

# MAR

N.º 325 - FEBRERO 1995



Marina  
Mercante

**MEJORAS  
PARA EL SEGUNDO  
REGISTRO**

**MARRUECOS, EL  
ACUERDO MAS DIFICIL**

**OFENSIVA CONTRA LA LEY DE COSTAS**



# 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



**6**

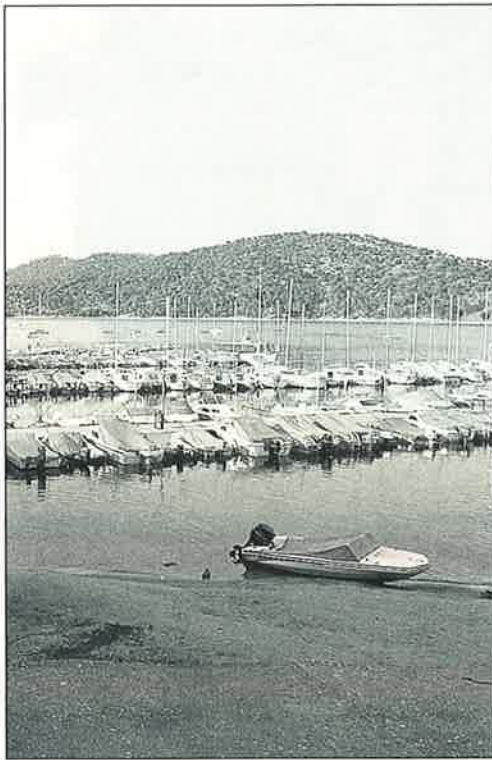
## MEJORAS PARA EL SEGUNDO REGISTRO

El Gobierno aprobó mejoras para el Segundo Registro de Canarias vía reducciones del IRPF y la cuota empresarial a la Seguridad Social.

**48**

## RECUPERACION DE LA INDUSTRIA NAUTICA

La industria náutica, tras un tiempo de cierto letargo, parece ha iniciado su recuperación.



**12**

## ACUERDO DIFICIL

La Unión Europea se prepara para la negociación de un acuerdo difícil con Marruecos en pesca.

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

**Director general:** Jesús Muela.

**Director:** Vidal Maté.

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

**Secretaría de Redacción:** María Victoria Ugarte.

Para entrar en contacto con el ISM: **Alicante:** Casa del Mar, Muelle del Poniente - Tel. (965) 22 34 53. **Almería:** Casa del Mar - Tel. (951) 23 82 22. **Baleares:** Casa del Mar, Muelle Viejo, s/n. - Tel. (971) 72 56 06. **Barcelona:** Puigxurriquer, s/n. - Tel. (93) 441 05 15. **Bilbao:** Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 62 22. **Cádiz:** Casa del Mar - Tel. (956) 25 17 04. **Cartagena:** Casa del Mar, Muelle Alfonso XII - Tel. (968) 50 20 50. **Castellón:** Casa del Mar, Plaza Monturiol, s/n. - Tel. (964) 22 14 08. **Ceuta:** Casa del Mar, Avda. Cañonero Dato, 20. - Tel. (965) 51 11 24. **Gijón:** Casa del Mar, Eduardo Castro, s/n. - Tel. (985) 32 51 03. **Guipúzcoa:** Casa del Mar, Pasaje de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. **Huelva:** Casa del Mar, Avda. Hispano-América, s/n. - Tel. (955) 25 75 65. **La Coruña:** Casa del Mar, Avda. Ramón y Cajal - Tel. (981) 28 70 00. **Las Palmas:** Casa del Mar, León y Castillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58. **Lugo:** Carril dos Loureiros, s/n. - Tels. (982) 22 34 50 ó 22 34 54. **Madrid:** Luisa Fernanda, 16. - Tel. (91) 241 97 60. **Málaga:** Puente del Carmen, s/n. - Tel. (952) 22 72 75. **Mejilla:** Inspector Torralba, 9 - Tel. (952) 68 16 64. **Santa Cruz de Tenerife:** Avda. de Anaga - Tel. (922) 27 11 50. **Sanlúcar:** Casa del Mar, Avda. Solieiza, 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. **Vilagarcía de Arosa:** Casa del Mar, Avda. de la Marina, s/n. - Tel. (966) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

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

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

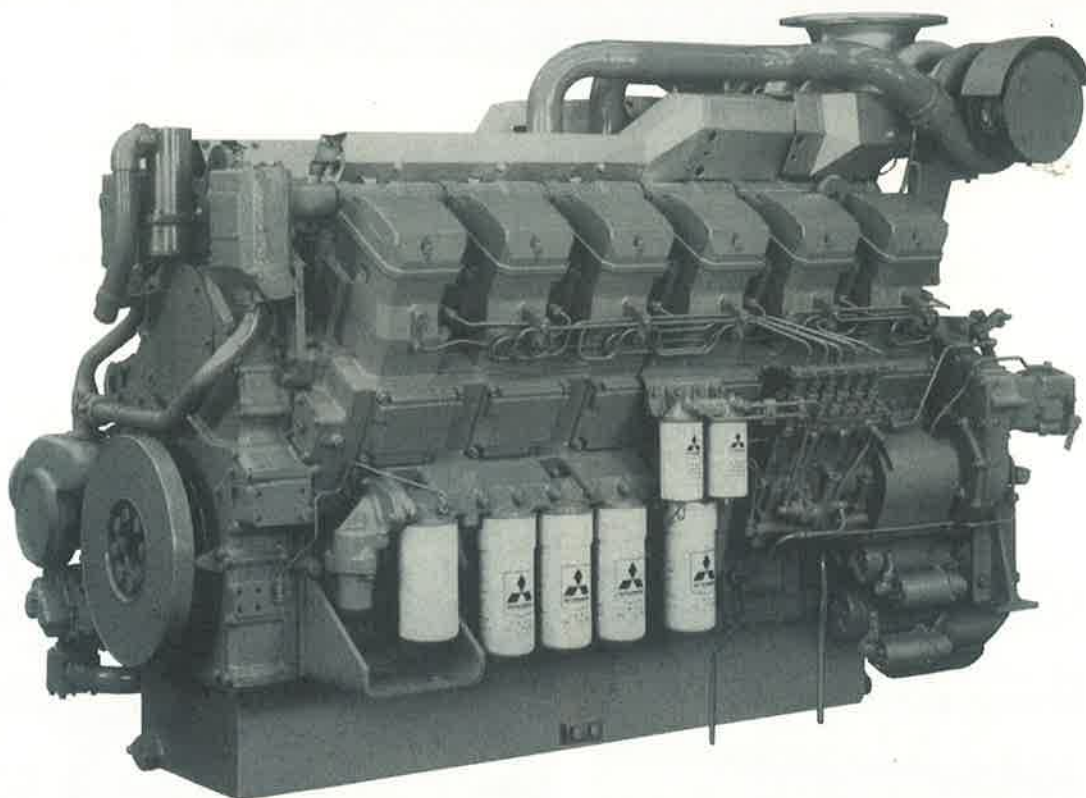
**Imprime:** EGRAF, S. A. Polígono Industrial de Vallecas. Calle Luis I, 5-7. 28031 MADRID. Depósito legal: M. 16516/1963. NIPD: 205-94-003-X

MAR no se hace responsable de las opiniones vertidas en los artículos y entrevistas publicados. Solo 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.



# 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.



**C**ALMA relativa en el sector marítimo-pesquero tras un final de año cargado de negociaciones y polémicas. Tras el acuerdo para la plena incorporación de España en la Política Pesquera Común, acogido mayoritariamente por el sector de forma favorable, en las últimas semanas se han hecho evidentes algunas discrepancias, fundamentalmente entre los pescadores del País Vasco y Cantabria, para quienes no es asumible el intercambio de cuotas de anchoa realizado con Francia.

El tiempo dirá si los pescadores vascos y cántabros tienen razón con motivo de la próxima costera. Sin embargo, de lo que no hay duda es que dentro de unos meses pueden volver a renacer y con mayor virulencia los conflictos con los pescadores franceses en la costera del bonito si antes no hay compromisos bilaterales sobre esta actividad entre ambos Gobiernos. En los últimos meses ambas Administraciones han llevado a cabo también otros acuerdos en las parcelas de la agricultura y la pesca y es probable se traten de buscar también fórmulas para que la costera de este año no sea una batalla en el mar.

A la espera de las nuevas costeras en el norte, otra parte importante de la flota de bajura anda preocupada ya en este momento por las ya inminentes negociaciones con las autoridades de Marruecos con el fin de llegar a un nuevo acuerdo para los próximos cuatro años. En medios de la Administración no se oculta que van a ser unas discusiones difíciles, teniendo en cuenta las ya tradicionales exigencias de las autoridades de Rabat y mucho más en este momento, cuando Marruecos trata de arrancar las máximas concesiones en Bruselas para integrar su economía en la Unión Euro-

COMERCIO  
DIAS

pea. Además, las autoridades de Rabat tienen en este momento clavada la espina del acuerdo para la exportación de tomate a los países miembros de la Unión Europea que no beneficia precisamente sus operaciones. Marruecos parece tiene intención de dar la batalla por la pesca y lograr, incluso, lo que habría perdido en otro tipo de acuerdos. De lo que no hay dudas es que finalmente tiene que haber un entendimiento antes del 1 de mayo y que la Unión Europea pretende mantener los actuales niveles de capturas siempre que no haya razones técnicas, que no las hay, sobre *stocks* en esos caladeros que lo impidan.

La pesca va a ser noticia en los próximos meses, como ya lo está siendo para muchos armadores, que tratan de lograr el máximo de cuota en las capturas del fletán negro

frente a las pretensiones de los canadienses.

En otro orden de cosas, la Marina Mercante también ha sido actualidad en las últimas semanas. Primero, por una razón política como ha sido la salida de Rafael Lobeto como director general de la Marina Mercante y el nombramiento de Pedro Anatael. Hacía ya mucho tiempo que se había rumoreado la salida de Rafael Lobeto, que se ha incorporado a la empresa de remolcadores Remasa. En su haber, entre otras cosas, cabe destacar la puesta en marcha del Plan Nacional de Salvamento.

Una segunda noticia importante para la Marina Mercante, aunque para muchos sigue siendo insuficiente, es la aprobación por parte del Gobierno de mejoras en el Segundo Registro, aumentando hasta el 25 por 100 la exención por IRPF y hasta el 70 por 100 de las cuotas empresariales a la Seguridad Social. A pesar de ello, es indudable que los registros bajo banderas de conveniencia siguen sacando delantera. ■

Vidal MATÉ

## DE LA PESCA A LA MERCANTE





Aprobadas nuevas medidas fiscales y sociales

# MEJORAS PARA EL SEGUNDO REGISTRO

El Segundo Registro de Canarias tiene ya una mejora de las bonificaciones de las cargas fiscales y sociales gracias a la iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista. A pesar de este gran paso adelante, el Registro canario no está en condiciones de competir con otras banderas de conveniencia. Tanto el senador socialista José Segura como Anave coinciden en que el Registro canario todavía no es una alternativa para «robar» buques a los registros de Madeira, Grecia o Dinamarca.





**D**ESDE hace ya algunos años la flota mercante española pierde tonelaje de forma preocupante. Durante 1993 la flota de buques mercantes de pabellón español perdió el 47 por 100 de su TRB. La mayoría de estos buques se registran bajo pabellones o banderas de conveniencia con el fin de ser competitivos.

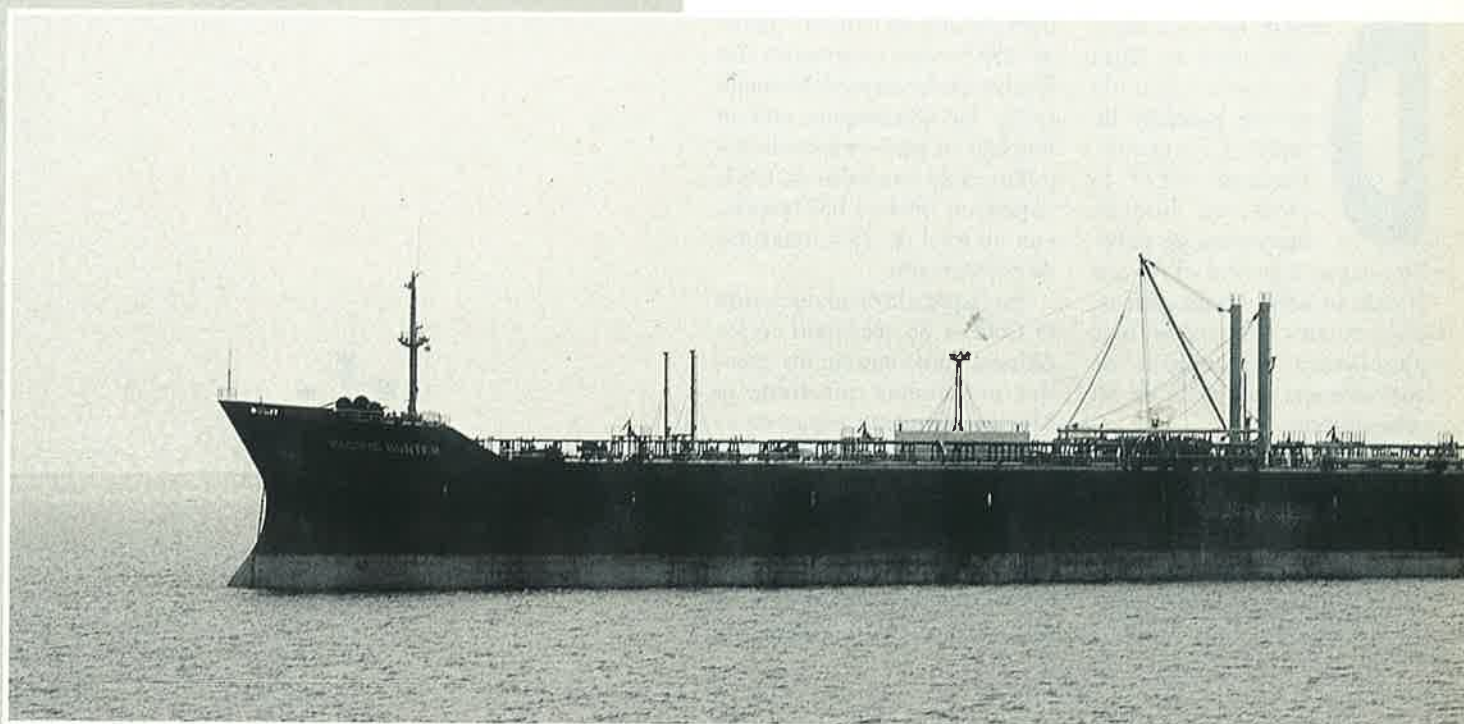
Esta situación se vivía en muchos países europeos y algunos optaron por crear Registros especiales. Por ejemplo, Noruega. Según datos de la OCDE, en Noruega el descenso del número de buques y del tonelaje

transportado se detuvo a partir de 1987 con la creación del Registro Internacional Noruego (NIS). De 486 buques, con un tonelaje en peso muerto de 8,9 millones de toneladas en 1987, se pasó en 1994 a 1.037 buques, con un total de 35,4 toneladas de peso muerto.

En España la disminución de la flota se ha acelerado en los últimos años; uno de los grandes problemas que tiene la Marina Mercante española es que el 60,6 por 100 del tonelaje de la flota, es decir, 2.360.000 toneladas de registro bruto, está abanderado en otros registros. Ante la necesidad de frenar esta tendencia progresiva de la flota nacional hacia pabellones







**Se establecerá una bonificación del 70 por 100 en la cuota empresarial a la Seguridad Social y del 25 por 100 del IRPF.**

**Para el senador socialista José Segura el Segundo Registro nunca va a ser competitivo con banderas de conveniencia como Madeira.**

**Según la plataforma para la defensa del sector marítimo, si el armador tiene acceso a banderas de conveniencia nunca recurrirá al Registro canario.**

de conveniencia, el Gobierno español creó, a través de la Ley 27/92, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, de 24 de noviembre de 1992, en su disposición adicional decimoquinta, el Segundo Registro de Canarias. Esta medida creó muchas polémicas. ITF declaró este Registro de Canarias bandera de conveniencia. Para la plataforma para la defensa del sector marítimo (STMM, ARE, CIG-Mar y AETINAPE), las medidas laborales «abocan al desempleo a un gran número de marinos españoles. Además, este Registro ni abarata fletes ni crea empleo, como nos lo quieren hacer creer».

Según datos de la plataforma para la defensa del sector marítimo, en el año ochenta había 1.000 buques de porte grande y mediano, en el ochenta y seis quedaban alrededor de 500, con 4.000.000 de toneladas de registro bruto, y hoy apenas llegamos a las 200 unidades pequeñas y alrededor de 1.000.000 de toneladas.

«Es difícil distinguir entre el Segundo Registro y las banderas de conveniencia», señala un

estudio elaborado por dicha plataforma. Aseguran que dicho Registro ha acabado en Galicia con 13.000 puestos de trabajo directos, que a nivel estatal alcanzan los 15.000. «El Gobierno central como el autonómico están en la obligación de adoptar medidas de reconversión y readaptación de los desempleados.»

Un año y medio después se aprueba la Ley de Régimen Económico y Fiscal, de 7 de julio, en la que se establecen las ventajas fiscales. Estas medidas, tan esperadas por los armadores, resultaron ser decepcionantes.

Ya entonces, el senador socialista José Segura declaró a la revista MAR que «hay que mejorar los incentivos fiscales, y la prueba más evidente de ese sentimiento está en el artículo 79, que deja estos incentivos abiertos a una fluctuación». (MAR, julio-agosto de 1994). Y continuaba diciendo: «...de hecho, en la Ley de Presupuestos Generales del Estado de 1995 va a mejorarse».

El artículo 79 de la referida Ley 19/1994 remite a los Presupuestos Generales del Estado





año tras año para adoptar medidas que vayan mejorando esa competitividad.

### Enmiendas socialistas

El pasado mes de diciembre, el Grupo Parlamentario Socialista presentó tres enmiendas para modificar determinados artículos de la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias. Estas enmiendas, que fueron aprobadas, se presentaron ante la escasa matriculación de buques en el Registro Especial, y tenían como objetivo hacer competitivo al Segundo Registro con registros especiales de otros países comunitarios en los que las empresas navieras españolas están registrando sus buques.

Una de las enmiendas establecía:

«Artículo 78.1: Para los tripulantes de los buques inscritos en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras se establece una bonificación del 70 por 100 en la cuota empresarial a la Seguridad Social.»

Otra enmienda decía:

«De modificación del artículo 75.1 de la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, por el cual se sustituye el 15 por 100 por el 25 por 100.»

La aprobación de estas enmiendas supone grandes ventajas fiscales, no sólo para el empresario sino también para el trabajador, y significa un paso más para hacer el Segundo Registro competitivo frente a otros registros extranjeros. Estas medidas beneficiarán no sólo a los 11 buques inscritos en el Registro de Canarias, sino también a 40 buques que operan en los servicios regulares con las islas, según lo previsto en la ley del REF de Canarias.

De todo esto, lo que ha resultado evidente es la concienciación y sensibilidad del Grupo

Parlamentario Socialista ante la necesidad de consolidar el Segundo Registro Canario para mantener los puestos de trabajo de los tripulantes españoles y proporcionar la competitividad en el mercado internacional del flete y así impedir el éxodo permanente de nuestros barcos a otras banderas.

A pesar de ello, para el senador socialista José Segura el Segundo Registro nunca va a ser competitivo con otras banderas, como Madeira, en donde a lo mejor en un buque hay 50 tripulantes y los 50 son de terceros países.

### Reactivar la flota

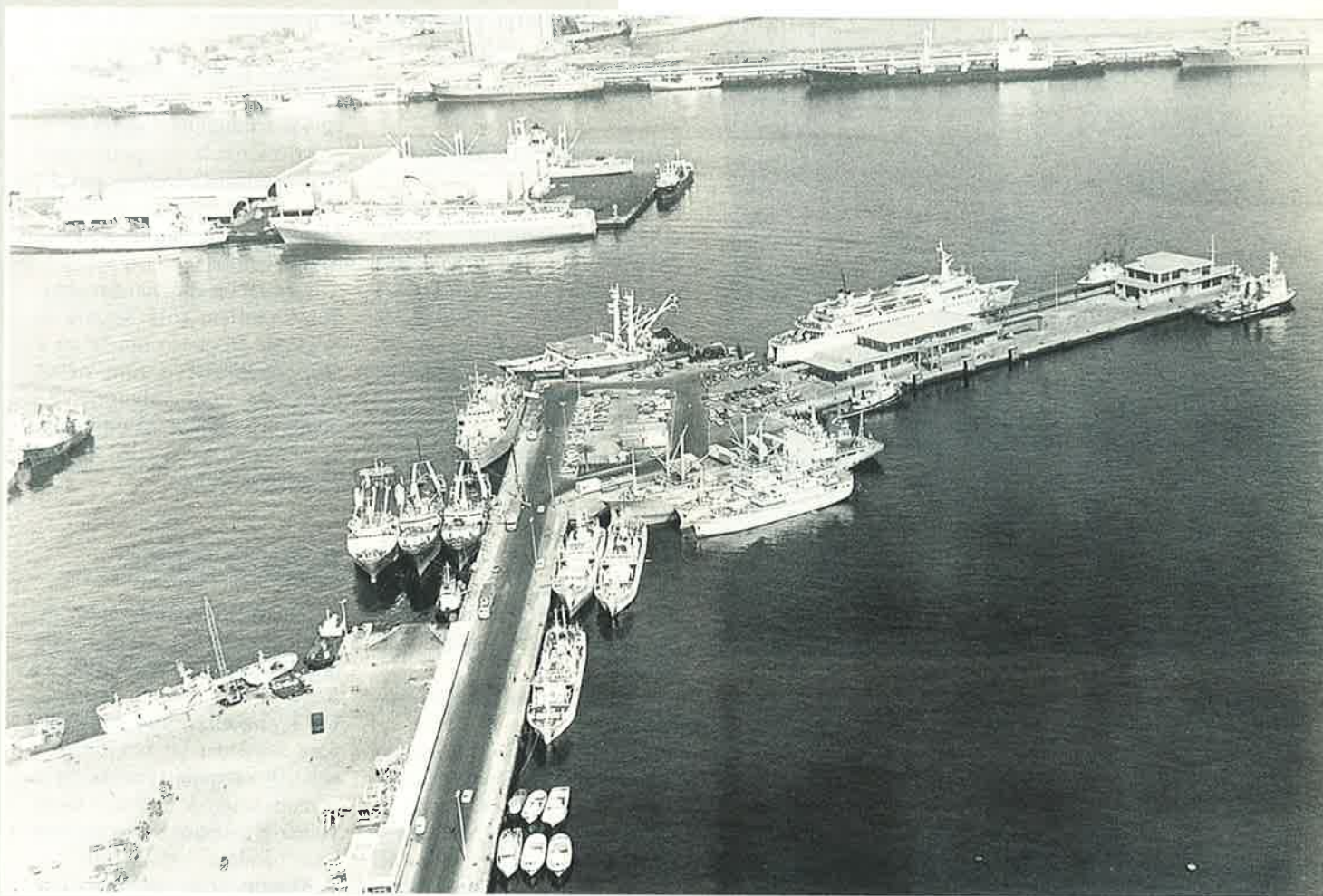
Desde el pasado mes de julio, en el que se establecieron las ventajas fiscales para el Registro canario, el sindicato UGT comenzó una campaña para aumentar las bonificaciones, cuyo objetivo era reactivar la renovación de la flota y hacer volver a los barcos inscritos en otras banderas extranjeras.

Mantuvieron reuniones con el ministro de Transportes, con el de Economía, con el de Trabajo, con la Dirección General de la Marina Mercante y con Anave, hasta que el pasado mes de noviembre Manuel Domínguez Segade, secretario general de UGT, Sector Mar, se reunió con el presidente del Gobierno, Felipe González. Ante la situación tan problemática de la Marina Mercante, Felipe González le remitió a una reunión monográfica sobre la cuestión.

En opinión de UGT, las mejoras de las bonificaciones de las cargas fiscales y sociales van a crear empleo. «Nosotros solicitamos medidas que beneficien al armador para crear empleo.» En este sentido, fuentes de UGT manifestaron que también piden que se haga extensivo a los buques que realizan el tráfico Península-Baleares o entre Baleares, o a los







**UGT realizará las gestiones necesarias para que las empresas estatales que tengan barcos en banderas de conveniencia se inscriban en el Segundo Registro.**

**Anave: «Las medidas aprobadas no son una solución definitiva, pero denota una voluntad política de avanzar».**

buques estratégicos (los que transportan derivados del petróleo y agua).

Según UGT, otro paso posterior a estas medidas será reunirse con el INI para que las empresas estatales vuelvan de las banderas de conveniencia. «Tenemos que agarrarnos al Segundo Registro y ver si vuelve la flota», asegura Jesús Villabona, de UGT.

Para la plataforma para la defensa del sector marítimo, «el compromiso de la Administración debe de ser un marco institucional competitivo que haga factible el mantenimiento y viabilidad futura de una flota española con marinos españoles, el 80 por 100 gallegos».

Para el senador del Grupo Socialista José Segura, «no es admisible que empresas públicas tengan sus buques en banderas de conveniencia». De

hecho, José Segura va a dirigir un escrito al ministro de Economía, Pedro Solbes, y al de Transportes, José Borrell, solicitando que dicten las órdenes oportunas a las empresas de capital mayoritario del Estado y que dependen de la Dirección General del Patrimonio, para que los barcos que tengan en terceros países los retornen al Segundo Registro.

Respecto a la opinión de CC OO, la revista MAR ha tratado de ponerse en contacto con este sindicato en diversas ocasiones, sin obtener respuesta.

### **Política de avance**

Para la Asociación de Navieros Españoles (Anave) y para el senador socialista José Segura, quien ha trabajado duramente por la aprobación de estas medi-





das, el Segundo Registro no supone aún una alternativa para «robar» buques a los registros de Madeira, Grecia o Dinamarca, pero sí suponen un paso decisivo.

Anave ha declarado a la revista MAR que, en primer lugar, *«reiterar que aspiramos a la zona ZEC y, en cuanto a las nuevas medidas, no supone una solución definitiva pero es positivo porque es una ayuda económica y denota una voluntad política de seguir avanzando».*

El portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, José Segura, denuncia que se está produciendo un éxodo de barcos a paraísos fiscales (banderas de conveniencia) para abaratar los costes. *«Ante esto me rebelo»,* asegura José Segura. Y continúa: *«Mejorando el Segundo Registro ofrecemos un registro razonablemente competitivo».* Para el senador socialista, aquellos armadores que teniendo sus buques en otras banderas y no vienen al Registro canario, que asuman sus responsabilidades. *«Cuando vengan a pedir créditos blandos, que la Administración tome medidas, si no haremos que se tomen desde el Parlamento.»* Para José Segura, los armadores privados deberían tener una visión de Estado, y aquellos que tengan buques en terceros países, integrarlos al Segundo Registro. *«Con ello se mantendrán puestos de trabajo para tripulantes españoles y adquirirían fuerza moral para dialogar con la Administración a partir de esa prueba de buena voluntad.»*

Para el senador socialista, a partir de 1995 debería existir un nuevo plan de modernización de la flota española, poniéndola en situación de afrontar los próximos años que vienen de liberalización plena del tráfico marítimo, de ahí *«la necesidad de que una asociación como Anave deba ejercer el liderazgo en el sector».*

En opinión de José Segura, los armadores pretenden que las empresas navieras españolas

puedan integrarse en la zona ZEC, y no se puede ya que es para el tráfico comercial de empresas comunitarias, que no tributan mientras esté en estocaje.

Por último, el senador socialista asegura que hará, durante este primer trimestre, un seguimiento a efectos de comprobar si las medidas contenidas han tenido efecto y se han registrado nuevos barcos. *«Si no hay éxito, a lo mejor tomamos otra medida legislativa.»*

Para el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante (COMME), el Registro Especial de Canarias será competitivo respecto a otros registros extranjeros con la aprobación de las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista.

## Proyecto de real decreto

Con la Ley 42/1994, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, que acompaña a la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 1995, quedan elevados los referidos porcentajes de bonificación.

En la actualidad se halla en fase de discusión muy avanzada un proyecto de real decreto que permitirá el acceso al Registro Especial de aquellos buques que transporten mercancías de interés estratégico (petróleo, productos derivados del petróleo y agua potable).

Según Marina Mercante, haciendo efectivo el Registro Especial se estará fomentando que se inscriban buen número de buques que, a su vez, tendrán que emplear obligatoriamente capitanes y oficiales de nacionalidad española, así como tripulantes comunitarios, entre los que, es de esperar, los marinos españoles tengan un peso considerable. ■

Inés OTERO

Deberá estar en v

# MARRUECOS, DE UN ACUE

Administración comunitaria y las autoridades de Marruecos preparan ya las negociaciones para la renovación del acuerdo en materia de pesca, que deberá estar en vigor para el próximo 1 de enero. Fuentes de la Administración española han reconocido la posibilidad de que sean unas negociaciones difíciles, algo que ya viene siendo habitual para este tipo de acuerdos, pero más en este momento, cuando la pesca puede ser uno de los principales instrumentos de Marruecos para hacer valer sus intereses ante las autoridades comunitarias.

**E**SPAÑA limita al sur no solamente con Marruecos como algo abstracto, sino con un país que supone un importante competidor en materia de algunas producciones agrícolas, como el tomate, y con unos caladeros necesarios por el momento para la flota española. No se pueden entender las negociaciones con Marruecos si no se atienden ambas posiciones, la agrícola y la pesquera, en cuanto las autoridades de Rabat tratan de compensar sus posiciones.

Durante los últimos meses Bruselas y Rabat discutieron la aplicación de un acuerdo para las importaciones de tomate, que al final quedaron en 130.000 toneladas.

Aunque su produjeron protestas de agricultores canarios, la realidad es que el Gobierno de Rabat se resistió a firmar el texto que había sido cerrado en Bruselas por sus representantes. Al final, cuando vieron que era aún más negativo para sus intereses el acuerdo GATT, Marruecos firmó el compromiso sobre tomate pero sin aceptar sus condiciones.

Es un dato que teóricamente nada tiene que ver con la pesca, pero que es preciso tener en cuenta a la hora de iniciar las nuevas negociaciones para renovar el acuerdo. Rabat se supone va a partir de unas posiciones de gran firmeza, tratando de sacarse con la pesca la espina que tiene clavada por el acuerdo del tomate.

Las conversaciones para este nuevo compromiso se debían haber iniciado ya a finales del mes de enero. Sin embargo, se hubieron de retrasar ante el cambio de comisarios introducido en la Unión Europea. Sin embargo, se trata de unos contactos que se deben llevar a cabo cuanto antes



Bruselas se opone a una reducción



por el 1 de mayo

# A LAS PUERTAS

# ACUERDO DIFÍCIL



de capturas, como propugna Rabat

si se pretende tener un acuerdo en el tiempo fijado de antemano por ambas partes.

Las autoridades comunitarias, según todos los indicios, se mantienen en sus planteamientos iniciales de ir a una reducción del esfuerzo pesquero, que se traduciría no solamente en menos barcos sino también en una reducción de capturas; en su opinión, para recuperar los caladeros. Se trata de una postura que mantienen ya durante los últimos años y que les ha dado buenos resultados en cuanto, efectivamente, se han ido introduciendo progresivamente limitaciones y nuevas imposiciones en materia de controles, servicios, prestaciones y apoyos económicos en general.

Para la Administración comunitaria hay cuestiones perfectamente negociables en unos términos razonables, como son las referidas a las prestaciones, ayudas directas vía subvenciones u otras indirectas para potenciar su desarrollo. Pero en materia de recortes a las actuales capturas, la Unión Europea mantiene una postura de total rechazo, siempre que la misma no esté claramente justificada por una evidente reducción de los *stocks*, cosa que no se ha producido. En estas circunstancias, es de esperar que las negociaciones estén sometidas a numerosos parones y que la fase final de las mismas, como ha sucedido habitualmente en el pasado, tenga lugar en los últimos días de abril o unas horas antes de que expire el plazo. Incluso, como sucedió en 1992, que el acuerdo formal se retrasara para luego aplicarlo con efecto retroactivo.

El actual acuerdo se cerró el 15 de mayo de 1992, aunque a efectos de cómputo era de aplicación desde el 1 de mayo de ese mismo mes. En teoría tenía una duración de cuatro años, si bien en el mismo se contemplaba también una revisión al término de los dos primeros años. Las autoridades de Marruecos entendieron que la revisión en esa fecha podía suponer prácticamente un vuelco en las condiciones fijadas en 1992. Ello dio lugar a las conversaciones mantenidas el pasado año, en las que se llegó a un acuerdo por el que se partían las diferencias. Ni revisión total al término de los dos primeros años ni culminación de los cuatro años. Para la Administración española el sistema fue positivo, en cuanto ha permitido seguir pescando un año más con el actual acuerdo, lejos de las pretensiones de las autoridades de Rabat.

El coste del actual acuerdo asciende a 13.200 millones de pesetas anuales pagados por Bruselas, a los que se suman otros 2.347 millones pagados por los armadores en concepto de canon por la actividad de casi 700 barcos. ■

V. M.



Para el sector de la pesca, los resultados de la Ronda Uruguay del GATT, ratificados por más de un centenar de países la primavera pasada y con entrada en vigor para 1995, no van a ser importantes en lo que se refiere a la mayor apertura de las importaciones y, en consecuencia, para la invasión de los mercados. Según los datos manejados por la Administración pesquera, de las 92 posiciones arancelarias para las que se decidió una rebaja en los derechos de importación, solamente trece posiciones y diez

## Los resultados del Acuerdo GATT en el sector de la pesca



# REPERCUSIONES LIMITADAS PARA LAS IMPORTACIONES

productos son considerados como sensibles para el sector de la pesca en España, y de ellos solamente para cuatro ha variado por el momento de su situación respecto al año pasado. Se trata del pez espada congelado, filetes de merluza congelados, otras carnes de merluza también congeladas y preparados y conservas de sardinas, productos que suponen el 7,1 por 100 de las importaciones de pescados de terceros países.







**E**N el sector de la pesca, con una Unión Europea fuertemente dependiente ya de las importaciones, al igual que sucede en el caso de España, la apertura de fronteras no es una situación nueva, sino algo que se ha ido realizando ya progresivamente en los últimos tiempos. Ha sido simplemente una consecuencia de la situación de las pesquerías comunitarias y las necesidades de aprovisiona-

**De las noventa y dos posiciones  
arancelarias para  
las que se han rebajado  
los derechos de importación,  
solamente trece y diez  
producciones son sensibles  
en España.**

miento, junto a la obligación de buscar otros caladeros. Bruselas ha tenido que ir abriendo progresivamente la mano sin que existiera ningún mandato o negociación en el marco del GATT.

Del total de las importaciones de productos pesqueros que se realizan por la Unión Europea, el 60 por 100 al menos de los mismos entran ya con derecho reducido o nulo, debido a los numerosos acuerdos de cooperación suscritos con diferentes países. Al igual que sucede en política agrícola, hay acuerdos con países de la ACP, con países de la EFTA, compromisos con los países mediterráneos, etc. Anualmente se abren además contingentes arancelarios con derechos nulos o reducidos para una serie de productos demandados por las industrias comunitarias.

A partir de esta situación, no precisamente de un mercado cerrado a las importaciones de terceros países en productos de la pesca, la Unión Europea presentó ante el GATT una oferta para la reducción de aranceles en 95 de las 325 posiciones que existen para este sector en el Arancel Aduanero Común. Junto a esta oferta se negoció igualmente la posibilidad de reducir los derechos de aduana a otros dieciséis productos a cambio de un mayor acceso de las flotas comunitarias a determinados caladeros de países netamente exportadores a la Unión Europea. Antes de las negociaciones del GATT, de las 325 posiciones arancelarias había 192 con arancel igual o superior al 15 por 100, lo que significa que la oferta inicial de la Unión Europea afectaba a solamente el 50 por 100 de esas posiciones. En los compromisos de la Ronda Uruguay del GATT, para la mayor parte de los productos a importar los aranceles van a quedar, en un período de cinco etapas, en torno al 7,5 por 100 (anexo 1).

Del total de esas 92 posiciones arancelarias para las que se aplica una reducción de derechos, la Administración española considera solamente trece posiciones y diez productos como sensibles para los intereses del sector. Estas diez producciones (anexo 2) supusieron en 1992 unas importaciones de 184.054 toneladas, frente a una producción nacional



Anexo 1

**ACUERDOS DE LA RONDA URUGUAY:  
DERECHOS DE ADUANA A LA IMPORTACION EN LA UNION EUROPEA  
QUE HAN SIDO REDUCIDOS**

PRODUCTO	CNC Año 1994	CNC Utilizado en la Ronda Uruguay	Derecho aduana 1994 (%)	Nuevo derecho aduana (%)
<b>VIVOS</b>				
Peces ornamentales de mar	0301 10 90	0301 10 90	15	7,5
Anguilas	0301 92 00	0301 92 00	3	0
<b>FRESCOS Y REFRIGERADOS</b>				
Sollas ( <i>Pleuronectes platessa</i> )	0302 22 00	0302.22 00	15	7,5
Bacalaos ( <i>Gadus ogac</i> y <i>Gadus macrocephalus</i> )	0302 50 90	0302 50 90	15	12
Eglefinos ( <i>Melanogrammus aeglefinus</i> )	0302 62 00	0302 62 00	15	7,5
Carboneros ( <i>Pollachius virens</i> )	0302 63 00	0302 63 00	15	7,5
Mielgas ( <i>Squalus acanthias</i> )	0302 65 20	0302 65 10*	8	6
Pintarrojas ( <i>Scyliorhinus</i> spp.)	0302 65 50	0302 65 10*	8	6
Anguilas ( <i>Anguilla</i> spp.)	0302 66 00	0302 66 00	3	0
Gallineta nórdica ( <i>Sebastes marinus</i> )	0302 69 31	0302 69 31	8	7,5
Demás gallinetas nórdicas ( <i>Sebastes</i> spp.)	0302 69 33	0302 69 33	15	7,5
Merlanes ( <i>Merlangus merlangus</i> )	0302 69 41	0302 69 41	15	7,5
Maruca y escolanos ( <i>Molva</i> , spp.)	0302 69 45	0302 69 45	15	7,5
Abadejos ( <i>Theragra chalcogramma</i> y <i>Pollachius pollachius</i> )	0302 69 51	0302 69 51	15	7,5
Bacaladilla ( <i>Micromesistius poutassou</i> o <i>Gadus poutassou</i> )	0302 69 85	0302 69 85	15	7,5
Polaca austral ( <i>Micromesistius australis</i> )	0302 69 97	0302 69 95*	15	7,5
Congribadejo rosado ( <i>Genypterus blacodes</i> )	0302 69 97	0302 69 95*	15	7,5
<b>CONGELADOS</b>				
Fletán negro ( <i>Reinhardtius hipoglossoides</i> )	0303 31 10	0303 31 10	8	7,5
Fletán atlántico ( <i>Hippoglossus hippoglossus</i> )	0303 31 30	0303 31 30	8	7,5
Lenguados ( <i>Solea</i> spp.)	0303 33 00	0303 33 00	15	7,5
Platija ( <i>Platichthys flesus</i> )	0303 39 10	0303 39 10	15	7,5
Bacalaos ( <i>Gadus ogac</i> )	0303 60 19	0303 60 10*	15	12
Bacalaos ( <i>Gadus macrocephalus</i> )	0303 60 90	0303 60 90	15	12
Eglefinos ( <i>Melanogrammus aeglefinus</i> )	0303 72 00	0303 62 00	15	7,5
Carbonero ( <i>Pollachius virens</i> )	0303 73 00	0303 73 00	15	7,5
Mielgas ( <i>Squalus acanthias</i> )	0303 75 20	0303 75 10*	8	6
Pintarrojas ( <i>Scyliorhinus</i> spp.)	0303 75 50	0303 75 10*	8	6
Anguilas ( <i>Anguilla</i> spp.)	0303 76 00	0303 76 00	3	0
Gallineta nórdica ( <i>Sebastes marinus</i> )	0303 79 35	0303 79 35	8	7,5
Demás gallinetas nórdicas ( <i>Sebastes</i> spp.)	0303 79 37	0303 79 37	15	7,5
Merlanes ( <i>Merlangus merlangus</i> )	0303 79 45	0303 79 45	15	7,5
Maruca y escolano ( <i>Molva</i> spp.)	0303 79 51	0303 79 51	15	7,5
Tasartes ( <i>Orcynopsis unicolor</i> ) del 16 junio al 14 febrero	0303 79 63	0303 79 63	20	10
Bacaladilla ( <i>Micromesistius poutassou</i> o <i>Gadus poutassou</i> )	0302 79 83	0302 79 83	15	7,5
Pez espada ( <i>Xiphias gladius</i> )	0303 79 87	0303 79 99*	15	7,5



de esas mismas especies de 224.039 toneladas (anexo 3).

En las negociaciones de la Ronda Uruguay, los resultados para las producciones sensibles fueron los siguientes:

● **Merluza fresca.**—En este caso se mantiene el arancel del 15 por 100, aunque la Unión Europea ha incluido este producto en una lista de otras dieciséis producciones para las que ofrece una reducción de aranceles a cambio de acceso a caladeros (anexo 4). En principio ha sido un resultado favorable y con la oferta negociadora se podría tener acceso al caladero de Chile. En 1992 las importaciones de merluza fresca ascendieron a 6.170 toneladas, de las que 5.621 correspondían a Chile.

● **Lenguado congelado.** Para el lenguado congelado la reducción de aranceles ha supuesto pasar del 15 al 7,5 por 100 en cinco años. Para la Administración, sus efectos de cara al sector son muy limitados, ya que en este momento el principal





proveedor, que es Marruecos, tiene exención total de aranceles. Las importaciones ascienden a 4.130 toneladas, de las que 1.515 proceden de Marruecos.

● **Merluza congelada.**—Al igual que para la merluza fresca, se mantiene el arancel en el 15 por 100, con compromiso de rebajarlo en negociaciones para la apertura de caladeros. En 1992 el 50 por 100 de las importaciones procedían de Argentina y Chile, con 13.000 y 14.800 toneladas, respectivamente. El arancel es del 15 por 100 y la importación total es de 44.300 toneladas. En este momento, por el acuerdo suscrito con la Unión Europea, Argentina ya se beneficia de una reducción arancelaria del 5 por 100, mientras que Chile, para estar en la misma situación, debería abrir también sus aguas a la flota comunitaria.

● **Rape congelado.**—Se mantiene el arancel del 15 por 100 y también se mantiene la oferta de reducción a cambio de acceso a caladeros. Actualmente

PRODUCTO	CNC Año 1994	CNC Utilizado en la Ronda Uruguay	Derecho aduana 1994 (%)	Nuevo derecho aduana (%)
Merluza Hoki ( <i>Macrurus novaezelandiae</i> )	0303 79 97	0303 79 99*	15	7,5
Polaca austral ( <i>Micromesistius australis</i> )	0303 79 97	0303 79 99*	15	7,5
Congribadejo rosado ( <i>Genypterus blacodes</i> )	0303 79 97	0303 79 99*	15	7,5
Pelotrebis flaviatus (PN) y Peltorhamphus novaezelandiae (PN)	0303 79 97	0303 79 99*	15	7,5
Platija Nueva Zelanda ( <i>Rhombosolea</i> spp.)	0303 79 97	0303 79 99*	15	7,5
<b>FILETES CONGELADOS</b>				
Bacalao ( <i>Gadus macrocephalus</i> )	0304 20 21	0304 20 21	15	7,5
Bacalao ( <i>Gadus morhua</i> y <i>Gadus ogac</i> )	0304 20 29	0304 20 29	15	7,5
Carbonero ( <i>Pollachius virens</i> )	0304 20 31	0304 20 31	15	7,5
Eglefino ( <i>Melanogrammus aeglefinus</i> )	0304 20 33	0304 20 33	15	7,5
Gallineta nórdica ( <i>Sebastes marinus</i> )	0304 20 35	0304 20 35	12	7,5
Demás gallinetas nórdicas ( <i>Sebastes</i> spp.)	0304 20 37	0304 20 37	15	7,5
Merlón ( <i>Merlangus merlangus</i> )	0304 20 41	0304 20 41	15	7,5
Maruca y escolano ( <i>Molva</i> spp.)	0304 20 43	0304 20 43	15	7,5
Merluza merluccius	0304 20 57	0304 20 57	15	7,5
Merluza urophycis	0304 20 59	0304 20 59	15	7,5
Mielga y pintarroja ( <i>Squalus acanthias</i> y <i>Scyliorhinus</i> spp.)	0304 20 61	0304 20 61	15	7,5
Demás escualos	0304 20 69	0304 20 69	15	7,5
Sollas ( <i>Pleuronectes platessa</i> )	0304 20 71	0304 20 71	15	7,5
Platija ( <i>Platichthys flesus</i> )	0304 20 73	0304 20 73	15	7,5
Merluza Hoki ( <i>Macrurus novaezelandiae</i> )	0304 20 97	0304 20 99*	15	7,5
Pez espada ( <i>Xiphias gladius</i> )	0304 20 87	0304 20 99*	15	7,5
<b>DEMÁS CARNES CONGELADAS</b>				
Bacalao ( <i>Gadus macrocephalus</i> )	0304 90 35	0304 90 35	15	7,5
Demás bacalao	0304 90 39	0304 90 37*	15	7,5
Carbonero ( <i>Pollachius virens</i> )	0304 90 41	0304 90 41	15	7,5
Eglefino ( <i>Melanogrammus aeglefinus</i> )	0304 90 45	0304 90 45	15	7,5
Merluza merluccius	0304 90 47	0304 90 47	15	7,5
Merluza urophycis	0304 90 49	0304 90 49	15	7,5
Rape ( <i>Lophius</i> spp.)	0304 90 57	0304 90 57	15	7,5
Bacaladilla ( <i>Micromesistius poutassou</i> o <i>Gadus poutassou</i> )	0304 90 59	0304 90 59	15	7,5
Demás carnes congeladas	0304 90 97	0304 90 97	15	7,5
<b>CRUSTACEOS CONGELADOS</b>				
Langostas ( <i>Palinurus</i> spp., <i>Panulirus</i> spp. y <i>Jasus</i> spp.)	0306 11 00	0306 11 00	25	12,5
Camarones, langostinos, quisquillas y gambas, excepto las gambas pandalidae y los camarones crangon	0306 13 90	0306 13 90	18	12
Cangrejos <i>Pharalithodes camchaticus</i> , <i>Chionoecetes</i> spp. y <i>Callinectes sapidus</i>	0306 14 10	0306 14 10	8	7,5
Buey ( <i>Cancer pagurus</i> )	0306 14 30	0306 14 30	15	7,5
Demás cangrejos de mar	0306 14 90	0306 14 90	15	7,5
Cangrejos de río	0306 19 10	0306 19 10	15	7,5
<b>CRUSTACEOS SIN CONGELAR</b>				
Langostas ( <i>Palinurus</i> spp., <i>Panulirus</i> spp. y <i>Jasus</i> spp.)	0306 21 00	0306 21 00	25	12,5
Demás bogavantes	0306 22 99	0306 22 99	20	10
Camarones, langostinos, quisquillas y gambas, excepto las gambas pandalidae y los camarones crangon	0306 23 90	0306 23 90	18	12



PRODUCTO	CNC Año 1994	CNC Utilizado en la Ronda Uruguay	Derecho aduana 1994 (%)	Nuevo derecho aduana (%)
Cangrejos <i>Pharalithodes camchaticus</i> , <i>Chionoecetes</i> spp. y <i>Callinectes sapidus</i>	0306 24 10	0306 24 10	8	7,5
Buey ( <i>Cancer pagurus</i> )	0306 24 30	0306 24 30	15	7,5
Demás cangrejos de mar	0306 24 90	0306 24 90	15	7,5
Cangrejos de río	0306 29 10	0306 29 10	15	7,5
<b>MOLUSCOS</b>				
Ostras	0307 10 90	0307 10 90	18	9
Jibias. <i>Sepiola rondeleti</i> congeladas	0307 49 19	0307 49 190	8	6
Demás invertebrados acuáticos y medusas	0307 99 19	0307 99 190	11	0
<b>PREPARADOS Y CONSERVAS DE PESCADO, ENTERO O EN TROZOS</b>				
Sardinias, sardinelas y espadines	1604 13	1604 13	20-25	12,5
<i>Oreynopsis unicolor</i>	1604 19 50	1604 19 50	25	12,5
Demás filetes crudos rebozados	1604 19 91	1604 19 91	15	7,5
<b>DEMÁS PREPARADOS Y CONSERVAS DE PESCADO</b>				
Demás pescado	1604 20 90	1604 20 90	20	14
Caviar y sucedáneos	1604 30	1604 30	30	20
<b>PREPARACIONES Y CONSERVAS DE CRUSATACEOS Y MOLUSCOS</b>				
Cangrejos de mar	1605 10 00	1605 10 00	16	8

\* El CNC utilizado en la Ronda Uruguay corresponde al año 1989. Los códigos señalados con asterisco son los que han variado; los demás siguen siendo los mismos.

Argentina, donde hay un arancel del 5 por 100 en virtud del acuerdo de pesca, y el 20 por 100 restante procede de países ACP, con arancel nulo. Las importaciones de este producto ascienden a casi 33.000 toneladas.

● **Crustáceos congelados.**—El arancel se ha reducido del 18 al 12 por 100. El 70 por 100 de las importaciones actuales ya entran con un arancel inferior al 5 por 100, al beneficiarse del Sistema de Preferencia Generalizada o del Acuerdo de Lomé. Las importaciones se elevan a casi 70.000 toneladas.

● **Conservas de sardina y similares.**—Se ha reducido el arancel del 25 al 12,5 por 100. Esta medida puede afectar muy negativamente al subsector conservero español, aunque en este momento las importaciones ascienden a solamente 170 toneladas. Todo depende de la evolución de este comercio. Los principales proveedores son Marruecos y Túnez. Marruecos deberá operar también con este mismo arancel, frente al 8 por 100 de que venía disfrutando. La primera producción española de conservas, el atún, mantiene un arancel del 24 por 100.

● **Las demás conservas de pescado** pasan de un arancel del

hay que recordar, señala la Administración, que el 19 por 100 de las importaciones entran ya con arancel nulo procedentes de Namibia, en base a la entrada en esas aguas de empresas mixtas españolas. El 79 por 100 restante pagará por el momento arancel pleno. Las importaciones ascienden a un total de 2.721 toneladas.

● **Pez espada congelado.** El arancel se ha reducido del 15 al 7,5 por 100. Es un resultado negativo para la flota española que favorece a los barcos que operan con bandera de Panamá o Taiwan. Las importaciones ascienden a 5.944 toneladas.

● **Filetes de merluza congelados.**—El arancel se ha reducido también del 15 al 7,5 por 100 en un período de cinco años. Tampoco es una medida favorable para la flota, aunque la realidad es que de la misma solamente se van a beneficiar el 19 por 100 de las importaciones. El 61 por 100 de las compras que se hacen actualmente en el exterior proceden de

**Los principales productos afectados por el nuevo acuerdo serían pez espada congelado, filetes de merluza congelados, demás carnes de merluza congeladas y preparados y conservas de sardina.**





Anexo 2

**IMPORTACIONES ESPAÑOLAS DE PRODUCTOS SENSIBLES PROCEDENTES DE TERCEROS PAISES DURANTE 1992**

Producto	Total importaciones (Tm.)	Principales países proveedores		
		País	Tm.	% total
Merluza fresca 0302	6.170	Chile	5.621	91
Lenguado congelado 0303 33 00	4.130	Marruecos	1.517	37
		Sierra Leona	715	17
		Honduras	652	16
		<b>Total</b>	<b>2.884</b>	<b>70</b>
Merluza congelada 0303 78 00	44.283	Chile	14.789	33
		Argentina	13.099	30
		Namibia	7.829	18
		Rep. Africa Sur	6.898	15
		<b>Total</b>	<b>42.615</b>	<b>96</b>
Rape congelado 0303 79 81	2.721	Estados Unidos	956	35
		Namibia	522	19
		Panamá	323	12
		Brasil	287	11
		<b>Total</b>	<b>2.088</b>	<b>77</b>
Pez espada congelado 0303 79 87	5.944	Taiwan	1.126	19
		Panamá	997	17
		Honduras	888	15
		Sierra Leona	784	13
		<b>Total</b>	<b>3.795</b>	<b>64</b>
Filetes de merluza congelados 0304 20 57 0304 20 59	32.727	Argentina	20.045	61
		Namibia	6.616	20
		Rep. Africa Sur	3.638	11
		<b>Total</b>	<b>30.299</b>	<b>92</b>
Demás carnes congeladas de merluza 0304 90 47 0304 90 49	1.729	Argentina	1.236	71
Crustáceos congelados 0306 13 90	69.394	Ecuador	20.736	30
		Argentina	14.977	21
		Mozambique	4.246	6
		India	3.241	5
		Colombia	2.654	4
		Marruecos	2.527	4
		<b>Total</b>	<b>48.381</b>	<b>70</b>
Preparados y conservas de sardinas 1604 13 10 0304 75 50	169	Marruecos	92	54
		Túnez	70	41
		<b>Total</b>	<b>162</b>	<b>95</b>
Demás preparaciones y conservas 1604 20 90	13.347	Corea del Sur	8.593	64
		Tailandia	2.251	17
		Japón	1.568	12
		<b>Total</b>	<b>12.412</b>	<b>93</b>

20 al 14 por 100. Estas entradas suponen unas 13.000 toneladas, aunque más del 60 por 100 ya proceden de Corea del Sur, con un arancel preferencial del 9 por 100. Por el contrario, se van a beneficiar de este acuerdo las importaciones procedentes de Japón, que suponen el 12 por 100 de las mismas.

De todo este paquete de productos sensibles, para la Administración española las más afectadas serían el pez espada congelado, los filetes de merluza congelados, demás carnes congeladas de merluza y los preparados y conservas de sardinas, si bien los cuatro productos solamente suponen el 7,1 por 100

Anexo 3

**PRODUCCIONES ESPAÑOLAS DURANTE 1992 DE LOS PRODUCTOS «SENSIBLES»**

Merluza fresca	69.166 Tm.
Lenguado congelado	0 Tm.
Merluza congelada	17.748 Tm.
Rape congelado	0 Tm.
Pez espada congelado	8.410 Tm.
Filetes de merluza congelados	15.188 Tm.
Otras carnes de merluza	46 Tm.
Comarones y langostinos congelados	18.782 Tm.
Conservas de sardina	25.707 Tm.
Otras conservas:	
Caballa .....	12.963
Mejillones .....	13.403
Cefalópodos .....	10.107
Bereberchos .....	6.592
Otros pescados .....	11.645
Otros moluscos .....	14.282
<b>Total .....</b>	<b>68.992 Tm.</b>
<b>Total</b>	<b>224.039 Tm.</b>

Anexo 4

**PRODUCTOS PARA LOS QUE LA UNION EUROPEA HA OFRECIDO EN LA RONDA URUGUAY REDUCIR SUS DERECHOS DE ADUANA A LA IMPORTACION A CAMBIO DE DERECHOS DE PESCA**

	Derecho actual (%)
Fletán del Pacífico fresco	15
Merluza fresca	15
Rape fresco	15
Pez espada fresco	15
Kathetostoma giganteum fresco	15
Fletán del Pacífico congelado	15
Solla congelada	15
Merluza del género Merluccius congelada	15
Merluza del género Urophycis congelada	15
Abadejo congelado	15
Kathetostoma giganteum congelado	15
Filetes de rape congelados	15
Filetes de <i>Theragra calcogramma</i> congelados	15
Bogavantes no enteros congelados	16
Bogavantes preparados o conservados	20

de todas las importaciones de terceros países. Además, según los mismos datos oficiales, el 50 por 100 de ese 7,1 por 100 procede de empresas mixtas españolas.

En resumen, un conjunto de reducciones arancelarias que en

líneas generales no van a modificar sensiblemente el mapa español, dominado por las importaciones y una balanza comercial ya gravemente deficitaria. ■

Vidal MATE



En los primeros nueve meses del año

# CRECIO EL CONSUMO DE PESCADO

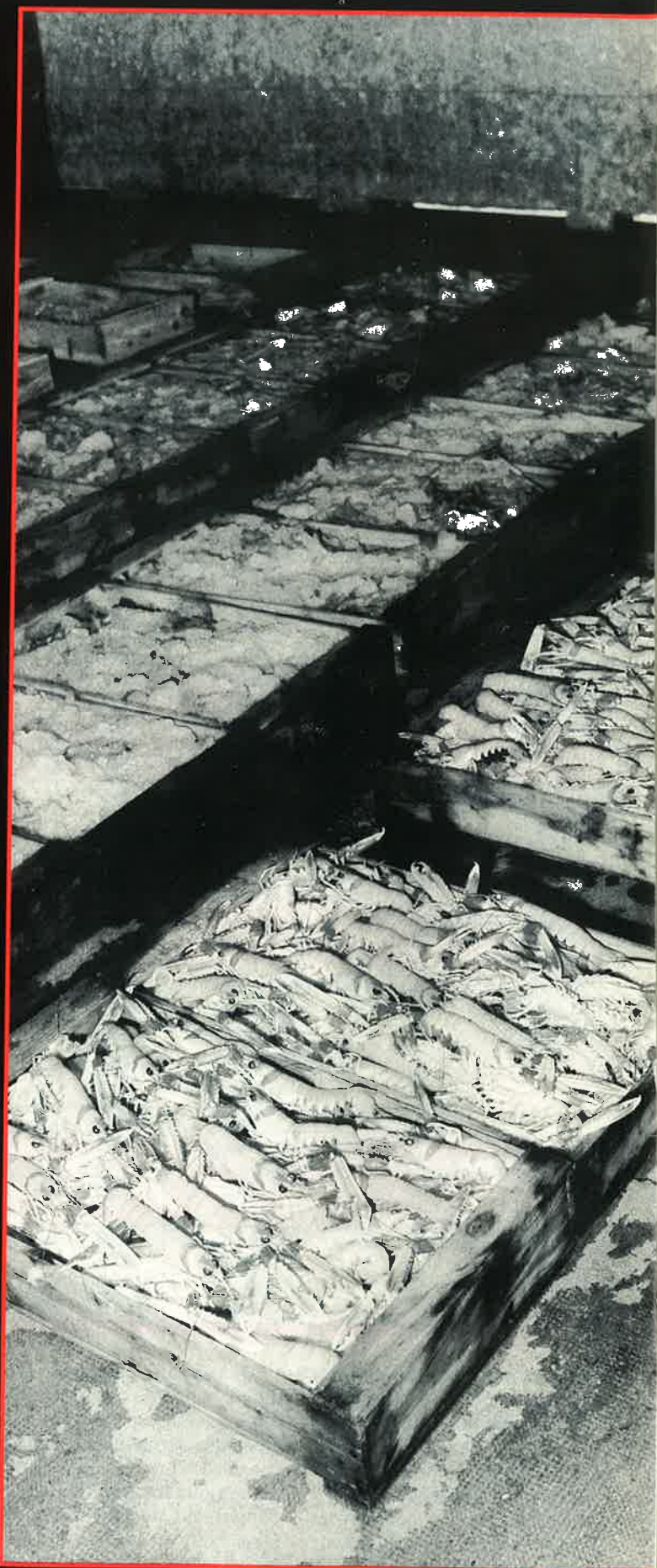
Durante los nueve primeros meses del año, según los datos manejados por el Ministerio de Agricultura, el consumo de pescado aumentó en España un 5,9 por 100, según los datos del Panel del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en base al estudio elaborado por Nielsen. En el mismo período, el precio del conjunto de los pescados subió un 4,7 por 100 y el gasto realizado creció globalmente un 8,8 por 100. Los pescados son uno de los pocos productos alimenticios que tuvieron un aumento en sus ventas durante este período, mientras otras producciones muy importantes perdieron posiciones.

**D**E acuerdo con el estudio realizado por Nielsen y el Ministerio de Agricultura, entre los meses de enero y septiembre se produjo un aumento en los gastos de alimentación del 4,7 por 100, mientras en el volumen de ventas éstas crecieron un 2,3 por 100. Ese crecimiento del 4,7 por 100 contrasta con el aumento de solamente un 2,5 por 100 que se registró el pasado año, lo que, en opinión de los expertos, pondría de manifiesto una cierta recuperación de la demanda en los hogares y centros institucionales, que es donde se ha realizado el trabajo.

Los estudios de Nielsen, financiados por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, se hacen sobre

un colectivo de 3.000 hogares y las muestras se toman todos los días.

Por sectores, los resultados han sido dispares. Para el conjunto de los pescados, según los datos de este panel, se ha producido uno de los mayores incrementos tanto en volumen como en precios y, obviamente, también en gastos totales. España sigue siendo uno de los principales consumidores de pescado, con un crecimiento en este período, en cuanto a volumen, del 5,9 por 100, a pesar de los problemas existentes para las capturas en determinados caladeros. Las importaciones siguen siendo el principal mecanismo para abastecer el mercado, aunque en muchos casos son productos capturados por barcos o empresas españolas.







En el mismo período, los precios de los pescados crecieron por encima del Índice de Precios al Consumo, para aumentar un 4,7 por 100. En consecuencia, los gastos totales en productos de la pesca aumentaron entre enero y septiembre un 8,8 por 100.

Junto a los pescados, también tuvieron un comportamiento positivo en cuanto a la demanda otros sectores de la alimentación, como leche y productos derivados y vinos con denominación de origen, mientras experimentaron descensos otros sectores, como los de carnes, frutas frescas y hortalizas frescas y el conjunto de los aceites.

Las ventas de carnes en volumen cayeron en este período un 2 por 100, mientras los precios crecieron un 4,1 por 100. En aceites, la media de

caída en las ventas fue del 6 por 100, destacando el descenso del 8 por 100 en aceite de oliva y el 5 por 100 en girasol. El resto de los aceites tuvieron, sin embargo, solamente un crecimiento del 2 por 100. En este sector, una de las notas destacadas ha sido el fuerte crecimiento de los precios, con una media de subida del 20 por 100. Igualmente, en la parte negativa se hallan las hortalizas frescas, con un descenso en las ventas del 8,7 por 100, mientras su precio creció el 5,3 por 100, y las frutas frescas, cuya demanda descendió también el 5,9 por 100.

En la parte contraria, se ha producido un crecimiento en la venta de leche líquida de un 6,6 por 100, con un aumento, también en los precios del 6,4 por 100. Los vinos con denominación de origen tuvieron

también un aumento en sus ventas del 7,1 por 100.

En conjunto, la alimentación envasada, que supone el 40 por 100 del total de las ventas de alimentación, tuvo un crecimiento en volumen del 2,3 por 100, mientras los precios aumentaron un 2,1 por 100. El valor de las ventas se incrementó un 4,5 por 100.

Por canales de distribución, con ligeras diferencias en algunos sectores, la tónica general se mantiene. Siguen descendiendo las ventas en las tiendas tradicionales, así como en los autoservicios de una sola caja. En la parte opuesta, se mantiene también el crecimiento en las ventas de las grandes superficies y de los supermercados grandes. ■

V. M.



**S**EGUN el ministro, el objetivo de la Reforma Laboral era hacer que todo empleo posible fuera real. El hecho de promover, crear y mantener el empleo ha establecido una cultura de defensa de los puestos de trabajo y toda la política realizada se ha encaminado a conseguirlo.

El titular de Trabajo y Seguridad Social ha hecho una serie

**El paro descendió en 149.000 personas y se crearon casi seis millones de colocaciones**

# EL EMPLEO EN 1994

de propuestas, de manera no oficial, a los agentes sociales para que durante 1995 se mantenga la moderación salarial, pero no entendida como congelación, puesto que ésta influiría negativamente sobre el consumo, sino que los incrementos se efectúen en función de la productividad. Según Griñán, los aumentos salariales se deben realizar por debajo de aquélla y así los excedentes se podrían destinar a generar más empleo, a la disminución del tiempo de trabajo y a la investigación y desarrollo.

*«Un país sólo se enriquece si aumenta su productividad, —ha dicho el ministro de Trabajo y Seguridad Social—. Por ello, hay que poner en relación el empleo y la productividad para conseguir que aquél vaya en aumento.»*

## Se reduce el paro

Según el balance presentado por el propio ministro sobre el empleo en 1994, durante el mes de diciembre de ese año el número de parados inscritos en las Oficinas de Empleo del INEM ha descendido en 43.051 personas respecto a noviembre (-1,66 por 100).

Esta bajada del paro registrado en diciembre puede ser calificada de histórica, puesto que en este mes el desempleo siempre se había incrementado, siendo la subida media de los catorce años anteriores de 25.025 parados (26.185 en diciembre de 1993).

Con los resultados del último mes del año, se cierra 1994 con una reducción de 149.013

parados (-5,51 por 100) sobre diciembre de 1993, lo que muestra claramente la mejoría del clima económico, puesto que en 1993 el desempleo aumentó en 345.436 parados.

La evolución del paro registrado en el último trimestre del año 1994 muestra también un comportamiento favorable comparado con similar período del año anterior. Así, mientras

en 1993 el desempleo se elevó en 173.715 desempleados, en 1994 se redujo en 4.255. De hecho, esta reducción es la única producida en un cuarto trimestre, puesto que el mejor dato anterior fue en el año 1989, y fue con una subida de 9.316.

El número total de parados inscritos al finalizar diciembre de 1994 ascendió a 2.556.829,







**A pesar del alto número de colocaciones, casi seis millones, sólo un 2,4 por 100 de los contratos realizados el pasado año fueron fijos.**

**7 por 100 de las colocaciones en ejercicios anteriores al 12 por 100 en el último trimestre de este año, es decir, cinco puntos más. A pesar de estos resultados positivos, no se puede ocultar que el paro sigue siendo el principal problema de la economía española. De ahí que el ministro de Trabajo y Seguridad Social, José Antonio Griñán, haya pedido a los sindicatos y a las empresas un pacto por el empleo.**

con una tasa de paro registrado del 16,51 por 100 (EPA, tercer trimestre). En cuanto al sexo, los hombres inscritos son 1.236.737 y las mujeres 1.320.092, con unas tasas de paro registrado de 12,83 y 22,59 por 100, respectivamente.

Por sectores económicos, bajó el desempleo en servicios, 28.708 (-2,40 por 100), y Agricultura, 3.167 (-4,60 por 100);

mientras subió en industria, 11.018 (0,18 por 100) y construcción, 8.243 (2,58 por 100). Por su parte, el colectivo «sin empleo anterior» presentó una reducción de 20.437 parados (-4,54 por 100).

Por sexo, el mayor descenso del desempleo se concentró en las mujeres, con una bajada de 40.013 (-2,94 por 100), mientras el paro masculino se reduce

en 3.036 (-0,25 por 100). En cuanto a grupos de edad, los menores de veinticinco años disminuyen 31.858 (-4,21 por 100), repartidos entre 11.465 varones y 20.393 mujeres. Los mayores de veinticinco años se redujeron en 11.193 parados (-0,61 por 100), pero con un comportamiento divergente según el sexo, ya que mientras el paro aumentó entre los

hombres (8.427), disminuyó en las mujeres (-19.620).

Por Comunidades Autónomas, el paro registrado descendió en once autonomías y subió en las seis restantes. Las mayores bajadas se produjeron en Andalucía (-16.647), Cataluña (-8.132), Comunidad Valenciana (-6.861), Madrid (-6.024) y Canarias (-3.809). Por su parte, Castilla-La Mancha (1.627) y Galicia (1.149) presentaron las mayores subidas.

A nivel provincial el número de parados inscritos disminuyó en 33 provincias y aumentó en las 19 restantes. Entre las más favorecidas se encontraron Barcelona (-6.892), Madrid (-6.024), Jaén (-4.833), Valencia (-4.527) y Sevilla (-3.127). Los mayores aumentos del paro se dieron en La Coruña (971) y Toledo (623).

### **Récord de colocaciones en 1994**

En el mes de diciembre de 1994 fueron registradas 549.468 colocaciones, lo que supuso 202.182 (58,22 por 100) colocaciones más que en igual mes del año anterior y la cifra más alta en la serie histórica de dicho mes.

En el conjunto de 1994 el total de colocaciones ascendió a 5.939.185, con un incremento de 1.055.316 colocaciones respecto a las 4.883.869 del año 1993 (21,61 por 100). Las colocaciones acumuladas de 1994 cuentan con el mayor valor anual hasta la fecha, rebasando la anterior marca de 1990, cuando se registraron un total de 5.158.739 (ver Cuadro 1: Evolución de la contratación).

Respecto a las nuevas modalidades de contratación, los resultados más destacados a 31 de diciembre son:

- **Contratos de aprendizaje:** Se han registrado 11.608 contratos en diciembre, de este modo, y desde la entrada en vigor de este nuevo contrato (primeros de 1994) se han suscrito un total de 209.113. Los hombres representan el 64,5 por 100 del total de la contratación acumulada y las



mujeres el 35,5 por 100. Por sectores, el mayor volumen de contratación se realizó en el sector servicios, 136.961 contratos (65,5 por 100), seguido por la industria, con 49.863 (23,8 por 100), y la construcción, con 20.837 (10 por 100). La agricultura no llegó a alcanzar el 1 por 100 del total, con 1.452 contratos.

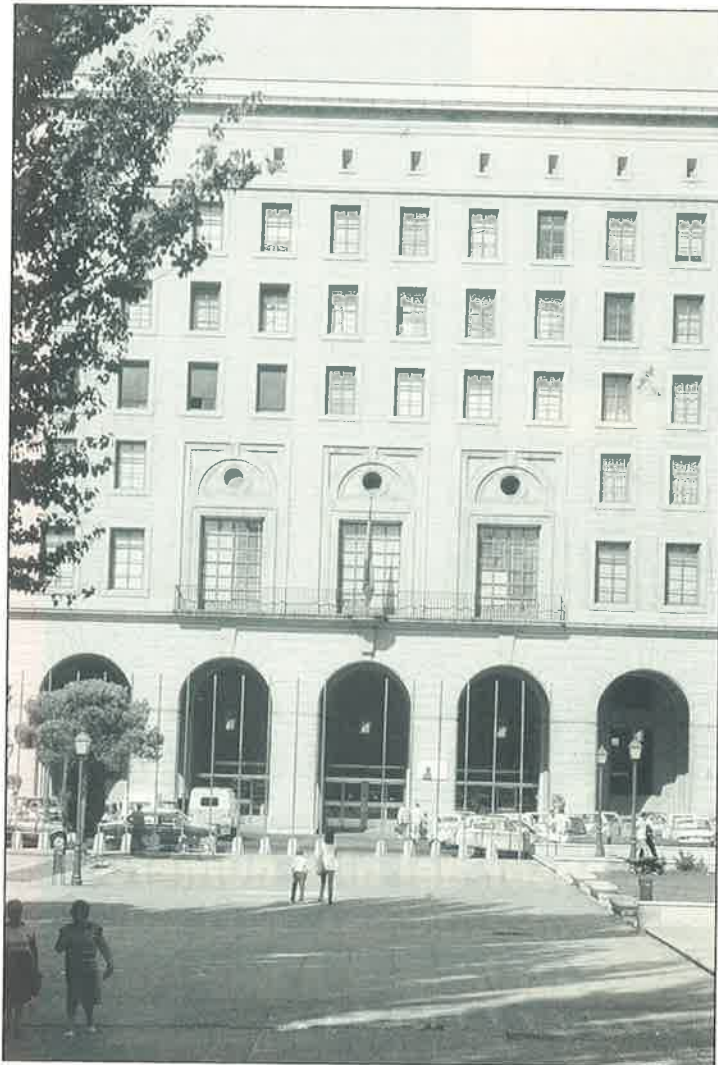
– **Contratos en prácticas:** En diciembre se realizaron un total de 4.411 contratos acogidos a esta modalidad de contratación, alcanzando desde su inicio y en su nueva regulación un total de 52.236. Los hombres representan el 50,4 por 100 del total acumulado y las mujeres el 49,6 por 100, siendo la fórmula de contratación con mayor equilibrio entre ambos sexos. Las empresas del sector servicios utilizan estos contratos en mayor medida, con el 70,2 por 100, seguidas por el sector industrial, con el 23,4 por 100.

– **Contratos a tiempo parcial:** Se han contabilizado 79.107 contratos en diciembre, y que en cómputo global ascienden a 947.548. Las mujeres representaron el 59,9 por 100 de la contratación acumulada, mientras que los hombres contaron con el 40,1 por 100. Por edad, los mayores de veinticinco años son el 53,2 por 100 de los contratos efectuados. Por sectores de actividad, es nuevamente el sector servicios el que concentra el mayor número de contrataciones, el 86,2 por 100.

No obstante y a pesar de estos buenos resultados obtenidos en 1994, hay que destacar que del total de 5.939.185 colocaciones efectuadas, tan sólo 144.177, es decir, un 2,4 por 100, fueron contratos fijos.

## Evolución trimestral

Para ver de forma clara cuál es la realidad del mercado laboral, el propio Ministerio de Trabajo y Seguridad Social ha realizado un estudio trimestre a trimestre, y desde esa perspectiva puede calificarse el primer trimestre de 1994 como malo, el segundo como aceptable, el tercero como bueno y el cuarto como excepcional.



**El objetivo del Ministerio de Trabajo es conseguir que durante 1995 se efectúen mil contratos diarios, para cerrar el año con 200.000 puestos de trabajo nuevos.**

**Primer trimestre: malo.** El paro registrado se incrementó en 55.399 personas, casi 19.000 más que el promedio registrado, en el mismo trimestre, en los diez años anteriores, que se cifra en un incremento del paro en 36.610 personas.

**Segundo trimestre: aceptable.** El paro registrado disminuyó en 1994 en 117.469 personas, unas 3.400 más que en el promedio de disminución de los diez años anteriores en el mismo trimestre. Es un trimestre en el que, sin excepción, disminuye el número de desempleados.

**Tercer trimestre: bueno.** El paro registrado disminuyó en 82.688 personas. En ese mismo trimestre, el promedio de los diez años anteriores arroja un resultado de 7.950 personas de incremento del paro registrado. Este distinto y positivo comportamiento del empleo durante 1994 aparece meridianamente claro: hubo casi 91.000 parados menos que en el promedio de los diez años.

Se trata del menor resultado de un tercer trimestre de la última década, con la excepción del correspondiente a 1989, en que la economía creció un 4,7 por 100, más del doble que este año.

**Cuarto trimestre: excepcional.** De octubre a diciembre de 1994 el paro registrado descendió en 4.255 personas. Ha sido la primera vez que se registra un saldo positivo en términos de empleo. Ni en los años de mayor crecimiento económico se había registrado una disminución del desempleo en un cuarto trimestre del año. En promedio, durante la década anterior crecía el desempleo en 105.930 personas durante el

Cuadro 1

### EVOLUCION DE LA CONTRATACION (1985/1994)

(Relación contratos causales/no causales)

#### Contratos no causales (de fomento de empleo)

1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
39,6%	40,6%	41,3%	42,2%	42,7%	42,1%	41,3%	35,7%	32,8%	27,9%

#### Contratos causales (ordinarios)

1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
60,4%	59,4%	58,7%	57,8%	57,3%	57,9%	58,7%	64,3%	67,2%	72,0%

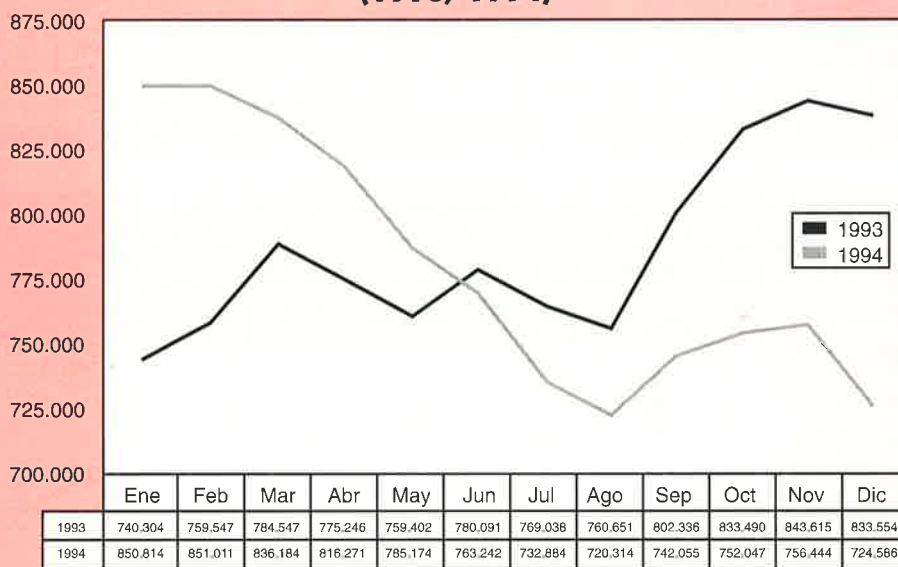


**Cuadro 2**  
**EVOLUCION TRIMESTRAL DEL PARO REGISTRADO (1984/1994)**

(En miles)

Trimestres	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	Promedio 84/93
1.º	99,5	76,9	71,9	75,6	-27,9	-71,0	-14,8	-10,7	-2,6	169,2	55,4	36,6
2.º	-48,5	-87,7	-151,0	-138,9	-172,0	-164,7	-116,6	-112,8	-139,8	-8,6	-117,5	-114,1
3.º	118,6	7,6	57,7	40,1	-79,5	-114,9	5,2	25,1	8,5	11,1	-82,7	8,0
4.º	92,4	130,5	191,7	145,0	25,0	8,7	50,8	76,5	165,0	173,7	-4,3	105,9

**Cuadro 3**  
**EVOLUCION DEL PARO REGISTRADO, MENORES DE 25 AÑOS (1993/1994)**



último trimestre del año (ver Cuadro 2).

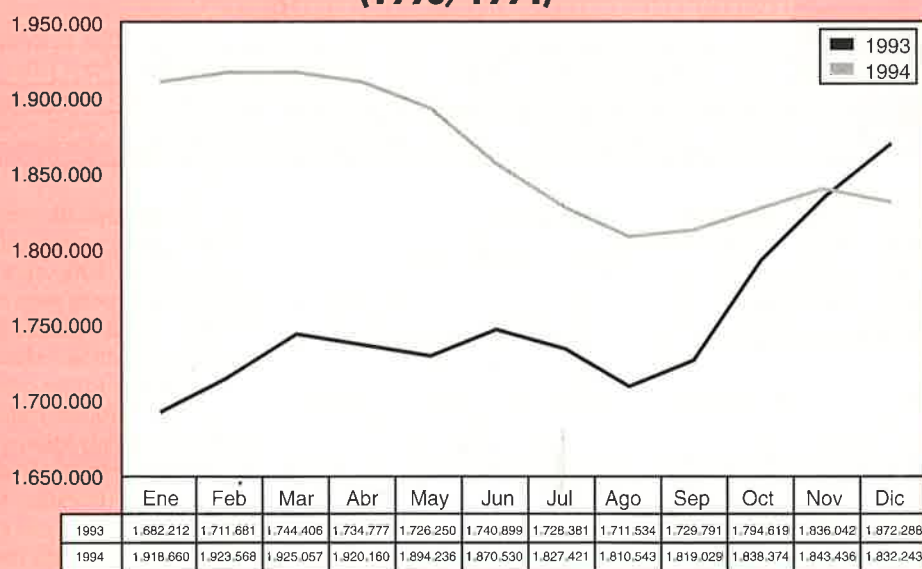
**Desciende el paro entre los jóvenes**

Durante 1994 los menores de veinticinco años concentraron el 73,15 por 100 de la disminución anual del paro, con 108.969 desempleados menos, cuando los desempleados menores de esa edad representaban el 28,3 por 100 del total de parados registrados.

Los parados mayores de veinticinco años disminuyeron en 40.045 personas, cifra que representó el 26,9 por 100 del descenso total registrado, cuando los parados mayores de veinticinco años registrados representaron el 71,7 por 100 del total.

En ambos grupos de edad los resultados de 1994 fueron mejores que el promedio de la década anterior. La reducción entre los menores de veinticinco años ha sido, en promedio de la década, de 27.400; es decir, casi cuatro veces menos que este año. Y entre los mayores de veinticinco años el promedio se situó en una subida del desempleo de 63.800 personas, cuando en 1994 ha cambiado el signo y descendido en más de 40.000 (ver Cuadros 3 y 4).

**Cuadro 4**  
**EVOLUCION DEL PARO REGISTRADO, MAYORES DE 25 AÑOS (1993/1994)**



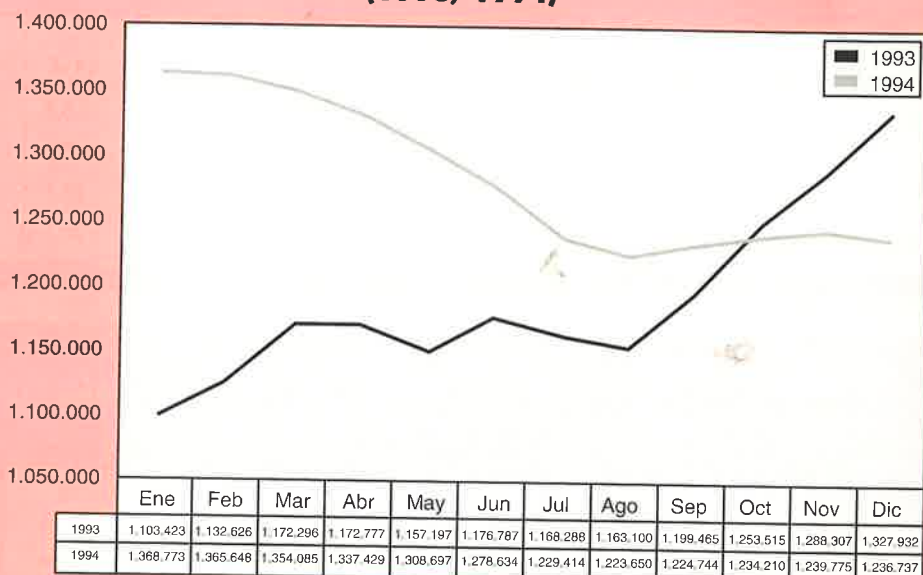
**El paro masculino en la media europea**

El balance de paro registrado en 1994 representa un saldo más positivo entre los hombres que entre las mujeres. Los parados descendieron en 91.195 personas y las paradas en

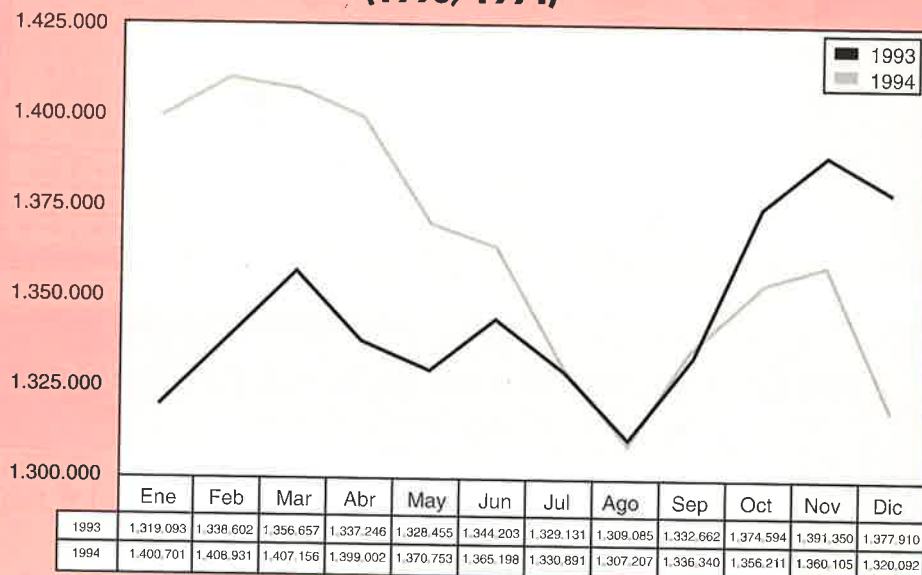


**El ministro de Trabajo y Seguridad Social propone un pacto por el empleo cuyo fin sea el incremento de salarios por debajo de la productividad, para invertir los excedentes de ésta en la creación de nuevos puestos de trabajo.**

**Cuadro 5  
EVOLUCION MENSUAL DEL PARO REGISTRADO, MASCULINO  
(1993/1994)**



**Cuadro 6  
EVOLUCION MENSUAL DEL PARO REGISTRADO FEMENINO  
(1993/1994)**



57.818. Del total de parados registrados, el 48,8 por 100 son hombres y el 51,6 por 100 son mujeres.

Con estos resultados la tasa de paro masculina se sitúa, al finalizar 1994, en el 12,8 por 100, aproximándose a la media europea (11 por 100), y la femenina en el 22,6 por 100. Esta reducción del desempleo entre hombres y mujeres es, además, particularmente positiva al compararla con el

promedio de la década, puesto que este promedio se sitúa en un descenso anual del desempleo en 12.900 hombres, es decir, 78.300 menos que en el 94, y un incremento del desempleo en 49.200 mujeres, cuando este año no sólo ha aumentado la cifra de parados sino que se ha reducido en una cifra superior al promedio de incremento de la década (ver Cuadros 4 y 5).

### Valoración de los resultados

Según la valoración realizada por el propio ministro de Trabajo y Seguridad Social, José Antonio Griñán, la disminución del paro registrado en 149.013 personas en 1994 responde a una serie de causas que refuerzan la calificación de «excelente y muy significativo» asignada al pasado ejerci-

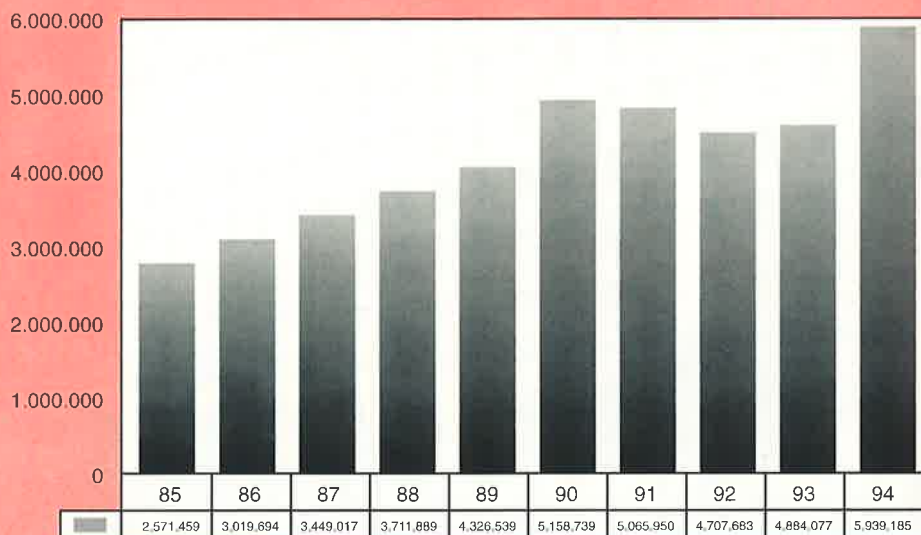
cio en términos de empleo y a pesar de que la economía creció sólo un 2 por 100, cifra inferior a la que se espera para este año.

Dos son las causas que más han influido en la reducción del paro, según los responsables del Departamento: la transformación y modernización cualitativa de nuestro mercado de trabajo en la última década y la Reforma Laboral aprobada en 1994.

Los años ochenta fueron los de transformación del mercado



**Cuadro 7**  
**EVOLUCION ANUAL DE LAS COLOCACIONES REGISTRADO**  
**(1993/1994)**



de trabajo: entrada masiva de jóvenes y mujeres en el mercado de trabajo que conlleva que el crecimiento económico cree empleo, pero no suficiente para recortar las cifras de parados registrados, salida de trabajadores del sector primario hacia otros que, sin embargo, no pueden absorberlos con rapidez. Los datos lo evidencian: casi un millón de personas abandona la agricultura, 1,8 millones de mujeres se incorporan al mercado de trabajo y accede al mismo la generación de jóvenes más nutrida -baby boom-, unos 6,6 millones.

El proceso de incorporación se ralentiza a partir del noventa y permite que con crecimientos del 3,6, 2,2 y 0,8 por 100, es decir, bastante inferiores a los de años anteriores, el paro se redujera en 66.200 personas en el trienio 90-92.

Actualmente la ocupación del sector agrario (ocupa el 9,9 por 100 de la población activa, cuando en el 84 era de un 18,2 por 100), la tasa de ocupación femenina (en 1994 era del 36 por 100 cuando hace diez años era del 27,5) y la tasa de escolaridad configuran una estructura de nuestro mercado de trabajo modernizada y más parecida a los parámetros medios de la Unión Europea.

Junto a esa transformación cualitativa del mercado,



también las reformas estructurales, entre ellas la Reforma Laboral llevada a cabo el pasado año, ha sido la causa sustantiva de la reducción del paro en un ejercicio con un crecimiento económico menor que en 1985.

Según José Antonio Griñán, responsable de la cartera de Trabajo, la Reforma Laboral ha respondido a lo que se esperaba, facilitando todo empleo posible y haciéndolo por tres

vías: con el diseño de fórmulas específicas para la inserción de colectivos con dificultades: contratos de aprendizaje; con el amparo legal de formas de empleo real: contratos a tiempo parcial y con el refuerzo del papel del INEM, que ha aumentado, tras el fin del monopolio, su eficacia: en la intermediación, pasando del 7 al 12 por 100, y mejorando la cualificación y formación de los que a él han acudido.

A pesar de los buenos resultados obtenidos por las nuevas fórmulas de contratación, ya analizadas anteriormente, hay que señalar que los resultados en la contratación de parados de larga duración, mayores de cuarenta y cinco años y minusválidos, cuyas medidas de fomento entraron en vigor en junio de 1994, son todavía mediocres: se han suscrito 30.000 contratos, de los cuales 15.173 con reducción de cuotas y 14.837 sin reducción. El 75,7 por 100 de los contratos fueron para mayores de 45 años, el 21,9 por 100 para parados de larga duración y el 2,4 por 100 para minusválidos.

### **Objetivo 1995:** **mil empleos diarios**

A tenor de los resultados obtenidos en 1994 y a la espera de que la economía crezca por encima del 2 por 100 obtenido en el pasado año, los responsables del Ministerio de Trabajo tienen como objetivo para 1995 la creación de mil puestos de trabajo diarios, para conseguir el resultado de cerrar el ejercicio con 200.000 puestos de trabajo netos más que en 1994.

Otro objetivo para este año es conseguir mayor estabilidad en el trabajo, aunque, como ha expresado el ministro, «la mayor precariedad es el paro». No obstante, se pretende que haya cada vez más empleo fijo. Para ello, según Griñán, hay que mejorar las condiciones de productividad de la economía. Y ello se consigue aumentando el volumen y la calidad del capital privado, disminuyendo el déficit público, invirtiendo en investigación, desarrollo y tecnología y aumentando el capital público en infraestructuras y telecomunicaciones.

También señaló el titular de trabajo que otro activo importante a tener en cuenta es el capital humano: «hay que invertir en formación profesional tanto continua como ocupacional». ■

**Concha**  
**HERNANDEZ CARAZO**





## Ley de Acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado

Los objetivos de política económica, plasmados en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 1995, requieren, para su mejor ejecución, la adopción de un conjunto de medidas de distinta naturaleza que sirvan como instrumento eficaz al Gobierno para llevar a cabo su acción política en los distintos ámbitos sectoriales en los que ésta se mueve.

A tal efecto, se ha aprobado una Ley, denominada de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, que establece determinadas reformas en el ámbito tributario y modifica en parte el régimen jurídico de la Seguridad Social, introduciendo algunas innovaciones en la legislación laboral y en las normas reguladoras del régimen del personal al servicio de la Administración y atiende a necesidades concretas, tanto en el área de la gestión administrativa como en el de la organización.

# NUEVAS MEDIDAS DE MEJORA DE LA PROTECCION SOCIAL





**L**AS medidas de orden social se encuentran en el Título II de la Ley. En él se recogen las modificaciones contenidas en el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, en los apartados correspondientes a las reclamaciones administrativas de las deudas para con la Seguridad Social, especialmente de las relativas a las cuotas de cotización, al objeto de lograr la máxima eficacia, simplificación y celeridad de la legislación recaudatoria de tales deudas.

Se introducen, además, modificaciones en la acción protectora de la Seguridad Social para reunir las actuales prestaciones por Incapacidad Laboral Transitoria e Invalidez Provisional en una única prestación por Incapacidad Temporal, al tiempo que se configura como contingencia específica, desligada de la ILT, la de Maternidad. Además, se unifican los procedimientos de

declaración y reconocimiento de la invalidez permanente a efecto de las prestaciones económicas contributivas y se atribuyen las competencias para tramitar y resolver aquéllos a los órganos del Instituto Nacional de la Seguridad Social.

Además, se crea y regula el Registro de Prestaciones Sociales Públicas, cuya gestión se encarga también al INSS, como instrumento administrativo de coordinación entre los distintos organismos responsables de la gestión de dichas prestaciones.

Por último, se reforma el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social en lo que atañe a la regulación de las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedad Profesional, con el fin de reformar la transparencia de la gestión de estos entes.

Aparte de dar nueva redacción a algunas normas de carácter laboral, se completa este título II de la Ley de Acompañamiento con distintas disposiciones que

recogen aspectos propios del mutualismo administrativo y de la legislación de clases pasivas del Estado.

Por su interés, y a modo de resumen y de forma muy simplificada, recogemos las principales novedades contenidas en la Ley de Acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado en materia de Seguridad Social, en las que se han incluido las propuestas hechas en su día por el Consejo Económico y Social y el Consejo del Poder Judicial. Al ser éste un resumen, se recuerda que los lectores de MAR interesados en ampliar esta información pueden consultar el *Boletín Oficial del Estado* número 313, de 31 de diciembre de 1994, en su fascículo segundo.

### **Mejoras en la gestión recaudatoria**

Entre las medidas adoptadas en este campo, hay que señalar la

simplificación de los actuales procedimientos de reclamaciones de deuda de la Seguridad Social, agilizando el cobro de las mismas en vía ejecutiva, y se ponen en marcha medidas antifraude propuestas por la Unidad de Lucha contra el Fraude.

También se unifican las vías de impugnación contra los actos de reclamación de deudas en materia de Seguridad Social, de manera que todas las reclamaciones habrán de ser notificadas y resueltas por la Tesorería General de la Seguridad Social.

En la Dirección Provincial de la Tesorería General de la Seguridad Social existirá una unidad de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social para el ejercicio de sus funciones y de las específicas que le encomiende la Tesorería General en el ámbito de la gestión recaudatoria y en el de las competencias de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

Dicha unidad coordinará las actuaciones que en esta materia y en su respectivo ámbito territorial realicen los funcionarios de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social no integrados en la unidad.

### **Mejoras de la acción protectora**

En el campo de la acción protectora de la Seguridad Social, la Ley de Acompañamiento ha introducido una serie de mejoras, tales como la creación de la figura de la Incapacidad Temporal como síntesis de las actuaciones de la Incapacidad Laboral Transitoria (ILT) y la Invalidez Provisional, sin modificar los requisitos básicos del derecho a esta prestación.

Asimismo se unifican en una única prestación —la Incapacidad Temporal— las actuales prestaciones de Incapacidad Laboral Transitoria y la Invalidez Provisional. Con ello se pretende dar una protección homogénea, sin hacer modificaciones en los requisitos.

El Instituto Nacional de la Seguridad Social tendrá la competencia para la declaración de la situación de invalidez permanente con el fin de mejorar la gestión de estas prestaciones.



Por lo que se refiere a la maternidad, se establece como contingencia específica y separada de la incapacidad temporal la prestación de maternidad, mejorándose la cuantía de la prestación en cuanto que el porcentaje aplicable sobre la base reguladora pasa a ser del ciento por ciento en lugar del 75 por 100 actual.

Se facilita el acceso a la prestación al establecer como período de carencia tener cotizados ciento ochenta días en los cinco años anteriores al parto, en lugar de en el año anterior como hasta ahora.

Con esta medida se da cumplimiento literal al compromiso electoral del Partido Socialista en esta materia, así como al II Plan de Igualdad de la Mujer.

### Mutuas de la Seguridad Social

En materia de Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social también se han introducido algunas modificaciones, tales como el que las empresas puedan optar porque la gestión de la prestación económica de Incapacidad Temporal, derivada de contingencias comunes (y solamente ella, sin ninguna incidencia en los ámbitos sanitarios) sea llevada a cabo a través de una mutua.

Se regula, igualmente, la participación institucional (de sindicatos y empresarios) en el control y vigilancia de la gestión llevada a cabo por las mutuas, fijándose una mayor responsabilidad de los órganos de dirección de la mutua, al quedar establecida la responsabilidad solidaria de los miembros de la junta directiva por los acuerdos adoptados que sean lesivos.

Por último, en este apartado se prohíbe la financiación, con cargo a recursos públicos, de contratos blindados, y se especifican las incompatibilidades para la pertenencia a la junta directiva de la entidad.

### Registro de Prestaciones Sociales Públicas

A partir de este ejercicio empezará a funcionar en el seno del Instituto Nacional de la

## Se unifican las actuales prestaciones por Incapacidad Laboral Transitoria y de Invalidez Provisional en una sola prestación, que se denominará Incapacidad Temporal, y se establece como contingencia específica la prestación por maternidad.



Seguridad Social un Registro de Prestaciones Sociales Públicas.

En la norma de creación se establece la obligación del Instituto Nacional de Estadística y de los Registros Civiles de suministrar información sobre los fallecimientos y los matrimonios de las personas viudas. Esta medida pertenece también a las recomendaciones hechas en su día por la Unidad de Lucha contra el Fraude, así como en las señaladas por la Comisión Mixta para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas.

### Relaciones laborales

La Ley de Acompañamiento a los Presupuestos Generales del Estado recoge también una serie de medidas que han de incorporarse a la Reforma Laboral y que fueron hechas en su día por el Defensor del Pueblo.

Según dichas medidas, se establecerá un cómputo conjunto de las horas trabajadas a tiempo parcial por un trabajador para varios empresarios a fin de que ello facilite alcanzar el umbral mínimo de doce horas a la semana para alcanzar el derecho a la protección social plena.

Finalmente, se regula el pago por el FOGASA de las indemnizaciones por todo supuesto de despido objetivo por causas económicas, en la parte correspondiente, en las empresas de menos de 25 trabajadores.

### Fomento del empleo

Según la Ley de Acompañamiento, se mantiene la contratación temporal bonificada para las empresas de menos de 25 trabajadores y se abre la posibilidad legal para que el resto de las empresas puedan contratar temporalmente, pero sin esas bonificaciones.

El Gobierno durante 1995 continuará estableciendo las medidas de fomento de empleo a los colectivos mayores de cuarenta y cinco años, minusválidos y parados de larga duración menores de cuarenta y cinco años en las empresas de menos de 25 trabajadores. ■

Concha HERNANDEZ  
CARAZO



# WISA

COGENERACION Y SERVICIOS

## RECAMBIOS Y ASISTENCIA TÉCNICA A SU JUSTO PRECIO...

ESPECIALIZADOS EN MOTORES :

- WAUKESHA
- GUASCOR
- BAUDOUIN
- PEGASO MARINO

SUMINISTRO Y ASISTENCIA  
NACIONAL E INTERNACIONAL.

WEDIBER, S.A.

Errekaldea nº 2, Polígono Zumartegi  
Apartado nº 50, 20170 USURBIL, Gipuzkoa, España.  
Tel.: (9)43 36 60 30, Fax.: (9)43 36 67 58



DPTO. PROPIO WISA

# SCR

Fabricación de Palets y Embalajes  
Maderas en general

SERRERIAS  
CARRERA RAMIREZ, S.L.

PALETAS ESTANDAR • PALETAS A MEDIDA • PALETAS HOMOLOGADAS  
EMBALAJES DIVERSOS • RECUPERACION Y REPARACION DE PALETAS  
CONTENEDORES DE MADERA • CONTENEDORES METALICOS A MEDIDA  
CUALQUIER PALETA O EMBALAJE SEGUN ESPECIFICACIONES DEL CLIENTE

UNA SOLUCION PROFESIONAL A PROBLEMAS ESPECIFICOS EN LA  
MANIPULACION Y ALMACENAJE DE MERCANCIAS

Ctra. Porriño-Gondomar, Km. 2 • Pereiras-MOS (Pontevedra) • Tels. (986) 330051 • 335368  
Camelias, 15 Entlo. Tel. (986) 482099 Fax: 482798 • 36202-VIGO



# LOS CETACEOS

## del Mediterráneo

Los cetáceos son excelentes indicadores del estado de salud del mar en el que viven. Como el hombre, se encuentran situados en la cima de la cadena alimenticia y se ven gravemente perjudicados por las agresiones que sufre su medio ambiente. Podemos decir que constituyen referencias inmejorables en caso de que se nos vaya la mano con vertidos tóxicos, lo que, lamentablemente, sucede con frecuencia.

La contaminación producida por residuos industriales o urbanos, la captura accidental con ciertas artes de pesca y, ocasionalmente, la caza deliberada con arpones, por citar algunos, son los principales peligros que amenazan a las poblaciones de cetáceos en el Mediterráneo español.

Valga como ejemplo la epidemia que en 1990 diezmó a los delfines listados. Las autopsias de los cadáveres aparecidos en nuestras costas mostraron que los delfines del Mediterráneo están entre los animales más contaminados del planeta. Los estragos causados por esta epidemia, que se ha extendido desde entonces hacia la región del Mediterráneo oriental, pusieron en evidencia la escasez de información que poseemos sobre las poblaciones de cetáceos y la urgente necesidad de intensificar los estudios científicos en este campo.

Las principales investigaciones efectuadas hasta la fecha son insuficientes porque «se han basado en los animales que se han encontrado varados en las costas o en aquellos que han sido capturados por diversas artes de pesca», señala Ana Cañadas, bióloga de la Universidad Autónoma de Madrid.







Además de los «pequeños» delfines comunes hay otros más grandes, como el calderón, y también se pueden encontrar cachalotes y el roncá común, que alcanza los 25 metros.

Su estudio es el objetivo del «Proyecto Alnitak», puesto en marcha por los investigadores Ana Cañadas y Ricardo Sagarminaga.





**L**OS cetáceos del Mediterráneo tienen que enfrentarse a una cadena de amenazas más peligrosa cada día para sobrevivir. Como pueden comprobar los navegantes habituales, la situación empeora día a día. Las bolsas de plástico que aparecen a la deriva en cantidades cada vez mayores suponen la muerte para muchos animales marinos, que se asfixian al ingerirlas confundiendo a las comidas. La sobrepesca implacable empobrece nuestro mar con la utilización de técnicas que se llaman modernas pero que no están adecuadas al ecosistema. Las redes de deriva son infranqueables muros de muerte para ballenas, delfines y aves... y también obstáculos peligrosos para los barcos mercantes, que pueden perder sus hélices cuando se enredan en ellas.

Pero quizá la amenaza más grave para los cetáceos es la contaminación del agua con sustancias tóxicas bioacumulativas. Los metales pesados y los residuos órgano-halogenados que se vierten diariamente al mar se acumulan a lo largo de la cadena alimenticia. Aunque sus efectos exactos no se conocen todavía, se puede afirmar que estos venenos causan graves efectos cancerígenos y mutagénicos y afectan al sistema inmunológico de los animales y del hombre. En agosto de 1990 aparecieron en las costas españolas las primeras víctimas de una epidemia vírica que continúa aún hoy diezmando a los delfines listados (*Stenella coeruleoalba*) y que se ha extendido al Mediterráneo oriental. Si bien la causa de esta epidemia ha sido un virus, las altas concentraciones de elementos nocivos encontrados en los delfines muertos ha hecho sonar de nuevo la señal de alarma.

## Cetáceos en el Mediterráneo

No todo el mundo es consciente de la presencia de delfines y menos aún de ballenas en nuestras aguas. La mayoría de los navegantes ha visto alguna vez delfines rondando a su barco,



pero pocos han avistado ballenas en el Mediterráneo. Y eso que las hay, y de las grandes.

Los «pequeños» cetáceos más fácilmente visibles en nuestras aguas son, por una parte, los típicos y juguetones delfines: el delfín común (*Delphinus delphis*), el delfín listado (*Stenella coeruleoalba*) y el delfín mular (*Tursiops truncatus*) y, por otra parte, los calderones, más grandes y sin hocico, con la cabeza redondeada: el calderón común

o globicéfalo (*Globicephala melas*) y el calderón gris o grampo (*Grampus griseus*), que parece marcado por miles de cicatrices. De los grandes se pueden observar en el Mediterráneo a los gigantes cachalotes (*Physeter catodon*), que llegan a medir veinte metros, y al rorcual común (*Balaenoptera physalus*), que alcanza los veinticinco y ocupa el segundo lugar en la clasificación de gigantes marinos, tras la ballena azul.

## Estudios científicos

El estudio del Mediterráneo ocupa a los tripulantes del velero «Toftevaag» desde hace tres años. Ana Cañadas y Ricardo Sagarminaga restauraron el pesquero noruego construido en 1910 y lo transformaron en barco de investigación biológica y educación medioambiental, objetivos primordiales de la asociación «Proyecto Almitak». En colaboración con distintas Universidades (Autónoma de Madrid, Alcalá de Henares, Barcelona y Palma), con organizaciones medioambientales (Greenpeace) y con la Comisión Internacional para la Exploración Científica del Mar (CIESM) han realizado varios estudios científicos. Entre ellos el de la tortuga marina y su nidificación en la costa oriental de Túnez, encargado por Greenpeace, y otros en las islas Chafarinas, en las Baleares (sobre el delfín mular), etc.

Pero son los cetáceos del Mediterráneo el objetivo principal de sus campañas actuales. El estudio se centra en las poblaciones de estos animales en la región costera comprendida entre el cabo de Palos y el cabo de Gata, donde pueden ser observadas hasta veinte especies



# Objetivos y metodología del estudio

Debido al gran número de especies existentes en la zona del golfo de Vera y a su relativa extensión, se va a realizar, en primer lugar, un estudio global para recolectar información. Posteriormente se pasará a una segunda fase, especializada en la obtención de información de un grupo o población determinados. Por ello, los objetivos del estudio cubren una amplia gama de temas:

1. El desarrollo de un fichero de diapositivas de individuos con marcas o cicatrices especiales, con el fin de iniciar un trabajo de fotoidentificación.

2. El desarrollo de material de vídeo, tanto para fotoidentificar individuos como para documentar distintos datos interesantes sobre comportamiento (filmaciones en superficie y subacuáticas).

3. Toma de datos para establecer la distribución de distintas especies de cetáceos en la región.

4. Toma de datos para poder llegar a diferenciar los distintos grupos o poblaciones de cetáceos que pudieran ser más o menos estables en la región, su distribución, grado de movimiento, dinámica, etcétera, y su posible relación con diversos parámetros oceanográficos y/o de alimentación.

5. Observación y anotación de datos sobre comportamiento y estructura social de diversos grupos.

6. Recolección de datos sobre animales varados.

7. Estudio bibliográfico sobre el material cetológico de la zona.

El estudio, que está previsto que dure varios años, se desarrollará en la zona comprendida entre el cabo de

Gata y el cabo de Palos. La investigación se realizará en áreas con profundidades comprendidas entre diez y tres mil metros, aproximadamente, alejándose de la costa hasta veinticinco millas náuticas en algunos puntos.

El velero «Toftevaag» realizará una serie de transectos predeterminados con el fin de rastrear la zona del estudio de la manera más homogénea posible. A intervalos de una hora se registrarán numerosos datos oceanográficos y de navegación.

Los parámetros medidos serán:

- Posición en latitud y longitud.
- Profundidad.
- Naturaleza del fondo.
- Distancia de la costa.
- Temperaturas de aire y agua.
- Datos meteorológicos completos.
- Muestras diversas (invertebrados pelágicos, parásitos, excreciones, trozos de piel mudada, etc.).
- Estado de la mar y visibilidad.
- Número de observadores y altura sobre el nivel del mar.

— Datos sobre cetáceos (especie, número, crías, comportamiento, etc.).

Los datos obtenidos como resultado de este estudio constarán en un informe o publicación científica que será distribuido a las distintas entidades nacionales y regionales interesadas, así como al CIESM (Comisión Internacional para la Exploración Científica del Mar Mediterráneo), con el cual colabora el «Proyecto Alnitak». ■

J. M. M.







de cetáceos, de las que doce aparecen con regularidad. El pasado mes de octubre se presentaron los resultados preliminares en el primer Congreso de la Naturaleza de la Región de Murcia. Así se saldaban dos años de investigaciones con gran éxito, gracias a la cooperación de más de doscientos voluntarios tripulantes.

### De vacaciones, a trabajar

A imitación de los métodos empleados en los países más avanzados, como, por ejemplo, Estados Unidos, el «Proyecto Alnitak» inició en 1992 una forma de financiación del estudio casi inédita en España mediante la participación de voluntarios que aportan una cantidad económica. Se trata de abrir las puertas del conocimiento del Mediterráneo y de la educación medioambiental a personas interesadas, que además de aprender y ayudar con su trabajo contribuyen a costear los gastos de sus actividades. Gracias a este sistema las Universidades estadounidenses son capaces de realizar tantos programas científicos a largo plazo.

Este método tiene dos consecuencias altamente positivas: por un lado, se facilita la posibilidad de aplicar las investigaciones en Biología marina al medio ambiente, por otro, los partici-

pantes aprenden técnicas de investigación y aspectos de la vida de los cetáceos, se ven inmersos en sus problemas y toman conciencia de las agresiones constantes a que se ven sometidos el mar y sus habitantes. Además, claro está, de contribuir a sufragar los gastos que toda investigación conlleva.

En 1992 y en el presente año esta iniciativa ha tenido gran éxito, sobre todo en los meses de verano. Más de doscientas personas han disfrutado y aprendido de los encantos y problemas del Mediterráneo a bordo del «Toftevaag» durante los últimos meses estivales, aunque su capitán no lo veía claro: «*Temíamos que a los españoles eso de ir a trabajar en verano no les iba a sonar muy bien, pero interesó muchísimo a la gente. El barco se llenó este año y el pasado en julio y septiembre. Para muchos es la ilusión de toda la vida*». La tripulación es variopinta: «*Personas entre ocho y sesenta y ocho años, conductores de trenes y abogados. No hace falta ningún requisito especial y todos han participado en la toma de datos del estudio*». Además, la reducida zona marítima objeto del trabajo permite a los aplicados viajeros pasar la noche en tierra firme, ya que las singladuras no son largas y las escalas en puertos o fondeaderos son diarias.

A la vista de la buena acogida, se contempla la posibilidad

de introducir unas salidas especiales para jóvenes y niños con problemas de adaptación social. Eso sería en 1994: «*Esta idea, en la que estamos trabajando desde hace varios años, se está desarrollando con gran éxito en varios países del norte de Europa y cuenta en muchos casos con el apoyo de los Ministerios de Educación de estos países. En España esta iniciativa parece más difícil de lanzar, pero confiamos en que el año próximo podamos realizar una primera experiencia*», dice Ana Cañadas. Por parte de los niños no existen dificultades: «*A lo largo*

*de los dos últimos años han demostrado estar entre los mejores tripulantes*», agrega. Un proyecto digno de aplauso, más si tenemos en cuenta que las sesenta o setenta mil pesetas que cuesta el viaje-estudio van a parar exclusivamente a objetivos de investigación marina y educación medioambiental no lucrativos.

Quien desee mayor información puede llamar al teléfono 908 - 63 60 51 o también al (91) 856 51 99. ■

José Manuel MARTIN  
Fotos: Van Buiten/Carbo





# El «Toftevaag»

El «Toftevaag» (nombre vikingo que significa «lugar de reunión») fue construido en 1910 en un fiordo de las costa occidental de Noruega. Hasta 1930 se utilizó para la pesca a vela del arenque mediante redes y estuvo faenando por el mar del Norte, el mar Báltico, el mar de Islandia y Bretaña. A partir de esa fecha comenzó a usarse como barco «mercadillo», trasladando a hombres de negocios y sus bienes entre los fiordos. Luego se dedicó de nuevo a la pesca hasta la Segunda Guerra Mundial, cuando fue confiscado por los nazis para transportar pilotos entre unas islas cercanas a Bergen, en Noruega. Tras la guerra fue liberado y en 1958 volvió de nuevo a la pesca, esta vez la de langostinos mediante el arrastre. En 1979 el «Toftevaag» fue comprado por un especialista en aparejos de Noruega, que le devolvió su aparejo original, respetando así todos los detalles. En 1989 fue adquirido por los miembros del «Proyecto Alnitak», que iniciaron su conversión en nuevo barco investigador. Cuatro meses y medio de trabajo en astilleros suecos, la sustitución del viejo motor por un Vetus más moderno, la construcción de pescantes de madera, la puesta a punto del aparejo... le han conferido su aspecto actual.

El «Toftevaag» es un *ketch* de vela cangreja con ocho velas, de 18,5 metros de eslora y cuatro de bauprés. El casco y la cubierta son de pino noruego y la quilla de roble. Se han respetado todos los detalles de aparejo original, como las bigotas en vez de tensores metálicos, las escalas en los obenques, la red del bauprés, etc. Las poleas son de madera y los cabos de fibra natural o imitación. El interior también se ha reconstruido en madera respetando el estilo original. Dispone de un camarote para cuatro personas, de cuarto de baño, cocina, salón-comedor con tres camas, cuarto de fotografía, mesa de cartas, cuarto del motor y camarote del capitán. Lo más moderno son sus aparatos de seguridad y de comunicación, que es posible en todo momento con tierra mediante radio VHF o teléfono móvil automático. ■

J. M. M.







**CiU presenta una  
Proposición de Ley para  
modificarla**

# **ACOSO A LA LEY DE COSTAS**

La Ley de Costas ha sido puesta nuevamente en entredicho. El Grupo Parlamentario de Convergencia i Unió (CiU), a través de su anterior portavoz, el señor Roca, ha presentado una Proposición de Ley de Modificación de la Ley de Costas. La finalidad es que las Comunidades Autónomas tengan un mayor grado de competencia en la gestión de las costas, un argumento similar al que empleó durante la tramitación parlamentaria de esta ley, aprobada en julio de 1988. Otros, como la Asociación Amigos de la Tierra, temen que ello lleve aparejado el que los urbanizadores vuelvan a imponer su «ley» en nuestras costas.





**L**A dispersión jurídica y competencial, junto al *boom* turístico, facilitó el que los intereses especulativos prevalecieran en prácticamente todos los rincones de nuestras costas, especialmente en el Mediterráneo. La Ley de Costas vino a impedir, entre otras cosas, el que los planes generales de numerosos municipios fueran «diseñados» por los urbanizadores de turno, una práctica demasiado frecuente antes de su entrada en vigor,





el 29 de julio de 1988. La proliferación de chalés, urbanizaciones, hoteles..., sembrando de cemento la franja litoral fue el legado que hizo posible la anterior situación.

Por todo ello, y a pesar de que esta ley recibió numerosas críticas en su día —se presentaron más de setecientas enmiendas en el Congreso y cuatrocientas en el Senado durante los siete meses que duró su tramitación parlamentaria—, la garantía protectora del espacio del litoral nunca fue puesta en duda.

Los recursos que se llevaron ante el Tribunal Constitucional estuvieron motivados por la disparidad de criterios

entre la Administración central y las autonómicas a la hora de delimitar las competencias de estas últimas.

### **Un problema de competencias**

En su día, PNV, Minoría Catalana, incluso la CEOE, achacaron interferencia de competencias estatales en las competencias de las Comunidades Autónomas y Ayuntamientos. Y éste, precisamente, vuelve a ser el argumento esgrimido por el ex portavoz de CiU Miquel Roca (abandonó su escaño a finales del pasado mes de diciembre) a la hora de presentar en la Mesa

del Congreso una proposición para modificar la Ley de Costas.

Detrás de esta pretensión se esconden numerosos peligros, a juicio de la Asociación Amigos de la Tierra, como es el de «desvirtuar la ley, vaciándola de contenido proteccionista, dejando ésta en manos de los Ayuntamientos y sus planes generales o, lo que es lo mismo, a merced de las pretensiones de los especuladores urbanísticos».

En la misma línea se han manifestado, además del movimiento conservacionista español, incluido el catalán, la Coordinadora de Organizacio-







nes No Gubernamentales para el Desarrollo, CC OO, UGT, Asociaciones de Vecinos..., a través de sus representantes en el Consejo Asesor del Medio Ambiente del Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente (MOPTMA).

Ahora, como señalábamos, vuelve a utilizarse el mismo argumento. Un argumento que es contestado por Amigos de la Tierra: «Aunque sin entrar en competencias de gestión de costas (estatal o autonómica), consideramos que, independientemente de quiénes las gestionen, los artículos dedicados a su protección no deben ser modificados. No

**La Asociación Amigos de la Tierra muestra su rechazo a modificar una ley que protege ocho mil kilómetros de costa de la avidez urbanizadora**

*obstante, se hace necesario resaltar que gran parte de las modificaciones que se proponen podrían incurrir en inconstitucionalidad por vaciar de competencias al Estado, ya que el propio Tribunal manifiesta que "el legislador estatal no está facultado, sino obligado, a proteger el dominio público marítimo-terrestre, a fin de asegurar tanto el mantenimiento de su integridad física y jurídica como su uso público y valores paisajísticos"».*

En este sentido, la asociación hace constar su preocupación de que lo no conseguido en su momento por la vía judicial, ahora, pasado el tiempo,



y ante la variación del arco político de la Cámara, el señor Roca intentó negociar un acuerdo PSOE-CiU para alcanzar estos cambios. Esta apreciación la basan en que «los artículos de la ley que se pretenden modificar, el 74 por 100 ya fueron rechazados por el alto Tribunal, el cual sentencia que "ninguna incidencia competencial lesiva de las competencias autonómicas cabe apreciar en esta regulación"».

### Espíritu proteccionista

En escrito remitido al MOPTMA por la Asociación Amigos de la Tierra hace hincapié, además de lo señalado anteriormente, en que las modificaciones propuestas por CiU conllevarían «la eliminación del espíritu proteccionista del dominio público costero, puesto que serían los Ayuntamientos y sus planes generales de ordenación quienes velarían por las costas. A nadie se le oculta —prosigue el escrito de Amigos de la Tierra— que debido precisamente a estos planes y a la falta de una protección legal de la franja litoral, ésta ha estado a merced de los urbanizadores».

Ante la propuesta de modificación de la Ley de Costas, Amigos de la Tierra organizó una serie de actos para, además de denunciar los peligros inherentes a esta actuación, recabar la opinión de los responsables del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente al respecto. Tanto el ministro, José Borrell, como distintos representantes del MOPTMA, entre los que se encuentra Cristina Narbona, secretaria de Estado de Medio Ambiente y Vivienda (quien remitió una carta a Amigos de la Tierra que reproducimos en estas mismas páginas), han mostrado su coincidencia con las te-

sis defendidas por esta asociación.

Desde luego, la preocupación tiene su razón de ser, y es que, al margen de competencias, lo que está en juego es la protección de ocho mil kilómetros de costas de la avaricia urbanizadora. Y a la vista están los resultados: la costa mediterránea española es un monumento al despropósito. La zona litoral es de vital importancia ecológica. Los expertos no vaticinan un futuro demasiado halagüeño sobre la salud de nuestro medio ambiente, por lo que toda política de protección de nuestras costas se hace más que necesaria. ■

Raúl GUTIERREZ



**El argumento de CiU se basa, al igual que durante la tramitación de la ley, en que vulnera las competencias de las CC.AA., algo sobre lo que ya se pronunció el Tribunal Constitucional**







Cristina Narbona, secretaria de Estado de Medio Ambiente

## «Es necesaria una planificación global»

Ante el escrito remitido por Amigos de la Tierra al MOPTMA, respecto a la propuesta de modificación de la Ley de Costas presentada por el Grupo Parlamentario Catalán, la secretaria de Estado de Medio Ambiente y Vivienda, Cristina Narbona, remitió un escrito a esta asociación manifestando el punto de vista del Ministerio al respecto. Punto de vista que se concreta en los siguientes párrafos:

«En primer lugar, debo indicarle que comparto plenamente su exposición sobre la importancia de la vigente Ley de Costas, ya que la misma y su normativa de desarrollo han constituido unos instrumentos legales eficaces para asegurar la integridad y adecuada conservación de los espacios que constituyen el dominio público marítimo-terrestre (...).»

«Teniendo en cuenta, por otra parte, que para defender y proteger convenientemente la costa hay que actuar sobre una franja litoral bastante más amplia que la constituida por el dominio público marítimo-terrestre de competencia estatal,

considero que, partiendo de la firme base legal existente, cualquier avance futuro en esta materia debería encaminarse a establecer nuevos instrumentos adicionales de funcionamiento y gestión que faciliten el ejercicio de una política activa de costas y la coordinación con otras Administraciones, Comunidades Autónomas y Ayuntamientos, que ostentan las competencias de ordenación del territorio, urbanismo, medio ambiente, etcétera, y que deberían implicarse en los objetivos de esta política para permitir una gestión integral de la costa en el marco de un desarrollo sostenible, ya que hay que considerar que los sectores morfológicos costeros, y las unidades fisiográficas que se agrupan en los mismos, no responden a la división artificial de un municipio, provincia o comunidad autónoma, sino a una serie de tipologías costeras fuertemente interrelacionadas, que exigen una planificación global y unas medidas de protección comunes a todas ellas.» ■



## II Congreso Gallego de Marisqueo



# LA LENTA R DE UN SECTOR

El futuro del marisqueo a pie en Galicia estará en función de su capacidad de producir y vender. Así lo constató el responsable de Pesca de la Xunta de Galicia en el II Congreso Gallego de Marisqueo, organizado en Arosa el pasado mes de diciembre, donde alentó a los elementos sociales y económicos que intervienen en el





# EVOLUCION TRADICIONAL

proceso de marisqueo a afrontar la revolución de la profesionalización de este subsector, del que dependen directamente en esa Comunidad diez mil trabajadores. Las Cofradías de Pescadores reclamaron la puesta en producción de los bancos ahora no productivos para asegurar la rentabilidad del marisqueo.





## La Xunta de Galicia establece anualmente el correspondiente plan general, en el que se contemplan los planes para las autorizaciones marisqueras y las normas y proyectos para las zonas de libre marisqueo.



**E**L conselleiro de Pesca, Juan Caamaño, admitió la dificultad de los objetivos propuestos teniendo en cuenta no sólo la poca capacidad extractiva actual sino también el atraso de las estructuras de comercialización. El llamamiento fue dirigido principalmente a las Cofradías y organizaciones de productores, para que reformaran el comportamiento económico «mediante una gestión auténticamente empresarial que permita su autosuficiencia» y les permita «vender libremen-

*te atendiendo a la demanda, en cualquier punto de Galicia, del Estado o del extranjero».*

En su discurso inaugural, Caamaño se preguntó si no sería llegada la hora de que todas las Cofradías «asuman su responsabilidad mercantil, aprendan a luchar y a subsistir dentro de la economía competitiva en que vivimos», al tiempo que se lamentaba de que todavía hoy tenga que ser la Administración quien corra con el esfuerzo de erradicar el furtivismo, enfrentándose con la insolidaridad de muchos sectores, que «adoptan la teoría ingenua de que

*la playa y el mar son de todos y que sus recursos se pueden explotar sin tener en cuenta ningún criterio económico y ecológico».*

### **Apoyo de la Administración**

El conselleiro insistió en trasladar al subsector el protagonismo de la revolución que reclamaba para el mismo, reservando a la Administración la función de apoyo. En su intervención, Caamaño hizo un repaso a la intervención de la Xunta de Galicia

desde que en 1990 se realizara el análisis del subsector y se constatará que la explotación de los recursos en régimen de banco natural resulta muy poco eficiente y el modelo intensivo resultaba inviable socialmente en Galicia, definiéndose como más adecuado el modelo económico de cultivo extensivo o semicultivo. Los pasos siguientes se encaminaron a un cambio en el sistema de explotación basado en planes de trabajo anuales y, muy especialmente, en la promulgación de un marco legal con regulación del permiso de explotación que





naria y tecnología y para la comercialización son también algunas de las iniciativas emprendidas por la Xunta de Galicia y defendidas como adecuadas por el conselleiro, quien aludió, además, a la informatización de las lonjas para conocer mejor el mercado, y al Servicio de Protección de Recursos para evitar el furtivismo.

### Salir del estancamiento

Las Cofradías de pescadores gallegas, principales interpelados, respondieron con una decidida apuesta por la profesionalización del marisqueo a pie siempre y cuando se pongan en producción los bancos ahora no productivos, lo que aseguraría un mayor número de jornadas y garantizaría unos ingresos mínimos equivalentes, al menos, al salario mínimo interprofesional, señalando que ésta sería la única vía para sacar al subsector *«del estancamiento en el que se encuentra sumido y que lo hace menos rentable y competitivo que otros sectores de la pesca»*.

En la misma línea, las Cofradías defendieron en su ponencia una serie de medidas sociales, económicas y biológicas. En el área social reclaman un cambio en la mentalidad tradicional que elimine el concepto de que el mar es un bien de todos, primer paso para hacer del marisqueo una actividad económica principal, suprimiendo el furtivismo y desalojándole de la economía sumergida que lleva aparejada.

La propuesta de las Cofradías es que, una vez que el marisqueo a pie fuera una actividad rentable laboralmente, los mariscadores cotizaran al Régimen de la Seguridad Social del Mar, buscando soluciones concretas para el alto número de personas que, bien por la edad, bien por padecer enfermedades consecuencia de la dureza del trabajo, tendrían dificultades para pasar el reconocimiento

lleva aparejada la obligatoriedad de cotizar a la Seguridad Social, un factor fundamental en la profesionalización del trabajo. La creación del Instituto Gallego de Formación en Acuicultura y del Centro de Control de Calidad del Medio Marino, la inclusión del marisqueo en el Plan Sectorial de Pesca –posibilitando el acceso a financiación comunitaria–, la recuperación de zonas productivas, la construcción de criaderos de simiente, la incentivación de las técnicas de cultivo junto a las líneas de financiación para la adquisición de maqui-



**El modelo económico más adecuado en Galicia es el cultivo extensivo o semicultivo.**



previo a la inclusión en dicho Régimen de cotizaciones.

Un aspecto fundamental entre las medidas económicas defendidas por las Cofradías de pescadores es la concesión de ayudas para la puesta en marcha de zonas actualmente improductivas –el reareo, la resiembra y el traslado de semilla pasarían a ser tareas decisivas en el nuevo concepto de marisqueo– y la aplicación de la política comunitaria en lo que se refiere a la comercialización y establecimiento de precios y en la puesta en marcha de contratos intersectoriales que proporcionen un rendimiento óptimo de la producción y faciliten una mayor presencia de ésta en el mercado. Finalmente, las Cofradías reclaman la presencia de esta producción marisquera en ferias y mercados con criterios de promoción y no sólo gastronómicos.

Un precedente en este sentido, según recordaban las Cofradías en su ponencia, se ha producido con la sustitución de subvenciones de la Diputación de Pontevedra por marisco de pequeño tamaño utilizable para siembra.

Las Cofradías objetaron la conveniencia de las vedas estivales, propusieron el máximo respeto de los topes de capturas y solicitaron la reducción progresiva de los *Permex*.

## Regulación

La regulación introducida por la Administración gallega ha supuesto una depuración radical del número de mariscadores, que ha pasado de 60.317 en 1974 (con la salvedad de que por entonces englobaba la actividad a pie y a flote) a 9.036 mariscadores a pie en 1994, en su mayoría mujeres. En 1990 operaron 16.355 mariscadores.

Según datos de la Consellería de Pesca, el 62,68 por 100 de los mariscadores a pie que operan con permiso tienen menos de cincuenta años, frente al 37,23 por 100 que

supera esa edad. El 30,72 por 100 tienen entre cuarenta y uno y cincuenta años.

## Revolución lenta

La pretensión de profesionalizar el marisqueo no es reciente. Los primeros pasos en tal sentido se dieron ya en 1963 con la creación del carnet de mariscador, obligatorio para quien pretendiera dedicarse al marisqueo. Seis años más tarde se promulgaba la Ley 59/69, de Ordenación

Marisquera, a la que un año después seguiría el Plan de Explotación Marisquera de Galicia, declarándose de interés las zonas incluidas en el mismo. Una vez transferidas las competencias en esta materia a las Comunidades Autónomas, en 1985 se dictaría la Ley 15/85, de Ordenación Marisquera y Cultivos Marinos, derogada por la Ley de Pesca de Galicia (6/93), regulada en 1987 por el decreto en el que se fijaban las condiciones de mariscador y se creaba el correspondiente

carnet, normativa que fue actualizada por el Decreto 425/93.

En la actualidad la Xunta de Galicia establece anualmente el correspondiente plan general, que incluye las autorizaciones marisqueras y las normas y proyectos para las zonas de libre marisqueo. El último de estos planes lleva fecha de 23 de diciembre de 1994. En él, y a lo largo de once artículos, se regula el número de autorizaciones marisqueras a las Cofradías, con los días máximos de traba-







jo y las épocas probables de extracción en cada caso; las zonas de libre marisqueo no sujetas a plan específico, en las que se podrán extraer moluscos blancos entre el 2 de enero y el 30 de marzo y desde el 2 de octubre al 29 de diciembre. El Plan incluye los planes específicos en zonas de libre marisqueo, así como programas de trabajo para distintas especies y con diferentes artes: cefalópodos, percebes y otros moluscos, equinodermos, navaja y longueirón, oreja de mar y algas.



**La explotación en régimen de banco natural resulta muy poco eficiente y el modelo intensivo resulta inviable socialmente en Galicia.**

En el caso de las algas, en torno a las cuales se está desarrollando una interesante industria con derivaciones alimentarias y farmacéuticas, se han aprobado tres programas de extracción, cuya actividad se extenderá entre el 1 de mayo y el 30 de octubre. La extracción de oreja de mar se realizará a través de nueve planes presentados por otras tantas Cofradías, que para la navaja y longueirón se elevan a once. Finalmente, se han fijado dieciséis zonas de extracción de equinodermos, en las que se podrá operar entre enero y abril y octubre y diciembre. El Plan prohíbe la extracción de mejillón silvestre en todo el litoral gallego y a lo largo de todo el año.

El Plan General Anual, que contempla únicamente el marisqueo a pie, mientras que la extracción desde barco es considerada como una actividad pesquera más, persigue racionalizar la explotación de los recursos a la vez que ordenar el mercado, con el objetivo final de convertir lo que fue una actividad marginal en un sector económico planificado y rentable.

### **Agilizar el proceso**

Independientemente de las modificaciones legales, las primeras medidas para agilizar el proceso de profesionalización de esta actividad tradicional se abordaron a partir de 1990, quedando entonces al descubierto situaciones anómalas cuya necesaria corrección dan lugar a protestas de los afectados, que ven peligrar una fuente de ingresos escasa y precaria pero hasta entonces no discutida. La discusión entre quienes se sitúan en una y otra posición todavía no ha concluido. Ordenar, profesionalizar y explotar con criterios empresariales el marisqueo a pie en Galicia sigue siendo un reto. La revolución en este sector es un proceso necesario pero, de momento, lento. ■

**Mery VARONA**





**El sector  
emplea a  
unas 15.000  
personas**



# La náutica supera la crisis

**L**A náutica mueve en España unos 600.000 millones de pesetas al año y emplea a unas 15.000 personas. Nuestro país ha ido tejiendo una importante industria náutica gracias a factores como la situación geográfica de nuestro país, los 7.880 kilómetros de costa, así como el clima, convirtiéndolo en uno de los países que más posibilidades tiene para la

**El mundo de la náutica está recuperándose de la fuerte crisis vivida durante los dos últimos años, ocasionada por el retraimiento de la economía, y la afición está creciendo.**

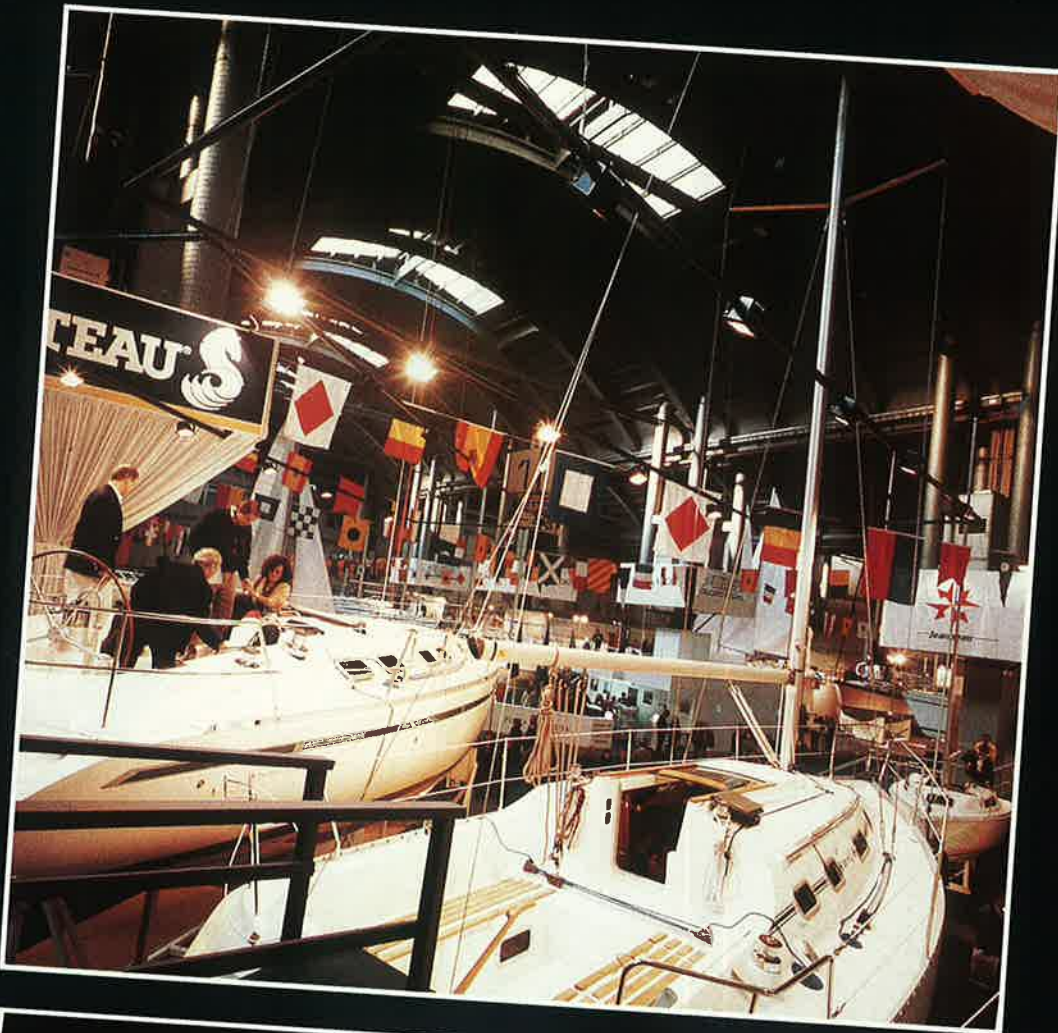
**De hecho, la náutica en nuestro país da empleo a unos 15.000 personas y mueve unos 600.000 millones de pesetas al año.**

práctica de la náutica deportiva. Además, disponemos de una importante red de infraestructuras adecuadas.

Después de la fuerte crisis vivida en el sector en los últimos dos años por el retraimiento general de la economía, se está apreciando una recuperación real y la afición está creciendo en los últimos años. Durante 1994 se han expedido unos 12.700 títulos entre todas las categorías, siendo Cataluña



*El mundo  
náutico  
mueve en  
España unos  
600.000  
millones de  
pesetas al año.*



la comunidad con más títulos expedidos.

Según datos de la Asociación de Industrias Españolas (ADIN), el valor aproximado de la producción española de embarcaciones deportivas correspondiente al período comprendido entre agosto de 1993 y agosto de 1994 fue de 8.525 millones de pesetas, correspondiendo el 90 por 100 a embarcaciones de motor y el 10 por 100 restante a las de vela.

El número de unidades de embarcaciones que se han producido en este período ha sido de 4.248, correspondiendo 2.450 a neumáticas (el 57,7 por 100 del total), 400 a embarcaciones de vela (el 9,4 por 100 del total) y el 32,9 por 100 a embarcaciones de 3,5 a 24 metros de eslora, excepto vela ligera (el 32,9 por 100 del total).

En cuanto al número de astilleros, serían de manera aproximada 26. El número de empleados del sector, teniendo en cuenta sólo astilleros, sería aproximadamente 950, y el total de empleados, teniendo en cuenta astilleros, accesorios, servicios y puertos, sería de unos 15.000.

### **Embarcaciones matriculadas**

La importancia del sector náutico deportivo en nuestro país lo indican las embarcaciones de recreo matriculadas, los títulos expedidos para el gobierno de estas embarcaciones y las licencias concedidas de deportes náuticos.







Según los datos de la Dirección General de la Marina Mercante, en los dos últimos años las embarcaciones de recreo matriculadas en España han sido 14.253 en 1993 y 9.062 hasta septiembre de 1994.

Por provincias, son las de Barcelona, Palma de Mallorca, Cartagena y Alicante las que han registrado un mayor número de matriculaciones. Concretamente en 1993 las embarcaciones matriculadas en Barcelona fueron 1.679, que representan el 11,78 por 100 del total. En la provincia marítima de Palma de Mallorca se matricularon 1.582, el 11,1 por 100 del total, y en la de Cartagena, 1.330, el 9,33 por 100 del total.

En España hay 239 puertos deportivos, más 159 puertos sólo con fondeadero, concentrándose la mayor parte de los puntos de amarre, el 85 por 100, en la costa mediterránea.

### PRODUCCION ESPAÑOLA DE EMBARCACIONES DEPORTIVAS (Agosto 1993-994)

TIPOS	Unidades
Neumáticas .....	2.450
Vela ligera (excepto Optimist) .....	400
Vela o motor de 3,5 a 24 m. de eslora (excepto vela ligera):	
— De 3,5 a 5 metros de eslora .....	535
— De 5 a 7 metros de eslora .....	650
— De 7 a 9 metros de eslora .....	131
— De 9 a 12 metros de eslora .....	48
— De 12 a 14 metros de eslora .....	10
— Más de 14 metros de eslora .....	24
<b>Total producción (unidades) .....</b>	<b>4.248</b>
<b>Valor aproximado de la producción (millones de pesetas) .....</b>	<b>8.525</b>
Proporción de motor .....	90%
Proporción de vela (incluida vela ligera) .....	10%

Fuente: ADIN (de datos facilitados por los industriales).

Respecto al número de puertos deportivos y de amarres existentes en el litoral español, se mantiene respecto al año anterior, aunque está previsto

que durante 1995 se amplíe la capacidad de la infraestructura de puertos deportivos con un aumento del número de amarres.

### Salón Náutico

Durante la celebración de la XXXIII edición del Salón Náutico Internacional de Barcelona, entre el 26 de noviembre y el 4 de diciembre, se puso de manifiesto un aumento de las ventas de embarcaciones y la superación de un período de estancamiento, al que ha sido especialmente sensible el sector de la náutica.

Durante esta edición hubo una afluencia de visitantes aproximada a las 140.000 personas, con 300 expositores nacionales y extranjeros. Entre los expositores, además de España estuvieron representados 21 países.

Entre la oferta que se exponía en una superficie de 30.000 metros cuadrados había 700 embarcaciones de todo tipo, a vela y a motor, motores náuticos, accesorios y velería, electrónica, neumática, motos acuáticas,





vela ligera, actividades subacuáticas, puertos deportivos y pesca deportiva. Como novedades cabe destacar la celebración de una jornada dedicada a «La mujer en el mar» y la presencia de una «playa activa». Esta playa, instalada en la calzada de la avenida Reina María Cristina del recinto ferial, constituye una iniciativa para fomentar la difusión de la náutica deportiva y acerca su práctica a todos los públicos. Se simulaban olas del mar mediante una serie de lonas movidas por turbinas de aire y se creó un espacio en el que se instalaron embarcaciones de vela ligera, neumáticas y tablas de windsurf. La «playa activa» tenía unas dimensiones de 60 metros de largo y 12 de ancho.

### Actividades y cursillos

También se han realizado cursillos para la obtención de

títulos para el gobierno de embarcaciones, charlas y conferencias, la Operación Bautismo del Mar entre escolares, etc. Por primera vez el Salón ha celebrado una reunión de alcaldes de municipios litorales de España con objeto de promocionar las bases náuticas y escuelas municipales de vela.

El Salón volvió a contar con una gran piscina de 25 por 40 metros instalada en la plaza del Universo, donde se celebraron actividades y demostraciones de deportes náuticos. Además, en la piscina había motos náuticas, embarcaciones teledirigidas, etc.

También contó este año con el stand del Navegante, para ofrecer al visitante cualquier tipo de información sobre todo aquello que precise para hacerse a la mar.

Se organizó la Operación Bautismo del Mar, en la que tomaron parte más de cuatro mil

*Durante la celebración del Salón Náutico hubo un aumento de ventas y quedó clara la superación de la crisis.*

escolares acompañados por profesionales, disfrutando de una jornada de navegación a bordo de los buques cedidos por la Armada española.

El Salón promovió también la organización de cursillos para la obtención de títulos y autorizaciones federativas para el gobierno de embarcaciones a vela y motor, así como de patrón de embarcaciones de recreo.

Estuvieron presentes las federaciones de todo tipo de deportes náuticos y, como organismos oficiales, la Dirección General de la Marina Mercante, la Secretaría General de Turismo, la Generalitat de Catalunya, el Fondo de Regulación y Organización del Mercado de Productos y Cultivos Marinos (FROM), la Armada española, el Ayuntamiento de Barcelona y, por primera vez, el Servicio Marítimo de la Guardia Civil. ■

**I. OTERO**



Número monográfico

# HISTORIA DE LAS COMUNICACIONES EN ESPAÑA

Más de 200 páginas para recorrer desde las calzadas romanas hasta las superautopistas de la información. Las rutas fenicias, el Camino de Santiago, las postas reales, la telegrafía, el teléfono, la evolución de la red viaria, los comienzos del ferrocarril, los primeros aviones, la radio, la televisión, los satélites...

En definitiva, la comunicación en su más amplio sentido a lo largo de la Historia. Todo ello y mucho más lo encontrará en este número extraordinario de la Revista MOPTMA.



**Y un póster de regalo para comprender el proceso actual de las telecomunicaciones**

## Revista MOPTMA TARJETA DE SUSCRIPCIÓN

NOMBRE Y APELLIDOS

PROFESIÓN / EMPRESA  N.I.F.

DOMICILIO  Nº

LOCALIDAD  PROVINCIA  C.P.

MODALIDAD DE SUSCRIPCIÓN ESPAÑA EXTRANJERO

- 1 año (11 números).....2.800 ptas. 4.000 ptas
- 2 años (22 números).....5.000 ptas 6.600 ptas
- Envíeme gratis la Guía de las Plazas de España, que se regala a los nuevos suscriptores
- Número extraordinario suelto.....700-1.000 ptas 1.000-1.300 ptas
- Oferta de 4 extraordinarios juntos.....2.000 ptas 2.400 ptas
- Oferta de 5 extraordinarios juntos.....2.300 ptas 2.700 ptas
- Oferta de 6 extraordinarios juntos.....2.600 ptas 3.000 ptas

SI HA SOLICITADO EXTRAORDINARIOS, SEÑALE LOS QUE DESEA

- Guía de Costas (700 ptas.)
- El siglo XVIII (700 ptas.)
- Guía de Las plazas (700 ptas.)
- Hª del Ferrocarril (1.000 ptas.)
- El Agua en España (1.000 ptas.)
- Hª de las Comunicaciones en España (1.000 ptas.)

FORMA DE PAGO

- Envío cheque adjunto
- Envío giro postal núm.....
- Contra reembolso (sólo nacional y con recargo de 300 ptas.)
- Domiciliación bancaria (sólo suscripciones).

Enviar a: Revista MOPTMA. Nuevos Ministerios. 28071 Madrid. Información: (91) 597 64 49 / 78





**Medidas para mejorar la competitividad**

# **PUERTOS RECORTA LAS TARIFAS**



La llegada de 1995 aportará una reforma en la estructura tarifaria y una reducción en torno al 10 por 100 en las tarifas por servicios portuarios que prestan las Autoridades Portuarias. La reducción, decidida por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA), supone una novedosa y llamativa medida para favorecer la eficiencia y competitividad del sistema portuario español, que viene a unirse a una serie de modificaciones estructurales introducidas en el mismo desde la aprobación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante en 1992.





**L**AS modificaciones ahora decididas amplían el margen de discrecionalidad y autonomía de las Autoridades Portuarias en materia de tarifas, abaratan el coste del paso por puerto de las mercancías, favoreciendo así la competencia con el transporte terrestre y, en su conjunto, persiguen mejorar la situación del sector pesquero. Con anterioridad a la disminución de tarifas el sistema portuario aprobó el Acuerdo Marco del Sector de Estiba y las medidas de simplificación administrativa.

El recorte tarifario no será uniforme. En algunos capítulos industriales, maquinaria, motocicletas, electrodomésticos, confección, tejidos, equipos de telefonía, discos, pieles curtidas, material médico, determinados tipos de pescados, moluscos, crustáceos, etcétera,

y para la pesca fresca y congelada, la disminución será de al menos el 25 por 100.

### Criterios medioambientales

La decisión del MOTMA introduce, además, criterios medioambientales en el tratamiento tarifario, al incluir bonificaciones del 17 por 100 para los buques con tanques de lastre segregados y del 20 por 100 para los que dispongan de doble casco de seguridad. En la misma línea de potenciación de buques ecológicamente seguros, se bonificará hasta un 5 por 100 a los barcos que desarrollan su actividad de acuerdo con el convenio MARPOL.

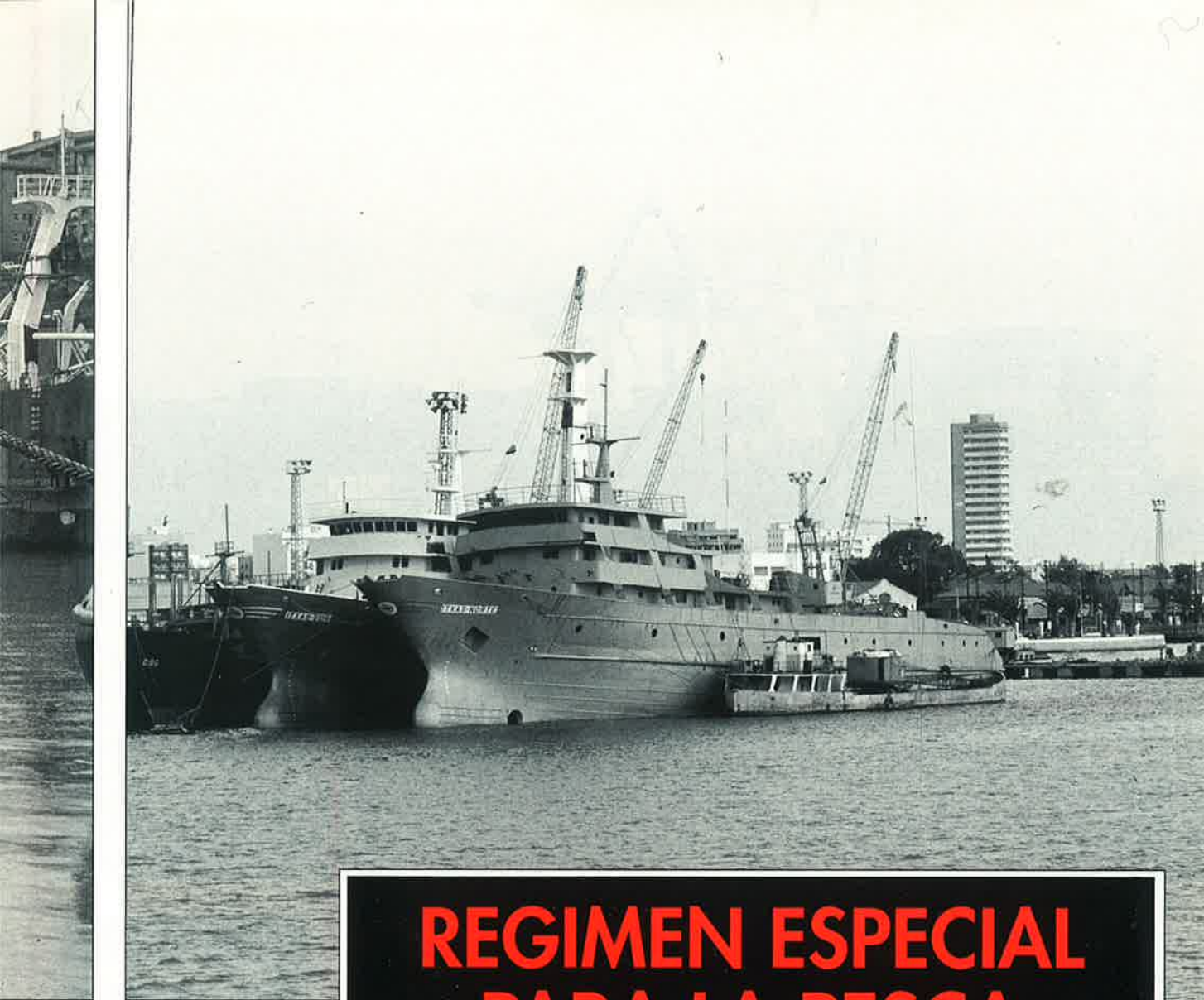
La modificación de la estructura tarifaria participa de la filosofía comunitaria de promover el transporte marítimo aumentando su competi-

**El impacto recaudatorio del conjunto de actuaciones se calcula en un recorte de 9.514 millones de pesetas.**

tividad frente al terrestre, a cuyo efecto, además de medidas administrativas como la simplificación de los procedimientos tarifarios, se han acordado bonificaciones de hasta el 50 por 100 a los buques que operan entre puertos españoles y comunitarios a fin de favorecer los acuerdos entre estos puertos. En cuanto a los tráficos con origen o destino en los puertos insulares de Baleares o Canarias o en los de Ceuta y Melilla, se mantienen o incrementan las bonificaciones ya existentes con el objeto de mejorar y potenciar las relaciones marítimas entre aquellos territorios y la Península.

En la misma disposición, se potencia la autonomía de decisión de las Autoridades Portuarias en los aspectos comercial y tarifario. Cada Autoridad podrá bajar las tarifas un 25 por 100, siempre que se garantice que la rentabilidad sobre el ejercicio económico anterior no se reduce en más de tres puntos y que no





## REGIMEN ESPECIAL PARA LA PESCA

resulta inferior al 3 por 100, y podrá subirlas hasta el 10 por 100 hasta alcanzar también la rentabilidad del 3 por 100. Esta autonomía y competencia interportuaria no afecta, sin embargo, al marco cooperativo y de coordinación, garantizado por el Ente Público Puertos del Estado.

El impacto recaudatorio del conjunto de actuaciones se calcula en un recorte de 9.514 millones de pesetas, porcentualmente el 11,3 por 100 respecto a la facturación de 1993, que fue de 83.891 millones, y el 11 por 100 si se toma como referencia la última previsión de 1994.

La reducción no afectará a las previsiones de autofinanciación del sistema, alcanzada ya en el ejercicio de 1994, ni a las inversiones en infraestructura portuaria, que para 1995 se han cifrado en 53.000 millones de pesetas. ■

Mery VARONA

**L**AS labores de carga, descarga, estiba, desestiba y transbordo de pesca fresca, congelada y bacalao podrán acogerse a un régimen especial. Así lo contempla el Real Decreto 2541/94, al suspender temporalmente la aplicación del Real Decreto-ley 2/1986, que atribuye la totalidad de operaciones de estiba y desestiba a las SEED de cada puerto, constituidas por capital público y privado. La suspensión prescribirá el 1 de noviembre de 1988.

En el mismo real decreto, en vigor desde el 19 de enero de este año, se justifica la liberalización limitada de dichas operaciones en el propósito de aumentar la eficacia y competitividad de los servicios portuarios y en atención a las dificultades por las que atraviesa el sector pesquero como consecuencia, entre otras circunstancias, del «empobrecimiento y alejamiento de los caladeros, la restricción creciente de los volúmenes de extracción y de las licencias autorizadas, la necesidad de comercializar o industrializar especies

*cada vez menos valiosas, la insuficiente renovación de la flota pesquera y las dificultades crecientes que se plantean para la renovación, en condiciones aceptables, de los convenios de pesca».*

*Todo lo cual, añade, «obliga a racionalizar la estructura de costes, y entre ellos la repercusión de los correspondientes a las descargas portuarias, teniendo en cuenta que mientras en España históricamente las descargas de pesca se han incluido dentro de los trabajos portuarios, esto no ha sido ni es así en la mayor parte de los puertos europeos».*

El real decreto no supone la liberalización total de las operaciones de estiba/desestiba de la pesca, sino que establece tres vías para su realización: la contratación en régimen de relación laboral común de un número de trabajadores portuarios que se encuentren en régimen de relación laboral de carácter especial con la respectiva sociedad estatal de estiba y desestiba, la asunción ● ● ●





## Régimen especial para la pesca

• • • y pago a la SEED de las obligaciones económicas que se determinen para compensar los mayores costes que se puedan producir para las demás actividades incluidas en el servicio público, o una combinación de las opciones anteriores.

La medida, sin embargo, no parece satisfacer plenamente ni a armadores ni a sindicatos. Reinaldo Iglesias, gerente de la Cooperativa de Armadores de Vigo, afirma que *«no es lo que esperábamos los armadores y sigue sin contemplar lo que las empresas pedían, que es la libertad de contratación»*. En cuanto a la temporalidad de la suspensión, Iglesias señala que es un factor de incertidumbre *«porque no se puede contratar trabajadores sin saber qué pasará después de 1988»*.

Para Ignacio Pérez, de UGT-Vigo, las propuestas incluidas en el real decreto no son *«la panacea para el sector de pesca»* y, por contra, abren la puerta a la creación de *«grupos incontrolados y mafias, como se ha visto en otros puertos extranjeros»*. UGT se declara partidaria de la regulación en convenio de las actividades de estiba y desestiba y de la negociación previa con armadores y Autoridades Portuarias para la aplicación del real decreto.

En el caso concreto de Vigo, el puerto de mayor tráfico de pesca, su aplicación se demorará, en todo caso, hasta 1996, toda vez que hasta el 31 de diciembre de 1995 estará vigente el acuerdo alcanzado entre empresarios y sindicatos en agosto de 1994 al constituirse la Sociedad de Estiba

y Desestiba, después de la huelga convocada por éstos cuando los armadores recurrieron a los propios tripulantes para realizar las descargas de pescado. El acuerdo contemplaba una reducción de los costes de estiba y desestiba, pero reservaba a la SEED el derecho de las operaciones de carga y descarga portuarias. En cualquier caso, cada puerto deberá negociar su propia vía previo acuerdo entre las partes afectadas: Autoridades Portuarias, SEED, armadores y sindicatos.

La repercusión de esta parcial desregulación de apreciará únicamente en un reducido número de puertos, la mayor parte de ellos en las Comunidades Autónomas de Galicia y Canarias, a través de los cuales se descarga la mayor parte de la pesca en territorio nacional: Vigo (146.209 Tm.), La Luz y Las Palmas (134.017 Tm.), La Coruña (65.720 Tm.), Arrecife (59.315 Tm.), Marín-Pontevedra (42.305 Tm.), Huelva (37.615 Tm.) y Villagarcía de Arosa (30.488 Tm.), que superan tráfico por encima de las 30.000 Tm.

De acuerdo con los datos del Ente Público Puertos del Estado, facilitados por las distintas Autoridades Portuarias, el total de pesca capturada descargada en los puertos españoles en 1993 fue de 982.263 Tm., de las que 661.629 correspondían a pesca fresca y 308.023 a congelada. El pescado congelado, sin embargo, movió 897.149 Tm. en el conjunto de puertos; de ellas, 656.161 correspondieron a descargas y 240.988 a cargas hacia otros puertos.

M. V.

**La reducción no afectará a la autofinanciación del sistema ni a las inversiones en infraestructura portuaria, que para 1995 se han cifrado en 53.000 millones de pesetas.**



**E**L presidente de la Autoridad Portuaria de Valencia, Fernando Huet, abrió la conferencia dando los datos de los buenos resultados de tráfico obtenidos durante 1994. Apuntó que el puerto de Valencia ha sido el que en volumen total de mercancías ha crecido más, exceptuando Ceuta. «La tasa de crecimiento ha sido tres veces la media nacional.» Además, señaló que el reto es continuar abierto a las grandes rutas del tráfico internacional.

El director de Anave, Fernando Casas, comenzó el turno de las ponencias. En su intervención con la conferencia «La influencia de la liberalización comunitaria del cabotaje. El transporte insular», dejó de manifiesto que el transporte marítimo ha experimentado un claro retroceso respecto al transporte por carretera. Fernando Casas comenzó diciendo que en el transporte marítimo hay que distinguir entre tráfico intercontinental, tráfico intrarregional y tráfico de cabotaje interno. Los dos primeros se liberalizaron en 1986 y el tráfico de cabotaje interno inició su liberalización escalonada en 1992 y concluirá definitivamente el 1 de enero de 1999 en su aplicación general.

«Todos estos campos introducidos en los ordenamientos jurídicos han determinado modificaciones en los servicios», aseguró Fernando Casas.

Respecto al cabotaje y gran cabotaje europeo, subrayó que no existen estadísticas ni estudios para conocer adecuadamente la situación y su problemática.

Desde la incorporación de España a la Comunidad Europea los intercambios comerciales se incrementaron del 48 a un 65 por 100, la mayoría de los cuales se han realizado por carretera en detrimento del transporte marítimo, que ha vivido un estancamiento desde el año 1986.

Según el director de Anave, el predominio del transporte por carretera ha hecho que el transporte marítimo haya descendido del 21,6 al 15,1 por 100, con el aumento de la carga general y el descenso del transporte de graneles líquidos y sólidos.



## FUTURO DEL CABOTAJE EUROPEO

**El pasado 20 de enero se celebró en Valencia una conferencia sobre «El futuro del cabotaje europeo», organizada por el Instituto Portuario de Estudios y Cooperación (IPEC) y la Asociación de Ingenieros Navales de España. Durante la conferencia se puso de relieve el alto porcentaje de utilización del transporte terrestre en detrimento del transporte marítimo.**

Respecto a un informe de diciembre de 1994, la situación del cabotaje a corto plazo entre 1992 y 1994, no se han producido cambios importantes en este tipo de transporte, manteniéndose las prácticas existentes. Se utiliza mucho más el transporte terrestre en detrimento del marítimo.

Como conclusiones, destacar la insuficiencia de estudios, la necesidad de adoptar decisiones rápidas, la estructuración de servicios portuarios, creación de infraestructuras y la conveniencia de contar con una flota que se

recupere del declive sufrido en los últimos años.

### Nuevos buques *ro-ro*

El segundo ponente, Juan Ramón Calvo Amat, jefe de ventas del departamento comercial de AESA-Sevilla, habló de la construcción de tres buques *ro-ro*, que se está llevando a cabo en los astilleros de Sevilla. Este proyecto surgió ante la necesidad de dos empresas suecas madereras que tenían que transportar 600 millones de toneladas de papel al año. En un principio se

pensó construir seis barcos, pero finalmente quedaron en tres. Los puertos de destino serán Londres y Rotterdam, y cada dos días quieren que haya un barco cargando y descargando.

Dos de estos barcos se entregarán este año y el otro el año que viene. El sistema de carga es mediante casetes. Entre las ventajas que ofrecen es que la carga está sometida a menos daños, una reducción de los costes de mano de obra, el buque no sometido a fallos humanos en el amarre ya que el barco no tiene ningún amarre a bordo.

Según J. Ramón Calvo, «nuestro objetivo es adaptar la logística a la evolución del transporte, adoptando como premisas fundamentales la seguridad en la recepción de la mercancía, evitar riesgos de pérdida o retrasos, aumentar la seguridad de los trayectos y automatizar al máximo el manejo del buque».

Por último, Rafael del Moral, director técnico de la Autoridad Portuaria de Valencia, y Ramón Gómez, director del IPEC, se encargaron de exponer las particularidades del puerto de Valencia. Ramón Gómez inició su intervención explicando el cabotaje europeo, o *short sea shipping*, entendido como transporte marítimo de corta distancia (TMCD). Constató cómo atañe tanto al interior de los países europeos como al tráfico entre las naciones que conforman los Países Bálticos, Europa Atlántica, cuenca Mediterránea y Mar Negro.

Según el ponente, las variaciones sufridas en los últimos años en lo que a transporte marítimo se refiere ha supuesto un cambio de tendencias, traducido en el aumento de la demanda de servicios de transporte, relevancia del tráfico marítimo comunitario, estancamiento en las inversiones, deterioro ambiental y desequilibrio modal, entre otros.

Se subrayó que en 1988 el tráfico por carretera suponía el 35 por 100 del total y por mar el 65 por 100, en 1992 el terrestre aumentó al 48 por 100 y el marítimo disminuyó al 47 por 100. ■

**Inés OTERO**



# APROBADO EL CREDITO DE 20 BARCOS PARA CAMERUN

**E**L Consejo de Ministros aprobó el pasado 29 de diciembre la concesión de 32 millones de dólares por parte del Gobierno español al de Camerún. Este crédito FAD (Fondos de Ayuda al Desarrollo) supone el 80 por 100 de la financiación para llevar a cabo la primera fase, la construcción de 20 barcos, que se espera que dure unos nueve meses. La Consellería convocará una reunión con las entidades financieras gallegas y con el Instituto de Crédito Oficial para cerrar el crédito del 20 por 100 que concederá la Xunta de Galicia, que supone ocho millones de dólares.

Este es uno de los principales problemas del sector naval de cara a conseguir contratos en situaciones ventajosas en competitividad con astilleros de otros países. Las condiciones de financiación de España son más rígidas y los astilleros tienen más problemas, además, para conseguir que las entidades financieras financien la construcción naval, por considerar a este sector como a uno de mucho riesgo económico, y también debido a la crisis del sector sufrida en los últimos años, que provocó varios descalabros económicos.

El importe total del crédito es de cien millones de dólares y el plazo de amortización será de quince años.

## Despegue definitivo

El conselleiro de Industria, Antonio Couceiro, aseguró el pasado mes de enero que la construcción de los primeros 20 barcos para Camerún, que se realizará en astilleros gallegos, podría comenzar el próximo día 15 de marzo, tras ultimarse los detalles con las autoridades del país africano. Los 50 barcos se van a construir en los

**El Gobierno de Camerún tiene ya concedido un crédito FAD por un importe de 32 millones de dólares para la construcción de 20 barcos, de un total de 50 que se van a realizar en los astilleros gallegos de Asega. En la primera fase se abordará la construcción de 20 barcos, que podría comenzar en el mes de marzo, y en las dos fases posteriores, 15 en cada una. El total de los 50 barcos supone unos cien millones de dólares.**



**La construcción de los 50 barcos supondrá una carga de trabajo para los astilleros gallegos de dos años.**

astilleros integrados en la Asociación de Astilleros Gallegos (Asega).

Según el conselleiro de Industria, el sector naval gallego podría asistir «al despegue definitivo. Los astilleros podrían llegar a recuperarse». Para Couceiro, el acuerdo con el Gobierno camerunés garantizaría el trabajo en los astilleros privados durante dos años. Además, esto es posible gracias a

que Camerún ya zanjó la deuda que tenía con el Estado español.

Couceiro subrayó la importancia de los astilleros gallegos, que «dan empleo directo a más de diez mil personas y cuentan con empresas tecnológicamente acreditadas a nivel mundial».

Se prevé que la primera fase, la de construcción de 20 barcos, durará unos nueve meses, a partir de los que, siempre que Camerún haya

cumplido las condiciones económicas establecidas, se iniciará la segunda fase, en la que se fabricarán otros 15 buques y, finalmente, la última etapa, en la que se construirán otros 15 buques.

## Mesa del Sector Naval

En la segunda reunión de la Mesa del Sector Naval, en la que están representados sindicatos, empresarios, astilleros, armadores y Administración autonómica, el principal objetivo planteado fue sacar al sector de la profunda crisis en que se encuentra sumido, adoptando medidas que eleven el grado de productividad que las empresas necesitan para alcanzar la competitividad.

Para que esta «renovación» tenga éxito también se abordó la cuestión de la formación. Se manifestó que los responsables de los astilleros presenten una propuesta para la formación profesional reglada, con objeto de mejorar la preparación del personal laboral.

Respecto a la situación actual de los astilleros gallegos, el conselleiro de Industria aseguró que la productividad y competitividad de los astilleros gallegos no se parece a las de otros países desarrollados, que tienen que convertirse en nuestra referencia. «Los astilleros de los países desarrollados del norte son los más evolucionados y rentables por contar con unos marcos financieros más adecuados.»

En la próxima Mesa del Sector Naval, que tendrá lugar el próximo día 22 de febrero, se analizará el nivel de competencia de las empresas navales, el proceso de reconversión, las necesidades de formación del personal trabajador en estos centros y la financiación del sector, entre otros asuntos. ■

I. OTERO





## GALICIA

Juan Caamaño cree que en algunos aspectos no se defendieron totalmente los intereses pesqueros de Galicia

## La Xunta considera aceptable el acuerdo para la plena integración en la Europa Azul

**El acuerdo alcanzado en Bruselas para la plena integración de España en la Europa Azul a partir de 1996, ha sido calificado por el conseleiro de Pesca de la Xunta de Galicia, Juan Caamaño, como un avance respecto a la situación que se vivía anteriormente, «pues favorece un mayor rendimiento de las empresas», aunque matizó que en ciertos temas (como es el caso de caladeros de NAFO), no se llevó a buen fin la negociación para defender los intereses gallegos. Estas declaraciones fueron realizadas en la primera sesión del año de la Cámara Autonómica Gallega, dentro de la comisión parlamentaria para el estudio y revisión de la Política Pesquera Comunitaria.**

**C**OMO sucedió en un primer momento, tras la firma del acuerdo el Gobierno gallego, a través de Juan Caamaño, quiso dejar claro que éste no es plenamente satisfactorio para la pesca en Galicia ni en general para el resto del Estado, porque todavía persiste discriminación respecto a otros países de la Unión Europea. El conseleiro de Pesca, asimismo, aprovechó su comparecencia parlamentaria para expresar su confianza en que no haya restricciones para el palangre en los caladeros de Azores y Madeira, cuestión que todavía se encuentra pendiente de negociar en la Unión Europea.

Por su parte, José Antonio Ventoso, del grupo PSdeG-PSOE, afirmó que el acuerdo adelanta en siete años la integración plena de la pesca española, por lo que debe considerarse *«moderadamente positivo»* y *«como punto de llegada y no como un punto final»*. También manifestó que *«Galicia debe liderar una cierta modificación del concepto de pesca basado en una explotación solidaria y responsable de los recursos marinos y no mostrarse sólo como un país agraviado que siempre está a la defensiva»*.

Francisco Trigo, del Bloque Nacionalista Gallego (BNG), señaló que el tiempo le dio la razón de rechazar la política pesquera que su partido defiende, al tiempo que criticaba la falta de decisión de la Xunta para defender los intereses gallegos. No obstante, y a pesar de las críticas, tanto el representante del BNG como José Antonio Ventoso ofrecieron su colaboración para alcanzar un consenso en los objetivos de la Comisión parlamentaria de Pesca.

En esta primera sesión parlamentaria del nuevo año el conseleiro anunció que pedirá a la Administración central un reparto más equitativo para faenar en Gran Sol, así como que se separen derechos y embarcaciones en esta flota. Dijo que los 460 derechos de pesca con los que cuenta España garantizarían faenar con normalidad a 238 buques en el





Gran Sol, por lo que no debe haber más restricciones.

En Galicia se cuenta con algo más de 227 derechos y el resto pertenece a pesqueros de otras comunidades. Juan Caamaño denunció que hay armadores vascos que disponen de más derechos de pesca para sus embarcaciones que días tiene el año, por lo que el conselleiro considera justo y necesario que Madrid medie para lograr un reparto más racional.

Recordó, asimismo, que de los 416 barcos que faenaban en este caladero quedaron solamente 300 autorizados tras la adhesión de España a la CE. De éstos ahora sólo están activos 225, 130 gallegos y 95 del resto de Cantábrico.

### Nueva lonja en Vigo

El puerto de Vigo contará con una nueva lonja de altura en el Berbés que estará dotada con la más avanzada tecnología, según anunció su presidenta, Elena Espinosa, y supondrá la consolidación de Vigo como primer puerto pesquero de Europa. El presupuesto estimado para esta obra supera los 3.600 millones de pesetas y tendrá un plazo de ejecución de catorce meses.

Para conseguir fondos que colaboren en su construcción la Autoridad Portuaria ha solicitado ayudas comunitarias del Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca (IFOP) a la Consellería de Pesca. En la documentación presentada se justifica la petición de ayuda comunitaria por el hecho de que el puerto de Vigo se encuentra situado en una de las regiones más deprimidas de la Unión Europea y que ha sufrido numerosas crisis y reestructuraciones, como fue la del sector naval, conservero y textil.

La subvención, solicitada a fondo perdido, supondría el 50 por 100 de la cifra total del proyecto. También se solicita



ayuda al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, cifrada en otro 25 por 100. El 25 por 100 restante será afrontado por la Autoridad Portuaria.

El proyecto contempla una superficie de cerca de 6.000 metros cuadrados para salas de exposición y venta, además de espacios para otros servicios. La lonja contará con zonas de temperatura controlada y aislamiento, y funcionará de forma totalmente automatizada. Asimismo, los exportadores de pescado tendrán una instalación que les permitirá una manipulación eficaz e higiénica de sus productos. Todo ello contribuirá también en la creación de puestos de trabajo.

Por otro lado, el tráfico del puerto de Vigo aumentó a lo largo de 1994, entre los meses de enero y noviembre, en un 14,12 por 100 respecto al mismo período del año anterior, pasándose de los 2.584.074 Tm. a los 2.948.998 Tm.

Entre las subidas más importantes se encuentra la experimentada por la mercancía general (casi un 23 por 100) y también la pesca fresca (un 18,93 por 100); en los once primeros meses del año se manipularon 80.858 Tm. frente a las 67.987 del año 1993. En general, en los últimos años se han registrado cifras ascendentes en este puerto del Atlántico.

### Ayudas para la modernización

Hasta el próximo día 1 de marzo estará abierto el plazo para solicitar ayudas para la renovación y modernización de la flota pesquera gallega, según una orden de la Consellería de Pesca publicada en el *Diario Oficial de Galicia* del día 5 de enero. Esta orden desarrolla el Decreto 278/1994, por el que se establecía el programa de ayudas con finalidad estructural en el sector de la pesca, la acuicultura, y la transformación y comercialización de sus productos, fruto de la modificación de la política comunitaria de estructuras pesqueras.

La novedad aportada por esta normativa es que los beneficiarios tendrán que tramitar un único expediente de solicitud de ayudas para cada proyecto ante la Xunta, obteniendo financiación con cargo a las tres Administraciones: comunitaria, central y autonómica.

La ayuda con cargo al Estado se pagará una vez acreditado el inicio de la construcción. La correspondiente a la Comunidad Autónoma, una vez que se acredite que la inversión realizada, supone al menos el 16 por 100 del importe de la ayuda. Finalmente, la subvención del Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca (IFOP) se pagará cuando entre en servicio el nuevo buque o se acredite la retirada de la actividad de los barcos aportados como baja. No obstante, podrá anticiparse el pago del 50 por 100 del dinero del IFOP una vez botado el barco e instalado su motor principal.

En el caso de las ayudas para la modernización o reconversión, el pago se hará una vez acabados y justificadas las inversiones. Para ejercicios posteriores el plazo para la concesión de ayudas irá desde el 1 de diciembre del año anterior hasta el 1 de febrero del año correspondiente. ■

Elena CEBRIAN





## Las Cofradías levantaron el castigo impuesto a Santander

# Los barcos podrán vender pescado en cualquier lonja del norte

**Las Cofradías del Cantábrico levantaron el castigo impuesto a Santander en el transcurso de la reunión celebrada el día 16 de enero, puesto que los barcos de la capital de Cantabria no respetaron el bloqueo acordado en los puertos durante el mes de septiembre, coincidiendo con la crisis de las volantas. Ante ello, los barcos con base en el Barrio Pesquero tendrán la posibilidad de vender sus capturas en cualquier lonja del norte de España sin problema alguno.**

**P**OR el contrario, los pesqueros asturianos y gallegos continuarán con la sanción que les impide la venta de sus capturas hasta el día 31 de diciembre del presente año. La reunión convocada en Santander contó con la asistencia de una veintena de presidentes de los cabildos de Guipúzcoa, Vizcaya, Cantabria, Asturias y Galicia.

Los puertos de Santoña, Colindres, San Vicente de la Barquera y Laredo apoyaron la continuidad de las sanciones contra los pesqueros santanderinos, mientras que las Cofradías de Castro Urdiales, Suances y Comillas optaron por el levantamiento de las sanciones.

Los cántabros mantuvieron su decisión de imponer las sanciones contra los pesqueros asturianos. El jueves día 19 las Cofradías del norte se entrevistaron con la Secretaría General de Pesca para abordar los acuerdos adoptados por la Comunidad Europea y, tras mantener dicha entrevista, se convocó una asamblea para explicar los resultados obtenidos y las medidas a tomar. Sin duda, las decisiones planteadas pueden resultar un tanto complicadas puesto que el sector de la pesca afronta una dura competencia y una fuerte reestructuración.

En la reunión interfederativa de los pescadores del norte de España se abordó la lista de barcos que dispusieron de licencia para la pesca de túnidos y tienen que costear las pérdidas que sufrieron otras tripulaciones durante los abordajes de la guerra de las volantas.

Las Cofradías solicitan información al ministro Luis Atienza sobre los acuerdos relacionados con la política pesquera y la implicación en la política de la CE. Los pescadores se reunieron con el presidente de Cantabria, Juan

Hormaechea, que afirmó su respaldo al sector y pidió la prohibición del uso de las artes ilegales para la defensa de la continuidad de las capturas.

Por su parte, el Consejo de Gobierno de la Diputación Regional de Cantabria acordó el día 13 de enero exigir a la Administración central que mantenga su firme decisión de rechazar el uso

de este sector en la villa suancina.

La gestión desarrollada por el equipo que coordina José Ruiz Callejo desde el día 5 de junio de 1994 hizo que la deuda acumulada durante los anteriores años quedara liquidada en medio año de actividad. Pese a ello, las decisiones tomadas por la Cofradía de Pescadores no han servido para que las autoridades regionales y

incrementó en un 8 por 100 durante el año 1994, habiéndose comercializado 12.591 toneladas de pescado a pesar de todos los problemas planteados en el desarrollo de las costeras. El valor global de la primera venta se situó en 1.455 millones de pesetas, de acuerdo con los datos hechos públicos por la lonja de esta villa marinera cántabra.

Estos datos ponen de manifiesto que este puerto ocupa el primer puesto en volumen de pesca de toda la región habiendo superado todos los inconvenientes planteados y superando la crisis que existía desde el año 1991. El incremento de las subastas se cifra en el 7,90 por 100 con relación a los datos de 1993; y un 7,45 por 100 de subida con respecto al valor del pescado.

A las tradicionales especies capturadas se unió la aguja, que aportó un volumen de pesca sensiblemente superior. La costera arrojó un total de 1.955 toneladas, valoradas en 562 millones de pesetas, datos que demuestran un fuerte incremento. En la costera del bonito se recogieron 711 toneladas, con un valor de 478 millones de pesetas, descendiendo el número de capturas debido a la crisis de la volanta.

El chicharro provocó un descenso en las capturas de 3.383 toneladas, datos que muestran una bajada del 30,35 por 100 menos que en 1993. El resto de las especies fueron en aumento en cuanto a sus capturas con anteriores campañas como se refleja en los datos de la lonja.

La sardina registró unas capturas de 1.082 toneladas, con un valor de 31 millones de pesetas,



de las volantas por parte de las flotas pesqueras francesas y de otros países.

### Puertos de la región

Los resultados de la Cofradía de Suances demuestran la recuperación de la actividad del sector durante el último año, coincidiendo con la presencia de unos nuevos responsables. En la actualidad faenan en este puerto una docena de pesqueros y siguen persistiendo los problemas de calado para el acceso de los barcos al puerto, factor que condiciona el desarrollo

nacionales emprendieran las acciones encaminadas al dragado de la ría de San Martín de la Arena. Algunos armadores decidieron trasladar los barcos a otros puertos cercanos para evitar los problemas de calado y asegurar unas mejores condiciones de operatividad.

Los resultados económicos resultaron precarios durante 1994, puesto que la mayoría de las capturas se llevaron a otras lonjas, y así, se consiguieron sólo 70.000 kilos de sarda, que se vendió íntegramente en Santoña.

El valor de la subasta y entrada de pesca en la lonja de Santoña se



frente a las 972 toneladas de 1993 y sus 33 millones de pesetas obtenidas. En el caso del verdel se consiguieron 3.316 toneladas, por un valor de 120 millones de pesetas, frente a las 2.400 toneladas y 81 millones del año anterior. De caballa se pescaron 1.293 toneladas por valor de 41 millones en 1994, frente a las 643 toneladas y 19 millones un año antes.

La aguja contó con 55 toneladas capturadas, valoradas en 70,5 millones de pesetas, lo que supone un precio medio de 127 pesetas el kilo. La lubina registró un precio de 1.321 pesetas el kilo, precio inferior al de 1993. El mero tuvo un precio de 1.548 pesetas el kilo, y el rodaballo 1.823 pesetas el kilo.

Por su parte, la Cofradía de San Vicente de la Barquera registró un descenso de ventas de 25 millones durante 1994 con respecto al anterior ejercicio. Las capturas aumentaron a 1.897 toneladas pero los precios se rebajaron de los 511 millones en 1993 a 486 en el pasado año.

El tolle sigue siendo el pez que mayores riesgos aporta a esta Cofradía, que generó 151 millones de pesetas procedentes de la venta de las 410 toneladas capturadas, mientras que la comercialización de sus hígados, que pesaron 192 millones, supusieron un ingreso de 36 millones de pesetas más. El rape fue el segundo pez que en mayor medida se pescó en San Vicente de la Barquera, con unas capturas de 94.535 kilos que proporcionaron 80.725.097 pesetas, con un precio medio en lonja de 854 pesetas el kilo.

### Reservas de merluza

Por otro lado, el Instituto Oceanográfico Español precisa que en aguas de los litorales Atlántico y Cantábrico han descendido un 65 por 100 las reservas de merluza durante los últimos diez años. Esta baja se ha podido deber a la captura de ejemplares inmaduros. A este respecto, la Xunta de Galicia dijo que las masivas captu-



ras de la carioica, alevín de la merluza, están provocando la desaparición de la especie, puesto que esta especie no cría hasta los cinco años y tiene un peso de 500 gramos.

El descenso en las capturas se pone de manifiesto si tenemos en cuenta que en el año 1972 se capturaban 26.000 toneladas, por las 12.000 actuales, pero estas cifras no demuestran sino una desacertada situación por la que muchas especies, masivamente capturadas, están perdiendo su presencia en las aguas del Cantábrico, hasta el punto de que podrían desaparecer.

Los pescadores consideran que las volantas han provoca-

do las peores capturas de las costeras del bonito y de la anchoa en los puertos del norte; este dato hizo que las Cofradías de todas las comunidades costeras propugnasen por la toma de medidas oficiales para la eliminación de este problema. Este asunto se debatió en la reunión celebrada en Santander por parte de estos colectivos profesionales de la pesca.

### Obras

Dentro de los proyectos de obras presentados por las Administraciones central y regional en el sector costero de la región durante los últimos

días del pasado año y el comienzo del presente, se encuentran las órdenes para el dragado de varias canales de acceso a los puertos, como el de Santoña, San Vicente de la Barquera y Suances, entre otros.

La Demarcación de Costas en Cantabria invertirá 900 millones de pesetas para impedir la degradación de la playa de Berria en Santoña, de acuerdo con el proyecto redactado por los técnicos municipales, y contempla la protección de las lunas mediante la colocación de unas barreras especiales. Esta playa tiene una longitud de 1.900 metros de longitud y 800 de anchura en los períodos de bajamar y dispone de la distinción de la Bandera Azul de la Comunidad Europea desde el año 1989.

El proyecto contempla el acceso peatonal exterior y un carril «bici», prolongación del paseo, al igual que se deja un paso para los vehículos de salvamento, recorridos peatonales mediante pasarelas, aparcamiento de 300 plazas, regeneración de las dunas, instalaciones deportivas, parque y restauración de los jardines del balneario El Barco, nuevo emplazamiento del camping y rehabilitación de la batería de la costa. ■

A. H.

## La importancia del puerto

Un estudio realizado por los profesores de la Universidad de Cantabria José Villaverde y Pablo Coto demuestra que el puerto de Santander tiene una importancia especial para la economía de la región. Este estudio se presentó el día 12 de diciembre y establece, entre otros datos, que la actividad portuaria representa el 6 por 100 del Valor Añadido Bruto (VAB) regional y con una generación de empleo de más del 7,5 por 100 del volumen absoluto de ocupación.

El VAB que genera la actividad del puerto de Santander representa más que el sector primario, que se sitúa en el 5 por 100, y tiene un nivel semejante al aportado por el sector del turismo. El VAB directo del puerto fue en el año 1992 de 14.325 millones de pesetas, de los que 9.000 millones se

destinaron a retribuir a los 2.720 trabajadores que desarrollan su actividad en el recinto portuario.

Por otro lado, el día 16 de diciembre entró en el puerto de Santander un buque que marcó el récord absoluto, se trata del «Sea Diamond», de bandera filipina, que tiene 225 metros de eslora, 32 de manga y 18 de calado. Cuatro remolcadores fueron necesarios para realizar las maniobras para llegar al puerto a dejar las 64.383 toneladas de carbón que transportaba en sus bodegas procedente de Australia.

El anterior récord estaba detentado por el buque «Sea Transporter», de bandera chipriota, que en febrero de 1994 trajo 60.597 toneladas. ■

A. H.





# Los pescadores de bajura del Cantábrico, en contra de los términos del Acuerdo de Integración de España en la Política Pesquera Común

**El acuerdo alcanzado para la plena integración de las flotas pesqueras españolas en la Política Pesquera Común ha indignado a los pescadores de bajura del litoral cantábrico. El motivo ha sido uno de los puntos de dicho acuerdo, mediante el cual España cede a Francia 9.000 toneladas anuales de su cuota de anchoa.**

EL pasado 15 de diciembre de 1994 el Parlamento Europeo aprobó la integración de la flota pesquera de España en el régimen pesquero común vigente en la Unión Europea (UE) el 1 de enero de 1996. Era el paso previo, aunque no vinculante, para que los ministros de Pesca de la UE llegasen a un acuerdo sobre dicha integración.

El 22 de diciembre de dicho año, los ministros de Pesca de la UE aprobaron la integración de España en el régimen pesquero comunitario. El ministro español de Agricultura y Pesca, Luis Atienza, declaraba entonces que «se ha cumplido el compromiso político de la plena integración en el régimen general, no discriminatorio y más flexible para la flota española de altura y de bajura».

Sin embargo, los barcos españoles tendrán algunas restricciones, como la imposibilidad de acceder al mar de Irlanda y al canal de Bristol, dos zonas del *box* irlandés, o la limitación de que sólo 40 barcos podrán faenar en el canal de San Jorge, al suroeste de Irlanda. A este respecto, Luis Atienza declaraba que «no es una excepción que discrimine a España, ya que otros países tampoco pescan en esas aguas».

## El punto de la discordia

Pero no sería éste, sino otro de los aspectos del acuerdo, el que iba a provocar el desacuerdo de parte del sector pesquero español. Uno

de los puntos del acuerdo prevé que España ceda a Francia 9.000 toneladas anuales de su cuota de 27.000 toneladas de anchoa en el Cantábrico a cambio de 2.200 toneladas de merluza y 300 de rape en varias zonas del Atlántico



norte. El mismo día de conocer el acuerdo, representantes de las Cofradías de Pescadores de Bajura del Cantábrico criticaron dicha cesión. Por contra, el ministro español de Agricultura y Pesca explicaba que la cesión corresponde a la cuota anual de anchoa que la flota española no pesca.

Al día siguiente de conseguirse el acuerdo, los representantes de las Cofradías de Pescadores de Bajura de Vizcaya y Guipúzcoa declaraban estar indignados por los términos de dicho acuerdo.

Por su parte, José Ignacio Espel, consejero de Pesca del

Gobierno vasco, declaraba que el acuerdo alcanzado supone «una nueva dejación de sus competencias por parte de la UE en lo que a gestión de los recursos pesqueros se refiere. Además, la cesión de cuota de anchoa a Francia va a complicar muchísimo la próxima campaña de esta especie, ya que no va a haber quién controle las capturas que éstos realicen».

El 26 de diciembre, los presidentes de las Cofradías de Pescadores de Bajura de Vizcaya y

cuota de 3.000 toneladas, los buques pelágicos han pescado cuantto han querido, ¿qué puede pasar después de que hayan logrado una cuota adicional de 12.000 toneladas», declaraba José Manuel Gabantxo, presidente de la Cofradía de Pescadores de Bermeo.

El 27 de diciembre, Luis Atienza calificó de insolidaria la postura de los pescadores de bajura, declarando que «el oponerse al intercambio de una cuota que no se utiliza y obligar a parte de la flota a un amarre es una falta de solidaridad de otra parte de los pescadores».

El mismo día, el portavoz del Gobierno vasco, Joseba Arregui, calificaba el acuerdo de «negativo y especialmente dañino para la flota de bajura. Puede suponer a corto y medio plazo quizá una mejora para la flota de altura, porque abre nuevos campos de pesca, pero realmente la situación de la flota de bajura se verá especialmente dañada».

También el 27 de diciembre, los representantes de las Cofradías de Pescadores de Bajura de Cantabria rechazaron el acuerdo al considerar que perjudica al sector de bajura.

## El hundimiento del sector

El 10 de enero de 1995, los representantes de los pescadores de bajura del Cantábrico se reunieron en Santander para analizar el acuerdo y establecer una estrategia en favor de la supervivencia del sector. El día anterior, Jaime Tejedor, vicepresidente de la Federación de Cofradías de Pescadores de Bajura de Guipúzcoa, declaraba, tras la reunión que

Guipúzcoa se reunieron en San Sebastián. En la reunión, éstos volvieron a manifestar su indignación por los términos del acuerdo alcanzado para la plena integración de España en la Política Pesquera Común (PPC). Además, criticaron el hecho de que ni siquiera se llegara a plantear la posibilidad de prohibir las redes de enmalle a la deriva o volantas. «El ministro Atienza nos ha traicionado. Una vez más el sector de bajura ha sido discriminado. Francia va a acabar con todos los recursos de anchoa en el Golfo de Vizcaya. Si hasta ahora, con una



mantuvieron las Cofradías guipuzcoanas, que «ahora estamos peor que en 1986, año de nuestra adhesión. Entonces no había volantas y la flota francesa no capturaba anchoa con pelágicas. Tenemos que hablar de cómo encarar nuestra supervivencia, porque si no, nos hundimos».

En la reunión de Santander, todas las Cofradías de Pescadores de Bajura del Cantábrico fueron unánimes a la hora de calificar como negativo para el sector el acuerdo alcanzado por los ministros de Pesca de la UE. Además, decidieron solicitar una reunión con el ministro Luis Atienza para que éste les explique los términos del acuerdo suscrito para la plena integración de la flota pesquera española en la PPC.

El 19 de enero, los presidentes de las Cofradías de Pescadores de Bajura del Cantábrico se reunieron en Madrid con Rafael Conde, director general de Recursos Pesqueros del Ministerio de Agricultura y Pesca. Tras la reunión, en la que

los representantes de los pescadores de bajura del litoral cantábrico denunciaron ante Rafael Conde los términos del acuerdo de integración de España en la PPC, Esteban Olaizola, presidente de la Cofradía de Pescadores de Hondarribia, declaraba que «la reunión ha servido para muy poco; hemos ratificado que el Ministerio de Agricultura y Pesca no ha sabido defender los intereses del sector de bajura en el acuerdo firmado por el Consejo de Ministros de Pesca de la UE».

Los presidentes de las Cofradías de Pescadores de Bajura del Cantábrico continúan esperando una reunión con Luis Atienza. No descartan la posibilidad de emprender movilizaciones si el ministro español de Agricultura y Pesca no les explica en profundidad los términos del acuerdo alcanzado, dando razones serias y convincentes para haberlo firmado. ■

Roberto RUIZ DE HUYDOBRO

## Floja campaña del bonito

**Los arrantzales vascos capturaron 8.300 toneladas de bonito en 1994. Esta cantidad supone una nueva decepción y certifica, otro año más, que las descargas de bonito en los puertos vascos han descendido progresivamente desde que otros pescadores europeos, especialmente franceses, utilizan redes de volanta para la pesca de atún blanco.**

Los representantes de las Cofradías de Pescadores de Bajura del País Vasco califican de muy floja la campaña del bonito de 1994. La causa de esta nueva decepción es, según los representantes de los pescadores de bajura vascos, un año más, la utilización de redes de enmalle a la deriva, conocidas como volantas, para la pesca de túnidos por parte de pesqueros europeos, especialmente franceses. En los últimos seis años los barcos volanteros franceses han visto aumentar sus capturas progresivamente,



mientras a las embarcaciones vascas, que faenan mediante sistemas tradicionales, les ha ocurrido todo lo contrario, y han pasado de capturar 15.000 toneladas de atún en 1988 a 8.300 en 1994.

Desde que los pescadores galos empezaron a faenar con volantas en 1987, durante la costera del bonito se producen enfrentamientos entre éstos y los pescadores de bajura del Cantábrico. Pero en 1994 el conflicto, originado por dos artes que, según los pescadores españoles, son totalmente incompatibles, las tradicionales y las basadas en las redes de malla, fue especialmente grave. Tras el inicio de la costera, oficialmente el 1 de julio,

## La Comunidad Portuaria de Bilbao, en marcha

**Aunque formalmente constituida en el mes de febrero de 1994, la Comunidad Portuaria de Bilbao (CPB) se puso en marcha el 15 de diciembre de dicho año. La institución, que agrupa entidades públicas y privadas, tiene como finalidad mejorar la competitividad del puerto bilbaíno y de las industrias relacionadas con el mismo.**

El origen de la CPB está en el «Cluster del Puerto», proyecto enmarcado dentro del Programa de Competitividad del Gobierno Vasco, en el que durante algo más de un año (noviembre de 1992-enero de 1994) se realizó un profundo análisis del posicionamiento competitivo del Puerto de Bilbao, entendido como Centro Integrador de Servicios.

Como resultado del análisis se identificaron un conjunto de acciones prioritarias dirigidas a relanzar al puerto y situarlo en una posición de liderazgo, no sólo a nivel estatal, sino dentro del mapa portuario europeo.

La gran cantidad y heterogeneidad de agentes públicos y privados involucrados en dichas acciones aconsejaron, siguiendo el ejemplo de algunos de los principales

puertos europeos, la creación de una organización que aunando y coordinando esfuerzos promoviera e impulsara su definitiva implantación.

De esta forma, el principal promotor del «Cluster del Puerto», el Gobierno vasco, se transforma en participante, cediendo su papel de impulsor a una organización independiente e integradora, la CPB, que con el objetivo final de lograr un crecimiento sostenido de la actividad del puerto e industrias relacionadas, asuma las siguientes responsabilidades: impulsar la puesta en marcha de los proyectos definidos en el ámbito del «Cluster del Puerto», realización de proyectos de estudio e investigación dirigidos a profundizar en el conocimiento de la situación del puerto de Bilbao e industrias relacionadas, promover la coopera-

ción del sector público y el sector privado para alcanzar soluciones conjuntas.

Para cumplir con su cometido inmediato, la Asociación se ha constituido por un conjunto de una veintena de socios fundadores. La CPB se financia a través de la aportación de sus socios, subvenciones e ingresos propios (por prestación de servicios). En 1995, la Administración pública soportará el 65 por 100 del presupuesto. Sin embargo, el objetivo a corto-medio plazo (año 1997) es alcanzar una distribución en la que la Administración pública aporte el 25 por 100 de los ingresos y los socios el 40 por 100, generando la propia CPB el 35 por 100 restante.

Además de desarrollar su modelo de funcionamiento, la CPB centrará gran parte de su esfuerzo durante 1995 en los siguientes proyectos: base de datos de marketing, líneas marítimas, transporte terrestre, EDI, programa de Calidad Total en el entorno portuario y accesos ferroviarios al puerto. ■

R. R. de H.





se produjeron una serie de acontecimientos que pudieron haber terminado en tragedia. A mediados de julio se produjeron graves enfrentamientos entre pescadores españoles y franceses en alta mar. La causa de ello fue la utilización de estos últimos de volantas de una longitud superior a la permitida por la legislación comunitaria, 2,5 kilómetros. El siguiente episodio fue el amarre de los barcos españoles. Después vino el bloqueo de los principales puertos comerciales de la cornisa cantábrica por parte de boniteros cantábricos. Los pescadores españoles exigían un estricto control del cumplimiento de la legislación comunitaria sobre redes de volanta. Después vinieron diversas manifestaciones celebradas en diferentes localidades del litoral cantábrico. Tras la vuelta a las faenas, se produciría un nuevo amarre de la flota de bajura del Cantábrico. Durante la última semana de septiembre y la primera de octubre dicha flota dejó de faenar para protestar, además de contra las volantas, contra las capturas de bonito que estaban realizando barcos pelágicos franceses muy cerca de la costa vasca.

Todo ello hizo que los pescadores vascos sólo pudiesen faenar en la costera del Cantábrico durante tres meses. En ella, los puertos vizcaínos registraron la entrada de 4.000 toneladas y los guipuzcoanos 3.600 toneladas. Los puertos que registraron la entrada de mayor cantidad de bonito fueron Bermeo, con 2.400 toneladas; Getaria, con 1.985 toneladas, y Hondarribia, con 1.256 toneladas. El precio medio de cotización en lonja del kilogramo de atún fue de 390 pesetas. ■

R. R. de H.



## La UE otorga 1.900 millones para el traslado de los depósitos del puerto alicantino

**La Unión Europea ha aprobado una subvención de 1.900 millones de pesetas a cuenta de los Fondos Europeos para el Desarrollo Regional (FEDER) con motivo del esperado traslado de los depósitos de Campsa ubicados en el puerto de Alicante.**

**E**L Ayuntamiento de Alicante ha indicado que facilitará todos los permisos y licencias necesarios para la realización del proyecto. La operación alcanza un coste aproximado de 3.000 millones de pesetas; por tanto, la subvención de la Unión Europea es una cantidad que aporta la mayoría del montante que alcanza el traslado.

La empresa petrolera Campsa ha solicitado a la Autoridad Portuaria el poseer una pequeña terminal que permita, en casos de emergencia, el atraque de algún barco en las inmediaciones del puerto alicantino y la consiguiente conexión con las nuevas instalaciones mediante el oleoducto de Cartagena.

La próxima ubicación de los depósitos podría concederse en los terrenos de Els Reinets, una superficie de 120.000 metros cuadrados. La zona está siendo estudiada por los ingenieros de Campsa para comprobar que reúne las condiciones necesarias de uso de la compañía.

Desde 1987, la historia de esta polémica se ha caracterizado por las quejas de la opinión ciudadana, quienes exigen que los depósitos de Campsa se lleven a un lugar más alejado del núcleo urbano, dada su evidente peligrosidad, y, por otra, el desinterés y pasividad de las instituciones y organismos implicados, desde la propia compañía petrolífera hasta las diferentes Administraciones.

La licencia de Campsa se encuentra caducada desde 1988. Cuatro años después la compañía afirmaba que su concesión se había renovado automáticamente, ya que ninguna Administración les había indicado lo contrario.

Campsa ha reiterado en varias ocasiones que el incumplimiento de las normas de seguridad «es por culpa de la ciudad», puesto que al sufrir un excesivo crecimiento se ha aproximado a los depósitos. Por su parte, la Generalitat calma los ánimos manifestando que «cualquier siniestro no afectaría a la

ciudad»; no obstante, en agosto de 1993 se elabora el Plan Especial de Emergencia de Seguridad entre Generalitat y Ayuntamiento. Tras la subvención europea parece que la solución al conflicto está cercana.

### Novedades

Otra novedad portuaria se centra en la próxima inauguración de la autovía de acceso directo al puerto. Según Angel Cuesta, presidente de la Autoridad Portuaria, «se trata de un proyecto que mejorará las condiciones de comunicación del puerto con los principales puntos nacionales sin molstar al entorno de la ciudad». El acceso Suroeste al puerto comunica la red principal de la ciudad con la autovía de circunvalación, integrando uno de los tres canales de comunicación previsto que servirá de canal de acceso al puerto.

La autovía, de próxima apertura contará con cuatro carriles de circulación, una mediana central de cuatro metros y bandas ajardinadas laterales de tres metros, incluyendo un enlace con el Camino Viejo de Elche e intersección con la N-332-340 y Gran Vía.

La reestructuración del puerto alicantino es inminente, sobre todo tras la realización del conocido «Plan especial del puerto», que contempla un presupuesto aproximado de 39.600 millones de pesetas, de los cuales 24.400 millones los facilitará la Administración y el resto, unos 15.200 millones, saldrán de fondos privados. Se espera que para el mes de mayo de 1995 se hayan terminado la primera fase del Plan que contará con la construcción del nuevo Club de Regatas, el Parking y el Puerto Deportivo. ■

Rosa RUIZ ARAGONES







La media de antigüedad de los 2.843 buques pesqueros que hay en Andalucía es de veinte años

## Prioridad para modernizar la flota pesquera andaluza

**El director general de Pesca de la Junta de Andalucía, Francisco Gómez Aracil, manifestó recientemente en Málaga que el Plan de Modernización de la Pesca Andaluza, elaborado por el Ejecutivo autonómico, contempla como prioridad la renovación y modernización de la flota. Gómez Aracil mencionó que en Andalucía hay 2.843 barcos censados, cuya media de antigüedad es de veinte años.**

**L**A flota andaluza supone un 14,9 por 100 del total nacional y, según los últimos datos registrados, las capturas suponen unas 103.000 toneladas, un 19,3 por 100 de toda España.

Respecto a los trabajadores que hay en este sector, indicó que el 37 por 100 pertenecen a la provincia de Cádiz; Huelva, el 31 por 100; Málaga, el 14 por 100; Almería, el 11 por 100 y Granada, el 7 por 100.

El director general de Pesca resaltó que los barcos que no puedan modernizarse deberán ser retirados definitivamente, y dijo que «hay que consolidar el material de la flota porque es viejo. Hay que comprobar exactamente lo que tenemos y luego rejuvenecerlo, y lo que no valga

se retirará, aunque ello conlleve sangre y lágrimas».

Este Plan, a cuya ejecución se comprometió Gómez Aracil en el Parlamento andaluz en el mes de diciembre, también dará prioridad a los caladeros, cuyo deterioro se cuantificará y calificará.

### Ley de protección de recursos

Aracil considera el Plan como adecuado y oportuno, en el que se precisa la colaboración de todos y el esfuerzo de los pescadores, así como la Administración. «Para llevarlo a cabo —señaló— la Junta dispondrá de 100 millones de pesetas de su presupuesto, que serán completados con la subvención prevista de la Unión Europea de 50.000 millones para los

próximos cinco años». El responsable de Pesca de la Comunidad Andaluza, que hizo estas afirmaciones en una reunión que mantuvo en Málaga con los delegados de Agricultura y Pesca de Huelva, Cádiz, Málaga, Granada y Almería, a los que anunció el calendario de aplicación del Plan, anunció que a partir del próximo mes de abril podría entrar en vigor una ley de protección de los recursos pesqueros, así como otra serie de decretos que regulen la comercialización del pescado de origen y la pesca deportiva, actividad de la que dijo no debía hacer competencia desleal. También destacó que la Junta tiene la intención de hacer campañas de promoción de los productos pesqueros frescos. ■

J. L. G

### Concentración de pescadores en Huelva contra las artes ilegales

Medio centenar de pescadores, así como asociados de las Cofradías de Pescadores de Ayamonte, Lepe, Isla Cristina y Punta Umbría, se concentraron el pasado 11 de enero en el muelle de esa última localidad pesquera para protestar por el empleo por parte de cinco pesqueros de ese puerto de la modalidad pesquera denominada «richo», que actualmente está prohibida.

La concentración se desarrolló en la tarde de dicho día, sin que se produjeran incidentes en el muelle puntaumbriense. Estuvo convocada por los representantes de la flota onubense, para expresar su rechazo al uso de esa forma de explotación pesquera, por la que se utiliza una maquinaria que absorbe el contenido del fondo marino.

Según las Cofradías, la utilización por parte de esas cinco embarcaciones del richo, ahora prohibida, aunque estuvo autorizada

en otros períodos, conlleva la esquilma de los caladeros onubenses, ya que destacaron que *por donde pasan no vuelve a crecer nada*.

Con esta primera medida de protesta, según los representantes de los pescadores, se ha pretendido informar y concienciar al sector del daño irreparable que ocasiona en los caladeros esta modalidad de pesca, que fue empleada por primera vez en la costa italiana, desde donde se ha extendido su utilización a Andalucía hasta que se prohibió.

Los pescadores avisaron que no descartan emprender otras medidas y movilizaciones para exigir a la Administración que adopte cuantas acciones hagan falta contra el uso que desde hace varios años están haciendo esos barcos de Punta Umbría de esta modalidad pesquera. ■





## Las Cofradías podrán participar en la explotación de las lonjas

La Junta de Andalucía ha comenzado el proceso, que prevé quede culminado en el próximo mes de abril, para adecuar las competencias de las Cofradías de Pescadores mediante un decreto en que se les permite participar en los servicios de explotación de las lonjas pesqueras.

El presidente de la Autoridad Portuaria de Algeciras, José Arana, y el director de Pesca de la Junta, Francisco Gómez Aracil, se reunieron en Sevilla a mediados de enero para tratar del proceso de constitución de la Unión Temporal de Empresas que va a regir la gestión de la lonja pesquera algecireña.

La constitución de esa UTE fue acordada a finales del pasado año entre la Autoridad Portuaria, la Cofradía de Pescadores y la Asociación de Armadores de Algeciras.

Tras la reunión de ambos directivos, ambas administra-

ciones entienden que los acuerdos suscritos entre las partes siguen siendo los más adecuados para resolver la gestión de los servicios prestados en las lonjas, como la comercialización de los productos pesqueros que se desembarquen en ellas.

Según un comunicado de la Junta de Andalucía, ha comenzado el proceso para adecuar las competencias de las Cofradías, proceso que terminará el próximo mes de abril.

También se invita a las partes a continuar con la formalización del compromiso adquirido a finales del pasado año que estipuló la creación de la UTE, para lo que habrá que seleccionar a un gerente y elaborar un plan de empresa para que cuando se produzca la concesión pueda comenzar de forma inmediata su actividad para la explotación de la lonja algecireña. ■

## Rescatados ocho pescadores por Salvamento Marítimo y el SVA

El Centro Zonal de Coordinación de Salvamentos (Tarifa-Tráfico) coordinó en la noche del miércoles 4 de enero el rescate de ocho pescadores en las costas de Andalucía.

A las once menos cuarto de la noche, el pesquero «Ardán» informó que se encontraba embarrancado a dos millas al oeste del faro de Chipiona. Los tripulantes dieron aviso de que temían por su vida, según el informe de Tarifa-Tráfico, por lo que desde este centro se puso en alerta el helicóptero de salvamento «Helimer Andalucía» y al buque «Hispania».

A la llamada de socorro del «Ardán» acudió la embarcación del Servicio de Vigilancia Aduanera «Alcaraván IV», que en esos momentos se encontraba por la zona de patrulla. Los tres tripulantes de este pesquero fueron rescatados por la dotación del buque del SVA, que tuvo que lanzar al mar una lancha neumática, con la que fueron trasladados al «Alcaraván IV».

De regreso a Cádiz, el patrón y el jefe de máquinas del pesquero fueron transbordados al «Hispania», que se dirigía al

pesquero accidentado para sacarlo de la zona donde encalló. El tercer tripulante fue trasladado a Cádiz, en cuyo muelle pesquero fue desembarcado y donde le esperaba el armador del buque.

El «Hispania» logró hacerse con el remolque del «Ardán» y lo llevó hasta el muelle gaditano. Se da la circunstancia que el pesquero acababa de salir del puerto chipionero, donde había realizado la varada anual para limpieza y reparación de su casco.

Por otro lado, según Tarifa-Tráfico, el pesquero «Virgen del Peniche», con cinco personas a bordo, lanzó una llamada de socorro a las nueve menos diez de la mañana de ese mismo día. El buque se encontraba a 25 millas al sur de Huelva a la deriva debido a la pérdida de su hélice.

Desde el centro de control y salvamentos del Estrecho se envió a la embarcación «Salvamar Alonso Sánchez», con base en Huelva, que pudo localizar al pesquero y darle remolque hasta el puerto onubense con sus cinco tripulantes a bordo. ■

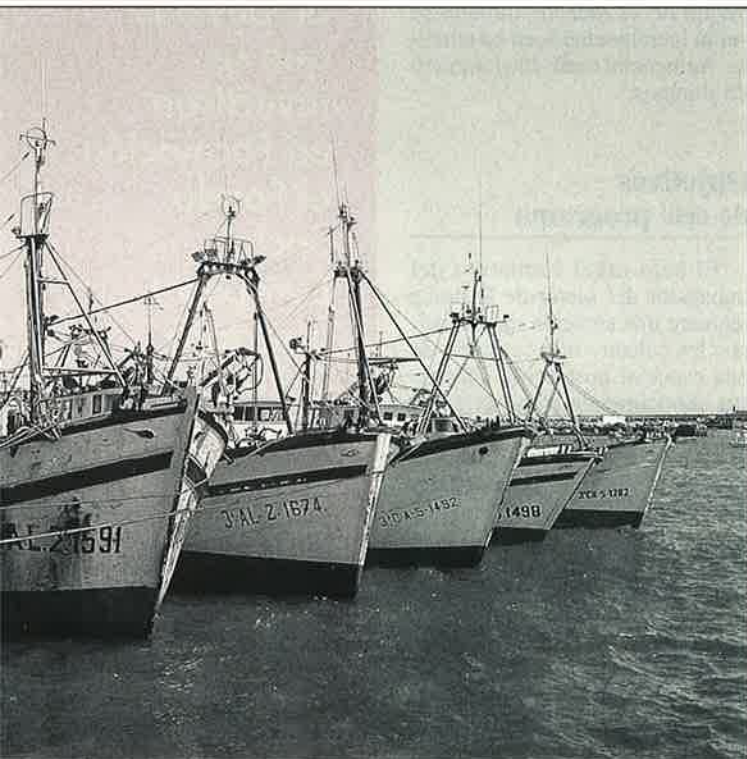
## Nadan cuarenta minutos tras naufragar

Tres pescadores se vieron obligados a nadar durante unos cuarenta minutos hasta que lograron alcanzar la playa situada frente a la barriada almeriense de Retamar, tras el hundimiento de la pequeña embarcación en la que faenaban al cerco.

Los tres marineros se encontraban a bordo del pesquero «Chica Luisa» a las cuatro de la madrugada del pasado día 5 de enero, cuando comprobaron que el barco volcaba y se iba al fondo. Los hechos sucedieron en el momento en que izaban sus artes de pesca, que habían quedado enganchadas en unas rocas a unos diez metros de profundidad, lo que hizo que provocara el vuelco de la embarcación debido a la inercia de su peso.

Los tres naufragos temieron por sus vidas en los más de cuarenta minutos que tardaron en ganar la costa a nado, sobre todo por uno de ellos, que se hundió en repetidas ocasiones y que se salvó gracias a la ayuda de sus compañeros.

En tierra, las primeras atenciones las recibieron del personal de un hotel cercano a la playa. En ese momento tenían síntomas de agotamiento y estaban totalmente exhaustos debido a la baja temperatura del agua. ■





Cofinanciados por el Fondo Social Europeo y el ISM

# MAS DE 3.000 MILLONES PARA FORMACION PROFESIONAL OCUPACIONAL

El Instituto Social de la Marina invertirá hasta 1999 más de 3.000 millones de pesetas en Formación Profesional Ocupacional y en Seguridad Marítima, merced a la ayuda concedida por la Comisión de la Unión Europea con cargo al Fondo Social Europeo. Este presupuesto estará financiado en un 70 por 100 por el mencionado Fondo y en el 30 por 100 restante por el propio ISM. Estas ayudas se enmarcan dentro de lo que en términos comunitarios se conoce como Objetivo 1 y Objetivo 3, en los que están incluidas las Comunidades Autónomas de Andalucía, Asturias, Canarias, Cantabria, Galicia, Murcia, País Valenciano, Baleares, Cataluña, Madrid y País Vasco.

**E**L Instituto Social de la Marina, además de ser la Entidad Gestora del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, está encargado de la problemática social del sector marítimo. Dentro de esta segunda vertiente de competencias figuran la formación y promoción profesional de los trabajadores del mar y, de acuerdo con el Instituto Nacional de Empleo, de las gestiones relativas a las prestaciones de desempleo y de colocación de los trabajadores de este sector, siguiendo las Recomendaciones y Convenios de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

El hecho de que el trabajo en el mar se encuentre entre las actividades consideradas de «alto riesgo» por la Comisión de la Unión Europea en el Programa de la Seguridad, la Higiene y la Salud en el Trabajo, obliga a luchar por reducir los índices de siniestralidad, mejorar los equipos y los barcos e incrementar la formación de los tripulantes en seguridad marítima.

De otra parte, la necesidad de mejorar las posibilidades de acceso al empleo, unida a la libre circulación de trabajadores entre los países integrantes de la UE, conlleva el adoptar una serie de iniciativas.

Es en este marco, y considerando cómo en los últimos años la formación profesional ocupacional marítima se ha ido consolidando en la estructura del ISM, alcanzando unos importantes niveles de gestión en el conjunto de las actuaciones dirigidas a la promoción profesional y social de los trabajadores del sector, es en el que el Instituto Social de la Marina solicitó el pasado año las ayudas destinadas a los Programas para el Objetivo 1 y el Objetivo 3 que ahora se han concedido.

## Programa para el Objetivo 1

Las acciones formativas que se enmarcan dentro de este Programa estarán orientadas a la inserción profesional de desempleados amenazados de paro de larga duración; a la inserción profesional de jóvenes y a apoyar el crecimiento y la estabilidad del empleo. Afecta a las Comunidades Autónomas de Andalucía, Asturias, Canarias, Cantabria, Galicia, Murcia y País Valenciano.

Dichas acciones se realizarán en el marco de la Formación Ocupacional Marítima y en la Formación en Seguridad Marítima. Los cursos que se impartirán



tanto en un área como en otra serán en su contenido similares a los que ya viene ofertando desde hace algún tiempo el Instituto Social de la Marina, aunque se verán incrementados en su número. Aumentará también el número de alumnos.

## Objetivos de este programa

El bajo nivel formativo del trabajador del sector de la pesca requiere una atención que permita a los colectivos necesitados de una especial protección adecuar sus conocimientos a los exigidos en el mercado de trabajo.

Por otro lado, el sector de Marina Mercante, desbordado por el acelerado ritmo de desarrollo tecnológico, necesita la adecuación y actualización de conocimientos de sus trabajadores, especialmente los más desprotegidos.

En base a esto, los objetivos que se pretenden con la Formación Ocupacional Marítima que se impartirá en este Programa

De los 3.000 millones de pesetas que se invertirán en Formación, el Fondo Social Europeo aportará 2.161 millones, y el resto correrán a cargo de los presupuestos del ISM.





**Los cursos serán de Formación Profesional Ocupacional, de Seguridad Marítima y de Formación Sanitaria, para facilitar la inserción profesional de parados de larga duración y de los jóvenes.**

son: la reducción de los índices de desempleo, la vinculación de los trabajadores del mar a otros mercados laborales, capacitación para desempeñar otros empleos específicos, formación a colectivos que presentan cualificaciones insuficientes con el fin de prepararlos para empleos más cualificados, accesibilidad al mercado laboral marítimo, mediante el cumplimiento de los requisitos establecidos por los distintos organismos nacionales e internacionales y la eliminación del aislamiento social del sector pesquero.

Por lo que se refiere al otro tipo de Formación que se impartirá en este Programa Objetivo 1; es decir, la de Seguridad Marítima, cabe señalar que sus objetivos son: el cumplimiento de la normativa en materia de seguridad y formación sanitaria, mayor preparación para abordar situaciones de riesgo a bordo de los buques, mayor conocimiento de los equipos de seguridad y de las medidas a adoptar en caso de materialización del riesgo, reducción del número de siniestros y de sus

consecuencias y posibilidad de acceso al mercado laboral.

En definitiva, se impartirán todos aquellos conocimientos que se vienen ya suministrando en los cursos de Supervivencia en la Mar en sus niveles 1, 2 y 3; en los de lucha contra incendios, también en sus distintos niveles, y los de formación sanitaria FORMAC 1, 2 y 3.

### **Inversiones y alumnos**

Durante los seis años que estará vigente este Programa se invertirán un total de 2.590.700.000 pesetas, que estarán repartidas del siguiente modo: para el primer año, 320,260 millones; en el segundo, 379,004; en el tercero, 459,853; en el cuarto, 414,273; en el quinto, 492,069, y en el sexto, 535,241 millones. De ellos, el 75 por 100 correrá a cargo del Fondo Social Europeo y el 25 por 100 restante procederá del presupuesto del Instituto Social de la Marina.

Por lo que respecta al número de alumnos que está previsto formar en estos seis años, el total asciende a 46.780, de los cuales 28.500 pasarán por los cursos de Formación Ocupacional Marítima y el resto, 18.280, se formarán en Seguridad Marítima.

### **Programa Objetivo 3**

Las acciones formativas que se enmarcan en el Programa Objetivo 3 están orientadas a la inserción profesional de desempleados amenazados de paro de larga duración e inserción profesional de jóvenes y comprende las regiones denominadas «fuera del Objetivo 1», que son Baleares, Cataluña, Madrid y País Vasco.

Las acciones que contempla son la Formación Profesional, Formación Previa, incluyendo la actualización de conocimientos, la orientación y el asesoramiento. También está prevista una acción de Asistencia Técnica de Seguimiento y Evaluación del Programa.

Las enseñanzas estarán volcadas principalmente en la Seguridad Marítima (supervivencia, lucha contra incendios y formación sanitaria), a fin de conseguir el cumplimiento de la normativa en materia de seguridad y formación sanitaria y reducir al máximo los siniestros.

El programa está dotado para los seis años con 484.573 millo-

nes de pesetas, que estarán sufragadas en un 45 por 100 por el Fondo Social Europeo y el resto por el ISM. En cuanto al alumnado que está previsto se acoja al Programa, es un total de 4.814 personas.

### **Recursos**

Para llevar adelante estos proyectos el Instituto Social de la Marina cuenta con una serie de medios propios, como son los cursos de formación en sus Direcciones Provinciales, Central Estables de Supervivencia, Unidad Móvil de Seguridad Marítima, Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio y profesorado formado por personal laboral fijo y eventual.

Cuenta, asimismo, con otra serie de medios ajenos, como son la contratación de empresas homologadas para impartir cursos de supervivencia y contra incendios.

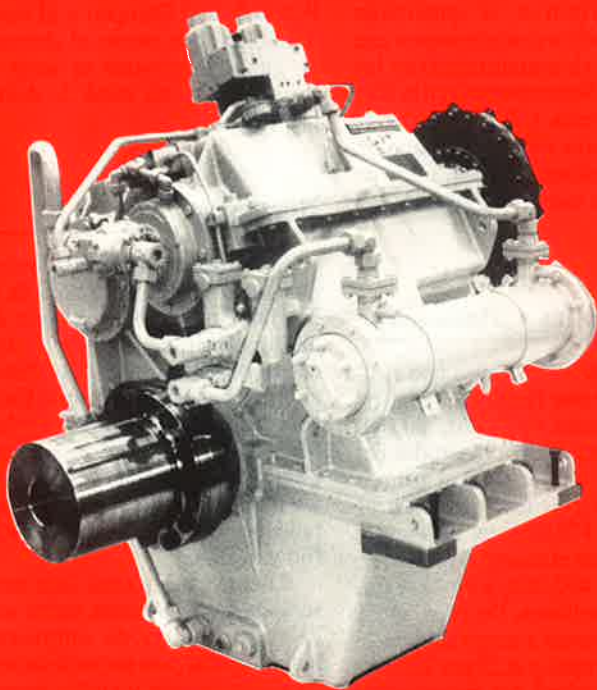
En cuanto a la gestión docente y administrativa, el ISM cuenta con lo establecido en el Plan de Formación Profesional Ocupacional Marítima que gestiona la Subdirección General de Acción Social Marítima a la que se encuentra adscrita la Unidad Central de Coordinación y Control de la Formación Profesional Ocupacional, integrada por responsables del Servicio de Asuntos Laborales Marítimos, de Gestión de Programa Sociales y de Sanidad Marítima, bajo la presidencia del subdirector general. A nivel periférico existen las Unidades Provinciales de Propuesta y Ejecución de la F.P.O.M., presididas por el director provincial del ISM.

Por lo que se refiere al seguimiento de los programas, está prevista la existencia del Comité de Seguimiento, que se integra por 30 miembros representantes de la Comisión Europea, el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, de las distintas Administraciones e instituciones responsables de las distintas formas de intervención. Así como de las organizaciones sindicales y empresariales más representativas.

Finalmente, el control del gasto del Programa se efectuará por los mecanismos que el propio Instituto Social de la Marina tiene previstos como entidad Gestora de la Seguridad Social. ■

**Concha HERNANDEZ  
CARAZO**





REINTJES ESPAÑA, S.L.  
C/ Extremadura, 5  
28110 ALGETE (Madrid)  
Tel.: 628 03 42  
Fax: 628 01 18

## Reductores e Inversores Marinos

Más de 70.000 barcos en todo el mundo, entre ellos más de 2.000 en España, han sido equipados con reductores e inversores REINTJES, gracias a su:

- ALTA FIABILIDAD.
- SENCILLO MANEJO Y MANTENIMIENTO.
- ALTO RENDIMIENTO.
- BAJO NIVEL DE RUIDOS.

y un inmejorable servicio postventa ha contribuido a que REINTJES sea la marca más solicitada.



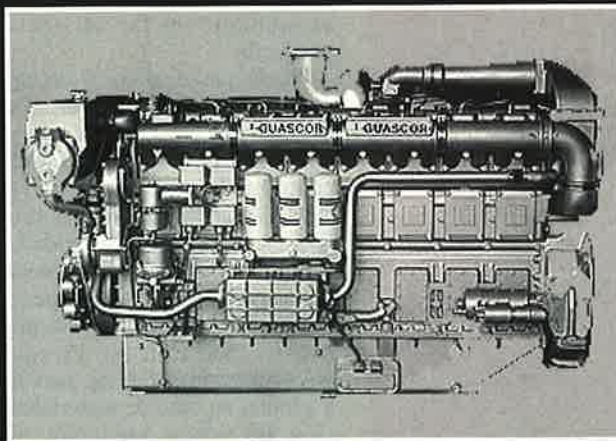
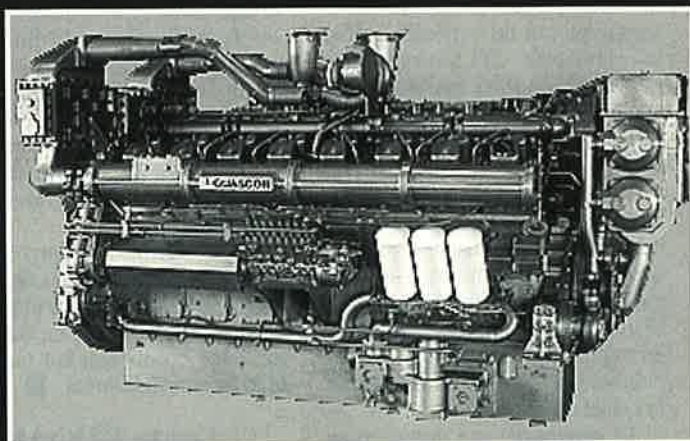
# GUASCOR

MOTORES Y SISTEMAS

COGENERACION

## MOTORES DIESEL MARINOS GUASCOR

POTENCIA : de **250** a **1300** cv



GUASCOR, S.A. Barrio de Oikia. 20759 Zumaia. Gipuzkoa. España.  
Tel.: (9) 43 14 32 00 - Fax.: (9) 43 86 21 80



## Destinado a la flota de bajura

# AETINAPE publica un manual de seguridad marítima

*Marinero, la seguridad también depende de nosotros,* es el título que la Asociación de Titulados Náutico-Pesquera (AETINAPE) ha puesto a un manual de normas básicas sobre la seguridad marítima, elaborado con la colaboración de la Dirección General de Política Lingüística, y que va a ser distribuido por la Xunta de Galicia entre la flota de bajura. Este manual está basado en carteles que recogen lo que debe hacer un tripulante en caso de peligro.

El objetivo fundamental al que se dirige el manual, que está escrito en gallego, es

concienciar a la flota de bajura gallega, ya que es la flota que tiene mayor nivel de riesgo. «*Pretendemos crear conciencia de que la seguridad es prevención –dice José Manuel Muñiz, presidente de AETINAPE–. El buen estado de la embarcación, así como reciclar periódicamente a la gente, son necesidades primarias.*»

Durante esta campaña, en la que lo que se pretende es colaborar, se repartirán dos mil ejemplares. Es una primera experiencia que quiere hacerse extensiva a la lengua castellana en otras Comunidades



Autónomas. «*Pretendemos colaborar con las Administraciones para que dediquen parte de su presupuesto al problema marítimo.*»

En opinión del presidente de AETINAPE, el 70 por 100 de la gente del mar no ha hecho el primer nivel de lucha contra incendios y supervivencia en la mar por falta de presupuesto.

Para Muñiz, la base para realizar una buena política preventiva es la atención al hombre como ser humano. ■

I. OTERO



Pedro Anatael Meneses sustituye a Rafael Lobeto

## RELEVO EN LA MARINA MERCANTE

**E**L pasado día 1 de febrero Pedro Anatael Meneses Roqué tomó posesión del cargo de director general de la Marina Mercante. El nombramiento fue aprobado en el Consejo de Ministros del día 20 de enero. El nuevo director de la Marina Mercante era presidente de la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife desde 1990.

Pedro Anatael es tinerfeño, nacido en Silos, jefe de Máquinas de la Marina Mercante y amplió sus estudios en Madrid en 1971 en el Centro Experimental del Frío, donde obtuvo el título de diplomado en Ingeniería y Aplicaciones del Frío. En 1973 cursó en la Base Naval de Cartagena (Armada Española), donde obtuvo el título de Técnico en Seguridad Interior.

Como marino mercante ocupó diferentes cargos en las navieras Aznar, Cepsa y Naviera de Canarias; fue director técnico y gerente de Frigoríficos Tenerife, S. A., y director gerente en Canarias de Servicios Marítimos; director comercial y



*Pedro Anatael*



*Rafael Lobeto.*

posteriormente director gerente en Nuevo 74 Varaderos, S. A., y de 1988 a 1990 director gerente de la Asociación para la Promoción del Puerto de Tenerife, además de desempeñar otras actividades.

Anatael viene a sustituir a Rafael Lobeto, que antes de llegar a la Marina Mercante fue subdirector general de Acción Social Marítima del ISM. Durante su mandato, desde el 1 de enero de 1989, se aprobó la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, de 24 de noviembre de 1992; puso en marcha las Capitanías marítimas; creó la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, de la que era presidente; puso en funcionamiento el I Plan de Salvamento y Lucha contra la Contaminación en 1989. El Gobierno aprobó el II Plan Nacional de Salvamento para el período 1994-1997. Actualmente, el ya ex director de la Marina Mercante Rafael Lobeto ocupa el cargo de presidente de Remasa (Remolcadores Marítimos, S. A.). ■

**I. OTERO**



Organizado por la Generalitat Valenciana y el Grupo Planner

# FORO AZUL 95

Un centenar de especialistas, de los que el 20 por 100 serán procedentes de otros países, participarán en las distintas sesiones del Foro'95, I Conferencia Internacional sobre estrategias y oportunidades de negocio y desarrollo en el entorno marino, que se celebrarán durante los días 3, 4 y 5 del próximo mes de mayo en Valencia, organizadas por el Grupo Planner y la Generalitat Valenciana. Las sesiones, en base a conferencias, paneles y mesas redondas, se desarrollarán en el Palau de la Música de Valencia y en el hotel Valencia Palace.

**E**L objetivo de esta I Conferencia Internacional, que cuenta con el apoyo y la participación de todas las diferentes Administraciones relacionadas con el mar, así como de todo el sector privado, es servir de foro y punto de encuentro para el debate sobre las estrategias de negocio, modelos y experiencias de inversión, innovación y diversificación de actividades, así como para el desarrollo integral en el entorno marino. La Conferencia parte de que España, a pesar de ser un país rodeado de mares, no ha estado volcado sobre el mismo, existiendo amplias posibilidades de desarrollo en esas zonas que pueden contribuir a crear riqueza y a proporcionar una mayor calidad de vida a sus poblaciones.

Desde esta perspectiva, Foro Azul'95 pretende, entre otros objetivos, contribuir a dinamizar las actividades económicas en el entorno marítimo, proporcionar a las diferentes audiencias la información práctica y las posibilidades de negocio existentes en el medio, facilitar información puntual a las Administraciones autonómicas y locales sobre los posibles planes a desarrollar, poner en contacto a las empresas y a las Administraciones públicas y, en definitiva, servir de punto de encuentro entre todos cuantos tienen

intereses en el entorno marino, de cara a lograr su máximo aprovechamiento.

Foro Azul'95 es un encuentro internacional dirigido, de un lado, a los directivos de empresas relacionadas con el sector, así como con otros que pretendan una diversificación de sus actividades y que hayan

pensado en este entorno. Se pretende que las aportaciones de los cien expertos sean fundamentalmente prácticas. Por otra parte, la Conferencia también se ha planteado para que interese a las respectivas Administraciones, desde la estatal a la local, así como a universidades y centros de investigación. Igualmente está dirigida a representantes de asociaciones, colegios profesionales, etc., relacionados con el entorno marino.

En esta I Conferencia Internacional relacionada con el mar se ha pretendido que estén presentes todos los sectores y que incluso se abra a otros nuevos que podrían tener un crecimiento con el mar de fondo. Así, a lo largo de más de medio centenar de conferencias, paneles, presentaciones, mesas redondas, etc., se abordarán las cuestiones de todos los sectores relacionados con el mar, como el transporte marítimo, la construcción naval, equipamientos, actividades portuarias, transporte combinado, turismo y ocio, tecnologías de navegación, comunicaciones, explotación de recursos, obras marítimas, polos y ejes industriales, seguridad y salvamento marítimo, etc.

Cada tema o sector en concreto tendrá un programa muy definido. Como filosofía general de la Conferencia se pretende que la misma tenga unos planteamientos enormemente prácticos para el interés del mundo empresarial o de las instituciones que tienen entre sus objetivos el desarrollo del entorno marino.

La Secretaría de Foro Azul se halla en la calle Príncipe de Vergara, 31, 5.º, Grupo Planner, en Madrid. Teléfono 577 47 97. ■



**Durante los días 3, 4 y 5 de mayo se celebrará en Valencia la I Conferencia Internacional sobre estrategias y oportunidades de negocio y desarrollo en el entorno marino.**



# EXPOMAR



## UNA FERIA DEL SECTOR NAUTICO Y PESQUERO PARA GALICIA

Expomar, única feria monográfica de los sectores náutico y pesquero con carácter oficial en Galicia, abre sus puertas al público los días 11, 12, 13 y 14 de mayo en Burela. Esta feria se organiza dentro de la Asociación de Comerciantes e Industriales Autónomos de Burela (ACIA) desde hace seis años.





**L**a finalidad de esta feria monográfica es servir de plataforma de comunicación entre la Administración, los empresarios del sector marítimo y los profesionales que trabajan en él, para conseguir una mayor conciencia y sensibilidad sobre el mundo del mar y así potenciar su afianzamiento como marco creador de empleo y desenvolvimiento socioeconómico.

Se espera que esta feria monográfica de la pesca y la náutica tenga una afluencia de público que oscile entre 28.000 y 30.000 visitantes. Para la edición de 1995 cuentan con un presupuesto de 30 millones de pesetas y como

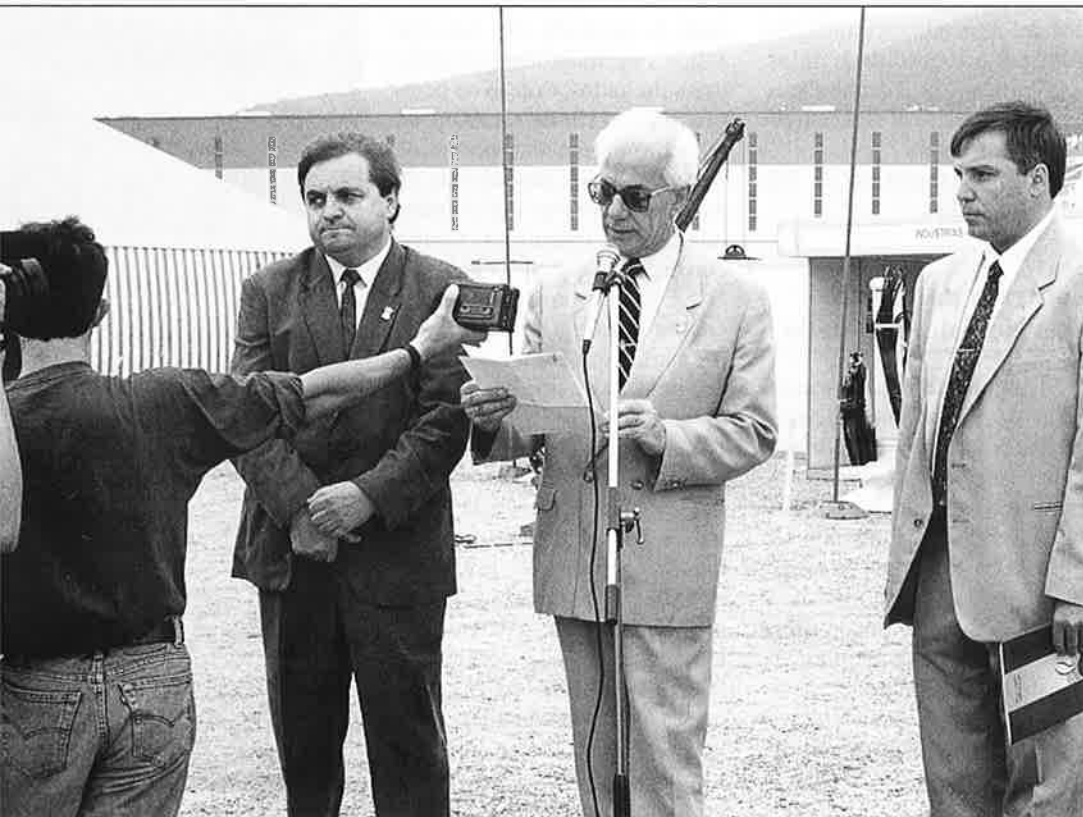
novedad se introduce el turismo náutico.

El número de expositores todavía se desconoce, pero el año pasado hubo unos sesenta expositores. Por lo que se refiere al cambio de fechas de la feria, el principal motivo de haber cambiado la fecha de celebración de la feria ha sido «*el poder contar con los marineros que durante el mes de agosto se encuentran en la mar en plena costera del bonito*».

El índice de productos por sectores son:

#### Para la pesca:

- Cámara de máquinas; equipamientos de cubierta, casco y carga; electricidad y electrónica naval; equipamientos de habilita-



ción; equipamientos especiales para buques; equipamientos de proceso y conservación en buques pesqueros; industria naval; otras actividades anexas al mar.

#### Para la náutica:

- Embarcaciones a vela y motor; embarcaciones neumáticas; vela ligera; windsurf; motores náuticos; motos acuáticas; lanchas, canoas y kayaks; pesca deportiva; accesorios; electrónica náutica, entre otros.

#### Objetivos de la feria

Los objetivos de Expomar son:

- Ser transmisor de las nuevas tecnologías del mercado mediante la exposición y concentración de las empresas del sector marino.

- Potenciar la comercialización del producto del mar, en fresco o con valor añadido.

- Estímulo del salvamento marítimo en torno al establecimiento de medidas de prevención, seguridad y previsiones de futuro.

- Potenciación de la comunicación y de la información en el mundo del mar.

- Creación de un foro de debate a través de unas jornadas técnicas que generen formación e información de los sectores implicados.

- Fomento de la relación entre la Administración con competencia en los sectores náutico-pesquero y los profesionales dedicados a él.

- Ser un elemento motivador de la creación de nuevas infraestructuras y servicios.

- Promoción del deporte náutico como actividad de ocio continuada y estructurada.

- Análisis, planificación y promoción del turismo en la zona y del turismo náutico en particular, así como de las actividades complementarias del mismo.

#### Actividades de la feria

Entre las jornadas técnicas se hablará del «Pasado, presente y futuro de la flota bonitera», «Comercialización de los productos de la pesca», «Renovación de la flota», «IFOP», «Estado actual del salvamento marítimo en Galicia», «Jornadas de turismo náutico», «Infraestructura náutico-deportiva», entre otras. ■

I. O.



**El artículo 15 del Estatuto de los Trabajadores, después de establecer la regla general respecto de los contratos, diciendo que éstos se presume que se concertan por tiempo indefinido, con carácter de fijo, añade la excepción a dicha regla: la autorización a concertar contratos de duración determinada; es decir, de carácter temporal.**

# LAS CONTRATACIONES TEMPORALES

**E**L «BOE», recientemente, con fecha 26 de enero de 1995, ha publicado el Real Decreto-Ley 2546/94, de 29 de diciembre, por el que se desarrolla el artículo 15 del Estatuto en materia de contratación, haciendo uso, a la vez, de la autorización prevista en el citado artículo.

De esta forma, con el objeto de facilitar la creación de empleo se faculta a los empresarios para que, en determinados supuestos, puedan utilizar la contratación temporal, estableciendo los contratos de duración determinada que podrán concertarse, enunciando expresamente que se podrán celebrar contratos sometidos a término, a una duración determinada, en los casos siguientes:

- Para la realización de una obra o servicio determinado.
- Para atender circunstancias del mercado, acumulación de tareas o exceso de pedidos.
- Para sustituir a trabajadores con derecho a reserva del puesto de trabajo.
- Por lanzamiento de una nueva actividad.

## **Contrato para obra o servicio determinado**

El objeto de este contrato, como su propia denominación señala, es la realización de una obra o servicio concreto que tenga ese cometido, una sustantividad propia que, aunque sea limitada en el tiempo, se sabe y se conoce la temporalidad de su ejecución y no se puede saber con exactitud su duración.

Este tipo de contratos, como normas o requisitos formales, destaca que deberá identificarse con claridad y precisión la

obra o el servicio que constituya el objeto de ese contrato.

La duración de estos contratos será la duración de la obra o el servicio.

## **Contrato eventual por circunstancias de la producción**

Tiene la consideración de contrato eventual, el que se concierta para atender exigencias puntuales del mercado, acumulación de tareas o excesos de pedidos, aunque éstos sean de la actividad normal de la empresa. Esto es, que para concertar esta modalidad contractual no es preciso que la actividad a contratar sea extraña a la empresa; pueden ser momentos «punta» de la prestación de servicios los que precisen un aumento determinado de mano de obra para dar salida a ese incremento de pedidos solicitados, exceso de pedidos que conlleva también un aumento automático previo de las actividades productivas en aquellas empresas que cuentan además de manufacturación con cadena de producción.

Se deben consignar en el contrato, clara y concisamente, las causas que hacen necesario acogerse a este tipo de contratación.

La duración máxima de estos contratos será de seis meses dentro de un período de doce meses. Si se concertase por un tiempo inferior al máximo, podrán prorrogarse hasta ese plazo máximo, sin que en ningún caso pueda rebasarse el límite señalado de los seis meses, computándose los doce meses a partir de la causa que justifique su utilización.

Deja una puerta abierta a los convenios colectivos, los cuales podrán modificar la duración máxima de estos contratos o indicar el período dentro del que las empresas de su sector puedan recurrir a este tipo de contratación.

## **Contratos para sustituir a trabajadores con derecho a reserva de puesto de trabajo. Contratos de interinidad**

Es el contrato que se celebra para sustituir a un trabajador de





una empresa con derecho a reserva del puesto de trabajo, bien en virtud de cobertura de norma, convenio colectivo o acuerdo individual: sustitución por enfermedad, o para cubrir con carácter temporal un puesto creado hasta que éste se cubra de forma definitiva.

Como requisitos constitutivos de esta modalidad contractual tenemos que:

- Deberá formalizarse por escrito y se identificará el trabajador sustituido y la causa de sustitución; además deberá hacerse constar si el trabajador contratado va a desempeñar el puesto del trabajador sustituido o el de otro trabajador de dicha empresa que pase a desempeñar el puesto del que está de baja. Al igual que en el caso de interinaje, se especificará el puesto de trabajo vacante que se desea cubrir después del proceso al efecto

previsto para su cobertura definitiva.

- La duración será por el tiempo que persista el derecho del trabajador a que su puesto sea reservado. O si se trata de interinaje, por el tiempo que dure el proceso de selección para cubrir definitivamente el puesto, pero en este último supuesto la duración no podrá ser superior a tres meses.

Por contra, el contrato se extingue:

- Por la reincorporación del trabajador sustituido.

- Por el cumplimiento del plazo establecido para la reincorporación

- Por la extinción de la causa que dio lugar a la reserva de dicho puesto: fin de la excedencia, etc.

- Por haber transcurrido los tres meses previstos para cubrir las vacantes, o el período que sea de aplicación en el caso de

contratos celebrados por las Administraciones públicas.

### Contratos por lanzamiento de una nueva actividad

Este tipo de contratos podrán ser suscritos por empresas de nuevo establecimiento o por aquellas que ya estén funcionando pero amplíen sus actividades a consecuencia de lanzar una nueva línea de producción, creen un nuevo producto, presen un nuevo servicio o abran un nuevo centro de trabajo.

Como requisitos que deberá cumplir esta modalidad:

- Se identificará claramente el supuesto de los enunciados al que se acoje.

- Su duración no será inferior a seis meses ni superior a tres años, con independencia de cuál pueda ser la fecha de celebración durante el período de lanzamiento.

- Si se celebrasen por un período inferior al máximo, se podrán prorrogar hasta el tope máximo por períodos mínimos de seis meses, sin que en ningún caso se pueda exceder de tres años.

Toda esta modalidad de contratos deberán formalizarse por escrito y en los modelos que facilite la oficina del INEM correspondiente. Deberá constar el carácter de la contratación, el tiempo de duración y la actividad o trabajo a desarrollar por el trabajador contratado.

Deberá, igualmente, registrarse su formalización y sus prórrogas en la Oficina de Empleo dentro de los diez días siguientes a la fecha de formalización.

Si cualquiera de estos contratos tuvieran una duración superior a un año, deberá mediar un preaviso de quince días a la hora de la finalización del mismo. Si no mediase preaviso, se le indemnizará al trabajador con el salario equivalente a tantos días como falten para cumplir los quince del preaviso.

Si estos contratos no observasen los requisitos de forma que se han mencionado, se presumirán concertados por tiempo indefinido. Es decir, se convertirían en fijos.

Como se puede ver, este real decreto acoge las modalidades de contratos de duración determinada que recogía, a su vez, el Real Decreto 2104/84, de 21 de noviembre, expresamente derogado por la Disposición Derogatoria Única del Real Decreto 2546/94, de 29 de diciembre, al que nos hemos referido, cuya entrada en vigor es el 27 de enero de 1995.

Es de importancia también a este respecto la Ley 42/94, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, publicada en el «BOE» de 31-12-94, al indicar los colectivos que podrán ser contratados por las empresas con carácter temporal durante el 1 de enero y 31 de diciembre de 1995, los antiguos contratos de Fomento al Empleo, R. D. 1989/84.

Este colectivo deberán ser trabajadores desempleados que estén en alguno de los siguientes supuestos:

- Que sean beneficiarios de prestaciones por desempleo, bien de nivel contributivo, bien asistencial (subsidio por desempleo), que lleven un año, al menos, inscritos en las Oficinas del INEM.

- Trabajadores mayores de cuarenta y cinco años.

- Trabajadores minusválidos.

El artículo 133 de la citada Ley 42/94, de 30 de diciembre, aumenta la prestación económica de la maternidad (ILT por maternidad) hasta el ciento por ciento de la base reguladora. Incremento importante que representa el 25 por 100, puesto que antes se percibía el 75 por 100 de la base reguladora, y cuyo beneficio ha entrado en vigor el 1-1-95. ■

**José Manuel MARTINEZ GALAN**





El botiquín constituye un elemento imprescindible a bordo, de él depende gran parte de la asistencia sanitaria que se puede dispensar a un tripulante accidentado o enfermo.

## Sanidad a bordo

# ADMINISTRACION DE MEDICAMENTOS

**L**A Unión Europea ha establecido la obligación de llevar en todas las embarcaciones un botiquín reglamentario, cuyo contenido es diferente según el tipo de navegación que se realice y las características del buque. Se pretende la unificación de botiquines en los buques de la Comunidad.

Es muy importante tener en cuenta:

– Los medicamentos pueden ser peligrosos y deben estar *siempre* recomendados por un médico. Un simple analgésico puede llegar a producir la muerte.

– Al realizar la historia clínica de un paciente a bordo, deben ser anotadas la fecha y la hora en la que el médico indica

que debe administrarse el medicamento, el nombre del mismo, la dosis recomendada y la vía de administración.

– Cuando se ha olvidado alguna de las tomas, no se debe administrar el doble de dosis en la siguiente.

– Es importante completar el tratamiento recomendado aunque hayan desaparecido los síntomas.

– Un mismo medicamento puede tener varias formas de presentación; como norma general, todos los medicamentos pasan a la sangre y lo harán con mayor o menor rapidez dependiendo de su vía de administración.

– Hay medicamentos incompatibles con otros o con determinados alimentos. Desde

el Centro Radio-Médico se advertirán estas circunstancias.

– No se deben compartir los medicamentos con otras personas. Tampoco se debe tomar un medicamento recetado a otra persona porque le vaya bien, aunque los síntomas sean similares.

– Conservar los medicamentos en su envase original y así se podrá saber si están caducados o no.

### Las formas de administración de los medicamentos

1. **ORAL:** En forma de grageas, cápsulas, comprimidos, jarabes, etcétera. Las cápsulas deben tragarse enteras (sin abrirse) y las suspensiones o jarabes se agitarán antes de su consumo. La mayoría de las personas tragan mejor las cápsulas y tabletas si se las colocan en la parte posterior de la lengua, bebiendo agua después.

2. **SUBLINGUAL:** Algunos medicamentos que se administran sólo en caso de emergencia deben colocarse debajo de la lengua y dejar que se disuelvan.

3. **RECTAL:** Hay medicamentos en forma de supositorios o líquidos que pueden ser administrados por esta vía. Para su colocación el paciente deberá estar tumbado sobre el costado izquierdo. Se deben evitar las deposiciones (hacer de vientre) hasta pasar al menos veinte minutos, a menos que se trate de un supositorio laxante.

Lavarse las manos antes y después de su colocación.





## Infórmate

Cuando necesites tomar un medicamento, debes saber:

- ▶ **Cuántas veces al día y en qué cantidad debes tomar el medicamento.**
- ▶ **Cuándo debes tomar el medicamento:**
  - **Si debes tomarlo: con las comidas», quiere decir durante la comida o inmediatamente después de comer, o que al menos debes comer algo. «Fuera de las comidas» significa que debes tomarlo con el estómago vacío, es decir, una hora antes o dos horas después de comer, con un vaso de agua (no leche ni zumos).**
- ▶ **Qué precauciones debes adoptar con respecto a la toma de otros medicamentos o alcohol:**
  - **Los medicamentos pueden interferirse entre sí produciendo efectos inesperados o pérdida de eficacia.**
  - **También pueden interferir con algunos alimentos o bebidas. Muchos medicamentos interfieren con el alcohol.**
  - **Si tienes que conducir o trabajar con máquinas, ten cuidado si tomas tranquilizantes, medicamentos contra el mareo o contra la alergia.**
- ▶ **Para qué tomas la medicación: qué enfermedades o síntomas se espera que cures o alivies.**
- ▶ **Cómo reconocer los efectos indeseables y qué hacer si aparecen.**
  - **Los efectos beneficiosos y curativos de los medicamentos van acompañados algunas veces de efectos desagradables que son esperados y tolerables, pero otras veces aparecen ciertas reacciones que hay que consultar. Consulta con tu médico o farmacéutico siempre que observes una reacción inesperada.**

4. **INHALATORIA:** En forma de *sprays*, aerosoles, etc.

El paciente debe inspirar profundamente mientras se está administrando el medicamento. Contener la respiración unos diez segundos para lograr la máxima penetración del medicamento. Después respirar.

Cada frasco debe ser utilizado sólo por una persona.

5. **CUTANEA:** En forma de cremas, pomadas, parches, *sprays*, etcétera. Como norma general la absorción por esta vía es menor. Se debe aplicar una pequeña cantidad en la zona a tratar y extenderla uniformemente, quedando una capa fina. A veces es necesario cubrir la zona con una gasa. Lavarse las manos antes y después de cada aplicación.

6. **OFTÁLMICA:** En forma de colirios y pomadas.

Para administrar medicación oftálmica, antes se lavará el ojo con una gasa empapada en agua tibia previamente hervida.

Es importante hacer notar que los colirios una vez abiertos y utilizados deben ser desechados al finalizar el tratamiento.

Para instilar un colirio se invita al paciente a que mire hacia arriba, entonces el operador pellizcará el párpado inferior con dos dedos, formándose un saco donde se vierten las gotas.

Para aplicar las pomadas oftálmicas el paciente dirige la mirada hacia arriba y el operador empuja el párpado inferior hacia abajo. Se coloca una línea de pomada comenzando desde la zona interna del ojo hacia el exterior del mismo.

Debe extremarse la asepsia en la manipulación de los ojos, tanto

de las manos del operador como de los instrumentos utilizados.

Los colirios y pomadas oftálmicas son de uso individual.

La visión puede volverse borrosa durante un rato tras la aplicación de colirios o pomadas en los ojos; se debe esperar a ver de nuevo con claridad antes de conducir o trabajar con alguna máquina.

Se debe desechar el colirio o la pomada si han transcurrido más de cuatro semanas desde que se abrió.

7. **OTICA:** Antes de proceder a la administración de las gotas para el oído, debe templarse el frasco en la mano durante unos minutos.

Una forma correcta de instilar gotas en el oído es colocar

al paciente en decúbito lateral, tirando de la zona superior del pabellón auricular hacia arriba y atrás.

No se debe introducir el frasco cuentagotas en el conducto auditivo, debiendo permanecer el paciente en la misma postura unos minutos y evitar así que la medicación se salga del oído.

Las gotas para el oído son de uso individual.

8. **NASAL:** En forma de *sprays*, nebulizadores, pomadas o gotas.

Antes de administrarse las gotas nasales debe templarse el frasco en las manos durante unos minutos.

En posición tumbada o sentada, se coloca al paciente con la cabeza hacia atrás y se deja caer el número exacto de gotas indicado. Se mantiene la cabeza en esa posición durante unos minutos para que las gotas puedan extenderse en la cavidad nasal, respirando por la boca.

Para que el cuentagotas se mantenga limpio, procurar que no toque la nariz.

Cada frasco debe ser utilizado por una persona y nunca debe emplearse si se observan cambios de color o posos.

9. **INYECTABLE:** Las principales maneras de administrar medicamentos por esta vía son subcutánea, intramuscular e intravenosa.

Para administrar los fármacos de esta forma es preciso haber practicado con anterioridad estas técnicas y conocer el material adecuado a utilizar en cada caso. ■

**SANIDAD MARITIMA**



## Conferencia Internacional de Pesca

Ciudad del Cabo (Suráfrica) será la sede de la Segunda Conferencia Mundial sobre Recursos, Mercados, Tecnología y Equipos, que se celebrará del 28 al 30 de junio, organizada por Infopeche en colaboración con Fao Globefish y MGH Bremen GmbH. Tras la conferencia se hará una visita de las compañías pesqueras en Namibia del 2 al 4 de julio. ■

# Normas de cotización a la Seguridad Social

El «Boletín Oficial del Estado» publicó el pasado día 21 de enero una orden del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social por la que se desarrollan las normas de cotización a la Seguridad Social, Desempleo, Fondo de Garantía Salarial y Formación Profesional, contenidas en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 1995.

Según dicha orden, la base de cotización para todas las contingencias y situaciones comprendidas en la acción protectora del Régimen General de la Seguridad Social vendrá determinado por las retribuciones que mensualmente tenga derecho a percibir el trabajador o las que realmente perciba, de ser éstas superiores, por razón del trabajo que realice por cuenta ajena, cual-

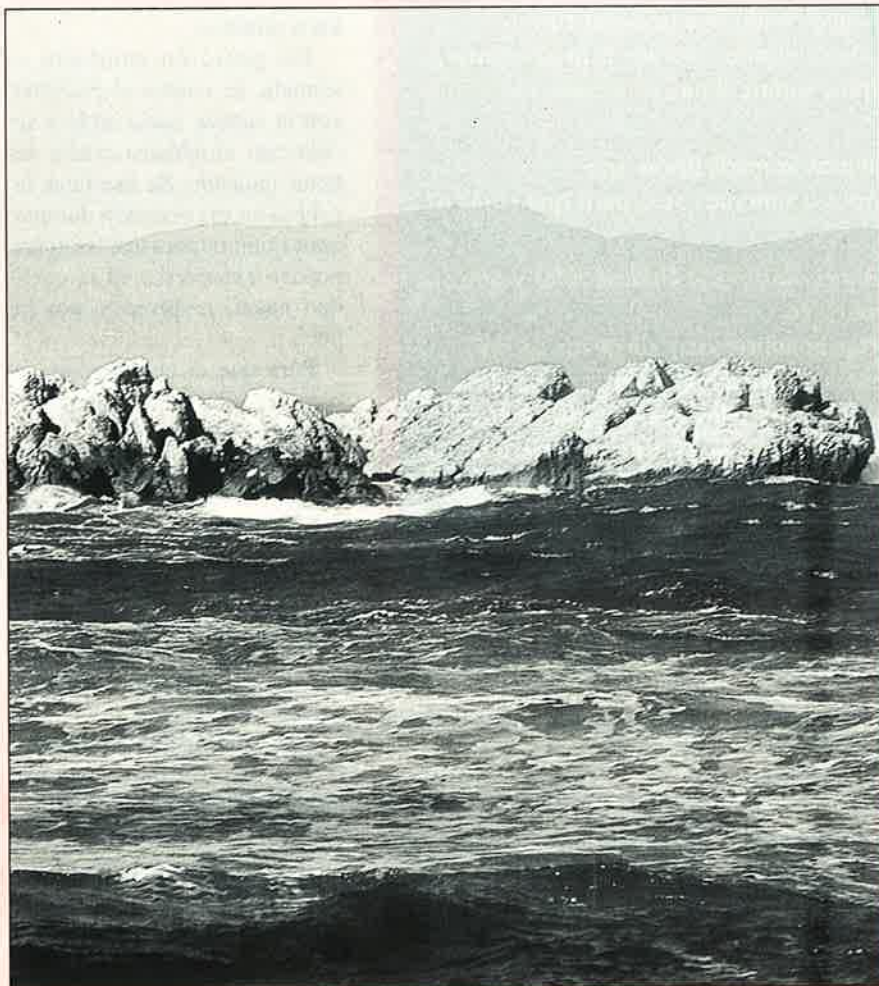
quiera que sea su forma o denominación.

La orden específica que los topes de cotización para 1995 serán de 362.190 en los máximos y de 73.140 ó 48.330 en los mínimos, según que los trabajadores sean mayores o menores de dieciocho años, respectivamente.

Asimismo, se fijan los tipos de cotización por contingencias comunes y por accidentes de trabajo, enfermedades profesionales y situaciones de desempleo.

Otro apartado que contempla la orden son las cotizaciones de los Regímenes Especiales Agrario, de Trabajadores por Cuenta Propia y Autónomos, de Empleados del Hogar y de los Trabajadores del Mar. ■

## XIV Concurso de Relatos de la Mar



El Ayuntamiento de Carreño y el Instituto de Bachillerato de Candás han convocado el XIV concurso de relatos de temática marinera. Los trabajos tendrán que ser presentados en castellano o en bable; podrá concurrir cualquier persona, y el trabajo tendrá que ser original e inédito y podrá estar compuesto tanto en verso como en prosa. El primer premio está dotado de 150.000 pesetas y diploma, y hay un accésit de 50.000 pesetas y diploma. El trabajo no sobrepasará los diez folios mecanografiados a doble espacio para prosa, ni de los cien versos para poesía.

Los originales se enviarán por triplicado a la Oficina de Registro del Ayuntamiento de Carreño (Asturias) antes del 31 de julio de 1995. Se presentarán en sobre cerrado, en cuyo exterior figure el seudónimo o clave y el título del trabajo. En el interior, en otro sobre cerrado, constarán el título del trabajo, nombre del autor, domicilio actual y teléfono.

El fallo tendrá lugar en la primera quincena de septiembre. Los originales premiados quedarán a disposición del jurado para tramitar su posible publicación, así como la de aquellos que considere valorables. En caso de publicación, los autores renunciarán a toda percepción de derechos. ■





**ASTILLEROS DE PESCA, S.L.**



*Construcción de  
embarcaciones  
en fibra de vidrio*

**MUELLE SERRANO LLOVERAS, S/N  
TEL y FAX (964) 28 32 57  
12100 PUERTO DE CASTELLON**



# EXPO RÀPITA

VII FIRA  
NÀUTICO  
PESQUERA  
SANT CARLES  
DE LA RÀPITA

95

DEL 28 DE ABRIL AL 1 DE MAYO

Amb el suport de:



Ajuntament de Sant Carles de la Ràpita



Diputació de Tarragona



Generalitat de Catalunya - Direcció de Pesca Marítima



Generalitat de Catalunya - Departament d'Indústria i Energia



Ministerio de Agricultura Pesca y Alimentación  
Secretaria General de Pesca Marítima



Caixa Tarragona