

# MAR

N.º 345 - DICIEMBRE 1996

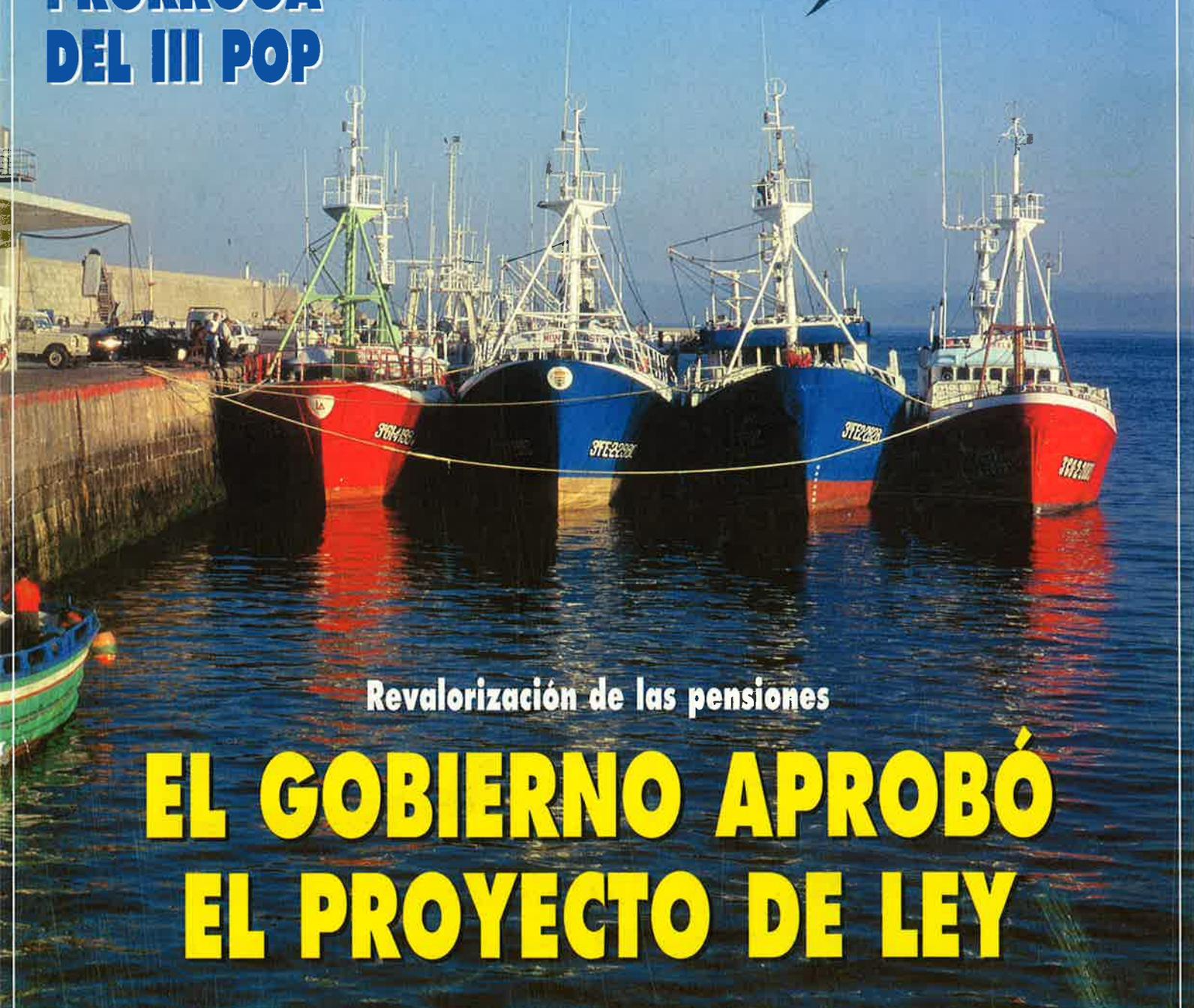
1996

UN AÑO EN EL MAR

**DIFÍCIL ACUERDO  
ENTRE SINDICATOS  
Y ASTILLEROS**

Ajuste de flota pesquera

**PROBABLE  
PRÓRROGA  
DEL III POP**



Revalorización de las pensiones

**EL GOBIERNO APROBÓ  
EL PROYECTO DE LEY**



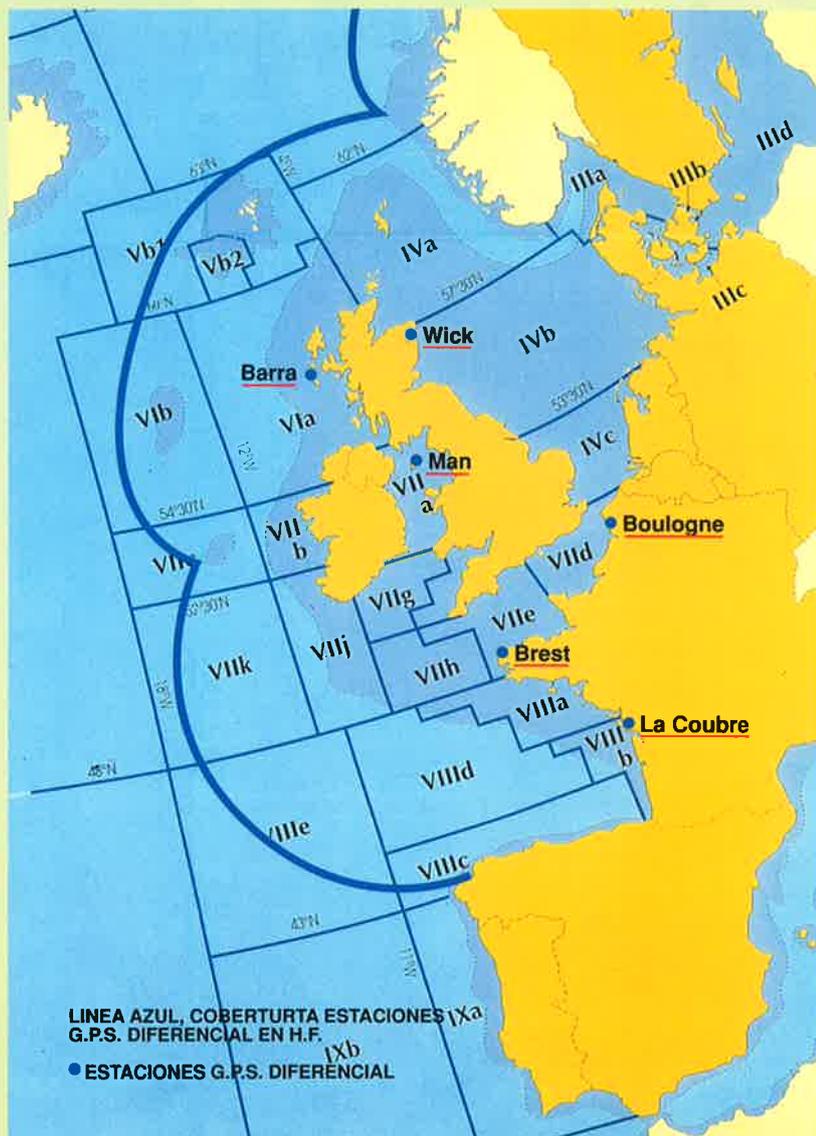
# HISPANOVA MARINE

## ¡PROFESIONALES DE LA ELECTRONICA!



### COBERTURA G.P.S. DIFERENCIAL MEDITERRANEO

- ESTACIONES G.P.S. DIFERENCIAL EN H.F.



### COBERTURA G.P.S. DIFERENCIAL GRAN SOL

RECEPTOR G.P.S. DIFERENCIAL SERCEL  
MODELO NR.51

- PRECISION DE LA POSICION EN MODO DIFERENCIAL, MENOR DE 5 METROS.
- PRECISION DE LA VELOCIDAD EN MODO DIFERENCIAL, MENOR DE 0,1 NUDOS.



### DISTRIBUIDORES Y SERVICIO OFICIAL

HISPANOVA MARINE CANTABRIA: Argentina 7 bajo Tel. y Fax: (942) 23 76 15 - 39008 SANTANDER  
HISPANOVA MARINE VIGO: Cánovas del Castillo 10 bajo Tel: (986) 43 51 55 Fax: (986) 22 40 44  
Télex 83473 HMVE E. 36202 VIGO



# Felicitación navideña del Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales

**E** STA es la primera Navidad en que, como Ministro, puedo dirigirme a ustedes para desearles la mayor felicidad posible en estas Fiestas en compañía de su familia, compañeros y amigos.

Ciertamente, nuestras sociedades, cada vez más complejas, están repletas de viejos y nuevos problemas. Algunos pueden pensar que, bajo esta apariencia de cordialidad y de buena voluntad que parece aflorar en estas fechas, hay una buena dosis de hipocresía. De todos modos, creo que es más humano esperar que ese espíritu sea posible y deseable antes que decidir que no hay esperanza posible. Quiero agradecerles el seguimiento que hacen de la actividad de este Ministerio a través de esta publicación y animarles a favorecer la concordia y el bienestar de España. A todos les deseo, desde el respeto y la tolerancia, fundamentos de la convivencia democrática, que pasen una feliz Navidad y que comiencen con ilusión de vivir ese año importante para todos que va a ser 1997.

Javier Arenas Bocanegra



## FLOTA, ASTILLEROS Y PENSIONES

**F**LOTA pesquera, astilleros y pensiones han sido tres de las notas destacables durante las últimas semanas en relación con el sector marítimo pesquero. Situación de calma pero con la posibilidad de que se produzcan problemas en los próximos meses fundamentalmente en astilleros por el ajuste laboral que plantean las empresas y ante

0  
3  
DIAS

las modificaciones que pueda imponer la Unión Europea en el plan de flota.

En materia de pensiones, el Gobierno aprobó, para su remisión al Parlamento, el proyecto de Ley sobre la revalorización de pensiones. Se trata de un texto que recoge los compromisos suscritos entre la Administración y las organizaciones sindicales en material de pensiones. Con este procedimiento, los acuerdos sobre revalorización pasarán a tener rango de Ley con el apoyo del Parlamento.

El año se ha cerrado con el contencioso de los astilleros abierto ante las pretensiones de la patronal de revisar el plan estratégico de competitividad por el que se tratan de modificar algunas

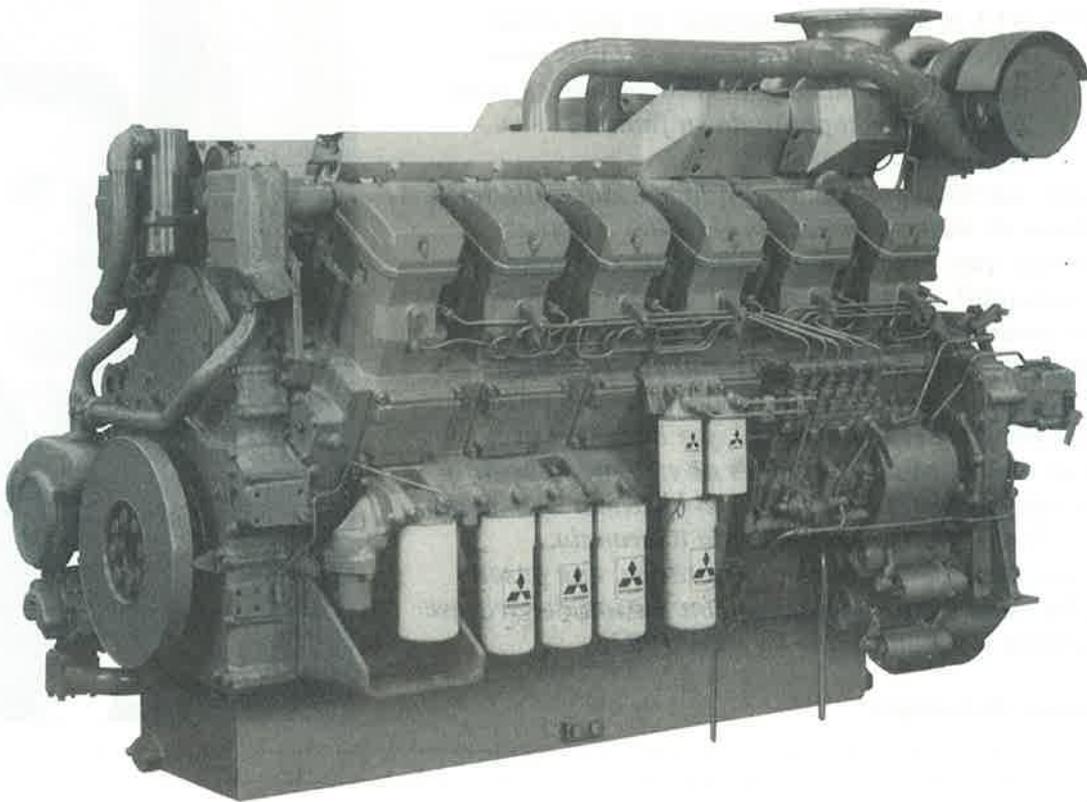
condiciones laborales en los próximos meses. El convenio ofrecido ha sido rechazado en principio por los sindicatos y se espera que ambas partes logren un compromiso de equilibrio sin llegar a la conflictividad en el sector.

En el caso de la flota pesquera, hasta última hora, Bruselas ha intentado avanzar en la aprobación del nuevo plan de flota para ajustar la capacidad de la misma a las posibilidades reales de los caladeros comunitarios o exteriores. Dada la complejidad del acuerdo, al cierre de este número se daba por hecha la prórroga del plan anterior y seguir con las negociaciones en 1997. ■

Vidal Maté

# LA FUERZA DE LA RAZON

**Motores propulsores de 9 a 5.000 CV**



## **LA MAS AMPLIA GAMA EN MOTORES DE NUEVA GENERACION**

Arrastreros, congeladores de altura, patrulleras de alta velocidad, remolcadores, barcos de pasaje y ferrys... sea cual sea su necesidad, hay un Mitsubishi de última generación esperando sus exigencias .

## **LA MAS EFICAZ Y ECONOMICA CAPACIDAD DE PROPULSION**

Tecnología de vanguardia basada en el concepto de la simplicidad. Allí reside el secreto de la económica potencia de Mitsubishi, cuyos motores ofrecen la mejor relación costo-rendimiento con un consumo promedio de gasóleo de un 12% menos que lo habitual.

## **FACIL MANTENIMIENTO**

El sistema automático de lubricación o la ubicación lateral izquierda de las piezas que requieren mantenimiento diario, son sólo dos de las características técnicas que convierten a los motores Mitsubishi en los más sencillos y fiables del mercado.

## **ASISTENCIA TECNICA ASEGURADA**

Una razón más para confiar en Mitsubishi: más de 100 puntos de asistencia técnica en toda España. Para navegar siempre con la tranquilidad de saber que en cada puerto encontrará usted la atención especializada de nuestros equipos técnicos.

**MITSUBISHI  
DIESEL ENGINES**  
*La Potencia de un Líder*

DISTRIBUIDO EN ESPAÑA POR : INNOVACION DIESEL S.A.

Paseo de la Castellana, 130 - 28046 Madrid. Tel. (91) 562 22 07. Fax (91) 564 14 13.

Sucursal : • Gremio Horneros, 15. Polígono Son Castelló. 07009 Palma de Mallorca. Tel. (971) 20 71 30. Fax (971) 76 04 95.



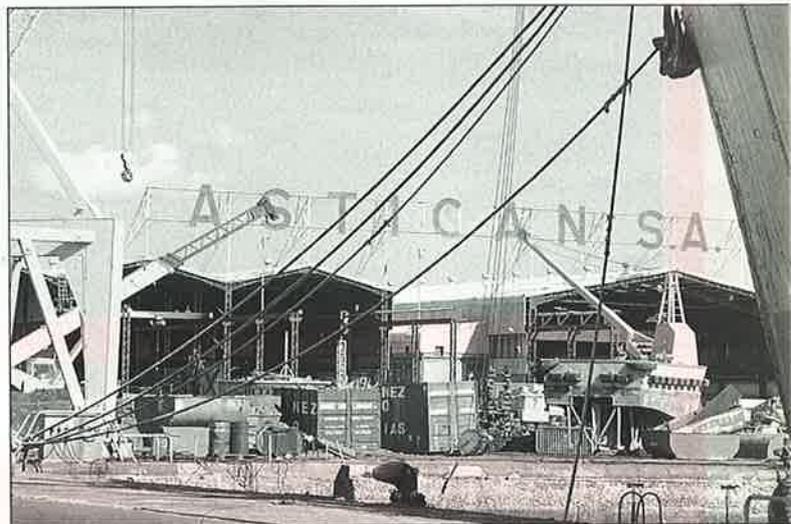
## 6 REVALORIZACIÓN DE LAS PENSIONES

El Consejo de Ministros aprobó un proyecto de Ley para la revalorización de las pensiones.



## 10 ORDENACIÓN DE FLOTA

La Unión Europea acelera la negociación del IV Programa de Orientación Plurianual de la Flota.



## 22 DISCREPANCIAS EN ASTILLEROS

Sindicatos y Astilleros no se ponen de acuerdo sobre el nuevo convenio.

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

**Director general:** Rafael Mateos Carrasco.

**Director:** Vidal Maté.

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

**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:** Puigxuriguier, s/n. - Tel. (93) 441 05 15. **Bilbao:** Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 62 22. **Cádiz:** Casa del Mar. Tel.: (956) 25 17 04. **Cartagena:** Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. (968) 50 20 50. **Castellón:** Casa del Mar. Plaza Monturiol, s/n. - Tel. (964) 22 14 08. **Cautla:** Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. (965) 51 11 24. **Gijón:** Casa del Mar, Eduardo Castro, s/n. - Tel. (985) 32 51 03. **Gulpírczcoa:** Casa del Mar. Pasaje de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. **Huelva:** Casa del Mar. Avda. Hispano-América, s/n. - Tel. (955) 25 75 65. **La Coruña:** Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal. - Tel. (981) 28 70 00. **Las Palmas:** Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58. **Lugo:** Carril dos Loureiros, s/n. - Tels. (982) 22 34 50 ó 22 34 54. **Madrid:** Luisa Fernanda, 16. - Tel. (91) 241 97 60. **Málaga:** Puente del Carmen, s/n. - Tel. (952) 22 72 75. **Melilla:** Inspector Torralba, 9 - Tel. (952) 68 16 64. **Santa Cruz de Tenerife:** Avda. de Anaga. - Tel. (922) 27 11 50. **Santander:** Casa del Mar. Avda. Sotileza, s/n. - Tel. (942) 21 46 00. **Sevilla:** Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. **Tarragona:** Casa del Mar. Fco. Bastos, s/n. - Tel. (977) 22 71 66. **Valencia:** Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16. **Vigo:** Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. (966) 29 09 50. **Villagarcía de Arosa:** Casa del Mar. Avda. de la Marina, s/n. - Tel. (966) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

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

**Publicidad:** Vicente Barberá. Calle Don Ramón de la Cruz, 71, bajo D. 28001 MADRID. Teléfono (91) 309 24 71. Fax 309 11 40.

**Imprime:** ARTEGRAF. Sebastián Gómez, 5. 28026 MADRID. Depósito Legal: M. 16516/1963. NIFO: 205-96-002-3

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

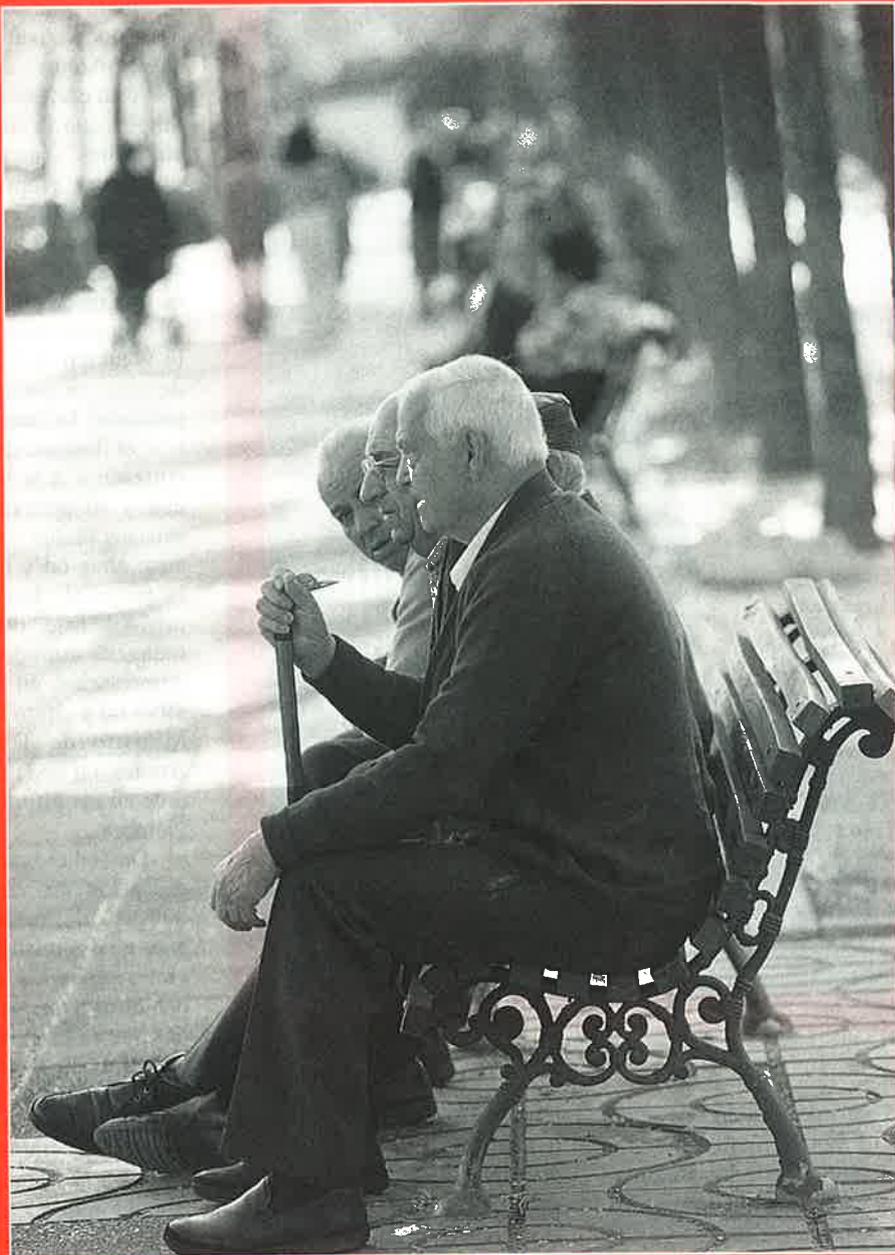


El Consejo de Ministros lo ha remitido al Parlamento

# **APROBADO EL PROYECTO DE LEY QUE GARANTIZA LA REVALORIZACIÓN DE LAS PENSIONES**

**El Consejo de Ministros, en su primera reunión celebrada fuera de Madrid y que tuvo lugar en Canarias el pasado 29 de noviembre, acordó enviar al Parlamento el Anteproyecto de Ley de Consolidación y Racionalización del Sistema de Seguridad Social. Esta norma desarrolla el acuerdo firmado el pasado día 9 de octubre por el Presidente del Gobierno, José María Aznar, y los Secretarios Generales de UGT y CCOO, Cándido Méndez y Antonio Gutiérrez. En este anteproyecto, que tiene que pasar por el trámite de ser aprobado por el Congreso y el Senado, se introducen importantes novedades, entre ellas la garantía permanente de que las pensiones se revalorizarán cada año en función del IPC y la separación definitiva de las fuentes de financiación de la Seguridad Social que deberá ser culminada en el año 2000.**

**La importancia de este anteproyecto radica en que su objetivo es consolidar el sistema público de pensiones y da un importante paso para desarrollar en legislación concreta las recomendaciones adoptadas por todos los partidos políticos, en Toledo en 1995, para reformar el Sistema de Seguridad Social de cara a su supervivencia futura.**



**E**STE Anteproyecto de Ley recoge los principales puntos acordados entre el Gobierno y los Sindicatos en lo que se ha considerado un pacto histórico, ya que ha sido el primero que se ha firmado entre el Ejecutivo y los agentes sindicales después de 13 años. El acuerdo cuenta también con el dictámen favorable, aunque con la abstención de los empresarios del Consejo Económico y Social. Este organismo entiende que "el Anteproyecto de Ley plasma

adecuadamente los principios del Pacto de Toledo y los contenidos del acuerdo firmado entre el Gobierno y los Sindicatos". El dictamen del CES, que valora muy positivamente el esfuerzo por separar las fuentes de financiación de la Seguridad Social, aprecia una notable mejora en el reforzamiento de los principios de contributividad y proporcionalidad, que subyacen en el nuevo sistema de determinación de la base reguladora de la pensión de jubilación y de determinación de sus cuantías.

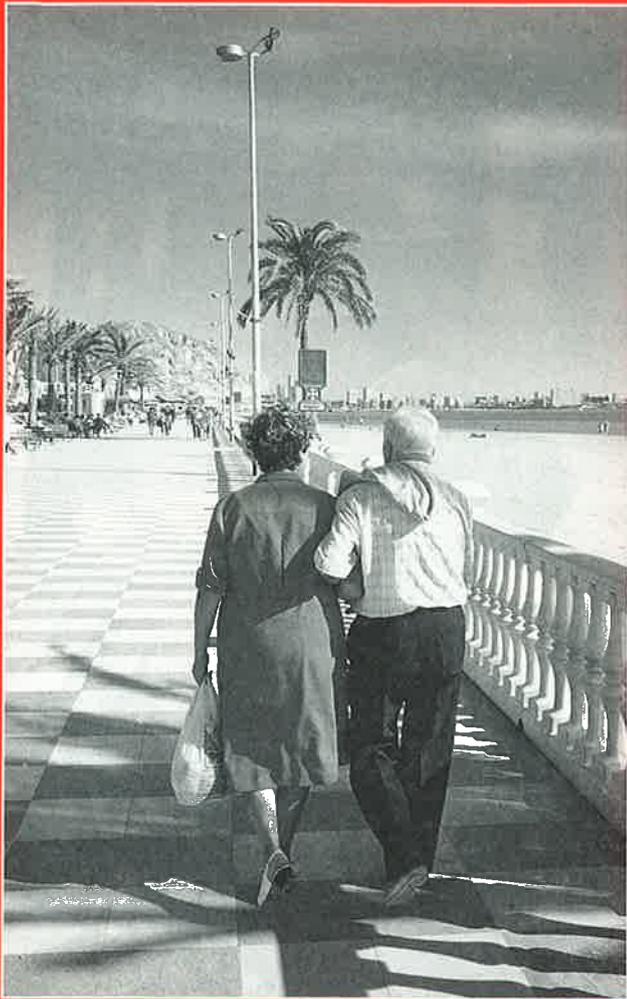
También el CES esgrime

juicios positivos con respecto a los topes máximos de cotización, porque corrige los desequilibrios entre los límites de cotización en algunos grupos profesionales con su salario real y sobre la reforma del período de cotización exigible para el acceso a la pensión de jubilación, ya que considera que el incremento de 8 a 15 años refuerza la equidad del sistema.

### **Trámite Parlamentario**

El trámite parlamentario de este Anteproyecto de Ley no

se espera que sea largo, dado el calado de su contenido y de la importancia social que tiene, ya que no sólo afecta a los actuales pensionistas sino a los contribuyentes de hoy que esperan recibir sus prestaciones en el futuro. Es más que probable que se apruebe en el primer trimestre del año para que pueda entrar automáticamente en vigor. En este sentido es casi seguro que cuente con el respaldo de la casi totalidad de las fuerzas políticas representadas en el arco parlamentario y que también en su día suscribieron las recomendaciones



del Pacto de Toledo. Ya en el pasado mes de octubre, cuando el Gobierno y los Sindicatos firmaron el acuerdo, los grupos parlamentarios del PP, PSOE, CIU, PNV y el socio catalán de Izquierda Unida, Iniciativa per Catalunya, mostraron su respaldo al mismo. La única fuerza que se descolgó fue Izquierda Unida.

Aunque hubiera sido deseo del Gobierno haber contado con el apoyo de la patronal CEOE para elaborar este anteproyecto de Ley no ha sido posible, ya que ésta no suscribió el acuerdo firmado con los sindicatos. Las diferencias provenían de los deseos de los empresarios de que se hubiesen reducido las cotizaciones y de que consideraron que con este acuerdo no sólo no se reducían los costes sino que se incrementaban porque se pretendía

igualar paulatinamente las cotizaciones a salarios reales, los denominados "destopes", lo que representa que tendrían más costes sociales a su cargo.

No obstante, y aunque una posterior propuesta por parte de la patronal para firmar un

acuerdo con el gobierno no fue aceptada por el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Javier Arenas, quien informó que ésta era "sectorial y menos amplia que la firmada con los sindicatos", las posturas entre gobierno y empresarios se han ido acercando en las semanas siguientes, ya que el diálogo siempre se ha mantenido. Buena prueba de ello es que la CEOE simplemente se abstuvo en la votación del CES en lugar de votar en contra. También el gobierno ha accedido a efectuar el destope de las bases de cotización a la Seguridad Social y su aproximación a los salarios reales en un plazo de siete años tal y como deseaba la patronal. Sin embargo, el inicio de este "destope" no comenzará cuando querían los empresarios, en 1998, sino en 1997 tal y como les anunció el Ministro de Trabajo, Javier Arenas, en una reunión mantenida en los últimos días de noviembre.

De todas formas los empresarios no van a estar al margen de estas cuestiones pues en esa misma reunión, Javier Arenas, se comprometió con ellos a que todas las medidas que se promuevan sobre el futuro de la Seguridad Social se debatirán en el Consejo del Instituto Nacional de Seguridad Social (INSS) donde los empresarios están representados al igual que los sindicatos.

Así pues, cuando este anteproyecto sea Ley los perceptores del sistema empezarán a percibir las primeras medidas

**Por primera vez, la revalorización de las pensiones según el IPC quedará regulado de forma permanente.**

de la misma: garantía permanente de revalorización de las pensiones según la inflación anual prevista, con cláusula de revisión; cálculo de las futuras pensiones sobre la cotización de nueve años en lugar de los ocho actuales. En años posteriores este período de cómputo se irá incrementando a razón de un año por ejercicio presupuestario hasta llegar a los 15 que se establecerán por la nueva Ley. También se establece que para el año 2000 la separación de las fuentes de financiación de la Seguridad Social entre la parte contributiva (cotizaciones) y la no contributiva (aportaciones del Estado a través de los presupuestos generales). La jubilación se mantiene en los 65 años aunque se incentivará la permanencia en activo. ■

**Concha Hernández Carazo**





## PUNTOS CLAVE DEL ANTEPROYECTO DE LEY

Los principales puntos en que se apoya la futura Ley de Consolidación y Racionalización del Sistema de Seguridad Social que el Gobierno ha enviado al Parlamento son:

### ▶ REVALORIZACIÓN AUTOMÁTICA:

Se introduce, por primera vez, de forma permanente en nuestra legislación. Las pensiones contributivas se revalorizarán al comienzo de cada año en función del IPC previsto. Si el IPC acumulado -período noviembre-noviembre- es superior al previsto, se procederá a la correspondiente actualización. Si es inferior, las diferencias serán absorbidas por el consiguiente incremento de pensiones.

### ▶ SEPARACIÓN FINANCIERA:

Será gradual y deberá estar culminada en el año 2000, de modo que las prestaciones universales (sanidad y no contributivas) se financien con impuestos y las prestaciones contributivas, con cotizaciones. El proyecto de Ley aborda también la delimitación de las prestaciones según su naturaleza.

### ▶ CONSTITUCIÓN DE FONDO DE RESERVA:

Se dotará un fondo de reserva

con cargo a los excedentes de cotizaciones sociales que puedan resultar de la liquidación de los Presupuestos de la Seguridad Social en cada ejercicio económico.

### ▶ COTIZACIONES:

Establecimiento gradual de un único tope de cotización para todas las categorías profesionales. A partir de 1997 se aproximarán las cuantías de las bases máximas de los grupos 5 al 11, inclusive, en los términos que establezca la correspondiente Ley de Presupuestos Generales

del Estado. Esta medida comenzará en 1997.

### ▶ PERÍODO DE CÓMPUTO:

Se ampliará gradualmente, desde los 8 años actuales hasta los 15, el número de años a cotizar para tener derecho a la pensión de jubilación. El período de carencia cualificada se diluye, al requerirse sólo 2 años de cotización en los últimos 15.

### ▶ EDAD DE JUBILACIÓN:

La edad legal se mantiene a los 65 años. El Gobierno podrá otorgar subvenciones, desgravaciones o deducciones cuando el trabajador opte por permanecer en activo alcanzada esta edad. En las jubilaciones forzosas, y para quienes hayan cotizado más de 40 años, el coeficiente reductor baja del 8% al 7%.

### ▶ CUANTÍA DE LA PENSIÓN:

Con 35 años cotizados se percibirá el cien por cien de la pensión; con 25, el 80% y con 15 el 50%.

### ▶ INVALIDEZ:

El proyecto de Ley establece una mayor seguridad jurídica para las pensiones de invalidez. Los grados de incapacidad se determinarán en base a una "lista de enfermedades" que reglamentará el Gobierno, a propuesta del Consejo General el INSS. Las pensiones de invalidez ya en vigor pasarán a ser de jubilación cuando el beneficiario cumpla los 65 años, sin menoscabo de los derechos adquiridos.

### ▶ VIUDEDAD:

Las pensiones mínimas de viudedad, cuando los beneficiarios tengan menos de 60 años se equiparán en un período de cuatro años a las que perciben los beneficiarios de entre 60 y 64 años. La equiparación se supedita a las cargas familiares y el nivel de ingresos.

### ▶ ORFANDAD:

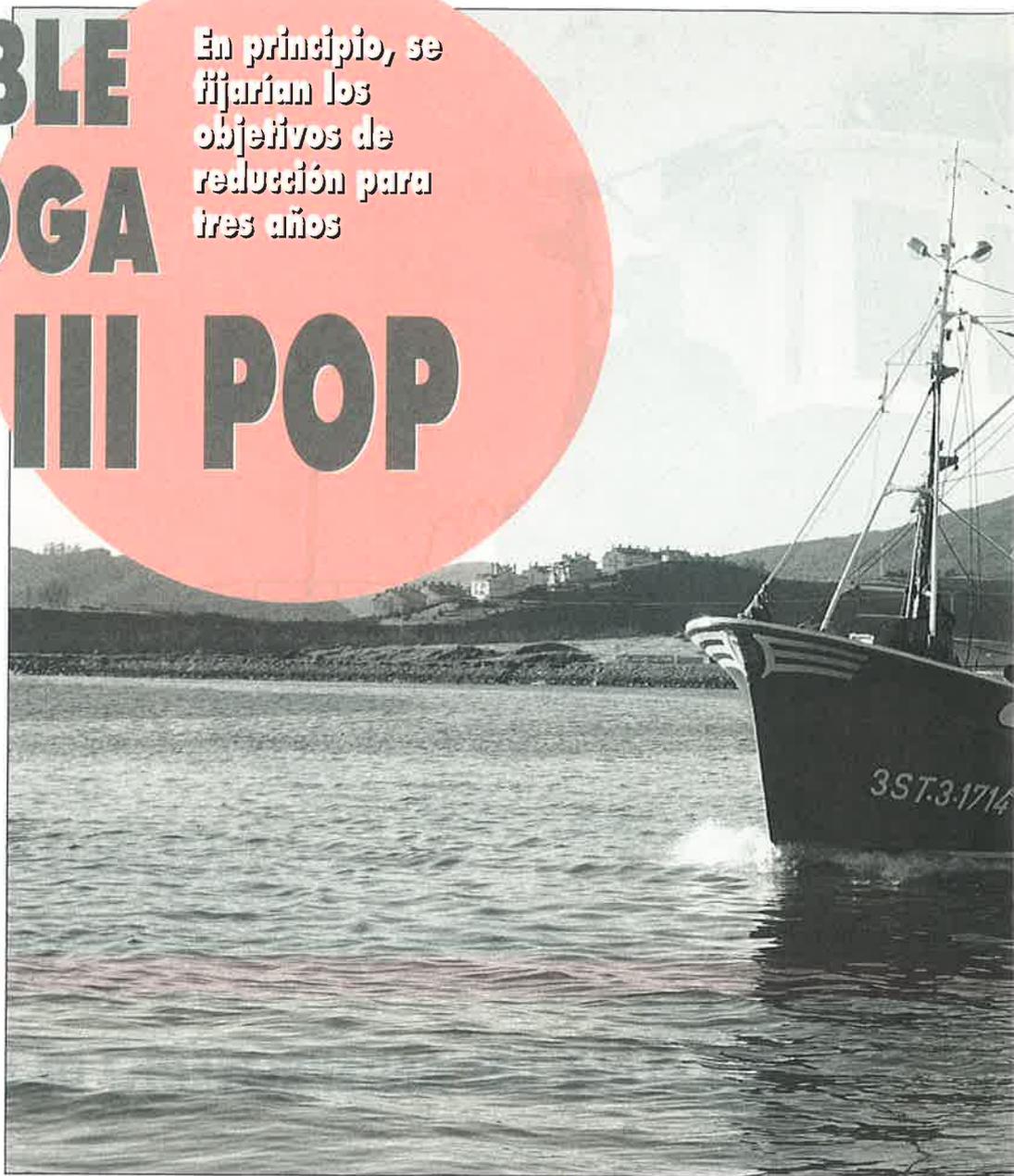
La duración de las pensiones de orfandad se amplía hasta los 21 años y hasta los 23 si faltan ambos padres, siempre y cuando los beneficiarios no realicen trabajos remunerados. ■

# PROBABLE PRÓRROGA DEL III POP

En principio, se  
fijarían los  
objetivos de  
reducción para  
tres años

El IV Programa de Orientación Plurianual de la Flota (POP) sigue en el alero. Las negociaciones de los últimos meses entre la Administración comunitaria y los diferentes países miembros no ha terminado en los acuerdos que se esperaban en un principio.

A estas alturas del año, todo parece indicar que habrá una prórroga del III POP y que el IV no estará listo hasta los primeros meses de 1997. Bruselas, en este contexto ha planteado una propuesta de la Presidencia por la que se propugna la reducción del esfuerzo pesquero, en otras palabras, la reducción de la flota, en un 20% para las poblaciones definidas en peligro de agotamiento y del 15% para las calificaciones como sobreexplotadas mientras se mantienen los niveles de actividad para las definidas como totalmente explotadas. Bien claro que estas propuestas y esos porcentajes son solamente para tres años, entre el uno de enero de 1997 y el 31 de diciembre de 1999. Sería la primera parte del nuevo POP, mientras la segunda se cifraría en función de los datos que aporten para aquella fecha los estudios de los científicos.





**E**N la reunión de los ministros de Pesca del pasado mes de noviembre, los responsables de los países miembros no llegaron a ningún acuerdo. La presidencia puso sobre la mesa una propuesta transaccional y la misma fue remitida para su estudio por el Co-reper. En medios de la Secretaría General de Pesca se ve muy difícil que se pueda lograr un acuerdo sobre esta IV POP para antes de fin de año. Organizaciones tan importantes como la Cooperativa de Armadores de Vigo

considera que es fundamental que la Unión Europea tenga en cuenta el esfuerzo pesquero llevado a cabo en los últimos años por el sector español que ya habría cumplido con las reducciones planteadas. Estas mismas fuentes coinciden en señalar la imposibilidad de lograr un acuerdo para que el IV POP entre en vigor el próximo uno de enero por lo que, lo más probable es que se prorrogue el actual en los términos planteados por la presidencia para tres años.

La propuesta transaccional contempla la aprobación

inicial una primera fase de este plan a tres años, hasta el 31 de diciembre de 1999 con reducciones, según las zonas, con un máximo en este período del 20% en los caladeros donde la situación sea más grave, del 15% en el segundo escalón y la congelación del esfuerzo pesquero en el resto. A partir de 1999, en base a los datos que existieran en ese momento, se aplicarían las condiciones para los tres años siguientes.

La presidencia señala en su propuesta la necesidad de proceder a una reestructuración del sector pesquero co-

munitario teniendo en cuenta las características propias de cada pesquería así como las posibles consecuencias sociales y económicas. En esta misma línea de no tomar el mar como un todo uniforme, se indica la obligación de fijar normas por segmentos de flotas en relación con las poblaciones de los peces así como las diferentes condiciones de cada Estado miembro. La presidencia hace igualmente una reflexión sobre los puestos de trabajo que se generan con la actividad de la pesca y la necesidad de salvaguardar los equilibrios existentes en el acervo comunitario teniendo en cuenta el principio de estabilidad relativa.

A partir de esta reflexión previa, la presidencia pone sobre la mesa uno de los problemas más graves que tienen las actuales pesquerías y sobre los que se deberían buscar soluciones como es la alta mortalidad de los peces. Además de esta medida, se considera indispensable una reducción del esfuerzo pesquero con el fin de evitar el agotamiento de determinados caladeros donde las poblaciones se hallan sobreexplotadas. Excepción aparte serían las actividades de algunas flotas artesanales de bajura en función del importante empleo que generan en sus respectivas zonas, mientras no son el mayor peligro para el agotamiento de los recursos.

Una tercera parte de la justificación de la propuesta de la presidencia se centra el cómo abordar ese proceso de ajuste en las pesquerías y el sistema a poner en marcha. La presidencia se inclinará por el ajuste de las flotas en el ámbito comunitario así como en aquellas otras que operen en otros caladeros en base a los acuerdos suscritos por la Unión Europea. La propuesta habla inicialmente de seguir con un IV POP a seis años. Sin embargo, aca-

ba concluyendo la posibilidad de fijar unos primeros objetivos en la reducción del esfuerzo pesquero solamente para tres años, hasta finales de 1999. Se marcaría este período por ser en 1999 cuando termina el período financiero en el marco de los fondos estructurales y, también, por estimar que para ese mismo año existirán informes referidos a la evolución de los caladeros, lo que permitirá fijar en base a datos científicos, los objetivos para los tres años siguientes.

La presidencia señalaba en su documento que, para los próximos tres años, la reducción del esfuerzo pesquero debería ser de los siguientes porcentajes. Para las zonas definidas como en peligro de agotamiento (bajo las siglas DR), la reducción sería del 20%. Entre esas zonas se hallan la sardina y la merluza en las zonas VIIIc y IX. Se hallan también en esta situación las especies arenque y bacalao en el Báltico;



## SITUACIÓN DE LOS CALADEROS

Especies	Báltico III hod	Skagerrak Kattegat III a	Mar del Norte IV	Oeste de Escocia VI	Mar de Irlanda VII a	Oeste de Irlanda VII b,c	Sur de Irlanda/Oeste del Canal VII efghj	Este del Canal VII d	Cantábrico VIII abd	Península Ibérica VIIIc IXa	Mediterráneo
Arenque		FE	DR				FE	OF			
Caballa		DR	DR	OF	OF	OF	OF	OF	OF	OF	
Sardina										DR	
Salmón	DR										
Atún							OF	OF	OF	OF	OF
Pez espada							OF	OF	OF	OF	OF
Bacalao	DR	DR	DR	DR	DR		OE	DR			
Eglefino		OF	OF	OF	FE			OF			
Merlán			FE	OF	FE		FE	FE			
Carbonero		OF	OF	DR							
Merluza		OF	OF	OF	OF	OF	OF	OF	OF	DR	
Solía		OF	DR		FE		DR	FE			
Lenguado			DR		OF		DR	DR	OF		
Rape				OF	OF	OF	OF	OF	OF	OF	
Gallo				FE	FE	FE	FE	FE	FE	FE	
Cigala		OF	FE	OF	FE		FE		OF	FE	

DR: Riesgo de agotamiento: biomasa de reproducción actualmente por debajo de los niveles biológicos mínimos aceptables o que, de continuar los niveles actuales de mortalidad de los peces, podría entrar en breve en dicha fase.

OF: Sobreexplotación: aumento moderado o sustancial a largo plazo si se reduce el esfuerzo; en caso de fuerte sobreexplotación, riesgo a medio plazo de que la biomasa de reproducción caiga por debajo de los niveles biológicos mínimos aceptables.

FE: Totalmente explotado: en caso de aumento o reducción moderados del esfuerzo no se prevén aumentos o pérdidas sustanciales a largo plazo.



arenque, caballa, bacalao, so-lla y lenguado en la zona IV del Mar del Norte; carbonero y bacalao en la zona VI del Oeste de Escocia; bacalao y lenguado en la zona VIII del Este del Canal, etc.. Para los caladeros con poblaciones sobreexplotadas (calificadas bajo las siglas OF), la reducción prevista para este período será del 15%. Esta es la situación más generalizada en el conjunto de los caladeros comunitarios. Para las zonas a, b y d VIII del Cantábrico, se hallan en esta situación la caballa, atún, pez espada, merluza, lenguado, rape y cigala. En las zonas VIIIc y IXa en la Península Ibérica, se hallan en esta clasificación caballa, atún, pez espada y rape. En el Mediterráneo, esta situación afecta al pez espada y al atún. Finalmente, hay un tercer escalón cuando

### **Habría un recorte del 20% en los caladeros con riesgo de agotamiento y del 15% en los sobreexplotados**

las poblaciones se hallen totalmente explotadas y donde se propone que en las mismas no se aumente el esfuerzo pesquero. En este caso se hallarían las pesquerías de gallo y cigala en la península Ibérica y la de gallo en el Cantábrico. Para el resto de las pesquerías no se producirá ningún aumento en el esfuerzo pesquero.

Considerando la situación de las pesquerías artesanales, la propuesta señala que, en cada Estado miembro, los buques de pesca que no alcancen una longitud de 10 metros entre perpendiculares quedarán exentos del cumplimiento de estas medidas de reducción. En todo caso, la capacidad de estas flotas así como el número de

estos barcos no deberán aumentar en el período que va desde el uno de enero de 1997 al 31 de diciembre de 1999. Para determinar la segmentación de la flota se tomarán en cuenta los contenidos del III POP. La capacidad de los segmentos se expresará como mínimo en TRB y el Kw. Cuando se utilicen artes de arrastre, se expresará en términos de capacidad y su actividad en términos de tiempo pasado en el mar. La reducción del esfuerzo para los segmentos de una flota en un Estado miembro se hará mediante la reducción de capacidad o con la limitación del esfuerzo pesquero o mediante ambos factores a la vez. La presidencia daba un plazo a los Estados miembros para que entregasen sus programas para limitar el esfuerzo pesquero antes del 30 de marzo de 1997. Quienes no entregasen tales programas, deberían limitarse a cumplir los objetivos de reducción de esfuerzo pesquero con la eliminación de flota.

Por parte de la presidencia se señalaba que, para el cumplimiento de los objetivos en diciembre de 1999 se tomarían como punto de partida los objetivos señalados para el 31 de diciembre de este año en el III POP. Para España eso supone que ya se habrían cumplido prácticamente los objetivos que se fijan para el próximo trienio. Antes del 30 de junio de 1997 la Comisión adoptaría los programas de orientación plurianuales y, para antes también del 30 de marzo de 1999 Bruselas presentaría sus informes sobre el estado y la evolución de los caladeros. Por el momento, a estas alturas del año, todo está en el aire. Y lo más probable es que el III POP se siga aplicando en los primeros meses de 1997.

V.M.

**84** Reunión del Consejo Internacional para la explotación del Mar

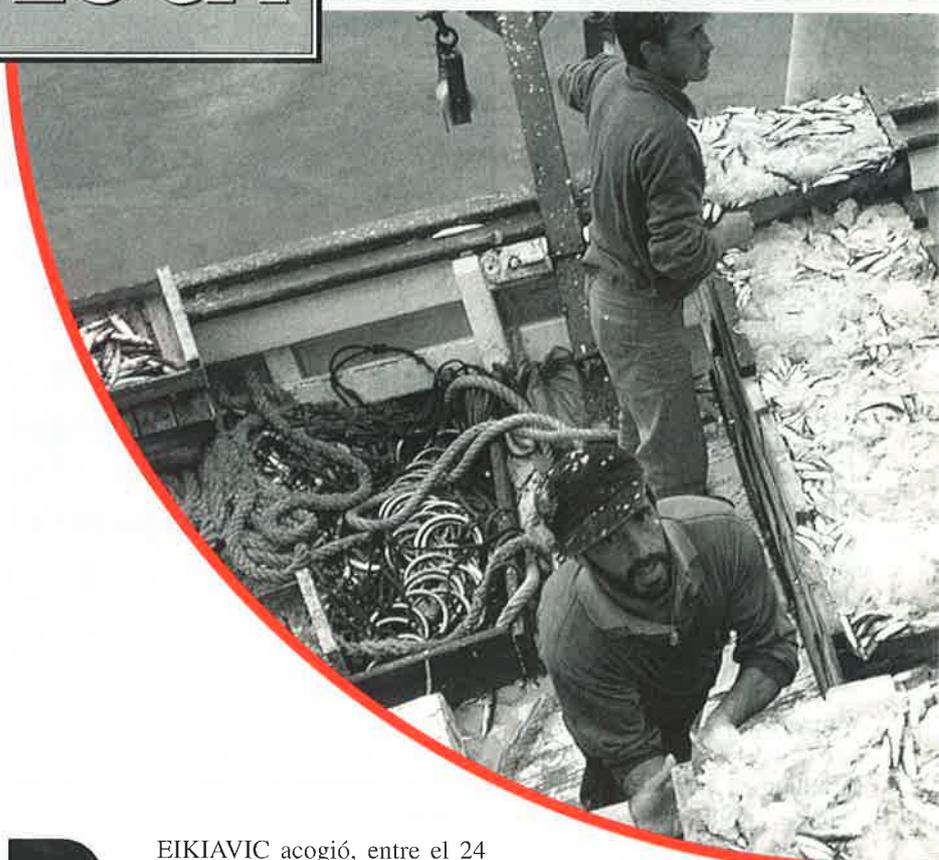
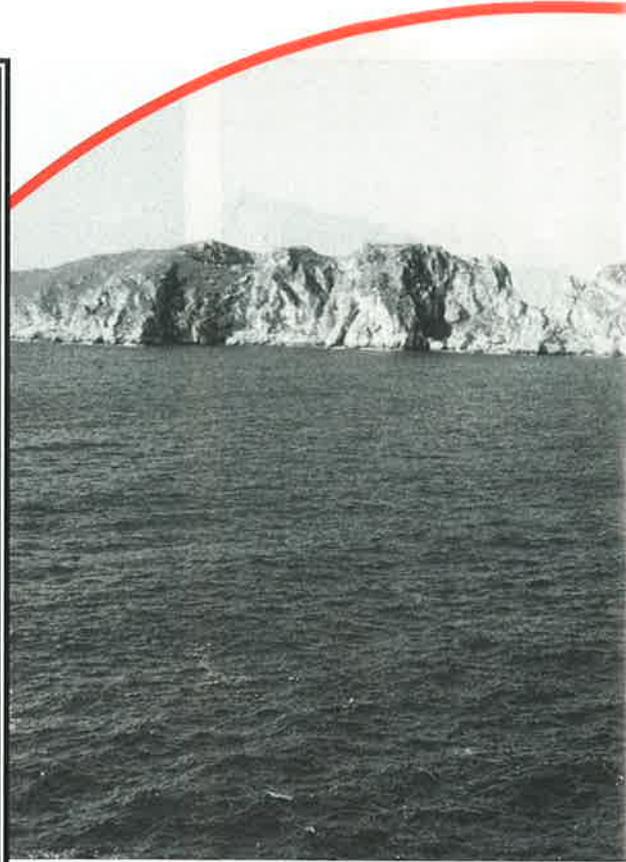
# ECOSISTEMAS, FACTORES AMBIENTALES Y PESCA

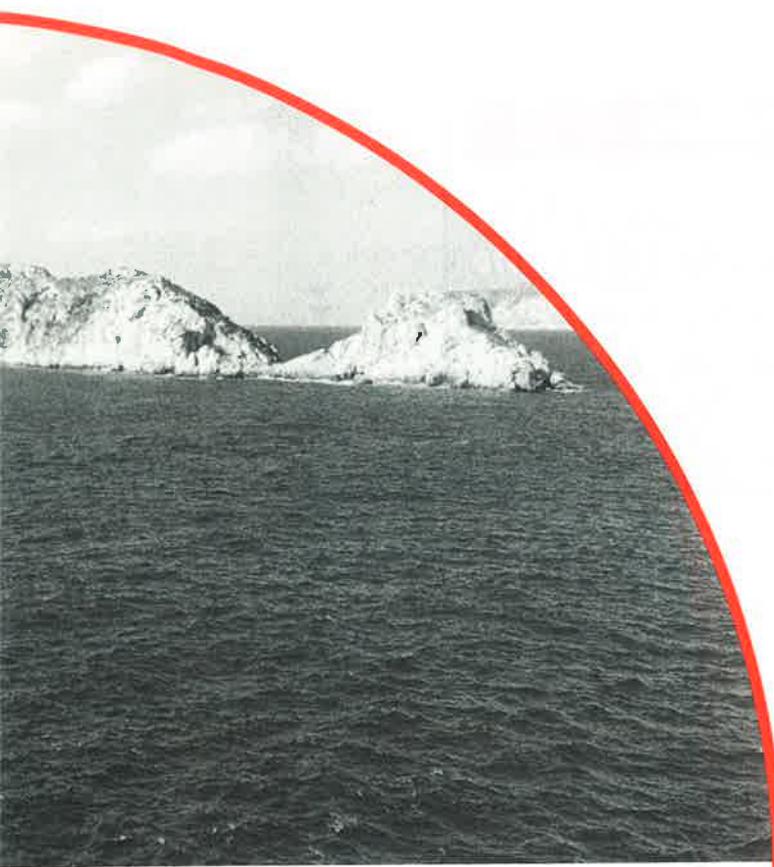
El estudio de los impactos que las actividades pesqueras tienen sobre los ecosistemas marinos y los resultados de proyecto SEFOS, dedicado a analizar la influencia que la corriente que recorre el borde de la plataforma europea ejerce sobre las reservas de determinadas especies de peces, fueron lo más destacable de la 84ª Reunión del Consejo Internacional para la Exploración del Mar, habitualmente conocido por sus siglas inglesas ICES. Unos temas que, junto a otros muchos también tratados en sus reuniones de trabajo por cerca de quinientos científicos de diecinueve países, tienen un especial interés para el sector pesquero. No hay que olvidar, por ejemplo, que el ICES establece los Totales Admisibles de Capturas (TAC) de los que parte la Comisión Europea para establecer las cuotas pesqueras de los países miembros.

**R**

EIKIAVIC acogió, entre el 24 de septiembre y el 4 de octubre, a cerca de quinientos científicos de los diecinueve países miembros del Consejo Internacional para la Exploración del Mar, así como observadores de otros organismos internacionales y países que no pertenecen al ICES, como Australia y Afri-

ca del Sur. Nueve días de trabajo en la capital islandesa donde los doce comités científicos del Consejo presentaron sus estudios específicos, complementados con ocho sesiones mono-





### La delegación española

estuvo formada por una veintena de investigadores del Instituto Español de Oceanografía, las Universidades de Oviedo y La Coruña y el Instituto de Investigación y Tecnología Pesquera del Gobierno vasco

gráficas, una reunión mixta de dos comités y un mini-simpósio, en los cuales se han presentado más de cuatrocientos murales y comunicaciones orales sobre los aspectos de la oceanografía, la biología pesquera y la maricultura, de las que más de una treintena correspondían a autores españoles.

Especial mención merece, a juicio de Orestes Cendrero, director del Laboratorio del Instituto Español de Oceanografía de Santander (IEO) y delegado español en el ICES, el mini-simpósio dedicado al estudio de los impactos que las actividades pesqueras tienen sobre los ecosistemas marinos. *Ha sido una importante iniciativa, señala Orestes Cendrero, para profundizar en el conocimiento de cómo afecta la pesca a los ecosistemas marinos y no sólo a las especies directamente explotadas.*

### Ecosistema y artes de pesca

Orestes Cendrero nos sitúa en el objeto de este estudio: Los artes pesqueros alteran los fondos, y por lo tanto el hábitat de muchas especies, con lo que modifican la composición del bentos; los sedimentos que levantan y quedan en suspensión hacen disminuir la transparencia del agua y actúan mecánicamente sobre los huevos de larvas de varias especies, aumentando su mortalidad y afectando así a su reclutamiento. La mayoría de las pesquerías dan lugar a descartes de ejemplares que influyen en la mortalidad total de la especie, por una parte, y, por otra, son fuente de alimento, a veces importante, para otras especies. Además, se ha comprobado que las especies sometidas a alta explotación sufren cambios en sus funciones biológicas (maduración sexual y crecimiento). Todos estos factores se irán incorporando a los modelos para la evaluación de las reservas de pesca para mejorar las predicciones acerca de su evolución.

Gracias al mejor conocimiento de los efectos de la actividad pesquera sobre los ecosistemas (no sólo sobre las reservas de peces, sino también

sobre las aves marinas, cetáceos y otras especies), se podrán valorar mejor estas consecuencias y tomar las oportunas medidas sobre los efectos perjudiciales.

Otro de los trabajos a destacar, según Orestes Cendrero, es el de la sesión monográfica donde se expusieron los resultados del proyecto SEFOS. Este proyecto, en el que han participado dieciséis institutos pertenecientes a catorce países, tenía como propósito documentar la influencia que la corriente que recorre el borde de la plataforma continental europea (desde Portugal hasta Noruega, ejerce sobre las reservas de cinco especies: caballa, jurel, arenque, bacaladilla y merluza. *Este estudio, financiado por la UE, se ha terminado ahora y viene a poner en evidencia lo poco que se sabe sobre el ecosistema.*

*Las migraciones y el desove de algunas de estas especies -jurel, bacaladilla y caballatienen lugar en el conjunto de toda la región. La combinación de los resultados de prospección pesquera, señala el delegado español en el ICES, de las pescas comerciales y de los estudios sobre huevos, larvas, juveniles y adultos permite llegar a la comprensión total de las variaciones reales que experimentan la distribución y la migración de las especies. Por medio del estudio de todos estos datos es posible analizar retrospectivamente el reclutamiento y conocer los factores que han tenido mayor influencia en el reclutamiento.*

Orestes Cendrero centra la importancia que han tenido estos dos estudios -el dedicado a los impactos de las actividades pesqueras sobre los ecosistemas marinos y el del proyecto SEFOS- en que *se pone en evidencia algo que se intuía: que la evaluación de los "stocks" como un ente individualizado tiene imperfecciones y se tratan de corregir. La merluza no vive sola, depende de los depredadores, de los desplazamientos de las corrientes... Hasta el momento no se había podido integrar todo en un modelo. Ahora se va a los modelos multiespecíficos para saber mejor lo que pasa.*

## Comités asesores

El objetivo principal de las reuniones anuales del Consejo Internacional para la Exploración del Mar (ICES) es examinar los avances de las investigaciones en los campos de competencia de cada comité -científico, administrativo y asesores (ver recuadro)-, revisar los informes de los grupos de trabajo especializados (son unos setenta) que se han ido reuniendo a lo largo del año y recomendar proyectos de investigación para su desarrollo futuro.

En estas reuniones anuales se estudian también los informes de los dos comités asesores: El Comité Asesor de Orientación de Pesquerías (ACFM) y el Comité Asesor sobre el Medio Marino (ACME). Estos comités preparan sus informes a lo largo de la primavera y los someten a su aprobación al pleno del Consejo. Una vez aprobados estos informes, pasarán a constituir oficialmente su posición acerca de las materias contenidas en ellos.

No hay que olvidar que las resoluciones del ICES son internas y se hacen llegar como recomendaciones a los países miembros. Sin embargo, como señala Orestes Cendrero, estas recomendaciones tienen, a pesar de ser sólo eso, recomendaciones, un peso a la hora de adoptar determinadas actuaciones ya que *los Gobiernos las siguen o tratan de seguirlas. Hay una conciencia generalizada de que los recursos pesqueros son un bien escaso. Los Gobiernos tratan de adaptarlas teniendo en cuenta otra serie de factores económicos y sociales.*

Un ejemplo de esta repercusión lo encontramos en los informes elaborados por el Comité Asesor de Ordenación de Pesquerías (ACFM). Las Capturas Totales Admisibles (TAC) para las distintas especies recomendadas por este Comité son las que normalmente toma la Comisión Europea como punto de partida para fijar las cuotas pesqueras de los países miembros.

La reunión anual del Consejo constituye también un importante foro donde numerosos científicos marinos y pesqueros

### Orestes Cendrero:

**"Entre lo más destacado de la reunión figura el estudio del impacto de las actividades pesqueras sobre los ecosistemas marinos, y no sólo sobre las especies directamente explotadas"**

presentan los últimos resultados de sus investigaciones. En esta ocasión, se cifran en unos cuatrocientos murales y comunicaciones las presentadas sobre todos los aspectos de la oceanografía, la biología pesquera y la maricultura, de las que más de treinta procedían de autores españoles, como se señaló anteriormente.

De entre los trabajos presentados, Orestes Cendrero nos destaca uno que *resume los prometedores ensayos para el cultivo del pulpo común, si bien los propios autores dicen que los estudios se encuentran todavía en una fase inicial y los resultados necesitan confirmación.*

Además de todos estos trabajos y debates, los delegados de los diecinueve países miembros tienen que establecer la planificación de la estrategia internacional para la investigación en los próximos años. Las resoluciones del Consejo establecerán el marco en el que se coordinará la investigación marítima y pesquera del Atlántico Nordeste.

### Del dicho al hecho...

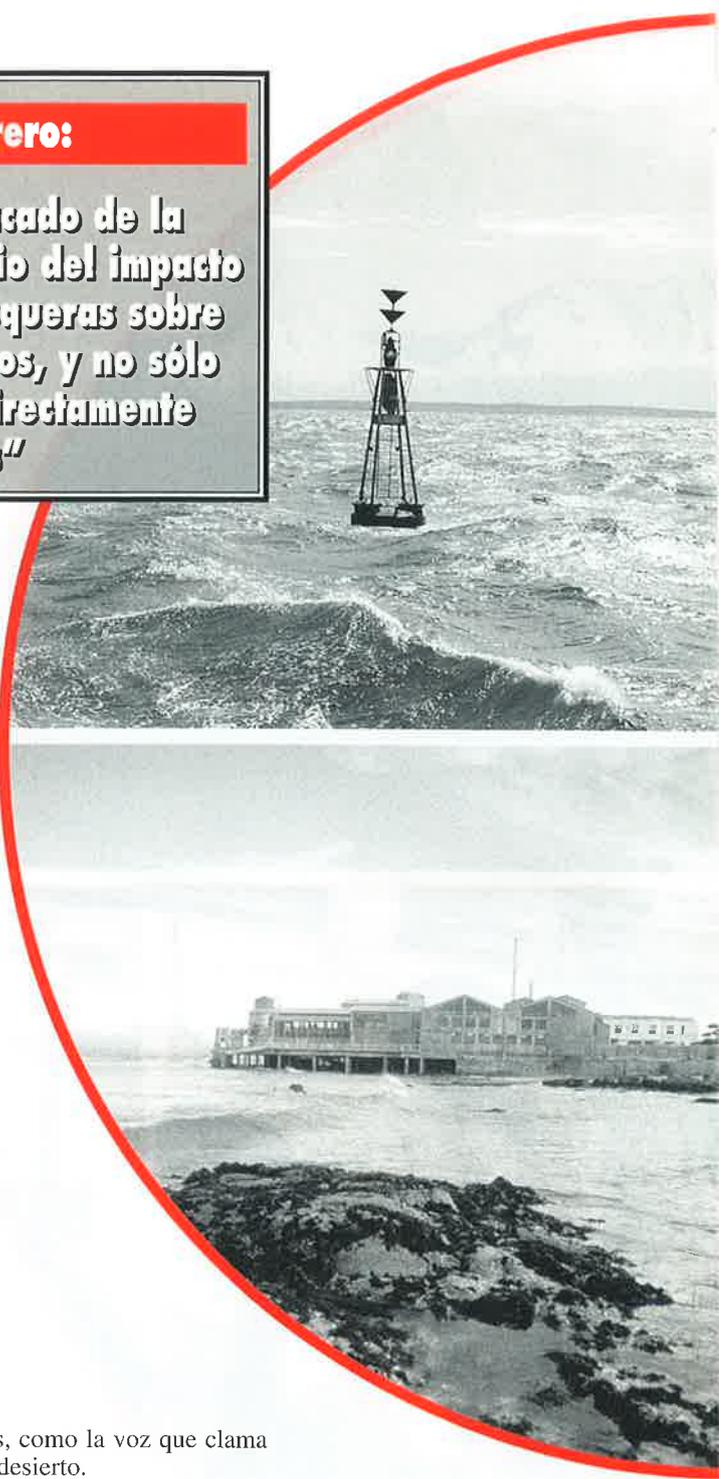
A pesar del avance de la concienciación de que los recursos pesqueros son un bien escaso, y que los gobiernos tratan de seguir las recomendaciones efectuadas por los científicos, como nos señalaba Orestes Cendrero, lo cierto es que se mantiene la disparidad entre lo que se solicita y lo que se aplica. Una disparidad que, aún teniendo en cuenta factores económicos y sociales, no se justifica. La opinión de los científicos es, en no pocas oca-

siones, como la voz que clama en el desierto.

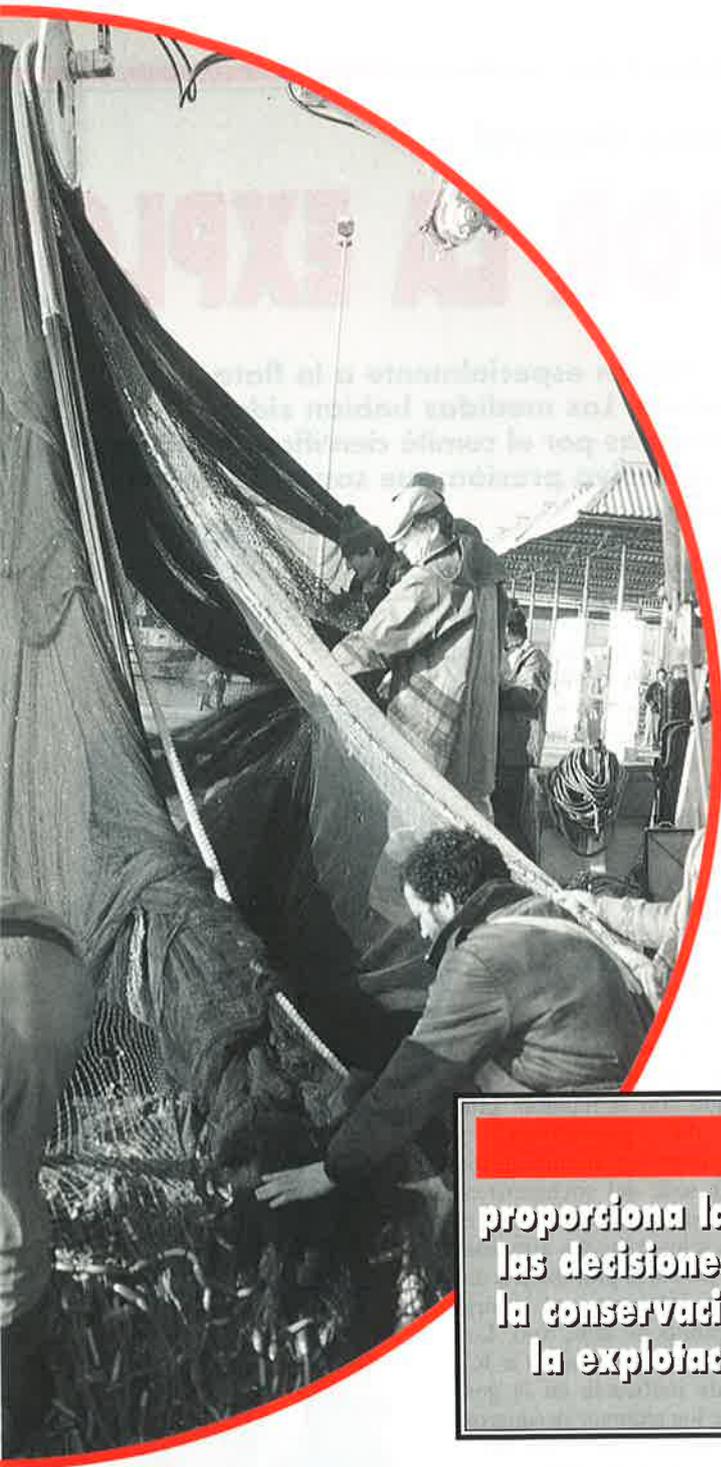
Las quejas ante esta situación no son nuevas. La propia Comisión Europea, en un informe presentado ante el Consejo y el Parlamento, se quejaba de esta "deficiencia" al señalar que *sería necesario mejorar los mecanismos existentes para garantizar la recopilación de datos que los Estados miembros deben comunicar a la Comisión y ponerlos a disposición de los científicos.* La Comisión incluye también al Consejo en su crítica: *El desfase entre las propuestas de la Comisión y las decisiones definitivas del Consejo está pre-*

*sente en todos los ámbitos de la política pesquera común.*

Evitar estas situaciones, disuadiendo a los responsables de la adopción de las medidas que no se ajusten a la situación real, es un duro trabajo al que se enfrentan numerosos expertos y científicos, como los del ICES. Convencerles de que en una situación límite esas medidas económico-sociales serán más duras aún que si se adoptan ahora las reducciones oportunas.







## ¿Qué es el ICES?

El Consejo Internacional para la Exploración del Mar, más conocido por sus siglas inglesas ICES, está compuesto por diecinueve países: Alemania, Bélgica, Canadá, Dinamarca, España, Estados Unidos, Estonia, Finlandia, Francia, Irlanda, Islandia, Letonia, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Reino Unido, Rusia y Suecia. También participaron observadores de otros organismos internacionales y de Australia y África del Sur. La delegación española estuvo formada por una veintena de investigadores del Instituto Español de Oceanografía (IEO), las Universidades de Oviedo y La Coruña y el Instituto de Investigación y Tecnología Pesquera del Gobierno Vasco (AZTI). El ICES trabaja en estrecha colaboración con las comisiones internacionales competentes para la ordenación ambiental, como son las de Oslo-París y Helsinki. Desde él se coordinan las investigaciones oceanográficas y pesqueras en el Atlántico Norte y su misión más importante es la de asesorar a los países miembros acerca de los efectos que la contaminación y otras actividades humanas tienen sobre el ecosistema marino. Proporciona, asimismo, las bases científicas para las decisiones políticas referentes a la conservación del medio marino y la explotación sostenible de sus recursos.

Durante sus sesiones de trabajo se reúnen los doce comités científicos. España, salvo en el referido al Báltico (en el que no participa) y en el de los mamíferos marinos (en el que interviene poco), tiene una presencia muy activa, como es el caso de los comités de Captura de animales marinos, de Hidrografía (al que presentó numerosos trabajos) o el de Calidad del medio marino. Estos doce comités cubren todo el campo

de la ciencia marina, la cual comprende, entre otras cuestiones, el estudio de las reservas de peces, el plancton, la acuicultura, la oceanografía física y biológica y el medio ambiente marino. Además de los comités científicos están los comités asesores, que se reúnen en sesiones aparte y someten sus deliberaciones a la

reunión plenaria. Los trabajos presentados por el Comité Asesor de Ordenación de Pesquerías y el Comité Asesor sobre el Medio Marino, una vez aprobados por el pleno del Consejo, constituirán la posición oficial sobre estas materias.

El tercer comité que forma parte del ICES es el Administrativo, dedicado a presupuestos y publicaciones.

Además de los trabajos de estos comités se celebran sesiones monográficas y un minisimposio dedicados a tratar temas concretos como el Atlántico Norte como zona fundamental para la investigación climática en el conjunto de los océanos; los efectos de la actividad pesquera sobre los ecosistemas...

En esta ocasión participaron cerca de quinientos científicos que ya están preparando nuevos estudios y trabajos para la reunión del ICES del próximo año. ■

R. G.

### EL ICES

proporciona las bases científicas para las decisiones políticas referentes a la conservación del medio marino y la explotación sostenible de sus recursos

Así parece entenderlo la propia Comisión al señalar, en el citado informe, que *parece preferible adoptar a su debido tiempo medidas de reducción de capturas más que esperar una situación de deterioro de determinadas poblaciones que impliquen la adopción de moratorias de pesca, situación extrema y perjudicial tanto para la supervivencia de las empresas como para la estabilización de los mercados y la seguridad del suministro.*

Los distintos grupos de trabajo ICES ya están inmersos en la tarea de evaluar las reservas de las distintas especies y del estado del medio marino para que, en 1997, sirvan de base para las medidas de ordenación que adopten los países miembros de este organismo y las comisiones gestoras internacionales que aquéllos han creado. ■

Raúl GUTIERREZ

## El portugués Ribeiro Lima elegido Secretario General

# ICCAT APUESTA POR LA EXPLOTACIÓN

**La Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) ha acordado la implantación de vedas y nuevos recortes para recuperación de stocks de atún rojo y pez espada, respectivamente,**

**E**N la reunión anual correspondiente a 1996 la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico ha adoptado acuerdos que se consideran decisivos para mejorar la eficiencia en la protección de los stocks de túnidos. Además de las recomendaciones específicas para especies como atún rojo, pez espada o patudo, ICCAT ha decidido incorporar medidas de presión para los países que incumplen los acuerdos de la comisión, que incluyen penalizaciones para los países que incumplan las regulaciones fijadas, que podrían llegar, incluso, a los embargos comerciales.

En cuanto a reducción de capturas, para el pez espada del Atlántico sur se mantienen los niveles de referencia de los años 93 ó 94. En el Atlántico norte se establecieron TAC's para los años 1997, 98 y 99. En el primero el Total Admisible de Capturas será de 11.300 toneladas, de 11.000 en el segundo y de 10.700 en el tercero. A España le corresponde el 41,25% de dichos TAC's, la mayor cuota fijada para un país, lo que se traduce en unas capturas de 4.661,25 toneladas para 1997, 4.537,50 para 1998 y 4.413,75 toneladas para 1999. Otros países que entran en el reparto de estos TAC's son Estados Unidos, Canadá, Portugal y Japón. En el cómputo total del Atlántico norte y sur la cuota española es del 45%. La Comisión se mostró particularmente severa con Japón, señalando expresamente que si los desembarques de

este país sobrepasan su cuota en cualquier año, el exceso se deducirá de los años subsiguientes, de forma que los desembarques totales no sobrepasen su cuota total para el período de cinco años que se inicia en 1997. ICCAT se emplaça a la reunión del año 2000 para realizar una amplia revisión de los desembarques de Japón.

Para el atún rojo del Mediterráneo la Comisión acordó mantener las medidas en vigor, cuyo grado de cumplimiento se considera escaso, y se aprobó la implantación de una veda durante el mes de agosto para las pesquerías de cerco. Se acordó también la prohibición del uso de artefactos aéreos de apoyo a los cerqueros (aviones y helicópteros para localización de cardúmenes) durante el mes de junio.

La Comisión decidió elaborar un programa de investigación con embarque de observadores para valorar el modo de evitar la captura de juveniles y reducir el esfuerzo pesquero sobre el patudo y el rabil.

Las reuniones de ICCAT tienen como objetivo establecer criterios orientativos en materia de gestión y conservación de túnidos. En esta reunión las discusiones se centraron de manera especial en la situación de los stocks de atún rojo, pez espada y patudo. Previamente, el comité científico de ICCAT (SCRS) se había reunido en los últimos días de octubre para fijar sus conclusiones acerca del estado de los

que afectan especialmente a la flota española. Las medidas habían sido reclamadas por el comité científico atendiendo a la excesiva presión que soportan ambas especies.

distintos stocks. Las conclusiones del comité científico tienen valor meramente orientativo y es la Comisión quien decide asumir o no las recomendaciones de los expertos atendiendo a otros factores de índole económica y social, además de los estrictamente científicos.

La Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico estudió también la incidencia de la utilización de redes de enmalle y deriva a gran escala en los stocks de túnidos y las capturas incidentales de tiburones. Coincidiendo con la reunión, grupos de pescadores y ecologistas se manifestaron ante la sede del encuentro en San Sebastián para reclamar el apoyo a los métodos artesanales de pesca, la prohibición del arrastre pelágico y el recorte de capturas de atún rojo. Los manifestantes acusaban a ICCAT de ineficacia en la gestión de los recursos pesqueros.

El subsecretario del Ministerio de Agricultura,



# ACCIÓN SOSTENIBLE DE TÚNIDOS

Pesca y Alimentación, Nicolás López de Coca, que abrió la reunión, afirmó que ICCAT es un modelo a seguir en cuanto a la "cooperación en materia de gestión y conservación de los recursos pesqueros". Un modelo que, insistió, es "pionero entre las organizaciones regionales pesqueras que se ha ido adaptando a los cambios en la pesca mundial, sin perder su espíritu de cooperación". López de Coca expresó su confianza en que los resultados de la reunión garanticen "una explotación racional, plena y sostenible de los stocks, respetuosa con las formas más tradicionales de pesca". Para ello, añadió, será preciso que se incorporen a este esfuerzo también las flotas que faenan bajo pabellón de países ajenos a ICCAT cuyas capturas compiten en los mismos mercados y en condiciones de competencia desleal con las de los países que llevan a cabo una explotación racional de los recursos. Presidida actualmente por el español Rafael Conde de Saro, la Comisión ha elegido como secretario general al portugués Adolfo Ribeiro Lima, anterior presidente, que tomará el relevo a Antonio Fernández, quien había llegado a este puesto en 1991. Para el cargo se habían presentado trece candidaturas, de las que, finalmente, fueron preseleccionadas cinco entre las que se encontraba, por parte española, una mujer. Se da la circunstancia de que, hasta el momento, la secretaría, que tiene carácter ejecutivo, había estado siempre en manos de un español. Olegario Rodríguez permaneció al frente de esta tarea desde su fundación hasta 1990.

España es el principal contribuyente de este organismo y donde radica su sede perma-



mente. La flota atunera española captura anualmente del orden de 270.000 toneladas en el Atlántico y el Artico.

## Atún rojo

En el atún rojo el Comité científico establece el supuesto de dos stocks diferentes, uno correspondiente al Atlántico oeste y otro al este, incluyendo el Mediterráneo. Las capturas totales de atún rojo durante 1995 alcanzaron la cifra más alta de las series conocidas, 41.757 toneladas. Este aumento se realizó a costa del stock este ya que sobre el oeste se fijó una cuota de 2.000-2.700 toneladas en 1982.

La característica de las pesquerías del Atlántico este

es su variedad de tipos de barcos y de artes, con desembarques, además, en muchos países lo que dificulta grandemente la obtención de estadísticas. Las principales artes empleadas durante 1995 fueron palangre, cebo vivo y almadra en el Atlántico este y cerco y palangre en el Mediterráneo. Los desembarques de atún rojo ese año alcanzaron su máximo histórico, 39.331 toneladas.

Las previsiones del SCRS indican que se puede mantener un nivel de captura de 25.000 toneladas para que el stock reproductor alcance en 20 años un tamaño tres veces superior al de 1995. El comité advierte que no se puede mantener una captura anual de 30.000 tona-

ladas. Para recuperar el nivel de biomasa en un rendimiento máximo sostenible en un plazo de 20 años las capturas anuales deberían reducirse a 20.000 toneladas. El informe científico reiteró la amenaza que supone la presión de pesca sobre los peces pequeños.

El análisis del SCRS fue totalmente negativo acerca de las regulaciones vigentes sobre esta especie. Estima que en el Mediterráneo el porcentaje de capturas de un peso inferior a los 6,4 kilos que establece la regulación, alcanzó el 50% en 1995 al tiempo que denuncia la existencia de un mercado próspero de estos peces pequeños, igual que el de los peces grandes, que no induce a los pescadores a limitar su captu-

## **Nicolás López de Coca: "ICCAT es un modelo pionero entre las organizaciones regionales pesqueras que se ha ido adaptando a los cambios en la pesca mundial, sin perder su espíritu de cooperación"**

ra. En consecuencia, también se incumple la prohibición de desembarcar peces de menos de 1,8 kilos.

Igualmente se observa un incumplimiento de la prohibición de pesca en el Mediterráneo de palangreros pelágicos de más de 24 metros de eslora durante los meses de junio y julio, cuya finalidad era limitar la mortalidad por pesca.

### **Pez espada**

La decisión sobre el pez espada tenía sobre sí el peso de las advertencias del SCRS señalando que las capturas actuales no son sostenibles. El rendimiento máximo sostenible para esta especie se sitúa en torno a las 27.200 toneladas -13.000 para el stock del Atlántico Norte y en 14.200 toneladas para el Atlántico Sur-. Por contra, las capturas declaradas durante 1995 superaron las 38 mil toneladas, de las cuales 16.934 toneladas corresponden al Atlántico Norte y 19.900 al Sur. Las capturas en el Atlántico alcanzaron el año pasado su máximo histórico superando en un 8% el máximo anterior, las 34.032 toneladas de 1989 y en un 13% el volumen obtenido en 1993, última evaluación completa realizada por el SCRS para esta especie.

El pez espada es una especie ampliamente distribuida en el Mediterráneo y en el Atlántico, desde Canadá a Argentina y desde Noruega a Sudáfrica. Su variada alimentación incluye peces demersales, pelágicos de gran profundidad e invertebrados. Desova en aguas tropicales y subtropicales durante todo el año y tiene un crecimiento rápido en la fase juvenil cuando llega a alcanzar 140 centímetros, luego el crecimiento es más lento. Las hembras tienen un desarrollo más



rápido y alcanzan mayor talla que los machos. Se le encuentra en aguas frías del norte durante los meses de verano y suele ser capturado con palangres pelágicos cuando suben a las aguas superficiales en busca de alimento.

Las pesquerías de arpón existían ya a principios del siglo XIX; las de palangre dirigidas operan desde comienzos de los años 60, principalmente en España, Estados Unidos y Canadá. Japón, otro de los países con intereses en esta especie, obtiene pez espada de forma incidental en sus pesquerías de túnidos, iniciadas en 1956 en todo el Atlántico. Otros países con pesquerías dirigidas al pez espada son Portugal, Venezuela, Marruecos y Uruguay, y con capturas fortuitas u oportunistas Taiwan, Corea, Francia y Brasil. A este cómputo general declarado hay que añadir los desembarques no comunicados de barcos con banderas de conveniencia y de otras pro-

cedencias, incluidos países miembros y no miembros de ICCAT.

La presión sobre el stock fue particularmente intensa a finales de los años 80 superando las 52 mil toneladas en 1988, de las que más de 20 mil correspondían a capturas en el Mediterráneo. En 1987 sólo en el Atlántico norte se declaraban más de 20 mil toneladas; en 1989 las capturas para todo el Océano Atlántico superaban las 34 mil toneladas de pez espada. El SCRS recomendó reducir las capturas al 50% pero, finalmente, en 1990 ICCAT acordó reducir el esfuerzo pesquero en el Atlántico norte un 15% sobre el nivel de 1988. España y Estados Unidos redujeron sus capturas en más del 25%. Simultáneamente otros países hasta entonces considerados menores en esta pesquería aumentaron notablemente sus capturas inutilizando la eficacia de las medidas proteccionistas.

De nuevo en 1994 los informes científicos alertaron sobre el riesgo de sobreexplotación del pez espada en el Atlántico norte y la Comisión estableció una cuota para los años 95 y 96. Dos años después, el SCRS constata que las recomendaciones regulatorias de 1994 no se han seguido y, por tanto, no han sido efectivas para conservar el pez espada del Atlántico por lo que reclamaba otras medidas realmente eficaces. El comité científico expresó también su preocupación por el aumento creciente de capturas de países no miembros de ICCAT y de flotas con banderas de conveniencia cuya actividad al margen de cualquier control haría inútil el intento de regulación para la conservación.

España, que en 1987 declaró unas capturas de 11.135 toneladas en el Atlántico norte, en 1995 capturó 6.952 toneladas. El TAC fijado por la Comisión supone, pues, una re-

## **El SCRS estima que para recuperar el nivel de biomasa de atún rojo en un rendimiento máximo sostenible en un plazo de 20 años las capturas anuales deberían reducirse a 20.000 toneladas.**



### **ATUNES, PECES POCO COMUNES**

Las características de los atunes les diferencian claramente de la mayoría de peces. Siendo animales de sangre fría, poseen un sofisticado sistema circulatorio que les permite retener el calor. Su temperatura interna puede superar en 15% la ambiental. Son por otra parte, peces grandes y sumamente veloces que requieren elevados niveles de oxígeno. No son capaces de flotar, si dejan de nadar se sofocan y se hunden por lo que deben nadar sin cesar para obtener el aporte de oxígeno. Esta circunstancia hace de ellos uno de los peces esencialmente migratorios que recorren miles de kilómetros a lo largo de su vida. Son, realmente, peces poco comunes. Las distintas especies de atunes que se encuentran en los mercados de cualquier rincón del mundo -listado, rabil, patudo, albacora y aleta azul, principalmente- alcanzaron en 1993 una cota máxima, con un volumen total de 3,2 millones de toneladas. El valor en primera venta de las principales especies comerciales se calcula en torno a los 6-7 billones de dólares. La producción en los países UE se estima en unas 425.000 toneladas. La flota comunitaria está integrada por 97 grandes congeladores -47 españoles y 32 franceses- y pequeñas flotas costeras que

faenan en aguas jurisdiccionales de la UE. Tradicionalmente, las provisiones de atunes procedían del Océano Pacífico pero en las últimas décadas estas aguas han perdido relevancia. No obstante, proporciona todavía más del 60% de las capturas mundiales de túnidos. El Atlántico, que históricamente ocupaba la segunda posición, desde los años 80 ha sido superado por el Índico. Este suministra el 20% de las capturas y el Atlántico alrededor del 17%. Se estima que las capturas anuales de túnidos podrían soportar un aumento del total mundial en torno al 21% hasta alcanzar las 3,8 millones de toneladas. Este aumento se haría a costa de los stocks de barrilete y aleta amarilla del Pacífico, principalmente, pero debería permitir una recuperación de los stocks actualmente sobreexplotados y no sobreexplotar los que se encuentran en plena explotación. Para conseguir el incremento en la producción sin poner en riesgo los recursos se requiere mejorar el conocimiento de las especies y, en consecuencia, potenciar la investigación con una mejor dotación financiera de este capítulo al que actualmente se dedican unos 20 millones de dólares. ■

M.V.

ducción de más de 2.000 toneladas para el próximo año. En el Atlántico sur se introduce a partir de 1988 con 4.393 toneladas que en 1995 habían aumentado por encima de las 11 mil. En 1993 desembarcó 6.974 toneladas y en 1994 7.939 por lo que, cabe suponer, será éste el ejercicio que se tome como referencia a la hora de establecer los niveles recomendados en la reunión de ICCAT. El 50% de las capturas de fresco se destina a la exportación y el resto se comercializa, generalmente congelado, en las áreas de Madrid, Levante, Cataluña y Andalucía.

#### **Gestión de los recursos**

ICCAT es una organización intergubernamental creada en 1969 como consecuencia del Convenio Internacional sobre Conservación del Atún Atlántico suscrito en Río de Janeiro tres años antes. Es responsable de la gestión de los atunes, peces picudos y especies afines de los atunes en el Océano Atlántico y mares adyacentes, incluido el Mediterráneo. Para la administración de los stocks se basa en el asesoramiento científico del Comité permanente sobre Investigación Estadística, SCRS. Sus recomendaciones son vinculantes para los 22 países miembros de la comisión entre quienes se cuentan las primeras potencias en la captura de túnidos: Angola, Benin, Brasil, Canadá, Cabo Verde, Costa de Marfil, Corea, España, Francia, Gabón, Ghana, Guinea Ecuatorial, Guinea, Conakry, Japón, Marruecos, Portugal, Santo Tomé y Príncipe, Sudáfrica, Estados Unidos, Rusia, Uruguay y Venezuela.

Mery Varona.

# SINDICATOS Y ASTILLEROS NO ALCANZAN UN ACUERDO SOBRE EL CONVENIO COLECTIVO

**E**NTRE los puntos acordados el año pasado están la flexibilidad horaria, aprovechamiento integral de la jornada, clasificación profesional y movilidad funcional, junto a una adecuación de las retribuciones a las circunstancias actuales. Respecto a la propuesta de Astilleros en lo referente a la flexibilidad horaria se contemplan 300 horas para nuevas construcciones y 450 para reparaciones. En cuanto a los salarios, la propuesta de la Dirección de Astilleros contempla una reducción del 5 por 100 en 1997, y congelación del salario para 1998.

Fuentes de Astilleros subrayan que ante el gran absentismo y la improductividad existente en las factorías es imprescindible un aprovechamiento integral de la jornada y de esta forma reducir el absentismo (19%). Además, manifestaron su extrañeza ante los paros, movilizaciones y medidas de presión que están llevando a cabo los sindicatos (el pasado 28 de noviembre unos cien delegados sindicales de UGT y CC.OO se manifestaron en Madrid para que se negocie el Plan Estratégico de Competitividad (PEC), movilización que fue secundada por las factorías de Cádiz y Sevilla).

La Dirección del Grupo Astilleros no tardó en manifestar su extrañeza ante estas medidas de presión por parte de los sindicatos, puesto que la negociación continúa abierta y está pendiente el pronunciamiento de los representantes sindicales sobre los puntos tratados. Además, considera que la adopción de la totalidad de las medidas previs-

**El Grupo Astilleros Españoles está inmerso en una tormenta de negociaciones con los sindicatos UGT, CC.OO., ELA, y CIG para llegar a un acuerdo sobre el convenio colectivo, que debería haber entrado en vigor a primeros de este año. Tras varias reuniones infructuosas, la Dirección del Grupo de Astilleros Españoles presentó a finales de noviembre una propuesta para formalizar el convenio colectivo, que se ha retrasado un año ya que estaba contemplado en la firma del Plan Estratégico de Competitividad (octubre de 1995). La respuesta de las centrales sindicales ha sido el anuncio de un endurecimiento de su postura si no hay avances en el convenio y en el Plan de Competitividad.**



tas en el Plan Estratégico de Competitividad (PEC), entre ellas la firma del convenio colectivo, es la única salida para conseguirse la continuidad de la empresa, el mantenimiento de todos los centros y puestos de trabajo, y el cumplimiento de los compromisos exigidos por la Unión Europea.

## Endurecer protestas

Comisiones Obreras (CC.OO) y la Unión General de Trabajadores (UGT) han advertido a la Dirección de Astilleros que si no se avanza en la negociación del convenio y del Plan Estratégico de Competitividad (PEC) del sector naval van a endurecer las protestas. Por su parte, Astilleros Españoles expresaron la necesidad de acelerar las medidas de choque para conseguir un aumento de la rentabilidad antes del ejercicio de 1998, año en que se acaban las ayudas estatales del sector naval.

AESA pretende un mayor impacto de las medidas propuesta en el Plan Estratégico de competitividad del grupo empresarial. Para el ejercicio de 1996, el grupo de Astilleros Españoles podría perder un total de 90.000 millones de pesetas, de los que 37.000 procederían de sus resultados ordinarios y el resto de aplicar el programa de prejubilaciones. Ante estas cifras, el Ministerio de Industria no descarta nuevos ajustes de plantilla para asegurar la supervivencia de los centros. La plantilla actual es de 7.320 trabajadores y al final del plan quedaría en unos 6.100 empleos.

**I. Otero**

**La Dirección de Astilleros insiste en que si no se adoptan la totalidad de las medidas previstas en el PEC, entre ellas la firma del convenio colectivo, peligra el futuro del grupo, de puestos de trabajo y el cumplimiento de los compromisos exigidos por la UE.**

## Afecta a los pescadores españoles de Empresas Mixtas

Los trabajadores españoles que desarrollan su actividad en empresas pesqueras mixtas en Argentina se beneficiarán del Sistema de Seguridad Social vigente en España en lugar de acogerse al de aquel país. Esto será posible gracias al acuerdo alcanzado recientemente por la Comisión Argentino Española de Seguridad Social, que ha recogido en el articulado del Convenio, que entrará en vigor próximamente, un precepto orientado a incardinar a los trabajadores españoles que trabajen en aquel país en empresas mixtas en la Seguridad Social Española. Un acuerdo similar se ha alcanzado con Chile y, en breve, se hará extensible a otros países.



# ACUERDO CON ARGENTINA Y CHILE SOBRE SEGURIDAD SOCIAL

**D**URANTE los pasados días 2 a 8 de diciembre una Delegación española, presidida por el Secretario General Técnico del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Julio Sánchez Fierro y de la que formaron parte el Director General del Instituto Social de la Marina, Rafael Mateos Carrasco y el Subdirector General de Seguridad Social de este organismo, Armando Gracia, se desplazaron a Argentina y Chile para negociar los términos de los Convenios de Seguridad Social a suscribir con ambos países. Entre los objetivos perseguidos por la Delegación española figuraba recoger en el articulado de cada uno de los Convenios un precepto orientado a incardinar a los trabajadores españoles que llevan a cabo actividades en Empresas Pesqueras Mixtas en el Sistema Español de Seguridad Social, a fin de que puedan completar en el mismo su carrera de aseguramiento. Esta cláusula venía siendo demandada desde hace algún tiempo por los distintos representantes sociales del sector marítimo pesquero, pero encontraba una barrera legal dadas las vigentes normas sobre coordinación de legislación y la preminencia

de la norma internacional. Pero con la incorporación de este precepto en cada uno de los convenios hasta ahora vigentes con los citados países ha quedado resuelta la cuestión.

### Ampliación a otros países

Con la aceptación por parte de Argentina y Chile de esta fórmula se abre la vía para que en un futuro próximo pueda recogerse un precepto similar en el Convenio que se va a suscribir con Uruguay. La medida, además del indudable efecto benéfico que representa para los trabajadores españoles, en orden al mantenimiento de sus derechos en el Sistema nacional de Seguridad Social, puede ayudar a llevar a cabo las políticas activas de empleo desarrolladas por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, que afectará a más de mil trabajadores. En este sentido, el Instituto Social de la Marina, en aras de continuar su política de mejorar las condiciones de vida y trabajo de los trabajadores del mar tiene intención de ir incorporando esta cláusula en los Convenios que se suscriban o actualicen con otros países donde la presencia de la flota española es importante, como es

el caso de Venezuela y algunos otros del continente africano.

Estos Acuerdos reformados serán firmados el próximo mes de enero en Madrid, con motivo de la Conferencia de Ministros de Trabajo de los países de Mercosur, entrando entonces en vigor con una duración indefinida. A partir de entonces los trabajadores de Empresas Mixtas de Pesca de Argentina y de Chile que presten sus servicios en las mismas se considerarán pertenecientes a la empresa española participante en dichas empresas mixtas y, como tales, estarán sujetos a la legislación de Seguridad Social española.

Estos Convenios serán de aplicación a los trabajadores de cada una de las partes contratantes, así como a sus familiares y supervivientes. Se trata de uno de los logros más importantes para el sector pesquero que trabaja fuera de nuestro país. Permitirá acabar con el sistema actual, según el cual, por pertenecer a empresas mixtas, se encontraban sometidos a la legislación del país cuya bandera ostentaba el buque en el que trabajaban, normalmente de aquellos países. ■

Concha Hernández Carazo

**Para reducir la siniestralidad en el sector pesquero**

# CIG RECLAMA INVERSIONES EN FORMACIÓN Y SEGURIDAD LABORAL

**La actividad pesquera es un sector de "alto riesgo" como se deduce de los 2.000 accidentes registrados el pasado año en buques pesqueros, 20 de los cuales provocaron víctimas mortales y otros 70 fueron de carácter grave o muy grave. Las causas de esta siniestralidad hay que buscarlas en la situación socio laboral de los trabajadores del mar que inciden en un déficit de formación y en la falta de seguridad a bordo. Estas son algunas de las conclusiones a las que se llegaron en las Jornadas sobre Formación en el Sector Pesquero organizadas por la Confederación Intersindical Galega, CIG, en Vigo a finales del mes de noviembre.**

**O**TRAS conclusiones de estas Jornadas, expuestas por el secretario nacional de Formación de la CIG, Xesús Ramón González, señalan que la formación de los trabajadores del mar ha de ser de calidad y orientada a los aspectos de seguridad, salud y manejo del material de trabajo, en el caso de los trabajadores en activo, y al mismo tiempo contemplar posibilidades de reciclaje ajustadas a la demanda del mercado de tra-

bajo para los trabajadores del mar parados. Asimismo, la formación de los profesionales del mar debería ir acompañada de la dotación y equipamiento en los barcos del material necesario para su seguridad y salud, "algo que es obligado para los armadores y que implica a la Administración, encargada de asegurar su cumplimiento para preservar la vida del mar".

## **Alto riesgo**

El jefe de la Inspección de



Trabajo y Seguridad Social de Vigo, José M<sup>a</sup> Casas de Ron, afirmó que la situación que atraviesa el sector pesquero se debe a la escasa importancia de la actividad pesquera en el Producto Interior Bruto nacional, apenas un 1%. Casas de Ron considera que el pesquero se ha convertido en un sector de "alto riesgo", cuya siniestralidad es debida, entre otras causas, a las condiciones de trabajo y seguridad a bordo derivadas de las actuales fórmulas de contratación que rigen en el sector, al déficit de formación de las tripulaciones, al sistema de jornadas y descansos, a la polivalencia de los trabajadores del mar, al sistema retributivo y a la reducción de las tripulaciones. No obstante, definió como un elemento positivo para el sector la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, en vigor desde el pasado mes de febrero. "Aunque faltan por elaborar reglamentos específicos para su desarrollo es importante por cuanto refunde normas anteriores nacionales y extranjeras, contempla la seguridad como un deber de los empresarios, en el caso de la pesca de los armadores, y posibilita que la actividad pesquera deje de

*ser considerada como una actividad aparte, aunque se atienda a su especificidad", afirmó Casas de Ron.*

El técnico marítimo e inspector de buques Juan Vinagre apuntó la necesidad de que la normativa sobre salud laboral en los barcos se haga en los foros internacionales, "dada la peculiaridad internacionalista del tráfico marítimo" y destacó la circunstancia de que la mayor parte de los convenios del actual marco normativo del Estado español en lo que se refiere a seguridad marítima estén pensados para buques de gran porte, excluyéndose a los buques pesqueros. Para paliar esta carencia, añadió, la Administración española ha promulgado varias órdenes ministeriales de aplicación en barcos de menos de 500 toneladas (pesqueros o embarcaciones de recreo) pero que en muchos casos resultan ambiguas. Vinagre recordó que las estadísticas señalan al fallo humano como causa del 80-85% de los accidentes en el mar.

Para Xurxo Márquez, de la Comisión Nacional de Salud Laboral de la CIG, las actuales condiciones de trabajo en el mar son determinantes de la calidad





de vida de los trabajadores del sector por sus consecuencias físicas y psíquicas y por su incidencia directa en los accidentes de trabajo. Márquez denunció las nulas condiciones de habitabilidad de los barcos de pesca, la ineficacia de las inspecciones tanto sobre el estado de las embarcaciones como del material de trabajo y salvamento y los escasos avances registrados en la mejora de la seguridad de las tripulaciones frente a las inversiones realizadas para mejorar la rentabilidad de los buques. El sindicalista atribuyó al sistema de remuneración y al trabajo a bordo las responsabilidades directas del deterioro de las condiciones de vida a bordo, marcadas por el duro ritmo de trabajo, que determina la ausencia de tiempo de ocio, la mala alimentación, la falta de comunicación y el aislamiento, con el consiguiente deterioro físico y psíquico de los trabajadores del mar.

### Formación y reciclaje

Juan Viña, director del Centro de Formación Ocupacional de Bamio, del Instituto Social de la Marina, expuso la preocupación de la Administración por

conseguir una formación de calidad para los trabajadores tanto en lo que se refiere a la formación continua como en las posibilidades de reciclaje profesional. En este sentido, destacó la motivación de los alumnos, la cualificación del profesorado y la colaboración del sector como pilares fundamentales para conseguir los objetivos que persiguen los planes de formación diseñados por la Administración.

El director de la Escuela Náutica Pesquera de Vigo, Severino Gestoso, abogó por una formación que atienda no sólo a lo estrictamente académico sino que abarque otro tipo de formación suplementaria sobre la pesca y las actividades complementarias, que permita a los alumnos adaptarse a los continuos cambios en el sector. Gestoso apuntó la posibilidad de que la formación de profesionales del mar se convierta en una baza para ofrecer a terceros países en cuyas aguas quiera operar la flota o a través de los acuerdos de pesca.

El secretario general de la CIG, Fernando Acuña, se refirió a *"Las dificultades de penetración de la negociación colectiva"* en el sector e insistió en la necesidad de que trabajadores y armadores consigan una regulación autónoma de sus relaciones laborales. Xavier Aboy, responsable de la Federación del Mar de la CIG, declaró al término de las Jornadas que éstas habían suscitado un amplio debate que permitiría ahondar en el conocimiento de la realidad del sector y contribuir a diseñar las líneas básicas de la acción formativa que necesitan los trabajadores de la pesca. Desde 1995 la CIG ha organizado cursos de formación en los que han participado más de 7.500 trabajadores del mar.

### Freno a las empresas mixtas

Las Jornadas habían sido abiertas por el subdirector general de Planificación de Flota y Estructuras Pesqueras del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Miguel Barrios, quien habló sobre la situación actual del sector pesquero, sobre los recursos en la defensa del sector y el empleo en las empre-



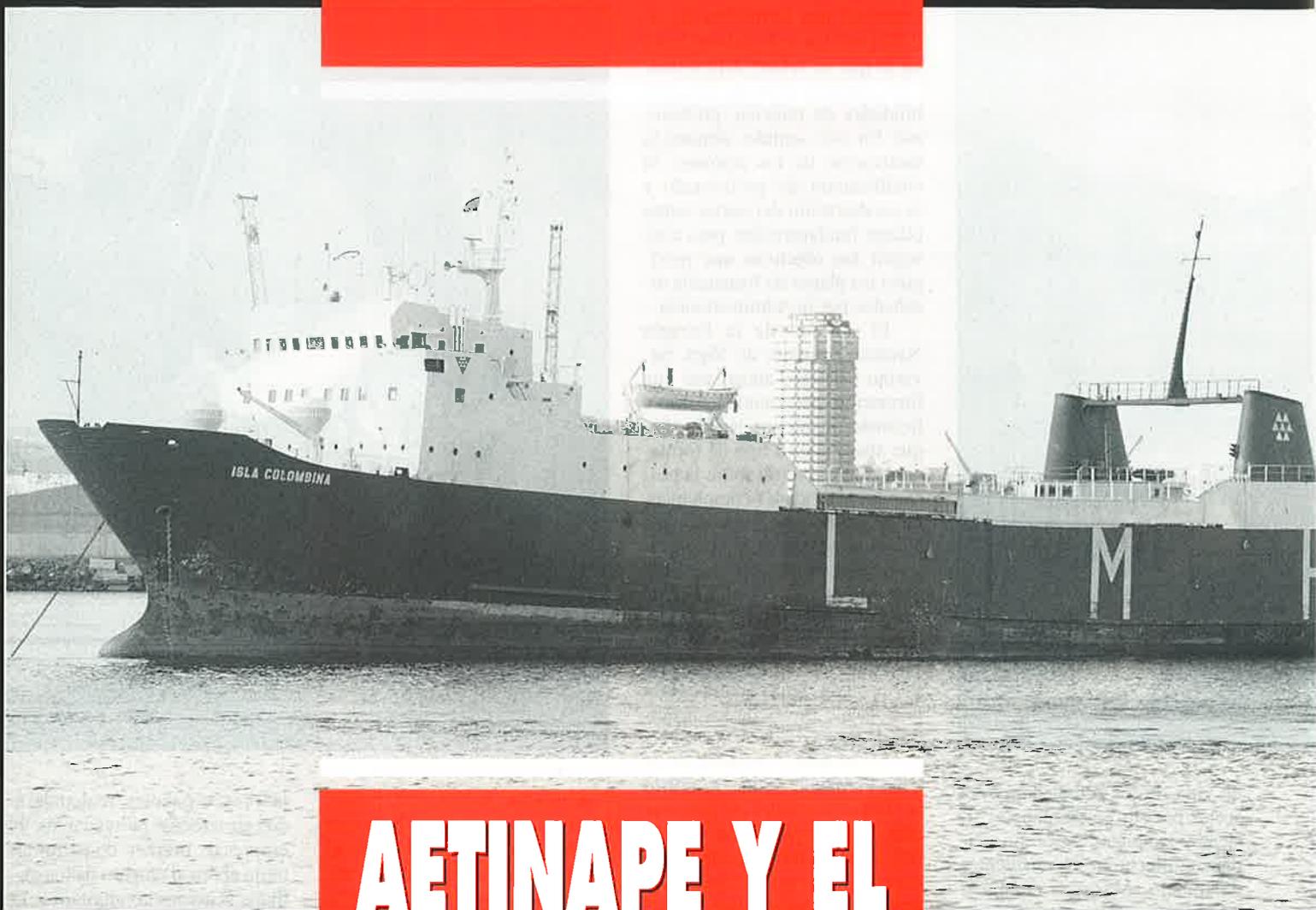
sas mixtas. Sobre este punto, Barrios admitió que si bien ésta es una solución preferible al desguace o a la paralización definitiva de buques, la Administración española pensaba poner freno a esta vía por considerar suficiente la reducción de flota en 75.000 toneladas realizada a través de las empresas mixtas. De acuerdo con los datos del propio MAPA, España es uno de los países de la Unión Europea que ha experimentado una mayor reducción de tonelaje con esta salida. Andalucía ocupa el primer lugar en número de buques exportados mediante empresas mixtas, seguido de Galicia. La administración estima que sólo un 25% del empleo a bordo de cada buque sigue siendo del país de origen de la embarcación, si bien suele ser el personal más cualificado.

José Antonio Suárez Llanos, gerente adjunto de la Cooperativa de Armadores de Vigo, abundó en la necesidad de frenar la política de actuación pesquera de la UE para evitar que en el año 2000 haya desaparecido la flota de grandes buques de bandera española. Suárez Llanos estimó en 164 los buques conge-

ladores españoles reabanderados en terceros países en las 99 empresas mixtas constituidas hasta ahora al amparo de los distintos acuerdos comunitarios. El portavoz de la Cooperativa de Vigo advirtió sobre el riesgo de la exportación masiva de flota y reclamó que en las negociaciones de acuerdos pesqueros con terceros países no se carguen las tintas en la constitución de empresas mixtas.

Miguel Barrios se refirió también a los Programas de Orientación Plurianual comunitarios para recordar que *"el Estado español supera en más de 140.000 TRB los parámetros de reducción fijados por la UE"* por lo que *"goza de una posición de ventaja respecto a otros países de la Unión"* y aseguró que en los próximos años se *"ralentizará"* la reducción de la flota pesquera de la UE. El subdirector general anunció la intención del MAPA de dedicar nuevos esfuerzos a la renovación de la flota para mantener en activo *"buques modernos y competitivos"* y mejorar sus condiciones de seguridad y habitabilidad. ■

M. V.



# AETINAPE Y EL STMM EXIGEN UN CAMBIO EN LA POLÍTICA DE MARINA MERCANTE

Representantes del Sindicato de Trabajadores de la Marina Mercante (STMM), de la Asociación de Titulados Náutico-Pesquera (AETINAPE), y un grupo de oficiales radioelectrónicos gallegos en paro han formado un frente común en defensa de la renovación de la política de la Marina Mercante ante las preocupantes cifras de desempleo que se mueven en el sector. Tanto los titulados náutico-pesqueros como el sindicato de

trabajadores de la Marina Mercante se han reunido con tres grupos del Parlamento gallego (PSOE, PP, BNG) para que insten a la Xunta, y ésta a su vez al Gobierno Central a adoptar medidas y crear iniciativas parlamentarias para que exista un mayor compromiso por parte de las instituciones gallegas, y que el Parlamento defienda el sector Mercante dada la importancia económica que tiene para nuestro país.



**De los 21.000  
desempleados de las  
flotas mercantes en  
España, 17.000 son  
gallegos, lo que  
supone tres de cada  
cuatro.**

**E**L sindicato de Trabajadores de la Marina Mercante (STMM), la Asociación de Titulados Náutico-Pesqueros (AETINAPE), y un grupo reducido de oficiales radioelectrónicos en paro están manteniendo una serie de reuniones con los tres grupos parlamentarios gallegos (PP, PSOE, BNG) para elaborar una proposición no de ley, y que la Xunta exija ante la Administración Central un cambio en la política de Marina Mercante, y poner freno al desempleo del sector.

Varios responsables de estas asociaciones y del sindicato expusieron a Jesús Fernández Rosende (PP), Is-

mael Rego (PSdeG-PSOE) y Francisco Trigo (BNG) el elevado desempleo que afecta a Galicia. De los más de 21.000 desempleados que hay en las flotas mercantes en España, 17.000 son gallegos, lo que equivale a 3 de cada 4.

Rafael Goiría, del Sindicato de Trabajadores de la Marina Mercante (STMM) y José Manuel Muñiz, de la Asociación de Titulados Náutico-pesquera (Aetinape) recordaron que desde 1982 la flota mercante española vio reducida su capacidad, que pasó de 7 millones de toneladas a 957.000 y de mil buques a menos de 200 en el año 1995. En los últimos años la flota española

dedicada a esta actividad perdió un 87% de peso dentro de la Unión Europea.

Estas asociaciones iniciaron gestiones ante instancias políticas en las que proponen una modificación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante en lo referido a cabotaje, un convenio sectorial para la mercante y frenar la salvaje competencia entre empresas de cabotaje. También insistirán en abordar cuestiones como el descenso de la flota, el fracaso de iniciativas como el Segundo Registro de Canarias y la política preventiva en materia de seguridad marítima.

En breve tienen previsto reunirse con la Comisión de Transportes del Congreso de los diputados y trasladarles su preocupación por el futuro del sector. Entre los asuntos que quieren poner sobre la mesa están el Segundo Registro Canario y la Revisión de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, de 24 de noviembre de 1992.

El presidente de la Asociación de Titulados Náutico-Pesquera, José Manuel Muñiz, afirma que la situa-

ción en la que se encuentra la Marina Mercante es absolutamente crítica. "Asistimos a un desmantelamiento de nuestra flota por lo que AETINAPE decidió hacer un llamamiento a la Xunta para que sirva de intermediaria ante el presidente del Gobierno, José María Aznar", asegura Muñiz.

La Asociación de Titulados Náutico-Pesqueros señalaron que los elevados niveles de paro y descenso de la flota son los principales puntos que caracterizan al sector de marina mercante. Muñiz afirmó que el descenso de la participación de la flota española en el total de los países de la Unión Europea es de un 87 por 100 en los últimos trece años. El presidente de AETINAPE añadió que este descenso provocó una caída de la flota española de 1.000 buques en 1982 a menos de 200 en 1995, y señaló que el mismo período de tiempo se pasó de siete millones de toneladas a 957.000 de registro bruto en el año pasado.

Por su parte, Rafael Goiría, del STMM, opina que en la actual situación no podemos competir con el extranjero y, aunque se ha producido una dramática reducción de flota, el principal problema es que se quieren eliminar trabajadores y usar mano de obra barata (del Tercer Mundo). "Respecto a la propuesta de enmienda del PSOE para incrementar las bonificaciones fiscales y sociales del Registro Especial de Canarias, aprobada por unanimidad por todos los grupos parlamentarios, opina que es un importante avance siempre y cuando no redunde en el despido de los trabajadores comunitarios", continuó Goiría. ■

I. Otero

Reunirá a todos los elementos del sector pesquero

# EL COMITÉ NACIONAL DE PESCA BUSCARÁ SALIDAS A LA CRISIS DEL SECTOR

**L**A creación del comité nacional de pesca, de carácter consultivo, responde a una proposición no de ley presentada en el Congreso de los Diputados por el Grupo Popular que fue enmendada por el Grupo Catalán. En palabras del diputado Carlos Mantilla, que defendió la propuesta, en el comité deberán estar representadas "aquellas personas e instituciones que tengan algo que ver con recursos, estructuras y mercados" y deberá servir "para conseguir una vía reglada, fluida y seria de contacto entre los distintos sectores". En su estructura y funcionamiento se plantea como un órgano de consulta similar al existente en la Unión Europea desde 1988.

Todos los grupos parlamentarios coincidieron en el diagnóstico sobre la crisis que afecta al sector pesquero y en la necesidad de disponer de un órgano de consulta que agrupe a todos los estamentos para encontrar salidas a la situación pero las divergencias fueron notables respecto al grado de vinculación de la consulta y a la facultad de nombrar a los componentes del comité. En su enmienda el Grupo Catalán pedía que se tuvieran en cuenta las competencias de las propias comunidades autónomas, la especificidad de los diferentes litorales y la existencia de estructuras pesqueras diversas y con sus propias problemáticas. Fueron rechazadas sendas enmiendas de PSOE y Bloque Nacionalista Gallego en las que se pretendía establecer la obligatoriedad de la consulta por parte de la Administración.

**Los diferentes elementos que conforman el sector pesquero dispondrán en breve de un órgano común donde exponer sus problemas: el comité nacional de pesca pretende servir de cauce institucional de entendimiento entre la Administración y las estructuras económicas, laborales o de investigación vinculadas al mar en la búsqueda de posibles soluciones a la crisis que vive el sector.**

## Radiografía de la crisis

Carlos Mantilla hizo un retrato crudo de la crisis que afecta al sector, al recordar que, con más de 20.000 buques, 100.000 marineros y un potencial económico que representa el 1 por ciento del PIB "la pesca en fresco está abocada a mayores restricciones, puesto que cuenta con una flota tremendamente obsoleta que hay que reestructurar y renovar constantemente: a la flota congeladora cada vez hay que buscarle nuevos caladeros; la flota bacaladera cada vez se reduce más; en el caladero nacional concurren distintas artes de pesca nasa, arrastre, cerco, palangre, etc, cuyos intereses muchas veces son contrapuestos y encontrados".

Guillermo Vázquez, del Bloque Nacionalista Gallego, abundó en la misma línea al afirmar que "una parte importante del sector tiene la sensación de estar abandonada a su suerte". Señaló también Vázquez que mientras la opinión pública percibe que hay un problema de recursos en trance de agotamiento y

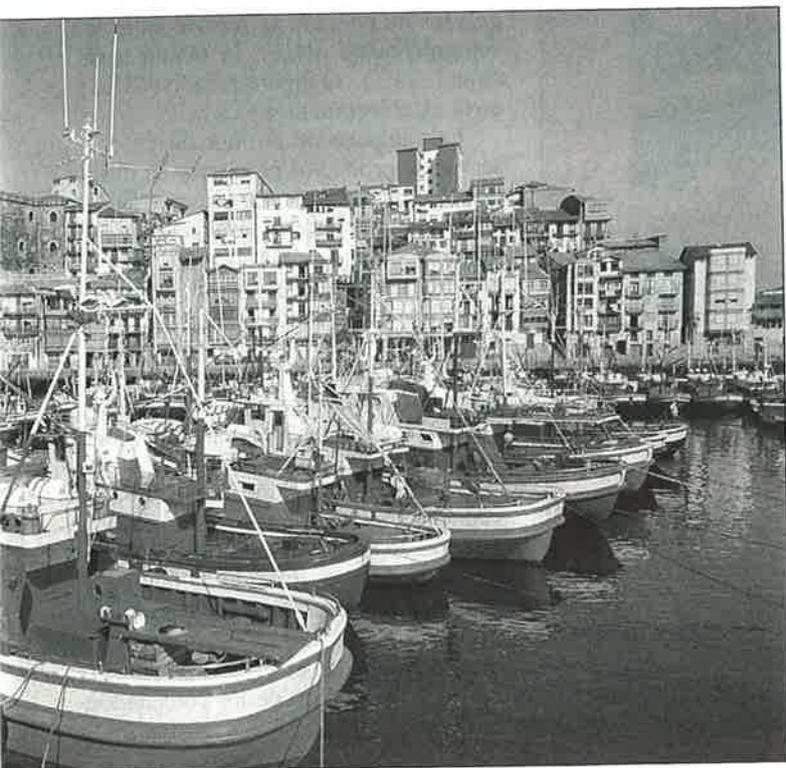
que las flotas españolas son depredadoras por lo que es imprescindible reducir su capacidad extractiva, se oculta que "lo que está ocurriendo es una despiadada lucha por los mercados, en concreto por el mercado español, que es un gran consumidor de pescado". Reprochó el diputado nacionalista gallego a la Unión Europea del abandono de los intereses pesqueros españoles a cambio de otros intereses económicos y, como prueba de que "el agotamiento de los recursos es sólo un aspecto importante pero colateral" del problema pero que, en esencia se trata de la puesta en práctica de "políticas de conquista de mercados en el contexto europeo y mundial", recordó que mientras la flota pesquera española representa el 30 por ciento de la flota comunitaria tiene acceso únicamente al 8,78 por ciento de las capturas autorizadas en aguas europeas, 272.850 toneladas. Las comparaciones con el resto de flotas de los Estados corroboran su tesis. El Reino Unido, con el 11,75% de la flota comunitaria, pesca 551.000 toneladas; Dinamarca, con una flota de seis veces menor que la española tiene derecho a pescar 474.000 toneladas; Suecia y Finlandia, que juntas no llegan a un tercio del

potencial pesquero de Galicia y a un sexto del de España, pescan 472.000 y 371.000 toneladas, respectivamente. Finalmente, Alemania con una flota diez veces inferior a la española y sin caladeros, tiene derecho a pescar 260.000 toneladas.

Vázquez aprovechó la oportunidad para reclamar una vez más al Gobierno la creación de un Ministerio del Mar que atienda a las cuestiones de pesca, apoyó la creación del comité consultivo y que las consultas fueran obligatorias para la Administración ya que, de lo contrario, "podría convertirse en un órgano inoperante o decorativo".

El diputado socialista José Blanco defendió la conveniencia de que el comité consultivo participara en "la definición, en la coordinación, en la puesta en





marcha y en la evaluación de las políticas de ordenación y gestión de los recursos productivos, en las líneas de acción estructural, en la organización de empleo, formación y relaciones sociales, tanto en el sector pesquero como en el sector acuícola", y fuera capaz de "aunar criterios, de definir la política pesquera, de establecer objetivos y fijar pautas de actuación en el orden externo a la hora de plantear nuestras negociaciones en la Unión Europea en la defensa de los intereses de nuestro país". Blanco López reclamaba que tanto la composición del comité como sus objetivos y competencias fueran fijados por el propio Parlamento.

El portavoz del Grupo Parlamentario Catalán, Companys Santfeliu, comenzó por reconocer que "el sector pesquero ha sido desde siempre el sector más abandonado por las diferentes administraciones, y de hecho sólo se ha reaccionado cuando la paciencia ha colmado el vaso y se han producido graves enfrentamientos". Afirmó que se trata de un sector complejo que se apoya, por una parte, en la pesca artesanal o de bajura que se desarrolla "en aguas de soberanía estatal, normalmente en la plataforma continental, que en la actualidad no dispone de ningún plan global de ordenación de recursos", y en la pesca de altura en las aguas internacionales "que se han caracterizado por la sobre explotación" para concluir que se trata de un sector "con profundos cambios, que tendrá que adaptarse a la realidad y esa realidad es el aprovechamiento integral de los recursos marinos, a través de una gestión que no ponga en peligro las diferentes especies".

Para el diputado Centella Gómez, de Izquierda Unida, la pesca vive actualmente "momentos de insatisfacción y de incertidumbre, con una flota sin reconvertir y cada vez con más dificultades para el acceso a los caladeros de otros países y con los nuestros prácticamente abandonados". Por otra parte, insistió, "las sucesivas crisis sufridas por el sector han dado lu-

gar a un endeudamiento que hace imposible cualquier perspectiva de viabilidad sin un plan de saneamiento que cuente con el apoyo estatal". El Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa por Cataluña apoyó también la enmienda presentada por los nacionalistas catalanes a la que también se adhirió el Grupo de Coalición Canaria en su reclamación de que en el comité se reconozcan las competencias autonómicas en materia pesquera.

Hasta el momento, a la hora de consultar sobre posibles soluciones la Administración cuenta ya con la Conferencia sectorial de pesca, la Junta asesora de pesca marítima, la Junta nacional de cultivos marinos y la Junta de seguimiento de las reservas marinas, organismos que asesoran a las Comunidades Autónomas y a la Administración central.

### Subcomisión de Pesca

Al margen del Comité Consultivo de Pesca el diputado Carlos Mantilla ha propuesto la creación de una Subcomisión de Pesca en el Congreso que recuperaría los trabajos realizados durante la legislatura anterior por la Ponencia de Pesca para la modernización y regulación del mismo. Al concluir el mandato parlamentario habían comparecido prácticamente los representantes de todos los estamentos implicados: Administración central y Administraciones autonómicas, centrales sindicales, armadores, exportadores, conserveros, etc. y quedaba por plasmar las propuestas en un documento.

Las conclusiones de la Ponencia servirían, además, de base para la elaboración de la futura Ley de Pesca, cuya próxima presentación ha sido anunciada por la ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación. ■

Mery Varona

# EL FROM ALIENTA EL CONSUMO DE CONSERVAS Y CONGELADOS DE PESCADO

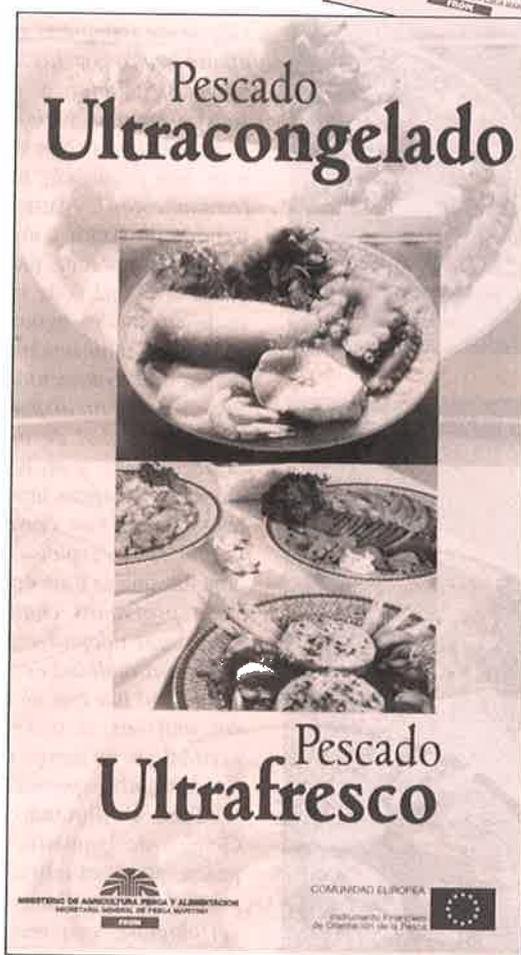
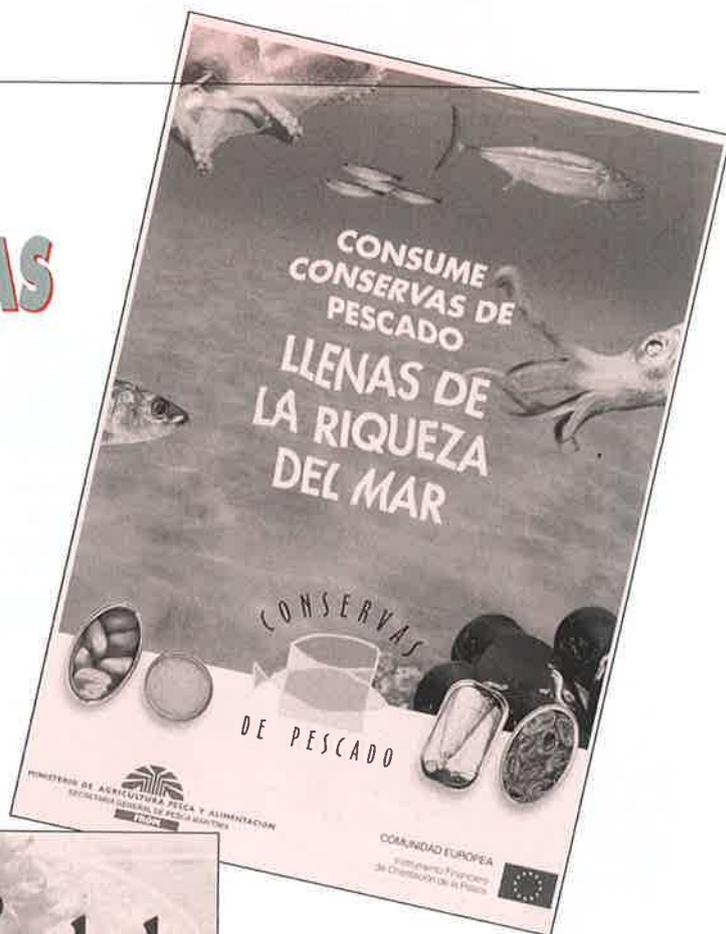
**El FROM cierra el año 1996 con dos campañas de promoción y orientación al consumo de conservas y congelados de pescado con las que pretende alentar al consumo de ambas líneas de preparados tras el descenso registrado en la demanda del mercado interior en los últimos años.**

**A**MBAS campañas de promoción diseñadas por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a través del FROM (Secretaría General de Pesca) han sido financiadas por la Administración española y la Unión Europea, con cargo al Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca (IFOP) y se han desarrollado mediante spots en televisión y cuñas radiofónicas con un coste total de 175 millones de pesetas, de las que 90 millones corresponden a la promoción de pescado congelado y 85 millones a la de conservas de pescado.

La primera de las campañas se dirige a alentar el consumo de especies como la merluza (entera, en rodajas o filetes), gamba, langostino, pulpo, calamar y choco congelados y en ella se destaca, además de las características alimentarias de los productos congelados, su bajo coste, la comodidad de compra, la facilidad, rapidez y limpieza en la preparación del producto, su máximo aprovechamiento culinario, teniendo en cuenta que en la propia embarcación ha sido eviscerada y manipulado antes de su congelación y la gran variedad de recetas.

La iniciativa del FROM en este capítulo viene impulsada por la constante disminución de la demanda de productos congelados que, según datos del MAPA, ha caído de los 251 millones de kilos en 1989 a los 168 millones en 1994. También el precio registró un descenso en 1994 (de 624 a 607 pesetas/kilo) si bien entre 1987 a 1993 mantuvo una evolución ascendente.

Sin embargo, la demanda es desigual. Por encima de la media se encuentran Castilla y León, la Comunidad Valenciana, Murcia



y Canarias. En torno a la media se sitúan Madrid, Castilla-La Mancha, Andalucía, Extremadura, Galicia y Asturias. Por debajo de la media se encuentran Baleares, Cataluña, Aragón, Rioja, País Vasco y Santander. La compra de congelados de pescado se reparte entre los supermercados (41%), la tienda tradicional (38%), el hipermercado (12%) y otros establecimientos (8%).

La campaña de promoción de conservas de productos pesqueros se dirige principalmente a alentar el consumo de atún, bonito del norte, sardina, mejillón, pulpo y calamar. A través de ella el FROM explica al consumidor las características alimentarias y valores nutricionales de las conservas, la facilidad, rapidez y limpieza en la preparación, el máximo aprovechamiento culinario, la calidad de la materia prima, la facilidad de compra y conservación y la gran variedad de productos en el mercado. La campaña incide también en la garantía del proceso de elaboración, de las materias utilizadas, en el grado de higiene y manipulación y en los controles sanitarios de las conservas de pescado.

Como complemento de estas campañas el FROM ha editado cien mil folletos explicativos, que, en el caso de los congelados, incluyen un breve recetario. ■

M. V.

# 1996

## UN AÑO EN EL MAR

# RELEVOS,

Año tranquilo en el sector marítimo pesquero. Frente a la situación de 1995, con una serie de conflictos que marcaron el desarrollo de todo el período, desde la guerra del fletán a las negociaciones y el nuevo acuerdo pesquero con Marruecos, el último año ha sido un remanso de paz en la pesca, solamente teñido por los interrogantes que se plantean con el IV Programa de Orientación de la Flota. Los últimos doce meses han sido el año del relevo. Aunque sin mayoría absoluta para gobernar en solitario, el Partido Popular ganó las elecciones generales el pasado mes de marzo. Con el apoyo de los nacionalismos moderados de canarios, catalanes y vascos, José María Aznar formó a finales de abril el nuevo gobierno. Ha

sido un año de relevos. Javier Arenas fue nombrado nuevo ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, refundiendo ambos Ministerios. Loyola de Palacio en Agricultura y Pesca. Rafael Mateos, director general del Instituto Social de la Marina, Samuel Juárez como nuevo secretario general de Pesca y, entre otros más relacionados con el sector, Fernando Casas, director general de Marina Mercante.

Fue un tiempo de cambios y también de balances. Los socialistas hablaron de los logros de la última legislatura y los populares hicieron el balance obligado de los 100 días en el gobierno.

En materia de Trabajo y Seguridad Social, a solamente ocho meses de actividad en este departamento, los resultados han sido positivos y, sobre todo, favorables para los millones de beneficiarios. Estaban pendientes unas duras negociaciones en materia de protección, pensiones, empleo y seguridad social. Hubo un acuerdo con las organizaciones sindicales en materia de pensiones. Se firmó un nuevo programa por el que se elimina y sustituye el viejo Plan de Empleo Rural y se aprobó un nuevo Presupuesto por el que se consolida el actual sistema de protección social y se garantiza el poder adquisitivo de las pensiones.

En el sector de la pesca, 1996 ha sido un año de paz, solamente alterado de tiempo en tiempo por cuestiones de siempre como paradas biológicas, negociaciones internacionales sobre repartos de cuotas y ampliación de nuevos acuerdos. El gran tema, sin cerrar a primeros de diciembre, era la negociación de Bruselas para aplicar un nuevo Programa de Orientación de la Flota (el IV POP) donde España está tranquila al haber reducido su flota en el III POP muy por encima de las exigencias comunitarias. Por lo demás en el sector pesquero, sigue abierta la polémica y la estrategia española en contra del uso de artes ilegales entre las que destacan las redes a la deriva. España sigue la apuesta por una política conservacionista de los caladeros.

Para el sector marítimo pesquero en general 1996 ha sido escenario también de importantes disposiciones comunitarias y de la OIT referidos a la mejora de las condiciones del trabajo en el mar.

Un dato positivo para el sector y para el empleo, fue la constatación de que la flota de marina mercante tocó fondo y que se frenó la salida de barcos a los registros libres, denominados comúnmente banderas de conveniencia, donde no es precisamente la mejora de las condiciones laborales de los trabajadores una de sus características. No se ha explicado muy bien si la no salida de barcos es porque ya no hay más buques que sacar

que interesen o por el aumento real de los abanderamientos en el segundo registro de Canarias.

Finalmente, en astilleros, más pedidos, más trabajo, pero no se redujeron pérdidas; 1997 amenaza con nuevos ajustes.

# Y BALANCES

Vidal Mate

# PAZ

**El PP ganó las elecciones y formó nuevo gobierno**

# COMPROMISO DE DIÁLOGO Y MODERNIDAD



Javier Arenas y su antecesor José Antonio Griñán

*El año que finaliza supuso un cambio político para el país, puesto que, tras trece años en el poder, el Partido Socialista perdió las elecciones, celebradas el 3 de marzo, en el que se alzó con la victoria el Partido Popular. Aunque no consiguió la mayoría suficiente para gobernar en solitario —obtuvo 156 escaños y 9.658.688 votos— merced a los acuerdos con las fuerzas nacionalistas con representación parlamentaria, CIU (16 escaños), PNV-RAJ (5 escaños) y Coalición Canaria (4 escaños), el líder del PP, José María Aznar, obtuvo la mayoría necesaria para ser investido presidente del Gobierno el 4 de mayo, formando un Gobierno, calificado de centro y reformista, integrado por 14 ministros de los cuáles tres son independientes y cuatro son mujeres.*

*En el Instituto Social de la Marina fue nombrado director general Rafael Mateos.*

*En lo que afecta al sector marítimo pesquero en general, destacan los nombramientos de Loyola de Palacio como ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Samuel Juárez como secretario general de Pesca y Fernando Casas como director general de la Marina Mercante.*

**E**L nuevo presidente del Gobierno dedicó una buena parte de su discurso de investidura al Estado de Bienestar y la necesidad de abrir de inmediato el diálogo social. Aseguró que una sociedad moderna nunca puede poner en cuestión aspectos como la educación y la sanidad para todos “un sistema de pensiones suficiente y un sistema de protección social que ampare las situaciones de especial necesidad”. En este sentido, remarcó que el diálogo con los agentes sociales era urgente, ya que el primer objetivo de

“esta política de bienestar social que nos proponemos desarrollar es la plena consolidación del actual Sistema de la Seguridad Social”, para lo que aseguró que su Gobierno asumiría en su integridad las recomendaciones del Pacto de Toledo, e iniciará “la mejora y adaptación de la Seguridad Social a la realidad actual” a través de medidas como “la separación y clarificación de sus fuentes de financiación; la constitución de reservas para mantener el equilibrio presente y futuro del sistema contributivo; la mejora de las bases de cotización; el reforzamiento

de los principios de equidad y solidaridad; la flexibilidad de la edad de jubilación con carácter voluntario de manera gradual; el fomento de los sistemas complementarios y la mejora de la gestión”.

En materia de empleo, Aznar se mostró convencido de que el diálogo entre empresarios y sindicatos tiene que ser fructífero ya que “nadie puede negarse a arrimar el hombro para contribuir a la resolución de lo que constituye nuestro gran problema nacional.

El Presidente del Gobierno consideró también necesario recordar que se debe aplicar, actualizándolo, el programa Nacional de Formación Profesional y que en los Programas anuales de Fomento del Empleo se debe tender a la contratación estable.

## Cambio en el Ministerio de Trabajo

Para llevar a cabo esta esencial tarea, José María Aznar, eligió al líder de su partido en Andalucía, Javier Arenas, quien como primera decisión de cara a agilizar la gestión y reducir el gasto público decidió refundir los Ministerios de Trabajo y Seguridad Social y el de Asuntos Sociales en uno solo que pasó

a denominarse Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

Pronto se supieron las herramientas con las que iba a contar el Ministerio de Trabajo para llevar adelante el programa de gobierno. En su primera comparecencia parlamentaria ante la Comisión de Política Social y Empleo, Javier Arenas, desgranó sus proyectos para el nuevo ministerio. “Conseguir un modelo de crecimiento económico que sea capaz de generar empleo estable, garantizar el bienestar social y profundizar en una sociedad solidaria son las prioridades fundamentales del Gobierno”, afirmó el Ministro y se mostró firmemente partidario del diálogo social como fórmula permanente de consenso y reafirmó su deseo de consolidar el actual sistema de la Seguridad Social, desarrollar el Pacto de Toledo y mantener el nivel adquisitivo de las pensiones.

El titular de Trabajo y Asuntos Sociales dio desde el principio de su mandato prioridad al tema del paro. En lo que fue su primera comparecencia parlamentaria el Ministro, tras analizar la situación del empleo en España, afirmó que el Gobierno que preside José María Aznar seguiría desarrollando los cinco puntos estratégicos establecidos en la cumbre





Juan Carlos Aparicio



Rafael Mateos

de Essen hace más de un año y que recordó que son: el fomento de las inversiones en formación profesional; el aumento de la intensidad de creación de empleo a partir del crecimiento mediante una organización flexible del trabajo; una política salarial que propicie inversiones generadoras de empleo e iniciativas de empleo en nuevas áreas como medio ambiente y servicios sociales; la reducción de costes salariales accesorios de modo que se favorezca la contratación y, en especial, la de los trabajadores no cualificados; el mayor incremento de las medidas de políticas activas de creación de empleo y reforzamiento de las medidas en favor de los grupos particularmente afectados por el desempleo.

Para mejorar las condiciones de creación de empleo, el Ministerio anunció el desarrollo de una serie de líneas específicas de trabajo entre las que destacó la transformación de los contratos de aprendizaje y prácticas, la agilización de las relaciones laborales, aplicando el acuerdo de solución extrajudicial de los conflictos; reducir el excesivo número de modalidades de contratación existentes; la renovación de políticas activas de formación continua y el fomento de la contratación



Loyola de Palacio



Samuel Juárez

estable, especialmente de parados de larga duración y mayores de cuarenta y cinco años.

### Protección Social

La segunda prioridad para el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales es la Protección Social. Arenas se ha mostrado siempre fiel cumplidor de lo establecido en la Constitución en esta materia, es decir, la consagración de un sistema de protección social, educación y sanidad gratuitas y universales. Pero además se ha propuesto, durante su mandato, actuar en tres frentes bien definidos: Consolidación del actual sistema de Seguridad Social, desarrollo íntegro de las recomendaciones del Pacto de Toledo, con el apoyo parlamentario necesario y la colaboración de los agentes sociales y garantía, ya expresada por el Presidente del Gobierno, de mantener el poder adquisitivo de las pensiones.

### Diálogo Social

Javier Arenas firme partidario del diálogo social como fórmula permanente de consenso, subrayó en su declaración programática que "el Gobierno espera frutos serios y

fecundos del diálogo abierto sobre el mercado de trabajo entre empresarios y sindicatos. Seremos receptivos a los posibles pactos que se puedan alcanzar y no tomaremos la iniciativa sobre la reforma del mercado laboral sin contar con el resultado de este diálogo social".

A tal efecto, tras reunirse con patronal y sindicatos, abrió una serie de mesas tripartitas sobre distintos temas sociales de las que damos cuenta en otro apartado de este balanceo.

### Contra el fraude y la morosidad

Otras de las cuestiones sobre las que propuso Arenas hacer hincapié en esta legislatura fue en el tema de la morosidad y el fraude, y anunció la puesta en marcha de una serie de medidas porque, según afirmó, "no parece sensato ni conveniente que la deuda que mantienen las Administraciones Públicas y las entidades privadas con la Seguridad Social superen los presupuestos de la mayoría de las Comunidades Autónomas españolas, que exceden el billón de pesetas. Una situación así es sencillamente inadmisibles".

Otras cuestiones abordadas por el Ministro de Trabajo y Seguridad Social en lo que va a ser su plan de acción para los próximos cuatro años fue seguir avanzando en la mejora de la gestión de la Seguridad Social, la transformación del Instituto Nacional de Empleo como organismos centrados en las políticas activas de formación y empleo y todo un paquete de medidas legislativas encaminado a imprimir en las actuaciones del Ministerio "un sentido activo de la solidaridad. Ser solidario -según Javier Arenas- no consiste en mantener al otro en una situación de dependencia sino procurar que salga de ella y adquiera la autonomía precisa para afrontar la vida con dignidad". ■

Firmado entre Gobierno y Sindicatos

# ACUERDO HISTÓRICO PARA GARANTIZAR EL FUTURO DE LAS PENSIONES

*El día 9 de octubre de 1996 fue una fecha histórica para el Gobierno de Partido Popular, los Sindicatos y los más de siete millones de pensionistas de este país. El presidente del Gobierno, José María Aznar, y los líderes sindicales de UGT y CCOO, Cándido Méndez y Antonio Gutiérrez, firmaron un gran acuerdo sobre la consolidación del sistema público de pensiones. Desde hacía 12 años en que se rubricó el Acuerdo Económico y Social el gobierno y los Sindicatos no firmaban ningún acuerdo social. En esta ocasión la firma ha tenido un significado muy especial ya que los sindicatos pactaron, sin grandes dificultades, con un gobierno conservador rompiéndose así la racha de desacuerdos que se había producido en los últimos años con el ejecutivo socialista.*

**"E**STE es un gran día para los pensionistas porque el acuerdo es un elemento de tranquilidad, modernización y seguridad para la vida española, pues supone un compromiso de futuro". Con estas palabras, el Presidente del Gobierno, Jo-

sé María Aznar, puso el broche final al acto de firma del acuerdo sobre el futuro de las pensiones al que el ejecutivo había llegado con las principales centrales sindicales, UGT y CCOO. Este acuerdo recoge los principales puntos del Pacto de Toledo, suscrito por todas las fuerzas parlamentarias,



en abril de 1995, en el que se fijaron las bases para una reforma del Sistema de Seguridad Social para ajustarlo al futuro y que siga siendo viable. La firma de este acuerdo ha sido calificada de histórica, puesto que es el primer pacto que se firma desde 1984, en que se selló el Acuerdo Económico y Social, aunque en esta ocasión la patronal CEOE se ha desmarcado del acuerdo. Sin embargo, la satisfacción fue unánime entre Gobierno y Sindicatos por haber llegado a un consenso sobre cuestiones tan importantes como: la revalorización automática de las pensiones, según el IPC; la separación de las fuentes de financiación de la Seguridad Social: el aumento de 8 a 15 años del período de cálculo de la pensión; el acercamiento de las cotizaciones a los salarios reales y la extensión de la pensión de orfandad de 18 a 21 años.

Según los firmantes del acuerdo con este pacto quieren expresar su apoyo inequívoco a la consolidación y racionalización del Sistema de Protección Social, al tiempo que el mismo constituye parte esencial del modelo de sociedad e instrumento clave para la cohesión propia de un estado social y democrático de derecho.

Los objetivos que se proponen conseguir los firmantes es mantener el poder adquisitivo de las pensiones y adoptar aquellas medidas que hagan viables las prestaciones para quienes en el futuro cesen en la vida activa. También se pretende mejorar el sistema contributivo e incrementar las prestaciones insuficientes según las posibilidades del sistema.

Para ello, tanto el gobierno como los sindicatos tienen muy claro y como objetivo primordial clarificar las fuentes de financiación del sistema de Protección Social desde ahora



hasta el año 2000, separando dichas fuentes de financiación según las prestaciones. Así en el acuerdo se determina, tal y como también se contempla en el Pacto de Toledo, que las prestaciones contributivas serán financiadas básicamente por las cotizaciones de los trabajadores y por otras cantidades recaudadas como son recargos, sanciones, rentas, intereses u otros ingresos provenientes de bienes patrimoniales de la Seguridad Social.

Estas prestaciones contributivas son las pensiones de jubilación, viudedad, orfandad y la totalidad de las derivadas de las contingencias de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales y los gastos de gestión correspondientes a las prestaciones señaladas anteriormente así como los gastos de funcionamiento los servicios correspondientes.

Las prestaciones no contributivas o asistenciales deberán

financiarse, para el año 2000, con los impuestos y con cotizaciones o parte de ellas como se ha venido haciendo hasta ahora. Estas prestaciones son la asistencia sanitaria, los servicios sociales, salvo los que se deriven de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, las pensiones no contributivas por invalidez o jubilación que son las de aquellas personas faltas de recursos y que no han cotizado a la Seguridad Social.

### **Revalorización automática de las pensiones**

Este es otro de los puntos clave del acuerdo, ya que para los sindicatos era una cuestión irrenunciable y para el Gobierno supone llevar la tranquilidad a los siete millones de pensionistas del sistema, puesto que se había hecho de él un arma arrojadiza en los proce-

tos electorales. Según este acuerdo, que es para cuatro años, se establece la revalorización automática de las pensiones en función del IPC previsto para cada año y, en consecuencia aplicar, cuando proceda, la oportuna cláusula de revisión a ejercicio económico vencido, en el supuesto de que el IPC previsto para dicho año fuese superior al que se hubiese producido realmente.

### **Fondo de Reserva**

Desde que se ponga en marcha el nuevo modelo de financiación, citado anteriormente, se irá dotando al Fondo de Reserva, que está previsto en los Pactos de Toledo, con los excedentes de las cotizaciones sociales que puedan resultar de la liquidación de los Presupuestos de la Seguridad Social, con la finalidad de atender a las necesidades futuras del sistema. Ha sido éste precisamente uno de los puntos de desacuerdo con la patronal, ya que los empresarios querían que este fondo se destinase a la reducción de cuotas.

### **Modificación de las cotizaciones**

Según el acuerdo suscrito entre Gobierno y Sindicatos se aumentarán de ocho a quince el número de años para llevar a cabo el cálculo de la pensión. El incremento progresivo hasta alcanzar los 15 años para calcular la base reguladora se aplicará de año en año hasta el 2001, valorándose, entonces, los efectos de esta medida y se establece según los resultados, el ritmo de aplicación para los restantes. Las partes han llegado también a un acuerdo por el que se modificarán el cálculo del porcentaje a aplicar a la base reguladora en función de los años de cotización acreditados. De esta forma quedan tres tramos: los pensionistas

percibirán el 50% de la base reguladora si han cotizado 15 años, el 80% si lo han hecho durante 25 años y el cien por cien si han pagado durante 35 años.

### **Mejora en la Orfandad y Viudedad**

Las partes firmantes del acuerdo decidieron también que se amplíe el límite de edad para percibir la pensión de orfandad de 18 a 21 años, con excepción del supuesto en el que no sobreviva ninguno de los padres en cuyo caso dicho límite se fija en los 23 años. También se incrementan las pensiones de viudedad para los menores de 60 años que se equiparan a los mayores de esa edad. Asimismo se introduce la posibilidad de estudiar mejoras en la protección social relativa a la maternidad.

### **Regímenes especiales**

Además de contemplarse en el acuerdo otros puntos como es el acercamiento de la cotización a la Seguridad Social a los salarios reales o lo que se conoce como "destopes" que se hará gradualmente hasta el año 2000 y de introducirse ligeras reformas en las jubilaciones anticipadas y la incapacidad permanente, el acuerdo contempla la revisión de los regímenes especiales, ya que se considera que rompen parcialmente el grado de solidaridad y equidad dentro del sistema de Seguridad Social. En consecuencia se ha acordado que hay que efectuar estudios y análisis que permitan evaluar las repercusiones que tendrá para ciertos colectivos el cumplimiento de la recomendación del pacto de Toledo de proceder de manera gradual a aproximar sus cotizaciones y prestaciones de forma que converjan hacia los dos Regímenes Generales, el de los trabajadores por cuenta ajena y por cuenta propia. ■

*El Presupuesto de la Seguridad Social para 1997 asciende a 12,13 billones de pesetas, con un incremento de 373.014 millones más que el año pasado. De esta cantidad la partida más cuantiosa se destinará al pago de las pensiones cuyo gasto se sitúa en 7,27 billones de pesetas, lo que supone una ampliación de 374.238 millones, el 5,43% más que lo destinado en 1996.*



## Presupuestos de la Seguridad Social para 1997

# SE MANTIENE EL NIVEL DE PROTECCIÓN SOCIAL Y EL PODER ADQUISITIVO DE LAS PENSIONES

**E**L presupuesto, que este año fue presentado por el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Juan Carlos Aparicio, refleja algunos de los principales compromisos del Gobierno

para esta Legislatura: garantía del poder adquisitivo de las pensiones, control del fraude y clarificación de las fuentes de financiación. Según, el Secretario de Estado, las cifras están planteadas dentro de las directrices seguidas para la elabora-

ción de los Presupuestos Generales del Estado, que pretenden conseguir tres objetivos: favorecer el crecimiento del empleo y de la actividad económica; mejorar el bienestar social y cumplir los requisitos fijados en el proceso de con-

vergencia con la Unión Europea.

Según Juan Carlos Aparicio, en línea con las recomendaciones del Pacto de Toledo, el Presupuesto para 1997 supone un claro avance en la separación de las fuentes de finan-



ciación de las prestaciones contributivas y no contributivas. Esto tiene reflejo en el presupuesto, ya que de los 3,66 billones de pesetas destinados a la asistencia sanitaria, solo un 5,6 por ciento se financiará en 1997 mediante las cotizaciones sociales, mientras que las cuotas desviadas a tal fin en el presupuesto del año anterior representaban un 14,9 por ciento.

También como compromiso adquirido por el Gobierno, el gasto en pensiones crece un 5,43 por ciento, hasta situarse en 7,27 billones de pesetas. De ellos, 7,06 billones corresponden a las pensiones contributivas y 201.309 a las no contributivas. Estas últimas se incrementarán en 14.519 millones de pesetas, lo que equivale a una tasa interanual de crecimiento del 7,77 por ciento.

Por el contrario, el importe de las prestaciones por incapacidad temporal disminuye un 12,07 por ciento (65.972 millones menos) en concordancia con el objetivo de controlar el fraude más eficazmente. A tal fin, según ha señalado el Secretario de Estado de la Seguridad Social, se generalizará la implantación de los Equipos de Valoración de Incapacidades (EVIS) y se incrementará la colaboración con las Mutuas de Accidentes de Trabajo y los Servicios Públicos de Salud de las distintas Comunidades autónomas.

### **Distribución del presupuesto**

Según el Presupuesto elaborado por el equipo de la Secretaría de Estado de la Segu-

ridad Social, el gasto destinado a pensiones se sitúa en 7,27 billones de pesetas, lo que supone una ampliación de 374.238 millones sobre el ejercicio de 1996, con una tasa de crecimiento del 5,43%. De este gasto, 7,06 billones de pesetas corresponden a pensiones contributivas, 359.719 millones más para el actual ejercicio, lo que significa un 5,36% de aumento interanual.

A las pensiones no contributivas se ha consignado un importe de 201.309 millones de pesetas, con un incremento de 14.519 millones de pesetas respecto de 1996, equivalentes a una tasa interanual del 7,77 %, que obedece a la extensión de la protección por incorporación de nuevos beneficiarios que no perciben ninguna presentación y de los procedentes del Fondo de Asistencia Social y de la Ley de Integración Social de Minusválidos y a la actualización interanual del 2,6% como incremento previsto para el IPC de 1997.

La incapacidad temporal contará con 480.801 millones de pesetas, con una reducción previsible del gasto del 12,07% equivalente en términos absolutos a 65.972 millones de pesetas, gracias a la reducción de las dos modalidades de incapacidad antes existentes y a las mejoras técnicas introducidas en los programas de gestión del reconocimiento y mantenimiento del derecho a la prestación, la reducción de su duración y la creación de los Equipos de Valoración de Incapacidades (EVIS) en todas las Direcciones Provinciales del INSS.

Otras importantes partidas contempladas en estos presupuestos son los 3,6 billones de pesetas que se destinarán a la asistencia sanitaria, aunque para 1997 la aportación a esta dotación vía cotizaciones sociales ha bajado del 14,9% que supusieron el pasado ejercicio al 5,6%, ya que se ha puesto en

marcha el mecanismo por el cual esta partida se financie con cargo a los presupuestos Generales del Estado de cara a clarificar las fuentes de financiación del Sistema de Seguridad Social.

Para Servicios Sociales se destinarán 242.244 millones de pesetas, un 0,5% menos de lo previsto en 1996, ya que parte de estas prestaciones se han transferido a las Comunidades Autónomas. Las prestaciones familiares contarán en 1997 con 96.488 millones de pesetas.

En cuanto al Presupuesto del Instituto Social de la Marina Entidad Gestora de las Prestaciones Sociales del Mar, asciende para 1997, a 173.533 millones de pesetas, 3.045 más que en el ejercicio pasado. De esta cantidad, pensiones y otras prestaciones representan el 85,4% del total del presupuesto, las asistenciales, el 9,6%, y los de gestión, cotización, recaudación y administración que contienen actividades de inscripción y afiliación de empresas y trabajadores, el 5%. Así, del total de la cantidad asignada en prestaciones sociales se gastarán 148.199 millones de pesetas, en asistencia sanitaria, 11.577 millones y en gestión, 8.679.

### **Ingresos**

Respecto a los ingresos y recursos con que cuenta la Seguridad Social hay que señalar que la principal partida son las cotizaciones sociales que se estiman en 8.026.122 billones de pesetas, que representan el 66,14% del total de los recursos con un crecimiento de 504.583 millones sobre el presupuesto anterior. Otra fuente de financiación de la Seguridad Social son las aportaciones del Estado que para 1997 ascienden a 3,65 billones de pesetas. Completan la financiación 454.622 millones procedentes de otros ingresos. ■

El Gobierno recupera el Diálogo Social

# FIRMADOS CUATRO GRANDES ACUERDOS

*El inicio del Diálogo Social tuvo lugar el 13 de mayo con la reunión que mantuvo el Presidente del Gobierno, junto al titular de Trabajo y Asuntos Sociales, con los dirigentes de las citadas organizaciones empresariales. Dos días después los mismos interlocutores gubernamentales se entrevistaban con los responsables de las organizaciones CCOO y UGT.*

**A**l final de ese mismo mes el Ministro de Trabajo se reunió primero con los sindicatos y después con los empresarios constituyéndose una serie de Comisiones Tripartitas. El 5 de junio se constituía la Mesa sobre Seguridad y Salud en el Trabajo, presidida por el Secretario General de Empleo, Manuel Pimentel. El 13 de junio nacía la mesa sobre Formación Profesional, también de carácter tripartito, presidida por el Subsecretario de Trabajo y Asuntos Sociales, Marino Díaz Guerra.

Cinco días más tarde se ponía en marcha la mesa sobre el sistema de Protección Social, relativa al desarrollo del Pacto de Toledo, presidida por el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Juan Carlos Aparicio. El Gobierno de manera paralela y simultánea abordaba la reforma de pensiones con los grupos parlamentarios y los agentes sociales.

La Mesa trilateral sobre solución Extrajudicial de Conflictos Laborales se constituyó el 24 de junio, presidida por el Secretario General Técnico, Julio Sánchez Fierro, y dos días después, el 26 de junio, se

ponía en marcha la Mesa Bilateral sobre el Plan de Empleo Rural, presidida por el Secretario General de Empleo, Manuel Pimentel.

## Cuatro acuerdo en 41 reuniones

El balance de estas mesas se puede resumir en que se han celebrado 41 reuniones con sindicatos y empresarios y se han cerrado cuatro mesas con resultados favorables en todas ellas. El primero de los acuerdos no se hizo de rogar y se firmó el 18 de julio, era el de Solución Extrajudicial de Conflictos Laborales cuyo objetivo es favorecer la solución ágil de dichos conflictos.

También antes del período de vacaciones estivales se cerró el acuerdo en materia de Seguridad y Salud en el Trabajo. Conectado con este mismo acuerdo figura la aprobación por el Gobierno el pasado 2 de agosto de un Real Decreto, regulando el funcionamiento de la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo, que fue constituida el 5 de septiembre. El día 20 de ese mismo mes, Gobierno, Sindicatos y Empresarios alcanzaban un consenso básico en torno al

nuevo reglamento que desarrolla la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y que fue definitivamente aprobado por la comisión Nacional en su reunión del pasado 2 de octubre.

El 23 de septiembre, Gobierno y Sindicatos pactaron un borrador de "Acuerdo sobre consolidación y mejora del Sistema de Seguridad Social", que garantiza el mantenimiento del poder adquisitivo de las pensiones actuales y sienta las bases para que el sistema de protección social vigente sea viable en el futuro. Dicho borrador fue ratificado posteriormente por los órganos representativos de las dos organizaciones sindicales mayoritarias, UGT y CCOO y por el Consejo de Ministros. Todos los grupos políticos representados en la Ponencia del Pacto de Toledo, excepto Izquierda Unida, dieron también su respaldo al Pacto.

El espaldarazo final al acuerdo sobre pensiones se redujo el pasado día 9 de octubre, en el Palacio de la Moncloa, cuando los secretarios generales de UGT y CCOO, Cándido Méndez y Antonio Gutiérrez estamparon su rúbrica junto a la del presidente del



Gobierno, José María Aznar. Quedaba así sellado el primer gran acuerdo social de los últimos doce años.

Finalmente, el pasado 4 de noviembre el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Javier Arenas, y los Secretarios de FTT-UGT Juan Aguilar, y el de la Federación Estatal del Campo, José Fuentes, firmaron el Acuerdo de Empleo



Agrario, que sustituye al hasta entonces vigente Plan de Empleo Agrario (PER).

### **Compromiso de futuro para la Protección Social**

De estos cuatro acuerdos el de mayor transcendencia social, por el número de personas al que afecta, es el conocido como Acuerdo sobre pensiones, aun-

que su título es el "Acuerdo sobre Consolidación y Racionalización del Sistema de Seguridad Social". También ha sido considerado como un acuerdo histórico ya que es el primero que se firma en 12 años entre el gobierno y los sindicatos.

Según lo calificó el propio presidente Aznar este "acuerdo es un elemento de tranquilidad, modernización y seguridad pa-

ra la vida española, porque supone un compromiso de futuro". En él se recogen los principales puntos del Pacto de Toledo, suscrito por todas las fuerzas parlamentarias, en abril de 1995, en el que se fijaron las bases para una reforma del Sistema de Seguridad Social para ajustarlo al futuro y que siga siendo viable. El consenso alcanzado afecta a cuestiones de tanta importancia como: la revalorización automática de las pensiones según el IPC; la separación de las fuentes de financiación de la Seguridad Social; el aumento de 8 a 15 años del período de cálculo de la pensión, el acercamiento de las cotizaciones a los salarios reales y la extensión de la pensión de orfandad de 18 a 21 años.

### **Nuevo acuerdo de Empleo Agrario**

El desarrollo de políticas activas para conseguir favorecer la creación de empleo estable, la inserción laboral de los trabajadores eventuales agrarios, la ampliación de la formación ocupacional no sólo para los que trabajan sino para reciclar a todos aquellos que no lo hacen, la extensión del desempleo contributivo a los jornaleros de toda España y la reforma, en el futuro, del Régimen Especial Agrario para equiparar a los trabajadores del campo con los del Régimen General son los puntos fundamentales en los que se basa el Acuerdo para el Empleo y la Protección Social Agraria (AEPESA) a que llegaron el Gobierno y los Sindicatos mayoritarios, FTT-UGT y Comisiones Obreras del Campo y fruto de las negociaciones llevadas a cabo en la segunda de las mesas bilaterales que se constituyeron para recuperar el diálogo social.

### **Acuerdo sobre Seguridad y Salud en el Trabajo**

Otro de los acuerdos firmados entre Gobierno, Sindicatos

y Empresarios fue el de desarrollo del Reglamento de Servicios de Prevención que se contempla en la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, también conocida como Ley de Salud Laboral. Este Reglamento va a impulsar y facilitar la citada Ley, mediante la corrección de todas aquellas cuestiones que la ley enuncia de manera amplia y general.

Al mismo tiempo servirá para promover y facilitar la aparición de entidades que proporcionen los medios necesarios para lograr una aplicación eficaz y equilibrada. En esta mesa participaron las organizaciones empresariales CEOE y CEPYME y los sindicatos CCOO y UGT. Por parte del Gobierno estuvo presidida por el Secretario General de Empleo, Manuel Pimentel, quien expresó su satisfacción y reconocimiento al esfuerzo realizado por ambos agentes sociales.

### **Solución Extrajudicial de los Conflictos**

Fue el primero de los acuerdos que se firmó para permitir la solución extrajudicial de los conflictos laborales, mediante la puesta en funcionamiento del Servicio Interconfederal de mediación y arbitraje. Fue firmado por el Gobierno, Empresarios y Sindicatos y tiene su antecedente en servicios parecidos que ya venían funcionando en algunas Comunidades Autónomas como Cataluña y Galicia.

El acuerdo de Solución Extrajudicial de los Conflictos (ASEC) trata de establecer mecanismos de solución autónoma de los conflictos laborales en la línea de lo que se había establecido en un acuerdo es que se ha establecido en Reglamento que lo desarrolla y se crea una Fundación y una Comisión Tripartita para seguimiento y control de la misma. ■

# CONVENIO UNIVERSIDAD DE SANTIAGO-ISM PARA LA REALIZACIÓN DE PROYECTOS DE INVESTIGACIÓN

**E**l Convenio, que tiene una duración indefinida y que se puso en marcha a finales del mes de julio, tiene como objetivo la elaboración conjunta de Proyectos I+D con el fin prioritario de mejorar las condiciones de salud, seguridad, vida y trabajo del colectivo marítimo-pesquero, principalmente a través de estudios sociológicos, epidemiológicos, así como la investigación, desarrollo e implantación de nuevas tecnologías encaminadas a alcanzar dicho objetivo.

El acuerdo ha sido firmado en el marco de la Ley de Fomento y Coordinación General de la Investigación Científica y Técnica de 14 de abril de 1986, cuyo fin es promover la colaboración de los organismos públicos de investigación y las empresas e instituciones. En este sentido la Universidad de Santiago de Compostela, dado que desarrolla actividades de formación, investigación y desarrollo científico y tecnológico se ha mostrado interesada en colaborar con el Instituto Social de la Marina, que tiene encomendadas, entre otras funciones, la de facilitar formación y promoción profesional a su personal, así como las de fomentar e impulsar pro-

*Durante 1996 el Instituto Social de la Marina dio un paso más en la búsqueda de colaboración con otras entidades a fin de buscar fórmulas que contribuyan a llevar adelante lo que es su objetivo fundacional: mejorar las condiciones sociales de la gente del mar. A este efecto el Instituto firmó en el pasado verano un Convenio con la Universidad de Santiago de Compostela por el que ambos organismos se comprometen a colaborar en programas docentes de formación especializada y proyectos I+D, con aplicación en el ámbito del sector marítimo pesquero.*

yectos de investigación y desarrollo encaminados a mejorar las condiciones de vida y trabajo del colectivo marítimo-pesquero.

## Periodicidad anual

Según se establece en el Convenio el programa de actividades docentes consistirá básicamente en sesiones cien-

tíficas, cursos y seminarios. Se elaborará anualmente y en él se incluirán los objetivos, el profesorado, el número de alumnos, la duración académica, el lugar de celebración y el presupuesto. Una vez aprobados los cursos de formación se realizarán bajo la dirección docente de profesores de la Universidad de Santiago, con la coordinación de profesiona-

les del ISM. Será la Universidad la que expida los Títulos Propios dentro de su programa de Cursos Postgrado y el ISM otorgará un Diploma Acreditativo.

Los programas docentes y los proyectos de investigación y desarrollo serán elaborados por la Universidad de Santiago a través de sus facultades, departamentos y cátedras y por el Instituto Social de la Marina a través de sus Servicios centrales y sus Direcciones Provinciales.

Los gastos originados por la celebración de cada curso se reflejarán en su correspondiente presupuesto en el que se establecerán las cantidades que para cada uno de ellos tendrá que aportar el ISM a la Universidad y se especificarán también las cantidades que se ingresarán en concepto de matrícula de los alumnos.

El Convenio será revisado periódicamente por una comisión de Seguimiento a fin de evaluar las distintas actividades realizadas, proponer nuevos planes de actuación docente e investigadora y elaborar normas generales de actuación. Dicha Comisión está integrada por tres miembros de cada una de las Entidades, designados por el Rector de la Universidad y por el Director General del ISM. ■







# 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

## 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) 238 82 61 19

Fax: (33) 238 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

# BAMIO, CUATRO AÑOS FORMANDO A LA GENTE DEL MAR

**S**EGÚN la Memoria de Actividades de los primeros cuatro años de vida del Centro editada en este año que finaliza, el reparto de los 8.750 alumnos por año fue el siguiente: en 1992 realizaron cursos en el Centro 280 alumnos, en 1993, la cifra ascendió a 1.995, en 1994, pasaron por la 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.

Los bloques formativos que se imparten en Bamio son cinco: Especialidades Marítimas Obligatorias, Técnicas Marítimas no Obligatorias, Técnicas Polivalentes Media/Alta, Especialización y Formación para Puestos de Trabajo en Tierra. El bloque que mayor aceptación tiene es el de Especialidades Marítimas Obligatorias, por el que han pasado ya casi 6.000 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 el mar y operadores de sistemas de comunicación.

## Unidad Móvil

Además, el Centro de Formación Ocupacional Marítima coordina la actividad de la Unidad Móvil de Seguridad Marítima

*Un total de 8.750 alumnos han pasado por el Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio, que el Instituto Social de la Marina tiene en Villagarcía de Arosa, durante los cuatro primeros años de funcionamiento. Según el seguimiento que los propios responsables del centro han llevado a cabo, han encontrado trabajo un 67,3 por ciento de los alumnos y un 75,6 por ciento lo han hecho en ocupaciones afines al curso realizado.*



ma que, integrada funcional y presupuestariamente en su gestión, ha realizado por toda la geografía nacional -organizados por las Direcciones Provinciales del ISM- en los cuatro años últimos 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 arrojó un total de 73 cursos impartidos, con una asistencia de alumnos de 922. Estos cursos han versado sobre conocimiento y utilización de los electrónicos de navegación, detección de pesca y ARPA.

## Incidencia Laboral

Aunque la obtención de un empleo depende de diversos factores, ajenos en un alto por-

centaje a la competencia profesional de los trabajadores, los responsables del Centro 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 pusieron en marcha diferentes vías para hacer este seguimiento, siendo las que han dado un resultado más valioso, 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 Seguridad Social y las encuestas telefónicas.

Por medio del programa SILTGA (Afiliación e Inscripciones 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 ciento habían conse-

guido empleo y estaban de alta en la Seguridad Social. Tan solo de ese porcentaje el 7,4% se había 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 ciento, es decir, 74, habían encontrado un puesto de trabajo y de ellos, 56, un 75,6 por ciento, lo habían hecho en ocupaciones afines al curso.

## Asesoría Profesional

Además de la acción formativa el Centro 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, el 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 los cuatro primeros años de funcionamiento del centro 80 sesiones informativas sobre "Técnicas de búsqueda de empleo y autoestima" en las que han participado 500 alumnos, además de prestar orientación profesional a otros 150. ■



El "INVESTIGADOR" finalizó la AME'96

## UNA CAMPAÑA TRANQUILA

*El buque-hospital "INVESTIGADOR" que cada año fleta el Instituto Social de la Marina para atender sanitariamente a los casi 6.000 pescadores que faenan en la costera del bonito, cumplió su misión un año más. La Asistencia Médica Embarcada (AME) de 1996 puede decirse que ha sido una campaña tranquila. No se registraron los tradicionales incidentes con los pescadores franceses a causa de la utilización por éstos de las ilegales redes de deriva, ya que la vigilancia en esta ocasión ha sido más estricta. Tampoco en materia de asistencia médica ha habido sobresaltos puesto que no se ha registrado incremento de incidencias con respecto a otras campañas, ni se han producido accidentes de gravedad.*

*La Asistencia Médica Embarcada tiene como objetivo esencial prestar apoyo sanitario tanto a nivel asistencial como preventivo, de forma gratuita a todos los tripulantes que faenan en la pesca del bonito. Esta acción, tendente a potenciar los niveles de salud de la gente del mar, se enmarca en los programas que viene desarrollando en Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, en el área de Seguridad Social, para mejorar las condiciones de vida y de trabajo del sector marítimo-pesquero.*

**C**OMO ya es tradicional, la campaña se ha desarrollado en tres mareas de un mes cada una - junio, julio y agosto- y la zona de cobertura ha sido similar a la de años anteriores, es decir, abarcando las zonas marítimas del Golfo de Vizcaya, Cantábrico, Finisterre, norte de las Azores y oeste del Gran Sol. El equipo sanitario ha estado compuesto por los doctores Jorge Herrador Aguirre, Celia López Carballido y el ATS; José Morales Cruz, quienes cu-

brieron la marea del mes de junio. El mes siguiente fue atendido por los doctores José Luis Cristóbal Rodríguez, José Manuel González Vallecillo y el ATS, Víctor Martínez Montagut. Y, por último, durante el mes de agosto navegaron en el buque-hospital los doctores Loreto González Cabañas, Virginia González Lacalle y la ATS, Carmen Mariño Mariño.

Como ya sucediera el año anterior los preparativos y el inicio de la singladura se realizaron desde el puerto de Gi-

jón, a donde acudió el "INVESTIGADOR" a finales de cada mes para repostar y hacer el correspondiente cambio de médicos y de tripulación. Como en los dos últimos años el buque salió a primeros de junio, ya que operativamente se ha considerado que éste es el mes en el que la flota está más alejada de tierra y necesita más apoyo, mientras que en septiembre, que era cuando finalizaban las primeras campañas, la bonitera se va aproximando a puertos y puede ya ser atendida por los medios convencionales en tierra y con el Centro Radio-Médico.

### Balance de actividades

El número total de enfermos ingresados a bordo fue de 24, de los que 13 lo fueron por enfermedad y 11 por accidente. El total de estancias hospitalarias que se registraron fue de 66 y el total de historias clínicas elaboradas fue de 97. Es un balance muy positivo si tenemos en cuenta que faenan en la costera del bonito casi 500 barcos con 6.000 hombres a bordo. Si consideramos los tres meses que ha durado la

campaña del "INVESTIGADOR" ha sido el mes de julio en el que más incidentes se han registrado, ya que de las 66 actividades hospitalarias mencionadas, 38 ocurrieron en dicho mes frente a las 10 y 18 de junio y agosto, respectivamente. Lo mismo ha ocurrido con las evacuaciones y con las asistencias técnicas.

Afortunadamente no hubo que registrar ningún accidente o enfermedad mortal, aunque sí hubieron de efectuarse 18 evacuaciones, dos de ellas precisaron de helicóptero, 11 fueron realizadas por el propio buque hospital y otras 5 se hicieron a bordo de otros medios. De estas evacuaciones 9 lo fueron por enfermedad y otras 9 por accidente, aunque con posterioridad 6 de ellos volvieron a ser reintegrados a sus buques. No todos los pacientes eran afiliados al Instituto Social de la Marina sino a otras mutuas, lo que da idea de que la AME lleva a cabo una tarea humanitaria de primera magnitud para acercar los medios sanitarios a todas las gentes del mar.

Como ya es habitual, el "INVESTIGADOR" realizó también tareas de apoyo logístico a la flota bonitera por un total de 16 de las cuáles 12 fueron realizadas por buzos, lo que pone de manifiesto que la presencia de éstos es imprescindible, ya que también colaboran en las tareas de maniobra y transbordo, aportando así mayor seguridad en las operaciones.

En paralelo a estas actividades, los médicos han llevado a cabo además de la atención sanitaria las tradicionales tareas de información a los trabajadores del mar sobre el manejo y contenido del botiquín a bordo, reparto de guías sanitarias y pegatinas del Centro Radio Médico con explicaciones para realizar correctamente las consultas y la actualización del listado de boniteros. ■

1996

UN AÑO EN EL MAR

XIV Congreso Mundial de Seguridad y Salud en el Trabajo

# LA PREVENCIÓN Y LA FORMACIÓN, FACTORES CLAVE PARA EVITAR LOS RIESGOS LABORALES

*La humanización del trabajo es un requerimiento básico para alcanzar la justicia social; el objetivo de conseguir beneficios económicos por parte de las empresas no debe ir en detrimento de la seguridad de los trabajadores ni agravar los riesgos laborales y la creación de una auténtica cultura de la seguridad con la participación de todos los agentes sociales. Son algunas de las conclusiones obtenidas en el XIV Congreso Mundial sobre Seguridad y Salud en el Trabajo que se celebró en Madrid durante los días 22 a 26 de abril organizado por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social de España, la Organización Internacional de Trabajo (OIT) y la Asociación Internacional de la Seguridad Social (AISS).*



TRAS conclusiones fueron la necesidad de avanzar en la armonización de normativas y en la universalización de niveles de protección aceptables. Armonización que debe ir complementada con acciones internacionales que fomenten la cultura preventiva, que integren la concepción y la gestión de los procesos y que promuevan la cooperación a nivel empresarial, nacional e internacional.

También se puso de manifiesto en este XIV congreso la necesidad de que las empresas multinacionales desarrollen una política internacional de seguridad, estableciendo unas normas mínimas, cuando la de los países donde se implanten no proporcione un nivel de protección suficiente. Según el Presidente del Congreso, el entonces Subsecretario en funciones del ministerio de Trabajo y Seguridad Social, Carlos Navarro, estas empresas no deben aprovecharse, cuando se instalen en países no desarrollados, de las bajas condiciones laborales que ofrecen, porque entonces serían responsables de crear un auténtico "Dumping Social". También se refirió el señor Navarro, en sus conclusiones, a la necesidad de que la Administración se vuelque en ayudas a las Pequeñas y Medianas Empresas (PYMES), dado el al-

to número de accidentes que se producen en ellas. Estas ayudas deberán ir encaminadas a la formación de los trabajadores, a la dotación o mejora de los equipamientos preventivos y al asesoramiento de los propios directivos, según está establecido en la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, que recientemente ha entrado en vigor en España.

Precisamente por falta de formación de los trabajadores y por la carencia de medidas preventivas es por lo que en España se producen más accidentes laborales y no porque éstos estén interrelacionados con el factor de temporalidad. Éste ha sido uno de los temas más recurrentes de este Congreso, ya que para los sindicatos temporalidad y precariedad van unidos a simies-tralidad, mientras que para la Administración ésto no es así y achacan los accidentes a la falta de experiencia del trabajador, a su falta de formación y también a la irresponsabilidad de los empresarios por carecer de los debidos instrumentos de prevención.

## Tres temas claves

Este XIV Congreso Mundial sobre Seguridad y Salud en el Trabajo se ha articulado en torno a tres grandes temas clave: "La Globalización de las Relaciones Económicas. Sus implicaciones para la Seguridad y Sa-

lud en el Trabajo"; "Los Riesgos Químicos" y "La Seguridad y Salud en el Trabajo a través de la Cooperación".

Con respecto al primero de los temas: "La Globalización de las relaciones económicas y sus implicaciones para la seguridad y salud en el trabajo", hay que señalar que se trataba de analizar cómo los fenómenos de integración regional y la globalización de la economía producen efectos importantes sobre las condiciones de trabajo, derivados de exigencias comerciales, de competitividad y sociales, que es necesario conocer y considerar a la hora de formular programas de Seguridad y Salud en el Trabajo.

En este sentido, las conclusiones a que se llegó en el Congreso fueron que dicha globalización tiene, en general, efectos positivos pero que, sin un proceso de dirección y control, ésta puede incidir negativamente en el trabajo y para ello se hizo una llamada tanto a las grandes empresas multinacionales como a las pequeñas y medianas empresas para que no olviden que la seguridad en el producto repercute positivamente en la seguridad y la salud en el trabajo y que el escatimar medios en la prevención no beneficia a la competitividad de las empresas.

El segundo tema desarrollado con intensidad en el Congreso fue el de "Convivir, con seguridad, en el riesgo químico": algo que según los congresistas es casi omnipresente en la actividad laboral actual en sus múltiples variantes -incluidos aspectos tales como la "calidad del aire" en oficinas y locales de todo tipo- y que ha de ser conocido y controlado cuando no pueda eliminarse.

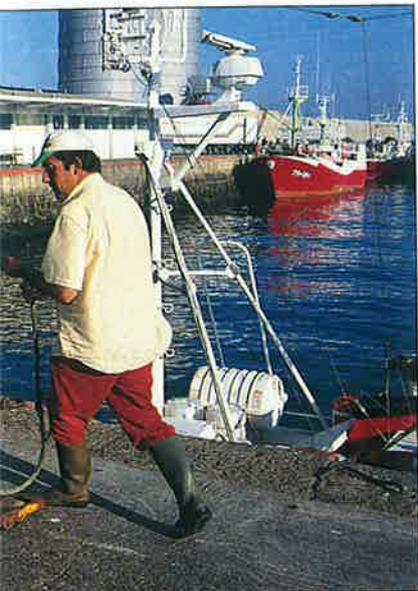
Por último, el tercero de los temas estrella del Congreso fue "La Mejora de la Seguridad y la Salud en el Trabajo a través de la cooperación", tanto a ni-



vel de la empresa de cada país, como en el ámbito internacional, como fórmula necesaria para el avance en este terreno. En este sentido a las conclusiones a las que se llegó fueron muy claras: en primer lugar se dejó claro que la humanización del trabajo es un requerimiento para alcanzar la justicia social y que la eficacia económica no debiera sacrificar nunca la dignidad humana. También se dejó constancia de que es necesario fortalecer la colaboración nacional e internacional a niveles más estrechos y que es de gran utilidad disponer de un marco legal firme que defina los papeles de los interlocutores sociales y provea de mecanismos para la cooperación a empresarios y trabajadores a niveles más prácticos de los que hasta ahora se contemplan. También es interesante considerar la observación de que el papel de las organizaciones voluntarias en la protección de los trabajadores debe aumentar dentro de contexto de desregulación y globalización de la economía.

## 84 Conferencia Marítima Internacional de la OIT

# APROBADAS NUEVAS NORMAS PARA MEJORAR LAS CONDICIONES DE TRABAJO DE LA GENTE DEL MAR



*Tres Convenios, tres Recomendaciones y un Protocolo, relativos a las condiciones de vida y trabajo de la gente de mar, han sido adoptados por la Organización Internacional de Trabajo (OIT) en el transcurso de la 84 Conferencia Marítima Internacional celebrada, entre los días 8 y 22 de octubre pasado, en la sede de esta Organización en Ginebra. La posibilidad de contar con servicios privados y gratuitos de contratación, la fijación de horas máximas de trabajo y mínimas de descanso, el establecimiento de un salario mínimo y la inspección abordo de los buques han sido algunas de las cuestiones tratadas, en las maratónicas sesiones de trabajo por los representantes de trabajadores, empresarios y gobiernos de los 83 países que han participado en esta Conferencia. También hubo tiempo para aprobar otras tres Resoluciones que implican la celebración de una Conferencia Marítima específica para el sector pesquero; la elaboración de directrices y de un modelo uniforme de registro de horas de trabajo y la revisión de las orientaciones que se refieren a la inspección de las condiciones de trabajo a bordo de los buques.*

se contempla en su Acta de Constitución. La española, que la formaron 21 personas, estuvo presidida, como Delegados Gubernamentales, por el Subsecretario del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Marino Díaz Guerra y por el Embajador representante permanente en Ginebra, Raimundo Pérez Hernández. En la Asamblea Plenaria, que se celebró al final, estuvo presente el Director General del Instituto Social de la Marina, Rafael Mateos Carrasco.

Los temas que se abordaron en esta Conferencia han sido Revisión de la Recomendación sobre la Inspección de Trabajo (Gente de Mar), 1926; Revisión del Convenio 109 y la Recomendación 109 sobre Salarios, Horas de Trabajo a Bordo y Dotación, 1958; Revisión del Convenio sobre Colocación de la Gente de Mar, 1920 y Revisión parcial del Convenio sobre Marina Mercante (normas mínimas) de 1976.

### Inspecciones de trabajo

Según el Convenio y la Recomendación adoptados relativos a la inspección de las condiciones de vida y trabajo de la gente de mar le corresponde su aplicación al Estado del pabellón del buque y no al del puerto como se pretendía inicialmente. Estarán sujetos a él todos los buques dedicados a la navegación marítima, de propiedad privada o pública, que esté matriculado en el territorio del país en el que esté en vigor el Convenio. Las inspecciones se realizarán, si es posible, anualmente y si no obligatoriamente cada tres años. Para llevar a cabo esta tarea el Estado del

pabellón podría autorizar a Instituciones Públicas u otras organizaciones a las que reconozca esa función, como pueden ser las sociedades de clasificación. Los informes de la Inspección, además de los trámites reglamentarios, se expondrán en los tablones de anuncios del buque.

La autoridad central de coordinación se encargará de coordinar las inspecciones competentes sobre las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar así como de fijar los principios que habrán de observarse. También fomentará la cooperación eficaz entre instituciones públicas y otras instituciones que se encarguen de estas materias. Se entiende por autoridad central de coordinación los ministros o departamentos gubernamentales u otras autoridades facultadas para dictar, supervisar la aplicación de los reglamentos y ordenanzas de obligado cumplimiento referentes a las condiciones de vida y trabajo en los barcos.

### Horas de trabajo a bordo

Otras de las normas adoptadas son el Convenio y la Recomendación relativos a las horas de trabajo a bordo y dotación de los buques. Teniendo en cuenta que todos los Convenios anteriores sobre la materia no han entrado en vigor, al no alcanzar la cifra de ratificaciones necesarias, se optó por pasar la parte referida a salarios en el Convenio a la Recomendación, quedando en aquél todo lo relativo a horas de trabajo y dotación de los buques.

Según el Convenio se ha fijado como pauta en materia de horas nor-

males de trabajo de la gente de mar, al igual que la de los demás trabajadores, la jornada de ocho horas, con un día de descanso semanal y con los días de descanso que correspondan a los días festivos oficiales. No obstante, cada país puede fijar en convenio otras horas siempre que no sean menos favorables que las aquí mencionadas. El número máximo de horas de trabajo no excederá de 14 horas por cada período de 24 horas ni de 72 horas por cada período de siete días. El número mínimo de horas de descanso no será inferior a diez horas por cada período de 24 horas ni 77 horas por cada período de siete días.

Por lo que respecta a los salarios, la Recomendación aprobada establece el importe determinado por la Comisión Paritaria Marítima el 1 de enero de 1995 que es de 385 dólares USA (unas 50.000 pesetas). Esta paga o salario básico corresponde a un mes civil de servicio para un marinero preferente. La Recomendación establece, también, que sin perjuicio del principio de la libre negociación colectiva, todo Establecimiento, debería, previa consulta con las organizaciones representativas de los armadores y la gente de mar, establecer procedimientos para fijar los salarios mínimos y su cuantía deberá tener en cuenta las características propias del empleo marítimo, la dotación de los buques y las horas normales de trabajo de la gente de mar. También se recomienda que se tengan en cuenta, a la hora de revisarlas, las variaciones del coste de la vida. ■

**E**l objetivo de esta 84 Conferencia Marítima ha sido actualizar y mejorar las normas internacionales que rigen la seguridad y las condiciones de trabajo de la gente de mar. Estas condiciones se han visto modificadas en los últimos años como consecuencia de las transformaciones y modernización que ha experimentado la flota mundial tanto mercante como pesquera. También se han producido cambios en las formas de contratación y en las condiciones de vida en los buques con la variada composición de las tripulaciones que, en ocasiones, están integradas por marineros de diferentes culturas, lenguas y nacionalidades.

Otro factor determinante para la actualización y modificación de esta normativa es su propia antigüedad, ya que algunos Convenios como el de "colocación de la gente de mar" data de 1920 ó el de "salarios y horas de trabajo", de 1958

Todas las Delegaciones presentes en esta Conferencia tuvieron carácter tripartito, es decir, que estuvieron integradas por representantes de los trabajadores, de los empleadores y de los Gobiernos, como ya es habitual en la OIT, puesto que así

*Con la refundición de los Ministerios de Trabajo y Seguridad Social y el de Asuntos Sociales en el nuevo de Trabajo y Asuntos Sociales se produjeron cambios en una publicación ya habitual de este Departamento: la Guía Laboral. El Secretario de Estado de la Seguridad Social, Juan Carlos Aparicio, presentó la nueva publicación que ha pasado a denominarse Guía Laboral y de Asuntos Sociales. El logotipo del Ministerio también fue reformado como consecuencia de la citada fusión.*

## NUEVA GUÍA LABORAL Y NUEVO LOGOTIPO DEL MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

**E**N esta publicación se incluyen al detalle todos los servicios, prestaciones competenciales del Departamento y de sus organismos dependientes e igualmente toda la normativa referente a la Seguridad Social, Trabajo, Empleo, Migraciones y Trabajo de Extranjeros en España. Como innovación y debido a las nuevas competencias antes aludidas se incluyeron también las actuaciones del renovado Ministerio referentes a las ayudas a la mujer, a la juventud, a la familia, al menor, a los colectivos discapacitados y, en general, todos los programas relacionados con Asuntos Sociales, así como su tramitación y apoyo legal.

De esta primera edición de la Guía Laboral y de Asuntos Sociales, se han editado 50.000 ejemplares. El pasado año se vendieron 35.000, ya que el resto se distribuye a los sindicatos, asociaciones empresariales y a los diferentes organismos de la Administración en general y de la Administración Socio-Laboral en particular, así como a los Ayuntamientos.

Con la Guía Laboral y de Asuntos Sociales se realiza

una síntesis de la actuación de la Administración Socio-Laboral y se da un paso adelante en el conocimiento de su compleja normativa, así como en la transparencia del sector público y se llega a la cifra total de 500.000 ejemplares publicados de esta Guía que ha alcanzado ya su décima edición.

Como ya es tradicional, la Guía Laboral recoge en un lenguaje sencillo y asequible a todos los ciudadanos, los datos que, en materia laboral, Seguridad Social, y Acción Social son utilizados por los beneficiarios de prestaciones y servicios. Está dividida en 16 capítulos que tratan temas tan esenciales para la vida laboral de los trabajadores como "La búsqueda del puesto de trabajo", "La contratación de los trabajadores y características de cada tipo de contrato", "El



salario y el tiempo de trabajo", "Cómo se protege al trabajador desempleado" o "La negociación colectiva".

Los trabajadores del mar también están presentes en esta Guía, que les dedica un apartado bajo el epígrafe Régimen Especial de los Trabajadores del Mar. En él se recogen quienes son los trabajadores de este sector que tienen derecho a acogerse a éste régimen, cómo deben hacerse la inscripción de empresas, embarcaciones y centro de trabajo, así como las fórmulas de afiliación, altas y bajas, cuáles son las bases de cotización de los distintos grupos. A este efecto se especifica que los trabajadores y las empresas se dividen en tres gru-

pos según que sean trabajadores por cuenta ajena retribuidos a salario o a la parte y según los distintos tonelajes de las embarcaciones.

### Nuevo Logotipo

Como consecuencia de la refundición de los Ministerios de Trabajo y Seguridad Social y de Asuntos Sociales, los responsables del nuevo Departamento consideraron oportuno reformar los logotipos haciendo una unión entre los existentes anteriormente y que simbolizan a los antiguos ministerios. Precisamente fue esta Guía la primera publicación editada por el Ministerio que llevó la nueva imagen. ■

Dentro de las actividades de Medicina Preventiva y de Información que lleva a cabo el ISMA

## DURANTE 1996 SE PUSIERON EN MARCHA TRES CAMPAÑAS DE PREVENCIÓN DE ENFERMEDADES

*Dentro de las actividades de Medicina Preventiva y de Información que lleva a cabo el Instituto Social de la Marina, a través de su Servicio de Medicina Marítima, con el fin de mejorar las condiciones de salud de la gente del mar, durante 1996 se pusieron en marcha tres campañas informativas de prevención de enfermedades: dos fueron sobre las enfermedades de transmisión sexual y una tercera sobre el paludismo.*

**B**AJO el lema "Hay "amores" que matan. Presérvate", el ISM puso en marcha en primavera una campaña de prevención de las enfermedades de transmisión sexual (ETS) con el fin de informar a todos los trabajadores del mar de las características y tipologías que tienen estas enfermedades, cuáles son las vías de transmisión, qué se debe hacer ante su aparición y, sobre todo, de concienciar a todos de la necesidad de utilizar en toda relación sexual los preservativos o condones, por ser la medida profiláctica más segura que se conoce.

La campaña se centró en explicar que por enfermedades de transmisión sexual no se entiende solamente el SIDA, sino que también comprende las gonorreas, sífilis, hepatitis, herpes, etc. Según la responsable del Servicio de Sanidad Marítima del ISM, la doctora María Teresa de Miguel "Queremos que todos los trabajadores del mar se conciencien de la necesidad de utilizar los preservativos en los contactos sexuales, pero muy especialmente aquellos que son más promiscuos, ya que corren más riesgos. También queremos advertir de que, aunque toda relación sexual con alguien desconocido entraña riesgos, hay zonas de especial peligro, como son las costas africanas donde faena buena parte de la flota pesquera española".



Hay  
"amores"  
que  
matan



Presérvate

UTILIZA SIEMPRE EL CONDON

Otro aspecto importante de la campaña fue la de hacer hincapié en que este tipo de enfermedades no sólo es un problema para el que lo contrae, sino que tienen alto riesgo de contagio a otras personas y, por tanto, dentro del entorno familiar pueden ser transmitidas. Si la enfermedad es transmitida a la esposa y ésta está embarazada, el contagio puede pasar al feto bien a través de la placenta o bien en el momento del parto por el canal natural de éste, es decir, a través de la vagina.

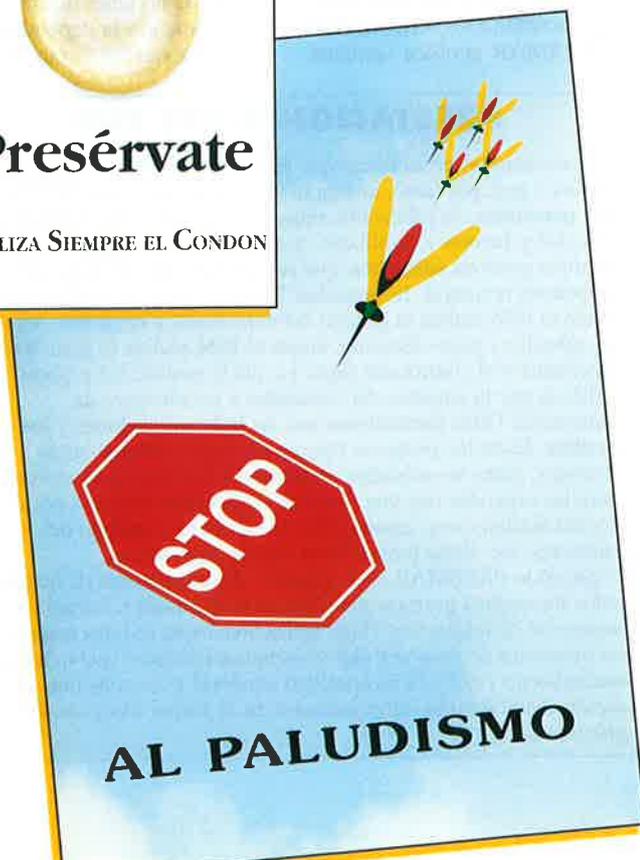
Esta campaña preventiva fue complementada unos meses más tarde con otra en la que el ISM colaboró con la Xunta de Galicia, a través de la Consellería de Sanidad y Servicios Sociales. Esta campaña se centró en la prevención del SIDA, las enfermedades de transmisión sexual y otros agentes como la hepatitis

B, en el colectivo marítimo-pesquero gallego. Con esta acción se pretendió conocer las actitudes y comportamientos de este colectivo respecto a las prácticas de riesgo de transmisión de estas enfermedades, así como modificar dichos comportamientos en los casos necesarios. También se intentó contribuir a la integración social de las personas seropositivas o enfermas de sida.

### Contra el paludismo

La tercera de las campañas ha abarcado el último cuatrimestre del año, siendo una nueva fase de la Campaña Antipalúdica que se inició en 1992 y que ha tenido continuidad hasta la fecha. Esta Campaña se enmarca dentro del Plan Estratégico para el control del Paludismo aprobado por la Organización Mundial de la Salud en 1992. La acción va dirigida a los tripulantes de buques que frecuentan áreas de riesgo de contraer esta enfermedad e incide sobre las medidas que deben tomar los trabajadores para impedir la picadura del mosquito transmisor, así como en la divulgación del test de diagnóstico (Para Sight F) de la enfermedad. El lema bajo el que se ha desarrollado esta campaña ha sido "Stop al paludismo".

Como ya es tradicional en este tipo de campañas auspiciadas por el ISM, éstas se han basado en dos tipos de acción. Una que es el pilar básico de las mismas en la distribución masiva de un tríptico o folleto informativo a través de las Direcciones Provinciales, y Locales del ISM y de sus Centros Asistenciales en el Extranjero. Otro de los pilares de las campañas ha sido la información personal que se ha dado a los trabajadores del mar a través de los facultativos de Sanidad Marítima. ■



STOP

AL PALUDISMO

PRESMAR, una herramienta de calidad de gestión

# EL ISM AGILIZA EL TRÁMITE DE LAS PRESTACIONES SOCIALES

*Agilizar el trámite de las pensiones y de las otras prestaciones sociales; rapidez y mayor calidad de resultados; mejor atención a los administrados; archivo informático de expedientes y, en definitiva, menos tiempo y menos papeleo son algunos de los objetivos que el Instituto Social de la Marina quiere conseguir con la puesta en marcha del programa informático PRESMAR, que pretende ser una herramienta con la que mejorar la calidad de la gestión de las prestaciones sociales del Régimen Especial del Mar. Con su puesta en marcha en toda España, el pasado 1 de octubre, el ISM pone de nuevo de manifiesto su vocación de avanzar por la mejora de las condiciones sociales del colectivo marítimo pesquero, en este caso poniendo a su servicio los más modernos avances técnicos.*

**L**a puesta en marcha de esta aplicación informática tuvo lugar en la sede del ISM en Las Palmas de Gran Canaria, el pasado 1 de octubre y fue efectiva para todas las Direcciones Provinciales que el ISM tiene repartidas por el territorio nacional. El acto fue presidido por el Director General de este Organismo, Rafael Mateos Carrasco, quien estuvo acompañado por el Delegado de Gobierno, Antonio López Ojeda, el Gerente de Informática de la Seguridad Social, Fernando Bezares, los Subdirectores Generales de Seguridad Social y de Acción Social Marítima, del ISM, Armando Gracia y Fernando Álvarez-Blázquez, respectivamente, el Director Provincial del ISM en las Palmas, Fernando Lorenzo y el de Trabajo y Asuntos Sociales. Asistieron al acto otras autoridades provinciales y locales así como representantes de otros centros del Instituto en Canarias.

## ¿Qué es el PRESMAR?

Es la mecanización de la gestión de expedientes tramitados a través del Instituto Social de la Marina, y representa que la totalidad del trámite de una prestación, desde su solicitud hasta su finalización, pasando por la resolución y el pago en la modalidad que corresponda, queda integrado en el sistema informático de la Seguridad Social. El PRESMAR (Prestaciones del Mar) tie-

ne como objetivo automatizar la gestión de trámite de prestaciones, haciendo desaparecer los papeles, el traslado convencional de una unidad a otra, etc.

Esta aplicación informática permitirá tramitar los expedientes con más rapidez, de tal manera que la resolución concluya en un plazo máximo de 31 días, cuando la duración media que venía produciéndose estaba en torno a 41 días. Además este teleproceso faculta una mayor celeridad en la captura de datos y con ello a una mejor atención a los beneficiarios. El PRESMAR también facilitará

el traslado de expedientes y la posibilidad de consultarlos en "tiempo real" en cualquiera de las direcciones provinciales. En igual medida este proyecto informático proporcionará un control exhaustivo de la gestión del trámite, como puede ser recibir información de la situación en que se encuentra un determinado expediente.

El PRESMAR mejorará sustancialmente la tramitación de las pensiones del ISM, ya que hasta ahora el sistema de trámite era complejo y poco ágil a causa de la falta de recursos técnicos. La tramitación era prácticamente manual por lo que se producía dispersión de información y difícil conexión entre las distintas fases por las que pasa el trámite y que van desde apertura, captura, trámite, informe de vida laboral, informe de base reguladora, supervisión, fiscalización y resolución. Otra dificultad de no tener informatizado el sistema era la dependencia de medios externos como el teléfono,

el fax, correos, con lo que conllevaba de falta de seguridad y de control y seguimiento del expediente. No obstante hay que señalar que la última fase, la de pago, sí se encontraba informatizada en su totalidad con todas las variaciones, altas y bajas, en las distintas modalidades de abono, periodicidad, etc.

Los principales objetivos que los responsables del Instituto Social de la Marina quieren conseguir con la implantación del PRESMAR son: la agilización de los trámites, la disminución del tiempo medio de resolución de un expediente de prestación, captura de datos o antecedentes con mayor rapidez, almacenamiento de expedientes en carpeta informática, traslados de expedientes por teleproceso, en caso de cambio de residencia del administrado, control y seguimiento ágil, ya que al tener fácil acceso al expediente se facilita el control de la fase en que se encuentra y de las personas involucradas en el mismo, obtención rápida de resultados con mayor calidad y exactitud reduciendo la intervención humana a los casos de aplicación de disposiciones y adopción de criterios distintos al cálculo y mejorar la atención al administrado, ofreciendo sus datos puntualmente y evitándole nuevas citas y múltiples trámites innecesarios y repetitivos.

Con todo ello, lógicamente el servicio de gestión de prestaciones del mar va a experimentar una serie de mejoras entre las que se pueden destacar: el control informatizado de la gestión; mayor calidad de resolución; unificación de criterios de aplicación; control informatizado de la carga de trabajo; reducción en reclamaciones previas, asesoría jurídica, asistencia a juicios; mejora del nivel de atención al público; reducción de gastos de papel, espacio y tiempo dedicados a archivos, correo, etc., ■

## PRESTACIONES DEL ISM

Las prestaciones económicas que gestiona el Instituto Social de la Marina y que, por tanto, quedarán informatizadas en el PRESMAR son: **pensiones**, de jubilación, muerte y supervivencia (viudedad, orfandad y favores a familiares) y de invalidez permanente. También gestiona **subsidios**, que son prestaciones de pago periódico de carácter temporal: Incapacidad Temporal bien de pago directo, donde el ISM realiza la gestión del expediente y la gestión del pago del subsidio y pago delegado, donde el ISM realiza la gestión del expediente y el control del pago, ya que la gestión del pago es realizada por la empresa del trabajador y prestaciones de maternidad. Otras prestaciones son las **indemnizaciones y los auxilios**. Entre los primeros figuran los pagos por defunción, invalidez, dotes de orfandad y viudedad y accidentes de trabajo. Y entre las segundas hay que destacar las distintas prestaciones de Acción Social, como repatriación de marineros, traslado de cadáveres, etc. Estas prestaciones son de pago único. El proyecto PRESMAR está operativo desde primeros de octubre en todos los centros gestores del ISM, en lo que hace referencia a la prestación de jubilación. Otras aplicaciones que se incorporarán son las pensiones de muerte y supervivencia e invalidez que lo harán a mediados de 1997 y la incapacidad temporal y los subsidios de acción social estarán informatizados en el primer trimestre del próximo año.





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!**



**¡CONSERVA Y PROTEGE TUS RECURSOS!**



CONSTRUCCIÓN DE MONOCASCOS Y CATAMARANES PARA PESCA  
TRABAJOS ESPECIALES - BATRIMETRIAS - 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



1996

UN AÑO EN EL MAR



**Bruselas quiere aplicar un mayor ajuste a las flotas**

# LA NEGOCIACIÓN DEL IV POP

*Ha sido un año de negociaciones para la ordenación de la flota comunitaria y, al cierre de este número seguían incluso abiertas las mismas. Las autoridades comunitarias siguen en sus objetivos de reducir la capacidad de las flotas de los Estados miembros con el fin de adecuar las mismas a las posibilidades de los caladeros, mientras año tras año aumentan las importaciones de productos de la pesca desde terceros países. La Administración española no se opone a las pretensiones de la Comisión de la Unión Europea para adaptar las flotas en base a esos objetivos y hacer las mismas más competitivas. Sin embargo, a la hora de aplicar esos ajustes, el Ministerio de Agricultura y Pesca ha sido contundente ante Bruselas a la hora de señalar que se deben tener muy en cuenta las actuaciones acometidas ya por unos países, mientras otros han incumplido claramente sus compromisos.*

**A**l cierre de este número, Bruselas había rebajado sensiblemente sus pretensiones iniciales, aunque se mantenían los interrogantes sobre los mecanismos a utilizar para lograr unas menores capturas. Durante los últimos años, desde 1991, la Unión Europea tiene en marcha la aplicación del III Programa de Orientación Plurianual de Flota (POP) por el que se contemplaba un duro ajuste en todas las flotas co-

munitarias. El conjunto, el planteamiento era pasar de 2,25 millones de toneladas en GT a 2,07 millones de toneladas. La situación de partida en aquel año, era de 2,25 millones de toneladas en GT mientras a finales del año 1995 ya se había logrado un ajuste por debajo de los objetivos señalados con solamente 1,98 millones de toneladas GT.

Según se desprende de estos datos manejados por la propia Unión Europea, el conjunto de los Estados miembros

habrían cumplido con los objetivos marcados en su día por la Comisión. Sin embargo, la realidad es diferente. Mientras que unos países como España y Portugal fundamentalmente se hallan muy por encima de las exigencias comunitarias con fuertes reducciones de flota, otros Estados miembros como Holanda o el propio Reino Unido han visto crecer sus flotas. En el caso concreto de España, en términos de TRB que era la unidad de cuenta a la hora de poner en

marcha el III POP, el objetivo comunitario era pasar de 673.000 TRB en 1991 a solamente 618.000 TRB a finales de 1996. Ya en aquel momento, España partía de una flota real por debajo de los objetivos comunitarios en cuanto su capacidad entonces era de 645.000 TRB. Frente a esas exigencias, a finales de 1995, la flota de pesca española tenía solamente 506.000 TRB lo que supone unas 114.000 TRB por debajo de las exigencias comunitarias. En términos de potencia el grado de cumplimiento es también superior al exigido por Bruselas. a finales de 1995 la flota tenía 1,6 millones de Kw frente al objetivo de Bruselas de llegar a finales de 1996 con 1,8 millones de Kw.

Para el cumplimiento de estos objetivos, España ha utilizado los instrumentos comunitarios en vigor que han ido

desde la eliminación directa de barcos hasta, sobre todo, la vía de la exportación hacia empresas mixtas en base a la apertura de nuevos caladeros con estas posibilidades. El caso, es que España ha cumplido ampliamente con sus compromisos y que en este momento se considera que no tiene por qué soportar unos ajustes similares a los que se apliquen al conjunto de la UE donde hay Estados que han seguido una política opuesta.

Desde la Comisión de la Unión Europea, especialmente a través de la comisaria de

## ESPAÑA YA REDUJO SU CAPACIDAD POR ENCIMA DE LAS EXIGENCIAS DEL III PROGRAMA DE ORIENTACIÓN PLURIANUAL

Pesca, Emma Bonino, se han lanzado durante los últimos meses mensajes reiterativos en el sentido de que sería necesario un nuevo ajuste para la flota en un 40% sin más especificaciones. Para justificar tales posiciones, la señora Bonino

así como el conjunto de la Comisión, utilizaron diferentes informes entre el que destaca el elaborado por un grupo de científicos, conocido como el "Informe Lassen" por el que se aconsejaba un duro ajuste en la actividad de las flotas.

Este informe hacía una valoración diferente en cada uno de los caladeros poniendo de manifiesto que el mayor grado de sobreexplotación se hallaba en la zona norte de la Unión Europea, mientras el problema era menos acuciante en algunos caladeros más al sur.

Con este informe en la mano, los responsables de la Comisión plantearon el pasado mes de junio una propuesta del IV POP por la que se hacían una serie de propuestas de reducciones para cada uno de los caladeros, divididas en dos fases cada una de tres años entre 1997 y el año 2002. Estas reducciones iban desde el 40% para zonas como las pesquerías de mensales del Mar Báltico y el Mar del Norte. Para especies como la sardina en Portugal o el salmón en el Báltico, la propuesta alcanzaba al 50% de recorte.

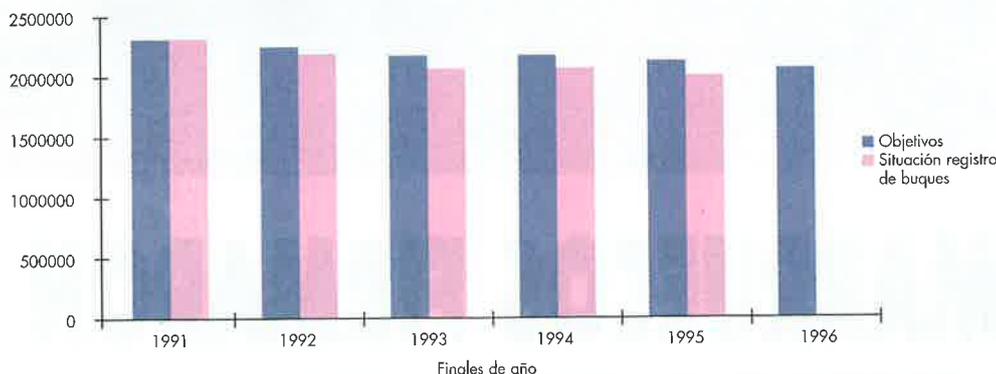
Junto a estas zonas de urgencia absoluta de ajuste del esfuerzo, se contemplaban otras con urgencia menor para las que se proponía el recorte del 30%. Igualmente se fijaba un tercer escalón con ajuste del 12% y un cuarto sin recortes.

Frente a estos planteamientos iniciales, durante los últimos meses, la Comisión habría rebajado sus pretensiones sin que al cierre de esta información, se hubiera producido un compromiso sobre la reducción de la flota así como de las vías a seguir para lograr unas menores capturas, si simplemente eliminando flota o con otras medidas como vedas, artes, etc...

En cualquier caso, lo cierto es que el IV POP va a suponer un intento más para ajustar el esfuerzo pesquero en caladeros comunitarios pero donde España no tiene que sufrir un fuerte impacto al ir por delante sobre las exigencias de reducción de flota marcadas por Bruselas. ■

### TOTAL POP III: Comparación entre situaciones y objetivos

Tonelaje (GT)						
Finales de año	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Objetivos	2253957	2208878	2186032	2147573	2109114	2071856
Situación registro de buques	2250726	2180616	2098581	2045722	1987810	



### 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)	
	Nº 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	-59.906	-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
<b>TOTAL</b>	<b>18.323</b>	<b>506.734</b>	<b>1.626.213</b>	<b>618.174</b>	<b>1.803.927</b>	<b>-111.440</b>	<b>-177.714</b>

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.

1996

UN AÑO EN EL MAR



## LA UE Y MARRUECOS FIRMARON EL ACUERDO DE PESCA

*Representantes de la Unión Europea y Marruecos, firmaron durante el mes de febrero el acuerdo de pesca así como también el de asociación que posteriormente serían ratificados por los parlamentos de ambas partes. Con esta actuación se ponía fin a un período de conversaciones que había durado más de medio año y que supuso la paralización de la flota entre los meses de abril y noviembre del año anterior.*

**E**L acuerdo con Marruecos, con una flota afectada de unos 600 barcos y casi 7.000 tripulantes, con un número muy superior de trabajadores afectados indirectamente en tierra, constituye uno de los más importantes del sector al no existir alternativas claras para este tipo de flota y, por estar ubicada la misma en su mayor parte de la comunidad autónoma andaluza. Esta dependencia,

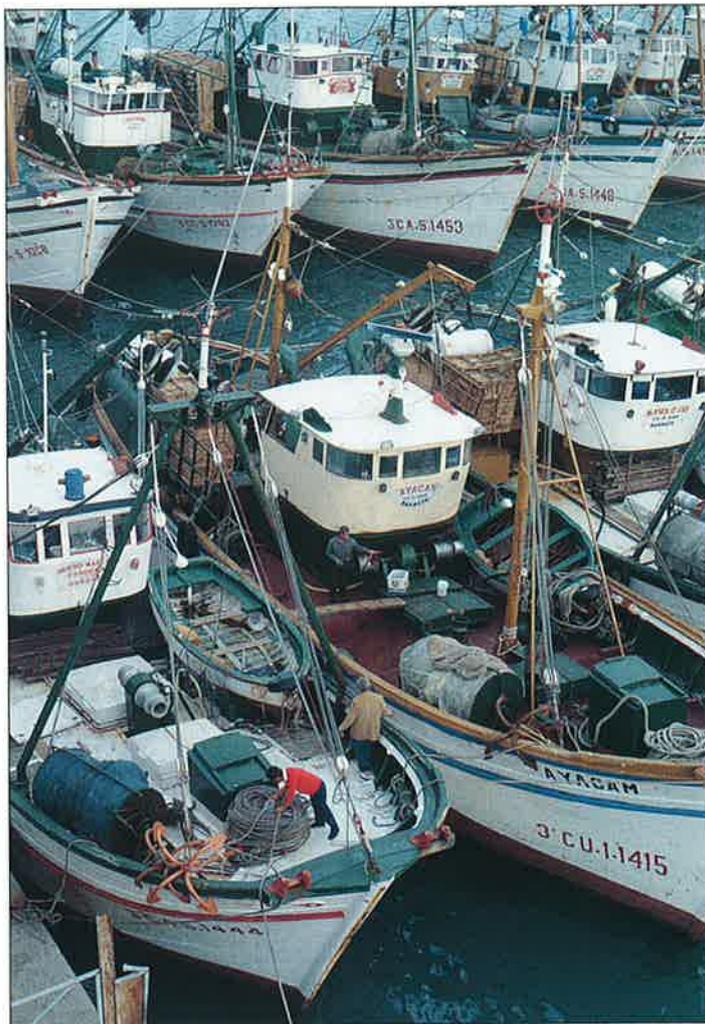
aunque cada vez menor, de este caladero para una parte de la flota de esta zona sur, ha dado lugar a que, al margen de otras razones, las negociaciones para la renovación de este acuerdo sean cada año más difíciles. Marruecos trata no solamente de lograr mayores concesiones comunitarias en materia de acceso a ese caladero, sino que también pretende rebajar las posibilidades de

pesca en base a una filosofía conservacionista de sus aguas que sin embargo no se cumple con otras flotas, incluida la suya propia.

Bajo estos planteamientos, el último acuerdo entre la Unión Europea y Marruecos, supuso un proceso de negociaciones de casi siete meses, aunque se puede decir que la mayor parte de ese tiempo fue un espacio muerto. Rabat quería prácticamente un nuevo compromiso recortando al máximo las posibilidades de pesca y elevando las compensaciones utilizando, como ya ha sido habitual, este caladero para lograr otra serie de concesiones en otros campos y, sobre todo, para lograr más ayuda y la vía hacia una mayor integración en la Unión Europea.

El acuerdo final supuso para la flota comunitaria y, fundamentalmente para la Española, una reducción media de la capacidad de la flota que opera en aquellas aguas (en TRB) del 22,9%, aunque el reparto ha sido muy desigual según tipos de flota y actividad. Pierden terreno, un acuerdo más, los barcos cefalopoderos, mientras otras flotas no recortan sus posibilidades de capturas y otros incluso, mejoran. Para la flota cefalopodera fue posible abrir una nueva vía de trabajo en el acuerdo con Mauritania, lo que ha supuesto prácticamente no parar la actividad.

En materia económica, Rabat logró una mejora sensible en sus compensaciones económicas, pasando las mismas de unos 16.400 a 20.000 millones de pesetas, cifras a las que se suman los pagos que deben hacer los propios armadores así como otros apoyos por la vía de la formación, investigación, etc. Marruecos se salió con la suya en materia de obligación de una parte de la flota para descargar en sus puertos de forma progresiva durante la vigencia del com-



## EL PAÍS NORTEAFRICANO NO PERDONÓ NINGUNA DE LAS PARADAS BIOLÓGICAS PREVISTAS

promiso así como para aumentar también la presencia de trabajadores de ese país en los barcos. Finalmente, entre otros puntos, Marruecos no logró aumentar los períodos de veda para cada una de las flotas manteniéndose los mismos en los dos meses que ya se contemplaban en el compromiso anterior. Bruselas superó las exigencias de Marruecos en ese punto al no haber datos técnicos fiables para adoptar una medida en esa dirección. Rabat no aportó

datos y, sobre todo, se negó a la posibilidad de que una comisión científica independiente estudiara los caladeros y emitiera un dictamen sobre los mismos.

El acuerdo pesquero con Marruecos, aunque su firma se produjo en el mes de febrero de este año, en realidad se cerró en noviembre del año anterior, lo que supuso la reanudación de la actividad de la flota durante el mes de diciembre de este año tras siete meses de parada. Por ese mo-

tivo, una de las peticiones de la Unión Europea hacia Marruecos se centró en la posibilidad de que una parte de la flota no estuviera obligada a las paradas biológicas de dos meses. Si lo que se denunciaba por Marruecos era la existencia de caladeros sobreexplotados, no tenía sentido parar nuevamente dos meses tras un amarre forzoso de más de medio año.

Rabat rechazó las propuestas en esta dirección de la Administración española a través de Bruselas y, en el mismo mes de enero, la flota arrastrera inició una parada de dos meses tal y como se preveía en el nuevo acuerdo de pesca. A partir de esa fecha, todas las flotas han tenido que cumplir escrupulosamente las paradas previstas e incluso se han lanzado las primeras sugerencias desde Rabat, una vez más, de que los paros se debían aumentar hasta los cuatro meses.

Todo ello queda abierta hasta la negociación del próximo acuerdo. Aunque en principio desde Marruecos se había advertido sobre la posibilidad de que se tratara el último acuerdo, la realidad es que, en el momento de la firma, ambas partes se comprometieron a verse de nuevo las caras dentro de cuatro años. Sin duda alguna, una negociación que se augura más difícil que la anterior, como ha sucedido en la última década.

Marruecos mantiene su pretensión de utilizar la pesca en sus aguas como un instrumento de presión política para arrancar más concesiones comunitarias. Frente a esta actitud, por parte de Bruselas se trata de lograr que cada año haya una menor flota dependiente solamente de esas aguas, más barcos polivalentes para tener también en la mano instrumentos de salida frente a las posiciones de Rabat. ■

1996

UN AÑO EN EL MAR

# ACUERDO DE PESCA CON MAURITANIA

*El nuevo acuerdo pesquero firmado entre la Unión Europea y Mauritania, en vigor a partir del 1 de agosto, amplió las posibilidades de pesca de la flota comunitaria convirtiéndose, de hecho, en aliviadero para los barcos españoles desalojados del caladero marroquí.*



**E**l acuerdo se resolvió con rapidez y sin dificultades y tuvo la virtud de satisfacer la demanda de las dos partes negociadoras. Mauritania, que atraviesa una difícil situación económica, se garantizaba una compensación financiera por valor de 266,8 millones de écus (unos 45.000 millones de pesetas) durante los cinco años de vigencia. Este fue, sin duda, un factor decisivo en el éxito negociador si se tiene en cuenta que el nuevo marco económico supone un aumento en torno a los 7.300 millones de pesetas en el cómputo anual de la prestación

económica, que pasa de 1.700 a 9.000 millones. A estas aportaciones fijas se añaden otros ingresos complementarios en concepto de medidas sanitarias de investigación marina - 600.000 écus- y 450.000 écus más para formación. Para la flota comunitaria los beneficios se traducían en una ampliación de sus posibilidades de pesca en un 85 por 100 sobre el acuerdo anterior hasta un volumen total de 180.000 toneladas, es decir, 36.000 toneladas/año.

España resultó notablemente favorecida por el acuerdo siendo la ventaja principal que al prolongarse el tiempo de

vigencia del mismo de tres a cinco años se garantiza la permanencia de la flota que opera en la zona, frente a un hipotético desalojo del caladero marroquí. Por lo que se refiere a las posibilidades de pesca el aumento es poco relevante, pasando del 83 al 85 por 100.

Las flotas españolas más beneficiadas por el acuerdo con Mauritania son la cefalopodera y la atunera. La primera obtiene un aumento en el número de licencias y en el de capturas. De los 18 barcos y 5.250 TRB que permitía el acuerdo anterior podrán llegar en un proceso gradual a 50 barcos y 15.000 TRB en los dos últimos años de

vigencia del nuevo. La segunda amplía el número de barcos que venían operando en aquel caladero de 45 a 57 reservando 17 de estas licencias a cañeros y palangreros de superficie. Se mantiene el número de 22 licencias para congeladores de especies pelágicas. Se asigna una cuota anual de 8.500 toneladas para merluza negra, de 9.700 toneladas para especies demersales distintas de la merluza negra y de 5.500 para crustáceos, excepto langosta, para la que se mantiene la cuota de 300 toneladas.

El convenio con Mauritania abre el caladero a otras flotas comunitarias, italiana, holandesa, británica e irlandesa, que en adelante se unirán a los barcos españoles, franceses y portugueses que venían operando en aquellas aguas por lo que el aumento de licencias quedará también más repartido.

Diecinueve atuneros congeladores y 22 palangreros de superficie se beneficiarán también de la prórroga del acuerdo entre la UE y Santo Tomé y Príncipe que finalizaba el 31 de mayo.

Desde el mes de mayo también rige un nuevo acuerdo pesquero con Angola que amplía, igualmente las posibilidades de pesca y el período de vigencia que pasa de dos a tres años.

La cuota de marisco y cangrejo, de la que venía beneficiándose la flota marisquera andaluza, se mantiene en 5.000 y 500 toneladas, respectivamente, pero se incrementan las posibilidades para la modalidad de arrastre demersal de 900 a 2.000 TRB destinadas íntegramente a la flota española. Se aumenta a 12 el número de licencias para palangreros de superficie de las que diez se destinarán a España frente a las cinco que contemplaba el acuerdo anterior. ■

# NAFO CONCEDIÓ NUEVAS VENTAJAS A CANADÁ

*La reunión anual de la Organización Pesquera del Atlántico Norte, convocada en esta oportunidad en San Petersburgo, volvió a consagrar la preponderancia de Canadá en esta organización y se saldó con un balance precario para España. Sin embargo, el signo más preocupante del futuro que se avecina en NAFO deviene del éxito obtenido por los representantes canadienses al conseguir que los restantes países miembros de NAFO aceptaran su derecho a fijar en el futuro un TAC para el bacalao, actualmente bajo moratoria, en aguas fuera de su zona económica exclusiva. El acuerdo podría ser impugnado por la UE a propuesta de la Administración pesquera española.*

**L**A delegación española apenas pudo conseguir otra cosa que impedir que se cerrara la pesquería del mendo o que se aumentara la malla y la talla mínima para el fletán negro. No prosperó, en cambio, su pretensión de aumentar la cuota de fletán negro, que, finalmente, se mantuvo en las 27.000 toneladas. La asamblea de NAFO acordó también reducir las capturas de bacalao en la zona 3M de 11.000 toneladas a 6.000, reducir un 10% el esfuerzo pesquero sobre el camarón, siguiendo los criterios del comité científico, y el mantenimiento del TAC de gallineta, especie asociada al bacalao, en 26.000 toneladas en la zona 3M y en 11.000 en la 3LM. Se decidió también la creación de un grupo de trabajo que estudie un sistema amistoso de solución de controversias.

Las decisiones adoptadas en NAFO afectan especialmente a los intereses de los barcos fletaneros y son una amenaza grave para los bacaladeros. Los armadores del fletán reclamaban el aumento en la cuota de esta pesquería hasta las 40.000 toneladas, basando sus reclamaciones en los informes científicos que constatan un buen mantenimiento del stock y admiten un aumento de capturas en ese nivel. El fletán negro se considera una pesquería comercialmente descubierta por la flota española desplazada del caladero de Namibia en 1989, mediante programas de investigación del Instituto Español de Oceanografía que en pocos años logró una excelente aceptación en el mercado. Partiendo prácticamente de cero,

y una vez conseguido abrir nuevos mercados para esta especie, los congeladores españoles multiplicaron sus capturas hasta situarse en torno a las 40.000 toneladas anuales. Sin embargo, a propuesta también de Canadá, en la reunión de NAFO de 1994 se acordó fijar un tope de capturas hasta entonces inexistente. El TAC a partir de 1995 para todos

los países NAFO supuso una reducción drástica a las 27.000 toneladas actuales de las cuáles corresponden a España unas 7.000 toneladas. Esta cuota es la que ha regido para 1996 y es la que, según decisión adoptada en la última reunión de la Organización del Atlántico Norte, se mantiene para 1997. Basándose en los informes científicos, en la próxima asamblea anual la delegación española volverá a reclamar el incremento de capturas a partir de 1998.

Para la flota bacaladera la reducción a casi la mitad de las capturas en la zona 3M no tiene repercusión alguna ya que los barcos españoles no operan prácticamente en aquellas aguas. Las consecuencias realmente graves de los acuerdos de NAFO se harán más evidentes en el futuro, cuando se levante la moratoria que actualmente rige en las zonas 2J-3KL y que in-

cluye aguas dentro y fuera de la ZEE de Canadá. Según se ha decidido en la reunión de San Petersburgo, Canadá se reserva para ese momento el 95% de las capturas y el 5% restante habrá de repartirse entre el resto de los países miembros de NAFO.

Los armadores españoles consideran que, al aceptar las exigencias de Canadá de fijar un TAC de un stock transzonal se ha sentado un precedente peligroso que no sólo pasa por alto los derechos históricos de los bacaladeros españoles en aquel caladero, sino que rompe un principio básico de NAFO y supone entregar a un sólo país los derechos de pesca del resto de los países miembros de una Organización internacional. La Administración española anunciaba su intención de solicitar un informe

a los servicios jurídicos de la Comisión de Pesca de la UE para que se especificara claramente el alcance de las prerrogativas canadienses. En el supuesto de que, efectivamente, los países miembros de NAFO hubieran aceptado los privilegios en la fijación del TAC que los

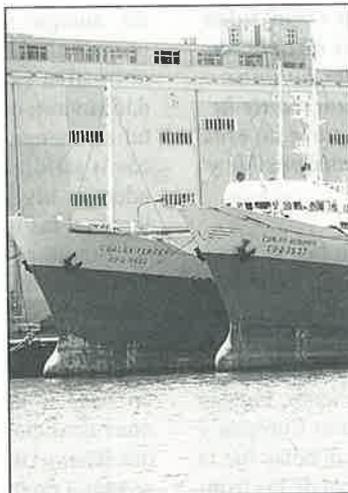
armadores interpretaban, la Administración pesquera española iniciaría gestiones para que la UE objetara dicho acuerdo.

Los acuerdos adoptados en NAFO prosperaron con el voto favorable de la delegación comunitaria en la que España y Portugal quedaron en minoría frente a Dinamarca, Suecia, Alemania y Gran Bretaña. En esta votación interna se abstuvieron Francia e Irlanda. Esta circunstancia llevó a los observadores españoles asistentes a la última asamblea anual de NAFO a criticar de forma unánime a la Unión Europea a quien se acusa de haberse plega-

do a las exigencias canadienses y haber postergado los intereses pesqueros de Portugal y España en beneficio de otro tipo de intereses defendidos especialmente por Alemania y Gran Bretaña. Particularmente críticos se mostraron los armadores a la hora de censurar la insolidaridad de los países comunitarios con los países pesqueros de la UE, Portugal y España. La Cooperativa de Armadores de Vigo reclama como primera medida para futuras negociaciones que la Comisión Europea otorgue a sus delegaciones un mandato previo y cerrado que delimite los términos de la negociación y, en consecuencia, impida transacciones ajenas a los intereses concretos del acuerdo. Más contundente, Miguel Iriondo, portavoz de los bacaladeros, acusaba a la delegación comunitaria de tratar a la flota española como si perteneciera a un país tercero alineándose, por contra, con los intereses extrapesqueros de Alemania y Gran Bretaña y consideraba que la situación actual en NAFO es insostenible e imposible de tolerar por más tiempo.

También la delegación oficial española, encabezada por el director general de Recursos Pesqueros de la Secretaría General de Pesca, José Ramón Barañano, extrajo la conclusión de que la Unión Europea debería tener más peso en las decisiones de NAFO donde tiene la consideración de un miembro más entre los catorce que forman la Organización: Bulgaria, Canadá, Corea, Cuba, Dinamarca, Islandia, Japón, Noruega, Polonia, las tres Repúblicas Bálticas y Rusia, además de la propia UE.

La ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Loyola de Palacio, que vivía su primera asamblea anual de NAFO desde su toma de posesión, trasladó a la comisaría de Pesca, Emma Bonino, la preocupación española por la forma en que se había desarrollado la negociación y reclamó la revisión del procedimiento empleado para la adopción de acuerdos. ■



## Conflicto de las empresas conjuntas

# LA UNIÓN EUROPEA OBLIGÓ AL REINO UNIDO A PAGAR INDEMNIZACIONES

## EL SECTOR ESPERA COBRAR EN 1997

*El Tribunal de Luxemburgo, máximo órgano a estos efectos de la Unión Europea, puso fin al contencioso que ha durado más de cinco años entre los armadores españoles de empresas conjuntas que operan en el Reino Unido y las autoridades de ese país. El Alto Tribunal comunitario dictó sentencia definitiva el pasado mes de febrero por la que se obliga a la administración del Reino Unido a pagar indemnizaciones a los armadores españoles de las empresas conjuntas que se vieron obligados a paralizar su actividad de pesca entre abril de 1989 y julio de 1990. A partir de esa decisión inapelable, corresponde a los jueces ingleses decidir el importe de esas indemnizaciones que en medios de las empresas se han cifrado entre 15.000 y los 20.000 millones de pesetas si las cosas salen como se esperan. Hasta el momento, la realidad es que siguen los trámites para las valoraciones que los españoles no han cobrado un duro y que, en el Reino Unido hay pánico ante la posibilidad de que los armadores puedan dedicar parte de esos fondos a adquirir nuevos barcos, cosa perfectamente posible y legal en el marco comunitario.*

**E**L contencioso entre la Administración del Reino Unido y los armadores de las sociedades conjuntas, 84 empresas con un total de 94 barcos, se remontan a finales de los años ochenta. Empresarios españoles en el sector, ante las dificultades para acceder a nuevos caladeros, optaron por emplear importantes recursos en la adquisición de barcos en el Reino Unido de acuerdo con las disposiciones en vigor invirtiendo en esta operación más de 9.000 millones de pesetas. Se trataba, la inglesa, de una flota con escasas actividades y donde los armadores se hallaban en franca retirada. Por ese motivo, fue acogido con alborozo la llegada de capital extranjero, en este caso, español pero al que ha seguido también la entrada de empresas holan-

desas. Las españolas, a través de las sociedades conjuntas, desarrollaron una importante actividad pesquera. Todo son problemas hasta mediada la década de los ochenta. España ingresó en la Unión Europea y una de las consecuencias fue la apertura progresiva de las fronteras a las importaciones de pescado desde el resto de la Unión Europea. Vender pescado en España, principal país consumidor en la UE, era un negocio que, en ese momento utilizaron países como Francia pero también los armadores de las empresas conjuntas que tenían la posibilidad de estar con los barcos ingleses en aquellos caladeros y acceder al mercado español.

Esta nueva situación volvió a despertar el interés de los armadores ingleses por la pesca y en ese momento cayeron en la

cuenta de que una parte importante de sus posibilidades de capturas se hallaban en manos de empresarios extranjeros.

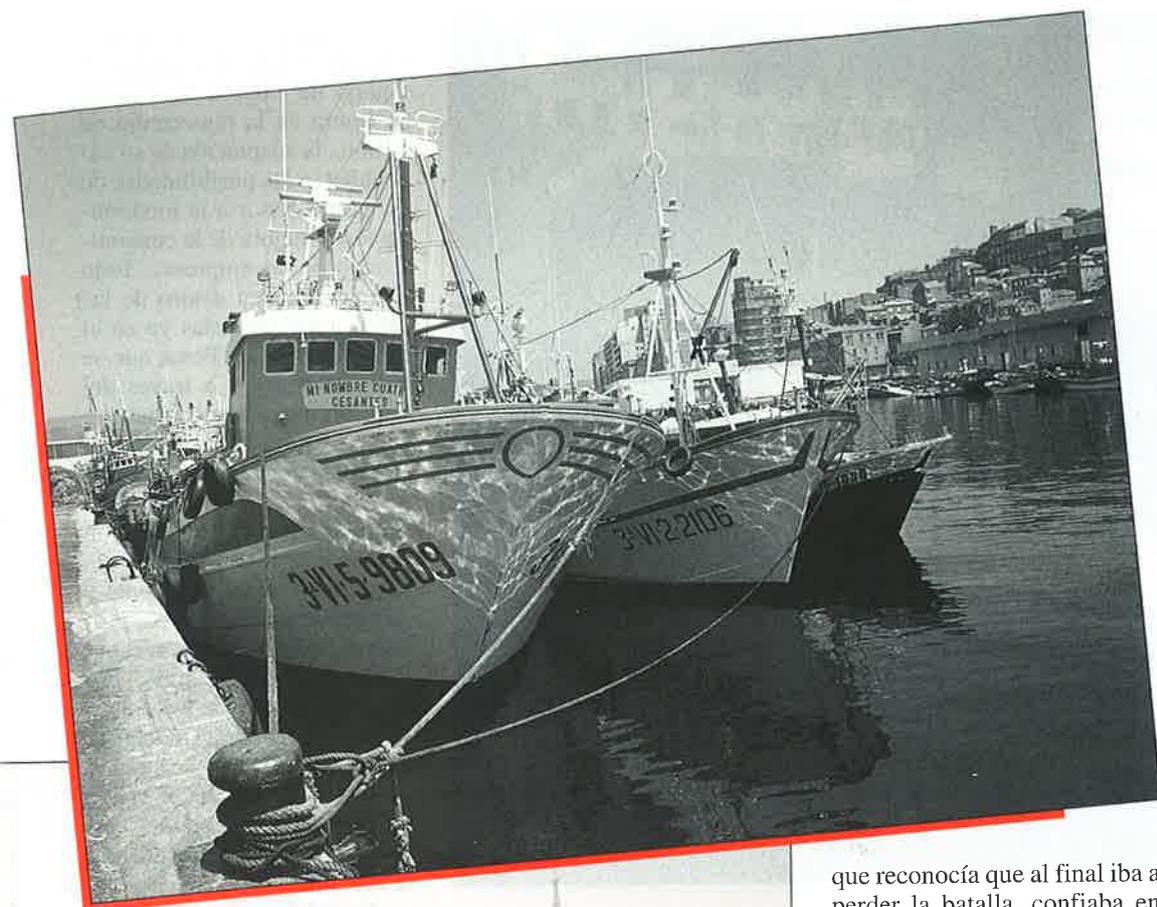
De acuerdo con esta situación, las autoridades del Reino Unido pusieron en marcha la elaboración de una nueva ley, la Merchant Shipping Act por la que se establecía una nueva regulación para poder acceder a los caladeros del Reino Unido, aunque se tratara de empresas conjuntas. Esa nueva normativa exigía que la sociedad tuviera el 75% de su capital en manos de personas físicas o jurídicas inglesas y que además tuviera su residencia legal en las islas.

Frente a estas exigencias, pensadas única y exclusivamente para eliminar esta flota, los armadores españoles contratacaron con una estrategia en base a la constitución de nuevas sociedades con socios del Reino Unido, a la vez que se ponía en marcha la ofensiva legal. La actuación de las autoridades inglesas supuso a partir de abril de 1989, fecha en la que entró en vigor la nueva Ley, la paralización casi total de la flota. Algunos armadores pudieron adaptarse rápidamente a la Ley y siguieron con la actividad pesquera. Pero, fueron los menos. La mayor parte hubo de amarrar los barcos y, en algunos casos, optaron por la venta a precio de saldo. Se trataba de un pulso para ver quién de las dos partes podía resistir más. Si el Reino Unido manteniendo una

Ley en contra de las disposiciones comunitarias o los armadores con los barcos amarrados hasta que hubiera sentencia de Bruselas, tras una cadena de resoluciones contradictorias de los tribunales ingleses donde había una gran carga política. Londres, aun-







cobro de las indemnizaciones a que tengan derecho según decidan los jueces ingleses.

Los armadores han presentado sus cuentas y los perjuicios ocasionados por la aplicación de la Ley. Los pagos estarán en función de los días de paro de cada barco, por lo que es difícil hacer una evaluación exacta. En medios del sector se habla de entre 15.000 y 20.000 millones de pesetas, si bien son solamente unas cifras aproximativas. La penalización a la Administración inglesa puede ser mayor si se demuestra que actuó además de mala fe.

La respuesta definitiva a este contencioso es muy probable que se produzca en los próximos meses vía los tribunales de justicia, aunque tampoco se descarta una negociación política y llegar a un acuerdo con las autoridades de ese país. Medios de esta flota han señalado también que, en estas condiciones de tensión ante las autoridades inglesas no es fácil ejercer la actividad en ese país al estar sometidos a una serie de controles que no se producirían en condiciones normales.

que reconocía que al final iba a perder la batalla, confiaba en que para ese momento ya no existiera la flota de las empresas conjuntas.

La flota, malamente, aguantó el embate, en julio de 1990 se produjo la primera decisión del Tribunal de Justicia de Luxemburgo por la que se declaraba expresamente el dominio de la normativa comunitaria sobre las leyes de un Estado miembro y, en consecuencia, se daba la razón a los armadores españoles de las empresas conjuntas que volvieron a hacerse a la mar. Un año más tarde, en 1991, se produjo la sentencia definitiva. Desde aquella fecha han tenido que pasar aún cuatro años para que el mismo Tribunal señalase la obligación del Reino Unido de pagar las indemnizaciones que correspondan a los empresarios españoles. En base a ese mandato, las empresas mixtas han planteado durante el último año lo que puede y debe ser la última y definitiva fase de este contencioso con el

Las empresas conjuntas han logrado el triunfo legal ante el Reino Unido. Sin embargo, las autoridades de Londres tratan en este momento, con muy escasas posibilidades de éxito, plantear el problema desde un punto de vista político y se plantean solicitar cambios en la normativa de empresas conjuntas en la Conferencia Intergubernamental, ofensiva que se ve con muy pocas posibilidades de éxito en el marco de la Unión Europea y el progresivo proceso de integración de todos los Estados miembros. Además cabe recordar que España no es el único País que tiene empresas conjuntas en el Reino Unido y que parece algo impresentable limitar la libre circulación de capitales en la pesca cuando funciona en el resto de los sectores. ■

1996

UN AÑO EN EL MAR



Programa para la legislatura en política para el sector

# LA ADMINISTRACIÓN PROMETE UNA LEY DE PESCA

*La ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Loyola de Palacio, ha prometido durante el desarrollo de la actual legislatura sacar adelante una Ley de Pesca según los compromisos contenidos en el programa presentado en su día ante el Parlamento y expuesto igualmente a los responsables de las comunidades autónomas. Otros ejes del programa en política de pesca se refieren a la recuperación y ordenación de los caladeros nacionales, la búsqueda y consolidación de posibilidades de pesca en aguas exteriores así como en la renovación y modernización de la flota de acuerdo con los planteamientos de la Administración comunitaria en base a los programas del IFOP.*

**P**ARA Loyola de Palacio, toda política de pesca con una cierta coherencia, debe partir de la conservación de los caladeros propios así como de intentar su recuperación cuando los mismos se hayan deteriorado

por la sobre explotación. En este punto se trata de tener mano dura para evitar la esquilmación de recursos y, entre otras medidas, se luchará duramente contra la pesca de inmaduros. En esta línea se plantea una política muy clara sobre el uso de los artes de pesca así

como en la delimitación de zonas y vedas para llevar a cabo la actividad, partiendo de una mayor coordinación de los servicios de inspección. La Administración seguirá la política referida a las reservas marinas y los arrecifes artificiales.

En política de estructuras,

el programa para esta legislatura que tratará de impulsar el equipo de Loyola de Palacio se centra en la renovación de la flota, la adaptación de su capacidad a las posibilidades de las pesquerías y a la modernización y mejora de la competitividad de las empresas. Todo ello se enmarca dentro de las actuaciones previstas ya en el Plan Sectorial de Pesca que se halla en vigor y a través del llamado Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca (IFOP). Para los actuales responsables de la política de pesca, el ritmo en la aplicación de este programa ha sido hasta la fecha excesivamente lento y ello puede suponer graves problemas a la hora de recabar fondos para el próximo. Por este motivo, uno de los objetivos de la Secretaría General de Pesca es lograr que se cumpla el calendario del IFOP y que se gasten los importantes recursos asignados a España para este fin.

En política exterior, el nuevo programa sigue la línea que se ha defendido en los últimos años. España ha apostado claramente por una línea de apoyo a la conservación de recursos frente a otros países y, entre otros puntos, se ha posicionado también claramente en contra del uso indiscriminado de redes en los mares que está suponiendo la esquilmación de recursos. Para mantener la actividad de la flota de altura, España seguirá la política para la apertura y consolidación de nuevos caladeros en unas negociaciones que se pretende sean globales y de las que la pesca sea una parte más de la negociación.

Para la ejecución de la política pesquera, Loyola de Palacio se ha planteado el establecimiento de un nuevo marco conjunto de las comunidades autónomas a partir del cual se pretende sacar por fin adelante una Ley de Pesca que ya fuera prometida y no cumplida por la Administración anterior. ■

## Renovación de representantes

# LAS COFRADÍAS DE PESCADORES SE ACOPLAN AL SIGLO XXI

*Las Cofradías de Pescadores comenzaron el año con una renovación de sus órganos de representación desde el cabildo de las pequeñas organizaciones a la presidencia de la Federación Nacional, como consecuencia del proceso electoral vivido en los meses anteriores: asamblea, cabildos y patronos se sometieron a la elección de sus compañeros. Al término del proceso fue reelegido como presidente de la FNCP Clemente Muñiz, que entraba así en su quinto mandato. Le acompañaban como vicepresidentes primero y segundo José Manuel Carpente y Joaquín Fontdecaba, respectivamente, que son reelegidos por segunda vez. Como vicepresidentes tercero y cuarto, respectivamente, se incorporan al equipo José Santiago y Juan Cervantes. El comité ejecutivo se completa con dieciséis miembros más elegidos por zonas: dos miembros en representación de Cantabria y Asturias, dos por Lugo, Coruña y Pontevedra; dos por Huelva y Cádiz; otros dos por Málaga, Granada y Almería; dos también por Murcia, Alicante, Valencia y Castellón; dos por las provincias catalanas con litoral, Tarragona, Gerona y Barcelona; dos por Baleares y otros dos por Canarias.*

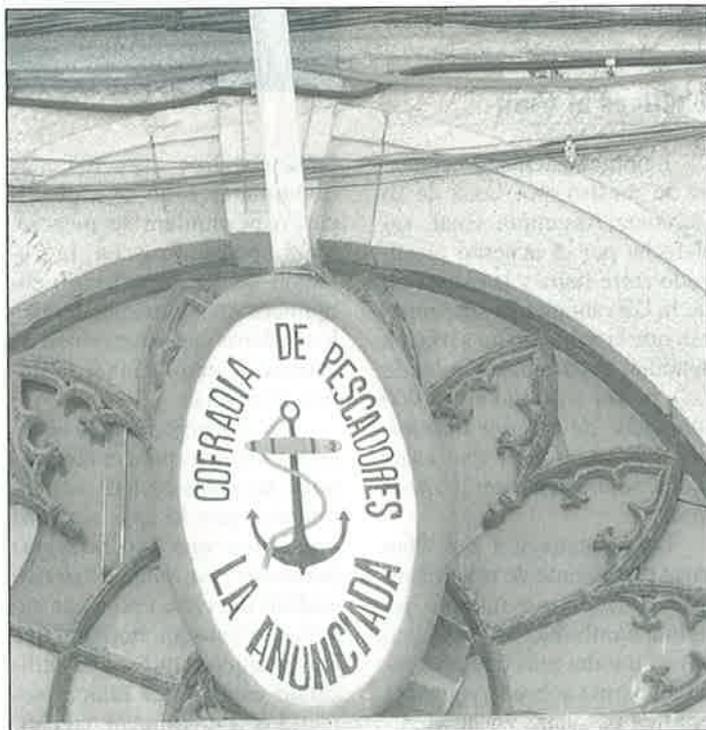
**L**AS Cofradías están embarcadas en un proceso de adaptación jurídica y profesional que les permita homologarse a la organización y representación supranacional y responder eficientemente a las exigencias de un sector cambiante como el pesquero y de esta forma entrar bien pertrechadas en el siglo XXI. Disponen de experiencia suficiente para conseguir sus objetivos habida cuenta que la organización actual, que agrupa a la mayoría de la flota nacional de bajura, arranca con las Hermandades de Socorros Mutuos y desde la Edad Media han venido buscando soluciones a los problemas de cada momento.

El establecimiento de un sistema opcional de cotizaciones por base fija a la Seguridad Social para los trabajadores del mar, la ampliación de actividades de comercialización propias son algunas de las propuestas en las que trabaja la Federación Nacional de Cofradías de Pescadores.

La modificación del sistema de cotización para los trabajadores del mar y el incremento de coeficientes reductores de la edad de jubilación para la flota de bajura junto con la armonización fiscal son algunas de las cuestiones que la FNCP negocia con la Administración española. La apertura de actividades ha-

cia la comercialización aproxima a las Cofradías al modelo de organización profesional vigente en Europa, cuya homologación persigue la FNCP. No obstante esta falta de reconocimiento legal, la FNCP es reconocida de hecho y ha llevado frecuentemente a las instancias comunitarias la voz de los pescadores de bajura. Esta representación es particularmente notable en lo que atañe a la política pesquera comunitaria en el Mediterráneo donde las Cofradías agrupan a la mayoría de profesionales de la pesca. La armonización del reglamento pesquero que evite discriminaciones entre flotas de la Unión Europea, el establecimiento de normas que combatan la competencia desleal que producen las flotas de terceros países no comunitarios y en ocasiones ni siquiera ribereños o una política de mercados que afronte eficazmente las importaciones incontroladas de pescado de terceros países han sido algunas de las reivindicaciones defendidas brillantemente por los representantes de la FNCP ante las instancias europeas.

Las Cofradías de Pescadores están siendo asimismo beligerantes en la defensa de una política de pesca responsable que se identifica con el empleo de métodos artesanales y artes selectivas, propias de las flotas de bajura, más respetuosas con un concepto ecológico y protector del medio marino. ■



# ITALIA Y LAS REDES DE DERIVA

*La polémica por la utilización de las redes de deriva, especialmente por parte italiana, siguió de actualidad en el año que ahora termina. La presión internacional, de la comisión de Pesca de la UE y de EE.UU., hizo que el gobierno italiano anunciase la elaboración de un plan para eliminar este arte de pesca. Al final, y por lo visto hasta ahora, se trata de un plan para conseguir que todo siga igual y evitar de paso las sanciones estadounidenses.*

**L**A firme decisión de EE.UU. de sancionar las actuaciones ilegales de las embarcaciones pesqueras italianas, así como las presiones de la comisaria de Pesca Emma Bonino, llevaron al ministro italiano de Pesca Michele Pinto a anunciar la presentación de un Plan cuya finalidad era, nada más y nada menos, que la erradicación de su flota redera. Una flota de cerca de setecientas embarcaciones y más de tres mil toneladas de red podía tener un fin cercano.

Si el anuncio del mencionado Plan despertó grandes expectativas de encontrarnos ante un golpe definitivo a las redes de deriva, su presentación oficial el 20 de julio -ocho días antes de la fecha prevista por EE.UU. para el inicio de las sanciones a Italia-

hizo ver bien a las claras las verdaderas intenciones de los italianos: ganar tiempo.

## Críticas al Plan

La organización Greenpeace se mostró, por boca de su portavoz Assumpta Gual, satisfecha por el acuerdo alcanzado entre Italia y la Comisión de la UE, aunque ya sospecharan que la solución no sería tan sencilla: *Seguiremos vigilando (...), ya que en Italia hay 3.000 toneladas de red por decomisar y no queremos que estas artes se transfieran a otras flotas.*

La presentación del Plan puso claramente de manifiesto que el Gobierno italiano no había cambiado su política. No se trataba más que una capa de barniz sobre su agresiva política pesquera en el Medi-



terráneo. Los aspectos más importantes o no se especifican o ni siquiera se mencionan, centrándose en la relación de los incentivos económicos que corresponderán a los rederos que abandonen su actividad, unos 35.000 millones de pesetas.

Sin embargo, la aplicación de las medidas para el abandono de las redes de deriva es voluntaria, por lo que *aquellos armadores que deseen seguir faenando con redes de deriva podrán hacerlo.* Eso sí, se señala en el susodicho Plan, que los pesqueros que sigan utilizando estas redes estarán sometidos a una mayor vigilan-

cia para asegurar que se aplique el Reglamento comunitario (2,5 kilómetros de longitud). Por supuesto, el Plan no entra en aclarar qué medidas de control van a aplicarse, ni tampoco qué se hará con las redes, si las ayudas económicas obligarán a la entrega de las mismas (y evitar así que sean reutilizadas o vendidas a otras flotas).

Lógicamente, a estas alturas y en cuanto a la pesca con redes de deriva se refiere, pocos se fían ya de las promesas italianas, y mucho menos del control de su flota, de lo que hay abundantes ejemplos. Sirva de muestra el resultado de



la inspección pesquera realizada por la Comisión Europea en aguas del Mediterráneo: De 16 embarcaciones inspeccionadas, 15 lo hacían con redes ilegales. La proporción no invita al optimismo.

### Más de lo mismo

Salvo la novedad de la presentación del mencionado Plan, cuyo principal fin es que todo siga como hasta ahora, el resto del año se ha presentado con las noticias de costumbre. A comienzos de 1996, durante la pesquería del pez espada, barcos italianos fueron detectados faenando en aguas españolas o muy próximas a ellas con sus ya habituales redes kilométricas. Así, en el mes de marzo, el "Perla Iónica" y el "San Marco" fueron sorprendidos por pescadores españoles a unas veinte millas al suroeste de Ibiza. Uno de ellos tenía caladas más de dos millas de red, quedando a bordo



**EL ANUNCIO DE UN PLAN PARA ELIMINAR LA FLOTA REDERA ITALIANA FUE LO ÚNICO NOVEDOSO CON RESPECTO A CAMPAÑAS ANTERIORES. UN PLAN, POR OTRA PARTE, EN EL QUE POCOS CONFÍAN.**

todavía una buena cantidad de la misma.

Otro ejemplo de esta situación se produjo el pasado verano, cuando una veintena de barcos "marrajeros", con base en puertos del sureste español, se enfrentaron a dos pesqueros italianos que faenaban a cincuenta millas al sur de Cabrera con redes de hasta doce kilómetros. La acción, que estuvo apoyada por un barco de Greenpeace, se saldó con una pequeña escaramuza que terminó con la huida de los pesqueros italianos y la captura parcial de sus redes. El enfrentamiento llevó a la ministra de Agricultura y Pesca, Loyola de Palacio, a dirigir un escrito a su homólogo italiano para que incremente las medidas de control sobre los barcos con redes de deriva que operan en el Mediterráneo, así como disponer de un aumento de la vigilancia de los barcos que faenen dentro de nuestras aguas territoriales.

No es de extrañar que persistan estos conflictos. Científicos, ecologistas y pescadores insisten en que el actual reglamento comunitario favorece el fraude y la pesca ilegal. La propia Comisaria de Pesca, Emma Bonino, ha reconocido que los 2,5 kilómetros no son rentables económicamente.

Nadie se decide a atajar esta situación, por lo que se mantienen los efectos de este destructivo arte de pesca; un arte en el que se desecha más del 80 por ciento de las capturas realizadas y miles de cetáceos perecen todos los años. El año que ahora comienza pudiera ser definitivo para la solución de este problema, si nos atenemos a las declaraciones de la Comisaria de Pesca Emma Bonino: *La Comisión desea que el 1 de enero de 1998 ya no queden redes de deriva en la Unión Europea.* Sin embargo, la última palabra está en manos del Consejo de Ministros de la UE. ■

# AUMENTAN LAS CAPTURAS DE INMADUROS

*Un tercio de las capturas mundiales está formada por peces de pequeño tamaño. Esta situación, motivada en gran medida por la cada vez mayor escasez de recursos, viene a agravar aún más la situación de los caladeros, llevando a numerosas especies comerciales al borde del colapso pesquero. Mientras tanto, y dadas las consecuencias socio-económicas que conllevaría adoptar medidas que evitasen este tipo de capturas, el problema sigue sin solucionarse. De seguirse el actual ritmo de capturas, a lo peor sobrarán las decisiones, pues poco o nada habrá que pescar.*

**E**L 80 por ciento de las capturas de merluza en el Atlántico, entre 1978 y 1990, ha recaído sobre individuos que no se habían reproducido ni una sola vez. Ello provocó un descenso de la biomasa del "stock norte" en un 30 por ciento durante ese período. En el "stock sur" (desde el Bidasoa hasta Gibraltar), el número de nacimientos descendió un 65 por ciento en los diez últimos años.

En el Mediterráneo la situación es similar. Según un estudio titulado *Evaluación y análisis de la interacción de artes de pesca en las pesquerías demersales del Mediterráneo Occidental*, en el que participaron investigadores del Instituto Español de Oceanografía de Baleares y Murcia y de las universidades de Barcelona y Pisa, la práctica totalidad de los desembarcos de merluza realizados en los puertos de Santo Stefano, Vilanova i la Geltrú y Santa Pola, no rebasaban la talla mínima (20 cms. en el Mediterráneo).

Según este mismo estudio, que contó con una subvención de la Unión Europea, y que se centró en el seguimiento de las capturas de merluza, salmonete

de fango y salmonete de roca desembarcados entre octubre de 1993 y octubre de 1994, en los puertos de la Toscana italiana de Santo Stefano y Piombino y los españoles de Santa Pola, Castellón y Vilanova i la Geltrú, el 18 por ciento del salmonete de roca desembarcado en Santa Pola no superaba los 5 centímetros, lo que revela la utilización de mallas prácticamente ciegas.

## Mejorar la gestión

Los expertos consultados coinciden en señalar que la responsabilidad no debe recaer exclusivamente en el sector extractivo, olvidándose de los demás sectores. *Si no hay salida a lo que se captura, no se pesca. Si lo hacen, aún a riesgo de sanciones, es porque les resulta económicamente rentable.* Por lo tanto, en la comercialización y en el consumo también reside una buena parte de esta responsabilidad.

*Las medidas de gestión funcionan, pero no se cumplen,* señalan los científicos, y añaden que *estas medidas son impopulares y los gestores a veces no se implican.* Coinciden en señalar que hay que hacer cumplir la legislación. Hay que aumentar el



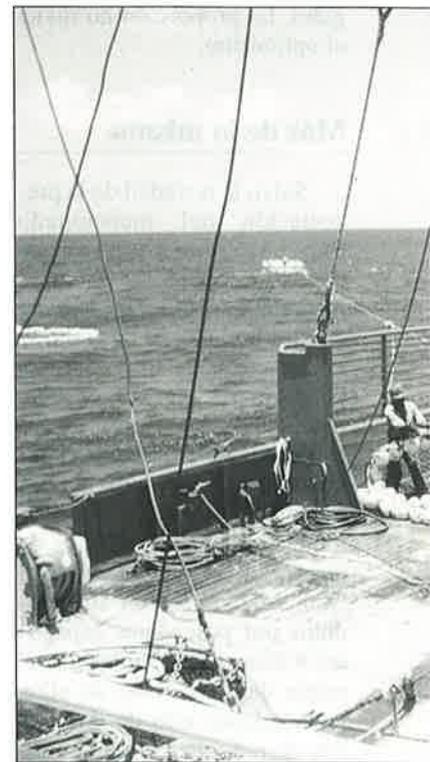
diálogo entre científicos y pescadores, prever subvenciones para ayudar a soportar estas medidas, ya que a la larga es beneficioso para el pescador pero, a corto plazo, representa una caída en las capturas y, por lo tanto, en sus ingresos. Según el estudio anteriormente mencionado, en algunas especies, como la merluza capturada por la flota de Santa Pola, se debería reducir su esfuerzo pesquero en un 80 por ciento para situarse en el nivel óptimo de capturas, lo que lógicamente supondría un fuerte impacto social y económico que no podrían llevar a cabo por sí solos. Esta cifra, además, resulta suficientemente ilustrativa de la sobreexplotación a la que está siendo sometido, en este caso, la pesca de merluza.

Las medidas tienen que ir más allá. Los pescadores, mucho de ellos al menos, son conscientes de que la situación no se puede mantener, pero que no basta con medidas exclusivamente en el sector extractivo, sino que hay que atajar otros problemas. Científicos, pescadores y ecologistas coinciden en señalar a la comercialización como uno de los principales problemas a resolver. Por ejemplo, la importación de especies ilegales en España, con lo que se ejerce, además, una competencia desleal con los pescadores. La legislación establece claramente que queda prohibida la comercialización, en todo el territorio nacional, de productos pesqueros por debajo de las tallas

mínimas, por lo que se exige su aplicación y cortar así las importaciones que están inundando nuestro mercado, como el "chanquete" procedente de China.

La situación se ve agravada aún más por la utilización de artes destructivas, como el arrastre. En no pocas ocasiones, los arrastreros están actuando en zonas prohibidas (a menos de 50 metros de profundidad), destruyendo importantes ecosistemas marinos.

Y no sólo se debe actuar contra la pesca de inmaduros, si





# MATANZA DE FOCAS

*El año que ahora termina ha supuesto un recrudecimiento de las matanzas de focas en el Artico. Canadá y Noruega anunciaron su intención de cazar unos 300.000 ejemplares bajo la excusa de devorar ingentes cantidades de pescado, responsabilizándolas de la lamentable situación de sus caladeros de pesca.*

*Otros no dudan en ver, tras estas justificaciones, importantes intereses políticos y económicos. Estas matanzas, unido a la contaminación y la falta de alimentos, vuelve a sembrar de incertidumbre el futuro de esta especie.*

se quiere evitar el colapso de determinadas especies, sino que también se deben adoptar medidas para proteger a los ejemplares reproductores. Y es que las tallas mínimas no garantizan que los ejemplares capturados hayan podido reproducirse al menos una vez, al no estar basadas en criterios biológicos.

Ahorrar es rentable. Los estudios científicos revelan que una reducción del esfuerzo, especialmente en las artes menos selectivas, implicaría un aumento de capturas a corto plazo. Cómo lograr ese ahorro es la asignatura pendiente que necesita ser aprobada cada vez con mayor urgencia. Y en su solución deben estar implicados científicos, pescadores, Administraciones Central y Autónoma, y los consumidores. ■

**C**ANADÁ se concedió un cupo de 250.000 ejemplares. Noruega, 27.950, de las que 2.600 eran “bebés de foca”, bajo la justificación de caza científica.

La de Groenlandia y la foca crestada, víctimas habituales de la industria peletera hasta los años ochenta, siguen siendo las especies más perseguidas. Para el 2000, el objetivo lo cifran en 1.250.000 ejemplares. Ambos achacan a la insaciable voracidad de estos mamíferos el lamentable estado en que se encuentran sus caladeros. Una justificación que no parece convencer a nadie, máxime si se tiene en cuenta que las masacres registradas hasta finales de los ochenta supusieron la eliminación del 90 por ciento de su población.

Greenpeace no ha dudado en calificar de “hipócritas y falsas” estas justificaciones, utilizadas para ocultar intereses económicos y políticos. Científicos canadienses tampoco comparten estas “excusas” al señalar que no tiene ninguna justificación científica esta cacería, al tiempo que denuncian que *las poblaciones del Artico aún no se han recuperado de la caza de los últimos siglos ni de los efectos de la sobrepesca y la contaminación.*

## Intereses ocultos

A parte de pretender desviar responsabilidades por el actual estado de los caladeros, ambos países tratan de dar salida a la precaria situación de unas comunidades pesqueras que se han quedado en paro por falta de qué pescar. En el caso ca-nadiense, por la esquilma del bacalao; en el noruego, para compensar el no poder aumentar el cupo de ballenas. Las fuertes inversiones que están realizando por reabrir el mercado de carne y pieles de foca resulta revelador. Incluso están incentivando a sus pescadores una subvención por pieza capturada.

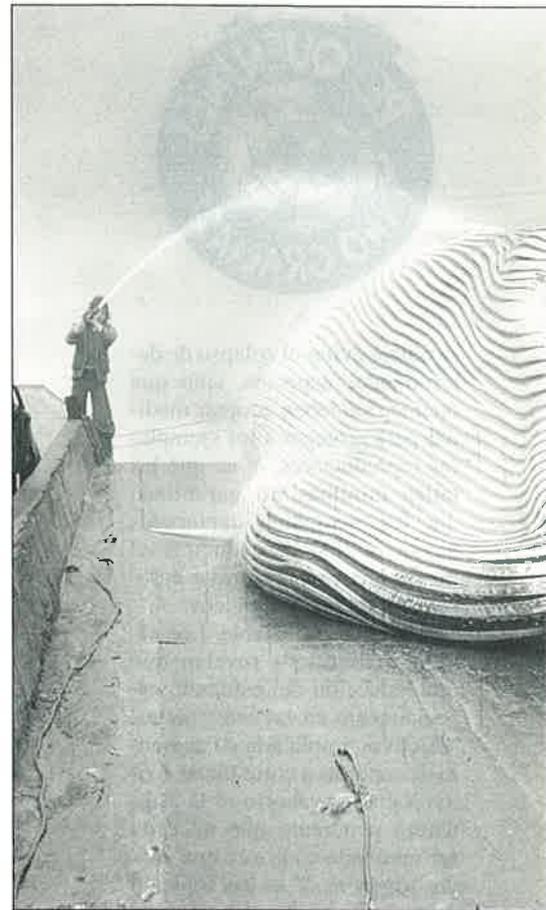
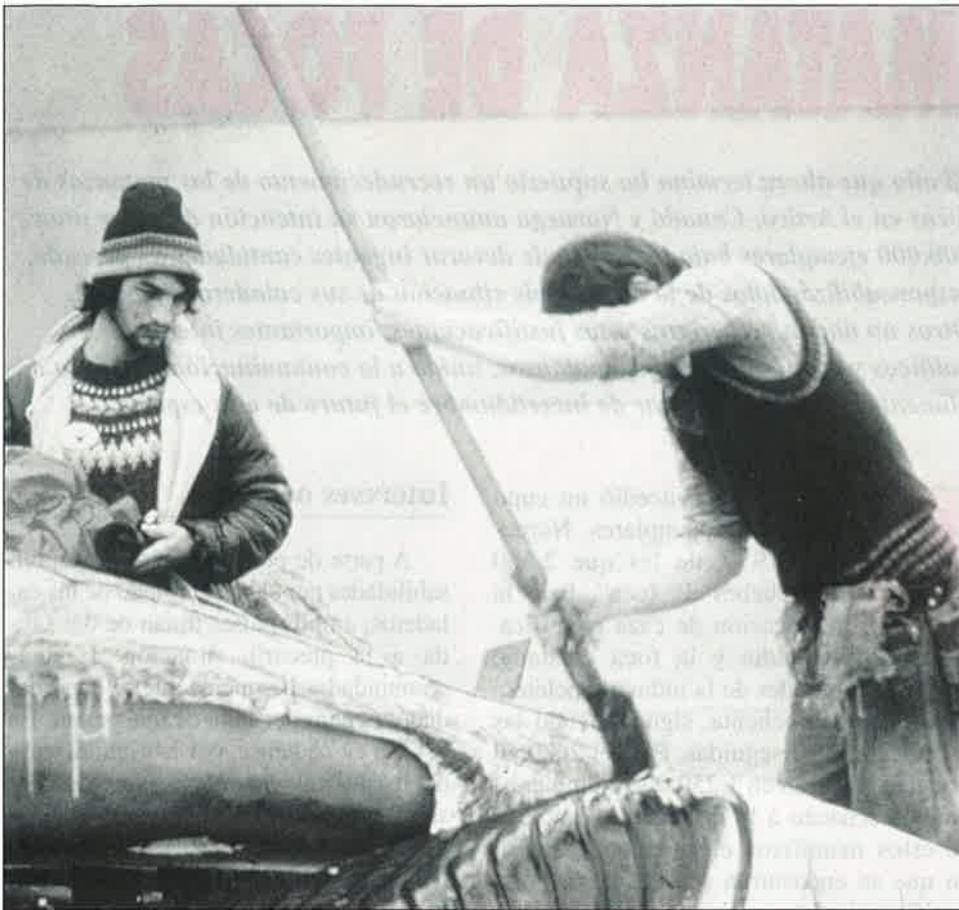
Lo grave de esta situación, además del aniquilamiento de focas y “bebés de foca”, es que no se quiere afrontar la realidad: para solucionar el problema social y económico del colectivo de pescadores, se les desvía hacia otra actividad y, además, se culpa a las focas de la situación de los caladeros. La foca se ha convertido en el chivo expiatorio para justificar cualquier desgracia. Se le achaca de devorar hasta un 27 por ciento de su peso corporal en pescado cada día, cuando los estudios científicos señalan que las más glotonas no sobrepasan el 3 por ciento. Incluso se la ha llegado a señalar como responsable de la situación del fletán, a pesar de que esta especie no forma parte de su variada gama alimenticia.

De todas formas, y a estas alturas, no deberían sorprender tal tipo de acusaciones. Delfines, ballenas y, en algunos lugares, gaviotas, son señalados como culpables del descenso de los recursos pesqueros. Todo antes que reconocer el fracaso de la gestión pesquera. ■



1996

UN AÑO EN EL MAR



## BALLENAS: SIGUE LA MORATORIA

*La Comisión Ballenera Internacional (CBI) volvió a prorrogar, con el voto favorable de España, la moratoria para la caza de ballenas. Además, se aprobó una resolución contra la caza de rorcuales aliblanco que realiza Noruega. Este país, junto con Japón, seguirá ignorando las decisiones de la CBI. Ambos se autoconcedieron un cupo de ochocientas ballenas para el año que ahora termina.*

**E**N la ciudad escocesa de Aberdeen, donde se celebró la última reunión de la CBI, se reprodujo el habitual pulso entre los países proteccionistas y los que defienden la vuelta a la caza comercial, Noruega y Japón. Los argumentos fueron los de siempre, aduciendo nórdicos y nipones que la población de

estos mamíferos se había recuperado lo suficiente como para soportar esta actividad. No opinaron lo mismo la inmensa mayoría de países miembros, entre los que figuró España, por lo que la moratoria fue prorrogada un año más.

Los intereses que ocultan estos países son tan obvios que resulta difícil el que se disimulen. Si Noruega se salta la mo-

roratoria de la CBI, aduciendo que el producto de la cacería es para abastecer su consumo interno, y en 1995 el 15 por ciento de la carne obtenida (equivalente a treinta rorcuales aliblanco) se mantiene congelada por falta de salida, ¿por qué quieren aumentar aún más el número de capturas? Sencillamente, porque los intereses de la industria ballenera noruega residen en poder comercializar el producto de estas cacerías, algo que ahora no pueden hacer debido a la moratoria.

### Venta ilegal

El que no puedan hacerlo no quiere decir que no lo ha-

gan. De hecho, Greenpeace denunció la venta ilegal a Japón, apoyándose en la confiscación, en el pasado mes de abril, de una partida de seis toneladas de carne de ballena etiquetada como "caballa" con destino al mercado japonés. Las sospechas de este tráfico ilegal vienen desde tiempo atrás. Ya en 1993 la organización ecologista denunció que el volumen de carne de ballena vendida en Tokio era cinco veces superior al que sería normal según sus cuotas de capturas provenientes de la "caza científica". Para legalizar ese comercio es para lo que presiona el potente -tanto económica como políticamente- sector ballenero noruego.



# MORTANDAD DE CETÁCEOS

*El alto número de mamíferos marinos muertos en ambas costas del Atlántico a comienzos de 1996 puso en alerta a científicos y grupos ecologistas. Dentro de la gravedad de estos hechos, los resultados de las investigaciones realizadas en Canarias supusieron un pequeño alivio, al confirmarse que esta mortandad era debida a la contaminación y no a una epidemia vírica como la detectada en el Mediterráneo en 1990.*

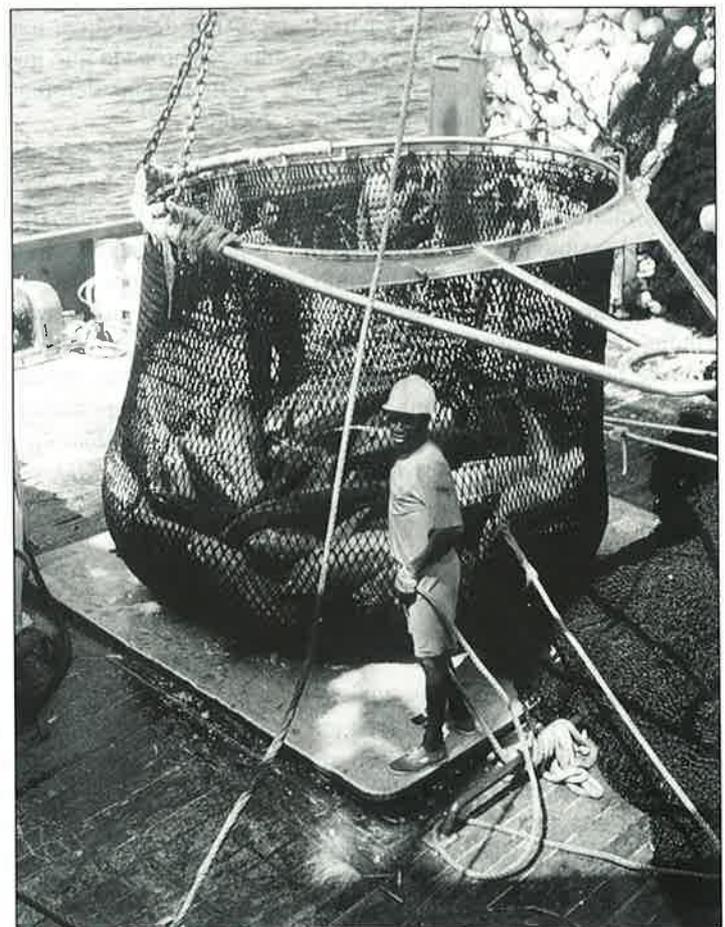
**E**N apenas dos meses, más de cien cetáceos aparecieron muertos en las costas de Canarias y Azores. Estas cifras significaron, sólo en Canarias, el que en ese período de tiempo se duplicaran las cifras registradas durante todo el año de 1995. En las costas de EE.UU. aparecieron varadas seis ballenas francas, así como cerca de cincuenta manatíes o vacas marinas. El recuerdo de las sucesivas mortandades acaecidas desde 1987, en las que perecieron decenas de miles de mamíferos marinos debido a una serie de epidemias víricas, hacía pensar lo peor. Afortunadamente, y como mal menor, el origen de las ocurridas ahora se debían a la contaminación, tal y como lo confirmó a esta revista Natacha Aguilar, miembro de la Asociación Tinerfeña de Amigos de la Naturaleza (ATAN): *Se ha detectado un alto nivel de contaminación, con patología en hígado y riñón. Esto no quiere decir que hayan acumulado estos contaminantes en aguas canarias, ya que se trata en su mayoría de mamíferos que realizan un largo recorrido.*

## Contaminación

La contaminación, unida a la falta de alimento, son el nexo de unión de todas estas muertes, ya sea como detonante o como causa última. Cien-

operaciones pesqueras, cerraremos el triángulo de los principales peligros que acechan a los mamíferos marinos. Un buen ejemplo lo encontramos en el Mediterráneo, donde el delfín mular y el delfín común padecen especialmente esta situación.

Con el fin de atajar los distintos problemas que acechan a las poblaciones de estos mamíferos, el Gobierno canario ha creado un grupo de seguimiento de la fauna marina, y dentro de él un subgrupo de cetáceos, del que forman parte organizaciones ecologistas (entre las que se encuentra ATAN) y científicos de varias universidades de Las Palmas de Gran Canaria y La Laguna. ■



A pesar del mantenimiento de la moratoria, países protectionistas, científicos y ecologistas, mostraron su preocupación por el futuro de estos mamíferos. *Los arpones no son las únicas amenazas para las ballenas*, señaló Cassandra Philips, del WWF. *Las poblaciones de cetáceos están acosadas debido a las actividades humanas que determinan, entre otros factores, la contaminación de los mares y la menor producción de krill por el agujero de la capa de ozono*, según Eva Hernández, de Greenpeace.

La CBI prestó también un especial interés al estudio del impacto del turismo que acude a ver las poblaciones de cetáceos, al tiempo que insistía en la necesidad de desarrollar medidas que garanticen que esta actividad se realice en condiciones seguras para los cetáceos. ■

1996

UN AÑO EN EL MAR

# EL MEDITERRÁNEO, SIN ORGANOCOLORADOS

*Doce sustancias organocloradas, entre las que figuran las dioxinas y los furanos, serán eliminadas de los vertidos al Mediterráneo. Esta fue una de las principales decisiones adoptadas por los países miembros del Convenio de Barcelona para la Protección del Mediterráneo, en la reunión celebrada en Siracusa (Italia) entre el 3 y el 7 de marzo. Una decisión de gran importancia, especialmente para un mar tan castigado por la contaminación.*

**L**A necesidad de eliminar las emisiones y el vertido de sustancias tóxicas, persistentes y bioacumulativas al Mediterráneo, haciendo hincapié en doce sustancias organocloradas, entre las que se encuentran las dioxinas y los furanos, constituyen un importante avance para frenar el deterioro de este maltrecho y especialmente frágil mar: casi cerrado y con una fuerte presión industrial y urbana en sus costas.

Esta decisión, adoptada por los países miembros del Convenio de Barcelona, sintoniza con el acuerdo adoptado por la Conferencia Intergubernamental sobre la Protección del Medio Marino para la Contaminación de Fuentes de Origen Terrestre, convocada por el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), y que tuvo lugar a finales de 1995 en Washington, EE.UU.

## Los POP's

Las sustancias orgánicas, tóxicas y persistentes (POP's) constituyen un grupo de sustancias químicas, en su mayoría sintéticas, conocidas por ocasionar una serie de efectos perjudiciales para el ecosistema y la salud humana. Otra de sus características es que no existe ningún proceso natural

sencillo que pueda descomponerlas. Los mamíferos son particularmente susceptibles a la contaminación por organoclorados. Además de por la cadena alimentaria, se ha comprobado que estas sustancias pueden afectar al ser humano por otras vías. A estos compuestos se les relaciona con la supresión del sistema inmunitario y se ha comprobado que impiden el desarrollo normal del feto, entre otros efectos.

Un grupo de sesenta y cuatro profesionales de la medicina y científicos, entre los que figuraban varios españoles, y con motivo de la reunión organizada por Naciones Unidas en Washington, publicaron un manifiesto en el que alertaban sobre los peligros de estas sustancias, al tiempo que solicitaban *establecer una acción global para eliminar los vertidos, emisiones y pérdidas de POP's al ambiente. Esta acción sólo puede ser efectiva si se acuerda internacionalmente y es legalmente vinculante.*

De los acuerdos tomados en la citada reunión del Convenio de Barcelona destaca, asimismo, la decisión de ampliar las fronteras del área mediterránea a las cuencas hidrográficas de los países ribereños, origen del 80 por ciento de la contaminación de sus aguas, con lo que se podrá controlar mejor la emisión de contaminantes. ■



# ENCUENTROS PARA UNA PESCA RESPONSABLE

*Pescadores de Galicia hasta Bretaña, políticos, parlamentarios europeos franceses y españoles, responsables de asociaciones y científicos y expertos en asuntos pesqueros se reunieron en la localidad francesa de Bègles, los días 17 y 18 de octubre, para hablar de los problemas de la sobrepesca. La clausura corrió a cargo de la Comisaria de Pesca Emma Bonino, quien señaló que los Estados deben asumir con responsabilidad sus propias contradicciones.*

**C**ERCA de doscientas personas se dieron cita en los *Primeros Encuentros Europeos para una Pesca Responsable*, impulsados por el alcalde de la localidad de Bègles y diputado al parlamento europeo Noël Mamère. Allí se trataba de dar respuesta, o al menos poner de relieve, a cuestiones como “¿Los recursos del mar son inagotables?”; “Pescadores y pesca: ¿Cuál es su futuro?”; “¿Qué hacer y qué medidas aplicar?”.

La reunión se centraba, en esta ocasión, en los problemas derivados por una pesca irresponsable en la zona del Golfo de Vizcaya (para 1997 está previsto un encuentro similar para abordar los problemas en el Mediterráneo y, al año siguiente, se hará lo propio con los de La Mancha, Mar del Norte y Báltico). Una zona donde la conciencia de los pescadores es bastante amplia, como comentaba a esta revista Orestes Cendrero, del Instituto Español de Oceanografía de Santander, y añadía: *Fue una buena experiencia (la reunión) que sirvió para acercar toda una serie de puntos de vista y que la gente no se olvide de la existencia del problema al que nos enfrentamos.*

En su intervención, Emma Bonino insistió en que la corrección a la actual situación pasaba, en un plazo de seis años, por la reducción de hasta un 40 por ciento en la extracción de los recursos más amenazados y de un 20 por

ciento en los menos amenazados. Esteban Olaizola presidente de la Federación de Cofradías de Guipúzcoa, afirmaba que estamos ante unas condiciones peores que en el primer Programa de Orientación Plurianual (POP) de 1983. Ahora, después del 4º POP, se recomienda que hay que reducir en un 40 por ciento determinadas capturas. ¿En qué hemos fracasado? Señala que el TAC (Total Admisible de Capturas) no es real, en realidad es un TAV (Total Admisible de Ventas). Sólo se reflejan las ventas legales, las ilegales no aparecen, ni los descartes.

## Pesca selectiva

Los distintos intervinientes incidieron en aspectos como lo irracional de algunas situaciones, como que se gasten mil millones en garantizar que se cumpla la normativa comunitaria cuando de la pesca se obtienen unos 300 millones. José Luis Cort, del IEO de Santander, puso un claro ejemplo sobre la pesca irresponsable con el atún rojo, especialmente en el Mediterráneo, destacando que en el Golfo de Vizcaya se ha mantenido un mismo nivel extractivo en los últimos veinte años, debido a que se hace de una forma selectiva y responsable.

Pero los buenos resultados de la “selectividad” no dependen sólo de su aplicación a una determinada especie. En ello insistieron otros expertos y políticos, como el Vice-consejero



de Pesca del Gobierno vasco, Xavier Goirigoltzarri, al hablar sobre la interacción entre artes de pesca.

Miles de puestos de trabajo, especialmente de bajura, están en peligro a causa de una pesca excesiva e irracional. El poder sentarse a hablar ha sido un primer paso, especialmente importante entre unas comunidades de pescadores -francesa y española- que han mantenido fuertes enfrentamientos a causa de los sistemas de pesca. El análisis sobre el Golfo de Vizcaya proseguirá el próximo año. ■



## CONTAMINACIÓN BIOLÓGICA

*La introducción de especies no autóctonas supone, a juicio de los expertos, un peligro aún mayor para los océanos y mares que otros tipos de contaminación. Desde la construcción del Canal de Suez, en 1869, se han introducido en el Mediterráneo más de 300 especies no autóctonas. El impacto ecológico y biológico puede resultar irreversible y, de no frenarse esta introducción, constituirá uno de los mayores problemas a los que deberemos enfrentarnos en el próximo siglo.*

**P**ARA el 2050, de seguirse el actual ritmo de introducción de especies no autóctonas, puede haber más especies de algas foráneas que indígenas en el Mediterráneo. Reservas naturales, parques regionales... podrían un día proteger ecosistemas dominados por especies invasoras. Esta posibilidad, manifestada por María Antonia Ribera, bióloga del laboratorio de Botánica de la Facultad de Farmacia de la Uni-

versidad de Barcelona, es aún más preocupante si se tiene en cuenta que *contrariamente a otros problemas, tales como la contaminación o los incendios forestales que, más o menos, se empiezan a saber controlar y que son reversibles a corto o medio plazo, la introducción de especies aparece, en el estado actual de conocimientos y técnicas, como casi siempre irreversible.*

Sin embargo, la introducción de estas especies no es un fenómeno nuevo. Antaño, la in-

troducción de especies constituyó un fenómeno natural que jugó un importante papel en la historia de la repoblación de cada región. El problema surge cuando se provoca una enorme aceleración a ese proceso. En el Mediterráneo, el ritmo de introducción de nuevas especies hasta los años cincuenta fue lento. A partir de los años sesenta se produce una enorme aceleración. Cerca del 60 por

ciento de los invertebrados introducidos, así como el 50 por ciento de la flora, se produce con posterioridad a 1970.

### Vías de penetración

La mayor agresión en el Mediterráneo se produce con la construcción del Canal de Suez. Unas 350 especies, según datos de la FAO, han llegado desde entonces proce-

**DE SEGUIR EL ACTUAL RITMO DE INTRODUCCIÓN DE ESPECIES MARINAS EXTRAÑAS A UN DETERMINADO HÁBITAT, LA CONTAMINACIÓN BIOLÓGICA PUEDE CONVERTIRSE EN UNO DE LOS MAYORES PROBLEMAS ECOLÓGICOS DEL SIGLO XXI.**



través de un acuario. Su ejemplo puede resultar perfectamente ilustrativo de la situación actual. Su introducción ha puesto de relieve esta peligrosa modalidad de contaminación, la dificultad de su erradicación, su gran poder de adaptación aniquilando especies autóctonas y rápido crecimiento y la falta de reacción ante este gran problema. Y es que, también en este caso, los intereses económicos a corto plazo de determinados sectores priman sobre la adopción de medidas realmente útiles y contundentes para abordar esta situación.

La situación creada por la introducción de especies es, cuando menos, preocupante, ya que puede dar lugar a una extraordinaria mezcla genética a escala planetaria de consecuencias desconocidas. ■

dentes del Mar Rojo. El transporte marítimo figura como otra de las grandes vías de penetración, por el traslado de organismos adheridos a las quillas de los barcos o por ser transportados en las aguas de lastre.

La acuicultura constituye otra forma importante de introducción. A través suya, se puede dar entrada a agentes patógenos perjudiciales para las especies locales; o por el impacto que puedan tener especies que no queden confinadas en un sistema cerrado de cultivo; o por el impacto genético de las especies introducidas. A pesar de ser una de las vías más importantes de penetración, y de las más estudiadas y documentadas, se sigue sin prestarle demasiada importancia. Para empezar, se carece de una legislación adecuada a los problemas que está originando.

La acuariología o la experimentación científica constituyen otras vías de penetración a tener en cuenta. En este sentido, baste recordar que la *Caulerpa taxifolia* es muy probable que llegara al Mediterráneo a

## Caulerpa taxifolia

*En el espacio de diez años (1984-1994), la Caulerpa taxifolia se ha adueñado de 1.500 hectáreas de fondos marinos en el Mediterráneo. A pesar de su incontenible avance -su extensión se ha triplicado entre 1992 y 1994-, la Unión Europea no prorrogó desde entonces los fondos necesarios para proseguir la investigación de este alga que carece de herbívoros y ante el que sólo existe un antídoto eficaz por el momento: la prevención. Hay un evidente desinterés político que se refleja en la falta de financiación europea, señaló a esta revista Enrique Ballesteros, responsable del Centro de Estudios Avanzados de Blanes, desde donde se lleva la coordinación de la vigilancia de este alga en aguas del Estado español.*

*Al fin, y después de no pocos esfuerzos, la UE aprobó un nuevo proyecto "Life" a partir del pasado mes de septiembre, al que destinará poco más de 480.000 ecus para un período de dos años. Una pequeña pero im-*



*portantísima dotación económica que permitirá retomar los trabajos de cartografía, entre otros, y conocer cuál es la extensión actual de este alga en el Mediterráneo, así como impulsar nuevamente la coordinación con científicos de Italia y Francia.*

*Los avances científicos siguen siendo lentos. Se está estudiando la posibilidad de combatirla biológicamente con pequeños moluscos que po-*

*drían alimentarse de este alga, comenta Enrique Ballesteros. El gran poder de regeneración de este alga sigue constituyendo la principal preocupación de los científicos que continúan insistiendo en que la prevención es el mejor arma para enfrentarse a la Caulerpa taxifolia por el momento. Una prevención que, en algunas ocasiones, como en el caso de las aguas de Baleares, deja un poco que desear, a pesar de ser el único punto del Estado español donde se han detectado brotes de este alga. ■*

1996

UN AÑO EN EL MAR



## EL SECTOR MEJILLONERO BUSCA SALIDAS A LA CRISIS

*El sector mejillonero ha vivido un año pleno de dificultades y de esperanzas. Dificultades derivadas de la crisis a la que le había conducido un conjunto de circunstancias: la frecuencia e intensidad crecientes de mareas rojas, la caída de la demanda y de los precios, las importaciones de baja calidad, sin olvidar la propia configuración empresarial de los productores mejilloneros formada en su mayoría por pequeñas instalaciones de ámbito familiar.*

**L**AS esperanzas vienen dadas por la reacción de la Administración y de los mismos mejilloneros tratando de regular un sector que tiene gran incidencia económica y social en Galicia, que proporciona alrededor de 8.000 empleos directos, con una capacidad de producción por encima de las 200.000 toneladas, que ha llevado a España a ocupar la primera posición en Europá, y un valor de 10.000 millones de pesetas en primera venta.

La reacción más contundente ha venido, justamente, de los productores que iniciaban un proceso de integración en torno a la Organización de Productores de Mejillón de Galicia, OPMEGA. Recorriendo el camino a la inversa que les llevó a la disgregación de OPMAR a partir de 1993, se incorporaron a este movimiento la Asociación de Mejilloneros de O Grove (AMEGROVE) y la Federación de Productores de Mejillón de Galicia (PROMEGA). En to-

tal, reúnen aproximadamente el 60 por 100 de las bateas instaladas en aguas gallegas. La primera iniciativa de esta organización fue recuperar un viejo proyecto del sector: poner en marcha la central de ventas del mejillón a fin de garantizar el suministro estable de producto, el mantenimiento de los precios y salvaguardar la calidad del producto que se pone a la venta. Los conflictos suscitados por esta medida, que llegaron a provocar enfrentamientos físicos entre las asociaciones no integradas en el movimiento y quienes sí lo estaban, concluyeron en un acuerdo de colaboración.

También en el aspecto sanitario del año que ahora acaba ha sido notablemente menos "agresivo". Después de un año como 1995, durante el cual las biotoxinas provocaron

períodos de veda de más de 200 días en una tercera parte de las zonas de cultivo y en el que sólo una sexta parte de ellas estuvieron menos de 50 días cerradas, las *mareas rojas* se han mostrado más respetuosas con la producción de las bateas. Ello y la voluntad de las partes implicadas ha permitido, no sin altibajos y problemas, esbozar un plan de trabajo que puede reconducir al subsector mejillonero a una posición más confortable.

Los mejilloneros, que admiten sin ambages su cuota de responsabilidad en la crisis, reclaman de la Administración autonómica la adopción de medidas estructurales, medioambientales, normativas, financieras y comerciales. La lucha contra la degradación del medio y la búsqueda de métodos de análisis rápidos y fiables para la detección de biotoxinas, así como la homologación de métodos de análisis para todos los países de la Unión Europea; la creación de instrumentos financieros para indemnizar a los productores que se vean obligados a paralizar su actividad y el apoyo al movimiento asociativo son algunas de las propuestas formuladas por los productores a la Administración.

También en el capítulo de los datos esperanzadores hay que incluir la salida al mercado del mejillón amparado con el marchamo de la Denominación de Origen Mejillón de Galicia. Con esta medida se pretende garantizar el producto que se pone a la venta y orientar a los consumidores hacia una demanda de calidad.

Se trata, en suma, de poner en marcha nuevas estrategias para afrontar una situación que ha cambiado para todos, productores y consumidores, potenciando la calidad de la producción y mejorando la oferta en un mercado cada vez más competitivo y disputado. ■

# AYUDAS PARA LOS PESCADORES AFECTADOS POR EL AJUSTE DE FLOTA

*La Unión Europea y la Administración pesquera española han puesto en marcha una serie de medidas socioeconómicas de acompañamiento vinculadas a la reestructuración del sector pesquero y destinadas a los trabajadores en el mar con las que se pretende paliar las consecuencias laborales del ajuste estructural de la flota pesquera. Las ayudas habían sido aprobadas en el Consejo de Ministros de la Unión Europea en junio de 1995 modificando para ello el Reglamento (CE) n° 3699/93 y su entrada en vigor coincidió con el inicio de 1996.*

**L**AS medidas socioeconómicas puestas en marcha este año forman parte del Plan de Flota diseñado por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación que afectará a unos 950 buques y para el que se ha establecido una línea presupuestaria de 400.000 millones de pesetas, con aportación comunitaria del 45% del total. Las ayudas destinadas a los trabajadores afec-

tados por esta reestructuración serán con cargo al Instrumento Financiero de Orientación Pesquera (IFOP), rondarán los 15.000 millones y estarán también cofinanciadas por la Unión Europea y el MAPA. La financiación comunitaria podrá alcanzar el 75% en las zonas desfavorecidas u Objetivo 1 y será el 50% en el resto.

El plan incluye prejubilaciones anticipadas y ayudas económicas para los trabajado-

res por cuenta ajena a bordo de un buque de pesca que cause baja en el censo operativo de la flota, bien por paralización definitiva, por exportación del buque o como consecuencia de la creación de una sociedad mixta. Las ayudas podrán beneficiar a unos 10.000 trabajadores para un censo de casi 90.000 personas ocupadas en el sector extractivo.

Los trabajadores del mar que quieran acogerse a la prejubilación deberán ser mayores de 55 años y no haber cumplido los 65, haber ejercido la profesión de pescador al menos durante diez años y haber cotizado un mínimo de quince años al cumplir la edad reglamentaria de jubilación de 65 años. Es requisito indispensable, además, estar enrolado en el buque que cause baja desde el momento de la petición de

ayuda hasta su concesión. El número de prejubilaciones no podrá ser superior al de puestos de trabajo adscritos al buque que sea objeto de baja. El MAPA calcula que esta medida puede beneficiar a un millar de trabajadores quienes tendrán garantizada la percepción del 80 por 100 de las bases de cotización medias por contingencias profesionales de los seis meses anteriores. UGT, que ha venido defendiendo una interpretación más abierta de los plazos de cotización para que pudieran acogerse a esta medida los trabajadores acogidos al REM después de agosto de 1980, estimaba que de haberse aceptado su propuesta las prejubilaciones hubieran podido elevarse hasta 7.000, con lo que se eliminarían excedentes en el sector y se rejuvenecería la mano de obra.

Para quienes se vean afectados por el ajuste de flota y no puedan optar a la prejubilación por razones de edad se ha establecido una línea de primas globales individuales que oscilan entre un mínimo de 4.200 y un máximo de 7.000 écus (entre 650.000 y 1,1 millones de pesetas) en función de los años de actividad y de cotización del trabajador al Régimen Especial del Mar. Con más de quince años de antigüedad se percibirá el 100 por 100 y con menos de cinco el 60%. Para acceder a estas ayudas se requiere, además de estar enrolado en el barco que cause baja en el censo, estar dado de alta en el REM y haber cotizado durante un período mínimo de 18 meses y haber estado enrolado en buques de pesca al menos 540 días en los cinco años anteriores. ■



# LAS CONSERVAS DE PESCADO SALEN A FLOTE EN EL MERCADO EXTERIOR

*La industria conservera está compensando en su salida a los mercados internacionales la recesión que se aprecia en el mercado interior en los últimos ejercicios. La producción continúa la tendencia al alza tanto en volumen como en valor y el atún sigue siendo la especie principal de este subsector acaparando por sí solo el 52% del volumen total.*



**D**E las 225.000 toneladas de conservas producidas durante 1995, con un valor de 109.739 millones de pesetas, el mercado interior absorbió 165.782 toneladas por un valor de 76.897 millones de pesetas -el 73,5 por 100 del volumen y el 70 por 100 del valor- en tanto que el mercado exterior canalizó 59.459 toneladas por valor de 32.842 millones de pesetas -el 27 por 100 de la producción y el 30 por 100 del valor-.

La tendencia al alza en la producción se mantiene desde 1990 después de haber superado las 200.000 toneladas. En este tiempo se han duplicado las exportaciones pero desde 1992 se aprecia un ligero retroceso en el consumo interior. También el valor de la producción ha segui-

do una evolución al alza y ya en 1992 superó el nivel de los 100.000 millones de pesetas.

El atún es considerado especie locomotora del sector. Con 120.357 toneladas y un valor de 47.368 millones de pesetas ocupa el 52 por 100 del valor total. Las conservas de sardinas ocupan la segunda posición con un volumen de 24.499 toneladas y un valor de 9.595 millones de pesetas. El precio medio de las conservas fue de 487 pesetas/kilo lo que supone un aumento del 1,65 por 100 sobre el año anterior.

Italia, que absorbió el 42 por 100 de las exposiciones de conservas de pescado, Francia, Estados Unidos, Portugal, Alemania, Suiza, Argelia y Reino Unido son los principales compradores. Las importaciones también registraron un aumen-

to durante 1995 hasta rozar las 60.000 toneladas, por un valor de 28.042 millones de pesetas. Corea del Sur con el 41 por 100 de las entradas, Ecuador, Tailandia, Colombia, Dinamarca, Portugal y los Países Bajos son los países suministradores de las conservas de pescados que España importa. El sector conservero español se beneficia de una larga tradición y de una sólida implantación en el mercado interior y en los últimos años está realizando un esfuerzo de adaptación a las imposiciones de un mercado que cada vez conoce menos fronteras. Esta necesaria reestructuración impone un proceso de concentración empresarial que choca con la atomización que caracterizaba al sector conservero y se ha llevado por delante a un buen número de pequeñas em-

presas familiares, más de 250 desde 1980. Una de las consecuencias de este proceso ha sido la destrucción de empleo en un porcentaje que se sitúa en torno al 50 por 100 en media década.

Estas circunstancias, y el hecho de que las conservas españolas produzcan el 25 por 100 de las conservas comunitarias ha llevado a los empresarios españoles a reclamar a la Unión Europea la puesta en marcha de medidas eficaces y urgentes para proteger al sector con cargo a los fondos estructurales comunitarios. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a través del FROM, iniciaba a finales de octubre una campaña de promoción de las conservas de pescado con la que pretendía incrementar el consumo interior. ■



Se aprobó en julio una directiva comunitaria, el Código ISM, y se obliga a cumplir el Solas 90

# NUEVAS NORMAS PARA AUMENTAR LA SEGURIDAD DE LOS BUQUES

*Desde el 1 de julio de este año, los buques son más seguros, al menos en lo que se refiere al cumplimiento obligatorio de nuevas normas sobre seguridad marítima. Por un lado, entró en vigor una directiva comunitaria, que afectó a todos los buques y tripulantes que utilicen puertos comunitarios y que convierten en obligatorias la mayoría de las medidas del Memorándum de París. También se implantó el Código ISM (Código Internacional de Gestión de la Seguridad) por el que se amplía una norma internacional sobre gestión para la seguridad operacional del buque y prevención de la contaminación. De momento, sólo afectará a los ferries ro-ro, y a partir de 1998 obligará al resto de barcos.*

**L**a directiva comunitaria 95/21C del Consejo de 19 de junio de 1995, sobre el cumplimiento de normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y trabajo a bordo, en vigor desde el 1 de julio de 1996, afecta a todos los tripulantes y buques medidas muy concretas del Memorándum de París (Acuerdo adoptado en 1982 entre países comunitarios y no comunitarios para acabar con los buques substandard). Fuentes de Marina Mercante aseguran que ayudará a mejorar la política de seguridad marítima en su aspecto formal, pero para nuestro país la práctica no variará, ya que cumplimos con creces el memorándum de París. Esta norma obliga a inspeccionar como mínimo un 25% de los buques extranjeros que toquen puerto. En caso de deficiencias peligrosas para la seguridad, salud o medio ambiente, la autoridad competente del Estado del puerto puede inmovilizar el barco, en cuyo caso, el armador

cubrirá los costes de la inspección.

Las inspecciones se realizarán de forma aleatoria, teniendo en cuenta criterios como el tipo de barco, la bandera del buque, la edad... es decir todos aquellos criterios que puedan significar mayor deterioro del buque. Con esta directiva se pretende reducir de forma significativa el número de buques de características inferiores a las normas aplica-

bles en las aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros, reforzando el cumplimiento de la legislación internacional y comunitaria sobre seguridad marítima, protección del medio ambiente y condiciones de vida y trabajo a bordo, mediante criterios comunes para el control del buque por parte del Estado del puerto.

## Código ISM

A primeros de julio también entró en vigor el Código ISM (Código Internacional de Gestión de la Seguridad) que se aprobó en la XVIII Asamblea de la OMI, en noviembre del 93. Con esta norma internacional se busca uniformar a nivel mundial la gestión para la seguridad operacional del buque y prevención de la contaminación. Así como garantizar la seguridad marítima y evitar tanto las lesiones perso-

nales o pérdidas de vidas humanas como los daños al medio ambiente concretamente al medio marino.

Se establecerán prácticas de seguridad en las operaciones del buque y en el medio de trabajo, mejorar constantemente los conocimientos prácticos del personal de tierra y de a bordo sobre gestión de la seguridad, y la preparación para saber enfrentarse a situaciones de emergencia que afecten a la seguridad y al medio ambiente. Este código podrá aplicarse a todos los buques.

Lograr una comunicación efectiva es otra finalidad clave de esta norma internacional. Su puesta en vigor, prevista en un principio para julio del 98, se adelantó dos años (julio del 96 para los ferries ro-ro) a consecuencia del hundimiento del Estonia en septiembre de 1994; y para el resto de buques el plazo se mantiene en julio de 1998.

Tras el naufragio del Estonia estalló la preocupación ante la seguridad de los ferries en el seno de la OMI, que nombró un Panel de Expertos para reforzar la seguridad de estos buques. Finalmente, se adoptaron medidas que modifican el Convenio Solas y se incrementó la seguridad de los Ferries. Todos estos buques tendrán que cumplir obligatoriamente el Solas 90 en las fechas marcadas, por lo que todos los ferries españoles pasarán por los astilleros para ser transformados, y cumplir con la normativa en las fechas establecidas. ■



1996

UN AÑO EN EL MAR

Para poner fin a la crisis de Astilleros Españoles

# NUEVAS MEDIDAS CORRECTORAS PARA EL PEC

*Los Astilleros Españoles deberán enfrentarse a una serie de ajustes importantes durante 1997 si quieren llegar a ser rentables y competitivos en 1998, puesto que a partir de este año las subvenciones del Estado estarán prohibidas. En el Plan Estratégico de Competitividad, firmado en octubre de 1995 entre Gobierno y los sindicatos, se marcaron unos objetivos que se han incumplido en menos de un año. Este desvío en las pérdidas (para 1996 se preveían 20.000 millones de pesetas), ha superado en un 50% las estimaciones, alcanzando los 37.000 millones de pérdidas. Esto ha obligado al Grupo de astilleros a reconducir la situación, mediante el establecimiento de medidas correctas al PEC y, de esta forma, rebajar las pérdidas.*

**E**L Plan Estratégico de Competitividad, firmado en octubre de 1995 y al que se están aplicando una serie de medidas correctoras, está a la espera de que Bruselas de luz verde a los 90.000 millones de ayudas al sector naval que faltan por aprobar. A primeros de noviembre, el Comisario europeo, Karel Van Miert, se mostró reacio a conceder el resto de las ayudas ante las fuertes desviaciones en las pérdidas de los Astilleros Españoles durante 1996 (de los 20.000 millones previstos, se produjeron 37.000 millones), y manifestó su intención de reducir la capacidad de producción para aminorar los efectos de la crisis. En la reunión mantenida en Bruselas en noviembre, el ministro de Industria, Josep Piqué, defendió ante el Comisario europeo, Karel Can Miert, la teoría de que la solución no está en limitar la capacidad de producción, sino en realizar urgentemente una flexibilización laboral en los Astilleros. Entre otras cosas, Josep Piqué, pretende evitar el cierre de algunas factorías.



**ANTE LA URGENCIA DE SER RENTABLES EN 1998, Y A CAUSA DE LAS FUERTES PÉRDIDAS OBTENIDAS DURANTE ESTE AÑO, ASTILLEROS ESPAÑOLES PRETENDE RECONducIR LA SITUACIÓN CON UNA SERIE DE MEDIDAS CORRECTORAS DEL PEC.**

El hecho de enfrentarse a partir de 1998 a un mercado en el que no habrá más subvenciones para el sector naval ha impulsado la aplicación de las medidas correctoras del Plan Estratégico de Competitividad (PEC) de los Astilleros Españoles. El presidente del Grupo, Antonio Mendoza, estima que los dos principales problemas a los que deben enfrentarse son, por un lado, el hecho de que los constructores de otros países hayan mejorado mucho, y por otro, la insuficiente reducción de pérdidas. Este cúmulo de elementos hace necesaria una intervención más acusada, con medidas más drásticas, realizar un seguimiento riguroso y poder reconducir la situación.

Para lograr las condiciones de rentabilidad en el 98 y garantizar la continuidad del Grupo se están aplicando desde el pasado mes de octubre una serie de medidas correctoras, como el propio PEC establece para el caso de desviaciones.

De momento ya se han puesto en marcha cinco medidas:

-La revisión de los planes de compra actuales para reducir todos aquellos costes que aún no estén comprometidos.

-Activar todas las inversiones pendientes para 1996 que cumplan los requisitos de idoneidad y se ajusten a las previsiones presupuestarias. De hecho, se acaba de aprobar las inversiones correspondientes al 96 en sus factorías previstas

ya en el PEC y que alcanzan casi los seis millones de pesetas (5,590).

-Impulsar un plan comercial de choque que indentifique posibilidades de contratos que puedan concretarse en un plazo mínimo de tiempo para reforzar la cartera.

-Acrescentar los esfuerzos para poder acordar antes de fin de año un nuevo Marco de Relaciones Laborales acorde con las necesidades del plan. Las negociaciones con los sindicatos comenzaron a mediados de noviembre.

-Incorporar los recursos humanos previstos en el Plan Estratégico de Competitividad de los Astilleros Españoles (PEC) para perfeccionar la gestión.

A pesar de que estas medidas son fundamentales, el presidente de Astilleros, Antonio Mendoza, asegura que lo más importante es apelar a la profesionalidad y espíritu de equipo para hacer las cosas juntos. **“Sólo así podremos persuadir a las autoridades de la Unión Europea para que aprueben definitivamente el Plan con las aportaciones que son vitales para nuestra supervivencia; y sólo así se podrán evitar cierres de factorías o reducción de puestos de trabajo que inevitablemente ocurriría si no fuéramos capaces de reconducir la marcha de la empresa hacia los objetivos de rentabilidad establecidos en el PEC”.**

### Aumentar la demanda

Otro de los graves problemas es que hay una cierta atonía en la demanda, pues llevan meses sin apenas nuevos encargos. La cartera de pedidos ha sufrido un parón después del espectacular trimestre con el que se inauguraba el año, en el que Aesa consiguió pedidos récord de 250.000 millones de pesetas. La carga de trabajo



### La crisis del sector naval

	Plantilla actual	Plantilla objetivo	POA 96*
Puerto Real	1.871	1.509	(5.115)
Cádiz	569	390	(1.328)
Sevilla	524	378	(1.188)
Bilbao	1.927	1.328	(3.145)
Servicios centrales	138	114	(3.485)
<b>AESA</b>	<b>5.029</b>	<b>3.719</b>	<b>(14.261)</b>
Juliana	600	450	(999)
Astander	383	313	(840)
Manises	420	335	(855)
Astano	1.620	1.180	(2.883)
Barreras	377	355	(294)
<b>DCN**</b>	<b>8.429</b>	<b>6.352</b>	<b>(19.932)</b>

\* POA: Plan Operativo Anual, \*\*DCN: División de Construcción Naval

### Evolución cuenta de resultados del grupo AESA

En millones de pesetas	1993	1994	1995
Ventas	60.438	68.457	105.623
Primas	13.056	11.206	5.319
Ingresos ordinarios	73.494	79.663	110.942
Costes de producción	(78.194)	(86.645)	(121.736)
Financieros operaciones	(446)	(1.912)	(2.738)
Gastos comerc. y admón.	(8.412)	(8.432)	(8.863)
Resultados operaciones	(13.558)	(17.326)	(22.326)
Total financieros	(12.021)	(11.907)	(13.351)
Coste subactividad	(18.665)	(15.931)	(9.650)
Resultados antes extraordinarios	(44.244)	(45.164)	(45.395)

para 1997 es del 62% de la capacidad, y en 1998 de 15%.

Para elevar la contratación el presidente de Astilleros, Antonio Mendoza, quiere lanzar una política comercial dedicando más recursos humanos y mejorando el contacto con los clientes. Con los precios actuales del mercado, el riesgo de contratar barcos por debajo del coste de construirlos se ha convertido en una práctica habitual en los Astilleros Españoles, causando las enormes pérdidas para este año. El exceso de capacidad de construcción fomentada por los coreanos amenaza con hundir a los constructores europeos- dice Antonio Mendoza. **“El mayor astillero de Corea y del mundo Hyundai tiene una capacidad de 2,5 millones de toneladas de registro compensado, diez veces más que la producción española total”**, señala Mendoza. El presidente de Astilleros también propone intensificar la lucha contra los buques subestándar: flota envejecida o que incumple las normas de la industria naval. La mitad de los 3.000 petroleros que navegan en el mundo tienen más de veintidós años, y su mantenimiento está frenando los pedidos.

El presidente del Grupo, Antonio Mendoza, opina que si en 1998 no se arregla la situación del sector, el escenario será dramático y tendría difícil la supervivencia. También señala como primordial reducir el absentismo y el tiempo improductivo de la plantilla, que llega al 19%. **“Es necesario un nuevo marco de relaciones laborales que evite que el 19% de las horas laborales sean improductivas, en gran parte por absentismo”**. Este marco de relaciones laborales ya se está negociando desde mediados de noviembre con los sindicatos, y el objetivo de Astilleros es tenerlo firmado para final de año.

1996

UN AÑO EN EL MAR

La UE amplía las subvenciones hasta octubre de este año

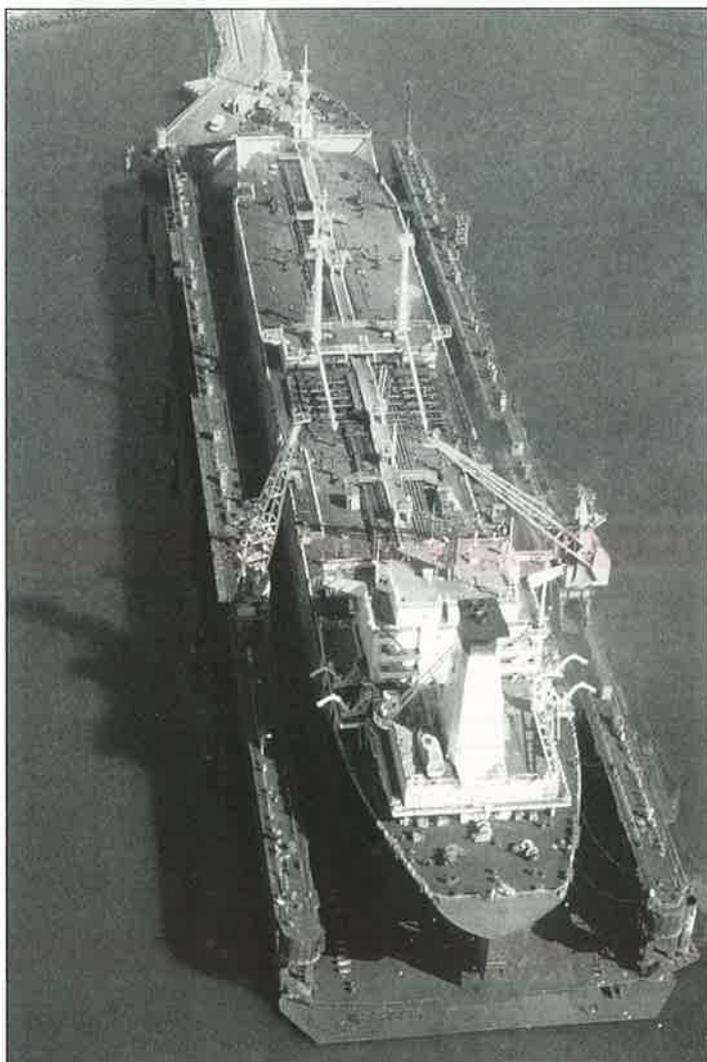
## PRÓRROGA A LAS AYUDAS AL SECTOR NAVAL

*La Séptima Directiva comunitaria, instrumento que regula las ayudas del Estado al sector naval, se prorrogó hasta octubre de 1996, como medida de presión ante la no ratificación del acuerdo de la OCDE (que prohíbe las*

*ayudas públicas) por parte de Estados Unidos, Japón y Corea del Sur. Esta medida permitirá al Estado subvencionar hasta el 9 por 100 a las nuevas construcciones durante varios meses.*

**L**a decisión de ampliar las ayudas al sector naval hasta octubre de 1996 ha sido una medida de presión ante la no ratificación por parte de Japón, Corea y Estados Unidos del acuerdo de la OCDE por el que se prohíben las ayudas públicas, acuerdo que debía estar en vigor desde enero del 96.

El ex-ministro socialista de Industria, Juan Manuel Eguigaray, aseguró por aquel entonces que esta medida fue adoptada por la Unión Europea (UE) - sus ministros de industria - para no incurrir en la ingenuidad de reducir los apoyos a su industria y que el resto de los países se aprovechen. Pese a la prórroga de esta Séptima directiva, los Estados miembro pretenden eliminar las ayudas al sector siempre y cuando terceros países se comprometan a respetar la decisión de la OCDE. En el caso de que este acuerdo no fuera ratificado por Japón, Corea del Sur y Estados Unidos, la Comisión presentaría nuevas propuestas.



Mientras Bruselas mantiene en vigor la actual normativa comunitaria (Séptima Directiva), y, antes de final de año, el comisario responsable de la Competencia, Karel Van Miert, deberá establecer el máximo nivel de ayudas que se autoriza para el sector naval europeo, aunque nunca más de un 9 por 100.

De momento, la prórroga de ayudas al naval va a suponer una mayor tranquilidad para los contratos y un respiro para aquellos que tienen que negociar otros nuevos. Desde la Gerencia del sector naval se señala que esta extensión en el tiempo de las ayudas no significa más dinero, sino más tiempo. En Astilleros Españoles consideran que esta prórroga significará que aquellos barcos que se contraten en este período de tiempo - hasta octubre del 96- podrán beneficiarse del 9 por 100 de ayudas del Estado y competir en mejores condiciones con Corea del Sur, Japón y Estados Unidos.

**LA UE PRORROGA LAS SUBVENCIONES DEL ESTADO AL SECTOR NAVAL ANTE LA NO RATIFICACIÓN DEL ACUERDO DE LA OCDE POR PARTE DE COREA DEL SUR, JAPÓN Y ESTADOS UNIDOS POR EL QUE SE SUPRIMEN TODAS LAS AYUDAS PÚBLICAS.**

Pretende recuperar empleo y flota

# LA NUEVA POLÍTICA MARÍTIMA COMUNITARIA IMPULSARÁ LA COMPETITIVIDAD DEL SECTOR

*“Impulsar la competitividad del sector marítimo” es el principal objetivo marcado en la nueva política comunitaria para el transporte marítimo a partir de enero del 97, y que comenzará presidiendo Holanda. El motivo que llevó a cambiar la antigua política del sector era el persistente declive del sector europeo del transporte marítimo, el descenso de la navegación bajo pabellones de la UE y el empleo de los marinos por lo que se han fijado nuevos objetivos.*

**E**l sector marítimo de la UE es uno de los más importantes del mundo; las navieras comunitarias controlan un tercio de la flota mundial y cerca del 40% del tráfico comunitario lo realizan buques propiedad o controlados por intereses comunitarios. Estos datos indican la gran competitividad del sector europeo, pero aún no se ha desarrollado el marco regular para fomentar esa competitividad. Ante la movilidad internacional del capital y el trabajo, las políticas nacionales

son insuficientes para afrontar los problemas de reglamentación. Si estas políticas no tienen en consideración las actuales tendencias mundiales provocarían nuevas salidas de capital y pérdidas de puestos de trabajo en beneficio de pabellones extranjeros. Además, toda política orientada a mejorar la competitividad de la industria comunitaria debe tener muy en cuenta la mundialización.

La Comisión propone mejorar la competitividad del sector comunitario del transporte marítimo mediante una política de

mercados abiertos que pongan énfasis en la multilateralidad y las normas de competencia mundiales. También se están poniendo medidas para fomentar el empleo de calidad y las tecnologías avanzadas en el sector, y se están considerando posibles ayudas estatales por parte de la Comisión.

La nuevas políticas de seguridad se orienta a la protección de la vida humana y el medio ambiente. La Comisión cree que la aplicación estricta de una política de seguridad basada en normas internacionales mejorará la competitividad de los buques de los Estados miembros de la UE, contribuyendo al empleo de marinos comunitarios cualificados. Tras varios estudios, la Comisión optó por una doble estrategia: -un conjunto de medidas para garantizar la seguridad y la competencia leal en mercados internacionales

abiertos; y un marco comunitario para mejorar la competitividad del transporte marítimo. Para lograr una política marítima con éxito hay que conciliar los distintos intereses que confluyen en el sector.

La política marítima europea pretende erradicar las condiciones de competencia desleal, al menos en todo tipo de tráfico con origen destino en puertos comunitarios, independientemente el pabellón del buque. La Unión Europea debe garantizar la calidad y eficacia de sus registros, iniciativa que afectará a los Estados miembros y a terceros países.

En resumen, hay que garantizar que los pabellones comunitarios son atractivos, y un uso más generalizado de éstos crearía puestos de trabajo para los ciudadanos comunitarios. La UE incrementaría el control de sus Estados de Abanderamiento, y también su influencia en el concierto marítimo internacional.

La Comisión está preparando algunas iniciativas para mejorar la formación y eficacia de los inspectores ante la necesidad de contar con profesionales formados y cualificados adecuadamente. También se considera imprescindible fomentar una cultura de la calidad en el transporte marítimo. Otro punto fundamental en el sector es mantener e incrementar el empleo y la Investigación + Desarrollo.

Por último, se contemplaron las ayudas estatales, que a pesar de que son incompatibles con la UE, la Comisión considerará aplicar la excepción de ayudas estatales para formación e incentivos al empleo comunitario como de las medidas previstas en las directrices de 1989. ■



# EL SEGUNDO REGISTRO, UNA SALIDA PARA LA MARINA MERCANTE

*El Registro Especial de Buques de Canarias, que se implantó en 1992 para competir en el mercado internacional, tiene inscritos ya más de setenta buques. Desde su creación en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, 24 de noviembre de 1992, el Segundo Registro ha sido un elemento clave para la favorable evolución de la flota mercante española; y poco a poco se han ido mejorando las cargas sociales y fiscales. En el mes de noviembre, el grupo socialista ha presentado una propuesta de enmienda, defendida por José Segura, y que ha sido aprobada por unanimidad por todos los grupos parlamentarios. En esa propuesta se pretende aumentar la exención del IRPR en un 50%; la bonificación sobre el impuesto de sociedades en un 90%; y las bonificaciones sobre las cotizaciones a la Seguridad Social en un 90%.*

**A** principios de año, el Registro Especial de Buques estaba formado por 36 barcos, a 15 de mayo eran ya 51 los buques inscritos, y, actualmente, está integrado por más de 70 embarcaciones mercantes. Este aumento en la evolución de la flota es una de las principales razones de la mejoría de la Marina Mercante. Para el ex director de la Dirección General de la Marina Mercante, Pedro Anatael Meneses, como para el actual responsable del sector, Fernando Casas, las medidas adoptadas hasta el momento son insuficientes y no nos facilitan el ser competitivos en la Unión Europea.

El 1 de marzo de este año se aprobó el Real Decreto 392/1996, por el que se autoriza la inscripción a los buques destinados al tráfico de cabotaje de mercancías de interés estratégico (agua, petróleo, y derivados del petróleo) en el Registro Especial, medida que fomentará su utilización con tiempo suficiente a la entrada en vigor de la liberalización comunitaria de estos servicios y que las empresas navieras españolas puedan competir con el resto de las empresas comunitarias. Este decreto es muy importante para afrontar la liberalización del transporte y la situación de

competencia internacional. Con la entrada de estos buques en el Segundo Registro se da una mayor oportunidad al mantenimiento de la flota ante la próxima liberalización de los tráficos estratégicos en el área continental a finales de 1996. De esta

forma se podría evitar la salida de la flota española a otros pabellones, situación muy común en España.

En abril de este año, el ex director de la Marina Mercante, Pedro A. Meneses, declaró a la revista "MAR" que para mejo-

rar el Segundo Registro era necesario el sustento de la Administración, las centrales sindicales, y los armadores.

Por su parte, el nuevo director de la Marina Mercante, Fernando Casas, afirma que es imprescindible que el Registro Especial de Buques tenga las condiciones que hagan atractiva su utilización por la flota española o de terceros países. Para Casas el escollo fundamental al que se enfrenta la Marina Mercante es la liberalización de los tráficos (final de este año y final de 1998), que en anteriores liberalizaciones provocaron una fuerte pérdida de posiciones. Lo que se pretende hacer con el Registro Canario es suavizar las consecuencias e, incluso, recuperar actividad marítima.

El director de Marina Mercante declaró recientemente a esta revista que uno de sus objetivos claves será ir dotando al registro Especial de Buques de las condiciones que hagan atractiva la utilización del mismo por la flota española o extranjera. ■

**TODOS LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS APROBARON POR UNANIMIDAD LA PROPUESTA DE ENMIENDA PRESENTADA POR EL PSOE PARA MEJORAR LAS CARGAS FISCALES Y SOCIALES DEL REGISTRO ESPECIAL DE BUQUES DE CANARIAS.**



La flota bajo pabellón español aumenta un 2,5 %

# LEVE MEJORÍA DE LA MARINA MERCANTE

*“El horizonte obligado de la Marina Mercante es dirigirla hacia una exigencia de calidad”. Así de rotundo se mostró el secretario de Estado de Fomento, Joaquín Abril Martorell, en la presentación del informe anual de Anave, quien no disimuló su perplejidad ante la situación actual del sector. El presidente de Anave, Carlos Barreda, subrayó que para continuar la flota y consolidar los servicios regulares de cabotaje, que terminan su apertura a finales de 98, es necesario un Fondo de Garantía y una incentivación fiscal para la flota.*

**P**OR primera vez en muchos años, la Marina Mercante española registró una evolución ligeramente positiva que permite mirar al futuro con cierta esperanza. El tonelaje de peso muerto de la flota de buques mercantes de transporte bajo pabellón español aumentó un 2,5 por 100 a causa de los ferries y portacontenedores utilizados en servicios regulares de cabotaje. En mayo de este año, el Registro Especial de Buques de Canarias, compuesto por 51 buques, representan un futuro más optimista para el sector.

Mientras que el 40 por 100 de la flota mercante española está bajo pabellón nacional, el resto está registrada en otros pabe-

llones. De finales de 1994 a finales de 1995, la flota bajo pabellón español se redujo en 5 unidades a pesar de que el tonelaje aumentó un 30 por 100. Este incremento se debe al aumento de buques de pasaje y ferries, unos ocho buques. El tonelaje de los contenedores aumentó un 20,3% de sus GT, después de la caída del año anterior (-37% de sus TRB). El tonelaje de graneleros se redujo en un 100%, lo que ha provocado la desaparición de graneleros bajo pabellón español, y los buques de carga general cayeron un 19%.

La flota de pabellón español registró a 15 de mayo de este año un ligero aumento de su tonelaje, manteniendo el mismo número de unidades que a comienzos de año (229 buques). En donde más se detecta el aumento de buques es en el Segundo Registro. A principios del 96 estaba formado por 36 buques mercantes, a mediados de mayo aumentó has 51 buques, y en noviembre tenía ya 70 buques.

Respecto a la edad de flota, el informe elaborado por Anave recoge una mejora respecto al año anterior puesto que se redujo en 5 puntos el porcentaje de buques de más de veinte años (69 buques con más de 20 años suponían el 30,1% y aumentó 3,5 el de buques menores de 10 años (45 buques, lo que representa el 19,7 % de la flota). La

Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) asegura que esto es consecuencia de que las empresas están exportando o desguazando los buques de más edad, mientras se producen altas de buques nuevos o de construcción reciente.

El presidente de Anave, Carlos Barreda, afirmó que asistimos a una cierta estabilidad y que es necesario pensar seriamente qué pasos se van a seguir con la Marina Mercante. Subrayó la carencia de un marco flexible de operación que permita costes de operación competi-

consolidación de nuestras líneas regulares de cabotaje garantizando una competencia leal, estabilidad en los servicios y seguridad en la navegación; el establecimiento de un fondo de garantías y mecanismos para incentivar la inversión en equipamiento naviero y lograr la necesaria renovación de la flota.

Abril Martorell, secretario de Estado de Fomento, resaltó que el problema naviero es naviero, de control de calidad e inspección, y para resolverlo la Administración deberá poner énfasis en el rigor.

## Otros pabellones

El tonelaje controlado por empresas navieras bajo otros pabellones era a 1 de enero del 96 del 56% del total de la flota, lo que representa un aumento de 6 unidades, manteniéndose prácticamente estable. Esta flota está formada por buques que operan en mercados abiertos a la libre competencia internacional.

Respecto a la flota mercante mundial aumentó un 7,2 desde enero de 1995 a enero del 96, y está formada por 82.890 buques, con unos 491 millones de GT. Este crecimiento de tonelaje, por séptimo año consecutivo, se debe al muy elevado nivel de entregas de nuevas construcciones que totalizaron unos 22,5 millones de GT, lo que supone la cifra más alta desde 1974. A esto hay que añadir el que las bajas por desguace y pérdidas registraron un considerable descenso. Anave prevé un crecimiento mundial de la flota superior al 5 por 100 en los próximos tres años. ■

LA FLOTA  
MERCANTE  
ESPAÑOLA  
AUMENTÓ UN 2,5  
POR 100  
PRINCIPALMENTE A  
CAUSA DEL  
INCREMENTO DE  
LOS FERRIES Y  
PORTACONTENEDORES  
UTILIZADOS EN  
SERVICIOS  
REGULARES DE  
CABOTAJE.

vos mundialmente, y un conjunto de estímulos a la inversión naviera para renovar la flota. Barreda declaró haber presentado un plan de consolidación y relanzamiento de la Marina Mercante al Ministerio de Fomento. Entre las medidas del plan destaca la mejora de condiciones del Registro Especial de Buques para hacer competitivos a los buques inscritos en él; la



ARTÍCULO	Revista	Mes	ARTÍCULO	Revista	Mes
<b>Gobierno</b>					
El programa de gobierno del Partido Popular.....	337	Marzo	Astilleros Españoles aumenta un 64% su contratación .....	336	Febrero
El Partido Popular ganó las elecciones por primera vez .....	337	Marzo	Balance de una legislatura: la marina mercante española se renueva .....	336	Febrero
Nuevo gobierno: compromiso de diálogo y modernidad. Nueva estructura .....	339	Mayo	Astilleros Españoles reafirma su presencia en el mercado internacional .....	337	Marzo
Balance positivo sin triunfalismo (Balance de los 100 días) .....	342	Septiembre	El sector naviero español se estabiliza .....	337	Marzo
<b>Grandes reportajes</b>			Cambio de rumbo en la evolución de la flota.....	338	Abril
Teléfonica informatiza el servicio marítimo .....	335	Enero	Astilleros públicos y privados sanean su cartera de pedidos .....	338	Abril
La Náutica Deportiva remonta el vuelo.....	335	Enero	Planes para mejorar las condiciones de vida en el mar	339	Mayo
Baleares: las primeras reservas marinas.....	338	Abril	Nuevos horizontes para el sector naval español ....	339	Mayo
Apostolado del mar, guardianes de los marinos.....	339	Mayo	Nuevas normas para la seguridad marítima .....	339	Mayo
Expomar apuesta por el sector náutico-pesquero ..	340	Junio	El Cantábrico, más seguro.....	339	Mayo
Almadraba: levantada al alba .....	341	Julio-Agosto	La Comisión Europea proroga las ayudas al Sector Naval Español.....	340	Junio
Los salazones .....	342	Septiembre	ITF, contra los buques de bandera de conveniencia	340	Junio
El barco que bajó de la montaña .....	342	Septiembre	Medidas para mejorar la competitividad del sector naval europeo .....	340	Junio
El Percebe Gallego .....	344	Noviembre	Astilleros continúa su expansión en el Mercado Internacional .....	341	Julio-Agosto
<b>Instituto Social de la Marina</b>			Exitosa campaña contra los barcos de bandera de conveniencia .....	341	Julio-Agosto
Traspasada la asistencia sanitaria en tierra a la Comunidad Autónoma de Galicia .....	337	Marzo	SASEMAR y el CEDEX firman un convenio de colaboración .....	341	Julio-Agosto
Comienza la Campaña sobre Enfermedades de Transmisión Sexual.....	338	Abril	La flota de pabellón español aumentó un 2,5%.....	341	Julio-Agosto
Se pone en marcha la Campaña de Prevención contra el Sida y las Enfermedades de Transmisión Sexual .....	340	Junio	Reunión del comité del memorándum de París.....	341	Julio-Agosto
El buque "Investigador" asiste sanitariamente a la flota bonitera .....	340	Junio	Los radiotelegrafistas piden una moratoria a su desaparición.....	342	Septiembre
Nueva etapa de la campaña contra el paludismo..	341	Julio-Agosto	Las banderas de conveniencia duplicaron el número de buques en quince años .....	342	Septiembre
Convenio de colaboración entre la universidad de Santiago de Compostela y el ISM .....	342	Septiembre	La sociedad de salvamento tendrá un reglamento de tarifas a final de año .....	342	Septiembre
El ISM agiliza el trámite de las prestaciones sociales .....	343	Octubre	Tranmediterránea se abre camino en la Alta Velocidad .....	342	Septiembre
Nuevo centro estable de lucha contra incendios del ISM.....	343	Octubre	La UE reforzará la competitividad para recuperar empleo y flota .....	343	Octubre
Curso Básico OIT-Gente del Mar .....	344	Noviembre	Astilleros revisa el plan estratégico de competitividad .....	343	Octubre
<b>Marina mercante</b>			<b>Medio ambiente</b>		
La UE proroga las ayudas al sector naval .....	335	Enero	Unidos contra las artes destructivas .....	335	Enero
La UE aprueba solo la mitad de las ayudas al plan estratégico de los astilleros .....	335	Enero	Balance de una legislatura: contaminación y protección del medio ambiente .....	336	Febrero
El astillero de Puerto Real construirá dos nuevos ferrys .....	335	Enero	Balance de una legislatura: costas y espacios litorales, mayor protección.....	336	Febrero
Cruz Roja y Marina Mercante firman el plan de acción conjunta para 1996 .....	335	Enero	Balance de una legislatura: pesca responsable, el gran reto.....	336	Febrero
Los graneleros se diseñarán con criterios más fiables	335	Enero	La contaminación biológica, uno de los mayores problemas ecológicos del siglo XXI.....	337	Marzo
			FETCOMAR-Cataluña, en defensa del medio ambiente marino .....	337	Marzo



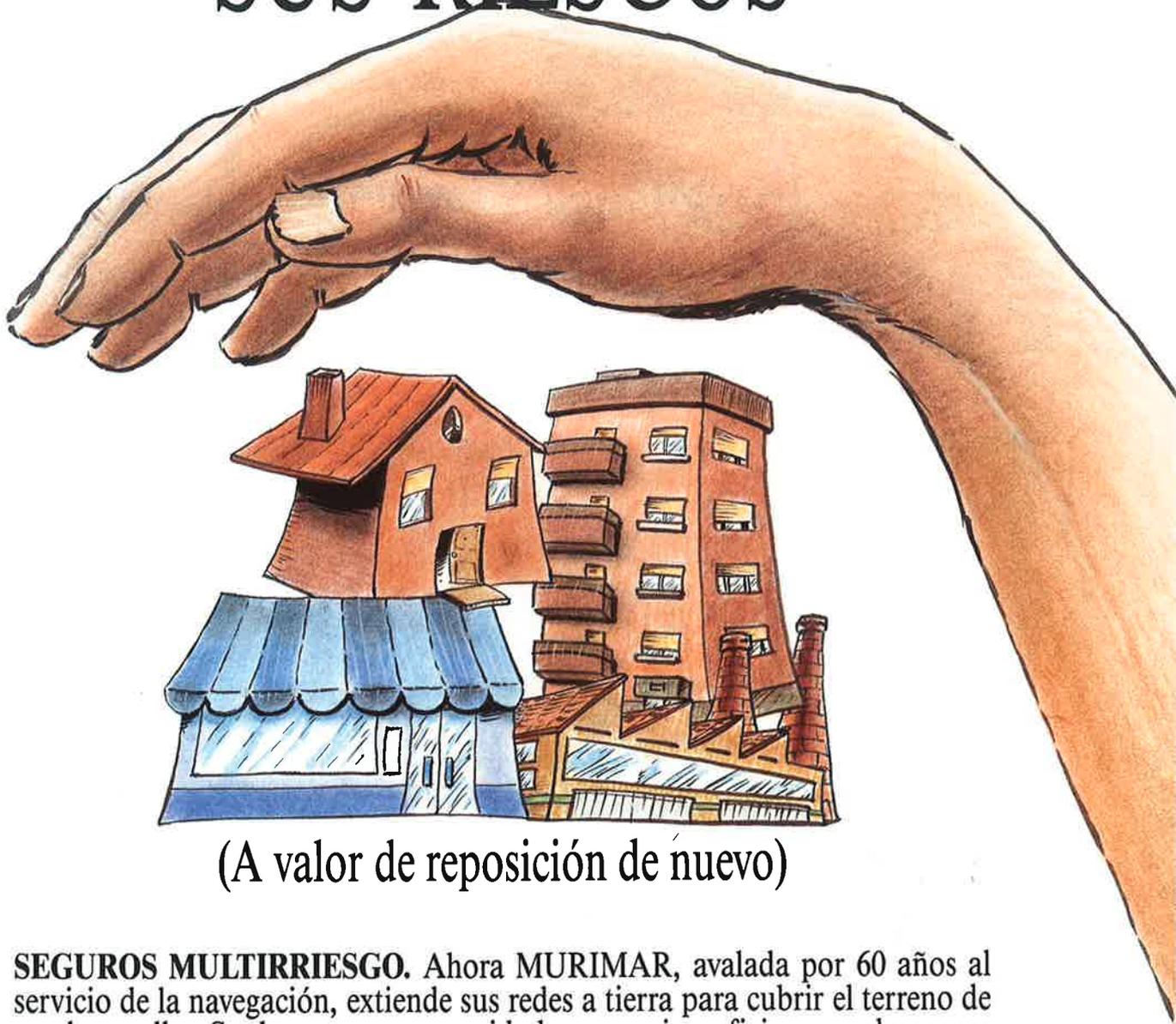
ARTÍCULO	Revista	Mes	ARTÍCULO	Revista	Mes
Se eliminará el vertido de 12 tóxicos organoclorados .....	338	Abril	Las importaciones de salmón noruego hundieron los precios .....	338	Abril
Vuelven los rederos ilegales al Mediterráneo .....	338	Abril	El mapa redefine las áreas de producción marisquera.....	339	Mayo
Masacre de focas en el Ártico.....	339	Mayo	Reguladas las capturas pelágicas en el Cantábrico .....	339	Mayo
Control de las aguas: una de cal, otra de arena.....	339	Mayo	Las campañas del FROM .....	339	Mayo
La protección de los océanos, sin acuerdo .....	340	Junio	Pesqueros del futuro para finales de 1996 .....	339	Mayo
Ajuste de flotas: comentarios de Greenpeace .....	340	Junio	Nuevo método de detección de biotoxinas .....	339	Mayo
Alta mortandad de cetáceos .....	341	Julio-Agosto	VII conferencia de la EAFE: un repaso a la pesca en Europa .....	339	Mayo
Noruega y Japón seguirán matando ballenas .....	341	Julio-Agosto	La Administración Pesquera apoya la línea de Seguros Acuícolas .....	339	Mayo
Italia se compromete a eliminar las redes de deriva .....	341	Julio-Agosto	Ajuste de flotas: Bruselas diseña otro ajuste duro para las flotas .....	340	Junio
La batalla contra los inmaduros .....	342	Septiembre	Comenzó la Costera del Bonito .....	340	Junio
Redes para la polémica .....	342	Septiembre	El PNV solicita la renovación de la Flota Atunera ..	340	Junio
Reducir el esfuerzo pesquero es rentable .....	342	Septiembre	La Cooperativa de Armadores de Vigo reclama una nueva política exterior pesquera .....	340	Junio
Conocer, proteger y gestionar los recursos del mar .....	342	Septiembre	Ajuste de flotas: España redujo su flota por encima de las exigencias comunitarias.....	340	Junio
Simpósio sobre túnidos en las Azores: ICCAT evalúa sus métodos de trabajo .....	342	Septiembre	Salvar el mejillón .....	340	Junio
Deterioro de mares y costas .....	343	Octubre	La Industria Conservera gana mercados.....	340	Junio
Sin nuevas pistas de la culera taxifolia .....	343	Octubre	Angola amplía su acuerdo pesquero con la Unión Europea .....	340	Junio
Encuentros Europeos para Pesca Responsable.....	344	Noviembre	El programa en Política Pesquera.....	341	Julio-Agosto
84 Reunión del ICES.....	345	Diciembre	Radiografía del Sector de la Pesca.....	341	Julio-Agosto
<b>Otros</b>			Mauritania ofrece su pesca a las Flotas Europeas.	341	Julio-Agosto
Nueva publicación del FROM: "La cocina del pescado de agua dulce... y algo más".....	337	Marzo	España aumenta su Cuota de Gallineta .....	341	Julio-Agosto
Visores nocturnos para facilitar la navegación.....	338	Abril	AETINAPE pide un plan estratégico para el sector pesquero .....	341	Julio-Agosto
La OMI fortalece la seguridad de los ferrys.....	338	Abril	Los mejilloneros gallegos centralizan sus ventas .....	342	Septiembre
Los accidentes marítimos continúan reduciéndose .....	338	Abril	Las Cooperativas Europeas ponen en marcha la mayor piscifactoría flotante .....	342	Septiembre
Mariscadoras de Ribeira ganan la batalla.....	338	Abril	Estabilizadas las pesquerías en el mundo.....	343	Octubre
<b>Pesca y política pesquera</b>			Londres se resiste a las indemnizaciones .....	343	Octubre
Tiempo de acuerdos. Nuevos TACs y cuotas para 1996 .....	335	Enero	Drástico ajuste fiscal del Gobierno Argentino. Amenaza económica para las empresas pesqueras españolas.....	343	Octubre
Los mejilloneros reclaman una normativa sanitaria europea.....	335	Enero	Horizonte despejado para la Industria Atunera.....	343	Octubre
El "Perkinsus" amenaza el futuro de la almeja fina gallega .....	335	Enero	Los armadores quieren dejar el "pool" de marinos .....	343	Octubre
Balance de una legislatura: España se integró en la Política Común de Pesca .....	336	Febrero	NAFO ignora los intereses pesqueros españoles...	343	Octubre
Los ayuntamientos litorales reclaman ayudas para los pescadores.....	336	Febrero	Las cofradías de pescadores reclaman una nueva delimitación de zonas marítimas .....	343	Octubre
Las Cofradías de Pescadores se acomodan al futuro .....	336	Febrero	Bruselas rebaja la reducción de la flota.....	344	Noviembre
SOS por la pesca .....	337	Marzo	España rechaza un TAC para la sardina.....	344	Noviembre
Bruselas y Rabat firmaron el acuerdo de pesca.....	337	Marzo	Probable prórroga del III POP .....	345	Diciembre
IFOP: plan para cambiar la flota pesquera .....	337	Marzo	ICCAT apuesta por la explotación sostenible de túnidos .....	345	Diciembre
Pescados de diseño .....	337	Marzo	El Consejo Nacional de Pesca buscará salidas a la crisis del sector.....	345	Diciembre
El IEO busca fletán fuera de los grandes bancos... ..	337	Marzo			
Bruselas obliga al Reino Unido a indemnizar a las Empresas Conjuntas.....	338	Abril			
España podrá producir 10.000 toneladas de salmón .....	338	Abril			

ARTÍCULO	Revista	Mes
<b>Puertos y costas</b>		
Faros bajo control remoto .....	335	Enero
Anatael Meneses anuncia una sola carrera para la Flota Civil .....	335	Enero
Balance de una legislatura: puertos del estado, el cambio absoluto .....	336	Febrero
Puertos del estado consolida su modelo empresarial .....	341	Julio-Agosto
<b>Sanidad marítima</b>		
La tuberculosis .....	335	Enero
Equipos de Protección Personal .....	336	Febrero
Intoxicaciones .....	337	Marzo
Cuerpos extraños .....	338	Abril
Úlcera péptica .....	339	Mayo
El tabaco .....	340	Junio
El tétanos .....	341	Julio-Agosto
La osteoporosis .....	342	Septiembre
Alteraciones debidas al calor .....	343	Octubre
<b>Seguridad y formación profesional</b>		
La Oferta Formativa de Bamio .....	335	Enero
Hay que saber elegir los Cursos de Formación.....	335	Enero
XIV Congreso Mundial sobre Seguridad y Salud en el Trabajo.....	337	Marzo
La competencia profesional de los tripulantes, factor clave .....	338	Abril
La Prevención y la Formación, factores clave para evitar los riesgos laborales-XIV Congreso Mundial de Seguridad y Salud en el Trabajo.....	339	Mayo
Bamio: cuatro años formando a la gente del mar...	340	Junio
La seguridad y el medio ambiente, claves para las aguas comunitarias.....	343	Octubre
<b>Trabajo y Seguridad Social</b>		
Nuevo reglamento para las Mutuas de Accidentes de Trabajo. Plan integral de modernización de la Seguridad Social.....	335	Enero
Sin soluciones inmediatas para el desempleo. Informe único sobre el empleo de la UE .....	335	Enero
Las pensiones subieron el 3,5 por ciento .....	335	Enero
El fin de la mediación pública en la contratación laboral .....	335	Enero
Balance de una legislatura: un modelo de seguridad social viable, integrado y progresista.....	336	Febrero
Balance de una legislatura: el mercado de trabajo se moderniza .....	336	Febrero
En 1995 bajó el paro y se creó empleo.....	336	Febrero

ARTÍCULO	Revista	Mes
Ayudas, subvenciones y otras medidas encaminadas a fomentar el empleo .....	336	Febrero
Registro de prestaciones sociales Públicas.....	337	Marzo
Ayudas, subvenciones y otras medidas encaminadas a fomentar el empleo .....	337	Marzo
Creados más de 50 servicios integrados de empleo .....	338	Abril
Regulación de empleo y traslados colectivos .....	338	Abril
El MAPA y la UE financian el Plan de Jubilaciones Anticipadas .....	338	Abril
Sindicatos Pesqueros del Sur de Europa unifican estrategias .....	338	Abril
El derecho de reunión.....	339	Mayo
Ya hay más de siete millones de pensionistas.....	340	Junio
El descuelgue salarial .....	340	Junio
CC OO reclama la regulación del sector marítimo .	340	Junio
Nueva Guía Laboral y de Asuntos Sociales 1996 ..	341	Julio-Agosto
El diálogo social en marcha .....	341	Julio-Agosto
"Nuestro objetivo es crear empleo estable", Javier Arenas Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales	341	Julio-Agosto
La Modificación Sustancial de las Condiciones de Trabajo .....	341	Julio-Agosto
Pesca: Reivindicación sindical de negociación colectiva.....	341	Julio-Agosto
La Cofradías proponen un sistema optativo de cotización por base fija.....	341	Julio-Agosto
El INEM potencia nuevos yacimientos de empleo	342	Septiembre
Constituida la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el trabajo.....	342	Septiembre
La Reforma de Jornada .....	342	Septiembre
Presupuestos Seguridad Social 1997. El gobierno garantiza el poder adquisitivo de las pensiones	343	Octubre
Compromiso de futuro para consolidar el sistema. Acuerdo histórico Gobierno-Sindicatos sobre el futuro de las pensiones .....	343	Octubre
Seguridad e higiene en el trabajo .....	343	Octubre
Balance Diálogo Social .....	344	Noviembre
Nuevas normas para mejorar las condiciones de trabajo de la gente del mar.....	344	Noviembre
Aprobado el Proyecto de Ley que garantiza la revalorización de las Pensiones.....	345	Diciembre

Información elaborada por Raúl Gutiérrez, Concha H. Carazo, Vidal Maté, Inés Otero y Mery Varona.

# MURIMAR LE CUBRE SUS RIESGOS



(A valor de reposición de nuevo)

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



**MURIMAR**  
MUTUA DE RIESGO MARITIMO

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

