESPAÑA y PORTUGAL (Div. VIII c y IX a)	DEMERSALES (merluza, rape, gallo)	21%	30+10=40%
	PELAGICOS (sardina y anchoa)	33%	30+10=40%
	OTROS PELAGICOS	—	6 + 6=12%
	ESPECIES AGUAS PROFUNDAS	—	0 + 0= 0%
	PEZ ESPADA	—	30+10=40%
	CAMARON Y CIGALA	—	6 + 6=12%
NAFO	FLETAN NEGRO	DESCONOCIDO	{ 30+10=40%
	BACALAO Y GALLINETA	40%	
	CAMARON	SIN ASESORAMIENTO	

ya con un proyecto de compromiso.

Partiendo de que el objetivo es el mismo, reducir las pesquerías y preservar los recursos, hay diferencias en cuanto a las posibles vías a utilizar. Por un lado, los hay partidarios de que prevalezca la reducción de la capacidad de las flotas, mientras desde otras posiciones se aboga por una limitación de las pesquerías por días, períodos más o menos largos, etc.

Para España lo que está claro es que, a la hora de las reducciones de flota que se planteen en el IV POP, se debe tener en cuenta el grado de cumplimiento del III POP. En consecuencia, los responsables españoles albergan la posibilidad de

que el ajuste para España sea corto, al haber superado ampliamente las exigencias del Programa anterior.

Por otra parte, a la hora de elaborar el nuevo POP, en medios del sector se advierte sobre los interrogantes que plantean siempre los informes de los científicos a la hora de evaluar recursos, documentos que siempre pueden ser objeto de modificaciones.

Esto es, por ejemplo, lo que sucede con el informe Lassen.

Para la Cooperativa de Armadores del Puerto de Vigo, lo más curioso de este caso es la no coincidencia en muchos casos entre los datos manejados por los científicos y las propuestas de la Comisión, casi siempre en contra de las posiciones del sector pesquero. La

Cooperativa acusa a la Comisión de haber hecho propuestas por simple elevación de los datos de los técnicos y denuncia el tratamiento negativo que trata de dar a las flotas del sur, sin tener en cuenta los datos aportados por el informe o el desconocimiento que existe sobre algunos caladeros. ■

V. M.

Comentarios de Greenpeace al «Informe Lassen»

«ES LA OPORTUNIDAD DE AFRONTAR LA CRISIS QUE AFECTA AL SECTOR PESQUERO»

Los caladeros de pesca siguen deteriorándose, a pesar de los esfuerzos realizados durante los cuatro últimos años. Es una de las conclusiones del estudio efectuado por un grupo de científicos, conocido como «Informe Lassen», encargado por la Comisión Europea para analizar la situación de los caladeros y los niveles aconsejables de mortalidad de especies. Basándose en este informe, la Comisión proyecta drásticas reducciones, tanto en la flota como en capturas —en algunas especies pueden alcanzar hasta el 40 por 100—, sobre las que deberá pronunciarse próximamente el Consejo de Ministros de Pesca. Greenpeace recibió de Emma Bonino, comisaria de Pesca, este informe y se mostró abierta a conocer su opinión al respecto. La organización ecologista ha preparado unas consideraciones preliminares a este informe, que son las que resumimos en este artículo, al tiempo que prepara un documento más detallado que también hará llegar a Emma Bonino. Es la oportunidad, a juicio de Greenpeace, de que la UE afronte la grave crisis que afecta al sector pesquero.

«**P**ARA garantizar el futuro del sector pesquero es preciso que haya peces y algunas especies están a punto de extinción», señaló Emma Bonino en la presentación del «IV Programa de Orientación Plurianual Pesquero». Assumpta Gual, portavoz de Greenpeace, se expresa en similares términos, al señalar que «o se aplican estos planes, o se revivirán aquí los episodios de Terranova en Canadá».

El «Informe Lassen» señala que se capturan peces cada vez más pequeños y que la biomasa reproductora es muy baja. Los recortes previstos en este estudio reflejan bien a las claras la situación actual. Recortes que alcanzan hasta el 40 por 100 de

demersales o de profundidad y algunas especies pelágicas, como el fletán negro, el pez espada y el rape. En el Cantábrico, por ejemplo, rebaja las capturas de merluza y rape en un 21 por 100, y en un 33 por 100 las de sardinas y anchoas. En el Mediterráneo, reducción de las pesquerías de demersales en un 40 por 100. Las reservas de salmónete se hallan en estado crítico. En la zona NAFO habla de recursos diezmadados y con pocas posibilidades de pesca, con las reservas de bacalao en estado crítico. El atún del Atlántico y el Mediterráneo se encuentra cerca de la plena explotación, mientras que el pez espada está sobreexplotado. Son sólo algunos de los datos apuntados por

el grupo de científicos que elaboró este informe, pero suficientemente reveladores de un futuro poco prometedor si no se toman medidas urgentes.

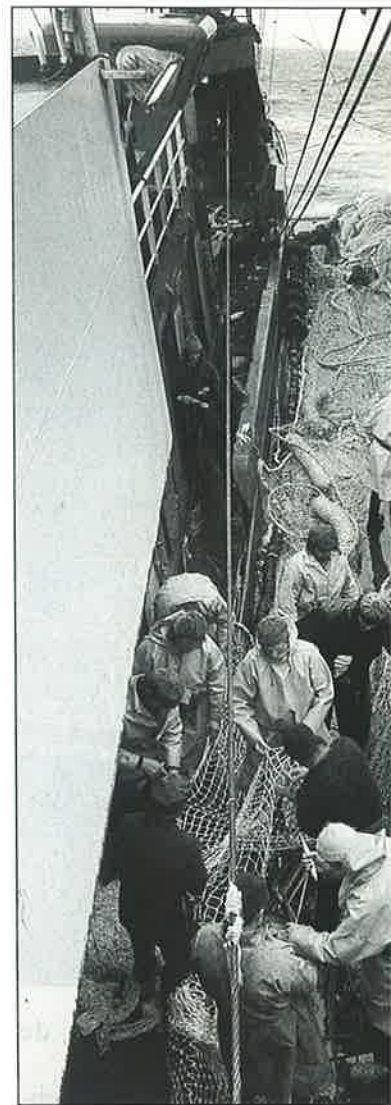
La Comisión Europea ha propuesto una serie de recortes, contenidos en el «IV Programa de Orientación Plurianual Pesquero», y que se aplicarían en los próximos seis años (entre 1997 y el 2002), sobre los que debe pronunciarse el Consejo de Ministros de Pesca. Estas medidas no afectarán a la pesca de bajura.

Punto de partida

Los comentarios preliminares sobre el «Informe Lassen» y el Plan de Reestructuración de las flotas comunitarias, remitido por Greenpeace a la comisaria de Pesca, se centran en establecer las pautas que, a su juicio, deberían seguirse para establecer los recortes anteriormente citados. Previo a ello, esbozan los puntos de los que parten para llegar a esos criterios.

Greenpeace recuerda que, entre los aspectos tratados en las negociaciones internacionales en materia pesquera (como el Tratado de Naciones Unidas sobre Poblaciones de Peces Transzonales y Altamente Migratorios o el Código de Conducta para la Pesca Responsable de la FAO), destacan la «adopción del enfoque precautorio y la llamada a los Gobiernos para que adopten medidas que prevengan o eliminen el exceso de capacidad pesquera».

Por exceso de capacidad pesquera suele interpretarse que



hay demasiados buques capturando unos recursos cada vez más escasos. Eso es cierto, aunque el problema es más complejo, ya que «muchas flotas están utilizando sistemas y métodos de pesca inadecuados» (capturas accidentales y descartes causados por sistemas no selectivos, prácticas pesqueras que dañan el medio marino).

«Los equipos de pesca son, ahora más que nunca, eficientes y sofisticados, lo que dificulta poder conocer la capacidad de las flotas, así como controlar sus actividades.» También se hace referencia a que los subsidios suelen impulsar el desarrollo de pesquerías de gran escala en detrimento de muchas comunidades pesqueras tradicionales, por lo que resulta imprescindible replantear las ayudas financieras.



«Los planes de modernización o de nueva construcción no deberían traducirse en un aumento de la capacidad... El Plan Plurianual 1987-91, combinado con la política de subvenciones de la UE entre 1987-90, supusieron, en la práctica, un aumento de la capacidad pesquera.» Respecto al exceso de capacidad pesquera, «es importante que las medidas aplicadas por un país o en una región no se traduzcan en el simple traslado de flotas a otras regiones del mundo...».

Objetivo ineficaz

La opinión de los ecologistas es que el «Informe Lassen» reúne datos extensos y difusos sobre el estado de las poblaciones de peces y la capacidad de las flotas comunitarias, aunque no

abarca todos los caladeros donde faenan buques de la UE. «Aún así, es un valioso documento que contiene mucha información.» También destacan que el documento señala que «un simple plan para decomisar embarcaciones excedentarias, aun si fuese aplicado, es un imperfecto instrumento de gestión que debería ir acompañado de otras medidas». En la parte negativa, critican la falta de referencia a aspectos fundamentales. Estos aspectos los engloba Greenpeace en tres apartados: principio de precaución y rendimiento máximo sostenible, criterios para reducir la capacidad de la flota y flotas en terceros países o en aguas internacionales.

El principio precautorio y objetivos de gestión son tratados de forma inadecuada. «El informe ignora la capacidad de predecir con precisión el resultado de las variaciones en la capacidad y el esfuerzo de pesca... La confianza ciega del informe en el Rendimiento Máximo Sostenible no refleja en absoluto las recientes discusiones sobre la aplicación del principio de precaución en la gestión pesquera, ni las disposiciones contenidas en el Acuerdo de Naciones Unidas o el Código de FAO.» En declaraciones a MAR, Assumpta Gual insistía en que «la aplicación del Rendimiento Máximo Sostenible ha fracasado, como lo demuestra el estado de los caladeros».

«El enfoque precautorio debería orientar siempre la gestión pesquera, ya que este principio permite prevenir el agotamiento de las poblaciones y evitar otros daños medioambientales... Como el «Informe Lassen» evalúa la capacidad pesquera teniendo como objetivo el Rendimiento Máximo Sostenible, las reducciones propuestas son incapaces de responder a los requisitos del principio precautorio.»

Capacidad pesquera

Greenpeace critica que el informe no considere que los diversos sistemas de pesca tienen distinto impacto ambiental.

«Para garantizar el futuro del sector pesquero es preciso que haya peces y algunas especies están a punto de extinción»

(Emma Bonino)

«Aunque el "Informe Lassen" no es completo, reúne datos sobre casi todas las flotas comunitarias en un solo documento, lo que ya es importante»

(Assumpta Gual)

«Dado que hay que reducir la capacidad de pesca, entendemos que es de sentido común dar prioridad a la eliminación de aquella "capacidad" que causa un mayor daño medioambiental y que genera conflictos sociales.» Como ejemplo de apoyo a esta aseveración, citan la pesquería del bonito del Norte en el Atlántico NE. En esta pesquería las redes de deriva tienen un alto nivel de capturas accidentales, generan un producto de baja calidad y proporcionan menor empleo que los métodos alternativos (curricán y cebo vivo). Por tanto, para abordar la reducción de la capacidad pesquera no basta con determinar los niveles de pesca excesiva, sino que se necesitan criterios adicionales para identificar qué tipo de capacidad conviene disminuir. La organización ecologista incluye algunos ejemplos como: niveles de capturas accesorias, descartes y desechos; daño al medio marino; impacto sobre la composición de la cadena trófica; calidad de las capturas; nivel de empleo generado, y la importancia histórica del método de pesca.

Este aspecto es destacado por la organización ecologista.

Todos están de acuerdo en las reducciones, pero los criterios con los que se realicen estas reducciones serán fundamentales para saber si realmente se quiere abordar el actual problema.

Aguas de terceros países

Ligado al punto anterior, Greenpeace también destaca la importancia de qué hacer con la flota que se decida reducir. No es lo mismo dismantlarla que reenviarla a caladeros de terceros países o aguas internacionales. En este sentido, señalan que «la UE es una importante potencia pesquera mundial y sus flotas de altura y gran altura han contribuido al declive de muchos caladeros». Critican que en el «Informe Lassen» se señale que «las consideraciones que rigen el nivel de esfuerzo o capacidad adecuado en aguas de terceros países tienen poco que ver con el estado de los recursos. Así, el informe se abstiene de comentar si el nivel de explotación por parte de las flotas comunitarias es adecuado o no lo es».

«Esta omisión en el informe podría interpretarse no sólo como una evasión de responsabilidades, sino también como una manifestación de la clara determinación de la UE para seguir abasteciendo su mercado —y mantener la mayoría de sus flotas en activo— a pesar del coste medioambiental y social generado por su actual política pesquera.»

Como conclusión a los «Comentarios preliminares» remitidos a la comisaria de Pesca, Greenpeace señala que «el IV Plan Plurianual de la UE ofrece la oportunidad de afrontar de raíz la grave crisis que afecta al sector pesquero. Este es el momento de aplicar soluciones para evitar mayores daños ambientales y, además, asegurar la sostenibilidad a largo plazo de las actividades pesqueras tanto en aguas comunitarias como en zonas de interés para las flotas de la UE». ■

Raúl GUTIERREZ



Con la aplicación del III POP que acaba en diciembre

ESPAÑA REDUJO SU FLOTA POR ENCIMA DE LAS EXIGENCIAS COMUNITARIAS

España ha reducido tanto la potencia como el TRB de su flota por encima de las exigencias comunitarias que se contemplaban en el Programa de Orientación Plurianual (POP), cuya aplicación va desde 1991 hasta diciembre de este año. Frente al elevado grado de incumplimiento de las exigencias planteadas para países como el Reino Unido u Holanda, España sería el país que ha ido más lejos en la aplicación de los programas de reducción, seguido de otros Estados miembro como Portugal o Dinamarca, que también se hallan por debajo de los objetivos del III POP.

EN el caso de España, el Plan anterior y todavía actualmente en vigor, contemplaba la exigencia de llegar con una flota de 618.174 toneladas de registro bruto al 31 de diciembre de este año. Sin embargo, frente a este objetivo, la flota española, según los datos manejados por la Unión



Europea y la Administración española, ya se halla por debajo de esa cifra. Al 31 de diciembre de 1995 la flota tenía 506.734 TRB, lo que supone haber rebasado ya en 111.440 TRB las exigencias comunitarias.

Esta reducción ha sido similar para el conjunto de las diferentes flotas y todas ellas han superado los objetivos contemplados en el III POP.

En el segmento de barcos arrastreros, polivalentes y

rastros en aguas de la Unión Europea, frente a un objetivo de 136.748 TRB para finales de este año, actualmente la flota tiene ya solamente 121.395 TRB, lo que supone haber rebajado la misma 15.353 TRB por encima de lo previsto.

En la flota de barcos cerqueros, pelágicos, rederos, etcétera, y en Canarias, la flota actual tiene 128.425 TRB frente al objetivo para finales de este año de 146.742 TRB. El recorte ha estado por encima de las exigencias comunitarias en 18.317 TRB. La caída más espectacular se ha producido sobre todo en la flota de arrastreros y polivalentes en aguas de terceros países y en caladeros internacionales. En este subsector, frente a unas exigencias de reducir la flota hasta 233.565 TRB, al 31 de diciembre del último año ya se había quedado la misma en 173.759 TRB. En el caso de los cerqueros, pelágicos y rederos en terceros países y en aguas internacionales, frente a un objetivo de 33.201 TRB a finales de este año, la flota ya se halla en solamente 27.869 TRB. Finalmente, en el caso de los atuneros, la flota tenía a finales del pasado año 55.286 TRB

frente a un objetivo para finales de este año de 67.918 TRB.

En conjunto, pues, se debe hablar de que la flota española ya ha llevado a cabo un esfuerzo para reducir sus efectivos muy por encima de las exigencias comunitarias que se contemplaban en el III POP. Este ajuste se ha producido tanto en TRB como en la potencia de las embarcaciones, donde la diferencia entre la situación actual y la planteada para finales de este año es también muy importante.

Para todas las flotas comunitarias, gracias, sobre todo, a la acción de España por el peso que supone su flota en el conjunto de la Unión Europea, el grado de cumplimiento del III POP sería correcto, si bien ello no puede hacer olvidar el comportamiento de ciertos países como, sobre todo, el Reino Unido y Holanda, donde las flotas se han disparado. En el caso de Holanda, frente a unos objetivos de estabilizar la flota en unas 91.000 TRB, a finales de 1994 se había situado la misma en casi 150.000 TRB.

En España se entiende que el grado de cumplimiento del III POP debe ser definitivo a la hora de aplicar el IV, actualmente a debate. ■

V. M.

CENSO DE LA FLOTA PESQUERA

Grado de cumplimiento POP. Flota pesquera española

Segmento	Situación a 31-12-1995			Objetivo a 31-12-1996		Grado de cumplimiento (Reducción flota)	
	N.º de barcos	TRB	Kw	TRB	Kw	TRB	Kw
1	2.216	121.395	430.207	136.748	442.193	-15.353	-11.986
2	15.128	128.425	584.269	146.742	628.246	-18.317	-43.977
3	633	173.759	406.694	233.565	494.264	-59.806	-87.570
4	299	27.869	84.827	33.201	101.092	-5.332	-16.265
5	47	55.286	120.213	67.918	138.133	-12.632	-17.920
TOTAL	18.323	506.734	1.626.213	618.174	1.803.927	-111.440	-177.714

Segmento 1: Arrastreros, polivalentes y rastros en aguas UE.

Segmento 2: Cerqueros, pelágicos, rederos, etcétera, y Canarias en aguas UE.

Segmento 3: Arrastreros y polivalentes en aguas de países terceros e internacionales.

Segmento 4: Cerqueros, pelágicos, rederos, etcétera, en aguas de terceros países e internacionales.

Segmento 5: Atuneros.

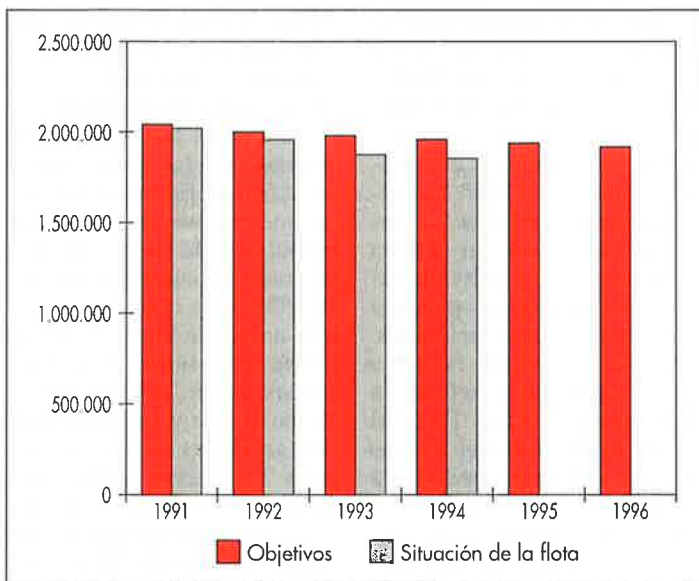
AJUSTE DE FLOTAS

TOTAL

III POP. GRADO DE CUMPLIMIENTO

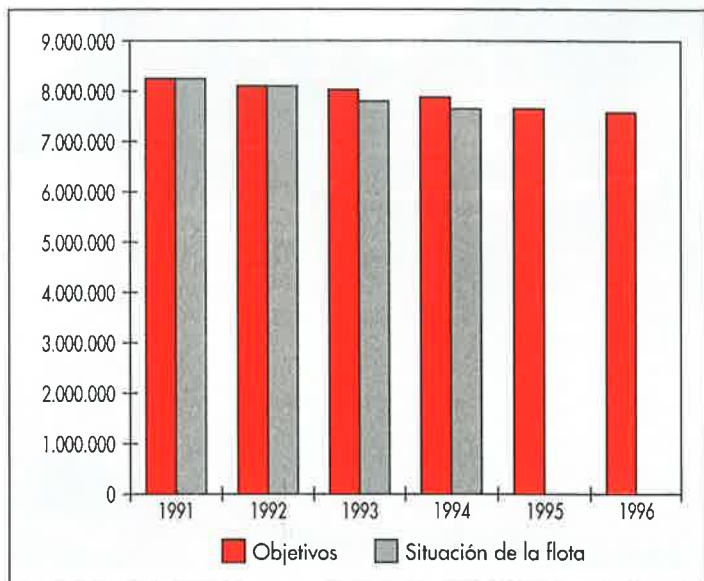
TONELAJE (TRB)

Fin de año	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Objetivos	2.044.511	2.003.621	1.984.260	1.949.393	1.914.526	1.879.660
Situación de la flota	2.046.852	1.972.589	1.866.714	1.832.335		



POTENCIA (Kw)

Fin de año	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Objetivos	8.290.422	8.124.614	8.023.693	7.900.357	7.777.020	7.653.684
Situación de la flota	8.299.247	8.129.626	7.826.564	7.686.641		

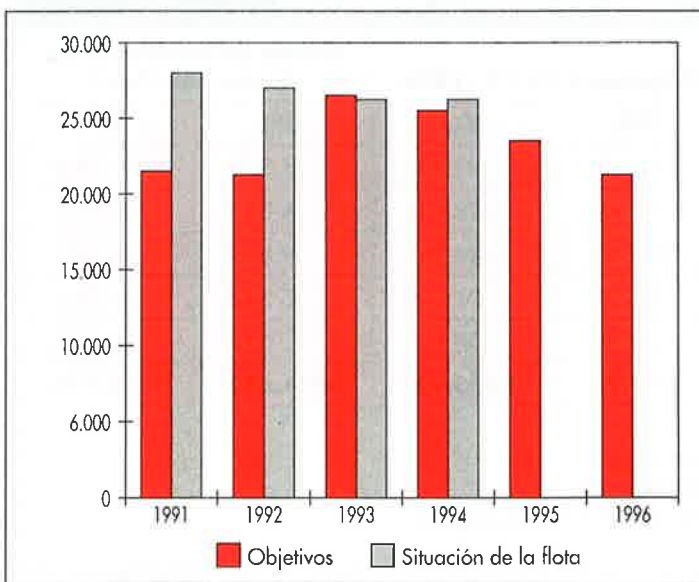


BELGICA

III POP. GRADO DE CUMPLIMIENTO

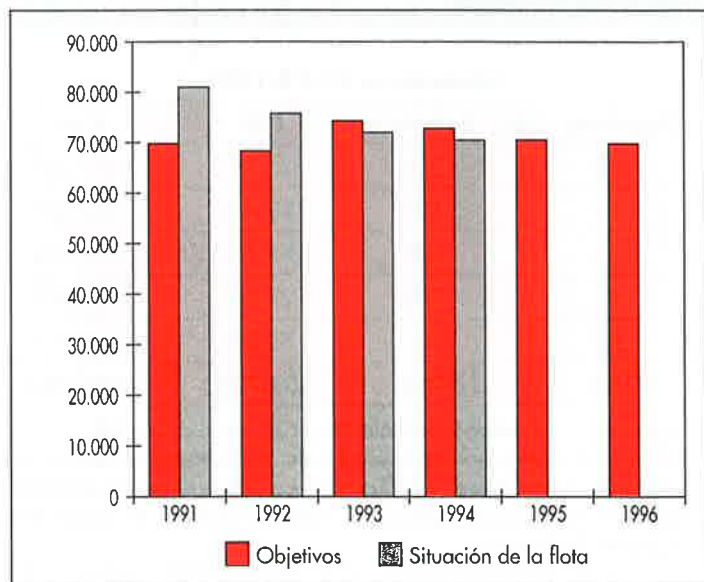
TONELAJE (TRB)

Fin de año	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Objetivos	21.551	21.120	24.783	23.493	22.024	20.814
Situación de la flota	27.732	26.072	24.769	24.337		



POTENCIA (Kw)

Fin de año	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Objetivos	70.069	68.668	73.861	71.860	89.858	67.857
Situación de la flota	81.431	75.882	71.586	69.039		

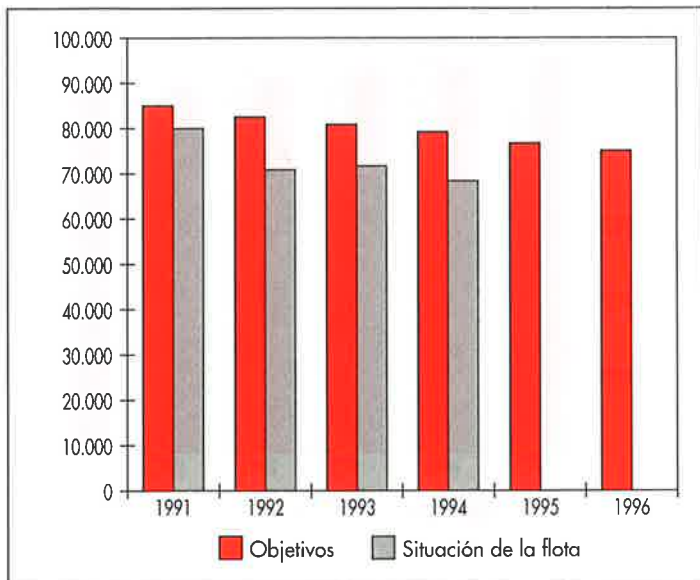


ALEMANIA

III POP. GRADO DE CUMPLIMIENTO

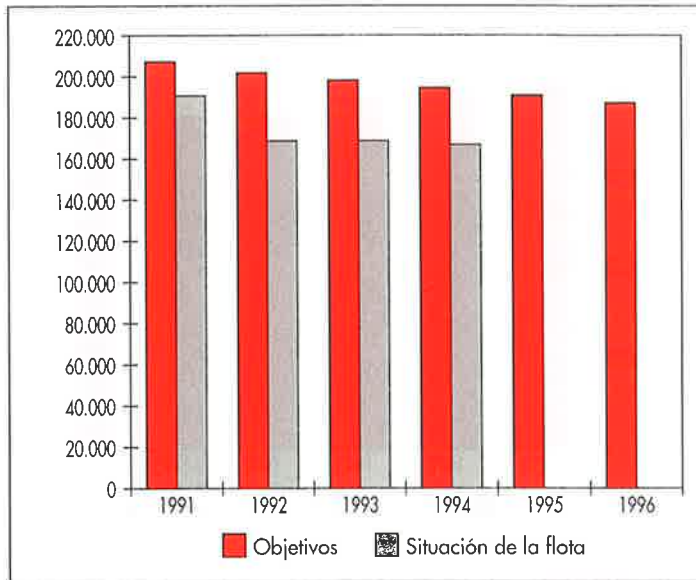
TONELAJE (TRB)

Fin de año	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Objetivos	85.338	83.629	81.417	79.205	76.992	74.780
Situación de la flota	79.155	70.595	71.838	68.455		



POTENCIA (Kw)

Fin de año	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Objetivos	206.465	202.336	196.237	194.138	190.038	185.940
Situación de la flota	189.801	170.478	170.327	187.892		

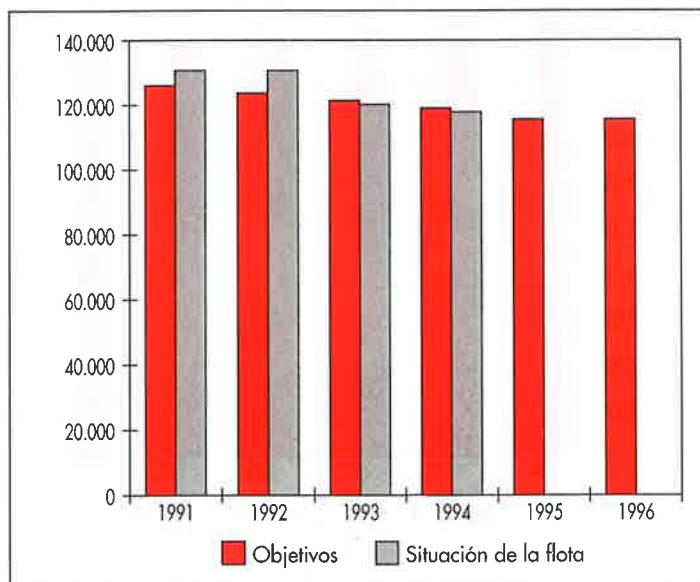


GRECIA

III POP. GRADO DE CUMPLIMIENTO

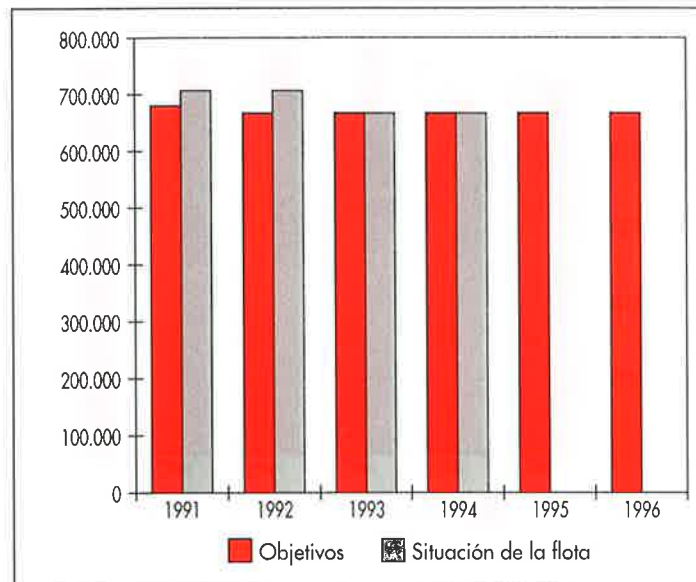
TONELAJE (TRB)

Fin de año	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Objetivos	126.528	123.997	122.261	120.626	118.788	117.052
Situación de la flota	130.372	129.808	121.985	120.485		



POTENCIA (Kw)

Fin de año	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Objetivos	688.203	674.439	670.308	666.176	662.045	657.914
Situación de la flota	708.359	696.352	688.048	683.996		



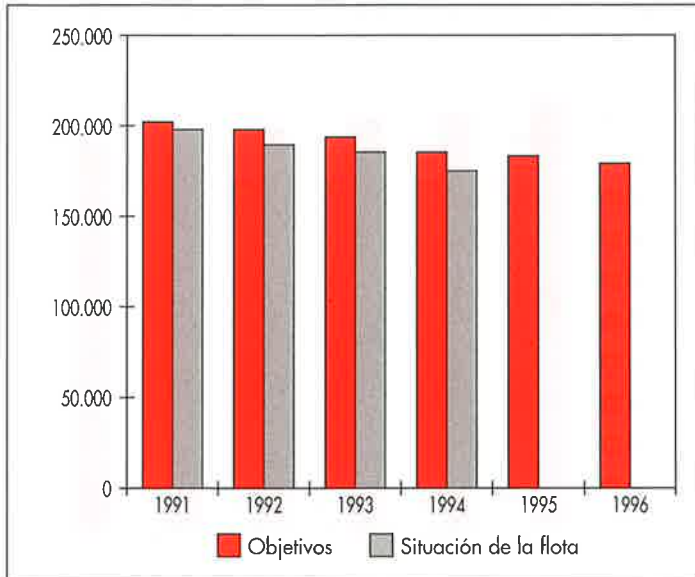
AJUSTE DE FLOTAS

FRANCIA

III POP. GRADO DE CUMPLIMIENTO

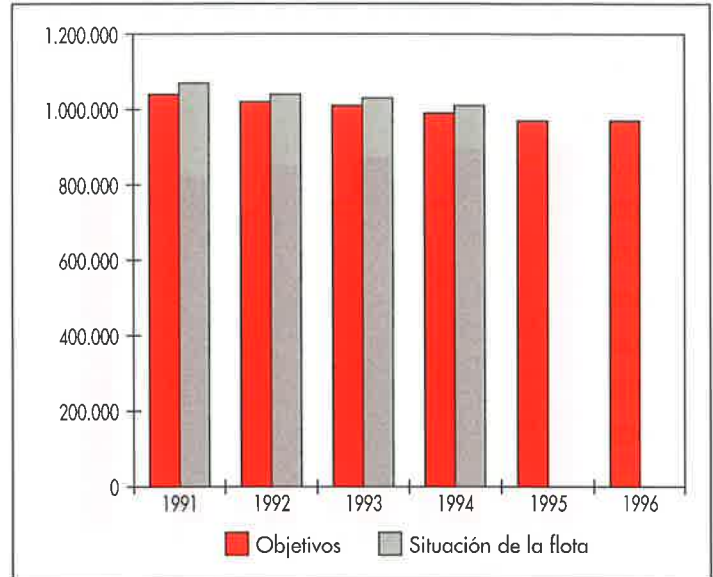
TONELAJE (TRB)

Fin de año	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Objetivos	201.804	197.572	193.318	189.064	184.811	180.557
Situación de la flota	198.801	191.211	187.659	177.700		



POTENCIA (Kw)

Fin de año	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Objetivos	1.055.050	1.033.949	1.012.609	891.270	869.830	848.581
Situación de la flota	1.088.949	1.054.358	1.034.034	1.010.644		

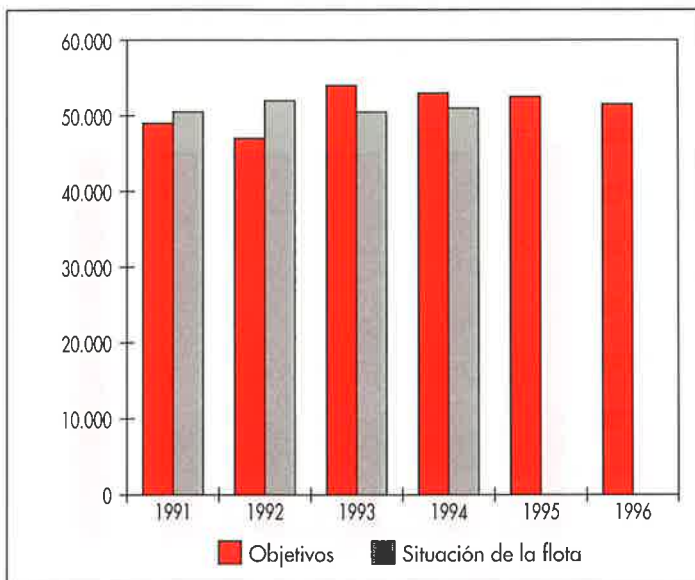


IRLANDA

III POP. GRADO DE CUMPLIMIENTO

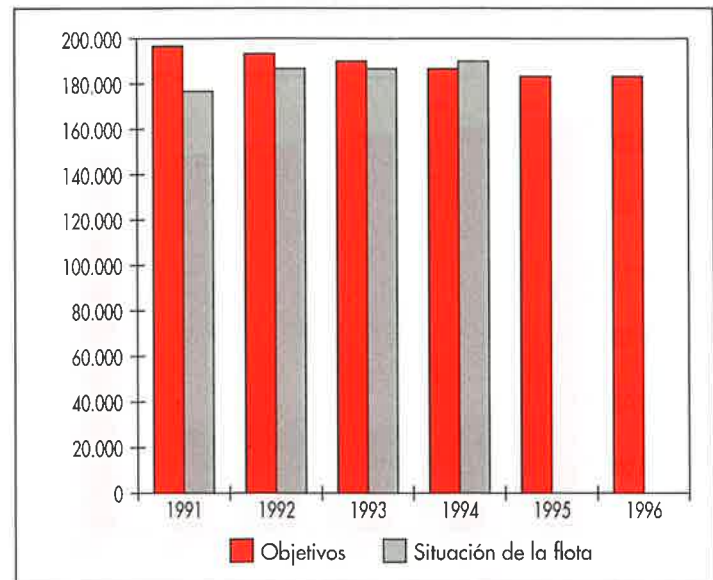
TONELAJE (TRB)

Fin de año	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Objetivos	48.750	47.775	54.151	53.166	52.180	51.195
Situación de la flota	52.786	56.138	51.708	51.622		



POTENCIA (Kw)

Fin de año	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Objetivos	197.011	193.071	199.277	188.762	163.247	179.732
Situación de la flota	184.829	193.792	191.092	190.501		

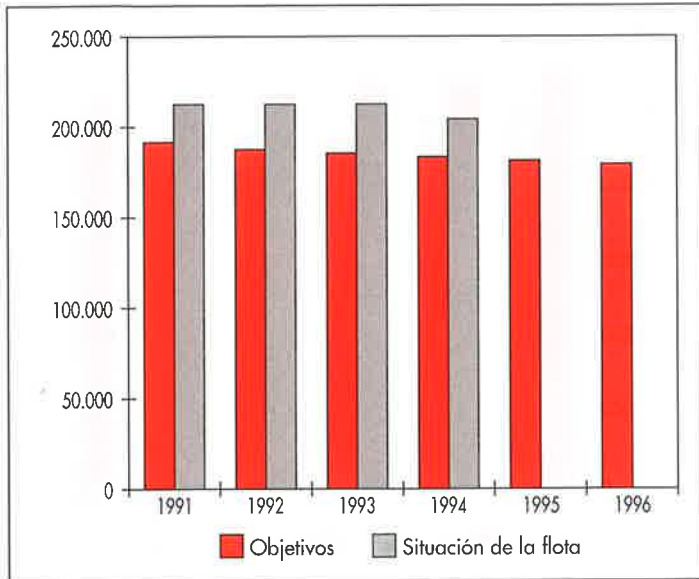


R. UNIDO

III POP. GRADO DE CUMPLIMIENTO

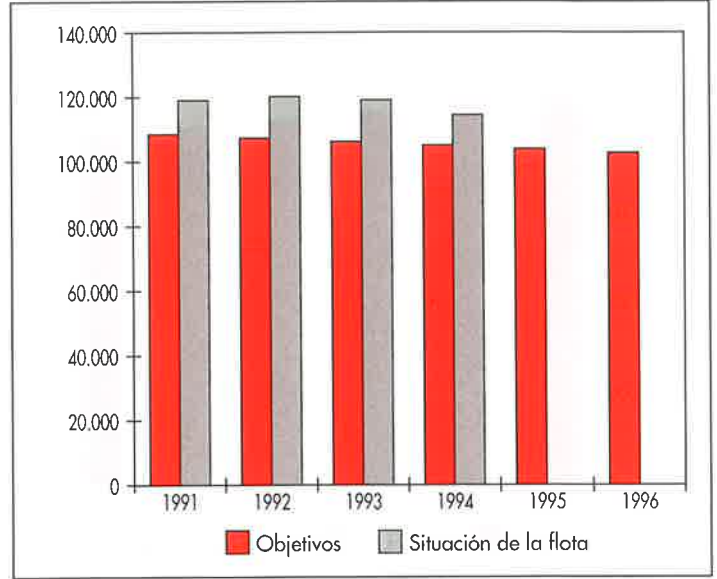
TONELAJE (TRB)

Fin de año	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Objetivos	193.027	189.166	186.120	183.074	180.027	176.961
Situación de la flota	212.213	212.300	210.769	202.723		



POTENCIA (Kw)

Fin de año	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Objetivos	1.095.205	1.073.302	1.058.777	1.044.253	1.029.728	1.015.204
Situación de la flota	1.195.450	1.208.816	1.202.190	1.137.415		

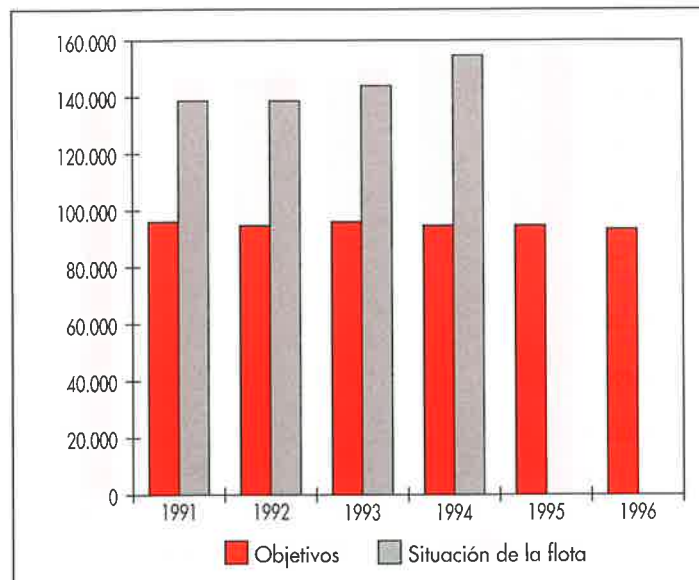


HOLANDA

III POP. GRADO DE CUMPLIMIENTO

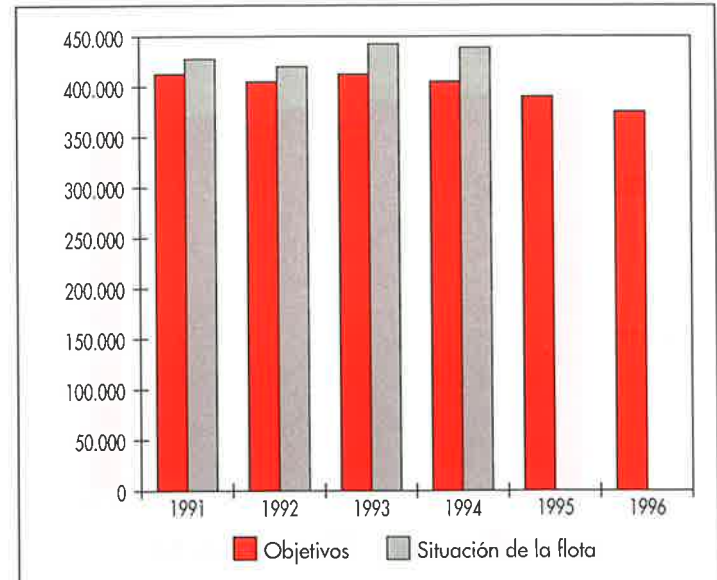
TONELAJE (TRB)

Fin de año	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Objetivos	95.496	93.586	95.343	93.907	92.471	91.035
Situación de la flota	138.433	138.065	142.282	153.096		



POTENCIA (Kw)

Fin de año	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Objetivos	412.988	404.728	406.096	396.960	382.837	374.707
Situación de la flota	429.893	421.720	440.710	435.822		

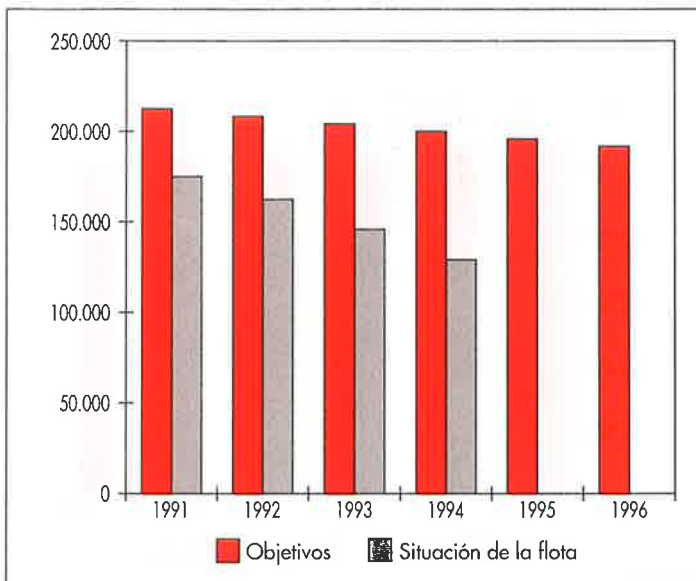


AJUSTE DE FLOTAS

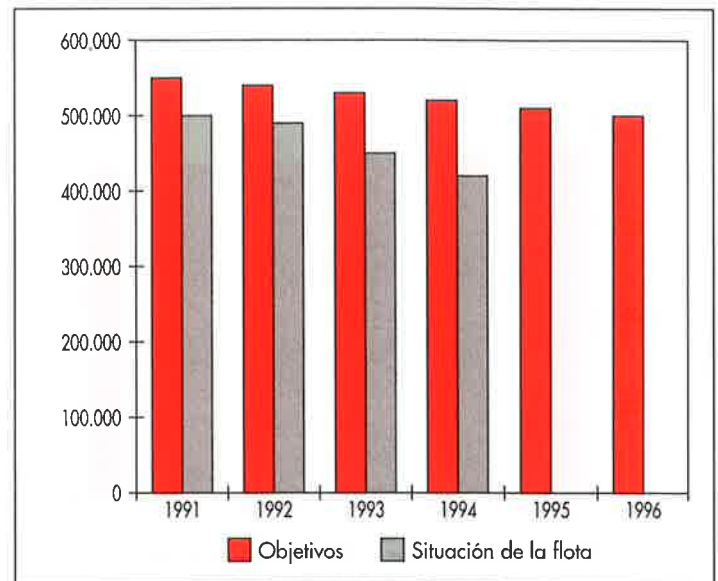
PORTUGAL

III POP. GRADO DE CUMPLIMIENTO

TONELAJE (TRB)						
Fin de año	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Objetivos	211.530	207.299	203.442	199.585	195.727	191.870
Situación de la flota	182.254	166.680	147.037	131.123		



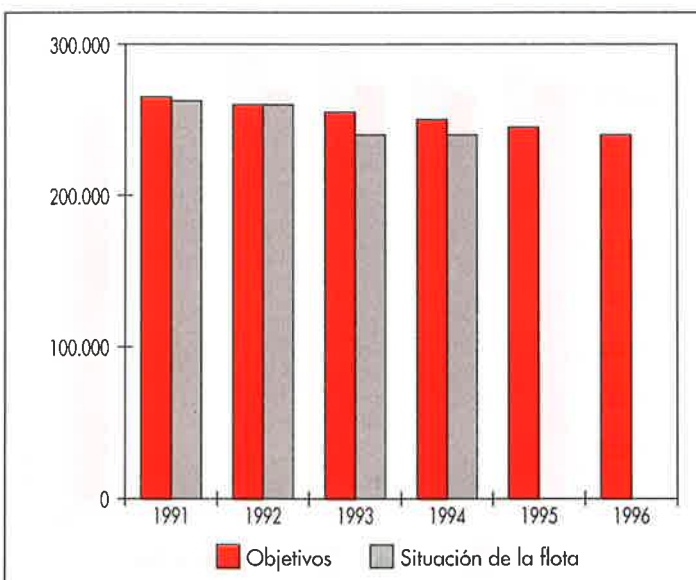
POTENCIA (Kw)						
Fin de año	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Objetivos	553.678	542.604	536.922	531.239	525.556	519.873
Situación de la flota	503.557	484.415	448.749	416.010		



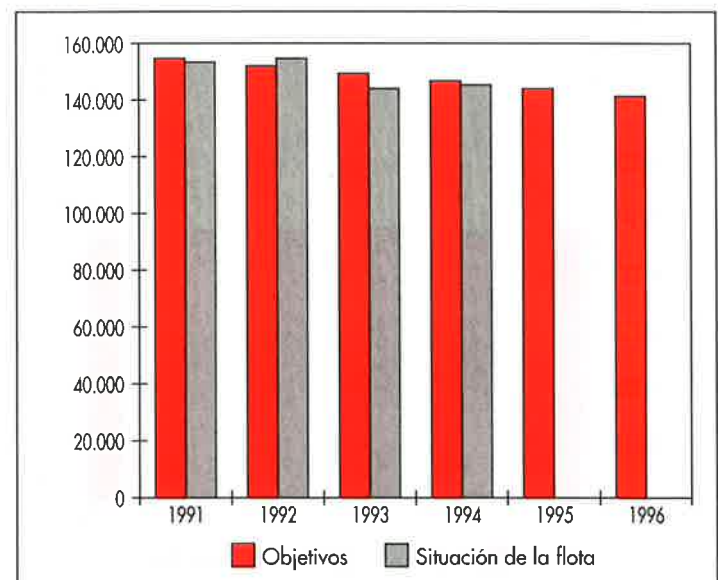
ITALIA

III POP. GRADO DE CUMPLIMIENTO

TONELAJE (TRB)						
Fin de año	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Objetivos	268.198	262.834	259.421	256.008	252.595	249.182
Situación de la flota	272.267	267.817	265.832	259.982		



POTENCIA (Kw)						
Fin de año	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Objetivos	1.641.664	1.510.831	1.499.293	1.487.755	1.476.218	1.484.680
Situación de la flota	1.522.014	1.527.856	1.527.955	1.513.871		

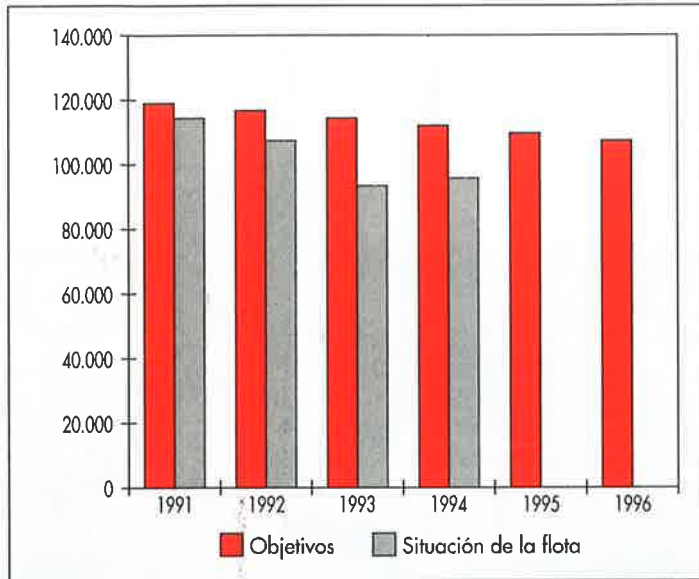


DINAMARCA

III POP. GRADO DE CUMPLIMIENTO

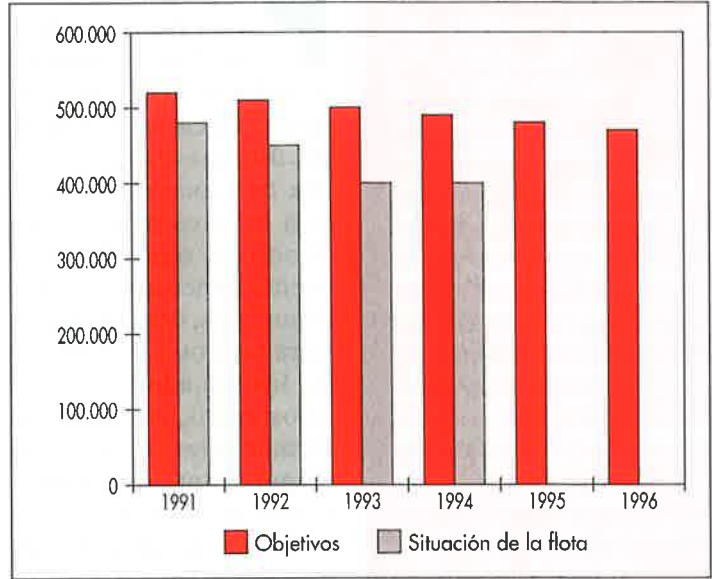
TONELAJE (TRB)

Fin de año	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Objetivos	119.188	116.804	114.583	112.362	110.141	107.920
Situación de la flota	114.627	107.135	93.267	93.714		



POTENCIA (Kw)

Fin de año	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Objetivos	514.716	504.422	457.131	489.843	452.550	435.259
Situación de la flota	472.176	435.492	384.856	379.592		

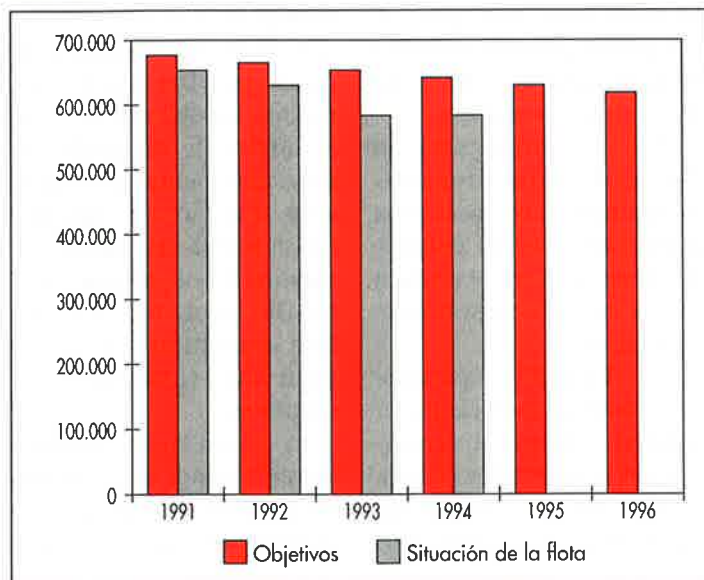


ESPAÑA

III POP. GRADO DE CUMPLIMIENTO

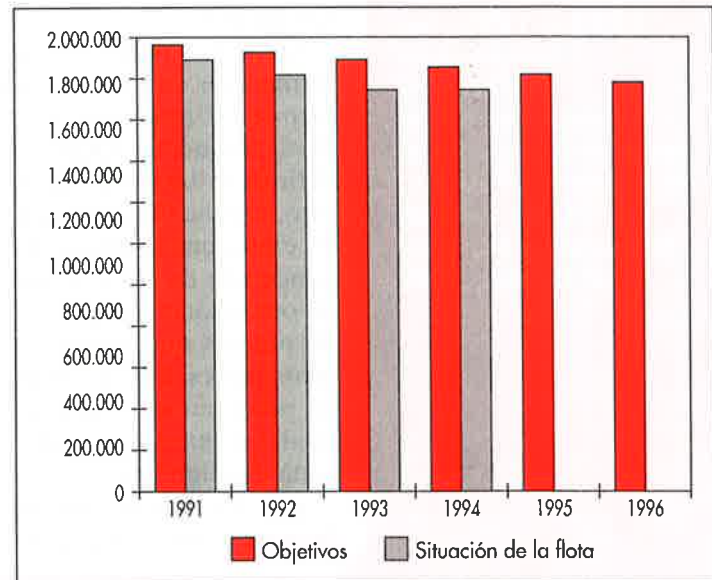
TONELAJE (TRB)

Fin de año	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Objetivos	673.303	659.837	649.421	639.005	628.590	618.174
Situación de la flota	645.103	615.008	570.913	583.969		



POTENCIA (Kw)

Fin de año	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Objetivos	1.955.372	1.916.265	1.888.160	1.860.096	1.832.012	1.803.927
Situación de la flota	1.917.442	1.650.972	1.752.965	1.736.171		



LA COOPERATIVA DE ARMADORES UNA NUEVA POLÍTICA

La Cooperativa de Armadores de Pesca del puerto de Vigo, con motivo de unas jornadas celebradas recientemente en la localidad francesa de Quimper, ha reclamado a las autoridades comunitarias la puesta en marcha de una nueva política pesquera en el exterior con el fin de responder a las necesidades de las diferentes flotas. Los armadores españoles consideran que las medidas adoptadas en los últimos años, aunque algunas han sido importantes, adolecen de una adecuada planificación y coordinación, lo que supone perder eficacia. La cooperativa señala, entre otros datos, cómo en estos últimos años, desde 1985 a 1995, los suministros exteriores comunitarios de pescado han pasado de suponer el 30 por 100 de toda la demanda a superar el 60 por 100.

PARA los responsables de la Cooperativa de Armadores de Vigo, la política exterior de la Unión Europea se ha caracterizado en los últimos años por la firma de acuerdos de pesca con terceros países, compromisos que posteriormente tienen aplicaciones complejas, con problemas para las flotas. En opinión de los armadores, en muchos casos, a la hora de firmar tales acuerdos se imponen intereses comerciales de esos países con el apoyo de algún Estado miembro. Desde el sector se denuncia esta situación, así como la política comunitaria, que plantea en exceso una eliminación de barcos tanto en aguas propias como en las exteriores, lo que está dando lugar a que la Unión Europea se esté quedando sin barcos también en caladeros lejanos.

Desde la Cooperativa de Armadores se reclama un giro de 180 grados en la política pesquera común, con el fin de evitar que en un futuro, sin una flota suficiente, exista una casi total dependencia de las capturas de otras flotas y la política de precios que impongan otros países. En esta línea se plantean una serie de medidas, entre las que destacan las siguientes:

a) Es preciso incluir la pesca como una parte



más de los acuerdos generales de cooperación que se fijen con otros países. La pesca debería resultar beneficiada a la hora de firmar esos acuerdos.

b) Es importante la firma de miniacuerdos pesqueros con terceros países dueños de caladeros importantes, evitando en los mismos su sobreexplotación.

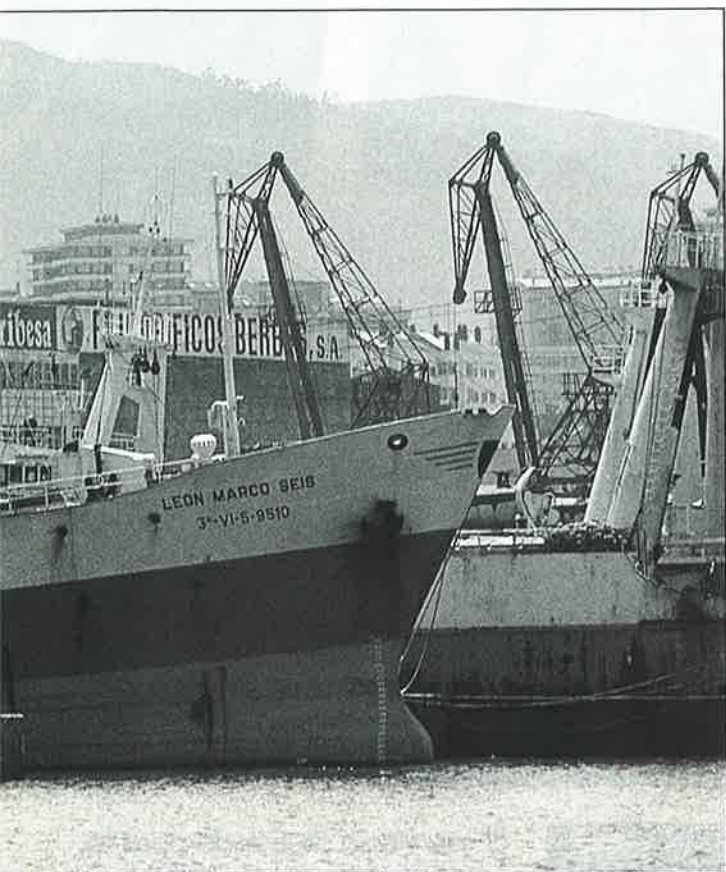
c) La política pesquera común se debería basar también en una diversificación con terceros países.

d) En la política de acuerdos con terceros paí-

ses deberían tener prioridad los tradicionales de primera generación en base a licencias y cuotas. Si no es posible esa preferencia, se debería ir a los acuerdos de segunda generación, dando prioridad a las asociaciones temporales sobre las empresas mixtas. El objetivo es tratar de mantener el pabellón comunitario y salvaguardar también los empleos.

e) La Unión Europea debería poner más énfasis en el principio de acceso al mercado, acceso a re-

ARMADORES DE VIGO RECLAMA EXTERIOR PESQUERA



curso, como un instrumento muy importante para entrar en caladeros importantes.

f) Finalmente, a los armadores les preocupa la evolución de la política mundial para la protección de recursos, al hilo de los compromisos de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre especies migratorias y *stocks* transzonales.

En conjunto, el principal objetivo es lograr el mantenimiento de una flota comunitaria aunque se halle en caladeros lejanos

y evitar en lo posible su eliminación, lo que supondría dejar el mercado interior cada vez más en manos exteriores.

Para lograr estos objetivos, la Cooperativa de Armadores de Vigo pretende lograr el apoyo del Parlamento europeo con unas posiciones mucho más claras que las mantenidas en su día en relación con el conflicto con Canadá y el posterior acuerdo.

Según los armadores españoles, se está produciendo un progresivo desmantelamiento de la

flota comunitaria en beneficio de otras flotas en terceros países. La Unión Europea se ha declarado partidaria clara de una pesquería con productos de calidad y una actividad responsable. Estas posiciones son consideradas positivas por los armadores, pero a la vez se preguntan cuál va a ser el futuro del mercado comunitario. En 1984, de cada 100 toneladas de pescado que se consumían en la Unión Europea, 29 eran de importación, mientras las 71 toneladas restantes eran comunitarias. En 1993, del conjunto del consumo, 54 toneladas corresponden ya a las importaciones, mientras solamente 46 son capturas comunitarias. Se trata, además, de una tendencia que se mantiene en los últimos dos años, en detrimento de las flotas comunitarias, de los armadores y de los trabajadores directos o indirectos de las mismas.

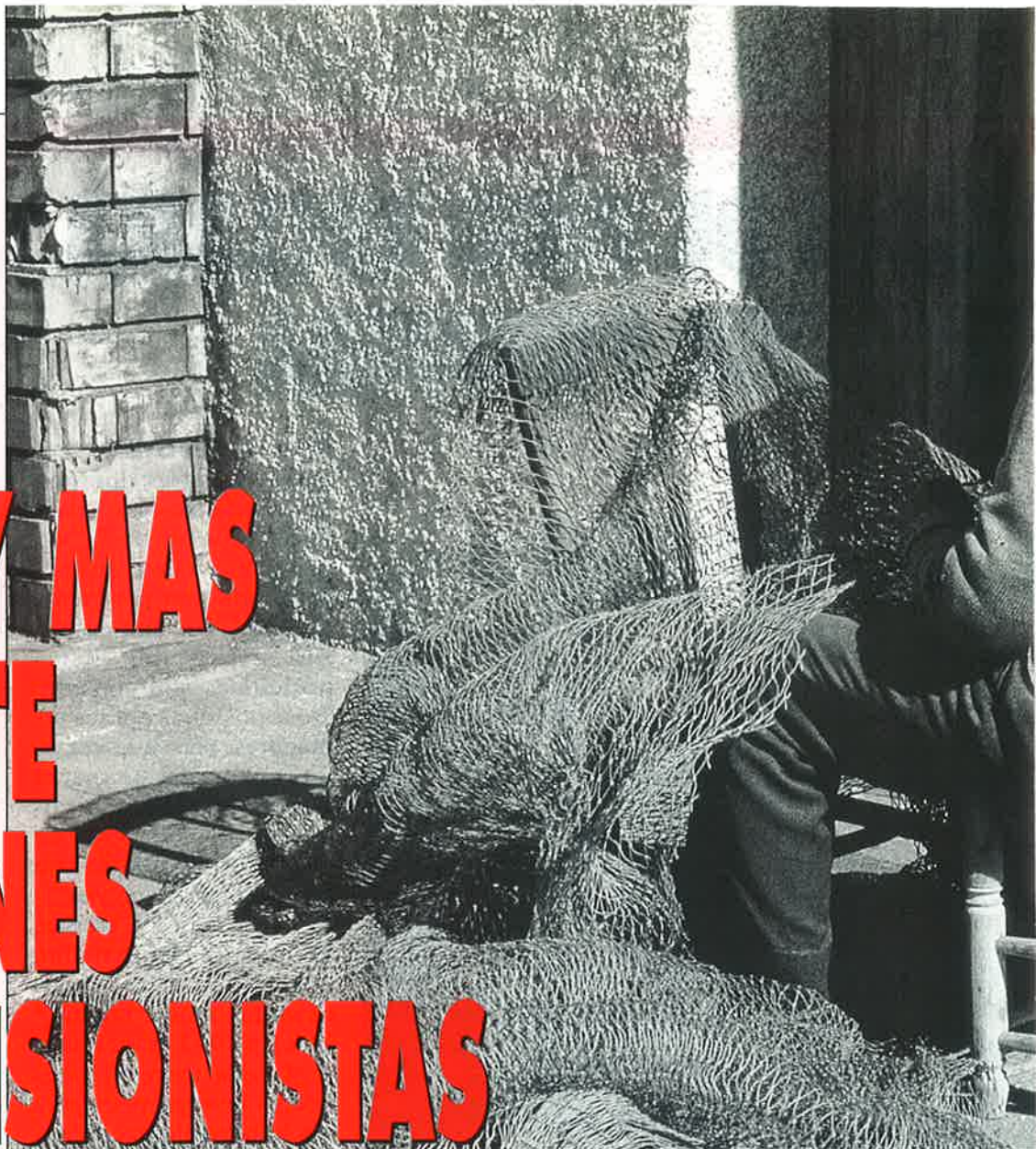
Los armadores denuncian la reestructuración violenta que se está produciendo en determinadas flotas, como la congeladora, hasta reducir la misma a la mínima expresión. La Cooperativa entiende que la Unión Europea estaría limpiando la casa para que sea ocupada por otros. ■

V. M.

**Denuncian
el aumento
de las
importaciones
desde
terceros
países en
detrimento
de las
producciones
propias**

**EL NUMERO
DE COTIZANTES
SOBREPASA LOS
DOCE MILLONES
Y MEDIO**

YA HAY MAS DE SIETE MILLONES DE PENSIONISTAS



El secretario de Estado para la Seguridad Social, Juan Carlos Aparicio, ha informado que en el mes de mayo la cifra de cotizantes a la Seguridad Social ha sobrepasado los 12,5 millones, con lo que se recupera un nivel de afiliación que no se registraba desde hace cuatro años. Las pensiones contributivas han alcanzado la cifra de 7.059.000 a primeros de marzo de este año, lo que para el secretario de Estado significa que *«alcanzar esta cifra récord supone que el Sistema está llegando a un punto de maduración realmente importante y que es en esta situación en la que parece aún más necesaria la puesta en marcha del llamado Pacto de Toledo»*.



SEGUN datos facilitados por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, de los más de siete millones de pensionistas que componen el sistema de la Seguridad Social, más de tres millones reciben una pensión por jubilación, con un importe medio de 77.000 pesetas al mes; cerca de 1.700.000 son pensionistas de invalidez, con una pensión media de 70.000 pesetas mensuales, y 1.800.000 reciben pensiones por viudedad, con una pensión media para el conjunto del Sistema de 47.500 pesetas al mes. El resto corresponde a pensiones de orfandad (169.000 pensiones) y en favor de familiares (42.900 pensiones).

Por regímenes, es el Régimen General de trabajadores por cuenta ajena donde se enclava el mayor número de pensiones, con un total de 3.600.000, y dentro de éste, la mayor parte son por jubilación, 1.770.000. Los jubilados del Régimen General, el colectivo que más destaca en número, recibe una media de 97.000

El secretario de Estado para la Seguridad Social garantiza el poder adquisitivo de las pensiones en los próximos Presupuestos del Estado.

pesetas al mes por catorce pagas. En el Régimen de Autónomos están incluidos 756.000 pensionistas, de los que más de la mitad son jubilados, que perciben una media mensual de 55.778 pesetas.

La población pensionista

El 76 por 100 de todo el conjunto de los actuales pensionistas es mayor de sesenta y cinco años, siendo más de 5.300.000 los que superan esta edad y que perciben su pensión por los diferentes tipos de prestación (jubilación, invalidez, viudedad y a favor de familiares). Los menores de sesenta y cinco años forman un colectivo de casi 1.700.000 personas.

Por tramos de edad, según los datos del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, aproximadamente la mitad de los pensionistas de jubilación tienen entre sesenta y cinco y setenta y cuatro años de edad y más de 300.000 tienen más de ochenta y cinco años. También se registra otro colectivo de 337.000 personas con edades comprendidas entre los sesenta y los sesenta y cuatro años.

La Comunidad Autónoma que mayor número de pensionistas tiene es Cataluña, con 1.237.193; seguida de Andalucía, con 1.095.503; Madrid,

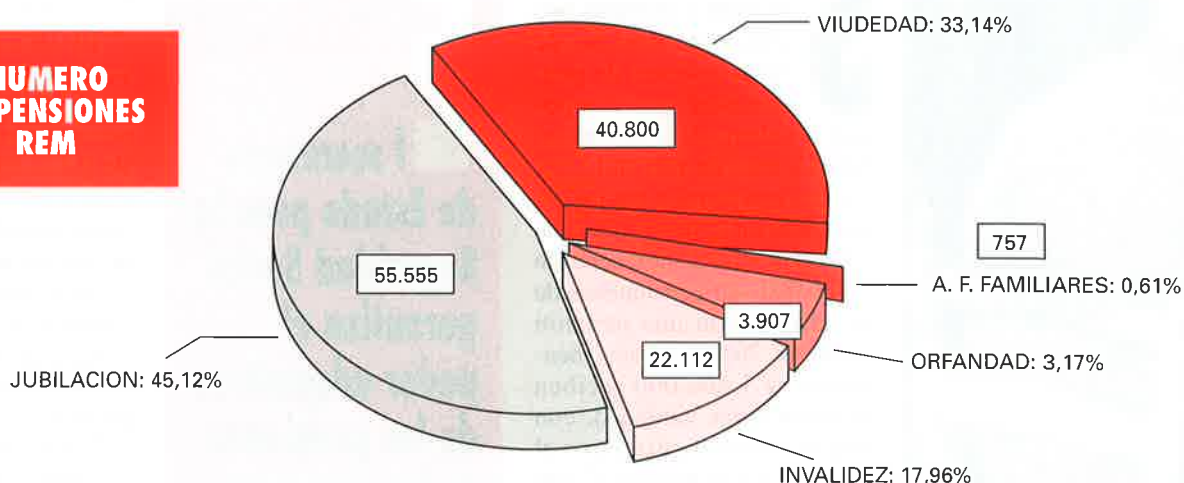
CUADRO 1

EVOLUCION DEL NUMERO DE PENSIONES REM

	Invalidez	Jubilación	Viudedad	Orfandad	A favor de familiares	TOTAL
1985	19.593	38.779	32.588	3.998	526	95.484
1986	20.141	39.587	33.381	4.022	575	97.706
1987	20.751	40.601	34.218	4.032	596	100.198
1988	21.494	43.063	35.631	4.141	620	104.949
1989	21.766	44.441	36.596	4.048	625	107.476
1990	21.990	46.316	37.577	4.088	661	110.632
1991	22.132	48.747	38.439	4.013	674	114.005
1992	22.242	51.045	39.284	4.016	697	117.284
1993	22.321	53.271	40.148	3.985	708	120.433
1994	22.235	54.563	40.403	3.936	710	121.847
1995	22.112	55.555	40.800	3.907	757	123.131
Octubre	22.051	55.262	40.643	3.902	738	122.596
Noviembre	22.104	55.399	40.778	3.914	748	122.943
Diciembre	22.112	55.555	40.800	3.907	757	123.131
4.º Trim. 1995 ...	22.112	55.555	40.800	3.907	757	123.131

CUADRO 2

NUMERO DE PENSIONES REM



Datos correspondientes a diciembre de 1995

TOTAL: 123.131

716.651; Comunidad Valenciana, 681.265; Extremadura, 627.999, y Castilla y León, 538.184. Las demás están por debajo de los 300.000 pensionistas.

Pensiones no contributivas

La Seguridad Social registró además, en enero del presente año, 352.000 pensiones no contributivas; 163.694 por invalidez y 188.307 por jubilación, que junto a las prestaciones familiares por hijo minusválido suman un total de 359.908 prestaciones. A ellas se dedican 23.800 millones de pesetas al mes, según datos referidos al mes de enero de este año.

El derecho a las pensiones no contributivas por vejez o invalidez se estableció por ley, en 1990, en beneficio de los ciudadanos españoles que no han podido cotizar a la Seguridad y carecen de recursos suficientes para atender sus necesidades básicas.

Todas estas pensiones serán mantenidas, así como el nivel adquisitivo de las mismas, según ha declarado el secretario de Estado para la Seguridad



Social, Juan Carlos Aparicio: «Espero que los pensionistas se hayan dado cuenta de que también el Gobierno del PP paga las pensiones y que va a mantener su poder adquisitivo de cara a los próximos Presupuestos».

Las pensiones del mar

El número de pensionistas acogidos al Régimen Especial del Mar (REM), cuyas prestaciones son gestionadas por el Instituto Social de la Marina, era, a finales de 1995, de 123.131 personas, lo que ha supuesto un incremento en los

CUADRO 3

EVOLUCION DE LA PENSION MEDIA MENSUAL DEL REM

Considerada la pensión media mensual por contingencias y tomando como base la existente en 1987, ha tenido la evolución que se significa en el cuadro siguiente:

PENSIONES	Pensión media 1987	Pensión media 1995	Incremento 1995/87 (%)
Invalidez	43.659	71.868	64,61
Jubilación	51.624	96.188	86,32
Viudedad	23.663	46.338	95,82
Orfandad	19.823	33.017	66,56
A favor de familiares	26.981	42.300	56,78
TOTAL	38.999	72.967	87,10



últimos diez años de 27.647 pensionistas (ver cuadro 1). Del número total de pensiones, 55.555 (45,12 por 100) corresponden a jubilación; 40.800 (33,14 por 100) son de viudedad; 22.112 (17,96 por 100) de invalidez; 3.097 (3,17 por 100) de orfandad, y el 0,61 por 100, es decir, 757, corresponden al concepto de a favor de familiares (ver cuadro 2).

En cuanto a las cantidades a percibir, la media nacional en el Régimen Especial del Mar era, a diciembre de 1995, de

73.662 pesetas, habiéndose incrementado en un 5,43 por 100 sobre el mismo período de 1994. Si tomamos el período 1987-95, el incremento de la pensión media mensual por contingencias fue del 87,10 por 100 (ver cuadro 3).

Por Comunidades Autónomas, las cinco que mayor número de pensionistas tienen son Galicia, con 41.227; le sigue Andalucía con 21.125, a continuación está Canarias, con 10.413, y Valencia y Cataluña, con 9.163 y 9.028 pen-

En el Régimen Especial del Mar hay 123.131 pensionistas y 96.153 cotizantes. Mientras el número de pensiones se incrementa en el colectivo marítimo-pesquero, las afiliaciones disminuyen. El sector en el que más han descendido ha sido en el de la Marina Mercante.

sionistas, respectivamente.

Baja el número de afiliados en el mar

El número total de afiliados al REM ha ido decreciendo paulatinamente en los últimos diez años, pasando de los 136.851 que había en 1985 a los 96.153 de finales del pasado año (ver cuadro 4). Si nos atenemos al grupo primero, se ve claramente que el colectivo donde más ha bajado la afiliación es Marina Mercante, que ha pasado de tener (en 1987) 27.246 afiliados a 9.649, lo que supone 17.597 personas menos. Le sigue el sector pesquero, que en ese mismo período tenía 34.175 afiliados y ha pasado, a finales de 1995, a 18.601, lo que significa 15.574 afiliados menos. Así pues, se ve claramente que el número de prestaciones va creciendo de manera progresiva en el Régimen Especial del Mar, mientras que el de afiliaciones decrece. Este descenso afecta también al número de empresas, que pasaron de estar inscritas 27.655 en 1985 a 13.589 diez años después. ■

Concha HERNANDEZ CARAZO

CUADRO 4

EVOLUCION DEL NUMERO DE AFILIADOS EN EL REGIMEN ESPECIAL DEL MAR

	Afiliados en empresas del REM										Afiliados en otras situaciones				TOTAL GENERAL	
	Grupo primero					Grupo segundo		Grupo tercero			Desem.	Conv. Espec.	A. san. em. sin c. especial	Asim. alta		
	Mercante	Pesca	Estiba	Otros	Total	Grupo 2A	Grupo 2B	Cuenta ajena	Cuenta propia	Total						TOTAL
1985					72.331	19.698	19.602	19.861	5.359	25.220	136.851					136.851
1986					73.709	20.159	20.295	17.152	7.092	24.244	138.407					138.407
1987	27.246	34.175	8.689	5.249	75.359	20.448	19.404	16.855	6.663	23.518	138.729					138.729
1988	28.195	35.464	6.929	7.217	77.805	20.448	19.752	16.612	7.273	23.885	141.890					141.890
1989	21.452	35.205	7.255	11.215	75.127	19.572	18.565	14.655	8.945	23.600	136.864					136.864
1990	20.058	33.404	7.222	10.485	71.169	19.040	17.242	12.096	9.763	21.859	129.310					129.310
1991	17.986	31.385	6.685	11.663	67.719	18.649	16.110	11.780	10.171	21.951	124.429					124.429
1992	14.811	32.196	5.889	6.103	58.999	19.868	15.975	12.168	8.230	20.398	115.240					115.240
1993	12.075	31.242	4.536	5.579	53.432	17.282	15.738	9.855	9.517	19.372	105.824					105.824
1994	11.130	27.343	4.945	8.424	51.842	15.727	15.349	8.845	10.219	19.064	101.982					101.982
1995	9.649	18.601	5.849	3.109	37.208	10.061	13.105	6.600	13.645	20.245	80.619	7.238	4.958	1.973	1.365	96.153

En el período 1985-1994, los afiliados en otras situaciones se incluyen en los Grupos Primero, Segundo y Tercero de afiliados en empresas del REM.



**ESTABLECIDAS POR LA COMISION
EN UNA COMUNICACION**

MEDIDAS PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD DEL SECTOR NAVAL EUROPEO

La actividad naviera ha sufrido desde la década de los ochenta una profunda reestructuración en toda Europa, que se ha llevado a cabo de forma muy desequilibrada en los diferentes países. El pasado mes de marzo, el comisario de Transportes de la Unión Europea, Neil Kinnock, presentó una «Comunicación de la Comisión sobre Estrategia Marítima», en la que se establecen unas bases definidas para el desarrollo de la política marítima de la UE con objeto de reforzar la competitividad del sector. Además se definen cuatro campos de actuación para consolidar el objetivo: fomentar la inversión, desarrollar la cooperación industrial, garantizar una competencia equitativa y modernizar el papel de los poderes públicos.

La Comisión Europea hizo pública una «Comunicación sobre Estrategia Marítima», que pretende sentar unas bases claras y coherentes para el desarrollo de la política marítima de la UE. En este documento se establecen una serie de medidas concretas para reforzar la competitividad del sector en los mercados mundiales y sienta unas reglas de jue-

go en la estrategia marítima de la UE. A nivel público, reconoce la necesidad de intervención en apoyo del sector a nivel nacional y de forma compatible con la no distorsión de la competencia. En segundo lugar, salvaguardia de la seguridad marítima, prevención de la contaminación y de las condiciones de trabajo, de conformidad con los estándares internacionales. A nivel privado,

apertura competitiva de los mercados sin tener en cuenta la bandera del buque. La Comunicación de la Comisión establece estos parámetros para la política marítima española.

En este documento la Comisión muestra su convencimiento de que las industrias marítimas son fundamentalmente un sector industrial con un gran potencial de crecimiento, desarrollo y renovación tecnológica. En su opinión, la explotación de este potencial contribuirá a la creación de empleo en toda la Unión Europea.

Las industrias marítimas de la UE constituyen un importante sector de la economía, al contar con dos millones y medio de puestos de trabajo. Además, más del 90 por 100 del comercio exterior de Europa y cerca del 30 por 100 del comercio interior se realiza por mar.

Bruselas definió cuatro áreas de intervención para consolidar este objetivo: fomentar la inversión, desarrollar la coopera-

ción industrial, garantizar una competencia equitativa y modernizar el papel de los poderes públicos.

Este sector es muy importante para Europa, ya que es un contingente genuinamente marítimo. Trece de sus Estados miembros tienen acceso directo al mar, mientras que los otros dos, Austria y Luxemburgo, están conectados al mar a través de vías navegables interiores. La estructura portuaria existente en las costas europeas enlaza directamente una parte considerable del territorio europeo. Con la adhesión de Finlandia y Suecia el transporte marítimo ha cobrado mayor importancia. La cooperación euro-mediterránea y la asociación y probable adhesión de Polonia y los Estados bálticos abren nuevas perspectivas.

Para la Comisión es necesario conseguir que aquellas regiones menos prósperas se beneficien plenamente de los esfuerzos desplegados para me-





mejorar la competitividad de las industrias marítimas, incluso, si es necesario, los Fondos Estructurales pueden contribuir a que se alcance este objetivo.

Las industrias marítimas son en realidad las industrias del futuro, dada la creciente saturación del transporte por tierra. Su cada vez mayor importancia se ve reforzada por el hecho de que el transporte marítimo es el más económico y el menos agresivo con el medio ambiente. Junto a estas consideraciones, el informe de la Comisión sostiene la necesidad de mantener las normas de seguridad, puesto que los accidentes de buques que transportan productos peligrosos pueden ser extremadamente graves.

No hace mucho tiempo el sector marítimo estaba considerado como anticuado. En particular, la construcción naval estaba amenazada de extinción por la competencia mundial, falseada en la mayoría de los casos por las ayudas estatales.

Con la creación de la *task-force* «Sistemas marítimos del futuro», la Comisión ha convertido a las industrias marítimas en un área prioritaria para la promoción de las actividades de investigación y desarrollo,

en especial en campos que deben ser tratados a escala europea y que pueden tener repercusiones reales sobre la competitividad.

Para la Asociación Nacional de Navieros Españoles (ANA-

VE), la coincidencia en el tiempo de la iniciativa de la Comisión Europea, reflejada en esta Comunicación, con el cambio de Gobierno en España, podría ser una oportunidad adecuada para realizar un replanteamiento simultáneo de la política marítima española con vistas al año 2000.

Construcción naval

Esta industria de alta tecnología ha experimentado en los últimos años una drástica transformación. En este campo, la Unión Europea tiene sus puntos fuertes y sus puntos débiles. En primer lugar, el sector tiene que hacer frente a la dura competencia de países como Japón y Corea del Sur y, en un futuro próximo, probablemente de nuevos competidores, como los países de Europa central y oriental, China y los Estados Unidos. Una de las principales desventajas competitivas de los astilleros europeos son los costes de producción. La situación se ve agravada por las prácticas desleales de algunos países terceros que falsean la competencia.

Los astilleros europeos no sólo tienen que mejorar en mayor medida su productividad, sino que también tienen que centrar su esfuerzo en sus bazas competitivas; es decir, en una mano de obra altamente cualificada y en productos de gran valor añadido, como los buques seguros, eficientes y tecnológicamente complejos. En estas áreas, los astilleros europeos siguen ocupando una posición dominante. De esta forma han podido conservar durante los últimos diez años una cuota en el mercado mundial de, aproximadamente, un 20 por 100.

También la industria europea de suministro de equipos ha conseguido mantener una posición muy competitiva en el mercado mundial. Los equipos representan del 60 al 70 por 100 del valor total del buque y contribuyen a la seguridad del

Las industrias marítimas, que tienen un papel vital para la UE, son las industrias del futuro y podrán contribuir a la creación de empleo.

transporte marítimo. La Comisión destaca esto en su propuesta de Directiva del Consejo para establecer unas normas elevadas de seguridad para la homologación del equipo de los buques y sobre la que el Consejo aprobó recientemente una posición común.

El reto al que tienen que responder los Estados miembros de la Unión Europea es mantener y mejorar sus resultados. Los esfuerzos se deben concentrar en los recursos humanos, en la investigación y el desarrollo y en la explotación de las tecnologías de la información, con objeto de conservar el liderazgo tecnológico y aprovechar plenamente el potencial de mejora de la productividad.

Según los últimos datos de los que dispone la Comisión, hay signos de mejoría en la situación general del mercado. Se ven señales de una recuperación del mercado apoyada en la renovación permanente de buques, necesaria debido al envejecimiento de la flota mundial, al endurecimiento de las prescripciones en materia de seguridad y protección del medio ambiente y al impulso que para el comercio mundial se espera que tenga la Ronda Uruguay. La demanda europea de buques nuevos crecerá probablemente al aumentar el volumen de transporte en el Báltico y en el Mediterráneo. Pero también hay que contar con el efecto adverso del considerable aumento de capacidad de Corea del Sur. También cabe esperar un aumento de capacidad de China y de los astilleros de Europa central y oriental y de los Estados Unidos. La Comisión considera que los astilleros europeos deberían pensar en la posibilidad de desarrollar nuevas actividades.

Al margen de los grandes astilleros, hay por toda Europa pequeños astilleros potencialmente capaces de generar nuevas oportunidades de empleo. Estos astilleros son muy acti-



Las industrias marítimas representan más de 2,5 millones de puestos de trabajo y más del 90 por 100 del comercio exterior de Europa; casi el 30 por 100 del comercio interior se realiza por mar.

vos, en especial en diseño y producción de buques pesqueros y de ocio. La participación de este sector es una oportunidad única para reforzar su presencia en el mercado, consolidar su competitividad mundial y crear nuevas oportunidades de empleo.

Respecto a la reparación naval, el número de puestos de tra-

bajo en el sector de la reparación naval de los países AWES se redujo de 42.000 en 1985 a 24.000 en 1994, es decir, más de un 40 por 100. Muchos astilleros de la Unión Europea tienen una posición competitiva débil porque sus costes generales son elevados. Se espera que aumente la competencia procedente de los astilleros de Euro-

pa central y oriental. Los astilleros de los países mediterráneos y de la Unión tendrán que competir con los astilleros de los países ribereños del mar Negro y de Turquía. Los grandes astilleros de la Unión Europea van a tener que aumentar su productividad.

Transporte marítimo en aumento

Para la Comisión, el volumen del transporte marítimo va a seguir en aumento. El transporte marítimo de mercancías ha aumentado desde 1985 y probablemente su importancia será mayor al aumentar las relaciones con los países del mar Báltico y del Mediterráneo. Al contrario que lo que ocurre con los otros modos de transporte en Europa, el mar sigue ofreciendo un gran potencial de crecimiento y es la forma de transporte menos perjudicial para el medio ambiente. Asegura en la Comunicación que nuevos tipos de buques rápidos y no convencionales mejorarán la eficacia de este medio de transporte.



El transporte marítimo de corta distancia ofrece potencial de desarrollo para la navegación, la construcción naval y los puertos regionales. Los estudios realizados hasta ahora demuestran que el potencial de incremento del tráfico justifica una intervención para fomentar el transporte marítimo de corta distancia y realizar nuevas inversiones en este medio de transporte.

Respecto a la seguridad marítima, se adoptó una Comunicación sobre «Una política común de seguridad marítima». Las disposiciones destinadas a potenciar el control del estado rector del puerto y el rendimiento de las organizaciones de reconocimiento van a tener considerables repercusiones sobre la envejecida flota mundial, en especial en el sector crucial de los buques de carga a granel y de los buques para transporte de crudos y de productos químicos, que operan con frecuencia con un mantenimiento mínimo.

En caso de aplicarse estas medidas, muchos armadores tendrán que optar por elegir entre desguazar los buques o lle-

var a cabo importantes transformaciones.

Fomentar la inversión

La Comisión está elaborando el Tercer Programa Multi-anual para las Empresas para el período 1997-2000, que se centrará en la mejora de la competitividad de las pequeñas y me-

dianas empresas y se propone sostener y fomentar la europeización e internacionalización de éstas. Podrán acogerse al programa de empresas de todos los sectores, por lo que es un incentivo para las muchas pequeñas y medianas empresas del sector marítimo.

El esfuerzo permanente en materia de investigación y de-

sarrollo (I+D) es un elemento clave de supervivencia en un entorno competitivo. La política de competitividad industrial de la Comisión debe fomentar las actividades de I+D en la industria.

Otro factor crucial para las industrias marítimas son los recursos humanos. En material de seguridad, del 60 al 80 por 100 de los accidentes se deben a factores humanos, como en materia de competitividad, ya que, a menos que haya en Europa una mano de obra especializada con el nivel necesario de conocimientos, las diferentes industrias marítimas no pueden sobrevivir en el mercado mundial altamente competitivo en el que mayoritariamente operan. En su Libro Verde sobre innovación, de diciembre de 1995, la Comisión subraya la importancia de promover la innovación y la formación profesional.

La investigación tecnológica y el desarrollo de nuevas tecnologías conducirán a la modernización de la construcción naval, los equipos y el transporte marítimo, así como a la explotación óptima de los recursos marinos y, en consecuencia, a mejorar la competitividad, la seguridad y la protección del medio ambiente. Creará el entorno empresarial adecuado para proteger el empleo existente y apoyar la presencia de una mano de obra altamente cualificada en las regiones marítimas. En 1995 se creó la *task-force* «Sistemas Marítimos del Futuro» en apoyo de esta evolución. En el Foro de Industrias Marítimas se ha creado un grupo de coordinación que sirve de interfaz única para los programas de I+D.

Respecto a la formación profesional, el Libro Blanco de la Comisión sobre «Crecimiento, competitividad y empleo» y el documento sobre «Política común de seguridad marítima» hacían hincapié en la importancia de la formación profesional

Las cuatro áreas de intervención para mejorar la competitividad son fomentar la inversión, desarrollar la cooperación industrial, garantizar una competencia equitativa y modernizar el papel de los poderes públicos.



como elemento clave para combatir el desempleo y reforzar la competitividad. Esto supone desarrollar la formación tradicional y profesional, la formación permanente en las empresas, en especial en las pequeñas y medianas empresas, y una relación más estrecha entre centros de enseñanza y empresas. La importancia de los recursos humanos para el sector marítimo fue plenamente reconocida por el Foro de Industrias Marítimas.

Otra respuesta del programa es la cooperación con industrias de países terceros y dentro de la Unión Europea. Respecto a la cooperación con terceros países, se pretende identificar los intereses comunes de los industriales de dentro y fuera de Europa y fomentar el desarrollo de iniciativas privadas. La Comunicación sostiene que la cooperación industrial con empresas de la UE puede contribuir a la reestructuración y modernización industrial de países con economías en fase de transición. El Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo (BERD) puede tener un papel importante como impulsor de este proceso, facilitando el capital inicial para lanzar proyec-

Los astilleros europeos tienen que mejorar su productividad y centrar su esfuerzo en bazas competitivas, como una mano de obra altamente cualificada y en productos de gran valor añadido, como buques seguros, eficientes y tecnológicamente complejos.

tos de cooperación que prometen ser económicamente viables. En cuanto a Rusia, Ucrania, los Estados bálticos y Polonia, la Comisión está observando de cerca la evolución de su capacidad y la reconversión de los astilleros y su política de precios.

En cuanto a la cooperación industrial dentro de la Unión, se están desarrollando conjuntamente productos europeos como Eurofast, un buque diseñá-

do para las comunicaciones navales de corta distancia, y Eurocorvette, un buque militar europeo construido por diferentes astilleros europeos. Otro esfuerzo común de los constructores navales europeos es el petrolero E3 (ecológico, económico y europeo), un proyecto para reaparecer en el mercado de los superpetroleros.

En la EXPO'98, que se celebrará en Lisboa y cuyo lema será «Los océanos, patrimonio

del futuro», la Comisión participará en la organización de una exposición sobre «Industrias marítimas europeas», en la que éstas desempeñarán un importante papel. Para ello se ha pedido al sector que aproveche esta oportunidad de demostrar su importancia en la economía europea.

Competencia equitativa

El falseamiento de la competencia mediante ayudas estatales y los obstáculos en el acceso al mercado en países terceros son perjudiciales para la posición competitiva de las industrias marítimas europeas. La Comisión trata de eliminar este tipo de limitaciones mediante negociaciones con los países terceros. Con la aplicación del acuerdo OCDE y la supresión de las ayudas estatales directas a la construcción naval, la Comisión aboga por el desarrollo de un nuevo plan de financiación de proyectos marítimos de conformidad con el nuevo régimen de la OCDE. El acuerdo de la OCDE impondrá unas condiciones de funcionamiento iguales para los principales países constructores navales, lo que permitirá a los



astilleros de la Comunidad competir en condiciones comerciales de igualdad. Este acuerdo, ratificado por todas las partes, excepto por Japón y Estados Unidos, se espera entre en vigor el 15 de julio de 1996, después de ser ratificado por los dos países que faltan.

La Comisión ha puesto las bases de un sistema legislativo europeo diseñado para garantizar la aplicación uniforme de las disposiciones y normas internacionales no sólo a los buques que enarbolan pabellón CE, sino también a todos los otros buques que comercian en puertos de la Comunidad.

Otro objetivo señalado por la Comisión es modernizar el papel de los poderes públicos. A este respecto, la Comisión apunta la necesidad de conceder más importancia a las infraestructuras relacionadas con el transporte marítimo a la hora de conceder asistencia financiera. La Comisión se propone apoyar la mejora de las infraestructuras portuarias y conexas, lo que constituirá una significativa contribución para el desarrollo del transporte multimodal y para contener las repercusiones negativas que el sistema de

Conclusiones

1 La industria marítima europea es una industria de alta tecnología con un gran potencial económico y que opera en el mercado mundial. Es una industria de sistemas. Buques e instalaciones marinas combinan diferentes tecnologías que deben ser integradas en un sistema en estrecha cooperación con el sector de suministros. Por tanto, el sector marítimo afecta a productores de toda la Unión.

2 El sector de la construcción naval consiguió mantener una cuota relativamente estable y significativa del mercado mundial en los últimos años. El 90 por 100 del comercio exterior de la Unión y el 30 por 100 del comercio interior se realizan por vía marítima, lo cual pone de manifiesto el papel vital de este medio de transporte. El fomento del transporte marítimo de corta distancia conducirá a la expansión del comercio marítimo dentro de la Unión. Consideraciones de carácter ambiental y la creciente saturación de las vías de transporte por tierra no hacen sino abogar por una mayor utilización del transporte marítimo. En la actualidad, las industrias marítimas europeas pueden responder a estos desafíos y es vital asegurarse que puedan seguir haciéndolo en el futuro.

3 No obstante, la posición en el mercado de las industrias europeas sólo se podrá consolidar si se esfuerzan por conseguir la competitividad, eficiencia e innovación. En especial la construcción naval y el transporte marítimo exigen la aplicación de las tecnologías de la información, que ofrecen un gran potencial para mejorar la productividad. Aunque en principio sean las empresas quienes deban garantizar la competitividad, las autoridades públicas deben garantizar, por su parte, la coherencia de todas las medidas que puedan reforzar la eficiencia industrial.

4 Las acciones tratadas en la presente Comunicación reforzarán la posición competitiva de las industrias marítimas. Prestarán apoyo más específicamente a las regiones costeras, reducirán la saturación de otros modos de transporte y contribuirán a mejorar la situación del medio ambiente y a hacer posible una explotación sostenible de los recursos. ■

transportes tiene en general sobre el medio ambiente. La Comisión también está preparando el lanzamiento de un programa de demostración para la ordenación integrada de las zonas costeras que se utilizará para probar los instrumentos y mecanismos de cooperación. La Comisión y la industria están colaborando en el contexto del Foro de Industrias Marítimas. Este Foro, creado en 1992, ha hecho posibles cinco años de diálogo intenso, constructivo y de gran valor entre todas las partes interesadas.

El carácter internacional de la navegación exige una cooperación entre la UE y los países terceros de regiones limítrofes con objeto de consolidar el potencial del transporte marítimo. Las regiones más importantes, en términos de navegación, son el Báltico, el mar Negro y el mar Mediterráneo. La cooperación con los países del Mediterráneo se instauró en la Conferencia Euromediterránea celebrada en Barcelona en noviembre de 1995. El plan de acción aprobado en la Conferencia incluye la cooperación en el transporte marítimo. ■

Inés OTERO



Proposición de Ley de los nacionalistas vascos

EL PNV SOLICITA LA RENOVACION DE LA FLOTA ATUNERA

PARA los nacionalistas vascos, aunque se trata de una opinión no compartida por otras flotas, la atunero-congeladora española es una de las más importantes del mundo que faena en caladeros lejanos sin problemas de recursos como hay en otras aguas. En opinión de este partido, es importante mantener la capacidad de esta flota en su potencial actual, para lo cual es indispensable también proceder a un proceso de renovación de los barcos, ya que en los años precedentes no se han construido nuevas embarcaciones.

Para apoyar su planteamiento los nacionalistas vascos toman como referencia el Programa de Orientación Anual de Flota (POP) de la Unión Europea, por el que se preveía para esta flota atunera llegar al 31 de diciembre de este año con

Los nacionalistas vascos del PNV han planteado una proposición de Ley por la que se solicita al Gobierno la renovación y modernización de la flota pesquera atunero-congeladora. Para el senador de ese partido Ricardo Gatzagaetxebarria, actualmente la flota atunera ha reducido su capacidad mucho más allá de lo que se exigía por parte de la Administración comunitaria. Por ese motivo, se insta a la Administración para la construcción de hasta quince unidades, sin que ello suponga incumplir las exigencias comunitarias.

67.718 TRB. Frente a estos objetivos, la realidad es que la flota se halla ya en este momento, con solamente 43 unidades, con 50.669 TRB, lo que supone haber ido mucho más lejos de las previsiones. En opinión de los nacionalistas vascos, se podría seguir cumpliendo el POP comunitario con la construcción de otras quince unidades.

Según los datos manejados por el PNV, en otros países del

entorno comunitario, como Italia o Francia, se están permitiendo las construcciones de nuevos barcos atuneros mediante la aportación de bajas exportadas a países terceros. En defensa de sus propuestas, los nacionalistas vascos argumentan, a su vez, el hecho de que la propia Unión Europea sea un importador neto de este tipo de productos desde terceros países, cuando no sería así si

la flota tuviera una mayor dimensión para operar en aguas gubernamentales no reguladas.

Finalmente, la proposición de Ley considera que mediante las construcciones es posible una reactivación de los astilleros.

Para los nacionalistas vascos, la exportación definitiva de un barco a otros países no comunitarios debería generar derechos a efectos de su aportación como bajas para las nuevas construcciones. En la misma línea, se solicita que el desguace de un atunero congelador genere derechos en el sentido de una tonelada desguazada por dos toneladas del buque a construir. En definitiva, el PNV trata de lograr que el Gobierno no bloquee en el futuro la construcción de nuevas embarcaciones atunero-congeladoras. ■

V. M.

FURUNO®

La calidad de
SIEMPRE
La tecnología del
FUTURO

SONDA F-850 30 AÑOS DE VIDA

Aquella mítica sonda
abrió el camino y
enseñó a muchos
pescadores a mejorar
sus capturas.



Treinta años después, todavía muchas
siguen funcionando como el primer día.



VIDEO SONDAS EN COLOR FCV-291/FCV-292

- 1 Kw de potencia, FCV-291 una frecuencia y FCV-292 dos frecuencias entre 28, 50, 88 y 200 Khz.
- Pantalla de 10" y presentación en 16 colores o monocromo en color ámbar.
- Variedad de modos de presentación para un rápido y sencillo manejo: Normal, Zoom, Zoom de fondo, Enganche de fondo, Discriminación de fondo, Datos de Navegación y A-Scope (expansión del eco instantáneo).
- Funcionamiento automático con auto control de escalas y sensibilidad.
- Sensores de temperatura y velocidad opcionales. Interconexión de datos NMEA0183



SONAR DE EXPLORACIÓN EN COLOR CH-28

- Imágenes de los ecos en 8 colores en una pantalla de alto brillo de 10".
- Modos de presentación Sonar, combinación de Sonar e Histórica y sondeo vertical.
- Exploración manual o automática de los 360 grados seleccionada por sectores. Inversión automática de la exploración.
- Frecuencia del transductor de 180 Khz. y 10 grados de anchura de haz para proporcionar una mayor discriminación del pescado.
- Experimentado mecanismo de FURUNO para el control del transductor.



SONAR DE EXPLORACIÓN EN COLOR CH-26

- El famoso sonar CH-26 se ha convertido en el líder en su género. Es plenamente reconocido por pescadores de cerco, siendo especialmente útil para la discriminación en la pesca del bonito y también en la pesca de la anchoa y sardina.
- Pantalla de 14" en 8 colores, dependiendo de la fuerza del eco recibido.
- Seguimiento automático del eco para una visión continua del banco de pesca de interés.
- Limitador de ruidos, rechazador de interferencias, control automático de ganancia, alarma de ecos, TVG.
- Estabilización electrónica del transductor para evitar la pérdida de señal con el cabeceo/balaceo del barco.

Nº 1
en el Mundo

FURUNO

FURUNO ESPAÑA, S.A.

CLAUDIO COELLO, 50 • 28001 MADRID

TEL. (91) 435 95 20 • FAX (91) 431 30 82

Distribuidores y Servicio Técnico autorizados en toda España

Deseo recibir información más detallada sobre las Sondas y Sonares de FURUNO.
Puede enviar sus datos por correo: Claudio Coello, 50. 28001 Madrid
O, si lo prefiere, por FAX: (91) 431 30 82

Nombre _____ Domicilio _____ Población (C.P.) _____ Teléfono _____

**CENTRO DE
FORMACION
OCUPACIONAL
MARITIMA DE**

BAMIO



4 AÑOS FORMANDO A LA GENTE DEL MAR

Un total de 8.750 alumnos han pasado por el Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio, que el ISM tiene en Villagarcía de Arosa, durante sus primeros cuatro años de funcionamiento. Según el

seguimiento que los propios responsables del Centro han llevado a cabo, han encontrado trabajo un 67,3 por 100 de los alumnos y un 75,6 por 100 lo han hecho en ocupaciones afines al curso realizado.

SEGUN la «Memoria de Actividades 1992 a 1995», recientemente editada, el reparto de los 8.750 alumnos por años fue el siguiente: en 1992 realizaron cursos en el Centro 280 alumnos, en 1993 la cifra ascendió a 1.995, en 1994 pasaron por las aulas 2.958 alumnos y en 1995 lo hicieron 3.517. Por procedencia geográfica la Comunidad Autónoma que mayor número de alumnos aportó fue Galicia, con 4.394; le siguió el País Vasco, con 1.084; Canarias, con 633; Madrid, con 564; Cantabria, con 541; Andalucía, con 418; la Comunidad Valenciana, con 415; Cataluña, con 354; Asturias, con 210, y Baleares y Murcia, con 81 y 41 alumnos, respectivamente.

Tipo de formación

Los bloques formativos que se imparten en Bamio son cinco: Especialidades Marítimas Obligatorias, Técnicas Marítimas no Obligatorias, Técnicas Polivalentes Elementales, Técnicas Polivalentes Media/Alta Especialización y Formación para Puestos de Trabajo en Tierra. El bloque que mayor número de alumnos tuvo fue el de Especialidades Marítimas Obligatorias, con 5.819 alumnos. El objetivo de estas enseñanzas es facilitar la inserción y reinserción a bordo mediante la obtención de certificados obligatorios complementarios de los títulos profesionales.

En este área los alumnos reciben enseñanzas náuticas, cargas especiales, supervivencia en la mar y operadores de sistemas de comunicación.

Un total de 1.377 alumnos realizaron los cursos de Técnicas Marítimas no Obligatorias, cuyo objetivo ocupacional es promover la inserción, la reinserción y la promoción del sector, tanto a bordo como en tierra, a través de la formación en técnicas específicas del trabajo marítimo. Entre estas técnicas que se imparten figuran gestión de empresas financie-



ras y de pesca, electrónica naval y técnicas náuticas y pesqueras.

Otro de los módulos informativos es el de Técnicas Polivalentes Elementales, cuyo objetivo es proporcionar formación básica especializada en tareas tanto para trabajos en tierra como embarcados. Durante los últimos cuatro años los 653 alumnos que han pasado por estos cursos han recibido enseñanzas de cocina, electricidad, soldadura eléctrica, frío industrial, manipulación de alimentos e informática, entre otras.

El mismo objetivo que el anterior tienen las enseñanzas en Técnicas Polivalentes Media/Alta Especialización, que preparan a los alumnos en máquinas eléctricas, automatismos, soldadura semiautomática, microprocesadores, aire acondicionado, seguros o cursos humanos. A estos cursos han asistido ya un total de 494 personas. Y, por último, existe un quinto bloque formativo orientado a los trabajos en tierra. Su objetivo es facilitar la reinserción en el mundo laboral de los trabajadores del mar a través de la inserción en

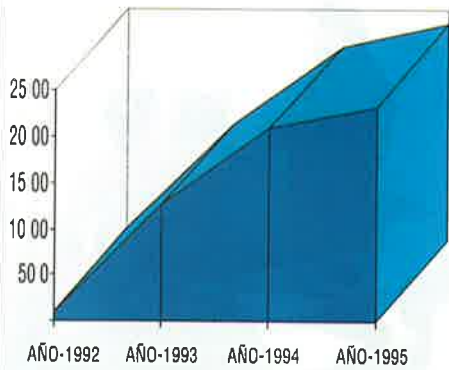
ocupaciones fuera de los buques. Aquí las enseñanzas se centran en mantenimiento industrial, trabajos portuarios, formación de formadores, asesoría fiscal, técnicas comerciales de transporte y medicina subacuática laboral. El total de alumnos que se han interesado por estos cursos ha sido de 407.

Unidad móvil

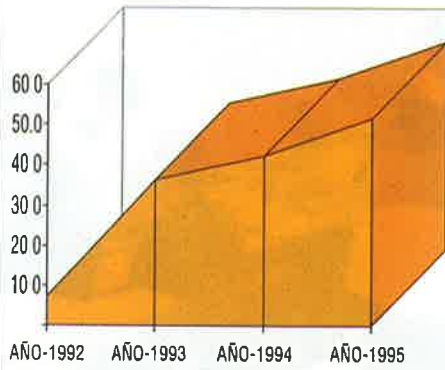
Además, el Centro de Formación Ocupacional Marítima coordina la actividad de la Unidad Móvil de Seguridad Marítima, que, integrada funcional y presupuestariamente en su gestión, ha realizado por toda la geografía nacional —organizados por las Direcciones Provinciales del ISM— en el período 1992 a 1995 un total de 168 cursos de Supervivencia en el Mar Nivel I y de Equipos de Respiración Autónoma (ERA), a los que han asistido 2.495 alumnos.

Asimismo está integrada presupuestariamente en el Centro de Bamio la gestión de la Unidad Transportable de Pesca y Simulación, cuya actividad arroja un total de 73 cursos impartidos, con una asis-

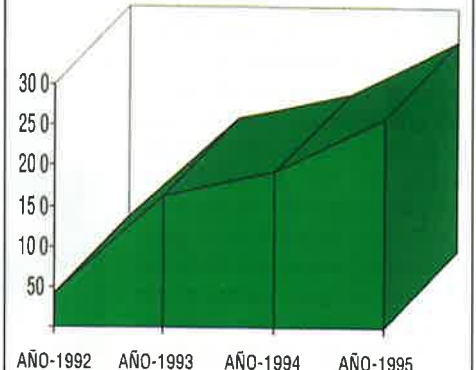
ESPECIALIDADES MARITIMAS OBLIGATORIAS



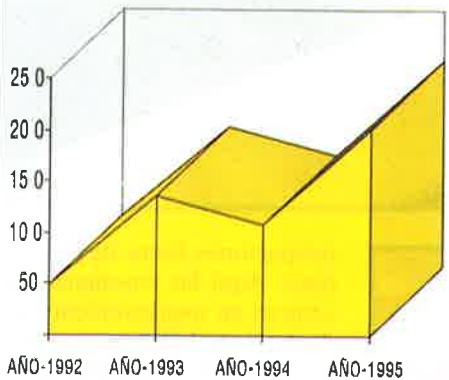
TECNICAS MARITIMAS NO OBLIGATORIAS



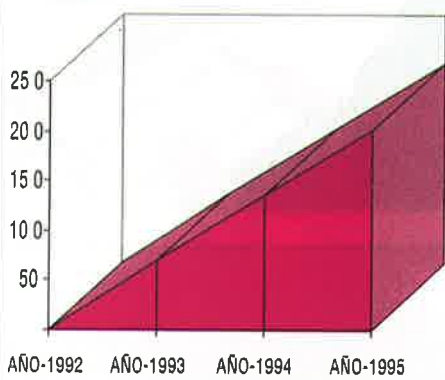
TECNICAS POLIVALENTES ELEMENTALES



TECNICAS POLIVALENTES MEDIA/ALTA ESPECIALIZACION



FORMACION PARA PUESTOS DE TRABAJO EN TIERRA



Un total de 8.750 alumnos han realizado cursos de formación en el Centro, siendo las principales Comunidades de procedencia Galicia, el País Vasco y Canarias. La capacidad anual del Centro es de 3.000 alumnos.

BAMIO

tencia de alumnos de 922. Estos cursos han versado sobre conocimiento y utilización de instrumentos electrónicos de navegación, detección de pesca y ARPA.

Todos los cursos que por la normativa nacional, internacional y autonómica necesitan un reconocimiento específico están debidamente homologados por los organismos correspondientes: Dirección General de la Marina Mercante, Dirección General de Industria de la Junta de Galicia, Lloyd's Register Welder Performance Qualification Certificate, etc. Asimismo, todos los alumnos que realizan los cursos reciben al final de los mismos un diploma de aprovechamiento, siempre que hayan superado los criterios marcados para cada curso. En caso de no ser así

tan sólo reciben un certificado de asistencia.

Incidencia laboral

Aunque la obtención de un empleo depende de diversos factores, ajenos en un alto porcentaje a la competencia profesional de los trabajadores, los responsables del Centro de Formación Ocupacional de Bamio han considerado interesante conocer la posible incidencia de la formación en la posterior colocación de las personas que la han recibido. A tal efecto han puesto en marcha diferentes vías para hacer este seguimiento, siendo las que han dado unos resultados más valiosos, el seguimiento de la vida laboral de todos los alumnos residentes en la zona de influencia de la Dirección Provincial de Villagarcía de Arosa que participaron en los cursos del primer semestre de 1994, mediante el programa informático de afiliación e inscripción a la Se-



guridad Social y las encuestas telefónicas.

Por medio del programa SILTGA (Afiliación e inscripción de la Seguridad Social) se hizo el seguimiento a 162 alumnos que hicieron cursos en el primer semestre de 1994. De ellos el 46,9 por 100 habían conseguido empleo y estaban de alta en la Seguridad Social. Tan sólo de ese porcentaje el 7,4 por 100 se habían colocado en empresas donde los conocimientos aprendidos en los cursos no tenían aplicación.

La otra vía de seguimiento se realizó por medio de una encuesta telefónica a los alumnos que habían realizado cursos durante 1995 en Técnicas Polivalentes. Del total de 110 alumnos encuestados el 67,3 por 100, es decir, 74, habían encontrado un puesto de trabajo y de ellos 56, un 75,6 por 100, lo habían hecho en ocupaciones afines al curso.

Asesoría profesional

Además de la acción formativa el Centro de Formación de Bamio tiene abiertas otras líneas



de actuación, como son la orientación profesional, el asesoramiento laboral y la celebración de foros sociolaborales marítimos. El objetivo que tienen estas acciones son la colaboración con los alumnos inscritos en las oficinas de empleo del ISM en la definición de la estrategia más adecuada para conseguir su inserción o reinserción laboral, proporcionar información actualizada sobre asuntos de interés marítimo y sobre la evolución del mundo laboral, la dinámica de empleo en los sectores susceptibles de incorporar a los profesionales del mar y fomentar la sensibilidad y el conocimiento de la sociedad en temas relativos al mar y sus gentes. En este aspecto cabe destacar que se han celebrado en estos cuatro años 80 sesiones informativas sobre «Técnicas de búsqueda de empleo y autoestima» y «Autoempleo», en las que han participado 500 alumnos, además de prestar orientación profesional a otros 150. Está establecido complementariamente un servicio de Autoorientación Profesional e Infoempleo, con las siguientes acciones: ofertas de empleo, centros de formación y ofertas formativas, empresas y navieras, ayudas y subvenciones, bolsas, becas de estudios y oposiciones.

Por último, en materia de asesoramiento laboral se han realizado varias sesiones colectivas, así como asesoramientos personales, además de poner en contacto a los alumnos con empresas oferentes de puestos de trabajo.

También el Centro de Formación Ocupacional Marítima, dado lo avanzado de sus instalaciones, su amplitud y el hecho de disponer de hospedaría, es utilizado como centro de actividades de otros organismos de la Administración tanto central como autonómica, comunitaria u organizaciones sindicales para la realización de cursos de formación.

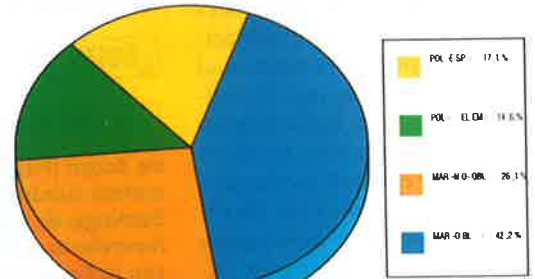
El Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio

El Centro de Formación Ocupacional Marítima de Ba-

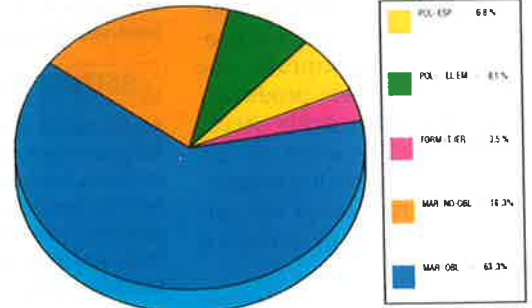
Cuadro 1

DISTRIBUCION PORCENTUAL

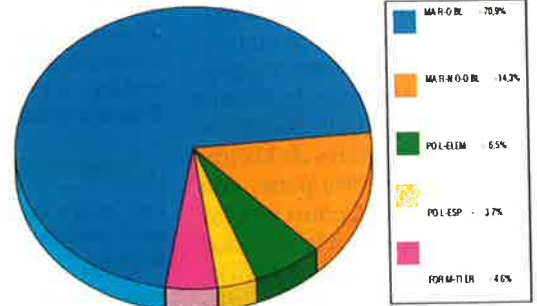
AÑO 92



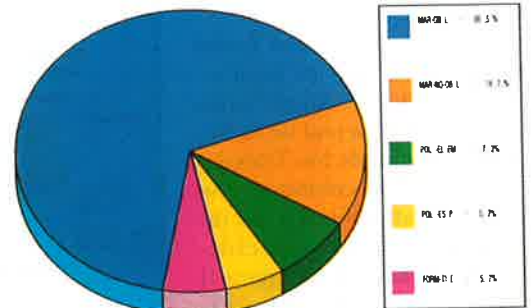
AÑO 93



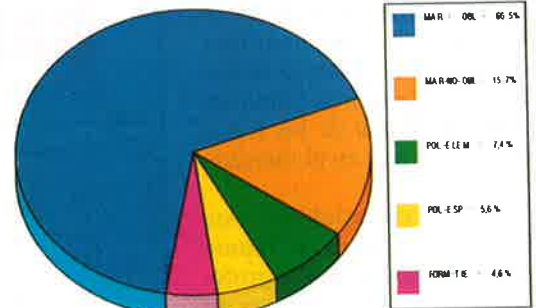
AÑO 94



AÑO 95



TOTAL



BAMIO

mio se empezó a planificar en 1986, cuando los responsables del Instituto Social de la Marina contemplaron la necesidad de completar una red de centros dedicados a la formación capaz de responder a los cambios que se estaban produciendo en los sistemas de servicios, de gestión y producción de las empresas del sector, especialmente derivados del avance tecnológico. A semejanza de lo que estaba ocurriendo en otros sectores productivos, se aventuraba que estas innovaciones producirían en el mar un doble efecto negativo: el desfase en las cualificaciones de los trabajadores y la reducción del número de puestos de trabajo a bordo.

A fin de paliar estos efectos, el ISM proyectó una actuación formativa en esa doble dirección: adaptación de las cualificaciones a las nuevas exigencias de los sistemas de trabajo en el sector y ampliación de los horizontes laborales de los trabajadores. Por otra parte, con la creación del Centro el ISM ofrecía al sector y a la sociedad en general un nuevo instrumento susceptible de ser utilizado para dinamizar una política marítima.

Así pues, se fijaron como objetivos mejorar las posiciones de empleo de los afiliados al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, colaborar con las Administraciones y los interlocutores del sector en el desarrollo de actividades para el fomento de la actividad marítima e impulsar una política de sensibilización de la sociedad hacia el sector marítimo. Sin olvidar el objetivo fundamental: la inserción y reinserción profesional de los trabajadores del mar en el mercado laboral.

Para llevar adelante este proyecto el Centro de Bamio cuenta con una plantilla profesional fija compuesta por un

DATOS BASICOS SOBRE BAMIO

¿QUE ES EL CENTRO BAMIO? Es un Centro de estudios marítimos en el que se imparten cursos complementarios a la Formación Ocupacional Marítima del Instituto Social de la Marina, dirigidos a la especialización baja, media y alta, además de otros cursos específicos que demanda la iniciativa privada o pública.

¿QUIEN GESTIONA EL CENTRO? El Instituto Social de la Marina.

¿DONDE ESTA UBICADO? El Centro está ubicado en la localidad de Bamio, en Villagarcía de Arosa (Pontevedra), en una superficie construida de 14.039 metros cuadrados. Está próximo a los aeropuertos de Vigo y Santiago de Compostela y conectado estratégicamente a la red ferroviaria y de carreteras, lo que facilita su comunicación tanto con la Comunidad Autónoma como con el resto del territorio nacional.

Al estar situado cerca de la costa dispone de instalaciones en el puerto de Cambados para realizar prácticas *in situ* sobre técnicas de supervivencia en la mar.

¿QUIENES PUEDEN ACUDIR AL MISMO? Todas aquellas personas interesadas en un curso que estén inscritas en las Oficinas de Empleo de las Direcciones Provinciales del ISM, bien porque busquen su primer empleo, bien porque deseen especializarse o reciclarse dentro del sector. También pueden hacerlos todas las empresas privadas o públicas que deseen organizar cursos especializados para sus trabajadores. En estos casos el Centro de Bamio ofrece un servicio «a la carta» donde el cliente propone su propio curso.

¿DE QUE SERVICIOS DISPONE? De instalaciones técnicas altamente especializadas para la realización de cursos prácticos y de espacios para la enseñanza teórica. En total, el Centro está preparado para impartir en torno a 40 disciplinas con los mejores equipos. Dispone también de residencia y comedor.

¿CUANTO CUESTA UN CURSO? Tanto los cursos como el alojamiento y la comida dentro del Centro son completamente gratuitos para aquellas personas que procedan de las Oficinas de Empleo del Instituto Social de la Marina.



corto equipo de técnicos: el Equipo de Dirección, integrado por el director y el subdirector; el Gabinete de Estudios Marítimos, que lo forman tres técnicos, un jefe de Estudios, tres departamentos formativos con ocho expertos, y las áreas de administración, secretaría, residencia y mantenimiento, en las que trabajan 16 personas. Para realizar las actividades formativas la dirección del Centro contrata a personal especializado, bien directamente o a través de empresas expertas. Existen ocasiones en que se solicita la participación del personal técnico del propio ISM o de otros organismos de la Administración.

Recursos materiales

El Centro de Formación Ocupacional dispone de las siguientes instalaciones especiales: aulas de



En Bamio se imparten cinco tipos de cursos, destinados todos a la inserción y la reinserción profesional de los trabajadores del mar en el mercado laboral, tanto embarcado como en tierra.

puente de navegación, simuladores de cargas especiales, plataforma de ensayo de maniobras de pesca, sistema mundial de comunicaciones, informática y formación sanitaria. Tiene también talleres de soldadura, mecánica e instalaciones de gas y laboratorios de control numérico, control lógico programable, electricidad y electrotécnica, electrónica, hidráulica, neumática y aerodinámica.

Como instalaciones exteriores cuenta con el Centro Estable de Supervivencia en la Mar, niveles 1 y 2, en la Casa del Mar del puerto de Cambados; Centro de Supervivencia en la Mar, nivel 1, en la Escuela de Formación Profesional

Náutico Pesquera de Ribeira, y la Unidad Móvil de Seguridad Marítima.

El número máximo de alumnos que pueden alojarse simultáneamente en Bamio es de 168. A partir de esta cifra el Centro está en condiciones de atender necesidades formativas paralelas y para no residentes de hasta un total de 280 alumnos, distribuidos en 19 cursos. Con estos datos, y teniendo en cuenta que la duración de los cursos oscila entre los cuatro días y los cinco o seis meses, la capacidad anual se puede situar en torno a los 3.000 alumnos. ■

Concha HERNANDEZ
CARAZO



HISPANOVA MARINE ¡PROFESIONALES DE LA ELECTRONICA!



COMUNIQUE CON CUALQUIER ABONADO DE TIERRA, NACIONAL E INTERNACIONAL DE FORMA AUTOMÁTICA, A TRAVÉS DE LAS ESTACIONES COSTERAS ESPAÑOLAS Y EXTRANJERAS. CONECTANDO UNA UNIDAD **AUTOLINK** A SU EQUIPO DE RADIO DE VHF, ONDA MEDIA Y ONDA CORTA, PODRÁ COMUNICAR MEDIANTE MARCACIÓN DIRECTA. NO EXISTE EL MÍNIMO DE TRES MINUTOS, NI CUOTAS DE ALTA, NI MENSUAL. DISPONE DE **SECRAFONÍA** CON UN ALTO GRADO DE SEGURIDAD Y PRIVACIDAD. TARIFA REDUCIDA ENTRE LAS 18:00 Y LAS 08:00 HORAS. EL SERVICIO "**MENSAMAR**" (LÍNEA 902) FACILITA LA CONEXIÓN INMEDIATA CON EL BARCO DESDE TIERRA.

Cimat

Autolink RT

HISPANOVA MARINE. DISTRIBUIDORES Y SERVICIO TÉCNICO.

VIGO: Cánovas del Castillo, 10 bajo, 36202 - VIGO. Teléfono (986) 43 51 55, telefax (986) 22 40 44, Telex 83473 HMV E

LA CORUÑA: Primo de Rivera, 5 bajo, 15006 - LA CORUÑA. Teléfono (981) 23 11 22, Telefax (981) 24 69 66

BURELA: Rosalía de Castro, 12 bajo, 27880 - BURELA (Lugo). Teléfono (982) 58 02 05, Telefax (982) 58 10 55



El sector mejillonero reclama apoyo político para salir de la crisis

Los productores de mejillón de Galicia presentaron al Parlamento gallego un documento en el que reclaman un apoyo más eficaz al sector mediante la puesta en marcha de medidas de protección medioambiental y comerciales que eviten la situación discriminatoria en que actualmente opera el mejillón nacional frente al producto importado, al tiempo que anuncian para septiembre la salida al mercado de mejillón amparado con denominación de origen.



EL MEJILLÓN

LA elaboración del informe significa ya un esfuerzo por superar diferencias entre las distintas organizaciones de productores y de unificar posiciones para resolver la crisis que padece el sector mejillonero gallego, considerado de capital importancia no sólo por su incidencia económica sino por su repercusión social, dado el carácter marcadamente familiar de la mayoría de empresas

mejilloneras. El informe había sido consensuado por las asociaciones de productores y presentado al Parlamento gallego por el gerente del Consejo Regional de Mejillón de Galicia, Joaquín Riveiro.

La comparecencia parlamentaria de los mejilloneros había sido solicitada por el Grupo Socialista a finales de diciembre, tras las protestas de los productores por la discriminación que, en su opi-

nión, padece el mejillón nacional frente al de procedencia extranjera. Los productores atribuyen esta posición de desventaja, entre otras causas, a los distintos criterios analíticos sobre biotoxinas aplicados en España, más restrictivos que en el resto de los países europeos, y a los controles que ha de superar el mejillón nacional, más estrictos que los que se exigen para los de importación. Estos factores vienen a unirse a



los problemas ocasionados en los últimos años por la presencia creciente y prolongada de las *mareas rojas*, que provoca la paralización de la producción y la distorsión del mercado.

Este cúmulo de circunstancias estaría llevando al sector a una situación crítica de difícil salida que requeriría la adopción de medidas rápidas y eficaces. Las mismas circunstancias que ocasionaron las protestas y manifestaciones a finales de 1995, calificadas en el propio informe como «*el escape de vapor de una olla que llevaba años hirviendo. Había tensión, había preocupación, había problemas económicos, había problemas de supervivencia* —se afirma en el mismo—; *había miedo ante una circunstancia ajena al sector sobre la que todavía hoy no hay información clara, sobre la*



que los técnicos discuten, sin ponerse de acuerdo, con una Administración que parece tener dudas sobre el camino a seguir», indica, a propósito de los criterios analíticos sobre biotoxinas defendidos por la Xunta de Galicia.

Los productores admiten la responsabilidad del sector en la situación del mismo y, en el momento actual de reflexión, se ofrecen a «*aportar elementos positivos que propicien el avance y pro-*

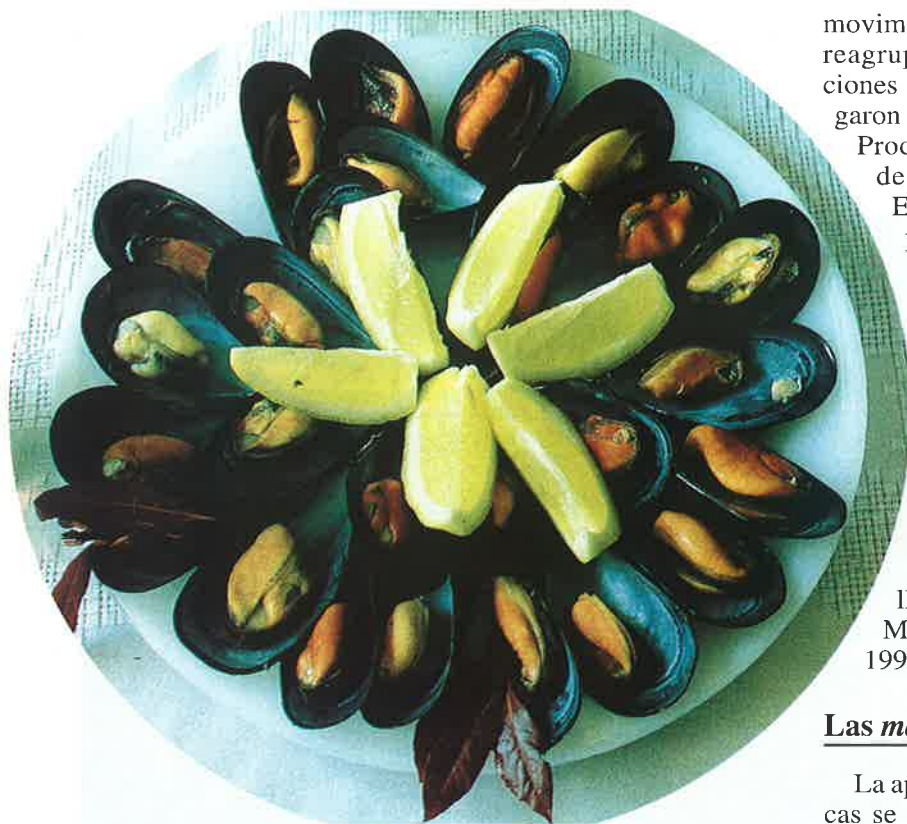
greso del sector mejillonero».

Estructura social

El informe advierte que para valorar la actual coyuntura del sector mejillonero gallego es preciso «*tener presente la estructura social, el complejo tejido asociativo, la historia de un sector que se ha hecho a sí mismo, los instrumentos financieros de los que dispone, los modelos de empresas existentes, los pun-*

tos fuertes, los riesgos, el grado de profesionalización, el proceso de cultivo».

En Galicia hay censadas 3.330 bateas, que son explotadas por 2.100 productores de mejillón, a razón de 1,6 viveros por productor. Son pequeñas empresas con marcado carácter familiar que ocupan entre dos y cuatro miembros de la familia durante una parte del año. De acuerdo con un estudio realizado sobre la ría de Arosa —donde se localizan el 50 por 100 de las instalaciones existentes—, el 57 por 100 de los productores tienen una batea y representan al 31 por 100 del total; el 24 por 100 explotan dos bateas, lo que supone el 27 por 100 de todos los viveros; el 10 por 100 tienen tres, que es el 16 por 100 del total, y sólo el 26 por 100 de las bateas están en manos del 9 por 100 de los cultivadores de mejillón.



La producción mejillonera en Galicia se calcula entre las 180.000 y las 200.000 toneladas al año, aunque no existen datos oficiales y las cifras se recogen según los distintos canales de comercialización. Cabe deducir que la capacidad de producción es mayor, teniendo en cuenta que en el último año hubo zonas con largos períodos de cierre a causa de las *mareas rojas* y que luego perdieron una parte de su producción debido a los temporales.

El sector proporciona entre 6.000 y 8.000 empleos directos y el valor en primera venta se calcula entre los 8.000 y 12.000 millones de pesetas, según año. Sin embargo, su importancia socioeconómica es considerable por su efecto inductor: de él dependen las depuradoras de moluscos, industrias conserveras, cocederos de mejillón —algunos con línea de congelación—, pequeños y medianos astilleros, carpinterías de ribera, talleres mecánicos, almacenes, transportistas, etc.

Se trata, por tanto, de un sector muy atomizado, lo

cual, si bien constituye un elemento positivo en cuanto a reparto de riqueza y creación de empleo, impide una línea de actuación desde un punto de vista global, con objetivos elementales definidos y consensuados. A pesar de que en ciertos momentos se consiguió un importante grado de organización de las organizaciones de productores, en los últimos años, coincidiendo con el agudizamiento de la crisis, el tejido asociativo se había debilitado notablemente. Recientemente, sin embargo, se ha producido un

movimiento a la inversa, el reagrupamiento de asociaciones que antaño se disgregaron de la Organización de Productores de Mejillón de Galicia (OPMAR).

El resultado de este proceso sería la asociación OPMEGA, en la que además de la organización pionera participarían la Asociación de Mejilloneros de O Grove (AMEGROVE, escindida de OPMAR en 1994) y la Federación de Productores de Mejillón de Galicia (PROMEGA, constituida en 1993).

Las mareas rojas

La aparición de algas tóxicas se ha incrementado significativamente desde el año 1990. En los últimos cinco años se han duplicado y, como en el caso de la ría de Arosa, incluso se han triplicado los períodos de veda. En 1995, en seis de las 36 zonas de cultivo existentes se superaron los 250 días de cierre y en tres de ellas casi llegaron a los 300 días. En otras seis se superaron los 200 días; en cuatro, los 150 días; en ocho, los 100 días, y en seis, los 50 días. Únicamente en seis de ellas no alcanzaron este límite. Las consecuencias se agravan, puesto que la mayor incidencia de las *mareas rojas* tiene



lugar en el segundo semestre del año, cuando el mejillón ofrece las mejores condiciones para el consumo.

Las biotoxinas determinan el ritmo de la explotación, dado que una parte del sector tiene paralizada la actividad durante más de cinco meses al año, lo que repercute en la política de precios, en la calidad del producto y en la estabilidad económica de las empresas. Máxime teniendo en cuenta que se trata de pequeñas empresas familiares con dificultades para acceder a financiación privada, de difícil reconversión y con una deficiente formación económica y administrativa.

Esta situación propicia la búsqueda de soluciones individuales que perjudican al conjunto. El aumento de la insolidaridad, efecto secundario de las biotoxinas, está marcando las ventas sin planificación, las guerras de precios y la desestabiliza-

En Galicia
**hay censadas 3.330
 bateas, que son explotadas
 por 2.100 productores
 de mejillón a razón
 de 1,6 viveros por productor.**



ción. «En algunas ocasiones los mensajes pesimistas de los responsables administrativos o técnicos, seguramente de manera no intencionada, propicia esa ansiedad. En otras ocasiones pueden ser personas que buscan deliberadamente una situación confusa con la intención de aprovecharla comercialmente y así llegar a descuentos abusivos o precios de compra más bajos», advierten los productores en su informe al Parlamento.

El resultado es demoledor para el sector. El precio del mejillón clasificado como normal era de 30 pesetas el kilo en 1982; catorce años después, con unos costes generales muy superiores, mantiene el mismo precio. Otro efecto secundario es la pérdida de calidad y de imagen del producto que se pone en el mercado, lo que es aprovechado para introducir mejillón de otras procedencias.



Propuestas del sector

Una vez reconocida la cuota de responsabilidad en la situación de crisis, el sector gallego reclama al poder político representado en el Parlamento una serie de medidas tanto estructurales y medioambientales como normativas, financieras y comerciales. Entre las primeras se incluye el saneamiento integral de las rías, con la puesta en marcha de proyectos ya elaborados. El informe alude al criterio expresado por los técnicos sobre la relación entre las *mareas rojas* y la degradación del medio, opinión expresada incluso por el Consejo Internacional de la Explotación del Mar (ICEX) y recogida, asimismo, en el Plan de Ordenación de Recursos Pesqueros y Marisqueros de Galicia. Una segunda medida proteccionista propone el seguimiento de las empresas contaminantes y la prohibición de apertura

Mejillón con pedigrí

El Consello Regulador del Mejillón de Galicia acordó en su sesión del mes de mayo que será a partir del mes de septiembre cuando los consumidores puedan adquirir mejillón gallego avalado con la denominación de origen como sinónimo de garantía de calidad. En la misma sesión el Consejo decidió solicitar a la Xunta de Galicia la puesta en marcha de una campaña de promoción de ámbito nacional y un estudio de mercado como medidas previas a la comercialización del mejillón etiquetado como producto de calidad.

El retraso de casi un año en la puesta en el mercado del mejillón con denominación de origen era justificada por el gerente del Consello en la necesidad de «apuntalar bien una medida de este tipo para hacerlo con garantía de éxito». La campaña de promoción, dirigida al consumidor y a los mayoristas, y el estudio de mercado son, bajo este punto de vista, medidas complementarias que favorecerán una buena recepción del producto. «Tenemos que explicar qué garantizamos y por qué ese mejillón es especial. También tenemos que saber cuál es la situación real del mercado, cuál es la demanda del consumidor, dónde aumenta y dónde disminuye la demanda, quién es quien dicta las normas. Queremos volver a situar el mejillón como producto de prestigio.»

El mejillón amparado con denominación de origen tendrá un mínimo del 16 por 100 de vianda y podrá comercializarse con arreglo a tres tipos: normal (de 26 a 75 piezas por kilo), especial (entre 20 y 25 piezas por kilo) y selección (menos de 20 piezas por kilo). El objetivo del Consello es que todo el mejillón que se comercializa en fresco llegue amparado por el marchamo de calidad. Para el resto de la producción se buscarán alternativas adecuadas que, por otra parte, vendrán impuestas por el propio mercado: productos reestructurados, patés, elaborados, precocinados, etc. «El Consello Regulador no va a suplir las iniciativas privadas, pero sí amparará las nuevas vías que ofrezcan salidas al sector», declara Riveiro.

Para verificar que efectivamente el producto tiene la calidad requerida, el Consejo ha pedido a la Consellería de Pesca que se contrate un sistema de control de calidad con cargo a los fondos previstos en la Iniciativa de Pesca para la reordenación del sector. Para Joaquín Riveiro, que el control esté en manos de una empresa independiente supone una mayor garantía, si bien los criterios de control se realizarán con arreglo a los baremos establecidos por el Consello.

El conjunto de estas propuestas persigue una reordenación efectiva del sector mejillonero a partir de un conocimiento exhaustivo de sus problemas y sus posibilidades y partiendo de una

potenciación y defensa de la calidad del producto comercializado. Iniciativas de reestructuración han surgido con anterioridad desde la Consellería de Pesca y de las organizaciones de productores. En el proyecto asumido por aquélla, realizado a finales de 1994, se admitía que «la estructuración debe abarcar todos los aspectos que atañen al sector: desde la producción al mercado», y aconsejaba «actuar de forma integrada, buscando la competitividad y rentabilidad del sector». Casi simultáneamente, en enero de 1995, la Organización de Productores de Mejillón de Galicia (OPMAR), organización pionera y considerada como «máquina de arrastre» en el movimiento asociativo, presentaba su propio anteproyecto. Ambos coincidían en los datos objetivos y en el análisis de situación de crisis. Algunas de las medidas propuestas por los productores son las que ahora se pondrán en marcha con financiación comunitaria. Financiación que se gestiona a través de la Consellería de Pesca de la Xunta. ■

M. V.

de otras que pudieran aumentar la degradación del medio.

La potenciación de métodos fiables y rápidos para la detección de biotoxinas del grupo DSP, la homologación de métodos de análisis para todos los países de la Unión Europea y la revisión de divisiones de zonas, el reparo en otros polígonos alternativos a los fondeos actuales, son algunas de las propuestas de carácter normativo. En cuanto a medidas financieras y sectoriales, el informe demanda la creación de instrumentos financieros para indemnizar a los productores que se ven obligados a paralizar su actividad, instrumentos que deberían orientarse a la retirada del producto, evitando la pérdida de imagen y paliando las di-



ficultades económicas. En este capítulo se incluye el apoyo al movimiento asociativo del sector por parte de la Administración, potenciando las organizaciones de productores, priorizando los proyectos presentados por las asociaciones frente a los proyectos individuales y creando nuevos instrumentos destinados al fortalecimiento de sus estructuras.

Mejorar la imagen

Para mejorar la imagen actual del mejillón el informe reclama a la Administración una actitud más prudente en el tratamiento de los problemas derivados de las biotoxinas y un apoyo decidido a favor de medidas comerciales y promocionales —congresos, publicaciones y comparecencias públicas de técnicos prestigiosos— que presenten las propiedades positivas del mejillón frente a los aspectos negativos.

La presencia frecuente y prolongada de las mareas rojas provoca la paralización de la producción de mejillón y la distorsión del mercado.



Otras medidas incluidas en este apartado se refieren a la conveniencia de apoyar al Consejo Regulador del Mejillón de Galicia en su propósito de comercializar este mismo año un producto de calidad garantizada, a la necesidad de extremar el control sanitario sobre las importaciones de mejillón y a su inclusión en la lista de productos sensibles en los acuerdos comerciales de la Unión Europea con el resto de países.

Pocos días después de la comparecencia de los mejilloneros en el Parlamento gallego, el diputado socialista Uxío Labarta presentaba una proposición no de ley en la que se insta a la Xunta de Galicia a reclamar del Gobierno central y de la Unión Europea que el mejillón sea contemplado como producto sensible y, por tanto, con protección especial, en los acuerdos con terceros países. ■

Mery VARONA

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

Comenzó la AME'96

EL BUQUE «INVESTIGADOR» ASISTE SANITARIAMENTE A LA FLOTA BONITERA

Como ya viene siendo tradicional, el buque sanitario «Investigador» ha sido fletado por el Instituto Social de la Marina con el fin de llevar a cabo la Asistencia Médica Embarcada (AME'96) a la flota bonitera del norte. El apoyo sanitario, tanto asistencial como preventivo, se prestará de forma gratuita a todos los buques que faenan en la pesca del bonito y de la anchoa desde el 10 de junio hasta primeros de septiembre —fecha en que finaliza la campaña— en la zona comprendida entre los meridianos 1 a 30° Oeste y los paralelos 40 a 50° Norte. Asimismo, se podrán beneficiar de esta prestación los buques en tránsito que naveguen por la zona señalada.

EL objetivo primordial de esta campaña de asistencia es proporcionar un apoyo médico *in situ* a la flota atunera en su recorrido por el caladero comprendido entre el nordeste de las islas Azores y la Bretaña francesa, y favorecer las condiciones de vida y trabajo de los casi siete mil trabajadores de esta flota, al tiempo que potenciar los niveles sanitarios de asistencia y prevención.

La atención sanitaria proporcionada por el «Investigador» a los barcos españoles —apoyada por el Centro Radio

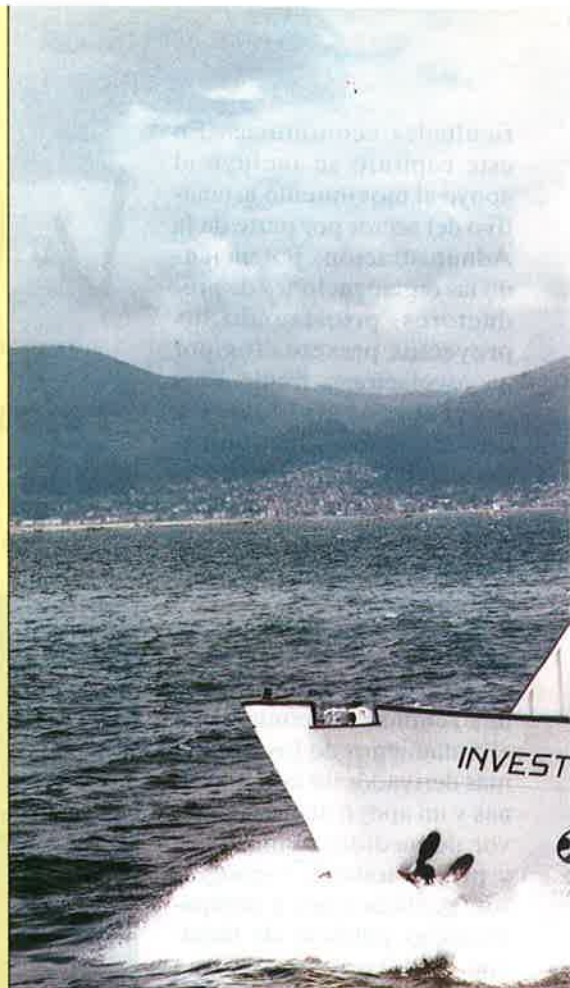
Médico situado en Madrid— comprenderá consultas radio-médicas, desplazamiento del médico a los buques en caso necesario, hospitalizaciones a bordo y evacuación sanitaria urgente cuando las circunstancias lo aconsejen, en adecuada coordinación con el Centro Nacional de Salvamento Marítimo.

Un hospital en el mar

Además de esta función sanitaria el buque prestará ayuda logística a los barcos que la precisen, tales como reparaciones

de emergencia en la obra viva de los pesqueros o zafar la hélice de posibles enganches en las artes de pesca, para lo cual cuenta con buzos profesionales integrados en la tripulación.

El «Investigador» está equipado como un pequeño hospital, ya que dispone de una sala-enfermería dotada con el instrumental necesario para la atención y mantenimiento de





DATOS DEL BUQUE PARA REQUERIR LA ASISTENCIA

- El indicativo de llamada del barco es EAJO.
- La frecuencia prevista de escucha se situará en 3370 KHz.
- Sus canales de VHF se posicionarán:
 - Uno en el canal 16 permanentemente. Las llamadas de socorro se harán por la frecuencia 137 MHz, 2182 KHz.
 - El otro se situará en una frecuencia de trabajo específica para la flota atunera.
- Los números del equipo INMARSAT son:
 - Teléfono 135 22 45
 - Fax 135 22 46
 - Télex 135 22 45 INVE X



UN BARCO ACONDICIONADO PARA LA ASISTENCIA MEDICA

El «Investigador», que ha sido especialmente pertrechado para esta actividad, salió el pasado 8 de junio y entrará en el puerto de Gijón a finales de los meses de junio y julio para repostar y avituallarse, finalizando la campaña el día 31 de agosto.

Las principales características de este buque son las siguientes:

- Eslora total: 42,37 metros.
- Manga: 7,3 metros.
- Puntal: 3,93 metros.
- Registro bruto: 346 TRB.
- Velocidad que desarrolla: 13 nudos.
- Autonomía: 30 días.

El barco está dotado con:

- Equipo de comunicación VHF, onda corta y sistema de comunicación por satélite INMARSAT.
- Enfermería a bordo equipada con el aparataje necesario para el mantenimiento de enfermos graves.
- Camarotes para alojar a seis pacientes.
- Capacidad para dieciocho pasajeros en caso de necesidad imperiosa.
- Embarcación neumática para el transporte entre barco y pesqueros.
- Grúas hidráulicas de 1,5 y 2 toneladas para maniobras de arriado de la embarcación auxiliar.
- Cubierta preparada para posibles evacuaciones por helicóptero.

enfermos graves, camarotes para alojar a seis pacientes y capacidad para un total de dieciocho en caso de necesidad imperiosa, una embarcación neumática —modificada para

poder transportar una camilla debidamente sujeta— para el transporte entre el barco y los pesqueros y un equipo de comunicación VHF, onda corta y sistema INMARSAT, así como de los correspondientes ordenadores que facilitan el acceso a la historia clínica informatizada de los pacientes atendidos y la consulta con los médicos del buque sanitario. Al ser el quinto año que este barco atiende la costera del bonito, se le han ido incorporando mejoras según las recomendaciones que han ido sugiriendo los médicos que realizan la asistencia médica embarcada (AME).

Como ya es habitual en este tipo de campañas, en el «Investigador» embarcará un equipo médico integrado por dos doctores y una ATS del Servicio de Sanidad Marítima del Instituto Social de la Marina, que se relevarán durante los tres meses que dura la costera del atún, prestando su ayuda para paliar, en la medida de lo posible, las precarias condiciones asistenciales de estos hombres de la mar. Durante el período de embarque la asistencia sanitaria

Casi 7.000 pescadores de la costera del bonito serán atendidos sanitaria y logísticamente por el buque-hospital «Investigador», fletado por el Instituto Social de la Marina.

estará sometida a las dificultades que entraña el medio en el que desarrollan su trabajo los pescadores, alejados bastantes millas del puerto más cercano (a tres y cuatro días de la costa). A ello se unirán también las dificultades propias de las actividades pesqueras, como son ritmos horarios irregulares, importante dependencia de las condiciones climático-ambientales y deficientes posibilidades higiénico-sanitarias.

Para la campaña del presente año, y por el siguiente orden, éste es el equipo sanitario: durante el mes de junio embarcarán los doctores Jorge Herrador Aguirre, Celia López Carballido y el ATS José Morales Cruz. En julio lo harán los doctores José Luis Cristóbal Rodríguez, José Manuel González Vallecillo y el ATS Víctor Martínez Montagut, y, por último, en agosto atenderán a nuestros pescadores los doctores Loreto González Cabañas, Virginia González Lacalle y la ATS Carmen Mariño Mariño.

Acciones preventivas

La Asistencia Médica Embarcada se realiza en el marco de los programas que el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales viene desarrollando en el área de Seguridad Social con el fin de potenciar los niveles de salud de la gente del mar, así como de mejorar sus condiciones de vida y trabajo. Como ya se ha comentado en otras ocasiones, los casi 7.000 hombres que se hacen a la mar en este período para la pesca del bonito en unas 500 embarcaciones realizan su trabajo en unas condiciones muy difíciles. A ello se unen los insuficientes equipos con que

están dotados los barcos y el mal estado de la mar. De cara a mejorar progresivamente algunas de estas deficiencias, los facultativos del ISM responsables de la AME aprovechan estas campañas para intensificar las actuaciones preventivas a bordo de los buques, distribuyendo guías sanitarias, carteles y pegatinas para realizar una correcta consulta radiomédica, así como para explicar el buen uso del botiquín y la conveniencia de llevarlo a bordo. Del buen manejo de estas herramientas y de la dotación de medicamentos y material de cura con que cuenta el barco depende, en gran medida, que el consejo médico por radio resulte eficaz. ■

Concha HERNANDEZ
CARAZO

COMENZO

España y la Unión Europea adoptaron medidas preventivas para evitar incidentes

Cerca de 500 barcos, con unas seis mil personas, son los protagonistas de la nueva campaña costera del bonito, que se desarrolla entre los meses de junio hasta finales de agosto. Una actividad que constituye un punto muy importante en los ingresos de la flota de algunos puertos del norte, como Burela u Ondárroa, y donde operan en las mismas aguas embarcaciones con diferentes artes de pesca, motivo de los enfrentamientos del pasado. Francia y España son los dos principales protagonistas de una campaña donde los españoles ocupan, sin embargo, el primer lugar, no solamente por el número de barcos sino por el volumen de sus capturas, unas 20.000 toneladas, que se comercializarán en el mercado interior en muchos casos en competencia con los bonitos capturados por las redes francesas.



LA COSTERA DEL BONITO

La costera del bonito se halla en este momento en el centro de la polémica ante las diferencias existentes entre españoles y el resto de la Unión Europea, especialmente franceses, por el tipo de artes que se utilizan para las capturas. España mantiene una dura posición desde hace unos años, en el sentido de que solamente se utilicen artes tradicionales para la captura del bonito, actitud que choca radicalmente con los vecinos franceses.

Las denuncias de los españoles se iniciaron formalmente hacia 1987, cuando barcos franceses operaban en el mismo caladero utilizando redes de hasta 20 kilómetros. Si todos los barcos siguieran el mismo sistema, no entrarían todos en ese caladero. Tras un período de enfrentamientos soterrados, en 1994 se produjo lo que se conocerá como el principal incidente entre los barcos españoles y franceses por el uso de las redes. Los españoles rechazan que los franceses utilicen cualquier red frente a las artes tradicionales que usa la flota del norte. Barcos de ambas flotas protagonizaron un duro enfrentamiento en alta mar que llegó, incluso, a las agresiones y que los españoles saldaron con el arrastre a un puerto gallego de un buque francés acusado de utilizar redes por encima de las dimensiones admitidas. «La Gabrielle» estuvo en un puerto español hasta su entrega a las autoridades francesas. Los incidentes no sirvieron para poner orden en el sector de la pesca dedicado al bonito, pero sentó un precedente importante, sobre todo en lo que afecta a las medidas preventivas para evitar nuevos incidentes.

En 1995 no se produjeron problemas graves entre ambas flotas, a pesar de que los franceses siguen usando las redes de enmalle a la deriva de dos kilómetros y medio y los españoles sus artes tradicionales. Para ello, la Administración central española, junto con las Comunidades Autónomas afectadas, la Unión Europea y el resto de los países miembros que operan en la zona, pusieron en marcha un sistema para controlar

la actividad de cada una de las flotas.

Este año, a la vista de esos buenos resultados, tanto las Comunidades Autónomas como la Administración central han puesto en marcha los mismos mecanismos de control. La Unión Europea tiene desplazado un barco en el Mediterráneo, el «Northern Desiré», que en una primera fase se halla vigilando a los rederos italianos del pez espada, para pasar a mediados de julio al caladero del Atlántico para seguir la costera del bonito. La Administración central española tiene a su vez en la zona un helicóptero, el «Alco-

les con artes tradicionales. La primera de las denuncias se produjo en 1987, en medio de la indiferencia comunitaria. España prohibió su uso en aguas nacionales en 1990, a la vez que ponía en marcha una ofensiva tanto comunitaria como internacional en el marco de la FAO para su prohibición. En base a esta nueva corriente internacional, en 1991 la Comisión de la Unión Europea hace una primera aproximación al problema de cara a una regulación de las artes de enmalle a la deriva. Se prohíben las redes que llegaron hasta los veinte kilómetros y se inició una vía para que las

las doce millas, donde cada país es soberano. De esta forma se ha intentado acercar a nuevos países para la causa contra el uso de redes a la deriva. Actualmente el problema no se ha clarificado, mientras en unas mismas aguas siguen pescando con artes diferentes: los españoles con sistemas clásicos y los franceses copando el mar con sus redes.

En principio, ante la dificultad para eliminar a los rederos de esas aguas, se ha optado por la vigilancia preventiva en el caladero para evitar incidentes. Y en lo que afecta al producto pescado, España va a seguir este año con su campaña



tán II», así como una patrullera. Actualmente es la «Chilreu», pero se irá turnando con la «Serviola» y la «Atalaya». Además, cada país tiene desplazados sus servicios de inspección, consecuencia de ser una pesquería con diferentes artes de pesca. En medios de la Administración se espera que este año sea una campaña también normal, gracias a las tareas de inspección y preventivas que se han llevado a cabo.

España mantiene una batalla decidida contra el uso de las redes de enmalle a la deriva en este caladero y para esta pesquería, que se realiza por los barcos naciona-

les fueran de solamente dos kilómetros y medio desde 1993.

Para España, este tipo de componendas ha sido rechazado por las Administraciones anteriores. Frente al resto de los países comunitarios, se ha defendido la total prohibición de este tipo de artes para este caladero. A favor de España se ha manifestado el propio Parlamento, pero sin que sus planteamientos sean asumidos por la Comisión. España defendió en los últimos meses la posibilidad de prohibir el uso de este tipo de redes en todos los caladeros comunitarios menos en el mar Báltico y en las aguas dentro de

para diferenciar el bonito capturado con artes tradicionales al pescado con redes, que llega mucho más deteriorado al consumidor. Agricultura ha puesto a disposición del sector tres millones y medio de distintivos para que se coloquen en cada pieza, con el fin de que se puedan diferenciar los bonitos de importación y los capturados por la flota nacional. A falta de otras medidas por parte de Bruselas, la calidad es el principal elemento diferenciador entre el bonito pescado con artes tradicionales y el procedente de redes a la deriva. ■

Vidal MATÉ

IV Reunión de la Comisión de Desarrollo Sostenible de la ONU

LA PROTECCION DE LOS OCEANOS, SIN ACUERDO

La última reunión de la Comisión de Desarrollo Sostenible no aportó ningún nuevo logro de importancia para la protección de los océanos. La oportunidad de avanzar en la protección, conservación y correcto uso de los océanos y la diversidad de la vida que contienen se esfumó, en buena medida, por las propias características de esta Comisión, que necesita aprobar las resoluciones por consenso. Los países que se veían afectados podían bloquear cualquier acuerdo. La esperanza queda puesta en las distintas conferencias sectoriales, que sí están resultando más operativas.

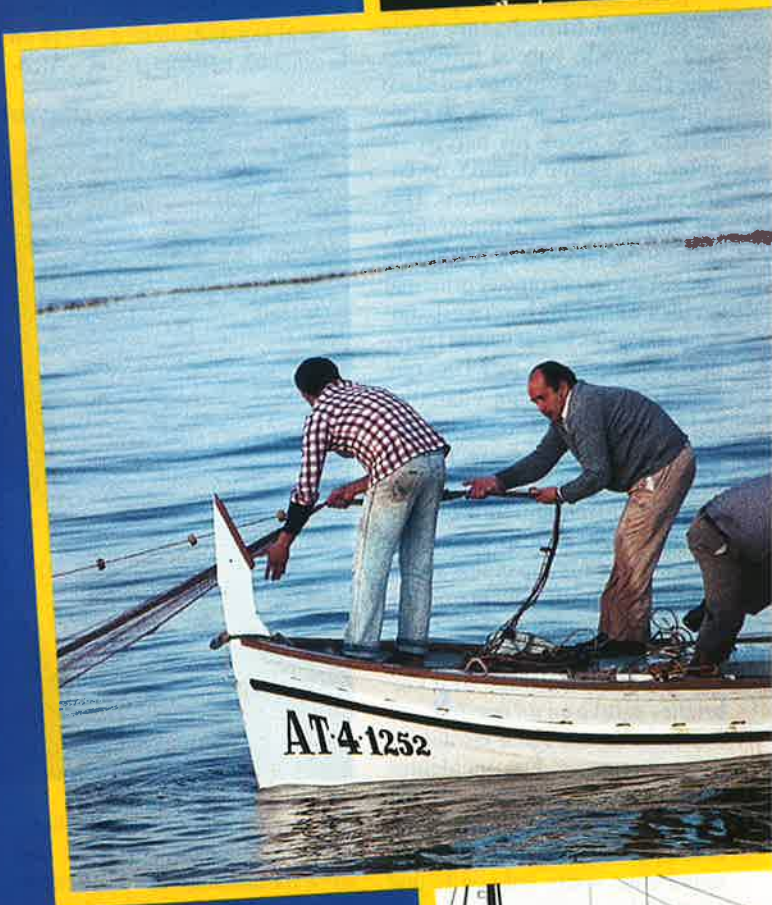
La reunión anual de la Comisión de Desarrollo Sostenible (CDS) de la ONU, celebrada en Nueva York del 18 de abril al 3 de mayo, resultó decepcionante en cuanto a los logros obtenidos, máxime si se tienen en cuenta los trabajos y documentos previos a dicha reunión. Asuntos tan importantes como el exceso de capacidad pesquera, el desarrollo responsable de la acuicultura, las operaciones de caza en el *santuario ballenero* de la Antártida o la urgente eliminación de los compuestos orgánicos tóxicos y persistentes... acabaron en una simple enunciación de buenas intenciones, en el mejor de los casos.

Capacidad pesquera

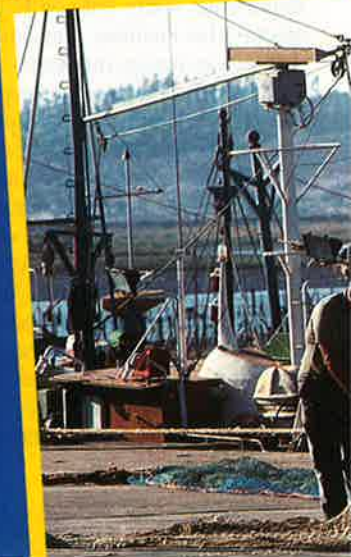
Desde 1970 la flota pesquera mundial ha crecido dos veces más rápido que las capturas mundiales. Demasiados barcos

para tan pocos peces. Según la Organización de las Naciones Unidas para la Acuicultura y la Alimentación (FAO), basándose en cifras de 1989, señalaba que para volver a los niveles de abundancia, tanto de reservas como de capturas, de 1970 se requería la eliminación del 23 por 100 del tonelaje de registro bruto de las flotas mundiales (aproximadamente, 5,8 millones de TRB).

Recientes acuerdos, como el de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre especies transzonales y altamente migratorias y el Código de Conducta de Pesca Responsable de la FAO, hacen un llamamiento a los Gobiernos para que tomen medidas tendentes a prevenir o eliminar el exceso de capacidad pesquera. A pesar de todos estos antecedentes, la reunión de la Conferencia de Desarrollo Sostenible no ha supuesto ningún avance con respecto a estos llamamientos.



Pero el problema de exceso de capacidad pesquera no responde sólo a la existencia de demasiados barcos, sino que incluye otros apartados, como el de las capturas accesorias, los descartes y las prácticas y tecnologías de pesca destructivas. El exceso de capacidad pesquera está directamente vinculado a una carencia de vigilancia y control sobre inversiones, ayudas o subsidios excesivos o ina-



La reunión de la Comisión de Desarrollo Sostenible, en la que se trataron asuntos tan importantes como el exceso de la capacidad pesquera o el desarrollo responsable de la acuicultura, finalizó sin ningún logro de importancia.

propiados a la pesca. (La FAO ha estimado que los subsidios de los Gobiernos a las flotas pesqueras ascienden a 54 billones de dólares al año.)

El texto debatido en febrero, durante la preparación de la IV Reunión de la Conferencia de Desarrollo Sostenible, auguraba importantes avances, incluyéndose frases como «... prevenir cualquier incremento neto de la capacidad pesquera sobre stocks sobreexplotados o agotados», o «... abolir incentivos financieros que lleven a la sobrepesca o al uso de prácticas pesqueras que no sean respetuosas con el medio ambiente y crear oportunidades económicas alternativas para las comunidades costeras afectadas por las medidas adoptadas para asegurar la sostenibilidad...».

La redacción final quedó en un sucinto «prevenir o eliminar la sobrepesca y el exceso de capacidad pesquera», que, aunque positivo, no representa ningún avance con relación al Acuerdo de Pesca sobre Stocks Transzonales y Especies Altamente Migratorias de la ONU ni al Código de Conducta Responsable de la FAO, como se señaló anteriormente.

Según Ricardo Aguilar, de Greenpeace, se reprodujeron las confrontaciones entre países costeros y países con pesca en alta mar que tuvieron lugar durante las negociaciones del tratado de pesca de la ONU, lo que imposibilitó cualquier tipo de acuerdo.

Acuicultura insostenible

La acuicultura ha experimentado un importante desarrollo en los últimos tiempos, al haber sido promovida como

una solución para hacer frente a la creciente demanda de alimentos en el mundo. Pero el importante crecimiento y desarrollo de este sector no ha ido acompañado por un similar desarrollo de medidas precautorias. La acuicultura, tal y como se practica hoy en día, resulta a menudo insostenible, generando toda una serie de impactos negativos. A pesar de estos antecedentes, el texto aprobado fue incluso peor que el referido anteriormente sobre exceso de capacidad pesquera, pues es menos restrictivo que los contemplados tanto en el Acuerdo de Pesca de la ONU como en el Código de Conducta de la FAO.

Así, por ejemplo, el Código de Conducta de la FAO para una Pesca Responsable hace un llamamiento urgente para el desarrollo responsable de la acuicultura. La acuicultura insostenible debe ser prohibida antes de que se produzcan ulteriores daños irreversibles, pérdida de la biodiversidad y destrucción de las comunidades pesqueras. (Peligros que ya fueron tratados ampliamente en el número 337 de MAR, al referirnos a la introducción de especies ajenas a un determinado hábitat.)

Los Gobiernos deberían llegar a acuerdos, según Greenpeace, para, entre otras cosas, prohibir el uso de compuestos tóxicos bioacumulables en las operaciones de acuicultura, asegurar la protección de los manglares y otras áreas costeras ecológicamente sensibles, prohibir la contaminación de los alrededores como resultado de vertidos de residuos orgánicos, prohibir el desarrollo y utilización de especies exóticas manipuladas genéticamente y asegurar que el desarrollo de la acuicultura no afecte a la pesca



artesanal y las comunidades costeras dependientes.

El documento elaborado en la sesión preparatoria incluía el tener en cuenta «los adversos impactos potenciales sobre el medio ambiente..., el riesgo de la introducción de especies autóctonas... y la necesidad de mejorar el conocimiento sobre el uso de la ingeniería genética». El texto alternativo, que observaba que «los Estados deben realizar estudios sobre los riesgos asociados del uso de la ingeniería genética en la acuicultura..., así como asegurar que el medio de vida de las comunidades costeras y su derecho de acceso a los caladeros no se vean afectados por el desarrollo de la acuicultura», tampoco fue aceptado.

Al final todo se redujo a una referencia a la acuicultura dentro del apartado general referido a los temas pesqueros, en el que se indica que «las pesquerías sostenibles a nivel mundial, incluyendo la acuicultura, contribuyen significativamente al aporte de alimento y a conseguir objetivos sociales, económicos y de desarrollo».

Pese a que en el informe sobre océanos preparado por la Secretaría General de la ONU se solicitaba a los Gobiernos «el respeto de las medidas de gestión acordadas internacionalmente, como el santuario en el océano Antártico», el texto final ni siquiera contenía una referencia a los mamíferos marinos. Y ello, como bien conocen los lectores de MAR, a pesar de los graves peligros que se ciernen sobre las poblaciones de ballenas.

Ninguna mención a las recomendaciones de la Comisión Ballenera Internacional (CBI) a pesar de las importantísimas decisiones adoptadas en los últimos años. No parecía importar el que las principales especies han sido incapaces de recuperarse, incluso con las medidas de protección adoptadas. Mientras la CDS no hacía ninguna referencia a estos mamíferos, como se señalaba anteriormente, Japón incrementó en la temporada 1995-1996, a punto de finalizar, su cupo de capturas hasta los 440 rorcuales aliblan-

«Si se hubieran producido avances y establecido pautas generales a seguir, los pasos en pos de esos objetivos hubieran sido más rápidos en las reuniones sectoriales. Ahora serán estas reuniones sectoriales las que marquen la pauta, en vez de a la inversa» (Ricardo Aguilar).

A pesar de la escasez de resultados, hay que valorar como positivos los avances registrados en algunas áreas desde la celebración de la Cumbre de la Tierra.



cos, por los 330 que capturó la temporada anterior. Noruega, por su parte, acaba de iniciar la temporada de caza comercial de ballenas, en la que prevé una cuota de 450 ejemplares, casi el doble de las capturadas el año pasado.

Ceremonia de la confusión

Esta falta de decisiones viene, como se señalaba al comienzo, de las características de esta reunión, que necesita aprobar las resoluciones por consenso. Cuando un país se ve

afectado, simplemente la bloquea, imposibilitando que se llegue a ningún acuerdo. Como señalaba Ricardo Aguilar a esta revista, «incluso en algunas ocasiones diversos países quisieron reabrir el debate sobre temas que ya habían sido acordados y aprobados en otras reuniones sectoriales y convenciones distintas».

Otro buen ejemplo de esta situación es el que se produjo cuando Holanda, con el apoyo de la Unión Europea, quería que se introdujeran sistemas más estrictos para el control de operaciones petrolíferas y de gas en





el mar. Esta intención chocó con la frontal oposición de países como Estados Unidos, que bloquearon cualquier acuerdo en este sentido.

En el apartado de los Contaminantes Orgánicos Persistentes (POP's), algunos Gobiernos trataron, en la preparación previa a la IV Reunión de la CDS, debilitar el acuerdo sobre la eliminación-reducción de POP's aceptado en la Conferencia de Washington sobre Contaminación de Fuentes Terrestres (ver MAR número 338, abril 1996). Una Conferencia donde se adoptaron decisiones tan importantes como la eliminación de las emisiones y vertidos de sustancias tóxicas, persistentes y bioacumulativas, haciendo hincapié en doce sustancias organocloradas, entre las que se encuentran las dioxinas y los furanos.

El que se produjera esta situación de querer revisar lo allí tratado se debió, a juicio de Greenpeace, a que los diplomáticos que acudieron a esta reunión desconocían los resultados de la Conferencia de Washington. Tras el asesoramiento de sus respectivos Gobiernos, todos los países terminaron por aceptar el texto aprobado en dicha Conferencia, incluyendo una frase que indicaba la *«necesidad de asistencia a los países en vías de desarrollo»* para llevar a cabo lo acordado.

La falta de decisiones preocupa, pero sólo hasta cierto punto, ya que, tal y como apunta Ricardo Aguilar, *«si se hubieran producido avances importantes y establecido pautas generales a seguir, los pasos en pos de esos objetivos hubieran sido más rápidos en las reuniones sectoriales. Ahora serán estas reuniones sectoriales las que marquen la pauta, en vez de a la inversa»*. La reciente Conferencia de Washington, y su influencia sobre las decisiones adoptadas en el Protocolo de Prevención de la Contaminación de Origen Terrestre del Convenio de Barcelona para la eliminación de los vertidos de sustancias organocloradas al Mediterráneo resulta un buen ejemplo. ■

Raúl GUTIERREZ

¿Qué es la CDS?

La creación de la Comisión de Desarrollo Sostenible tiene su origen en la Cumbre de la Tierra celebrada en Río de Janeiro (Brasil). Fue creada por consenso por más de 170 naciones participantes en la Cumbre, para *«asegurar el seguimiento efectivo y evaluar los avances en la aplicación de la Agenda 21 a niveles regionales, nacionales e internacionales»*. Durante este año, en la cuarta reunión anual de la Comisión de Desarrollo Sostenible (CDS-4), han recibido especial atención los temas sectoriales de la Agenda 21 relativos a océanos y atmósfera, junto con otros temas interrelacionados.

Tras la reunión de la CDS-5, que tendrá lugar en 1997, se llevará a cabo una revisión quinquenal para valorar la efectividad de la aplicación de la Agenda 21 y otros acuerdos de la Cumbre de la Tierra a nivel regional, nacional e internacional. Dicha revisión quinquenal, prevista para el mes de junio del próximo año, es de suma importancia, a juicio de Greenpeace, en la medida en que los Gobiernos, las agencias de la ONU y las ONG's y otros examinen la efectividad de los esfuerzos de toda la comunidad para conseguir *«un planeta más verde y más pacífico»*.

Sin embargo, y previendo lo que al final iba a ocurrir en la CDS-4, esta organización ecologista hacía un llamamiento para que, ante las expectativas creadas en torno a la revisión, no se disminuyera o diluyera la atención que merecen los asuntos relacionados con los océanos en la sesión de este año.

A pesar de la escasez de resultados de la CDS-4, hay que valorar como positivos los avances registrados en algunas áreas desde la celebración de la Cumbre de la Tierra. Entre otros, cabe incluir la legislación internacional de pesca y los avances políticos en el reciente acuerdo de la ONU sobre especies transzonales y altamente migratorias, así como el nuevo Código de Conducta establecido por la FAO y la Convención de Londres, que establece la prohibición de verter residuos radiactivos e industriales al mar desde buques, el acuerdo de la CBI sobre el santuario de ballenas en la Antártida o las acciones acordadas en la Conferencia de Washington sobre la protección del medio marino ante las actividades desarrolladas en tierra. Dichos avances, al igual que otros, han contribuido a lo que la Agenda 21 se refiere como *«necesidad de nuevos enfoques en la ordenación y el desarrollo del medio marino y las zonas costeras...», enfoques integrados en su contenido y que deben estar orientados hacia la previsión y la prevención»*. ■

R. G.



Se celebró en Burela del 16 al 19 de mayo

EXPOMAR APUESTA POR EL SECTOR NAUTICO-PESQUERO

Expomar 96, certamen monográfico del mar en Galicia, ha tenido este año un éxito sin precedentes. Los contratos alcanzados o apalabrados rondan los mil millones de pesetas, aproximadamente un 30 por 100 más que el año pasado, en el que se llegó a una facturación de 750 millones de pesetas. En esta feria del mar, a la que asistieron entre 14.000 y

16.000 personas, se presentaron las últimas novedades y tecnologías relacionadas con el sector pesquero. Los motores y los sistemas de cogeneración de energía fueron dos de los productos estrella de la convocatoria. El próximo objetivo que se ha propuesto realizar es la creación de un patronato rector.

EL certamen monográfico del mar, celebrado en Burela (Lugo) los días 17, 18 y 19 de mayo, y que acogió a más de setenta firmas comerciales, ha sido calificado por sus organizadores como de *gran éxito*, ya que todos los expositores mostraron su intención de volver el año próximo. Incluso los representantes de tres firmas comerciales que no se inscribieron este año reservaron caseta para 1997, al comprobar la actividad registrada en la feria. La labor realizada por los organizadores ha servido para confirmar el carácter puntero del certamen burelés dentro de las ferias monográficas que se celebran en Galicia. «*Expomar va más allá del ámbito comercial porque es foro de información y divulgación*», dicen los organizadores.

En el acto inaugural, tanto el conselleiro de Industria, Antonio Couceiro, como el alcalde burelés, Manuel Mon, auguraron un futuro prometedor a Expomar, ya que, en palabras de Couceiro, «*se adapta a la política ferial de la Xunta*». Por su parte, el presidente del Comité, José Luis Pazos, calificó este certamen como una plataforma de respuesta a las necesidades que se demandan.

Los contratos alcanzados, ya sean rubricados o apalabrados, rondan los mil millones de pesetas, un 30 por 100 más que el año

anterior, en que se llegó a una facturación de 750 millones. Las firmas que lograron mayor volumen de negocio fueron las relacionadas con los motores y la electrónica naval. En este recinto ferial, formado por dos carpas de más de 2.000 m² de superficie y unos 3.000 m² al aire libre, se

presentaron las últimas novedades y tecnologías relacionadas con el sector pesquero. El presidente del Comité organizador del certamen, José Luis Fernández Pazos, aseguró que por «*la tecnología expuesta este año y el grado de especialización que hemos alcanzado, creo que la Xunta no debe*

tener ninguna duda para incluirnos en el circuito gallego de ferias. Este año será clave para nuestro futuro». Por segundo año consecutivo Expomar apuesta decididamente por los deportes náuticos, lo que permitió que se celebrara en Burela el campeonato gallego por clubes en la moda-

Piden más presencia de la flota pesquera en Europa

El director de la cooperativa de armadores de Vigo, José Ramón Fuertes, demandó durante una ponencia dentro de las actividades organizadas por Expomar, una mayor presencia de la flota pesquera gallega en Europa. Fuertes solicitó una mejor coordinación de las diferentes administraciones pesqueras con las instituciones parlamentarias para que escuchen los problemas del sector pesquero y se puedan conseguir puestos claves en la pesca. También hizo alusión a la adaptación de España a la política de pesca. «*Estamos en contra de actuaciones pesqueras empresariales que aumenten el esfuerzo de pescar en aguas comunitarias, pero no nos oponemos a una inversión respetuosa con los principios comunitarios*». Para Fuertes, el reto de nuestro sector es consolidar nuestra presencia en el mundo de la pesquería tratando de ser competitivos. Destacó la necesidad de diversificar la flota en el mayor número de caladeros para mejorar la política exterior de la pesca en la Unión Europea, así como establecer una regulación más efectiva del mercado comunitario. «*No pedimos medidas proteccionistas, sino actuar de acuerdo con las*

reglas del GATT». Por su parte, el secretario general del FROM, José Luis Paz, dijo que habían planteado a la Comisión de Pesca de la Unión Europea la implantación de una etiqueta para distinguir la merluza capturada en aguas europeas de la pescada en terceros países. Esta iniciativa surge ante el gran incremento de las importaciones y la evidencia de que la importada se vende en muchos casos como española. El secretario del FROM advirtió que se trata de que se pueda competir diferenciando la calidad y defender la producción de nuestros pescadores. El FROM ha iniciado también gestiones para lograr que las Cofradías españolas tengan voz propia en la UE sin perder su identidad. Además pretenden implantar un seguro para que la flota artesanal perciba compensaciones por aquellos días que el mal tiempo les impida faenar. En Burela también se debatió la comercialización y la conservación del pescado como otro de los temas principales de las jornadas técnicas. ■

Inés OTERO



EXPO-RAPITA, LA FERIA PESQUERA DEL MEDITERRANEO

alidad de Optimist. En las jornadas técnicas paralelas a la feria Expomar hubo unas disertaciones sobre la náutica deportiva. Allí se barajó la posibilidad de ubicar en Ribadeo y Burela dos de los tres talleres náuticos que se prevé crear en el litoral cantábrico gallego, y, por otra parte, celebrar en el Casino de Viveiro la gala gallega de la vela y la regata de escuelas de vela.

Expomar 96 contó con la visita de unas 14.000 a 16.000 personas, y con la presencia de los consejeros de Industria, Antonio Couceiro, y de Pesca, Xoan Caamaño.

Nuevos objetivos

Los organizadores de Expomar ya se han trazado un nuevo objetivo prioritario con la creación de un patronato que se encargaría de la gestión del certamen en próximas ediciones, órgano que contará con representantes de distintas instituciones, entre ellas la Xunta y el Concello. «El interés en formar el patronato es evidente. Tenemos un claro apoyo municipal y lo único que falta es unificar los criterios entre las partes implicadas para ponerlo en marcha. Este patronato tendría la responsabilidad de desarrollar el proyecto de futuro de Expomar», dice el presidente del comité organizador. El objetivo de crear el patronato es que esta feria tenga una entidad propia y que se convierta en un punto de referencia. También ha quedado establecido que la próxima edición se celebrará entre el 15 y el 18 de mayo de 1997.

En Expomar también se hizo una demostración de salvamento, que acabó siendo una auténtica exhibición de medios técnicos y humanos que algún día pueden estar al servicio de quien los pueda necesitar. ■

LA VIII Feria Náutico-Pesquera Expo-Rápita, celebrada en Sant Carles de la Rápita los días 25 al 28 de abril, respondió ya desde su inicio a los buenos augurios previstos tras la clausura de su anterior edición.

Tras haber sido calificada por los expositores como la *feria pesquera del Mediterráneo*, le fue reconocido su ámbito territorial estatal por la Dirección General de Promoción Comercial de la Generalitat de Catalunya, circunstancia que le añadía, si cabe, un nuevo encanto o motivo para participar.

Tan pronto como se iniciaron las gestiones para la contratación de *stands* se observó un marcado interés en participar, habiéndose alcanzado a finales de febrero un crecimiento del 45 por 100 respecto al año anterior tanto en lo que hace referencia al número de expositores como a la superficie ocupada por los *stands*, por lo que hubo de darse por cerrada prácticamente la admisión de inscripciones un mes antes de lo previsto.

Al propio tiempo se comprobaba con satisfacción cómo este deseado incremento se realizaba principalmente con empresas proveedoras de equipos de cubierta y casco, artes y equipos de pesca y efectos navales, productos en los que se había flojeado en las anteriores ediciones.

Con 92 empresas expositoras instaladas en dos pabellones precedidos del magnífico decorado que prestaban cuatro pesqueros expuestos dentro del recinto ferial, de nueva construcción en PRFV, que abarcaban desde los 22 a los 10 metros de eslora, además



de otras embarcaciones expuestas en el mar y amarradas frente al recinto ferial, Expo-Rápita sorprendió a propios y extraños, consolidándose, sin ningún tipo de dudas, como la *primera feria pesquera del Estado*.

Respecto a la asistencia de visitantes profesionales, debe decirse que se superaron con creces las mejores previsiones, y en lo referente al aspecto comercial, a pesar de la privacidad del tema, todo hace suponer que se alcanzaron también muy satisfactoria-

mente los objetivos, al menos eso puede deducirse de la encuesta realizada.

Es destacar también la incorporación al catálogo que tradicionalmente se viene confeccionando de una detallada relación de productos (Guía del comprador), la cual al tiempo que facilita la visita de la feria permite una visión más práctica y completa de los artículos expuestos, siendo de suma utilidad tanto para los clientes actuales de las empresas expositoras como a los posteriores. ■

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

ISO 9000



DEERE
DIESEL

X 731 ES



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!

ITF, CONTRA LOS BUQUES DE BANDERA DE CONVENIENCIA



La campaña contra los buques de bandera de conveniencia, realizada entre el 2 y el 9 de junio en el noroeste de Europa, podría repetirse en el Mediterráneo.

LA Federación Internacional de Transportes (ITF) puso en marcha, en el noroeste de Europa, una campaña en contra de los barcos con bandera de conveniencia que no tengan ningún acuerdo aceptado por ITF. Esta campaña, que inicia Alemania, Holanda, Bélgica y el norte de Francia, se siguió durante la semana del 2 al 9 de junio.

El objetivo era paralizar a todos aquellos barcos con bandera de conveniencia que paren en los puertos de

control, situada en Londres, tenía establecida una lista de aquellos barcos que tenían previsto en su trayectoria pasar por estos puertos. «*Aquellos buques que se hubiesen desviado para evitar ser paralizados serán objeto de una campaña especial para perseguirlos*», continúa el coordinador español de ITF.

Respecto a la seguridad, se pretende conseguir que cumplan las condiciones del Memorandum de París, pretensión que según fuentes de ITF llevan intentando desde hace mucho tiempo.

En cuanto a las condiciones socio-económico-laborales, ITF tiene establecido como sueldo mínimo para un marinero 1.107 dólares al mes incluyendo setenta horas extras, el resto de las horas trabajadas tienen que pagárselas.

En cuanto a las vacaciones, tienen derecho a seis días por mes navegado, y el período máximo de embarque es de seis meses, con los treinta y seis días de vacaciones correspondientes.

Tras esta campaña contra los buques de bandera de conveniencia en el noroeste de Europa, posiblemente se va a realizar otra en el Mediterráneo.

En opinión de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), los marinos no están realmente a favor y esta campaña, tan sólo obedece a una estrategia de la Federación Internacional de Transportes (ITF) para apoyar el mantenimiento de sus puestos de trabajo. ■

cualquiera de estos países para hacerles cumplir las mínimas condiciones socio-económico-laborales exigidas por ITF, así como las de seguridad. «*Prendemos conseguir que los tripulantes de estos barcos tengan salarios a nivel europeo*», dice el coordinador de ITF en España, Miguel Coronado.

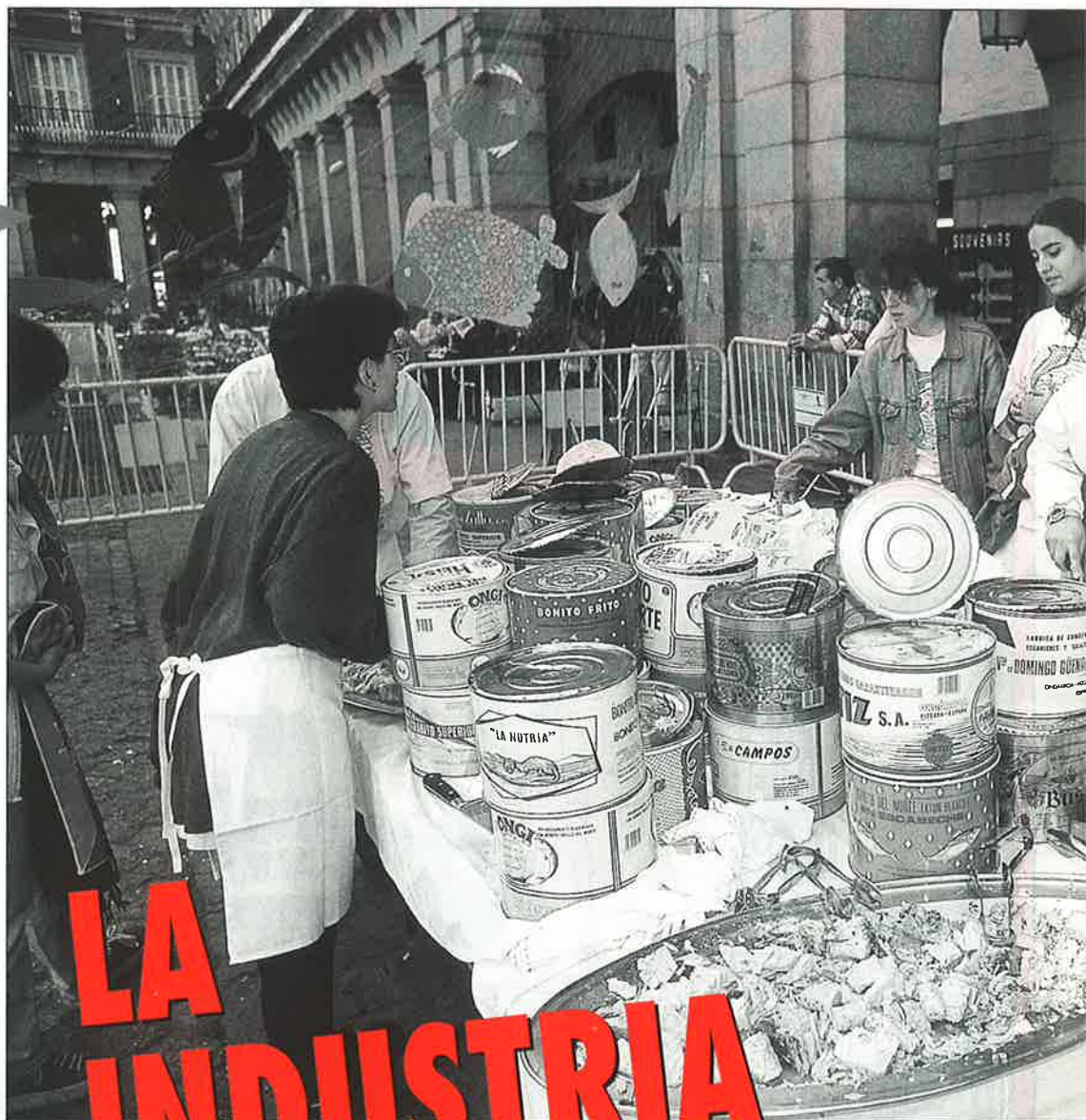
En esta campaña han intervenido los sindicatos de los países que la han llevado a cabo, inspectores de ITF y afiliados de Marina Mercante y Puertos. La oficina de

Desiende
el consumo
interior y
aumentan las
exportaciones

Las exportaciones de conservas de pescado aumentaron un 32 por 100 sobre el ejercicio anterior, mientras en el mercado interior continúa la tendencia al descenso. La producción mantiene la tendencia al alza que viene observándose en la última década, tanto en las variables de volumen como de valor. El atún acaparó el 52 por 100 de la producción total.

La producción de conservas de pescado, que incluye la elaboración de pescado propiamente dicho, cefalópodos y mariscos, alcanzó en 1995 las 225.000 toneladas, con un valor de 109.739 millones de pesetas, lo que supuso un aumento del 2 por 100 en volumen y del 3,5 por 100 en valor. De esta cantidad el mercado interior absorbió 165.782 toneladas, el 73,6 por 100 del volumen total, por valor de 76.897 millones y el 70 por 100 de valor. Las exportaciones ascendieron a 59.459 toneladas, el 27 por 100 de la producción, por valor de 32.842 millones de pesetas, según datos de la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescados y Mariscos (Anfaco). El atún sigue siendo la estrella del sector, acaparando por sí solo el 52 por 100 de la producción, seguido de lejos por las conservas de sardina, con el 11 por 100.

Desde 1990 la producción conservera mantiene la tenden-



LA INDUSTRIA CONSERVERA GANA MERCADOS



***La producción
de conservas de pescado alcanzó
en 1995 las 225.000 toneladas,
con un valor de 109.739
millones de pesetas.***



cia creciente, por encima de las 200.000 toneladas. Sólo en 1994 se apreció una ligera inflexión, con un leve descenso del 0,2 por 100. Por contra, el volumen de las exportaciones se ha duplicado en este tiempo, hasta superar en el último ejercicio las 50.000 toneladas. El mercado interior ha registrado en este tiempo un leve retroceso, perceptible a partir de 1992. En cuanto a valor de la producción conservera, se aprecia una evolución al alza. En 1992 se superó la barrera de los 100.000 millones de pesetas. En el capítulo de las exportaciones se constata una inclinación al alza, habiéndose superado los 20.000 millones en 1994. La evolución en valor en el mercado interior se corresponde con la

demanda, con una inflexión a la baja apreciable a partir de 1992.

Producción

Por especies, ocupan la primera posición las conservas de atún, que en 1995 alcanzaron las 120.357 toneladas, con un valor de 47.368 millones de pesetas, lo que supuso un precio medio de 394 pesetas/kilo. Respecto al año anterior, tales cifras significaron un aumento del 5 por 100 en volumen y del 4 por 100 en valor, pero un descenso del 0,95 por 100 sobre el precio medio. Le siguen las sardinas, con un volumen de 24.499 toneladas, por valor de 9.595 millones y un precio medio de 392 pesetas/kilo, lo que implica un aumento del

1,03 por 100 en precio pero un descenso del 2 por 100 en volumen y del 1 por 100 en valor.

El mayor aumento en precio medio lo obtuvieron las conservas de atún blanco (949 pesetas/kilo, el 18,46 por 100 por encima del año anterior) y los mejillones, que alcanzaron las 901 pesetas, el 6,6 por 100 más que en 1994. El incremento de producción en las conservas de anchoas fue del 8 por 100, con un aumento del 7 por 100 en valor. El precio medio del conjunto de conservas fue de 487 pesetas/kilo, el 1,65 por 100 más que el año anterior.

Exportaciones

La tendencia sostenida al alza que se mantiene en los últimos

cuatro años ha marcado una cifra récord con 59.459 toneladas, lo que supone un aumento del 32 por 100 en volumen y el mismo porcentaje en valor sobre el año anterior. El conjunto de exportación de conservas de pescados se elevó a 43.807 toneladas, por valor de más de 25.310 millones de pesetas. Las conservas de moluscos exportadas sumaron 15.652 toneladas, por valor de 7.531 millones.

El aumento, sin embargo, no es uniforme sino que registra variaciones notables. En el caso de la caballa se aprecia un descenso del 50 por 100 en volumen y un 34 por 100 en precio, si bien las cifras absolutas son modestas: 344 toneladas y 201 millones, respectivamente. El



precio medio subió un 33 por 100, alcanzando las 585 pesetas. En el segmento de las conservas de sardina el descenso en volumen ha sido del 40 por 100 y del 26 por 100 en valor, con 2.108 toneladas y 1.061 millones, respectivamente. El precio medio fue de 504 pesetas/kilo, apreciándose un 25 por 100. En el extremo opuesto, las exportaciones de atún –considerado como la especie locomotora del sector– ha registrado un aumento del 100 por 100 en volumen y del 80 por 100 en valor, con cifras absolutas de 26.422 toneladas y 14.697 millones de pesetas, a pesar del descenso del 7 por 100 en el precio medio de esta especie, que fue de 556 pesetas/kilo. La mayor cotización se alcanzó en las conservas de anchoas, con un precio medio de 1.385 pesetas/kilo, prácticamente igual que en 1994. Las exportaciones en este segmento de conservas se situaron en 1.930 toneladas (+9 por 100), por valor de 2.673 millones de pesetas (+9 por 100). El precio medio de las conservas exportadas no registró apenas variación.

Italia acaparó por sí sola el 42 por 100 del total de exportaciones de conservas. Este país

ocupa la primera posición en la relación de países compradores en los segmentos de atún y caballa. Francia, que ocupa la segunda posición (11 por 100) en el ranking de países compradores, encabeza la relación de exportaciones en las distintas variedades de moluscos. EE.UU. (8 por 100 del total exportado) se decanta por la compra de conservas de anchoas y sardinas. Portugal (8 por 100), Alemania (7 por 100), Suiza (4 por 100), Argelia (3 por 100) y Reino Unido (3 por 100) completan la relación de países compradores.

Importaciones

También las importaciones aumentaron en el ejercicio, alcanzando un volumen de 55.917 toneladas y un valor de 28.042 millones. Corea del Sur con el 41 por 100 y Ecuador con el 24 por 100 son los principales países suministradores, seguidos de Tailandia (11 por 100) y Colombia (9 por 100) (exportan principalmente atún), Dinamarca (8 por 100) (caballa) y Portugal (7 por 100) (sardinas). En las conservas de moluscos el principal suministrador son los Países Bajos, seguido de lejos por Chile.

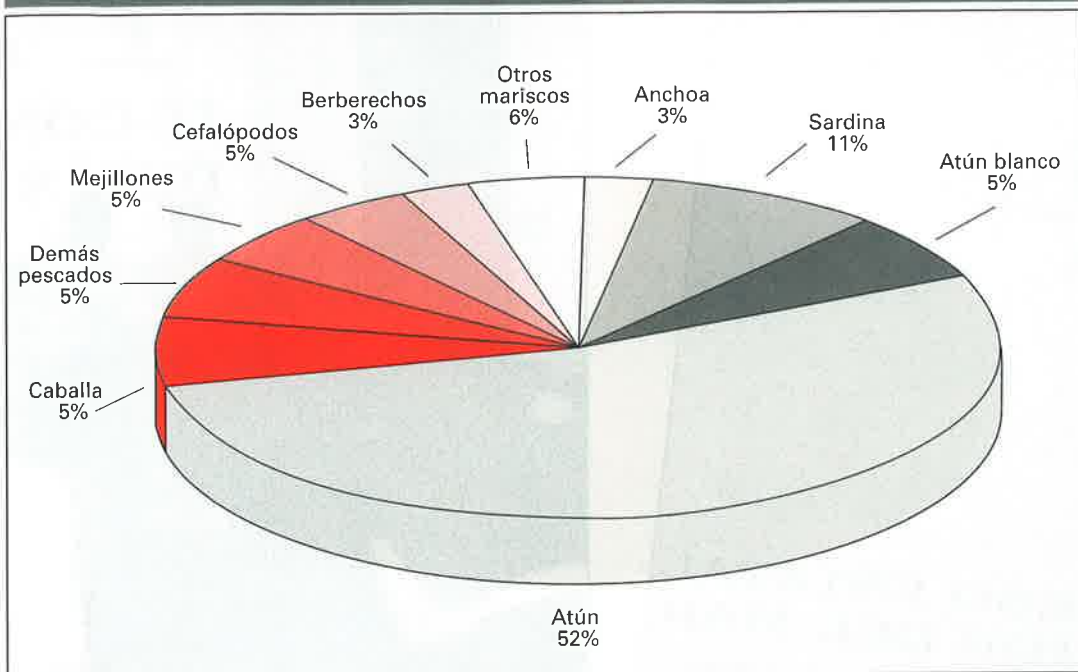
A pesar del incremento en este capítulo, se aprecia una mejora en la tasa de cobertura respecto al año anterior, dada la

La exportación de conservas se elevó a 59.459 toneladas, por valor de 32.842 millones de pesetas. Las importaciones alcanzaron las 55.917 toneladas, por valor de 28.042 millones de pesetas.

PRODUCCION Y MERCADO DE LAS CONSERVAS DE PESCADO (1985-1995)

	PRODUCCION		MERCADO INTERIOR		EXPORTACIONES	
	Volumen (Tm.)	Valor (Mill. ptas.)	Volumen (Tm.)	Valor (Mill. ptas.)	Volumen (Tm.)	Valor (Mill. ptas.)
1985.....	182.000	57.521,0	145.246	44.634,1	36.754	12.886,9
1986.....	184.725	83.618,0	159.530	73.085,1	25.195	10.532,9
1987.....	194.773	89.236,0	166.253	77.111,0	28.520	12.125,0
1988.....	198.889	90.338,0	173.977	78.677,0	24.912	11.661,0
1989.....	202.142	94.710,0	172.459	80.514,7	29.683	14.195,3
1990.....	210.048	97.218,0	184.746	84.420,6	25.302	12.797,4
1991.....	218.465	99.500,0	188.821	84.516,0	29.644	14.984,0
1992.....	219.719	100.934,0	190.336	86.019,5	29.383	14.914,5
1993.....	221.495	102.234,0	184.052	82.965,9	37.443	19.268,1
1994.....	220.938	105.899,0	176.054	81.049,1	44.884	24.849,9
1995.....	225.241	109.739,0	165.782	76.897,0	59.459	32.842,0

REPARTO DE LA PRODUCCIÓN DE CONSERVAS DE PESCADOS Y MARISCOS Y SEMICONSERVAS DE ANCHOA POR PREPARACIONES EN 1995 (Volumen en toneladas)



excelente evolución de las exportaciones, alcanzando el 117 por 100, después de superar el bache registrado desde 1990.

Reestructuración

El sector conservero español, con una amplia tradición e implantación en el mercado interior, se halla inmerso en un proceso de reestructuración para adaptarse a las imposiciones de un mercado cada vez más exigente. La atomización en pequeñas empresas familiares que conformaba el escenario tradicional supone un *handicap* para afrontar la creciente competencia y los requisitos cada vez mayores que impone la normativa comunitaria. De ahí que en los últimos años se haya producido la desaparición de un número considerable de pequeñas factorías y una concentración empresarial todavía insuficiente y no concluida. De las más de 400 conserveras existentes a mediados de 1980 se ha pasado en sólo una década a 150. Una mayoría de las empresas conserveras tienen menos de 50 trabajadores y sólo una minoría supera los 5.000 millones anuales de



facturación. De hecho, las diez primeras empresas acaparan el 77 por 100 del volumen económico total que mueve el sector. Las dificultades también crecientes de aprovisionarse de materia prima, unida a la liberalización de mercados, ha supuesto un problema añadido a los que ya arrastraba el sector. El caso más próximo en este sentido es el de las conserveras de sardinas, afectadas por el acuerdo vigente entre la Unión Europea y Marruecos, en el que se contempla la supresión de aranceles en las conservas. Las exportaciones en este apartado han disminuido un 40 por 100 en el último ejercicio.

Las conservas de atún también se encuentran amenazadas por la entrada en Europa de importaciones no sujetas a arancel incluidas en el Sistema de Preferencias Generalidad (SPG-Droga) previstas en el Pacto Andino suscrito por la Unión Europea y algunos de los países del Cono Sur americano para desalentar la producción de cocaína. A propósito de esta cuestión, las asociaciones atuneras vienen denunciando la entrada de grandes partidas de atún amparado en esta cuota de forma fraudulenta.

Representantes de los empresarios conserveros españoles, encabezados por el presidente de Anfaco, Bernardo Alfigeme, y el director de Cecopesca, Juan Vieites, se entrevistaban a finales de mayo con Manuel Arnal, director general de Mercados de la Dirección General XIV de la UE, y con parlamentarios europeos, a quienes reclamaron medidas eficaces y urgentes para proteger la producción conservera europea. España produce alrededor del 25 por 100 de las conservas comunitarias.

La destrucción de empleo es otra de las consecuencias de la reestructuración del sector. En sólo cinco años se ha reducido a la mitad. Actualmente ocupa a unos 16.000 trabajadores, de los que el 70 por 100 son mujeres. Aproximadamente el 50 por 100 son contratos fijos discontinuos. ■

Mery VARONA



Preocupación en el sindicato por las transferencias del ISM

CC OO RECLAMA LA REGULARIZACION DEL SECTOR MARITIMO

EN su II Congreso Estatal del Mar, CC OO hizo un análisis negativo de la excesiva liberalización del sector, proponiendo como alternativa la regulación del mismo en defensa del Estado de bienestar, para conseguir «una sociedad no discriminatoria en la que hombres y mujeres tengan acceso a un trabajo digno en el que no se imponga el dumping social».

La Federación de Transporte, Comunicaciones y Mar de CC OO ha acordado, en su II Congreso Estatal del Mar, potenciar la territorialidad del sindicato.

En cuanto a la acción sindical, Fetcomar reivindica la regulación de estos sectores y se propone dirigir todos sus esfuerzos hacia la negociación colectiva.

Una de las propuestas aprobadas en el Congreso es la de orientar todos los esfuerzos sindicales a la negociación colectiva, estrategia que se inserta en el objetivo prioritario de defensa del empleo. Como muestra del déficit existente en este punto, se señala que de los más de cien mil empleados del sector, apenas el 15 por 100 está cubierto por acuerdos o convenios colectivos.



Pedro Muñoz, nuevo secretario general de Fetcomar.

La normalización del sector pesquero requerirá la existencia de asociaciones empresariales con capacidad de interlocución a la hora de la negociación colectiva. Por otra parte, en el caso del sistema retributivo «a la parte», el objetivo de negociación reclama salarios garantizados para las catorce pagas establecidas legalmente.

CC OO formuló un llamamiento a la participación sindical activa en todas las instancias administrativas en las que se adoptan las políticas de conservación de recursos y de preservación de caladeros, como mecanismo de defensa activa de los empleos, así como a afrontar los cambios precisos para hablar de pesca sostenible, implicando en ello a los armadores y a las Administraciones.

La Comisión ejecutiva de Fetcomar ha quedado formada por Pedro Muñoz Pecero

(área institucional), Antonio Escobar Ruiz (organización), Jesús Zarandona Azcuenaga (finanzas), Jesús Cuesta Martines (acción sindical, salud laboral y formación), José R. González-Prida (internacional), Ramón Mille Galán (formación y publicaciones),

Juan Pedro Moreno (coordinación y pesca) y Jordi Martí Bautista y Antonio Cañuelo Martínez como vocales.

Obsolescencia de la flota

En su análisis general de situación, Fetcomar mencio-

na la obsolescencia de la flota, la atomización empresarial y la falta de iniciativas empresariales como problemas estructurales que añadir a la aplicación de la Política Pesquera Común, y entiende que las llamadas *guerras pesqueras*, con mención expresa a la del fletán negro o la de Marruecos, no han producido un acercamiento real de la sociedad española a los problemas de los trabajadores de la pesca. Diferencia, no obstante, entre los problemas que afectan a la pesca artesanal de los que atañen a la pesca industrial, así como los desequilibrios existentes en las políticas pesqueras entre los tratamientos adoptados para los armadores y para los trabajadores. La aprobación de medidas socio-económicas que palien las consecuencias para los trabajadores de los desguaces o ventas de buques, requerirá, a juicio de CC OO una actuación directa y preventiva de los sindicatos ante los Gobiernos autónomos a efectos de cuantificación de buques que causan baja y de trabajadores afectados.

La pesca artesanal —que con 64.000 empleos agrupa al 80 por 100 de los trabajadores de la pesca— requerirá cambios fundamentales que pasan por su modernización, por la utilización de recursos —re-población de caladeros—, así como por mejorar la política de comercialización. De acuerdo con el análisis de CC OO, el desarrollo de la flota industrial, al menos a medio plazo, será en base «a los intereses de las grandes multinacionales de la alimentación, las batallas sobre las limitaciones en millas de las Zonas Exclusivas y la utilización cada vez mayor de buques abanderados en países ricos en caladeros y con posibilidades futuras de incremento de sus propias flotas». Otros factores claves para esta flota son los costes hipotecarios y las ayudas a las campañas experimentales.

En lo que atañe a España, se señala que se mantendrá la constitución de empresas mixtas o la venta a otros países de buques españoles, teniendo en cuenta el interés de la PPC en disminuir la necesidad de dependencia con países terceros.

Fetcomar reivindicará también ayudas institucionales justas para los trabajadores afectados por las paradas biológicas.

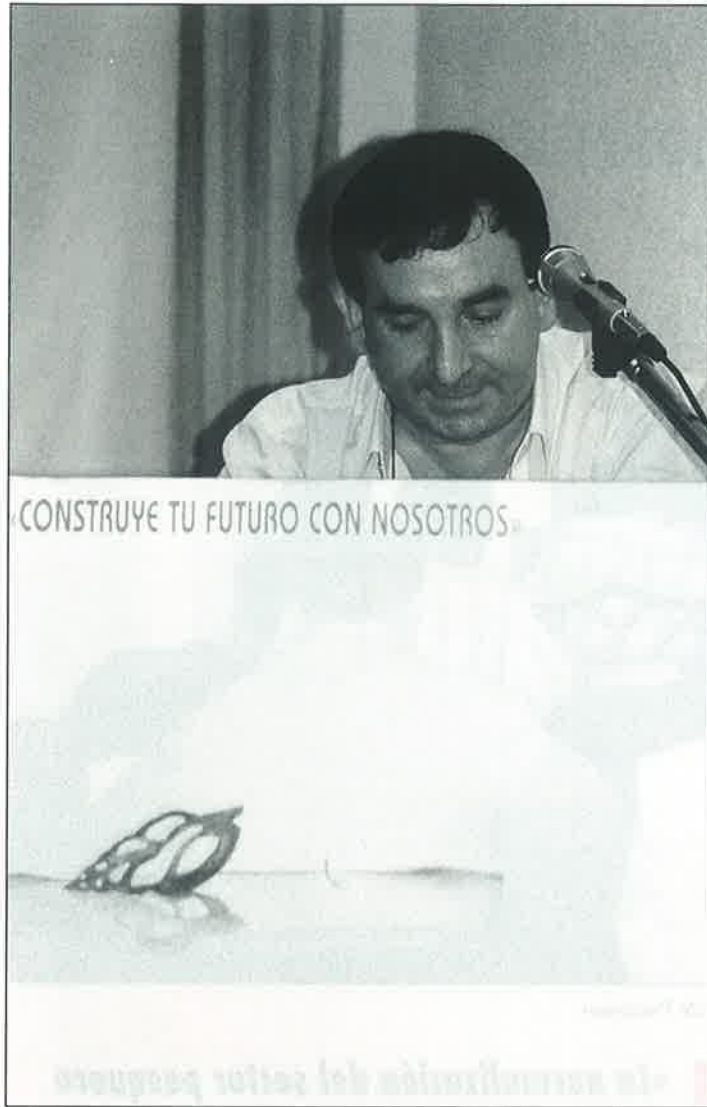
Formación versus marginalidad

«La formación en la pesca es la gran apuesta de normalización versus marginalidad», sostiene la ponencia marco que fue aprobada en el II Congreso Estatal del Mar de CC OO. Una formación que, según el sindicato, «requiere planes más ambiciosos de los que hoy se ofertan a los trabajadores», señalando el déficit en cursos de supervivencia y contraincendios y reclamando que las paradas biológicas puedan ser utilizadas para subvencionar y formar integralmente a los trabajadores, así como financiación comunitaria para la formación ocupacional.

Acción sindical en puertos

En cuanto al ámbito portuario, Fetcomar se opone a «la política privatizadora y desregularizadora de los servicios portuarios» y defiende el mantenimiento de los puertos en el sector público mediante la articulación de los mecanismos necesarios que eviten «la desregularización y privatización progresiva de sus servicios, garantizando a su vez la eficacia, calidad y competitividad».

El sindicato denuncia la «utilización de las empresas de trabajo temporal en las sociedades mixtas de estiba y desestiba» por lo que supone de desregularización del sector.



Jon Azkue, secretario general saliente de Fetcomar.

«La formación en la pesca es la gran apuesta de normalización versus marginalidad y requiere planes más ambiciosos de los que hoy se ofertan a los trabajadores.»

Marina Mercante

La renovación de la flota mercante española es el gran reto para resolver una situación que, a juicio de CC OO, es caótica por «no haber sido capaz de dar el salto entre el proteccionismo anterior y la liberalización que propugnaban los armadores» y cuya consecuencia laboral puede cifrarse en la disminución del 60 por 100 del empleo en los

últimos años. Fetcomar constata que el Segundo Registro en Canarias no parece haber atraído el interés de la patronal y reivindica el registro europeo EUROS como alternativa «política seria para el mantenimiento de la flota europea y de los puestos de trabajo de los marinos europeos».

A propósito de la exportación de barcos, Fetcomar reclama que se impida legal-



mente este procedimiento cuando se constate la existencia de deudas, especialmente con los trabajadores, con la Seguridad Social y con Hacienda.

Consolidación de la unidad sindical

El II Congreso ha supuesto un paso adelante en la consolidación de la estructura sindical aprobada en el Congreso constituyente de Perlora. De cara al futuro se propone potenciar una acción sindical más próxima al terreno, superando la dificultad que supone la peculiaridad del sector, con múltiples centros de trabajo. En consecuencia, Fetcomar impulsará la territorialidad de la acción sindical, reservando una



Asistentes al II Congreso Estatal del Sector del Mar de CC OO.

estructura central meramente organizativa.

CC OO valoró positivamente la unidad de acción con UGT por encima de diferencias coyunturales, en aras de la «consolidación del sindicalismo de clase».

Transferencias del ISM

Coincidiendo con su Congreso Estatal del Mar, CC OO hizo públicas una serie de consideraciones acerca de la influencia, a su juicio negativa, que tendrían las transferencias previstas de las competencias hasta ahora reservadas al Instituto Social de la Marina, en especial el riesgo de que dichas transferencias supongan, de hecho, la desaparición del Régimen Especial del Mar.

«La situación de la flota mercante española es caótica, por no haber sido capaz de dar el salto entre el proteccionismo anterior y la liberalización que propugnaban los armadores.»

Fetcomar expresaba su preocupación ante el anuncio de «transferencia de los centros y servicios correspondientes a la gestión de las prestaciones sanitarias y de servicios sociales integrados actualmente en el ISM». El ISM, recuerda CC OO, «es el instrumento fundamental de los trabajadores pertenecientes al Régimen Especial del Mar, y la defensa de su existencia y mantenimiento está

basada por la extraterritorialidad de las atenciones que precisan los trabajadores afiliados al Régimen Especial del Mar y por el cumplimiento de los Reglamentos y recomendaciones de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), ya que también afecta a trabajadores no nacionales».

Resalta también CC OO la característica diferencial de los trabajadores del sector

marítimo-pesquero, que es su extraterritorialidad, «por lo que necesita de una especial atención, no sólo en asistencia sanitaria sino también en reconocimientos médicos específicos y atención en alta mar (Sanidad Marítima), alojamientos (hospederías de las Casas del Mar), etc., unido a las condiciones de trabajo y el medio en el que se desarrolla (coeficientes reductores de la edad de jubilación)». Cometidos, insiste Fetcomar, encomendados actualmente al ISM.

CC OO advierte sobre el riesgo de que las transferencias de prestaciones que venía ofreciendo el ISM redunde en una peor asistencia a los trabajadores del mar. Una de las resoluciones del Congreso Estatal del Mar de CC OO señalaba precisamente la protesta del sindicato por «las deficiencias y mala asistencia detectada en las prestaciones sanitarias del ISM a raíz de ser transferidas las competencias de este organismo al Servicio Galego de Saúde», instando a la Administración autonómica a que «se restablezca y garantice a los trabajadores del sector del mar una eficiente asistencia sanitaria en todos los conceptos, manteniéndose las características específicas de la asistencia de los marinos».

«Las transferencias firmadas —Casas del Mar incluidas— hacen inviable al ISM», a juicio de Fetcomar, al tiempo que expresa su rechazo a que «las transferencias supongan el camino falso para cargarse al Régimen Especial del Mar».

Fetcomar se opone, asimismo, a la privatización de las empresas públicas del sector del mar (Marina Mercante, Estiba, Puertos, etc.), solicitando al nuevo Gobierno el mantenimiento y potenciación de las actuales empresas públicas que realizan servicios de interés general para todos los ciudadanos del Estado. ■

Mery VARONA



Podrían alcanzar un total de 35.000 millones

LA COMISION EUROPEA PRORROGA LAS AYUDAS AL SECTOR NAVAL ESPAÑOL

La Comisión Europea ha autorizado la prórroga del régimen español de ayudas (primas y financiación) a la construcción naval para 1996 que podría alcanzar una cifra total de 35.000 millones de pesetas. El Gobierno español notificó a la Comisión Europea el proyecto de continuar aplicando las ayudas reguladas por el Real Decreto 442/1994 (modificado por el Real Decreto 1395/1995) sobre primas y financiación a la construcción naval durante todo el período del año 1996 en que sigan vigentes las disposiciones de la Séptima Directiva.

HASTA el momento en que el acuerdo de la OCDE sobre las condiciones normales de competencia en el sector de la construcción y reparación naval mercante entre en vigor —actualmente está pendiente de ratificación por Estados Unidos y Japón—, siguen vigentes para los

países de la Unión Europea las disposiciones de la Séptima Directiva sobre ayudas a la construcción naval.

Recientemente la Comisión Europea ha comunicado la aprobación para el período indicado de este sistema de ayudas a la construcción naval, que permitirá a los

**AESA
construirá dos
portacontenedores
para la
Naviera Odiel
en el astillero
de Barreras,
que supondrá
unos ingresos
de unos
ocho mil
millones.**

astilleros nacionales, tanto públicos como privados, beneficiarse directa o indirectamente de las siguientes ayudas:

— Primas de funcionamiento, destinadas a poder ofrecer precios de venta de los buques construidos en España en consonancia con los del mercado internacional.

— Primas de reestructuración destinadas al fondo de igual denominación, cuyo fin es apoyar las actuaciones de reestructuración del sector: ajustes laborales, inversiones, mejoras tecnológicas, formación de los trabajadores.

— Subvenciones en el tipo de interés de los préstamos concedidos por entidades financieras a armadores nacionales o domiciliados en la Unión Europea para la construcción o transformación de buques en España.



El total de las ayudas anteriores dependerá del tiempo en que sigan vigentes las disposiciones de la Séptima Directiva. En el caso de que se mantengan durante todo el año 1996, podrá representar una cifra total de unos 35.000 millones de pesetas, que se repartirán a lo largo de las dotaciones presupuestarias de los años durante los que se construyan los buques y se amorticen los préstamos.

Nuevos contratos

El grupo Astilleros Españoles continúa su buena racha de firmar acuerdos para la construcción de nuevos buques. Recientemente AESA ha firmado un contrato con la empresa española Naviera Odiel para la construcción de dos portacontenedores de tamaño mediano que operarán entre Canarias y la Península y el Mediterráneo. Con estos dos nuevos contratos Astilleros Españoles sitúa su cartera en 29 barcos en construcción. La Naviera Odiel está asociada a SEALAND, una de las principales compañías mundiales.

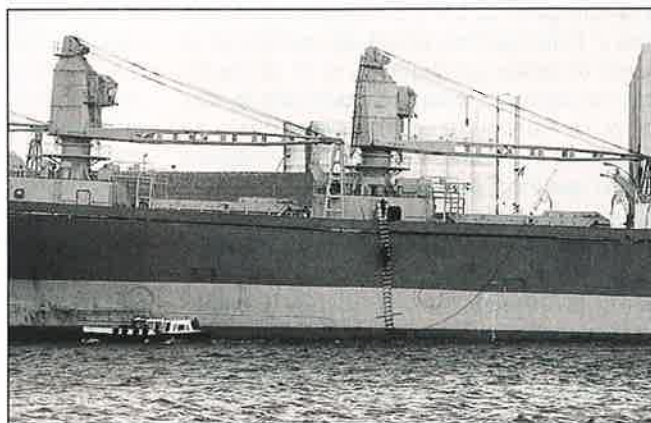
Los dos portacontenedores se construirán en el astillero de Hijos de J. Barreras, S. A., en Vigo, y supone unos ingresos de unos ocho mil millones de pesetas. Además,

Astilleros Españoles está aplicando las más avanzadas soluciones de seguridad en los ferries de pasajeros, de acuerdo con las nuevas normas de la OMI.

en esta factoría se están construyendo tres atuneros de última generación, aportando una carga de trabajo hasta principios de 1998.

Los portacontenedores tienen una capacidad de 1.000 TEUs, de los cuales 200 son frigoríficos. Son barcos versátiles que pueden transportar contenedores de diversa longitud y altura. Asimismo, responden a los más altos niveles tecnológicos en esta gama de barcos, optimizando la manipulación, el movimiento y la distribución de la carga, así como el control de estiba de la misma.

Las características principales son: 145 metros de eslora, 23 metros de manga, 19 nudos de velocidad y 15.000 HP. Los motores de estos dos barcos serán suministra-



dos por la empresa Manises Diesel Enginel, perteneciente al grupo Astilleros Españoles.

Por su parte, la factoría de Sevilla ha recibido el encargo de dos grandes ferries de pasajeros y roll-on/roll-off del armador británico Cenargo Internacional, después de haber arreglado su litigio con el MOPTMA. Ambos ferries se espera que estén finalizados en 1988 y se construirán según los requisitos de la bandera británica. Aunque serán diseñados como ferries de carga, se van a utilizar por coches y pasajeros y cuentan con estabilizadores.

De acuerdo con las nuevas normas de la Organización Marítima Internacional (OMI), AESA está procediendo a aplicar las más avanzadas soluciones de seguridad en los buques ferries de pasajeros. Estas normas se refieren al diseño de compartimentos, medios de evacuación, comunicaciones y para un futuro próximo se prevén otras medidas, como las instalaciones de *cajas negras* y control sistemático de la ruta. Esta normativa, que entrará en vigor el 1 de enero de 1997, afecta no sólo a los buques de nuevas contrataciones sino también a la flota existente en la actualidad.

Por otra parte, la Unión Naval de Levante reparó 160 barcos durante 1995 en su factoría de Barcelona. Del total de estas reparaciones, 60 de ellas corresponden a reparaciones de cierta envergadura que exigen la varada de los buques. Las 100 restantes corresponden a intervenciones a flote en los muelles de reparación de astilleros. En la actualidad Unión Naval de Levante se ha especializado en tareas de mantenimiento programado y transformación.

La Empresa Nacional Bazán construirá en su factoría de San Fernando (Cádiz) veintidós buques de pesca artesanal, según el convenio suscrito entre este astillero y la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía para la renovación de la flota. El contrato representa un importe total de 407 millones de pesetas. La operación contará con financiación de la Unión Europea y de las Administraciones central y autonómica.

I. OTERO

España se beneficiará de las mejoras del nuevo acuerdo

ANGOLA AMPLIA SU ACUERDO PESQUERO CON LA UNIÓN EUROPEA

La Unión Europea y Angola han acordado prorrogar el acuerdo pesquero, cuya vigencia concluía el pasado 2 de mayo. El nuevo convenio introduce mejoras sustanciales tanto en el aspecto económico como en el volumen de capturas, la mayor parte de las cuales benefician a la flota española.

EL nuevo acuerdo pesquero que vincula a la UE y a Angola supone notables mejoras sobre los precedentes en lo que afecta a la estabilidad de las flotas, en posibilidades de pesca, en condiciones técnicas y en coste para los armadores.

En cuanto a su vigencia, que desde 1987 y hasta ahora venía siendo de dos años, se amplía en uno más, por lo que regirá hasta el 2 de mayo de 1999. Desde España esta ampliación se valora muy satisfactoriamente, por cuanto garantiza la estabilidad de la flota que opera en aquellas aguas.

El acuerdo ha ampliado el volumen global de las posibilidades de pesca, manteniendo el mismo nivel para la flota marisquera española, con 6.550 TRB (22 buques), extremo de gran importancia para la flota andaluza que opera en aquel caladero, que podrá capturar anualmente 5.000 toneladas de marisco y 500 toneladas de cangrejo.

Para la modalidad de arrastre demersal las posibilidades de pesca se han incrementado el 122 por 100, pasando de 900 a 2.000 TRB íntegramente para la flota española. También los palangreros de superficie han salido beneficiados del acuerdo, ya que de los 12 buques a los que se permitirá faenar, diez serán españoles y dos portugueses. Anteriormente se concedían cinco licencias para esta modalidad, de las que una se reservaba para la flota española y cuatro para la de Portugal.

El acuerdo prevé la concesión de licencias para las modalidades de palangre de fondo, atuneros cerqueros congeladores y de especies pelágicas, en

las que España no estaba interesada y que han sido solicitadas por Portugal, Francia, Alemania y Holanda.

La UE deberá compensar a Angola con 39,350 millones de ecus por los tres años de vigencia del acuerdo, de los que 31 millones de ecus es la compensación financiera en sentido estricto, 5,350 millones de ecus

para financiación de programas científicos y técnicos y tres millones de ecus para becas de formación. Para los armadores se ha mantenido el cargo en el nivel del acuerdo anterior.

Entre los aspectos técnicos incorporados al nuevo acuerdo se incluyen mejoras en la operatividad de la contratación de marineros angolanos, que

serán elegidos de una lista presentada por las autoridades angolanas, y la ratificación de las capturas realizadas por buques con pabellón comunitario como pescado de este origen, con lo que estas capturas no serán consideradas exportaciones angolanas.

El Protocolo de Acuerdo fue suscrito en la capital angoleña el mismo día que prescribía el anterior y después de sólo dos tandas negociadoras, lo que demuestra el espíritu positivo y cordial que ha imperado entre las dos partes. ■



Acuerdo con Santo Tomé y Príncipe

Por otra parte, la UE y el Gobierno de Santo Tomé y Príncipe han acordado prorrogar el acuerdo de pesca que expiraba el 31 de mayo. El nuevo convenio tendrá una duración de tres años y la Administración comunitaria se compromete a aportar 2.175.000 ecus, la misma cantidad que en el período anterior.

Como novedad, se ha creado una lista de buques autorizados a faenar, con lo que se agilizará la tramitación de las licencias. Bajo el acuerdo prorrogado se concederán licencias para 19 atuneros cerqueros congeladores y para 20 palangreros de superficie. Se ha modificado la cantidad a abonar por licencia y la fórmula de cómputo de capturas.

Por otra parte, la Comisión Europea y Mauritania han establecido negociaciones para prorrogar el convenio de pesca vigente, cuyo vencimiento es el 30 de junio, después de haber sido ampliado a finales de 1995. España captura en estas aguas marisco, merluza negra y atún, principalmente, y la flota más beneficiada sería en este caso la artesanal de Canarias. Siguiendo el ejemplo de Marruecos, Mauritania pretende desarrollar su propia industria pesquera, por lo que se espera que las demandas vayan en este sentido y se mantengan las mismas o muy similares condiciones del acuerdo vigente. ■

M. V.



PAIS VASCO

En base a los datos del Instituto Vasco de Investigación y Tecnología para la Oceanografía, Pesca y Alimentación

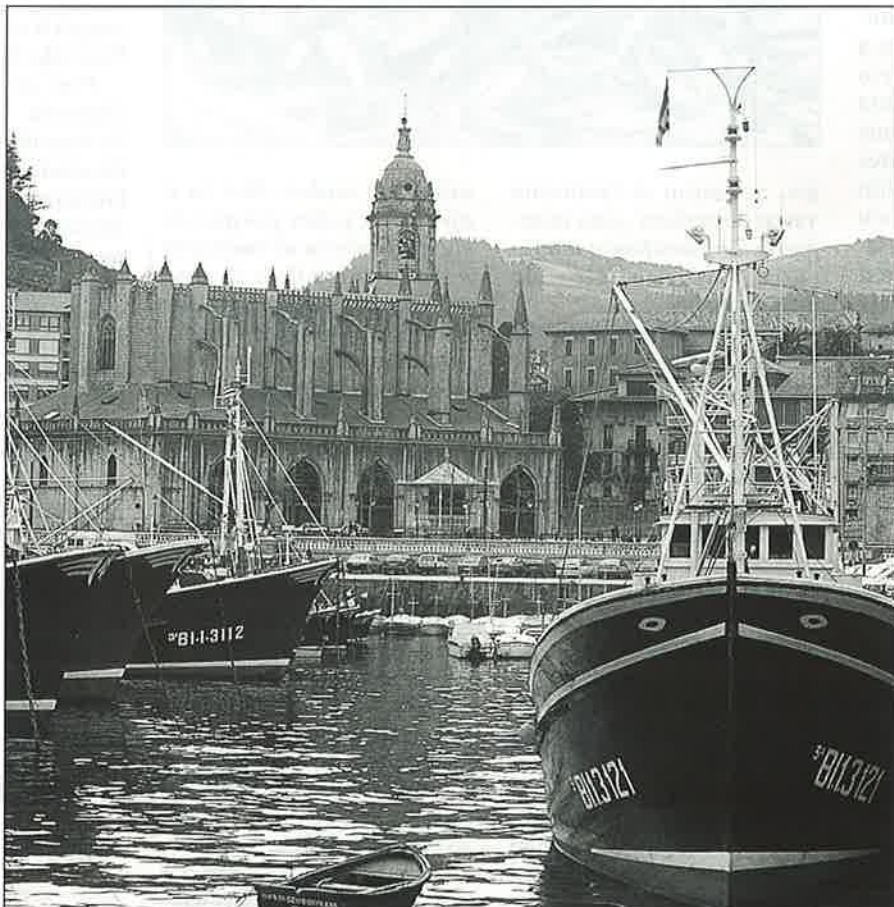
El Gobierno vasco, contra el uso de redes pelágicas por la flota

Mientras el consejero de Pesca del Ejecutivo autónomo vasco se muestra en contra del uso de redes pelágicas por parte de la flota vasca de bajura, debido a que el incremento de capturas necesarias para poder rentabilizar los costes de adaptación a este sistema de pesca provocaría una sobreexplotación de los recursos pesqueros, el sector de pesca de altura defiende la utilización de dichas redes, por considerarlas la única solución de futuro.

TOMANDO como base los resultados de un estudio realizado por AZTI (Instituto Vasco de Investigación y Tecnología para la Oceanografía, Pesca y Alimentación) sobre los efectos de la utilización de redes de arrastre pelágico por parte de la flota vasca de bajura en las pesquerías de la anchoa y del atún blanco, el Gobierno vasco se ha mostrado en contra del uso de

dicho sistema de pesca. Las conclusiones del estudio, realizado a petición de la Federación de Cofradías de Pescadores de Bajura de Guipúzcoa, son las siguientes: la implantación de redes de arrastre pelágico supondría la realización de altas inversiones para la flota vasca; la única manera de rentabilizar esas inversiones sería incrementar notablemente las capturas de anchoa y bonito; el aumento de las capturas de dichas especies situaría sus stocks en una situación de sobreexplotación que no resistirían; la utilización de redes pelágicas provocaría descensos en las tasas de capturas de las artes tradicionales; los descartes del arrastre pelágico oscilarían entre un 30 y un 50 por 100 de las descargas de anchoa y alrededor del 6 por 100 de las de bonito.

En la presentación de las conclusiones del trabajo realizado por AZTI, el consejero de Pesca del Gobierno vasco, Xabier Goirigolzarri, declaró que «la situación actual de los recursos de anchoa y bonito no hace recomendable la implantación generalizada de este arte de gran capacidad de pesca por parte de la flota vasca de bajura. La adecuación de cada barco a este arte supondría un coste cifrado entre 17 y 20 millones de pesetas, mientras que la construcción de nuevas embarcaciones elevaría ese coste hasta cerca de 200 millones de pesetas. La única manera de rentabilizar esas inversiones pasaría por elevar de manera importante las captu-



ras de anchoa y bonito, lo que llevaría a la sobreexplotación de ambas especies».

En este sentido, en el estudio se dice que «en el caso del atún blanco, la denominada biomasa potencial de desove se encuentra en la actualidad en el nivel crítico del 20 por 100, por lo que no resistiría un incremento de las capturas». En el caso de la anchoa, las posibilidades de incrementar las capturas también resultan reducidas debido a la actual situación de los recursos.

El responsable de Pesca vasco dijo que la posición de la Administración vasca se resume en «un no rotundo» y afirmó que «el Gobierno vasco no sólo no dará jamás ayudas para subvencionar la utilización de estas artes, sino que además tratará de prohibir por todos los medios su utilización».

El Gobierno vasco prevé basarse en el estudio elaborado por AZTI para defender ante el Gobierno central y en la Unión Europea la prohibición de las redes pelágicas a corto plazo. Así, el Ejecutivo autónomo vasco deja abierta la posibilidad de realizar una experiencia piloto con artes pelágicas, con el propósito de aumentar la información existente sobre el comportamiento e impacto real del arrastre pelágico. «Existe cierto oscurantismo respecto al uso de este arte en el golfo de Vizcaya. Por eso necesitamos ampliar los datos para poder demostrar en Bruselas su nocividad», declaró Xabier Goirigolzarri.

El sector de altura defiende las redes pelágicas

El sector vasco de bajura ha recibido con satisfacción los resultados del estudio, ya que valida científicamente la postura mantenida por los arrantzales de bajura, que rechazaban las redes pelágicas para capturar anchoa y

bonito. Sin embargo, la reacción causada por el estudio en el sector de altura ha sido muy diferente.

Varios días después de la presentación de las conclusiones del estudio confeccionado por AZTI, Miguel Iriondo, presidente de la Asociación de Empresas de Pesca de Bacalao, Especies Afines y Asociadas (ARBAC), y José Lizárraga, presidente de la Asociación de Armadores de Altura del puerto guipuzcoano de Pasa-



jes, acusaron al Gobierno vasco de realizar «una interpretación partidista e interesada políticamente» de dicho estudio.

«Estamos hablando del mismo informe y parece que estamos hablando de otro distinto. No puedo entender cómo han llegado a las conclusiones que han llegado, rechazando de pleno unas artes que son totalmente asumibles y competitivas. Tengo mis dudas sobre si han leído el informe», declaró Miguel Iriondo.

Según el presidente de ARBAC, «se ha mitificado el aspecto negativo de la utilización de artes pelágicas. Realmente, no entendemos la postura del Gobierno vasco». A juicio de Miguel Iriondo, la decisión adoptada por los responsables del de-

partamento de Pesca del Ejecutivo autónomo vasco va a cercenar las aspiraciones de numerosas empresas.

Miguel Iriondo defendió las redes de arrastre pelágico como el único sistema de pesca capaz de garantizar el futuro de la flota vasca. Así, afirmó que «el único defecto de las redes pelágicas es su efectividad, y nos preocupa que la opinión pública y los políticos, que son, en definitiva, quienes toman las decisiones, consideren que estas

dola a los recursos existentes. «La pesca ha de ser profesional. No puede ser una pesca deportiva. El marinero tiene que ir a la mar a pescar, no a pasear», dijo.

El sector de bajura apoya al Gobierno vasco

Al día siguiente, Xabier Goirigolzarri se mostró sorprendido por las acusaciones hechas por Miguel Iriondo y José Lizárraga y lamentó profundamente sus consideraciones. «Si el informe de AZTI hubiera concluido que recomendaba la implantación generalizada del arrastre pelágico por la flota vasca de bajura en las pesquerías de anchoa y de atún blanco, así lo habríamos dicho, y quien ahora nos acusa prácticamente de ignorantes y malintencionados, probablemente ensalzará nuestro valor y buen entender en la materia», aseguró el responsable de Pesca del Gobierno vasco.

Por su parte, Esteban Olaizola, presidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de Bajura de Guipúzcoa, declaró que la decisión del Gobierno vasco es acertada y acusó a los responsables de las flotas vascas de pretender apoderarse de los recursos de la flota de bajura. «Estos señores, que han sido expulsados de todos los mares del mundo, de forma que sólo pueden trabajar tres meses al año, parecen ser ahora los poseedores de la verdad», dijo Esteban Olaizola. «No tienen ningún derecho a situarse por encima de los científicos independientes de AZTI o del Gobierno vasco, y menos a meterse en la vida de la flota de bajura», añadió. ■

artes son malas. Nos va a afectar a todos porque la siguiente vuelta de tuerca va a ser contra la flota de altura. Hay que dejar claro que el arrastre pelágico no presenta ningún problema y es el único sistema de pesca con el que se puede salir adelante».

«La retribución de los arrantzales de bajura vasca, incluida la Seguridad Social, oscila entre 1,8 y 2 millones de pesetas al año. La de los pescadores de la flota pelágica francesa, por contra, es de 6,6 millones de pesetas en el mismo período. Este es el drama. Teniendo en cuenta los rendimientos y la situación actual, la flota de bajura no tiene ninguna salida si sigue por este camino», aseguró el presidente de ARBAC.

Miguel Iriondo apostó por modernizar la flota adecuán-

Roberto RUIZ
DE HUYDOBRO



El consejero de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, Paulino Plata, reafirmó la postura de su departamento de que las lonjas pesqueras sean gestionadas por los profesionales y que éstos antepongan criterios técnicos a cualquier otro tipo e interés sin tener como objetivo el de financiar a las Cofradías de Pescadores de cada localidad.

V Jornadas sobre las Cofradías de Pescadores

La Junta, favorable a dejar las lonjas en manos de profesionales

PLATA, que acudió a la inauguración de las V Jornadas sobre Cofradías de Pescadores, que se celebraron en Conil los días 23 y 24 de mayo, recordó que estas directrices estaban ya marcadas por la UE, que reconoce que las actividades comerciales debían estar en manos de las organizaciones de productores. Sin embargo, Plata dijo que las Cofradías no tenían por qué dejar de explotar las lonjas, como habían hecho hasta ahora, pero que tendrían que hacerlo con criterios de rentabilidad.

A la cita de Conil acudieron representantes de 22 de las 25 Cofradías andaluzas de la comunidad autónoma, quienes debatieron el presente y el futuro de estas entidades. En este sentido, declaró que, no obstante, quien lleve a cabo la gestión de una

lonja deberá asegurar un cierto nivel de ingresos para las Cofradías para que éstas sigan efectuando su labor.

Plata se mostró dispuesto a delegar en favor de estas entidades parte de las competencias de control e inspección pesquera que permitan evitar las actividades ilegales en los caladeros andaluces. Además realizarían labores de formación de sus pescadores respecto de las artes y prácticas de pesca más adecuadas para no esquilmar los caladeros.

En esta línea, podrían tener competencias para inspección y denuncia de quienes no respeten la legalidad y podrían proponer sanciones. En este aspecto, el consejero andaluz de Pesca considera fundamental la colaboración de las Cofradías porque, dijo, no se puede tener

un inspector en cada esquina de las lonjas.

Respecto de las lonjas, añadió que era indiferente quien las gestionara, pero que fuera el que estuviera mejor preparado.

El sector cofradiero se muestra en desacuerdo con esta postura de la Junta de Andalucía y resalta que, de ser así, no les permitiría a las Cofradías ejercer sus funciones con normalidad, en opinión de Juan Pedro Moreno, secretario del sector del Mar de CC OO.

27 barcos se beneficiarán del acuerdo con Angola

El pasado 3 de mayo se firmó el nuevo protocolo del acuerdo pesquero entre la Unión Europea y Angola, que entró en vigor a las cero horas del día 2 de mayo y cuya vigencia se extiende hasta el 2 de mayo de 1999 y por el que se verán beneficiadas un total de 27 embarcaciones de la comunidad andaluza.

Cabe destacar en la negociación de este acuerdo que en ningún momento se ha producido la suspensión de la actividad pesquera.

El nuevo convenio mantiene las posibilidades de pesca para la flota marisquera congeladora, con un máximo de 22 buques (6.550 TRB), íntegramente de la flota de Huelva. En un principio Angola sólo quería conceder 15 buques. En cuanto al arrastre demersal, se han obtenido 2.000 TRB para toda España, cuando el protocolo anterior contaba con 900 TRB para nuestro país y 1.000 para Grecia.

En el palangre de superficie para la pesca del pez espada las licencias serán para 12 buques, cuando antes sólo se contaba con cinco. Los atuneros conge-



ladores tendrán nueve licencias, ninguna para España por carecer de interés.

El protocolo firmado dará más estabilidad a la flota, al contar con tres años de actividad sin traumas, uno más que hasta ahora, lo que dará más posibilidades de pesca. Además se ha conseguido reflejar que las capturas tengan origen comunitario, no sujetas a tasas de exportación. En cuanto a las tripulaciones angoleñas, los armadores podrán elegir libremente a quienes deseen embarcar y el canon se ha mantenido en 56

ecus/TRB/mes para los marisqueros, quienes no tendrán que seguir contribuyendo a los programas científicos ni a campañas de investigación, lo que representa para este sector una reducción del 8 por 100 en sus cuotas.

La flota de pesca andaluza que faena en Angola tiene gran importancia pues genera más de 2.500 puestos de trabajo directos e indirectos. En total son 27 barcos, de Huelva (21), Ayamonte (1), Cádiz (4) y Algeciras (1), que alternan las pesca en esas aguas con los otros caladeros de África. ■

Las almadrabas andaluzas generan 1.500 millones de beneficios

La facturación de venta de la producción de las almadrabas andaluzas, fundamentalmente de atún y melva, genera unos beneficios directos anuales en torno a los 1.500 millones de pesetas. Las capturas de atunes, la principal especie de esta actividad pesquera, alcanza las 1.500 toneladas anuales, y la melva, que se comercializa principalmente a través de las industrias conserveras, alcanza una producción anual de 1.600 toneladas.

La almadraba es un arte de pesca que se dirige principalmente al atún rojo, aunque también se captura la melva y el bonito. Su actividad se inicia por estas fechas del año, cuando los atunes llegan del Atlántico al Mediterráneo para desovar.

La importancia de las almadrabas, desde el punto de vista laboral, estriba en que requiere mucha mano de obra, tanto en las labores de calado y levantado del arte como para la pesca propiamente dicha. Esto hace que sean una fuente muy destacada y de gran incidencia en la economía de las poblaciones donde se hallan situadas. Cada almadraba suele emplear entre 50 y 90 personas y, aunque son trabajos temporales, como el caso de la población gaditana de Conil, supone casi el 10 por 100 de la población activa dedicada a la pesca.

De las capturas de atún una pequeña parte se dedica al comercio local y la mayor parte es para la exportación, fundamentalmente a Japón, cuyos barcos-factoría atracan en los puertos cercanos al estrecho de Gibraltar al inicio de la temporada. En esta campaña se han fondeado en las costas de Andalucía cinco almadrabas: El Palmar, en Conil, dedicada a la pesca de paso—cuando el atún va del Atlántico al Mediterráneo—; la de la Ensenada de Barbate, de paso y retorno—esta última cuando el camino recorrido por los atunes es al revés—; Cabo Plata, en Zahara de los Atunes, de paso; Los Lances, en Tarifa, también de paso, y Punta Chullera, en Estepona, dedicada a la pesca de retorno.

Fuera de Andalucía se cala una almadraba en Ceuta y otra en Murcia, además de otras tres en la costa atlántica de Marruecos. ■



Mal la costera de la anchoa

La actividad de la flota de Cantabria quedó condicionada por la mala situación de la costera de la anchoa durante el pasado mayo, que, a juicio de todas las partes implicadas, se cerró con un penoso resultado y aventura una pérdida de ingresos para las empresas del sector conservero que afrontan el reto de su remodelación y adaptación a la Unión Europea. Esta situación quedó en evidencia con las declaraciones formuladas por parte del patrón mayor de Santoña, Manuel Vinatca, que aventuró que esta costera resultaba catastrófica y se llevan vendidos en el puerto santoñés alrededor de 70.000 kilos menos que en el pasado año, es decir, que las previsiones se han visto incumplidos a la baja.

ALGUNAS de las tripulaciones de los barcos cántabros apenas han conseguido unos ingresos de 80.000 pesetas al mes por persona. En 1995, en el mes de mayo, se habían vendido un millón de toneladas, frente a las 335 que se registraron durante este año.

Dentro de la actividad del sector pesquero de Cantabria durante los pasados meses cabe señalar que finalizaron los trabajos de dragado del canal de acceso

al puerto de Colindres, pero los pescadores siguen solicitando la mejora de los accesos de navegación alrededor de la playa del Regatón y del Puntal. Las labores de mejora de este canal se han prolongado durante seis meses y se ha sacado 75.000 m³ de arena de los fondos y han estado financiados por la Diputación Regional de Cantabria.

Estas labores han afectado a una anchura de 50 metros por 600 de



largo, habiendo conseguido dos metros más de calado para facilitar las maniobras de acceso de los barcos desde el muelle y aquellos otros que regresan desde los puntos de pesca. Pese a ello, José Sarabia, patrón mayor de Colindres, apuesta por mantener un mayor trabajo para conseguir la eliminación de los problemas que siguen padeciendo los pescadores.

Ayudas de la UE. Por otro lado, la demora de las ayudas de la UE preocupa al sector pesquero, especialmente al de Cantabria, puesto que los armadores han empezado a desarrollar su labor de reforma. Las inversiones suponen 746 millones de pesetas y proceden del IFOP 1995. Estas subvenciones se destinan a afrontar proyectos para ajustar al esfuerzo pesquero, renovación y modernización de la flota, instalaciones de acuicultura, equipamientos de puertos y acciones encaminadas a la transformación y comercialización de los productos procedentes del mar.

Los fondos IFOP de la Unión Europea se destinarán para Cantabria para la paralización de la actividad de 22 buques de pesca por valor de 586 millones de pesetas, construcción de nuevos buques con un gasto de 328 millones, materialización de proyectos de acuicultura de 142 millones, mejora del puerto por un coste de 24 millones y otras transformaciones con una inversión de 400 millones de pesetas, aproximadamente.

Suceso de Santillana del Mar. Cantabria cerró el mes de mayo con un curioso incidente protagonizado por el pesquero «Santillana del Mar» y la patrullera francesa «Mauve». Los vigilantes de la flota gala dieron la orden de detención al pesquero de la región por supuesta infracción en la faena, pero el patrón de la región emprendió la huida hacia el puerto de Santander, donde llegó finalmente. A continuación llegó un inspector de pesca, que analizó las capturas y afirmó que se abrirá un proceso sancionador contra el patrón y el armador cántabro.

Los pescadores de la región afrontan la preparación de una complicada costera del bonito con el problema de la utilización de las redes pelágicas por parte de los franceses y los conflictos que se pueden generar. ■



Greenpeace-Italia dice tener indicios para la afirmación

La mafia italiana podría tener relación con la pesca de redes de deriva en aguas del archipiélago balear

La organización ecologista Greenpeace-Italia ha comunicado a sus colegas en Palma que la mafia italiana podría financiar la pesca con redes de deriva en embarcaciones que navegan por el mar balear. Afirman tener indicios de que parte de los 700 pesqueros italianos contravienen la normativa de pesca de la Unión Europea y pueden estar relacionados con organizaciones mafiosas.



MIEMBROS de la asociación conservacionista han constatado que la publicación *Liberazione* publicó un artículo titulado «Mafia: pescadores y narcotráfico», y así lo comunicó Greenpeace-España, que preside Javier Pastor, al *Diari de Balears*. El artículo refiere que las embarcaciones de pesca ilegal, además de estar relacionadas con la pesca donde se utilizan

redes de deriva, pueden estarlo también con el tráfico de drogas.

En este sentido, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación remitió un comunicado donde hacía pública la llegada a aguas de Baleares del barco «Nothorn Desire», fletado por la Comisión de la Unión Europea para el control de las redes de deriva en aguas internacionales del Mediterráneo.

A bordo del citado buque viajan inspectores de diversos países comunitarios, entre ellos un español y un italiano, como informó en su día MAR. El trabajo que realizan recibe el apoyo de un avión de reconocimiento italiano y del helicóptero «Alcotán III», que pertenece a la Secretaría General de Pesca Marítima, destacado en el aeropuerto de Palma.

Por su parte, el Gobierno de los Estados Unidos continúa presionando a los responsables políticos italianos con el fin de que tomen medidas efectivas contra la utilización de este tipo de artes, que se apartan de lo establecido en la normativa comunitaria pactada entre la Unión Europea y las Naciones Unidas.

La limitación de estas redes de deriva se concreta en una longitud máxima de 2,5 kilómetros y, en este sentido, el Gobierno norteamericano ha subrayado que si hasta finales del próximo mes de julio no han corregido estas anomalías en la pesca, impondrá sanciones económicas a la Administración italiana.

En diferentes ocasiones nuestra revista ha dado amplia información sobre el apresamiento de pesqueros ilegales que faenan en aguas del archipiélago balear. Así, el pesquero italiano «Orazio II» fue apresado por la patrullera de la Armada española «Javier Quiroga» por carecer de licencia para pescar en España.

En aquella ocasión el director provincial del Ministerio de Agricultura y Pesca del Gobierno balear, Jaime Grilmalt, informó que el patrón del pesquero italiano, Franchesco Arena, se negó a obedecer las órdenes de la patru-

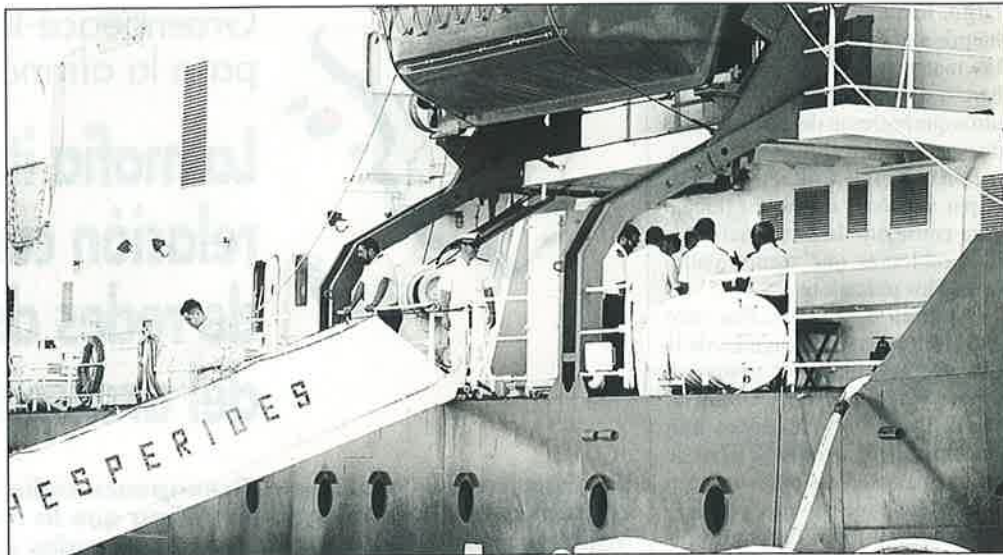
llera de la Armada, por lo que tuvieron que realizar varios disparos intimidatorios, de los que uno de ellos impactó en el casco de la embarcación, aunque no hubo heridos.

En el interior del barco se encontraron 2.500 kilos de pez espada que fueron decomisados y siete kilómetros de artes de deriva. Tras practicar la instrucción pertinente sobre el apresamiento, la autoridad estableció una fianza de cinco millones de pesetas para el patrón del «Orazio II».

También se han detectado en aguas de Baleares un total de 25 palangreros de nacionalidad asiática, 15 pesqueros franceses «al cerco» y cuatro españoles. Estas embarcaciones se dedican a la pesca del atún rojo incluso en los meses de junio y julio que está vedado, pues el Mediterráneo es uno de los pocos lugares del mundo donde se congrega esta especie en la época de puesta, acontecimiento que sucede entre los meses de mayo y agosto.

El buque «MV Greenpeace», de la organización ecologista, descubrió una flota de «cerqueros» franceses que pescaban apoyados por avionetas de prospección, que permite detectar bancos de atunes desde el aire. Los conservacionistas han protagonizado diferentes acciones de protesta contra estos buques, lo que ha motivado que los grandes atuneros abandonasen el archipiélago balear para sus capturas. ■

Emilio MORANCHO AZNAR



La Universidad balear gestionará el buque oceanográfico «Hespérides»

La Universidad de las Islas Baleares (UIB) ha asumido la gestión del buque oceanográfico «Hespérides» y la intervención de la UIB en esta embarcación científica será un paso decisivo para crear la carrera de Ciencias del Mar. Perteneció a la Armada española y es uno de los cuatro buques más relevantes en la investigación oceanográfica mundial.

EL «Hespérides» lleva realizadas 34 campañas en cinco años y en él han trabajado 600 investigadores de casi todas las Universidades españolas. Es una embarcación que pertenece a la Armada española y su valor está calculado en unos 12.000 millones de pesetas.

A partir de ahora las campañas científicas que

lleve este barco oceanográfico estarán gestionadas desde la UIB a través del Instituto Mediterráneo de Estudios Avanzados (CSIC-UIB), que dirige el doctor Enrique Tortosa, asesor de la Secretaría General del Plan Nacional de I+D.

En los últimos cinco años el «Hespérides» ha realizado numerosas cam-

pañas de investigación científica en diferentes lugares del mundo, entre las que se encuentran las realizadas en la Antártida. Para Tortosa, este buque representa la plataforma científica más importante de España en volumen de gestión y es uno de los cuatro buques más relevantes de la investigación mundial.

El rector de la Universidad balear, Lorenzo Huguet, ha manifestado que asumir la gestión del «Hespérides» representa un paso muy importante para «nuestro propósito de incentivar la investigación», así como llevar a la práctica la creación de la carrera Ciencias del Mar, que espera entre en vigor a partir del curso 1997-1998.

El rector de la entidad académica ha confirmado el proyecto de crear la Facultad de Ciencias del Mar y Medio Ambiente, cuya infraestructura asumirá el Ministerio de Educación y Ciencia. En el caso de tener transferidas a la Comunidad Autónoma las competencias de Universidad, la planificación estaría a cargo del Gobierno balear. ■

Emilio MORANCHO AZNAR

Trasmediterránea inaugura el ferry «Almudaina»

La compañía Trasmediterránea ha inaugurado el *fast ferry* «Almudaina», que cubrirá la línea Palma-Tarragona y Palma-Ibiza-Valencia en fechas alternas. El recorrido lo efectuará en 3 horas 45 minutos en la primera línea y 2 horas 15 minutos la segunda.

Fuentes de la compañía han señalado que esta embarcación es la más moderna de las que componen la flota. Está autorizada para transportar 450 pasajeros y su

capacidad en bodega es de 76 coches y 11 caravanas.

Está construido en aluminio, desplaza 950 TRB y el equipo de propulsión le permite alcanzar velocidades de hasta 37 nudos. En el gobierno del buque se emplea aparataje de precisión construido con la tecnología más avanzada. Tiene una eslora de 95 metros, 14,6 de manga, 8,9 de puntal y 2 metros de calado. ■

E. M. A.



Sobre la aseguradora y el Fondo Internacional recae la responsabilidad civil

El capitán y el práctico son los únicos responsables de la catástrofe del «Mar Egeo»

El capitán del petrolero «Mar Egeo», Constantinos Stravidis, y el práctico del puerto de La Coruña Rodolfo García Otero, son los únicos responsables, al 50 por 100, del siniestro ocurrido el 3 de diciembre de 1992, cuando el buque embarrancó frente a la Torre de Hércules y derramó sobre la costa coruñesa cerca de 80.000 toneladas de petróleo.

EL juez encargado del caso, Luis Barriento, ha condenado a cada uno de ellos a una multa de 300.000 pesetas por delito de imprudencia temeraria. Asimismo, estableció la responsabilidad civil directa y solidaria de la compañía aseguradora United Kingdom y del Fondo Internacional de Daños por Contaminación de Hidrocarburos (FIDAC) hasta

el límite de ambas entidades. Asimismo, declara la responsabilidad subsidiaria de la compañía propietaria del petrolero y la del Estado español.

La sentencia del juicio del «Mar Egeo» ha sido exhaustiva y relata en 82 folios cuáles fueron las circunstancias en las que se realizó la maniobra del petrolero, indicando que el capitán hizo una «manio-

bra correcta, pero muy ajustada», sobre todo teniendo en cuenta las malas condiciones meteorológicas que existían. Según el magistrado Luis Barriento, Constantinos Stravidis fue imprudente y no tuvo en cuenta las consecuencias de su acción. En cuanto al práctico, fue condenado porque nunca debió autorizar la entrada del «Mar Egeo» a causa del mal tiempo, pecando también de imprudente al no cumplir con las normas que le eran preceptivas.

Uno de los capítulos más importantes de la sentencia es el que corresponde a las indemnizaciones reclamadas por los colectivos implicados, fijando claramente las que deben recibir diversos perjudicados, como la Xunta de Galicia

(245 millones), varias empresas mejilloneras o de parques de cultivos, así como los Ayuntamientos de La Coruña, Culleredo y Oleiros.

Sin embargo, el magistrado no ha concretado las indemnizaciones reclamadas por los colectivos integrados en las cofradías de pescadores y mariscadores (que sobrepasan los 20.000 millones), aunque ha rechazado de forma categórica que se pueda indemnizar de forma conjunta a los afectados al ser colectivos integrados por diversos profesionales, entendiéndose que se debe fijar la cantidad en base al perjuicio sufrido por cada uno de los afectados.

Según el juez, a la hora de establecer las indemnizaciones se tendrán en cuenta los períodos de prohibición de labores marcados por la Xunta. Respecto a los mariscadores, se hará por el número de días que cada uno de ellos no haya podido mariscar por la prohibición, según el calendario establecido por la Xunta para el año 1993, y se partirá del precio que correspondería al cupo máximo por día y especie.

En cuanto a los armadores, el perjuicio se calculará sobre la base de los beneficios dejados de obtener durante los períodos de la prohibición y partiendo de los rendimientos obtenidos en los años 1991 y 1992. Finalmente, los cálculos para indemnizar a los marineros se hará sobre la base del salario mínimo que tengan reconocido por convenio colectivo.

El fallo sobre el siniestro tuvo buena acogida entre los implicados y los que han sido perjudicados por el siniestro, a pesar de que en su mayoría han anunciado que recurrirán la sentencia por diferentes motivos. Será la Audiencia Provincial de La Coruña la encargada de resolver estos recursos de apelación contra la sentencia, que ya no



podrá ser recurrida en ninguna otra instancia ordinaria.

Años para ejecutarse

Y a pesar de que se prevé que este trámite sea rápido, se augura una intensa «batalla legal» entre los afectados y las entidades que han sido condenadas a pagar para fijar las indemnizaciones, por lo que la sentencia del «Mar Egeo» puede tardar años en ejecutarse.

El colectivo que mayor problema tendrá será el de las cofradías, que engloban a varios miles de afectados, y que según esta sentencia deberán tener pruebas individuales que demuestran los perjuicios ocasionados. Las cofradías, por su parte, entienden que con este fallo judicial se atenuará la rigidez del Fondo Internacional de Daños por Contaminación de Hidrocarburos y se avendrá a la búsqueda de posiciones más razonables.

Mientras, el Fondo ya ha advertido que su límite está fijado en poco más de 9.000 millones de pesetas, que sumados a los que ya aporta la aseguradora supondrían unos 11.000 millones de pesetas, cifra que se ofertaría siempre y cuando se cumplieran las normas justificativas impuestas por el juez en la sentencia. El abogado de esta entidad, Fernando Meana, ha afirmado que la sentencia le parece muy buena y «además plenamente favorable» a la tesis que éste expuso a lo largo del juicio oral sobre las justificaciones de los daños y perjuicios.

El «Urquiola», hace veinte años

Y por estas mismas fechas, el 12 de mayo, hace ahora veinte años, tuvo lugar otra catástrofe que conmocionó a los ciudadanos de toda España, el embarrancamiento del superpetrolero «Urquiola» en el canal de entrada al puerto de La Coruña. Era la primera vez que un buque de este tipo causaba una seria contaminación junto a un puerto importante.

Entonces el estudio de las causas del siniestro sirvieron

Costera del bonito



UN año más la flota bonitera gallega se echa a la mar. Medio centenar de pesqueros participarán en ella tripulados por más de quinientos hombres. Su primer destino, siguiendo la tradición, serán las islas Azores, en cuyas inmediaciones suelen localizar los primeros bancos del preciado bonito del norte, para después ir subiendo y llegar hasta Irlanda antes de finalizar la costera en octubre.

En cuanto a la utilización de volantas por parte de barcos de otras nacionalidades, los marineros se encuentran tranquilos, pero nadie quiere bajar la guardia y desde el principal puerto bonitero, Burela, se insiste en reclamar controles que garanticen el cumplimiento de la normativa.

La Comisión Europea fletará un buque para seguir la costera y, con inspectores comunitarios a bordo, controlar los barcos en alta mar con el propósito de que se cumpla la normativa en vigor. El Instituto Social de la Marina enviará de nuevo al «Investigador», buque-hospital que durante la campaña atenderá a las tripulaciones. También está previsto que los barcos «Valdivia» y «Serra de Santiago», adscritos a la Xunta, se turnen para apoyar a los boniteros.

Distintivo verde

Y cuando el *príncipe azul* llegue a los mercados nuevamente, se le identificará con un distintivo de color verde que llevará colocado en la cola, como signo de haber sido pescado artesanalmente por la flota española, como ya se hizo el pasado año.

En esta primera marea de la costera cada barco recibirá 3.000 etiquetas, según explicó el titular de la delegación de Pesca en Celeiro, Enrique Rodríguez, y se mantendrá un estricto control en la entrega de los distintivos. ■

E. C.

para mejorar los accesos a las grandes terminales petroleras, pero no lo suficiente, pues dieciséis años después un nuevo suceso vendría a romper el horizonte coruñés con espesas columnas de humo que contaminarían de nuevo las costas gallegas.

Renovar la flota

Las consellerías de Economía y de Pesca han unido esfuerzos y firmaron recientemente un convenio por el que en dos años se invertirán 8.000 millones para renovar 37 barcos de varias flotas. Este acuerdo se ha suscrito con siete entidades de crédito que gestionarán pres-

tamos blandos con subsidios al tipo de interés de hasta 2,75 puntos.

Según el titular de Economía, José Antonio Orza, esta renovación es «imprescindible para competir». Juan Caamaño, responsable de Pesca, quiso ir más allá y dijo que debería extenderse estas ayudas «a otros sectores y armadores, aunque hay límites lógicos».

Este fondo permitirá la financiación para 12 barcos del Gran Sol, con un coste de 3.600 millones y un préstamo estimado de 1.620 millones; 15 boniteros del Cantábrico, con una inversión global de 2.400 millones y un volumen de préstamo de 1.080 millones, y diez barcos de otras flotas, con 2.000 millones de

coste previsto y 900 millones de pesetas de préstamo.

A través de este convenio se renueva también otra vía crediticia vigente en los dos últimos años para la flota del Gran Sol, que permitió la construcción de 17 buques, con una inversión total de 5.563 millones de pesetas, que demandaron 2.105 millones en préstamos.

Los armadores que soliciten financiación dispondrán de un plazo de hasta doce años para pagar sus créditos, que serán subsidiados por el Instituto Galego de Promoción Económica (IGAPE) con un máximo de 2,75 puntos sobre el tipo de interés. ■

E. CEBRIAN

A mediados de octubre se celebró en Vigo la X Reunión de Diálogo del ICES, (Consejo Internacional para la Exploración del Mar), para debatir sobre el estado de las pesquerías del Golfo de Vizcaya y Región Ibérica, asistiendo representantes de la Administración, del sector y científicos. La conclusión esencial del mismo fue que hay que reunirse más frecuentemente para que todos los sectores implicados colaboren en la elaboración de normas coherentes que permitan alcanzar los objetivos fijados, que no son otros que alcanzar una explotación equilibrada de los recursos que asegure la protección de éstos y también de los intereses de los pescadores y los consumidores.

A los organizadores se les olvidó –y me consta que así fue– que entre los conferenciantes de incluyera a un representante del sector más perjudicado en la actualidad: la pesca selectiva de fondo, o sea, los barcos artesanales y familiares que pescan con pincho, volanta y rasco, que en la actualidad se debaten entre la vida y la muerte por la acción impune, tantas veces denunciada, del arrastre costero español.

Sin embargo, al arrastre sí que se le dio la oportunidad de exponer una ponencia, la cual desaprovechó por completo, pues en lugar de adoptar un tono conciliador enfocando la exposición hacia la recuperación de la pesca de litoral, realizó una defensa a capa y espada de «su» sector, no dudando en usar para ello datos falsos y manipulándolos a su antojo (capítulo V de la ponencia), en un desesperado intento de hacerse pasar por víctimas de los reglamentos, e incluso atreviéndose a solicitar –y cito textualmente– «la supresión y eliminación fulminante de las artes de enmalle». Esta es la gota que colma el vaso, y ante tal esperpéntico ejercicio de demagogia, el sector de pesca de fondo selectiva –somos la inmensa mayoría– debe reaccionar con buenas maneras y contundencia a la vez, evitando siempre caer en discusiones vulgares y faltas de soporte técnico, pues las Cofradías ya están en condiciones de discutir de «tú a tú» con cualquier sector, por mucho apoyo externo que éste tenga, y más aún con la fuerza que nos da la razón.

Podríamos caer también en la tentación de solicitar la supresión fulminante del arrastre, y nos sobrarían motivos para ello: destrucción total de los fondos marinos (*recordamos el ejemplo ilustrativo de que un pequeño arrastrero arrasa la superficie de quince campos de fútbol cada tres horas*), incumplimiento de la normativa de vedas y mallas mínimas, y, lo peor: especies capturadas muy por debajo de la talla mínima, con el efecto sinérgico negativo para la flota de litoral selectiva, ya que las especies que extermina el arrastre en sus estadios juveniles son las mismas de las que vive la flota selectiva de fondo cuando éstas se hacen adultas. En definitiva, el arrastre destruye el ambiente marino, las especies y la economía de los cientos de puertos pesqueros del litoral atlántico español.

Pero ni siquiera con tantas evidencias solicitamos la supresión del arrastre, ya que la maltrecha situación pesquera española no soportaría un nuevo golpe social, pues detrás de los armadores están los marineros, gente del mar a la que habrá que proporcionar una alternativa totalmente digna antes de paralizar ni una sola embarcación, por nefasto que sea el arte que ésta utilice. Sin embargo, el hecho de que las medidas de paralización tengan que ser paulatinas no implica en ningún caso a renunciar a ejecutar de inmediato las medidas técnicas aconsejadas constantemente por los técnicos. Hasta ahora, la única medida sería ha sido la adoptada por la Xunta de Galicia –autonomía donde tienen puerto base la inmensa mayoría de los arrastreros–, obligándolos a descansar los fines de semana (*con sentencia del Tribunal Constitucional por medio, cuando en realidad debió existir una unión sin fisuras entre las Administraciones implicadas; vayan por delante mis felicitaciones para el señor López Veiga por hacer las cosas bien para la mayoría y no para unos pocos*).

No sirve tampoco argumentar elevados costes –salariales, no sociales– que según arrastre sólo se solucionan con más pesca, ya que con esta actitud están dando de nuevo vigencia a lo escrito hace veinte años por González Laxe, cuando decía que la consigna de los armadores de arrastre era: «*Cuando las circunstancias del sector se pongan difíciles, vendremos nuestros barcos; mientras tanto, a lucrarnos, y cuanto más, mejor*».

Da la sensación de que escribir sobre la necesidad de tomar medidas inmediatas es predicar en el desierto, pues se ha dicho todo lo que había que decir y no se ha hecho nada. La adhesión de España a la CE implicó la aplicación de la normativa comunitaria pesquera, pero esta normativa, aun cuando su base se desarrolla para toda la Comunidad, consta de una serie de *anexos* que varía la normativa general según la zona de que se trate; así, *cada zona tiene lo que se merece*: la Comisión por sí sola no adoptará ninguna medida que perjudique a un Estado miembro si éste es el único que vive de un determinado recurso, como es el caso de los caladeros de fondo del Cantábrico-Noroeste.

La filosofía de la introducción del Reglamento 3094/86, que establece medidas técnicas de conservación de los recursos pesqueros, es elogiada. Sin embargo, vemos cómo las medidas de las que habla no afectan para nada al arrastre de fondo español. ¿Por qué? Seguramente porque la Administración pesquera española nunca ha solicitado ningún aumento de malla y, claro, la Comisión no lo va a hacer por sí sola: si no le interesa a los españoles, allá ellos, ellos se lo guisan y ellos se lo comen.

En la undécima revisión del citado reglamento, y en lo que respecta a nuestra zona, se hace un falso amago de buena voluntad al introducir 65 mm. de malla, pero de nuevo con la triste realidad de permitir 40 mm.

para bacaladilla, caballa, jurel, etc. Es decir: *estamos igual que antes de entrar en la CE*. Y para colmo, en la decimoséptima revisión del reglamento 3094/86 se argumenta que se van a regular los artes fijos porque el arrastre ya se reguló suficientemente en los anteriores reglamentos: así se entiende que arrastre pida la aplicación estricta del citado reglamento, ya que no les ha afectado en absoluto, y esta realidad debiera dar vergüenza a más de uno.

Así, y a la primera, ya ponen a los artes fijos en nues-

tras zonas una malla mínima de 80 mm., y en contra de lo que pueda pensar arrastre, bienvenida sea esta medida porque todos tenemos que poner de nuestra parte para avanzar en el objetivo fijado: *mejorar el patrón de explotación de la riqueza demersal ibérica*.

Lo realmente inconcebible es que *aún no se haya actuado* sobre la causa principal de esta situación: el arrastre de fondo. La Comunidad ha dado oportunidades suficientes para ello en las sucesivas revisiones, pero, que yo sepa, la Administración española nunca ha solicitado el imprescindible aumento de malla. Y aquí debo recordar la muy superior representatividad social de la pesca de fondo frente al arrastre costero y, sin embargo, en las decisiones que se adoptan parece ser al revés. ¿Hasta cuándo?

No me cabe duda de que éste será otro escrito más del montón, la enésima predicación en el desierto, pero quisiera recordar a nuestros gestores pesqueros que, al igual que el marinero se moja en la mar, el gestor pesquero ha de mojarse en tierra, soportando presiones en lugar de olas si realmente quiere llegar a buen puerto, disfrutar en tierra, y dormir con la conciencia tranquila que da el trabajo bien hecho, el trabajo honesto.

Cada año el arrastre mata 140 millones de cariocas. ■

Antonio PEREZ CRIBEIRO

Biólogo

Colaborador de la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores Cofradía de Pescadores de Cedeira

LA PESCA DE LITORAL TOCA FONDO

Te interesa
SABER

Acción conjunta de la Xunta
de Galicia y el ISM

SE PONE EN MARCHA LA CAMPAÑA DE PREVENCIÓN CONTRA EL SIDA Y LAS ENFERMEDADES DE TRANSMISIÓN SEXUAL

La Consellería de Sanidad y Servicios Sociales de la Dirección General de Salud Pública de la Xunta de Galicia y el Instituto Social de la Marina han comenzado una campaña de prevención del SIDA, las enfermedades de transmisión sexual (ETS) y otros agentes, como la hepatitis B, en el colectivo marítimo-pesquero gallego. Con esta campaña se pretende conocer las actitudes y comportamientos de este colectivo respecto a las prácticas de riesgo de transmisión de estas enfermedades, así como de modificar dichos comportamientos en los casos necesarios. También se desea con esta campaña contribuir a la integración social de las personas seropositivas o enfermas de SIDA.

Evita-la transmisión
Transmítese

Evita-la transmisión
Non se transmite

Non esquezas

Estas medidas simples e sinxelas poden preserva-la túa saúde e a dos teus

- Levar e usar sempre preservativos nas relacións sexuais
- Nunca compartas xiringas nin agullas para uso de drogas.
- No caso da hepatitis B, dispunemos dunha vacina. É moi importante que te vacines.
- Estas medidas tamén protexen doutras enfermidades moi comúns e importantes como a sífilis, gonorrea, condilomas, hepatitis,...
- Non existe risco na convivencia normal cos afectados. Por iso **NON os DISCRIMINES NIN MARXINES**. Necesitan do noso apoio.

Con pouco esforzo pódese evitar moito risco

Para calquera información podes consultar o teu médico ou chamar ó teléfono:
981-542960

Logo: XUNTA DE GALICIA, CONSSELLERÍA DE SANIDADE E SERVIZOS SOCIAIS, INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA, COMISIÓN EUROPEA

ESTAS campañas son complementarias entre sí y su dinámica es muy parecida. Mientras que la del ISM se centra no sólo en el SIDA, sino en las enfermedades de transmisión sexual (ETS), antes llamadas venéreas, la de la Xunta de Galicia incide específicamente en el SIDA. Bajo el lema «Coida a tua saúde; coidaras dos teus» («Cuida tu salud; cuidarás de los tuyos»), la campaña explica en qué consiste el SIDA y cuáles son las vías de transmisión. El soporte de las campañas está basado en una serie de actividades:

- Facilitar la información con diverso material gráfico (folletos, pósters, pegatinas, calendarios, etc.) que se entrega en los Centros del Instituto Social de la Marina, en las Cofradías de Pescadores, en las lonjas, en las embarcaciones de altura, en las escuelas náutico-pesqueras y a través de los armadores.

- Impartiendo cursos de educación sanitaria a los trabajadores a través de los centros del Instituto Social de la Marina.

- Realizando encuestas en el colectivo.

- Informando a familiares y a las personas que conviven con los trabajadores por me-

transmisión sexual que el Servicio de Sanidad Marítima lanzó hace unos meses bajo el lema «Hay “amores” que matan. Presérvate» y de la que ya se dio cumplida cuenta en el número 338 de MAR.

En esta campaña, organizada solamente por el ISM, se está llevando a cabo un reparto de carteles para su exposición en los lugares donde hay concurrencia de trabajadores del mar (Centros de Sanidad Marítima, Centros de Salud, Cofradías, etc.), y se están entregando folletos y la información precisa de forma individualizada al trabajador durante los reconocimientos previos al embarque. También se están divulgando las medidas de prevención contra las enfermedades de transmisión sexual en los cursos de formación sanitaria que imparte el ISM.

Por su parte, la campaña iniciada por la Xunta tiene como soporte un folleto, de distribución masiva, en el que se le explica al trabajador en qué consiste el SIDA e incide muy especialmente en cuáles son las vías de transmisión: por las segregaciones sexuales, por la sangre y al futuro niño durante el embarazo, el parto o la lactancia. Se advierte, asimismo, muy claramente cuáles son las vías por las que no se transmite, como el hecho de estar en el mismo cuarto, en el mismo trabajo, usar las mismas duchas y retretes, a través de los alimentos o cubiertos, por acariciar o tocar a personas infectadas. Tampoco se transmite a través de animales (insectos, etc.). El folleto explica también las distintas formas de prevenirse contra el SIDA: utilización de preservativo en todas las relaciones sexuales, no utilización de jeringuillas usadas ni ningún material que haya estado en contacto con sangre, y se advierte que una mujer portadora del virus del SIDA, debe evitar quedar embarazada. ■

C. H. CARAZO

Hay “amores” que matan



Presérvate

LA SIEMPRE EL CONDON

dio de charlas relacionadas con estos temas.

- Repartiendo preservativos para que los empresarios de los barcos que hagan escala fuera de nuestras costas los faciliten gratuitamente a todo el personal que lo requiera, ubicándolos en el botiquín a bordo o en otros lugares de fácil acceso.

- Informando sobre la vacuna de la hepatitis B, ventajas, inconvenientes, número de dosis y de los puntos acreditados para vacunar.

A todas estas actividades que se llevan a cabo en la Comunidad Autónoma de Galicia hay que sumar las que ya se venían realizando en las Direcciones Provinciales del ISM en el ámbito de la mencionada campaña de prevención de enfermedades de

¡Si estas embarcado! Puedes consultar con:

- CENTRO RADIOMEDICO ESPAÑOL (MADRID)
A través de COSTERA o al Tfno. directo 310 34 75

- BUQUE SANITARIO “ESPERANZA DEL MAR”
(BANCO CANARIO SAHARIANO)

CENTROS ASISTENCIALES EN EL EXTRANJERO

- ABIDJAN (COSTA DE MARFIL). Comit Shipping. 16
B.P. 1894 - ABIDJAN (COSTA DE MARFIL)

- DAKAR (SENEGAL). Instituto Social de la Marina.
B.P. 3149 - DAKAR (SENEGAL)

- LUANDA (ANGOLA).
Rua 4 de Fevereiro 94 r/ch.

- NOUADHIBOU (MAURITANIA). Dispensario
Español. B.P. 155 - NOUADHIBOU (MAURITANIA)

- ST. PIERRE (FRANCIA-ULTRAMAR).
Dispensaire Espagnol. B.P. 4253. 97500 SAINT PIERRE
ET MIQUELON

- MOMBASA (KENIA). Wanainchi Marine Products
P.O. BOX 81841. MOMBASA (KENIA)

- WALVIS-BAY (NAMIBIA). Casa del Marino. P.O. Box
1191. 9190 - WALVIS-BAY (NAMIBIA)

- MAHÉ (SEYCHELLES). Victoria Hospital.



INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA



MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL
SECRETARIA GENERAL PARA LA SEGURIDAD SOCIAL

INFORMACION

JURIDICO

LABORAL

La posibilidad de no aplicación del régimen salarial establecido en convenio colectivo está previsto en el Estatuto de los Trabajadores, art. 82, cuando se trate de empresas cuya estabilidad económica pudiera verse dañada si dicho régimen fuera aplicado.

Esta vía, que podríamos llamar «válvula de escape», fue introducida en la Ley 11/94, de 19 de mayo, norma que dio a la reforma laboral un cierto calado, si bien es cierto que no de tanta profundidad como la pretendida por la patronal, pero sí más de la deseada por la parte social.

EL «DESCUELQUE SALARIAL»

EL Estatuto se limita a introducir esta posibilidad, dejando que las condiciones y procedimiento de esta no aplicación se recojan o se fijen en los convenios colectivos del sector correspondiente, cuyo ámbito difiere del convenio de que se trate, ya que existen convenios de ámbito nacional, regional o de Comunidad Autónoma, provincial o de empresa.

Así pues, el procedimiento y las condiciones del «descuelgue salarial» serán las que determine el convenio colectivo al efecto, dado que el convenio, por habilitación o por cobertura de la norma del Estatuto de los Trabajadores ya citada, está legitimado para fijar de manera amplia no sólo el procedimiento, sino también las condiciones de inaplicación del régimen salarial que ha sido previsto por el propio convenio.

Partiendo de esta amplia libertad que la norma estatutaria deja al convenio en el establecimiento de las condiciones del «descuelgue», hay que entender que éstas puedan referirse tanto a las exigencias de demostración respecto a que la aplicación del régimen salarial previsto pueda «dañar la estabilidad económica» de la empresa en cuestión, como a la hora de practicar dicho «descuelgue», determine la fuente ordenadora que vaya a determinar las nuevas condiciones salaria-

les derivadas de la no aplicación de las fijadas en el convenio.

Los problemas mayores surgen cuando el convenio colectivo del sector no prevé esta posibilidad, lo cual no significa que impida su aplicación, sino que la misma deberá seguir otra vía, también prevista en el Estatuto de los Trabajadores.

En este segundo supuesto, para que la «cláusula de descuelgue» pueda aplicarse deberá producirse **acuerdo entre empresario y representantes de los trabajadores** si así lo requiriera la situación económica de la empresa. Obtenido el acuerdo, será éste el que fije las condiciones del descuelgue, pero si el acuerdo **no pudiera lograrse**, la discrepancia será solventada por la Comisión Paritaria del Convenio, que es un órgano consultivo de vigilancia, seguimiento e interpretación del convenio que existe en cada convenio y está integrada de forma mixta entre representantes de la patronal y de la parte social que hayan suscrito el convenio en cuestión.

Este acuerdo de empresa resulta de carácter imperativo, naturaleza que la recibe desde la propia ley estatutaria, para los supuestos en los que no exista previsión expresa de descuelgue en el convenio del sector. Tiene, por tanto, carácter **subsidiario** respecto del propio

convenio, puesto que sólo puede ponerse en práctica cuando el convenio que rige la actividad concreta de la que se trate no prevea dicho descuelgue.

En este sentido hay que separar o distinguir la eficacia que tienen los convenios de la que tienen estos acuerdos de empresa encaminados a obtener la no aplicación del régimen salarial previsto en el convenio.



En principio parece de meridiana claridad el hecho de que los acuerdos de empresa no tienen la misma eficacia general que los convenios colectivos, precisamente porque, como acabo de decir, aquéllos tienen carácter subsidiario a éstos. No obstante, el legislador, a tenor de cómo se ha plasmado esta posibilidad en la norma, le ha querido reconocer también una eficacia general, si bien para el ámbito empresarial en el que se ha suscrito, pues, a la postre, en este caso, como dice Baylos Grau, estos acuerdos de empresa pasan a regular condiciones de trabajo «en pie de igualdad con el convenio colectivo»,

si bien dentro de un ámbito más restringido, como hemos visto.

Este acuerdo presenta, a diferencia del convenio colectivo, el problema de la vinculabilidad. En este sentido, para que adquiriese efectivamente el carácter vinculante en relación con los contratos de trabajo existentes, el contenido del acuerdo de empresa debiera ser recogido e incluido en todos y cada uno de los contratos de los trabajadores dentro del ámbito de la empresa en cuestión.

Un acuerdo de no aplicación cuyo objeto puede ser no sólo el «descuelgue» simplemente, sino que el grado de afectación des-

cienda tanto a conceptos salariales (nivel básico, de complementos, a la estructura misma del salario) como a los incrementos de los conceptos que componen dicha estructura salarial.

Obtenido el acuerdo, la determinación o fijación de las nuevas condiciones salariales será igualmente objeto de nuevo acuerdo entre empresa y representantes de los trabajadores, y en defecto de éste, siguiendo la vía anterior, será la Comisión Paritaria la que pueda establecer las nuevas condiciones salariales.

De esta forma, resumiendo, la actuación de la Comisión Paritaria del Convenio en relación con la

actuación de cara a un descuelgue salarial se da en dos momentos del proceso cuando el convenio adolece de la previsión de la cláusula del descuelgue, a saber:

- Pretensión de descuelgue sin que haya sido posible un acuerdo entre empresa y trabajadores sobre la no aplicación del régimen salarial previsto en el convenio.

- Cuando en un segundo término, y una vez consensuada la inaplicación del régimen salarial, no exista acuerdo para determinar las nuevas condiciones salariales aplicables a la empresa después de haber aceptado el descuelgue.

Así, al igual que el acuerdo de empresa sobre la inaplicación del régimen salarial tiene carácter subsidiario en relación con la falta de previsión del mismo en el convenio aplicable, la participación de la Comisión Paritaria se hará efectiva sólo ante la falta de acuerdo en un sentido o en otro.

La documentación que deberá aportarse a tal fin será la que prevea el convenio. En su defecto, y para el caso de que no existiera acuerdo y tuviera que estudiar el tema la Comisión Paritaria del Convenio, ésta exigirá, con toda seguridad, un informe a la Inspección de Trabajo, y será ésta quien pida la documentación que estime oportuna. En todo caso, una prueba objetiva sería la copia de inventarios y balances que obra, o debe obrar, en el Registro Mercantil del lugar donde la sociedad tenga establecido el domicilio social. ■

José Manuel
MARTINEZ GALAN



Sanidad a bordo

El origen del tabaco parece estar en América. Desde allí lo trajeron los exploradores españoles hace unos cuatrocientos años. Ya hace unos treinta años que en las revistas médicas empezaron a aparecer artículos sobre la incidencia del tabaco en el cáncer de labios.

EL TABACO

DESDE entonces no han parado de publicarse descubrimientos sobre las enfermedades producidas por el consumo de tabaco:

- Cáncer de boca.
- Cáncer de pulmón.
- Bronquitis.
- Ulcera de estómago...

En la actualidad, el consumo de tabaco está reconocido como una de las causas principales de enfermedad y muerte en la civilización actual.

La Organización Mundial de la Salud dedicó el año 1980 a concienciar al ciudadano sobre la urgencia de erradicar esta droga social.

En España, como en otros países, el coste de las incapacidades que se relacionan con el tabaco se puede decir que es mucho mayor que la cantidad cobrada por impuestos sobre su venta.

Componentes del humo del tabaco

Los componentes más importantes del humo del tabaco son:

— **La nicotina:** que es la responsable de la mayoría de los efectos a corto plazo del tabaco. Así mismo, es la responsable de crear dependencia y de que el tabaco sea considerado como una droga más.

La cantidad de nicotina que pasa a la sangre depende de si se utiliza filtro o no, de la frecuencia y profundidad de la inhalación y de la longitud de la colilla.

— **El alquitrán:** al que se le responsabiliza de la mayoría de los cánceres, así como de los problemas bronquiales y vasculares.

Alquitrán es el nombre que se da a las sustancias

contenidas en el humo del tabaco. Lo componen una gran serie de sustancias responsables de diferentes tipos de cánceres.

— **El monóxido de carbono:** parece ser el componente responsable de las enfermedades cardíacas y también de crear dependencia en el consumidor.

El monóxido de carbono, conocido por «el gas de los braseros», es un producto gaseoso resultante de la combustión de tabaco.

Al fumar un cigarrillo se alcanza una cantidad mayor de monóxido de carbono en la sangre que respirando el aire contaminado por los coches en una calle muy transitada.

Efectos de fumar

Los efectos a corto plazo incluyen un aumento en el pulso y la tensión sanguínea, bajada de temperatura y aumento en la respiración.

En los fumadores novatos puede dar lugar a mareos, diarreas, vómitos, sudoración fría, etc.

El tabaco es un estimulante del sistema nervioso central, pero en los adictos produce relajación. El fumar continuamente aumenta la tolerancia (se aguanta más), disminuyendo los efectos agudos.

Los efectos a largo plazo se producen principalmente en los sistemas broncopulmonares y cardiovasculares. Se sabe que el fumar es la causa principal del cáncer de pulmón, aunque no hay duda de que existen otras causas importantes, como la contaminación industrial.

El fumar también se asocia con cánceres de boca y de tracto respiratorio. Mu-

chas enfermedades respiratorias, bronquitis, enfisemas, inciden más en los fumadores que en los no fumadores, especialmente cuando ambos están expuestos a la contaminación industrial y urbana.

Los fumadores son más propensos que los no fumadores a sufrir la obstrucción de los vasos sanguíneos en el músculo cardíaco, el cerebro y los miembros. Son también más propensos a padecer úlceras de estómago y a tener úlceras que sanan lentamente.



Las heridas de la piel curan peor, en parte porque el fumar disminuye los niveles de vitamina C. Los fumadores tienen menos inmunidad a las infecciones que los no fumadores.

Algunos de los efectos crónicos del fumar son resultado de hábitos asociados. Por ejemplo, el consumo masivo de cafeína es un factor causante de enfermedades cardíacas y de los vasos sanguíneos de los fumadores.

Muchas de las asociaciones entre el fumar y las enfermedades no se aplican a los fumadores de pipa y cigarrillos puros porque estos fumadores no suelen inhalar el humo.

Otro efecto significativo a largo plazo del fumar es la reducción de peso. Al dejar de fumar los fumadores aumentan en unos kilos su peso corporal, al menos hasta restablecerse el equilibrio metabólico normal.

Sintomatología del fumador habitual

El fumador habitual tiene una serie de síntomas que revelan su condición:

— Astenia: cansancio, que a veces desaparece al fumar.

— Anorexia: falta de apetito, que se suele acentuar al fumar.

— Disnea: dificultad para respirar durante un mínimo esfuerzo.

— Disfonía: ronquera del fumador.

— Tos: suele ser por la mañana, con expectoración.

— Impotencia a edades precoces.

— Coloración amarilla de los dientes.

— Dolor de pecho difuso.

— Bronquitis frecuentes.

Tolerancia y dependencia

El tabaco es una droga y produce dependencia física y psicológica a partir del consumo diario de diez cigarrillos.

Sobrepasada esta cifra, más o menos, y a partir de un cierto período de tiempo, que pueden ser meses, el sujeto ya no puede dejar de fumar y de intentarlo tendría un **síndrome de abstinencia**, caracterizado por:

— Intranquilidad o excitación.

— Cuadro vegetativo (sudoración, palpitaciones, mareos).

— Agresividad e irritabilidad, crisis de mal humor y depresión.

— Problemas en las relaciones sociales por falta de control.

— Aumento del peso corporal.

Dejar de fumar

Tres de cada cuatro fumadores desean o han intentado dejar de fumar, pero solamente uno de cada cuatro deja el hábito antes de los sesenta años.

Dejar de fumar es generalmente más fácil que acortar el número de cigarrillos.

Los que dejan de fumar generalmente alcanzan los mismos niveles de salud que los no fumadores después de algunos años de abandonarlo,

especialmente si son jóvenes, aunque algunas de las enfermedades de pulmón pueden no ser totalmente reversibles.

No hay, en general, una cura efectiva para dejar de fumar. Por desgracia, sufrir un ataque al corazón u otras enfermedades graves suelen ser acontecimientos decisivos para dejar de fumar. La mayoría de las **víctimas** que los sobreviven **abandonan** o **reducen** el consumo de cigarrillos sustancialmente.

El aumento del coste de los cigarrillos, al igual que las **campañas anti-tabaco**, no han supuesto una reducción en el consumo hasta la fecha, por la enorme fuerza de las campañas publicitarias favoreciendo su consumo.

El tabaco y la ley

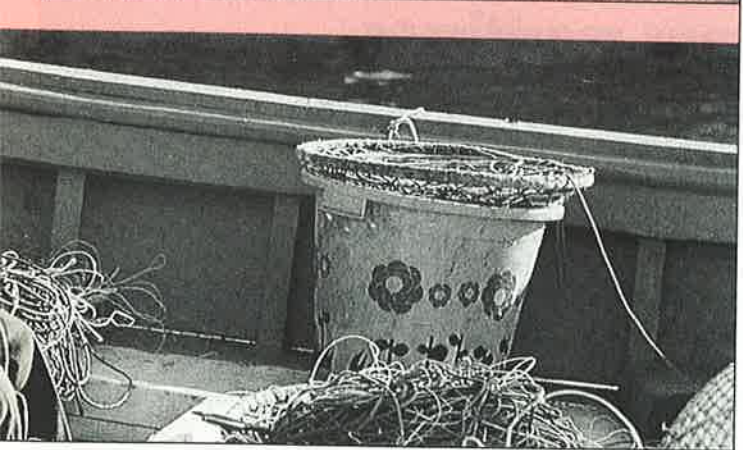
La creación de un ambiente donde nadie fume (trabajo, casa, transporte, almacenes, etcétera) facilita el camino a la abstinencia total. Cuando una persona fuma en público y en un lugar cerrado está contaminando a los no fumadores.

Actualmente en España está en vigor un Real Decreto del año 1988 en el que se regula, entre otras cosas, los lugares públicos donde está permitido fumar y en los que está prohibido. Se hace referencia a los transportes aéreos, marítimos, por carretera y ferrocarril, oficinas y despachos de la Administración pública, taxis, espectáculos públicos, hospitales, etcétera.

En este Real Decreto también se regula la venta de tabaco a menores, así como las **sanciones** por el incumplimiento del mismo.

En otros países, como en EE.UU., la legislación es mucho más estricta con los fumadores. ■

Ana MARTIN
Médico de Sanidad
Marítima



Nuevas medidas de incentivos de empleo

El Gobierno, dentro de su paquete de medidas para reactivar la economía, ha adoptado dos, tendentes a incentivar la contratación de personas paradas. Una de ellas tiene como objetivo favorecer el empleo estable de aquellos colectivos que tienen mayor dificultad en el acceso a los puestos de trabajo, como son los trabajadores mayores de cuarenta y cinco años y parados de larga duración. Para animar a su contratación de forma indefinida el Gobierno ha aprobado una incentivos fiscales mediante la deducción en la cuota de los impuestos de Sociedades o, en su caso, de la Renta de las Personas Físicas (empresarios individuales, excluidos los contratos de servicio doméstico) de la cantidad de un millón de pesetas por cada contratación indefinida de trabajadores mayores de cuarenta y cinco años desempleados de larga duración. Esta deducción será también de aplicación en la transformación de contratos temporales en indefinidos cuando afecten al colectivo indicado. En este sentido, cabe destacar que a 30 de abril del presente año había en España 330.161 hombres mayores de cuarenta y cinco años en situación de paro y 199.219 mujeres. Por lo que respecta a parados de larga duración, las cifras en la misma fecha eran las siguientes: parados durante uno a dos años: 183.168 hombres y 226.834 mujeres. Parados durante más de dos años: 197.686 hombres y 339.193 mujeres.

Otras de las medidas incentivadoras es la reduc-

ción, por la creación de empleo, del coeficiente correspondiente al factor «trabajadores» en los módulos del Impuesto de Actividades Económicas (IAE) y del IRPF en empresas individuales acogidas al sistema de Estimación Objetiva.

La reducción será del 15 por 100 para la creación del primer puesto de trabajo, incrementándose en un 5 por 100 por cada nuevo puesto de trabajo creado hasta un máximo del 35 por 100 para la creación de cuatro o más puestos de trabajo. La reducción se efectuará en el momento de realizar la autoliquidación del impuesto, acreditando la creación y el mantenimiento de los puestos de trabajo. ■

Nueva revista de modelismo naval

La primera revista sobre modelismo naval, llamada *Revista Ilustrada de Historia y Modelismo Naval*, ya está en el mercado. Nacida para responder a la demanda de los aficionados al modelismo a escala, recoge en sus páginas todos aquellos temas que interesan a los aficionados a esta especialidad: técnicas de reproducción de objetos por el método de fotograbado, técnicas de construcción y reconstrucción de modelos en madera, plástico y radio-control. Asimismo, informa a los lectores de todos aquellos concursos, exposiciones, noticias, reportajes y acontecimientos que tienen que ver con la temática del modelismo naval tanto a nivel nacional como internacional.

Como complemento a estos contenidos, la publicación incluye también planos a escala de distintas embarcaciones. Hasta la fecha ha incluido en los dos primeros números el del buque oceanográfico «Hespérides».

La edición de la revista es bimensual, a color, y su distribución se realiza en tiendas especializadas de modelismo, en librerías y por suscripción. No obstante, para aquellos que quieran más información o deseen suscribirse, ésta es su dirección:

«Revista Ilustrada de Historia y Modelismo Naval»
C/ Orense, 18, 3.º, 9
28020 MADRID
Teléfs. (91) 597 15 98 y
556 47 50
Fax (91) 597 11 49



«Faenando la mar»: Nuevo libro sobre temas marítimos

La cultura de trabajo de los pescadores alicantinos, dentro del más amplio campo de todo el Mediterráneo y a la luz de los estudios avanzados en antropología de la pesca, constituye el marco de referencia del libro *Faenando la mar. Pesca en las costas alicantinas*, de Manuel Oliver Narbona, que ha editado la Universidad de Alicante. En esta reciente publicación se incluyen conferencias, ponencias y comunicaciones a congresos, artículos e investigaciones

publicadas en actas o revistas de difícil acceso e inéditos, en torno a la pesca vista desde las perspectivas de la antropología social y cultural. Entre los trabajos que componen el libro figura un amplio estudio sobre la Planificación y control de la actividad pesquera en el Mediterráneo, sobre las Comunidades pesqueras alicantinas, Las almadrabas, Mujer y pesca, Tradiciones pesqueras e influencias de la pesca... ■



MINEA FERRONET

es un poderoso eliminador de óxidos, que soluciona de forma cómoda y sencilla la limpieza de óxidos de todas las superficies. Con su uso se evita el tener que repintar continuamente las zonas dañadas por el óxido.

MINEA FERRONET

Is a powerful rust remover that solves in a simple and convenient way, the cleaning of rust on all surfaces. When using it avoids to repaint continually the zones damaged by the rust.

**SOLICITELO
A SU PROVEEDOR
DE EFECTOS NAVALES.**



Tel. (972) 23 26 11 GIRONA (España)



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.



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
Telex: 8956681
Telegrams: Texmaroil London

▲ MARCO LA REFERENCIA
TSL-342 ▲