

# MAR

N.º 330 - JULIO-AGOSTO 1995

## MARRUECOS NO TIENE PRISA PARA RENOVAR EL ACUERDO PESQUERO

Administración y sindicatos negocian las  
condiciones del ajuste laboral

# NUEVO PLAN DE RECONVERSION NAVAL

TOCÓ FONDO LA CAÍDA DE LA FLOTA MERCANTE



# SERVICIO DE TELEDETECCION PARA EXPLOTACION OPERACIONAL DE PESQUERIAS DE LA UNIVERSIDAD DE SANTIAGO DE COMPOSTELA

**L**a flota pesquera española dispone desde ahora de una nueva y eficaz herramienta para aumentar el rendimiento de sus operaciones: el servicio de teledetección, puesto en marcha por la facultad de Física de la Universidad de Santiago de Compostela y que se está implantando en varias pesquerías impulsado por la empresa CRAME.



futura.  
• En definitiva, aumentar los rendimientos de la pesquería.

## Equipos de a bordo

El Laboratorio de Santiago de Compostela transmite los mapas sinópticos, con isotérmicas y frentes pesqueros, a través del sistema de comunicación

## ¿Qué es la Teledetección?

Los datos sobre temperatura del agua que emiten los satélites meteorológicos son captados por la estación receptora del Laboratorio de Sistemas de la Facultad

Compostelana. Allí son analizados y procesados para convertirlos en cartas marinas en las que aparecen las isotérmicas y los frentes pesqueros.

La información recibida a bordo, interpretada por un patrón experto, permite una visión global de una amplia zona marítima que facilita la planificación de la estrategia de pesca.

## ¿Qué ventajas se obtienen?

Estos datos son una herramienta de gran valor para:

- Reducir tiempos de búsqueda y distancias recorridas para localizar capturas.
- Disminuir costes de combustible.
- Posibilitar la búsqueda de zonas alternativas de pesca inmediata y

por satélite Standard-C de Inmarsat. Para utilizarlos a bordo sólo es necesario disponer del receptor Standard-C y un ordenador con impresora.



## ¿Quién se encarga de ello?

La empresa CRAME, que desde el principio impulsa la implantación de este sistema en la flota pesquera, a través de su extensa red de delegaciones en todo el litoral, se encarga de:

- Suministro del terminal de a bordo: Inmarsat-C, ordenador e impresora.
- Instalación, mantenimiento y servicio post-venta.

La amplia experiencia de CRAME en electrónica para la pesca es la mejor garantía para la puesta en marcha en su barco de este sistema que le ayudará a pescar más, ahorrando horas de búsqueda y combustible.

## Temperatura y bancos de peces

El sistema no detecta directamente bancos de peces, sino aquellas zonas propicias para la presencia de los mismos. Desde hace muchos años se conoce y se utiliza la relación que existe entre la distribución de temperatura de agua del mar y la presencia de peces.



SAIT RADIOHOLLAND **CRAME** Member of the SAIT-Radio Holland Group



San Severo, 30 • Barajas Park • 28042 MADRID (España)  
Tel. (91) 329 18 62 • Fax: (91) 329 30 45/46 • Telex 23686



**T**AL que no estaba el mar medianamente revuelto por el amarre de la flota que faenaba en el caladero de Marruecos, los interrogantes a diario sobre el desarrollo de la costera del bonito a la búsqueda de caladeros alternativos para los congeladores que operaban en NAFO, se acaba de abrir un nuevo frente con el anuncio de la Administración para la reconversión del sector naval.

Según los primeros datos presentados por los técnicos del Ministerio de Industria, existe un excedente de plantilla superior a las 5.000 personas, lo que supone prácticamente el 60 por 100 de la plantilla actual. Administración y los sindicatos representativos del sector han mantenido negociaciones para hacer conjuntamente las cuentas del ajuste con una clara posición enfrentada. Desde Industria no hay inconveniente en reconsiderar su plan inicial siempre que se les pongan sobre la mesa actuaciones alternativas que hagan rentable la actividad con todos los astilleros abiertos y sin proceder al ajuste laboral.

Por el momento, el diálogo abierto entre Administración y los sindicatos supone dejar la puerta abierta a una reconversión negociada, aunque hay un plazo hasta final de año para plantear las salidas a la Unión Europea.

Con este nuevo frente abierto se ha cumplido ya el tercer mes de amarre para la flota que operaba en el caladero marroquí y, lo que es más preocupante, sin que las

# 60 DÍAS

## DE MARRUECOS AL NAVAL

autoridades de ese país hayan dado muestras de prisa para cerrar el compromiso pesquero.

Hasta el momento, da la impresión de que ha sido Marruecos quien ha marcado el ritmo y las exigencias a la Unión Europea, cosa poco comprensible cuando es el país norteamericano el que recibe las mayores ventajas de unas buenas relaciones entre ambas partes. Bruselas podía haber utilizado diferentes instrumentos legales para acelerar las conversaciones. Sin embargo, ha sido la Unión Europea la que ha puesto sobre la mesa las primeras promesas de concesiones, tanto en el campo de la pesca con la ampliación de sus posibilidades para exportar sardina sin aranceles, como para tener mayor libertad a la hora de colocar en los países comunitarios sus cítricos. Marruecos, con la promesa de negociar, ha logrado igualmente que los pescad-

res españoles pusieran fin a sus acciones de protesta y bloqueo en los puertos. Todo, sin que desde Rabat se hayan producido hasta finales de julio una actitud negociadora. En este contexto hay una cierta sensación de que Marruecos nos ha estado tomando el pelo.

La actualidad en estas semanas ha seguido siendo fundamentalmente pesquera. Hay paz tensa en el caladero del norte en la pesquería del bonito, pero podría surgir un conflicto en cualquier momento. Mientras tanto, los barcos congeladores que habían iniciado la campaña experimental en Barents tuvieron que volver a puerto porque, al parecer, allí había de todo menos platija, que era lo que se buscaba.

A la vuelta de agosto es de esperar que al menos se hayan encontrado soluciones a algunos de estos problemas. ■

Vidal MATÉ



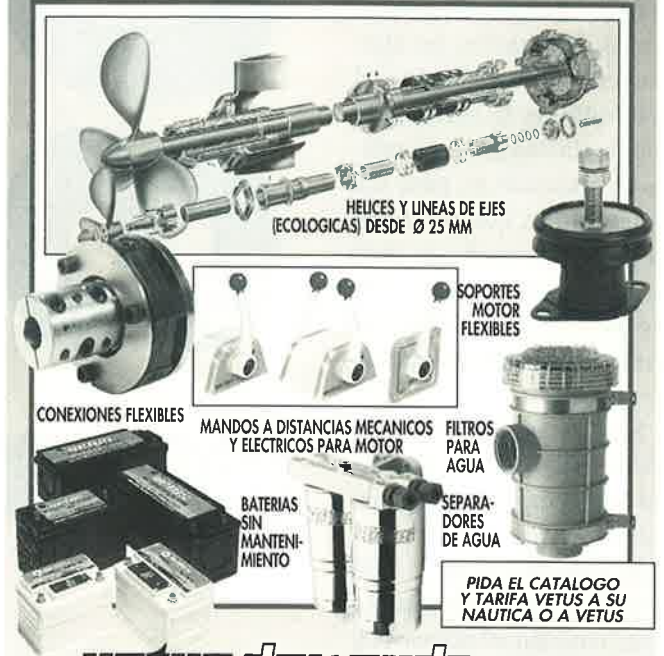
**SEGURIDAD  
CALIDAD  
FIABILIDAD**



VIKING LIFE-SAVING EQUIPMENT IBERICA, S.A.  
C/General Pardiñas 112 bis, bajo B · 28006 Madrid  
Tel: (341) 5624833 · Fax: (341) 5613805

**vetus®**

**ENTORNO AL MOTOR**



**vetus den oudem s.a.**

M. CRUSAFONT PAIRO, 14 - 08192 SANT QUIRZE DEL VALLES (BARCELONA)  
TEL (93) 711 64 61 FAX 711 92 04

# MARINA HISPANICA, S.L.

**FABRICA DE REDES, HILADOS, CUERDAS Y MALLETTAS**

**ESPECIALIDAD EN REDES PELAGICAS, DE FONDO  
Y PARA LA PESCA DE CEFALOPODOS**

C/ LONGAN, S/N  
TFNO.: 986/30 06 00  
FAX: 986/30 46 62

**36940 CANGAS DE MORRAZO  
(VIGO)**





**6**

**NUEVO PLAN DE RECONVERSION NAVAL**

Administración y sindicatos mantienen negociaciones para la aplicación de un nuevo plan de ajuste en el sector naval.

**14**

**CAMPAÑA EN PAZ EN EL BONITO**

Salvo ligeros incidentes, la actual costera del bonito se está desarrollando en un clima de paz.



**10 MARRUECOS NO TIENE PRISA**

Las autoridades de Rabat no tienen prisa para llegar a un acuerdo pesquero.

**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.

**Secretaria 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:** Pulgurriguer, 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 y 22 34 54. **Madrid:** Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60. **Málaga:** Puente del Carmen, s/n. - Tel. (952) 22 72 75. **Melilla:** Inspector Torralba, 9 - Tel. (952) 68 16 64. **Santa Cruz de Tenerife:** Avda. de Anaga - Tel. (922) 27 11 50. **Santander:** Casa del Mar, Avda. Sotileza, s/n. - Tel. (942) 21 46 00. **Sevilla:** Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. **Tarragona:** Casa del Mar, Fco. Bastos, s/n. - Tel. (977) 22 71 66. **Valencia:** Casa del Mar, Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16. **Vigo:** Casa del Mar, Avda. de Orillamar - Tel. (966) 29 09 50. **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: 205-95-002-9

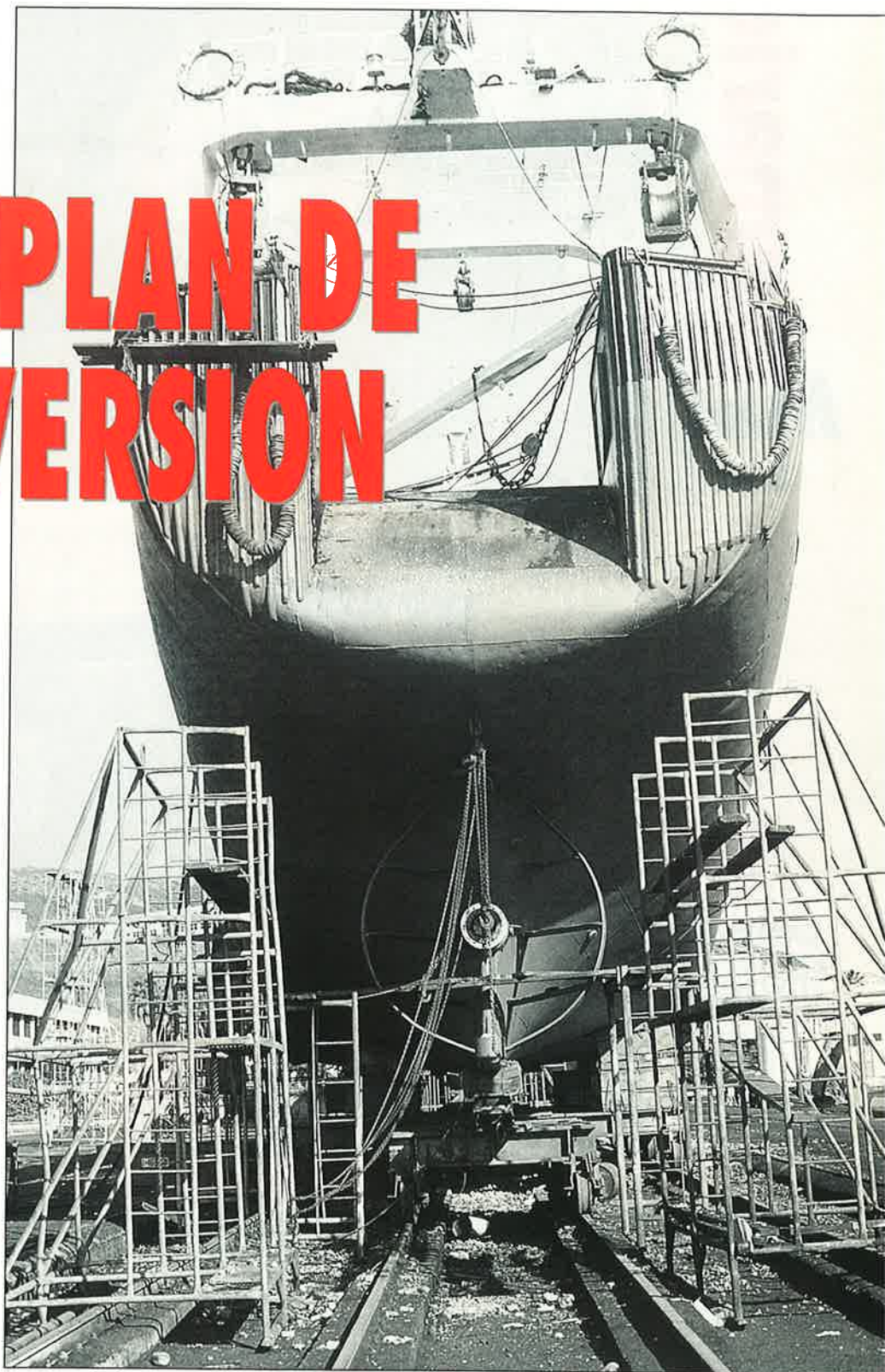
MAR no se hace responsable de las opiniones vertidas en los artículos y entrevistas publicados. Sólo se considerarán opiniones de MAR aquellas que vayan suscritas por su director o aparezcan en forma editorial. Se podrán reproducir total o parcialmente los trabajos publicados en MAR, citando la procedencia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



**Los sindicatos negocian un ajuste menos drástico**

# NUEVO PLAN DE RECONVERSION NAVAL

**El INI y los sindicatos negociarán durante el verano el Plan Estratégico de Competitividad de los astilleros públicos españoles elaborado por el INI. Este plan de ajuste, que provocó un rechazo frontal de los representantes de los trabajadores, ha motivado ya una huelga general de veinticuatro horas el 20 de julio, a pesar de que la Administración y los sindicatos han acercado posturas en los tres primeros días de negociaciones, y de que el ministro de Industria se ha mostrado abierto a discutir el plan y modificarlo siempre que las propuestas garanticen la competitividad del sector. El proyecto contempla una reducción de plantilla del 61 por 100, mantener sólo tres astilleros grandes, reducir salarios y su congelación hasta superar en 1997 las pérdidas actuales de 45.000 millones de pesetas.**



*L*

A situación de los astilleros públicos españoles desde hace algún tiempo es muy crítica. A pesar de las dos anteriores reconversiones que sufrió el sector naval español, las pérdidas acumuladas en los últimos diez años, unos 388.519 millones de pesetas, han motivado una terce-

ra reestructuración del sector. Estas importantes pérdidas en los últimos años se deben, según el INI, al exceso estructural de plantilla (40 por 100); altos costes financieros por pérdidas; los efectos de las mejoras producidas, absorbidos por la disminución de las primas; fuerte incre-





mento de la capacidad de construcción mundial, superior a la demanda y, por tanto, previsión de precios bajos, y como condicionantes está el acuerdo OCDE de eliminación de ayudas directas en 1996, aunque permite una última oportunidad para los astilleros públicos españoles al conceder un período transitorio limitado hasta 1998 para ponerse en beneficio, acotando las ayudas a recibir (180.000 millones).

El Plan Estratégico de Competitividad de los astilleros públicos españoles, presentado el 10 de julio por el presidente de la División de Construcción Naval, Carlos Martínez de Albornoz, plantea reducir un 60 por 100 la plantilla. De los 10.000 trabajadores que hay actualmente se pasaría a una plantilla de 4.000. Los 5.200 excedentes del grupo naval se abordarán a través de la prejubilación de 3.200 trabajadores mayores de cincuenta y cinco años, y la baja incentivada o por incapacidad para 2.000 empleados más, con un coste medio previsto en este último colectivo de ocho millones de pesetas por persona.

## **El ministro de Industria elimina la fecha tope para negociar con los sindicatos, asegura que el plan está abierto a la discusión, y que el Gobierno quiere un acuerdo con los sindicatos.**

Los trabajadores que permanecieran en su puesto de trabajo verían reducidos sus salarios un 10 por 100, y congelados hasta que no se consiguieran beneficios, lo que se prevé para 1997. Además, se propone flexibilizar la jornada de trabajo, relacionar el salario a la productividad y redefinir las clasificaciones profesionales y la movilidad funcional.

El sector naval público quedaría reducido a los tres grandes astilleros de Astano, en Ferrol, Puerto Real y Sestao, además del centro de producción de motores de Manises y de un nuevo centro tecnológico que se va a crear.

El plan, que se llevaría a cabo en tres años (1996-1998), prevé el cierre de los astilleros de Sevilla y Cádiz, y una posterior venta de Juliana (Gijón), Barreras (Vigo) y Astander (Santander), con lo que sus 900 trabajadores dejarán también de pertenecer al sector público...

Según fuentes del INI, «*el objetivo no es otro que conseguir la competitividad de los astilleros españoles en Europa y en el mundo para finales de 1997*», tal y como exige el acuerdo sectorial de la OCDE. En palabras del propio ministro de Industria, el objetivo es el mantenimiento del máximo nivel de puestos de trabajo y de capacidad, y que el

sector pueda operar en condiciones de mercado. «*El plan es absolutamente necesario no para dismantlar el sector naval, sino para mantenerlo y garantizar el mayor número de empleos.*»

### **Beneficios para 1997**

Las previsiones del INI son de unas pérdidas previstas de 45.396 millones de pesetas para este año, se pasaría a pérdidas de 17.500 millones en 1996 y 1.445 de beneficios en 1997. Los costes financieros pasarían de 13.551 millones previstos este año a 2.580 en 1997.

El sector contaría con ayudas públicas por 180.000 millones, de los que la mitad serían aportaciones del Estado por reposición de pérdidas ya comprometidas, pero no abonadas, y gastos financieros, y la otra mitad se destinaría a acometer las medidas que prevé el plan de ajuste.

El objetivo es que el grupo de astilleros públicos incremente su productividad en un 35 por 100 para superar las pérdidas



## LA DIVISION DE CONSTRUCCION NAVAL DEL INI

### En la actualidad

#### AESA

- Astillero de Sestao (grandes barcos).
- Astillero de P. Real (grandes barcos).
- Astillero de Cádiz (reparaciones y transformaciones).
- Astillero de Sevilla (grandes barcos).
- (80 por 100) Manises Diesel Engine (fabr. de motores).

#### ASTANO

- Off-Shore

#### JULIANA

- Barcos pequeños y medianos.

#### BARRERAS

- Barcos pequeños y medianos.

#### ASTANDER

- Reparaciones.

#### El ajuste laboral

- Plantilla actual: 10.000 personas.
- Excedentes del plan: 5.200 personas.
- Plantilla final: 4.800 personas.
- Plantilla Astilleros en venta: 900 personas.
- Número de empleados tras la enajenación de Astander, Barreras y Juliana: 3.900 personas.

### Tras aplicar el PEC

Cierre de Sevilla y Cádiz, y venta de Astander, Barreras y Juliana.

#### AESA

- Astilleros de Sestao.
- Astillero de Puerto Real.
- Centro Tecnológico.
- Manises Diesel Gine

#### ASTANO

## El Plan Estratégico de Competitividad del INI supondría una reducción del 60 por 100 de la plantilla, el cierre de los astilleros de Sevilla y Cádiz, y la venta de Juliana, Barreras y Astander.



### RESULTADOS EN EL PLAN ESTRATEGICO DE LA DIVISION NAVAL DEL INI

En millones de pesetas	1994	1995	1996	1997
Ventas	68.457	105.623	93.764	87.333
Primas	11.206	5.319	4.689	2.821
<b>Ingresos ordinarios</b>	<b>79.663</b>	<b>110.942</b>	<b>98.453</b>	<b>90.154</b>
Costes de producción	-86.645	-121.736	-99.127	-79.973
Financieros operaciones	-1.912	-2.738	-566	-665
Gastos comercialización y admón.	-8.432	-8.863	-6.679	-4.766
<b>Resultados operaciones</b>	<b>-17.326</b>	<b>-22.395</b>	<b>-7.719</b>	<b>4.750</b>
Total financieros	-11.907	-13.351	-7.428	-2.580
Coste subactividad	-15.931	-9.650	-2.153	-725
<b>Resultados antes extraordinario</b>	<b>-45.164</b>	<b>-45.396</b>	<b>-17.500</b>	<b>1.445</b>

que desde hace tres años no bajan de 45.000 millones de pesetas anuales. Uno de los apartados clave del plan estratégico es la innovación en todos los ámbitos de la empresa, pero sobre todo en el campo productivo. Con este fin se propone la creación de un centro tecnológico. Otro objetivo es la reducción de los plazos de construcción en un 40 por 100.

La estrategia del negocio de nuevas construcciones apuesta por fabricar barcos de mayor valor añadido. La actividad de reparación que ahora se realiza en Cádiz se reenfocará hacia la transformación compleja de buques en el astillero de Puerto Real.

El programa tiene que ser aprobado antes del 31 de diciembre, lo que exige que se presente

con el tiempo necesario para que Bruselas de el visto bueno. Esta fue la razón de que en un principio la Administración estableciera el 15 de agosto como fecha límite para negociar el plan con los sindicatos. Este punto ya ha sido eliminado tras tres días de negociaciones con los sindicatos, que se oponían a ella. Tras la eliminación de la fecha límite, ambas partes se mostraron dispuestas a que el plan esté aprobado con el tiempo suficiente y en las condiciones exigidas por la Unión Europea.

### Los sindicatos se oponen

El plan estratégico todavía tiene que pasar los filtros sindical y comunitario. Los sindicatos, que ya han comenzado las negociaciones con la Administración, expresaron su frontal rechazo al proyecto y realizaron una primera huelga general de 24 horas en el sector el 20 de julio, en protesta por el plan.

Los cinco puntos que los sindicatos exigían que se modificasen son los relativos a la fecha tope para negociar el plan del 15 de agosto, al cierre de los astilleros de Cádiz y Sevilla, la privatización de los astilleros Juliana, Barreras y Astander, el excedente de 5.200 empleos y el abandono de algunos productos.

El primer punto, la eliminación de la fecha tope para negociar, ya ha sido eliminado, y respecto a los otros aspectos el ministro de Industria, Juan Manuel Eguiaray, aseguró tras reunirse con los representantes de UGT y CC.OO. que «el plan está abierto a discusión y la voluntad del Gobierno es lograr un acuerdo con los sindicatos». «Todos los puntos –continuó Eguiaray– son objeto de discusión. El único límite es ser realistas y lograr un sector competitivo.»

«Todo se puede negociar», asegura el INI. Lo único que se pretende –aseguran fuentes del INI– es que el plan resultante



## Astano, Sestao y Puerto Real serían los únicos astilleros públicos españoles, y la plantilla total sería de 4.000 trabajadores.

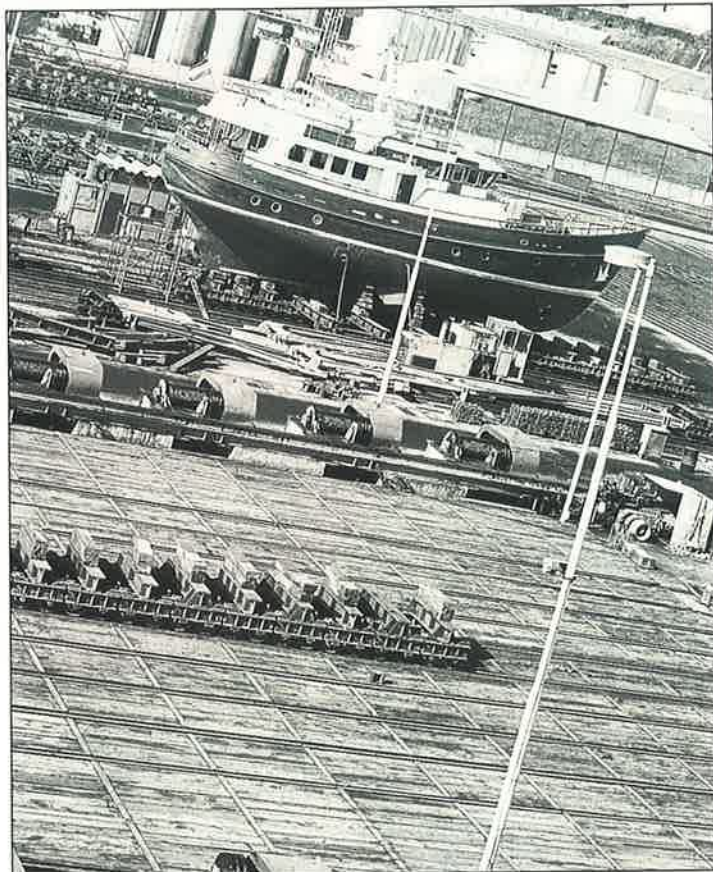
permita la viabilidad y competitividad de los astilleros. «La competitividad de los astilleros en Europa y en el mundo es el objetivo final». Es una exigencia de la Unión Europea.

La razón que en un principio se había dado para establecer el 15 de agosto como fecha límite para las negociaciones era que «La CE necesita más de dos meses para estudiar el plan, por ello hemos marcado el 15 de agosto para cerrar las negociaciones». De lo contrario, España no se podría beneficiar de las ayudas de 180.000 millones de pesetas, necesarias para llevar a cabo este último proceso de adaptación. «Si no se presenta a tiempo no podremos beneficiarnos de ulteriores ayudas», dijo Eguigaray.

El ministro de Industria aseguró que la Comisión exigiría un documento creíble para que el sector naval pueda seguir recibiendo ayudas estatales hasta 1998. De acuerdo con el nuevo marco de ayudas al sector previsto en la OCDE se prohíben las ayudas de Estado al sector a partir de enero de 1996, aunque España y otros estados miembro están excluidos hasta 1998, condicionándola a la aprobación de Bruselas de un plan de reestructuración.

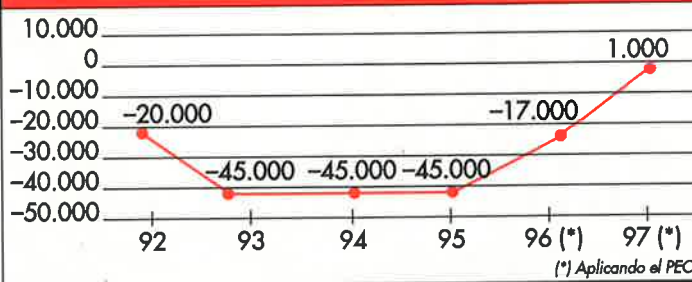
Ahora, la Administración está esperando una contrapropuesta de los sindicatos, mientras no la presenten —aseguró el secretario general de la División Naval del INI, Jesús García Villoslada, el único plan que existe es el de la Administración.

En contra del plan se han manifestado el presidente de la Xunta, Manuel Fraga, quien entregó al presidente del Gobierno, Felipe González, una declaración conjunta del Ejecutivo autonómico y los sindicatos gallegos expresando su rechazo al Plan Estratégico de Competitividad (PEC). El plan supondría la pérdida de 1.060 puestos de trabajo en Galicia; la Cámara de Comercio, Industria y Navega-



### PASADO Y FUTURO DE LOS RESULTADOS DE LA DCN

Antes de impuestos en millones de pesetas



ción de Sevilla también mostró su rechazo, denunciando la injusticia que supone el nuevo intento de regular el sector y alertó al Gobierno andaluz del gran riesgo que corre su economía si ese diseño de reestructuración del sector se lleva a efecto. En Andalucía, la aplicación de este plan de ajuste supone la desaparición de más de 2.000 puestos de trabajo directos y el peligro de extinción

de otros 15.000 empleos de la llamada industria auxiliar.

También los alcaldes de la margen izquierda del Nervión pedían un aplazamiento de la fecha tope del 15 de agosto, manifestando su preocupación por el futuro de la zona. En el País Vasco se pretende reducir el 55,7 por 100 de la plantilla de Sestao. ■

Inés OTERO

## Plan Estratégico de Competitividad de los astilleros

- Reducción de 5.200 trabajadores (60 por 100 de la plantilla).
- Cierre de los astilleros de Sevilla y Cádiz.
- Venta de Juliana, Barreras y Astander.
- El grupo naval del INI quedaría constituido por Astano, Sestao y Puerto Real, además del centro de producción de motores de Manises, y un centro tecnológico de nueva creación. La plantilla total sería de 4.000 trabajadores.
- Reducción salarial del 10 por 100 el año que viene y congelación mientras haya pérdidas.
- Aumento de la productividad en más del 35 por 100.
- Reducción de costes de aprovisionamiento del 8 por 100.
- Acortamiento de los plazos de construcción en un 40 por 100.
- Más de 180.000 millones de pesetas de ayudas públicas hasta 1998.
- Se prevé entrar en beneficios en 1997, con unos resultados positivos de 1.445 millones de pesetas.
- Se abandonará la construcción de barcos de tamaño medio-bajo y de reparaciones.
- Sestao y Puerto Real, que asumirá la carga de trabajo de Cádiz, se especializarán en buques de tamaño grande y medio-alto, y Astano en off-shore.
- La vigencia del plan sería de tres años.



# MARRUECOS NO TIENE PRISA PARA NEGOCIAR EL ACUERDO PESQUERO

Al cierre de este número había mejorado el clima entre la Administración comunitaria y las autoridades de Rabat, de cara a la negociación del nuevo acuerdo pesquero. Sin embargo, a pesar de la existencia de un clima más distendido e incluso de la visita a Bruselas del ministro de Asuntos Exteriores de Marruecos, Abdelatif Filali, no se han producido avances importantes en las negociaciones. La impresión general es que Marruecos no tiene prisa para alcanzar un rápido compromiso sobre esta materia, mientras en España los pescadores andaluces, en una prueba de buena voluntad, ponían mayoritariamente fin a la política de bloqueo de los puertos.

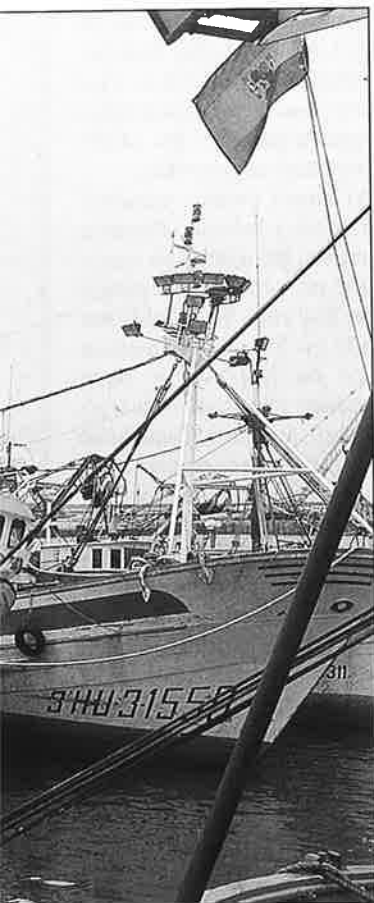
El país norteafricano insiste en su postura conservacionista

**P**ERO, por lo visto hasta la fecha, de nada han servido estas posiciones conciliadoras mientras los representantes de Marruecos dejan pasar semanas y semanas sin poner sobre la mesa sus posicionamientos negociadores, y se escudan simplemente en su filosofía conservacionista. A la vista de esta situación, parece más que evidente que Rabat, además de conservar las especies de ese caladero, lo que pretende es utilizar la pesca como instrumento para conseguir otros objetivos en el marco de la Unión Europea.

Durante las últimas semanas, el desarrollo de las negociaciones con Marruecos ha tenido lugar en dos frentes. Por un lado, las actuaciones en el marco comunitario y, por otro, la actitud de los pescadores españoles en los puertos o zonas afectadas por el amarre de la flota.







*Emma Bonino, responsable comunitaria de Pesca.*

La Administración de Marruecos, de cara a lograr un desarrollo rápido de las negociaciones para el nuevo acuerdo de pesca, insistió tanto ante Bruselas como ante el gobierno español para que no se produjeran medidas de presión en los puertos, especialmente andaluces, que bloquean el comercio y, en general, el libre tránsito entre España y el país norteafricano. En una prueba de buena voluntad, los pescadores españoles fueron depo-

niendo su actitud provocada por el bloqueo de las conversaciones, atendiendo las peticiones que en este sentido se habían hecho, tanto por la Administración española como por la comunitaria. De una situación de fuerte tensión en los puertos más importantes desde donde existe un tráfico con Marruecos se pasó a otra de calma, pero en espera de una negociación concreta a la que se siguieron resistiendo las autoridades de Marruecos.

Con la lógica tensión en los puertos españoles, el otro frente de batalla en la negociación para el nuevo acuerdo pesquero ha estado en Bruselas, pero sin que tampoco se hayan puesto las cartas sobre la mesa. El viejo ministro de Asuntos Exteriores marroquí, Filali, viajó a Bruselas en visita oficial el pasado 6 de julio. Todos esperaban que a partir de ese encuentro con algunos responsables comunitarios como Emma Bonino y Manuel Marín se produjera un rápido desbloqueo de las negociaciones. Pero, no fue así. El representante marroquí mantuvo sus reservas como en las reuniones anteriores y, lejos de abrir nuevos canales, siguió con sus reticencias al compromiso pesquero. Filali ha mantenido sus posiciones iniciales recalando el interés conservacionista de su gobierno, política que dice sigue tanto con los barcos comunitarios como con los nacionales.





De la reunión de Filali con las autoridades comunitarias se esperaba que surgiera una fecha próxima para reanudar las conversaciones de cara a lograr un rápido acuerdo en política de pesca. Pero, no fue así. La Administración de Rabat se limitó a visitar Bruselas y, probablemente, según se han desarrollado posteriormente los hechos, al poner sobre la mesa sus condiciones, pero no en pesca, sino en otros puntos que afectan a la economía de ese país.

Tras la reunión en Bruselas no hubo fecha para reanudar las conversaciones. Marruecos ha mantenido una actitud de silencio hasta no conocer las posiciones comunitarias sobre cuestiones importantes para Marruecos, como el comercio de cítricos y las exportaciones de sardinas. Todo parece indicar, con la perspectiva de varias semanas desde esa reunión, que Filali planteó en Bruselas solamente una mejora para el comercio de esos productos en el marco comunitario y que, mientras no se

produjera una respuesta en este sentido no había posibilidad de hablar de pesca.

En el mismo marco comunitario, la actitud de las autoridades de Marruecos provocó también un cierto cansancio hasta el punto de que el Parlamento dio un plazo de cuatro meses para lograr un acuerdo.

Tal como viene siendo habitual desde que hay acuerdos con Marruecos en materia de pesca, las autoridades de Rabat tratan de cambiar los peces por los panes. Es una vieja historia que, sin embargo, no debería tener relación. Al final, sin que haya existido una información puntual hacia el sector agrario o conservero español, Bruselas ha tomado sus propias decisio-

## El Gobierno de Rabat ha planteado la mejora en las condiciones para el acceso al mercado comunitario de conservas de sardinas y cítricos.

nes con el consentimiento de la Administración española y cierto malestar en los sectores afectados. Marruecos pretende un mejor trato para los cítricos, lo que quiere conseguir si se les bajan los precios de entrada para ser más competitivos. La exportación de cítricos desde Marruecos no es muy alta, pero vía precios bajos, que son posibles por el coste de su mano de obra, pueden lograr progresivamente cuotas de mercado.

En el caso de las conservas de sardinas, Marruecos quiere la eliminación de derechos de entrada para 10.000 toneladas y el 10 por 100 para otras 3.750 toneladas frente a un derecho de aduanas anterior del 22,5 por 100. Con este derecho,

Marruecos ya coloca en la Unión Europea más de 26.000 toneladas frente a unas exportaciones españolas en sardinas de unas 3.500 toneladas. Marruecos tenía en las sardinas y en los cítricos sus reivindicaciones secretas a partir de las cuales podría hacer concesiones.

Al cierre de este número, Marruecos y la Unión Europea acercaban posiciones de cara a lograr un acuerdo aceptable para España. El problema seguía en los planteamientos duros de Marruecos para mantener el actual esfuerzo pesquero, aunque al final no se sabe muy bien si ese celo marroquí responde realmente a su convicción para mantener los recursos en sus caladeros o simplemente para montar un espectáculo o pescar acuerdo tras acuerdo mejoras en sus relaciones comerciales con la Unión Europea.

Tal como están las cosas, Marruecos ya es un acuerdo caro. ■

V. M.

Fotos: Jesús Navarro



## La campaña experimental de platija no dio los resultados



### REGRESARON LOS CONGELADORES DEL MAR DE BARENTS

Los seis barcos congeladores que habían iniciado el pasado mes de mayo una campaña experimental en el mar de Barents, dirigida a la captura de platija americana, recibieron el pasado 9 de julio una orden del Ministerio de Agricultura para abandonar dichos caladeros ante los resultados negativos de la campaña. Los barcos regresaron a su puerto base en Vigo, y deberán buscar nuevos caladeros probablemente en África o América del Sur. Con esta decisión de la Secretaría General de Pesca Marítima se pone también fin a una polémica que se había desarrollado en las últimas semanas con enfrentamientos y acusaciones entre la flota bacaladera, que opera también en aquellas aguas, y los antiguos barcos fletaneros. Para los bacaladeros no se debió haber iniciado la campaña experimental, al estar demostrado que las capturas podían corresponder a otras especies diferentes a la platija.

**L**A salida de los seis barcos fletaneros que ubieron de abandonar el caladero NAFO hacia el Mar de Barents se produjo el pasado mes de mayo, tras las negociaciones mantenidas entre la Administración y los armadores. Los informes científicos disponibles hablaban de una biomasa de platija en la zona de protección pesquera de Svalbard de unas 200.000 toneladas. Los datos aportados por científicos, tanto noruegos como rusos, parecían fiables, razón por la cual la Administración puso en marcha una campaña experimental para seis barcos durante un período de cinco meses. Los barcos iban dirigidos a la pesquería de la platija americana, si bien se permitía también la captura del 1 por 100 de bacalao. La orden por la que se autorizaba la campaña contemplaba igualmente la obligación de abandonar una zona de pesca al menos cinco millas cuando se detectase la presencia de cantidades elevadas de bacalao.

Durante el período que ha durado esta campaña, los barcos españoles, según los datos de la Administración, realizaron un total de 530 lances en todas las zonas objetivo de la pesquería,

con unos resultados que no han sido del gusto de los responsables del Ministerio de Agricultura. Según los datos oficiales, se habría detectado, además del bacalao, cantidades más importantes de fletán negro, especie que en este momento y en esa zona se halla sometida a prohi-

bición de capturas por motivos de conservación. Los porcentajes de esta pesquería superaban los límites que se marcaron para la campaña experimental, razón por la cual se ha debido suspender la misma.

Los barcos que han tenido que suspender la campaña expe-

rimental percibirán, según fuentes oficiales, algo más de 80 millones de pesetas.

Con el regreso de los congeladores a puerto se ha perdido la posibilidad de colocar barcos en esas aguas. Sin embargo, con esta decisión de la Administración, también se habría puesto fin a una polémica que había dado lugar ya a enfrentamientos y acusaciones entre los barcos fletaneros y los bacaladeros que estaban y siguen en aquellas aguas. Para los bacaladeros; la presencia de los fletaneros para la pesca de la platija en aquellas aguas suponía un riesgo para la tranquilidad en aquellas aguas y el riesgo de un conflicto con las autoridades de Noruega en la zona de protección. Los bacaladeros señalaban su convencimiento de que se estaban pescando especies diferentes a las previstas en la campaña experimental. En medios de la Administración se estima que una campaña experimental es lo que es. Lo que sucede es que, cuando se detectan de forma continuada otras especies no previstas, la solución es suspender la misma tal como se ha hecho. ■

V. M.





# MAS INSPECCION Y CONTROL EN LA COSTERA DEL BONITO

**Cerca de 700 barcos españoles con artes tradicionales de anzuelo, entre los diez y veinte barcos irlandeses y una docena de embarcaciones del Reino Unido, iniciaron en los primeros días de junio la costera del bonito en un clima de cierta preocupación general ante los graves incidentes que se produjeron hace un año. A la vista de lo sucedido en la campaña anterior, las Administraciones de España y Francia, así como la propia Unión Europea, han tratado de poner en marcha medidas encaminadas para lograr el desarrollo de una pesquería en paz. Los instrumentos manejados se concretan en dos: más control y mayores inspecciones para que sean las Administraciones respectivas las que detecten y sancionen posibles irregularidades que se tratan de evitar antes de que se puedan producir enfrentamientos entre flotas.**

**E**L ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Atienza, explicó ante la Comisión de Agricultura y Pesca del Congreso de los Diputados la situación de la actual costera del bonito y las medidas adoptadas o propuestas por la Administración española, tanto ante esta campaña como en los años precedentes. Se trata de una batalla que desde el Gobierno español se inició ya a finales de la década de los ochenta ante la Asamblea General de Naciones Unidas y que ha seguido en los años siguientes en diferentes foros internacionales. Fruto de este interés para tratar de eliminar la pesquería de las volantas, a raíz de la Convención de

Wellington se logró una recomendación para que las redes de enmalle a la deriva tuvieran solamente una longitud de 2,5 kilómetros, lo que en su día supuso que la Unión Europea limitara también a esa distancia el tope para las redes en aguas comunitarias.

Por parte de la Administración española se ha llevado a cabo en los últimos tiempos una campaña continuada ante las instancias comunitarias para lograr la reducción y eliminación de este tipo de pesquerías, sin que hasta la fecha se hayan logrado los resultados pretendidos en esa dirección.

La campaña pasada, consecuencia de la utilización por parte de los armadores franceses





de redes con una longitud muy superior a los 2,5 kilómetros, como están autorizadas, se produjeron duros enfrentamientos entre pescadores franceses y españoles, sin que interviniera la Administración comunitaria como se esperaba.

Este año, tanto la Administración francesa como la española han mostrado su interés para el desarrollo de una costera en paz. En el caso de la anchoa también se produjeron hace un año incidentes entre ambas flotas por cuestiones referidas a las redes o técnicas de pesca. En 1995, España y Francia lograron un compromiso que ha supuesto el desarrollo de una campaña en paz a partir de los acuerdos logrados por el



Luis Atienza, ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación.

**■ España y Francia mantienen reuniones bilaterales con el fin de planificar actuaciones de coordinación.**

**■ En la campaña participan casi 700 barcos españoles con anzuelo, 65 buques franceses, de 10 a 20 irlandeses y 12 británicos, todos con redes de enmalle a la deriva.**

Comité Franco-Español de Pesca (COFEP).

Para la costera del bonito Francia y España volvieron a utilizar este Comité como eje de las negociaciones para determinar los mecanismos o sistemas de control en la zona de pesca. Responsables de la Comisión como miembros de las Administraciones pesqueras de Irlanda, España, Reino Unido, Francia y Portugal acordaron la primavera pasada una serie de actuaciones que sirvieran para llevar a cabo las acciones de control para regular correctamente la pesquería.

Todas las partes estuvieron de acuerdo en extremar los controles sobre los buques de pesca primeramente en puerto, efectuando inspecciones tanto a la entrada como a la arribada. Esta campaña, a diferencia de lo que sucedió en la anterior, en la que había la posibilidad de llevar en el barco varias redes, se acordó que los buques lleven solamente una red a bordo y que la misma no pueda superar la

longitud máxima permitida de 2,5 kilómetros.

Las inspecciones respectivas tendrán entre sus principales objetivos el control de las redes. Para evitar que los armadores puedan en su momento alegar que una determinada red encontrada en alta mar no es de su propiedad, uno de los compromisos adoptados es la obligación de que cada red esté unida al barco al que pertenece. Con ello se quiere evitar la existencia de redes flotantes con las que se pesca, pero que luego no son de nadie.

En la actual campaña todos los Estados miembro han desplazado patrulleras a la zona de pesca con funciones de inspección y de colaboración con las autoridades comunitarias. La Comisión ha colocado en el caladero el buque de inspección «Northern Horizon», que servirá de plataforma para la actuación de los inspectores nacionales de cada Estado miembro y los de la propia Comisión. En esta línea, España se halla presente en la zona con una patrullera de la Armada, así como con efectivos de las Comunidades Autónomas que colaboran con los trabajos de inspección.

Con este conjunto de medidas se confía en el desarrollo de una costera del bonito sin incidentes, aunque el objetivo de la Administración española es lograr una campaña sin redes de enmalle a la deriva por parte de ningún país.

El conselleiro de Pesca de la Xunta de Galicia, Juan Caamaño, proponía las siguientes medidas para evitar los conflictos inmediatos con Francia. Primero, dotar a la inspección comunitaria de capacidad para ordenar el regreso de un barco a puerto si lleva a bordo o utiliza redes de enmalle a la deriva superiores a los dos kilómetros y medio. Segundo, que España, durante el período de la presidencia, plantee informes en Bruselas abogando por la progresiva reducción de este tipo de artes hasta su eliminación. ■

Vidal MATE



Proposición no de Ley del PNV

# EL GOBIERNO MANTENDRA LA PROHIBICION PARA EL USO DE VOLANTAS

**A propuesta del Grupo parlamentario del Partido Nacionalista Vasco, la Comisión de Agricultura y Pesca del Congreso de los Diputados aprobó una proposición no de Ley por la que todos los grupos estuvieron de acuerdo en que el Gobierno mantenga la prohibición del uso de volantas en la costera del bonito. Con esta decisión se ponían fin a los rumores e incluso algunas propuestas de una parte minoritaria del sector pesquero, que pretendían, como respuesta a la actitud francesa de usar este tipo de redes, faenar con los mismos artes actualmente prohibidos por España, aunque permitidos por la Unión Europea.**

**S**EGUN se contempla en la referida proposición, la actividad de los franceses utilizando este tipo de artes produce graves daños a la pesquería tradicional que realiza la flota española con cacea y cebo vivo. Existe conciencia de que de esta actividad viven unas ocho mil familias y que las redes constituyen auténticos cementerios flotantes donde pierden la vida cualquier variedad de peces. Para todos los Grupos parlamentarios españoles son totalmente incompatibles las artes tradicionales que utilizan los pescadores del norte con las redes usadas por otros países que faenan en las mismas aguas, concretamente los franceses. España rechaza la normativa comunitaria por la que se permite la utilización de redes de enmalle a la deriva en esas mismas aguas, siempre que la dimensión de las mismas no supere los 2,5 kilómetros. La Administración española ha desarrollado y mantiene una dura batalla en Bruselas, con el fin de lograr una prohibición que no llega ante los diferentes intereses que se manejan también por parte de otros países con la utilización de este tipo de artes. Los Grupos parlamentarios españoles son conscientes de que los franceses no cumplen con esas reglas de juego, sin que desde las instancias comunitarias se haya adoptado medidas en su contra.

Frente a los movimientos habidos en los últimos meses en algunos medios del sector pesquero, planteando el uso de volantas como la mejor respuesta a la negativa comunitaria a su prohibición para otras flotas, por esta proposición no de ley se considera que, en lugar de adop-

tar una postura como es su autorización, que sería a medio plazo negativa para los propios intereses del sector, es preferible mantener una línea de firmeza en todos los foros internacionales y comunitarios para su total erradicación. La Administración española tiene el principio de compromiso en el marco comunitario para la prohibición de las redes de volanta a partir de diciembre de 1997, así como la reducción progresiva de la flota volantera hasta esa fecha.

Por la proposición no de Ley de los nacionalistas vascos se considera que en ningún caso la propia Administración pueda plantearse reexaminar la prohibición española al uso de las volantas para evitar situaciones de agravio comparativo. Antes, al

contrario, se insta a la Administración para que siga defendiendo con firmeza en el seno de la Unión Europea la prohibición definitiva de estas redes.

El Congreso de los Diputados acordó por unanimidad instar al Gobierno para mantener la prohibición del uso de las redes de volanta para los buques de pesca de pabellón español, tal y como determina la orden ministerial del 22 de octubre de 1990. Igualmente se insta para que siga defendiendo ante la Unión Europea la prohibición definitiva de las redes de volanta, por sus efectos nocivos para el medio marino y por sus repercusiones negativas en la actividad de las flotas que vienen usando artes selectivas. ■

V. M.





Se distribuirán 3,5 millones de etiquetas entre las Cofradías

# EL MAPA INICIO LA CAMPAÑA DE PROMOCION

**El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, coincidiendo con el inicio de la costera del bonito, ha procedido a la distribución de un nuevo distintivo específico que diferenciará la alta calidad del bonito del norte, capturado con aparejos de curricán-cacea y caña-cebo vivo, frente a los capturados con redes de enmalle a la deriva. Como continuación de la campaña llevada a cabo el pasado año, se han editado 3,5 millones de unidades con un coste de cuarenta millones de pesetas.**

**E**L distintivo elegido para esta campaña es de más fácil colocación y está realizado con un material mucho más resistente que el del pasado año. La Secretaría General de Pesca, a través del FROM, está procediendo a su entrega entre las Comunidades Autónomas del País Vasco, Cantabria, Asturias, Galicia y Canarias. Las Comunidades Autónomas lo distribuirán entre las cofradías de pescadores, que serán las

encargadas de su reparto entre las embarcaciones. Las nuevas etiquetas permitirán saber al final de la costera del bonito el número de barcos que han intervenido, los distintivos entregados a cada embarcación, las cofradías de pescadores que han participado en la costera y la cantidad total de piezas capturadas por la flota española.

Paralelamente a esta actuación, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ha iniciado una campaña de publicidad del bonito del norte que se prolongará hasta el mes de septiembre en todas las cadenas de televisión, acompañada de una serie de acciones promocionales como la entrega masiva de recetarios y objetos publicitarios. El coste de esta campaña de publicidad es de 200 millones de pesetas.

El consumidor español podrá constatar con mayor seguridad la calidad del bonito del norte pescado con artes tradicionales, que son respetuosas con los recursos y el medio ambiente marino, lo que ha permitido, año tras año y de forma estacional, que se pueda desarrollar esta pesquería, campaña o costera del bonito, que tiene una importancia destacada en el desarrollo y en la eco-

nomía de multitud de puertos de la cornisa cantábrica.

Al inicio de la costera de este año están pescando en la actualidad 476 barcos españoles procedentes de 21 puertos de la cornisa cantábrica y Canarias, y está

previsto que su número alcance la cifra de 648 buques a lo largo de toda la costera. El pasado año las capturas de bonito realizadas por la flota española alcanzaron un volumen de 14.528 toneladas. ■

## DISTRIBUCION DINTINTIVO BONITO DEL NORTE POR PROVINCIAS Y COFRADIAS'95

Unidades

### GUIPUZCOA

C. P. Fuenterrabía.....	200.000
C. P. Guetaria.....	540.000
C. P. San Sebastián.....	20.000
C. P. Pasajes.....	20.000
C. P. Motrico.....	180.000
<b>Total.....</b>	<b>960.000</b>

### VIZCAYA

C. P. Bermeo.....	660.000
C. P. Lekeitio.....	8.000
C. P. Santurce.....	300
C. P. Ondárroa.....	300.000
<b>Total.....</b>	<b>968.300</b>

### SANTANDER

C. P. Castro Urdiales.....	5.000
C. P. Colindres.....	120.000
C. P. Laredo.....	2.000
C. P. San Vicente de la Barquera.....	6.000
C. P. Santoña.....	160.000
C. P. Santander.....	60.000
<b>Total.....</b>	<b>353.000</b>

### ASTURIAS

C. P. Gijón.....	160.000
C. P. Avilés.....	200.000
<b>Total.....</b>	<b>360.000</b>

### LUGO

C. P. Cillero.....	60.000
C. P. Burela.....	520.000
<b>Total.....</b>	<b>580.000</b>

### LAS PALMAS

C. P. La Palma.....	30.000
C. P. Fuerteventura.....	8.000
<b>Total.....</b>	<b>38.000</b>

<b>Total provincias.....</b>	<b>3.199.300</b>
<b>Reserva FROM.....</b>	<b>300.700</b>



■ **El pasado año las capturas ascendieron a 14.528 toneladas**



**Regulado el acceso al «box» irlandés**

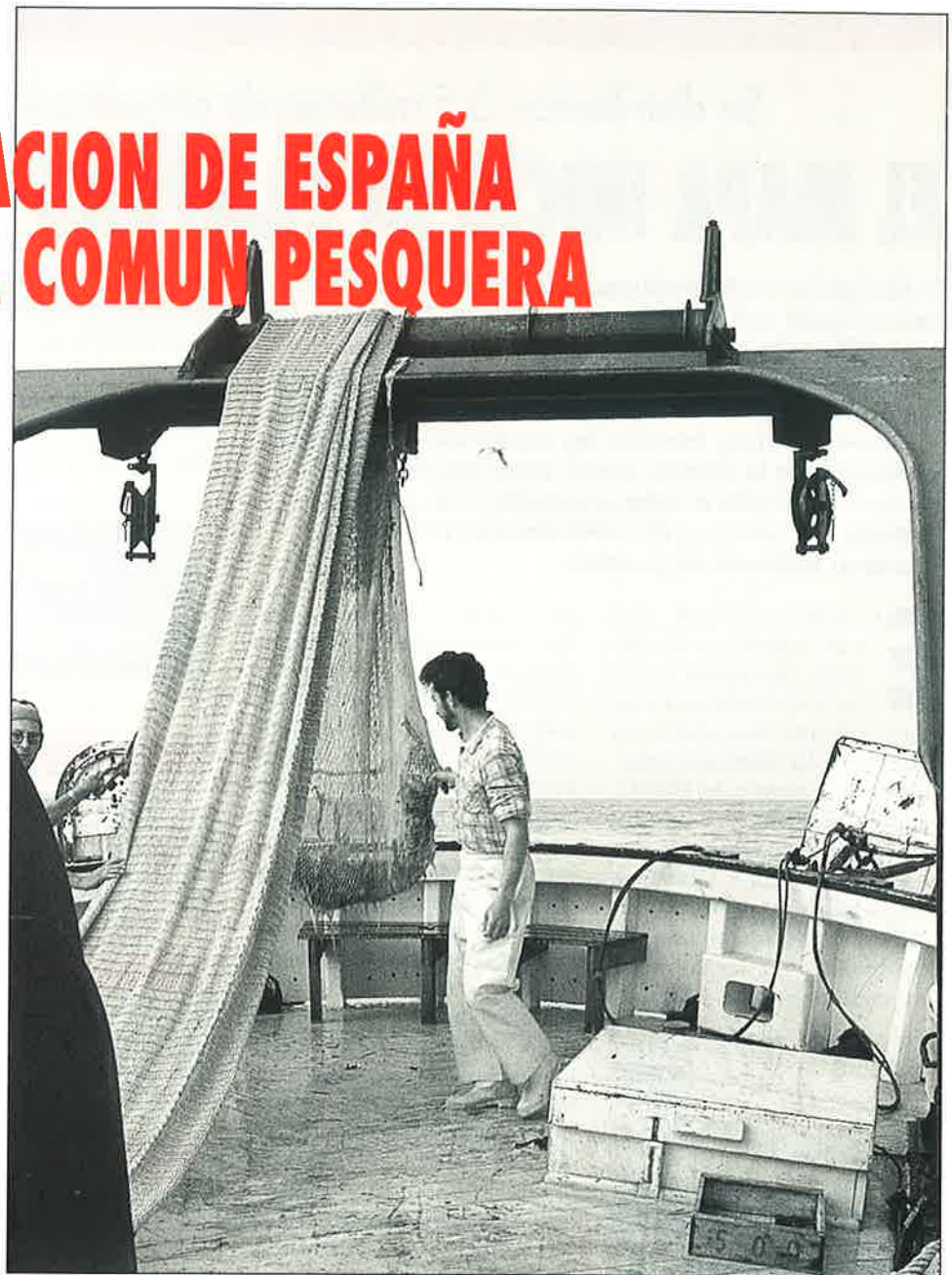
# PLENA INTEGRACION DE ESPAÑA EN LA POLITICA COMUN PESQUERA

**Los ministros de Pesca de la Unión Europea, en su reunión del pasado mes de junio, aprobaron la plena integración de España en la Política Común de Pesca, tal como se había acordado hace medio año. España será un país más plenamente integrado en la PCP a partir del uno de enero de 1996, tras la batalla que se ha prolongado durante varios años ante las malas condiciones que dejó al sector pesquero nacional el Acuerdo de Adhesión, con un período transitorio hasta el año 2002.**

**C**ON este compromiso de los «quince» se da una salida igualmente al acceso de los barcos españoles al llamado «box» irlandés, donde hasta la fecha no habían tenido la posibilidad de pescar en aquellas aguas. El Reino Unido e Irlanda han sido durante los últimos meses los principales detractores de un compromiso que en su opinión iba a afectar negativamente a sus caladeros. España logró el acceso al llamado «box» irlandés contra la presencia de 40 barcos. Por el nuevo reglamento, de esos 40 barcos que van a estar pescando en aquellas aguas, 32 lo harán en la zona sur y el resto, otros ocho, en la zona norte.

El sector de la pesca español ha sufrido una profunda discriminación desde el ingreso en la Unión Europea. Estas diferencias y tratamientos como un país marginal se fueron superando, año tras año, hasta lograr en medios comunitarios el reconocimiento del país clave en su política de pesca.

Además de otras medidas en política de ayudas, la flota española inició su andadura en el marco de la Política Común de Pesca con dos claras discriminaciones. Por un lado, con las exigencias a la llamada flota de los 300 barcos. Hubo que reducir mínimamente su número en un primer momento para dejar la cifra en esa cantidad. Actualmente, su número ya es mucho más reducido. La flota de los 300 soportó igualmente discriminaciones en política de acceso a caladeros, listas de base, listas periódicas



cas y la posibilidad de pescar a la vez solamente 150 embarcaciones, sin dejar a un lado otras cuestiones como la política de vigilancia y sanciones.

Ligada a la flota de los 300 se halla también la discriminación para acceder al «box» irlandés, donde no ha podido entrar España en estos años.

Quizá incluso la medida discriminatoria más importante era el hecho en sí de que se hubiera fijado un período transitorio hasta el año 2002, lo que suponía dejar en alguna medida en un segundo plano a la flota española frente al resto de los Estados miembros.

En los casi diez años que han pasado de período transitorio, España ha logrado ganar peso político en materia de pesca en el marco comunitario, hasta convertirse en su principal protagonista. Países del norte de la Unión Europea, en especial, se han

resistido tradicionalmente a recortar ese período transitorio y a poner fin a las anteriores discriminaciones. La ampliación de la Unión Europea y la posibilidad de que nuevos Estados tuvieran mayores derechos que un viejo socio, como era España, forzaron definitivamente a poner fin al período transitorio y a colocar a España como un país más en el marco de la PCP.

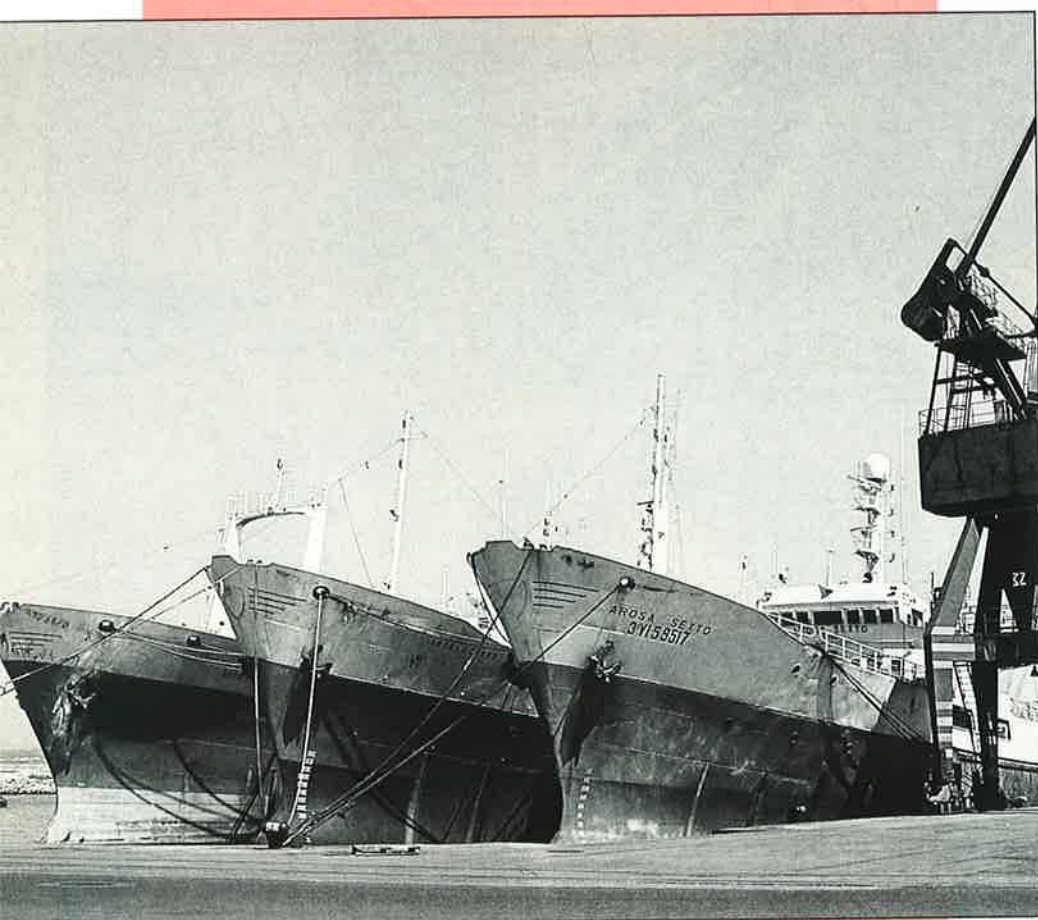
Hasta última hora se ha mantenido la reserva de países como Irlanda y el Reino Unido ante su negativa a la entrada de los barcos españoles en el «box» irlandés. Al final, la autorización para cuarenta barcos ha sido una salida mixta que no supone en realidad una grave discriminación para España, y que ha levantado, sin embargo, duras críticas y protestas en esos dos países. ■

**Vidal MATE**



# ARGENTINA SE PLANTEA LA AMPLIACION DE LAS 200 MILLAS

No hay ninguna decisión, ni siquiera proyecto oficial al respecto. Sin embargo, todo parece indicar que las autoridades argentinas, al igual que las de otros países con caladeros propios ricos en recursos, andan preparando una ofensiva para ampliar las aguas jurisdiccionales fuera de las actuales 200 millas, o lograr al menos un mayor control sobre la actividad que desarrollan los barcos en las aguas transzonales para una serie de pesquerías.



**Barcos y helicópteros de la Armada supervisaron las pesquerías fuera de sus aguas jurisdiccionales**

**T**RAS la decisión de Canadá contra la flota española en aguas de NAFO de proceder a la detención ilegal del «Estai», diferentes países ricos en zonas de pesca se plantearon la posibilidad de llevar a cabo acciones similares. Solventado el conflicto entre la Unión Europea y Canadá con un acuerdo polémico, todo parece indicar que los próximos meses, en el marco de Naciones Unidas, se puede iniciar un debate como el que hace más de una década llevó a la ampliación de las aguas jurisdiccionales a las 200 millas.

En el caso de Argentina, a mediados del pasado mes de junio se produjo una situación de malestar entre los armadores españoles con barcos desplazados fuera de las aguas jurisdiccionales ante las actuaciones llevadas a cabo por las autoridades de ese país con el envío a la zona de barcos y helicópteros de la Armada para vigilar a las flotas.

El Gobierno argentino, con el fin de proteger los recursos, prohibió desde el pasado mes de mayo la pesca de pota en el marco de sus aguas jurisdiccionales. Sin embargo, fuera de las 200 millas, diferentes barcos de países como España, China, Corea, Cuba, Rusia, Honduras, Panamá, Polonia o Portugal mantenían la actividad en las pesquerías de la misma especie. En el caso español los barcos operando en aquellas aguas son quince.

Para la Administración argentina, en este caso concreto, no tiene justificación que, mientras se prohíbe la pesquería en aguas jurisdiccionales, se siga pescando fuera de ellas cuando son especies transzonales que pueden pasar de unas aguas a otras. La realidad, sin embargo, es que fuera de las aguas jurisdiccionales, en contra de lo que señalaba Argentina, los barcos más que pota lo que capturan es merluza.

En este contexto, medios de los armadores han coincidido que la actitud argentina, más que una respuesta por la veda de la pota, constituye la punta de lanza de una estrategia pensada, como ya lo han hecho saber las propias autoridades de ese país, para lograr a corto plazo una ampliación de esas aguas a las 250 millas.

Por el momento habrá que esperar el debate, que se va a producir en los próximos meses en los diferentes foros internacionales. ■

V. M.



Durante 1994 la flota de pabellón nacional se había reducido en dieciséis unidades y en el 8,6 por 100 de sus TRB, mientras que la flota total controlada sólo se redujo en tres unidades y el 2,3 por 100 de sus TRB. A 1 de enero de 1995, el 60,7 por 100 del tonelaje controlado por empresas españolas se encontraba registrado en el extranjero. Contrariamente a lo que ha sucedido en España, la marina mercante comunitaria elevó su tonelaje en un 5 por 100.

**PESE A QUE LA FLOTA BAJO PABELLON ESPAÑOL PERDIO UN 8,6 POR 100 DE TRB**



**TOCÓ FONDO LA**



**L**A flota mercante de pabellón nacional contaba al 15 de mayo de 1995 con 230 buques, 957.213 TRB y 1.452.339 TPM, mientras que cuatro meses antes, el 31 de diciembre de 1994, la flota estaba integrada por 234 buques, sumando 933.756 TRB y 1.426.978 TPM. Estas cifras significan que durante los primeros meses de 1995 se han perdido cuatro unidades, aunque el tonelaje de registro había aumentado en un 2,5 por 100. Es importante destacar la importancia del tonelaje del *obo* «Móstoles» para dedicarse al suministro de agua potable a la isla de Mallorca.

El descenso del 8,6 por 100 de TRB de la flota mercante de pabellón español se concentró principalmente en los portacontenedores (-37 por 100 de sus TRB), buques de carga general (-31,5 por 100) y graneleros (-17 por 100). Sólo aumentaron su tonelaje los buques de pasaje y ferries (+15,8 por 100).

### Renovar la flota

El envejecimiento progresivo de la flota continúa produciéndose. Al 1 de enero de 1995 sólo 38 buques, el 16,2 por 100 de las unidades de la flota, tenían menos de diez años, mientras que los 83 buques que contaban con más de veinte años suponían el 35,5 por 100. El 48,3 por 100 tenía entre diez y veinte años. Según la Asociación de

Navieros Españoles (ANAVE), este envejecimiento progresivo de la flota se debe principalmente a la muy baja tasa de altas de nuevas unidades. Durante el año 94 sólo se entregó un buque mercante de transporte para explotación bajo pabellón español: un asfaltero de 5.964 GT y 9.776 TPM.

También se entregaron a empresas navieras españolas dos buques de carga general, con un total de 5.441 GT y 8.350 TPM, pero para su explotación en pabellones extranjeros. A lo largo del 95 está prevista la

entrada en servicio de cuatro buques ferry, con un total de 29.144 GT.

Durante 1994 las navieras españolas firmaron tan sólo dos contratos de nuevas construcciones de buques mercantes para explotación bajo pabellón. Se trata de dos ferries de 4.905 GT y 6.950 TPM cada uno. También contrataron cuatro cargueros frigoríficos de 4.970 GT y 5.500 TPM cada uno para explotación en pabellón extranjero.

En cuanto a la cartera de pedidos para pabellón español estaba integrada, al 31 de diciembre

de 1994, por ocho buques (cuatro ferries, un *ro-ro*, un carguero general y dos tanques petroquímicos), totalizando 38.211 GT y 31.760 TPM.

Respecto al tamaño de los buques, 119 buques (el 51 por 100 de la flota) tenían menos de 1.600 TRB, mientras sólo quedaban diez buques con más de 10.000 TRB bajo pabellón español. Los que superaban las 5.000 TRB eran sólo 33 buques. El tonelaje medio de los buques de la flota mercante española era, al 1 de enero de 1995, de 3.990 TRB, frente a las 10.183 del año 81 o las 7.478 TRB del 90.

Según el informe anual de ANAVE, de continuar las muy bajas tasas actuales de renovación de flota, cuando se llegue a 1999, fecha final de la liberalización comunitaria del cabotaje, el 60 por 100 de la flota española tendría más de veinte años. «*De ahí la importancia de esta-*

*blecer los instrumentos financieros y de garantías que permitan a las empresas afrontar en las mejores condiciones posibles la renovación urgente de sus buques.»*

Carlos Barreda advirtió que no debe confundirse un fondo propio de las empresas navieras, ni su finalidad, la inversión para la renovación de la flota, con un mecanismo financiero de apoyo a la construcción naval. «*Este último tiene una finalidad distinta muy clara, que es posibilitar contratos para los astilleros españoles.»*



**Es urgente que las empresas navieras tengan avances en materia laboral y fiscal para enfrentarse a la competencia exterior ante la apertura de los tráficos de cabotaje en 1997 y 1999**

# CAIDA DE LA FLOTA



ANAVE viene planteando a la Administración la necesidad de establecer un Fondo de Garantías para el apoyo a la financiación de las adquisiciones de buques por las empresas navieras españolas en términos compatibles con el acuerdo OCDE, que será efectivo desde el 1 de enero de 1996. «El Foro de las Industrias Marítimas de la UE ha recomendado a todos los Estados miembro la implantación de estos mecanismos de garantía, del que ya disponen varios países comunitarios», dice el informe de ANAVE.

## Segundo Registro

El Registro Especial de Canarias tenía inscritos, a 15 de mayo de 1995, un total de 31 buques, de los que sólo 23 eran mercantes de transporte. Estos últimos sumaban 268.522 TRB (el 28 por 100 de la flota de pabellón español).

La novedad más importante en el último año a nivel nacional ha sido la introducción de los beneficios fiscales del Registro Especial de Canarias. El 7 de julio de 1994 se publicó en el «BOE» la Ley 19/1994, de Modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias



**Para que sigan existiendo empresas navieras españolas es urgente una renovación progresiva de la flota, ya que la edad media de los buques es de dieciocho años**

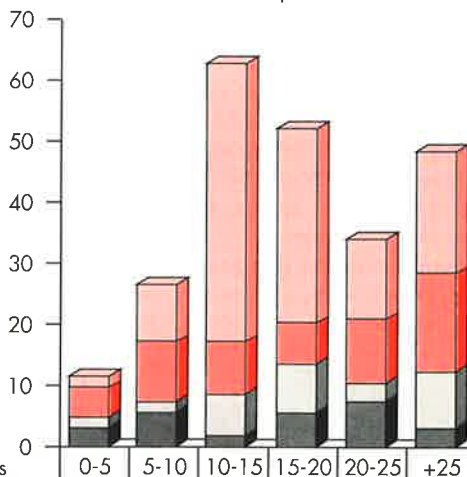
(REF), en la que se introdujeron las bonificaciones en materia de impuestos y de Seguridad Social. Posteriormente, la Ley 42/1994, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, publicada en el «BOE» del 31 de diciembre de 1994, amplió estas bonificaciones.

La Asociación de Navieros Españoles valoró de forma positiva estas medidas, ya que pone de manifiesto la voluntad de la Administración de mejorar progresivamente las condiciones de explotación de los buques españoles por medio del Registro Especial. A pesar de ello considera aún insuficientes las bonificaciones para igualar este registro con otros registros, incluso comunitarios, como es el de Madeira. «Es necesario dotar al Segundo Registro de los elementos necesarios para atraer buques. Las mejoras de 94 son un paso positivo, pero sólo un paso, ya que el régimen fiscal está muy lejos del comunitario», aseguró el presidente de ANAVE en la Asamblea general.

Carlos Barreda, que fue designado por la Asamblea general de ANAVE para un nuevo mandato de dos años, dijo que el sector naviero español se

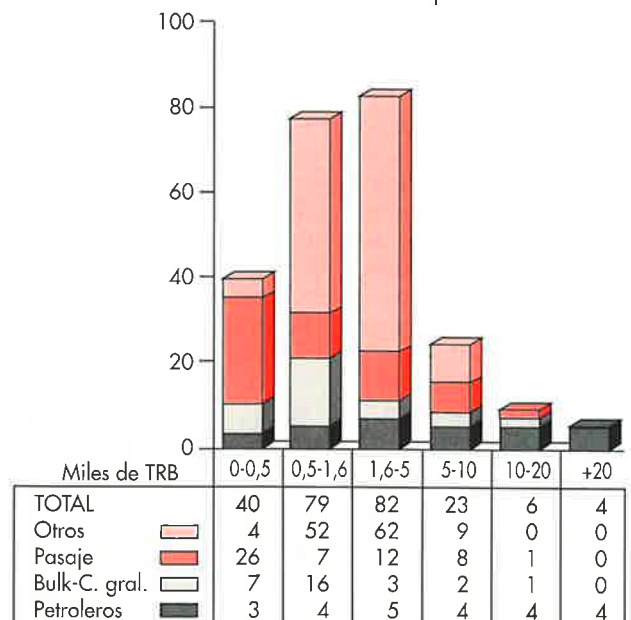
### FLOTA DE PABELLÓN ESPAÑOL ESTRUCTURA POR EDADES AL 1-1-95

Número de buques



### FLOTA DE PABELLÓN ESPAÑOL ESTRUCTURA POR TAMAÑOS AL 1-1-95

Número de buques







**Según ANAVE, hay que establecer los instrumentos financieros y de garantías que permitan a las empresas que lo precisen afrontar en las mejores condiciones posibles la renovación urgente de sus buques**

encuentra en el último momento clave para reestructurar su marco de operación en el cabotaje de productos estratégicos y con las islas, y citó como necesidades más perentorias la mejora de los campos laboral y fiscal y su acomodo en el Registro Especial de Buques. Barreda justificó «la necesidad urgente de actuaciones en el sector de consecuencias de la apertura que a partir de enero de 1997 se producirá en los tráficos denominados estratégicos en el área continental, y a la que seguirá en enero de 1999 la de los tráficos con las islas».

En este sentido, desde los primeros meses del 95, auspiciadas por el nuevo director general de la Marina Mercante, Pedro Anatael, se están manteniendo reuniones, dentro de la Mesa de Cabotaje, entre la Administración y los interlocutores sociales para estudiar las medidas necesarias para hacer posible la operación competitiva de los buques del Registro Especial en el horizonte de las fechas de liberalización comunitaria (1997 y 99). Todas las partes han coincidido en señalar que se necesita una mayor reducción de las cargas fiscales y sociales, junto a modificaciones convencionales y legales en el terreno laboral.

#### Otros pabellones

Desde 1993, fase de la liberalización comunitaria de los tráficos, las empresas navieras espa-

### EVOLUCION DE LA FLOTA DE BUQUES MERCANTES DE TRANSPORTE BAJO PABELLON ESPAÑOL

Datos al final de cada año, salvo 1995 (datos al 15 de mayo)

Tipos de buques	1981		1985		1990		1993		1994		1995	
	Bqs.	TRB	Bqs.	TRB	Bqs.	TRB	Bqs.	TRB	Bqs.	TRB	Bqs.	TRB
Petroleros y obos	104	4.674	74	2.668	57	1.619	26	438	24	414	25	452
Graneleros	77	1.064	76	1.275	43	797	6	45	4	38	3	18
Carga general	263	741	182	540	92	176	31	43	25	30	21	24
Portacontenedores	58	145	61	167	43	114	31	113	24	71	24	69
Roll-on/Roll-off	40	70	51	94	48	81	44	89	39	81	39	81
Frigoríficos	49	77	45	85	21	33	15	23	15	23	15	25
Gaseros	15	58	16	69	9	25	6	17	5	16	5	16
Pasaje y ferries	43	170	41	128	48	115	46	120	54	139	54	142
Otros	50	1.064	55	178	55	150	45	131	44	123	44	131
<b>Total</b>	<b>699</b>	<b>7.118</b>	<b>601</b>	<b>5.204</b>	<b>416</b>	<b>3.111</b>	<b>250</b>	<b>1.021</b>	<b>234</b>	<b>934</b>	<b>230</b>	<b>957</b>

Bqs.: Número de buques. TRB: Miles de TRB.



ñolas comenzaron a seguir el ejemplo de los países de la OCDE de abanderar los buques que compiten en mercados abiertos a la competencia internacional en aquellos registros que permiten alcanzar unos niveles de competitividad más elevados, fundamentalmente mediante la reducción de cargas fiscales y de Seguridad Social.

Los registros internacionales más utilizados por los armadores españoles son Panamá, Madeira (Registro Especial comunitario más abierto y competitivo) y Bahamas.



## PRINCIPALES FLOTAS MERCANTES MUNDIALES

Miles de TRB (GT para 1995), al 31 de julio de cada año. Para 1994 y 95, al 1 de enero

	1975	1980	1985	1990	1994 (*)	1995 (*)	Variación 95/94 (%)
Panamá	13.667	24.191	40.674	39.298	57.619	64.170	11,4
Liberia	66.820	80.285	58.180	54.699	53.919	57.648	6,9
Grecia	22.527	39.471	31.032	20.521	29.134	30.162	3,5
Chipre	3.221	2.091	8.196	18.336	22.842	23.293	2,0
Bahamas	190	87	3.907	13.626	21.224	22.915	8,0
Noruega	26.254	22.008	15.339	23.429	21.536	22.387	4,0
Japón	39.740	40.960	39.940	37.078	24.248	22.102	-8,9
Rusia (1)	19.236	23.493	24.745	26.737	16.814	16.504	-1,8
R. P. China	4.278	4.278	8.877	13.899	14.945	15.827	5,9
Malta	n.d.	133	1.856	4.519	14.163	15.455	9,1
Estados Unidos	15.687	18.464	17.868	21.328	14.087	13.655	-3,1
Singapur	3.892	7.664	6.505	7.927	11.035	11.895	7,8
Filipinas	879	1.928	4.594	8.515	8.466	9.413	11,2
Corea del Sur	1.624	4.334	7.169	7.783	7.047	7.004	-0,6
Italia	10.137	11.095	8.843	7.991	7.030	6.819	-3,0
Otros Unión Europea (12)							
Reino Unido	33.157	27.135	14.344	6.716	6.067	6.857	13,0
Dinamarca	4.478	5.390	4.942	5.188	5.392	5.799	7,5
R. F. Alemania	8.517	8.356	6.177	4.301	4.979	5.696	14,4
Francia	10.746	11.925	8.237	3.832	4.332	4.348	0,4
<b>ESPAÑA</b>	<b>5.433</b>	<b>8.112</b>	<b>6.256</b>	<b>3.807</b>	<b>1.752</b>	<b>1.560</b>	<b>-11,0</b>
Luxemburgo	—	—	—	3	1.327	1.143	-13,9
Holanda	1.348	5.724	4.301	1.227	4.124	4.397	6,6
Portugal	1.210	1.356	1.437	854	1.004	884	-12,0
Bélgica	1.358	1.810	2.400	1.654	218	233	6,9
Irlanda	210	209	194	181	185	190	2,7
<b>Total UE (12)</b>	<b>99.121</b>	<b>120.583</b>	<b>88.163</b>	<b>56.575</b>	<b>65.190</b>	<b>68.088</b>	<b>4,4</b>
<b>Total mundial</b>	<b>342.162</b>	<b>419.910</b>	<b>416.268</b>	<b>423.627</b>	<b>457.914</b>	<b>475.859</b>	<b>3,9</b>
<b>CEE/Mundo (%)</b>	<b>29,0</b>	<b>28,7</b>	<b>21,2</b>	<b>13,4</b>	<b>14,2</b>	<b>14,3</b>	

Fuente: Lloyd's Register - Statistical Tables.

Además de mercantes de transporte, incluyen pesqueros, remolcadores y auxiliares.

(1) Hasta 1990 inclusive, los datos corresponden a la URSS.

Al 1 de enero de 1995, el tonelaje controlado por empresas navieras bajo otros pabellones suponía el 60,7 por 100 del total de la flota controlada, aunque bajo bandera nacional se concentraban el 71 por 100 de los buques.

Mientras en la flota de pabellón español permanecían principalmente buques especiales, en su mayoría dedicados única o preferentemente a tráfico de cabotaje, la flota en otros pabellones consiste principalmente en petroleros, graneleros y buques de carga general.

Los buques controlados en el exterior tenían, al 1 de enero de 1995, una media de 15.042 TRB y 27.282 TPM, muy superior a la de los registrados en España.

## Flota mundial

La flota mercante mundial aumentó durante 1994 un 3,9 por 100. Al 1 de enero de 1995, según el Lloyd's Register, la flota mercante mundial comprendía 80.676 buques, con unos 476 millones de GT. De estos buques, 42.689 unidades, con 451 millones de GT y 704 millones de TPM, eran buques de transporte.

Es el sexto año consecutivo que se produce un crecimiento de la flota, aumento que se debe al elevado nivel de entregas de nuevos buques, un total de 18,7 millones de GT, superando a las bajas por desguace y pérdida, que sólo sumaron unos ocho millones de GT.

Todos los tipos de buques registraron aumentos, excepto los *obos*. Los petroleros aumentaron sus GT en un 1 por 100; los *bulkcarriers*, un 3,8 por 100; los portacontenedores, un 10,7 por 100, y los gaseros, un 6,9 por 100. El mayor incremento porcentual se registró en los *roros* y ferries, con un 17,6 por 100.

La contratación de nuevos buques totalizó unos 41,1 millones de TPM, la cifra más alta desde 1974, frente a 33,9 millones de TPM del año 93. Por tanto, la cartera de pedidos aumentó un 20,5 por 100, medida en TPM, sumando al 1 de enero de 1994 1.571 buques, con unos 70,6 millones de TPM.



**A 1 de enero de 1995, el 60,7 por 100 del tonelaje controlado por empresas españolas se encontraba registrado en el extranjero**



La flota que mantuvo el liderazgo mundial fue la de Panamá, aumentando un 11,4 por 100; después fue la de Filipinas, con un 11,2 por 100, y sin embargo, la flota de Japón descendió un 8,9 por 100.

Grecia, Japón, Estados Unidos, Noruega, Hong-Kong, China y el Reino Unido controlan el 54,1 por 100 de la flota mundial.

En cuanto a la edad media de la flota mercante alcanza ya los 18,2 años. Los petroleros tienen una media de diecisiete años, y los buques de carga general de veinte; los portacontenedores, sólo de once.

La flota de la Unión Europea aumentó un 4,4 por 100 por encima de la media mundial, creciendo especialmente las flotas de Alemania, un 14,4 por 100; Reino Unido, un 13 por 100; Dinamarca, un 7,5 por 100, y Holanda, un 6,6 por 100. Tan sólo redujeron sensiblemente su tonelaje las flotas de Portugal y España.

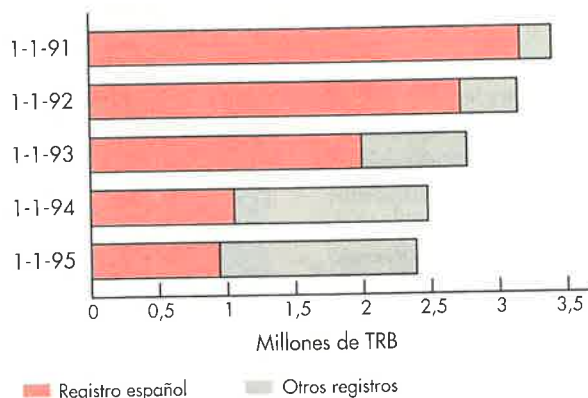
Las bajas de buques por desguaces y pérdidas totalizaron durante 1994 unas 492 unidades, con una edad media de veinticinco años y unos ocho millones de GT, con un descenso del 13,4 por 100, frente a los 9,24 millo-

### FLOTA MERCANTE CONTROLADA POR NAVIERAS ESPAÑOLAS

Datos al 1 de enero de 1995

Tipos de buques	Pab. español		Pab. extranjero		TOTAL	
	Bqs.	TRB	Bqs.	TRB	Bqs.	TRB
Petroleros y obos	24	413,8	14	821,2	38	1.619,1
Graneleros	4	38,3	12	400,0	17	438,3
Carga general	25	29,6	35	77,9	60	107,5
Portacontenedores	24	70,9	4	39,6	28	110,5
Roll-on/Roll-off	39	80,6	2	2,7	41	83,3
Frigoríficos	15	23,2	19	42,1	34	65,3
Gaseros	5	15,7	3	33,4	8	49,1
Pasaje y ferries	54	138,8	3	26,3	57	165,1
Otros	44	122,7	3	1,2	47	123,9
<b>Total</b>	<b>234</b>	<b>933,8</b>	<b>96</b>	<b>1.444,4</b>	<b>330</b>	<b>2.378,2</b>

Bqs.: Número de buques. TRB: Miles de TRB.



nes de GT del año anterior. Los buques desguazados fueron sólo 341, con 6,73 millones de GT, de las que un 70 por 100 correspondieron a buques petroleros.

Las estimaciones de Fearnleys respecto a la evolución de la flota en los próximos tres años predicen una reducción de un 3 por 100 acumulado en el tonelaje de petroleros, a pesar de que su cartera de pedidos aumentó ligeramente en 1994. Por el contrario, el tonelaje de los graneleros aumentará un 11 por 100 y el de buques especiales un 9 por 100, siempre en el mismo período de tres años.

Por último, el informe de ANAVE también hace mención al trabajo que se está realizando en la OMI de revisar las normas de seguridad marítima sobre los buques *ro-ros* y ferries de pasaje desde el accidente del buque «Estonia». En general, los expertos consideran que para prevenir este tipo de accidentes resulta prioritario actuar sobre el factor humano en lugar de hacerlo sobre las características estructurales del buque. «De ahí la importancia de los sistemas de Gestión de Seguridad (Código ISM) a partir de junio de 1996.» ■

I. OTERO



**EN 1994 LA BALANZA COMERCIAL REGISTRO SUPERAVIT**

# LAS CONSERVAS DE PESCADO A LA CONQUISTA DEL MERCADO EXTERIOR

Las conservas españolas de pescado aprovecharon la devaluación de la peseta y la rebaja arancelaria en los países comunitarios para incrementar su cuota de mercado exterior durante 1994.

Por contra, en el mismo período se apreció una caída en la demanda interior.

La producción se mantiene estabilizada en los últimos cuatro años en torno a las 220.000 toneladas.

Y aunque las importaciones registraron un aumento porcentual del 11 por 100 en valor sobre el ejercicio anterior, por primera vez la balanza comercial arrojó un superávit de algo más de mil millones de pesetas.

**E**L balance de la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescados y Mariscos, Anfaco, al cerrar el ejercicio de 1994, refleja una producción, total de 220.938 toneladas con un valor de 105.899 millones de pesetas, lo que supone un descenso en volumen del 0,2 por 100 sobre el

año anterior y un crecimiento de un 4 por 100 en valor respecto a las cifras económicas del mismo período. El mercado interior absorbió el último año 176.054 toneladas (el 80 por 100 del total) de conservas de pescado por valor de 81.000 millones de pesetas (el 76,5 por 100). El atún acapara por sí solo el 52 por 100 de la producción conservera







nacional y el 43 por 100 de su valor. La cuota alcanza el 57 y el 50 por 100 del valor si se incluye el atún blanco. Juan Vieites, secretario general de Anfaco, calificaba el año 1994 como de «positivo dentro de las dificultades de un sector que lucha por adaptarse a las condiciones que marca el mercado exterior». Vieites recordaba, asimismo, la repercusión en el sector conservero de los problemas surgidos en la costera del bonito por el uso de grandes redes de deriva por parte de los pescadores fran-

ceses durante el verano de 1994 y con los productores de mejillón gallego, que consideraban abusivos los descuentos que efectuaban las fábricas conserveras. En el balance del último año, el secretario general mencionaba las gestiones realizadas por los empresarios conserveros españoles ante la Unión Europea para conseguir una directiva que impida el fraude en las conservas, así como las negociaciones ante las mismas instancias para lograr una moratoria de uno o dos años de la

**La producción  
fue de  
220.938  
toneladas,  
con un valor  
de 105.899  
millones  
de pesetas**

entrada en vigor de la normativa técnico-sanitaria en materia de conservas. Los empresarios vienen reclamando la concesión de ayudas con cargo al Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca (IFOP), que permitan a las empresas conserveras adaptarse a las especificaciones comunitarias. Vieites recordaba, finalmente, la entrada en funcionamiento efectivo del Centro Técnico Nacional de Conservación de Productos de la Pesca, Cecopesca, auspiciado por Anfaco en colaboración con



## El mercado interior absorbió el 80 por 100 de la producción

las administraciones central y autonómica gallega.

### Mercado exterior

El mercado exterior acaparó 44.884 toneladas de conservas de pescado por un valor de 24.850 millones de pesetas. Italia encabeza la relación de países importadores, con un volumen económico de más de 5.000 millones de pesetas, 4.500 de ellos por la compra de túnidos. Le siguen a distancia –ninguno de los cuales alcanzan los 2.000 millones de pesetas– Francia, consumidor de calamares, pulpo, mejillones y túnidos, Estados Unidos y Alemania cuyas preferencias se reparten entre las conservas de calamares, pulpo, mejillones y demás mariscos y moluscos. Suiza realizó compras por unos 1.200 millones, la mayor parte por conservas de anchoas y túnidos, y el Reino Unido, cuyas compras se sitúan por debajo de los 1.000 millones de pesetas, importó conservas de túnidos y anchoas, principalmente.

### Aumento de las exportaciones

El precio medio de las exportaciones de conservas ha pasado de 351 pesetas/kilo en 1985 a 554 en el último año. El incremento porcentual en 1994 fue del 8 por 100 sobre 1993. Sardinias y el segmento integrado por calamares, pulpos y moluscos registraron un aumento del 15 por 100; en el caso de las an-



choas fue del 5 por 100. El precio de las conservas de túnidos bajó el 2 por 100 en 1994. No obstante, el valor total de las exportaciones de túnidos registró un aumento del 54 por 100 en el último año, el mayor de los segmentos de producción conservera.

Las conservas de pescado ocupan la partida principal de las exportaciones, con 30.558 toneladas y 18.208 millones de pesetas. Las ventas al exterior de conservas de moluscos se cifraron en 14.326 toneladas y 6.641 millones de pesetas. Excepto una pequeña cuota de conservas

de sardinias –1.793 toneladas por valor de 634 millones de pesetas–, la mayor parte de las exportaciones –43.091 toneladas por valor de 24.215 millones de pesetas– procedían de factorías radicadas en la península.

### Importaciones

El volumen de importaciones de conservas creció el 7 por 100 durante el último año, pasando de 42.846 a 45.882 toneladas. En términos económicos, el aumento fue del 11 por 100, alcanzando los 23.764 millones de pesetas. Los Países Bajos, Corea del Sur, Tailandia, Chile, Colombia y Ecuador ocupan los primeros puestos en la relación de países suministradores de conservas.

### Tradición artesanal

El sector conservero español, de larga tradición en regiones como Galicia y el País Vasco, atraviesa una fase de acomodación a las nuevas circunstancias y de reestructuración interna. Las demandas del mercado exterior, singularmente en los países comunitarios adonde se dirigen las exportaciones y las normas

## PRODUCCION DE CONSERVAS DE PESCADO POR ESPECIE

Años	1991			1992		
	Volumen (Tm.)	P. medio (Ptas/kg.)	Valor (Mill. ptas.)	Volumen (Tm.)	P. medio (Ptas/kg.)	Valor (Mill. ptas.)
Anchoa	6.250	1.150	7.187	6.110	1.151	7.030
Sardina	25.888	383	9.911	25.900	386	9.989
Atún Blanco	10.642	706	7.511	10.727	708	7.590
Atún	106.723	371	39.587	109.126	368	40.179
Caballa	12.733	575	7.320	12.523	593	7.420
Los demás	11.815	421	4.973	11.733	432	5.072
Mejillones	–	–	–	–	–	–
	23.700	536	12.695	23.859	573	13.677
Cefalópodos	–	–	–	–	–	–
Berberechos	–	–	–	–	–	–
	20.714	498	10.316	19.721	506	9.977
Varios	–	–	–	–	–	–
<b>TOTAL</b>	<b>218.465</b>	<b>455</b>	<b>99.500</b>	<b>219.699</b>	<b>459</b>	<b>100.934</b>



## EXPORTACIONES. EVOLUCION DE LAS DISTINTAS PREPARACIONES (en miles de ptas.)

Preparaciones por zonas	Años										
	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	% 1994 sobre 1993
<b>PENINSULA Y BALEARES</b>											
<b>Pescados</b>											
Anchoas .....	2.476.733	2.669.160	1.507.940	2.386.940	2.779.701	2.217.675	2.292.570	1.941.406	2.048.790	2.444.882	19
Sardinas .....	1.117.432	929.601	919.120	540.250	471.786	486.306	736.431	787.147	864.995	792.147	-8
Túñidos .....	2.524.373	2.111.365	3.369.016	3.937.597	5.059.515	3.109.737	5.371.204	4.855.456	5.453.298	8.412.729	54
Otros .....	624.372	315.604	585.648	579.797	1.517.305	2.216.063	1.759.681	2.330.036	4.546.645	5.924.644	30
<b>Moluscos</b>											
Calamares, pulpos, mejillones .....	2.455.983	2.523.983	2.893.573	3.245.898	3.325.070	3.693.587	4.045.991	4.404.721	4.150.029	3.854.285	-7
Los demás moluscos .....	130.379	119.186	117.400	136.675	384.891	406.422	250.691	537.067	1.625.351	2.786.928	71
<b>CANARIAS, CEUTA Y MELILLA</b>											
Sardinas .....	3.557.520	1.864.950	1.672.381	835.210	654.041	395.045	162.874	58.732	579.050	634.312	10



técnico-sanitarias impuestas por la Unión Europea obligan a introducir cambios sustanciales en un sector que mantiene en alto grado el carácter de empresa familiar y labor artesanal.

Esta circunstancia explica que durante los últimos años hayan ido desapareciendo un gran número de pequeñas empresas. Simultáneamente se producían fusiones de otras de pequeña y mediana envergadura y aunque muy tímidamente se iniciaba el movimiento hacia el exterior. En consecuencia, el censo de empresas de conservas se ha recortado considerablemente. De las 163 que operaban en 1991 quedaban 148 en 1994. El recorte de plantilla ha sido más drástico. Los aproximadamente 32.000 empleos de 1991 —con un alto porcentaje de eventuales— han pasado a unos 20.000 en el último año, lo que equivale a una media de 135 trabajadores por empresa. En la práctica, menos del 20 por 100 de las empresas superan el centenar de trabajadores en plantilla.

Sobre esta cuestión Vieites reiteraba la apuesta de Anfac por mantener sus factorías en España y, al tiempo que señalaba la ausencia de multinacionales en el sector conservero, se refería con optimismo al futuro de las empresas conserveras, dada la acomodación de éstas a sus respectivos segmentos de mercado. «Hay empresas espe-

## VOLUMEN Y SEMICONSERVAS DE ANCHOA EN ACEITE 1990-94

	1993			1994			Años
	Volumen	P. medio	Valor	Volumen	P. medio	Valor	
	(Tm.)	(Ptas/kg.)	(Mill. ptas.)	(Tm.)	(Ptas/kg.)	(Mill. ptas.)	Produce.
	5.850	1.162	6.680	5.750	1.180	6.785	Anchoa
	25.641	386	9.889	24.999	388	9.691	Sardina
	10.298	767	7.894	10.349	801	8.289	Atún Blanco
	113.491	368	41.786	114.626	397	45.546	Atún
	11.396	605	6.900	11.339	602	6.831	Caballa
	11.616	441	5.123	11.500	450	5.174	Los demás
	12.242	829	10.150	11.875	846	10.048	Mejillones
	—	—	—	—	—	—	
	11.073	312	3.454	10.940	300	3.281	Cefalópodos
	6.066	539	3.267	5.945	544	3.234	Berberechos
	—	—	—	—	—	—	
	13.495	462	102.234	220.938	479	105.899	Varios
	221.495	462	102.234	220.938	479	105.899	TOTAL



cializadas en grandes volúmenes, otras en mercados más reducidos y otras en tiendas de *delicatessen*». El crecimiento del sector, en cualquier caso, habrá que buscarlo en el mercado exterior, ya que el consumo interior, situado en 5,8 kilos por habitante y año, se considera difícil de aumentar. El consumo medio de los países del entorno oscila entre los 2,7 y 3,2 kilos por habitante y año.

### Ránking de empresas

Las empresas conserveras que ocupan los diez primeros lugares en el ránking nacional facturan el 77 por 100 del volumen económico total.

Las primeras posiciones de este ránking son una foto fija en los últimos años. En primer lugar, aparece Garavilla de Guipúzcoa, cuya marca principal es Isabel, facturó en 1994 14.369 millones de pesetas. Le sigue, Jesús Alonso, S. A., Jealsa, de Boiro (La Coruña), la empresa que comercializa los productos Rianxeira, con una facturación de 13.498 millones (no consolida la facturación de sus filiales en Francia y Portugal). Luis Calvo Sanz, la conser-

## Italia encabeza la relación de países importadores de conservas de pescado español

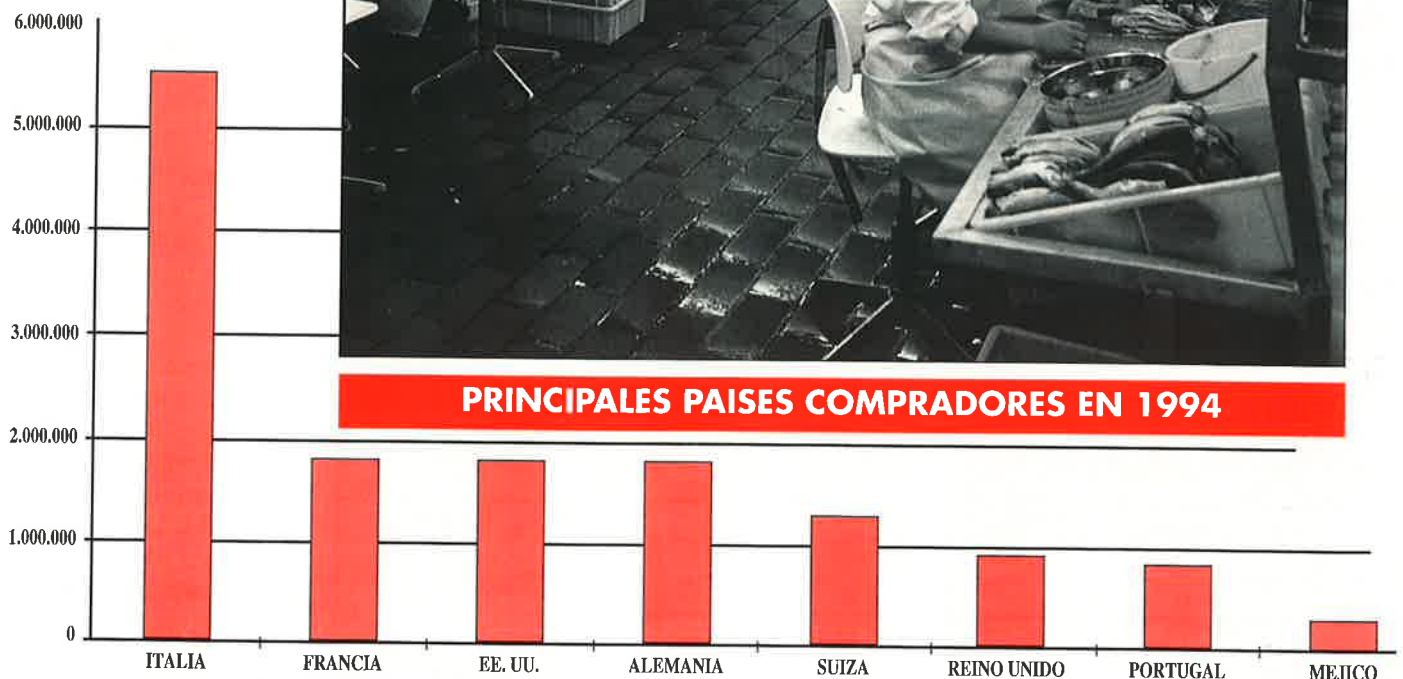
vera Calvo radicaba en Carballo (La Coruña), ocupa la tercera posición con una facturación de 13.200 millones (no consolida la facturación de su filial italiana Nostromo), seguida de Bernardo Alfageme (Miau), de Vigo (Pontevedra), que facturó 10.500 millones. Por debajo de estas cifras y a partir del quinto lugar siguen la viguesa Hijos de Carlos Albo, S. A., -marca Albo, 6.970 millones de facturación-, Escuris, S. A., -Escuris, una factura-

ción de 6.034 millones-, Conservas Friscos, S. A., y la Onza de Oro, todas ellas de La Puebla del Caramiñal (La Coruña) y Conservas de Noroeste de Villa-boa (Pontevedra) -marca principal Cabo de Peñas. Ocupa el décimo lugar la viguesa Conservas Antonio Alonso -marca Palacio de Oriente-, con una facturación de 3.227 millones de pesetas. ■

Mery VARONA



PRINCIPALES PAISES COMPRADORES EN 1994





**ARMON,  
BUQUES CONSTRUIDOS  
A MEDIDA  
AL SERVICIO  
DE LOS HOMBRES DE  
LA MAR.**



IMPACT 5

Avda. del Pardo, s/n - 33710 NAVIA (Asturias) ESPAÑA  
Teléfonos: (98) 563 14 64 - 563 18 69 - 563 18 70  
Fax: (98) 563 17 01  
Telex : 87393 AANA E

**astilleros**  
**ARMON**  
Sociedad Anónima



En 1994 ya había afectado a más de 1.500 hectáreas

# LA CAULERPA TAXIFOLIA COLONIZA EL MEDITERRANEO

Desde que se la descubriera por vez primera en el Mediterráneo en 1984, la *Caulerpa taxifolia* se ha adueñado de más de 15.000.000 de metros cuadrados de fondos marinos. Las costas de Francia e Italia están completamente invadidas y sin posibilidad, con la metodología actual, de controlar su expansión. En Mallorca, mientras en Cala D'Or y Cala'n Bosch, donde se la detectó en septiembre de 1992, está totalmente controlada, se ha encontrado una nueva colonia en Es Caló d'en Pou el pasado mes de mayo, donde ocupa unos 200 metros cuadrados. Vigilancia y control es, hoy en día, la única lucha eficaz contra este desastre ecológico que avanza por el Mediterráneo.

**T**RAS un período de cierta tranquilidad, desde que en septiembre de 1992 se descubriera una colonia de *Caulerpa taxifolia* en dos calas al sureste de Mallorca, ha vuelto el sobresalto al detectarse una nueva colonia en Es Caló d'en Prou, una cala próxima a donde apareciera por primera vez. Según Antonio Grau, jefe del Servicio de Recursos Marinos de la Consellería de Agricultura y Pesca del Gobierno balear, ocupa en total una superficie de 200 metros cuadrados, aunque se halle diseminada en una zona de 40.000 metros cuadrados.

*Este foco está muy cerca del club náutico, lo que viene a confirmar que el mayor peligro parte de las embarcaciones de recreo,* afirma Antonio Grau, quien valora como más grave que el foco en sí, el que no se le ataje de inmediato, ya que *esta costa tiene un gran valor ecológico y biológico y, además, está*

**El nuevo brote de *Caulerpa taxifolia* se halla «en una zona de gran valor ecológico y biológico y, además, está muy cerca del Parque Nacional de Cabrera».**

**Antonio Grau**

*muy cerca del Parque Nacional de Cabrera.*

## Vigilancia deficiente

Enrique Ballesteros, biólogo del Centro de Estudios Avanzados de Blanes, desde donde se lleva la coordinación de la vigilancia de la *Caulerpa taxifolia*, coincide al afirmar que la situación en las aguas del Estado español está controlada, según los datos disponibles en este momento. Sin embargo, se muestra más preocupado por los métodos de vigilancia, a los que califica como deficientes, *tanto por el método en sí como por los medios disponibles. El Gobierno balear ha invertido dinero en controlar las manchas que han aparecido, pero no en vigilar más zonas de costa. En mi opinión, y desde el punto de vista científico, diría que hubiera sido deseable que se invirtiera más dinero en vigilar las zonas adyacentes.*







La escasez de medios con los que se realizan las tareas de control y vigilancia de esta alga en la Comunidad Balear –única donde se ha detectado *Caulerpa taxifolia*– resultan aún más llamativos si se comparan con las actuaciones que se están siguiendo en otras comunidades autónomas. En Cataluña, por ejemplo, Gemma Ribera, bióloga del Centro de Estudios Avanzados de Blanes, afirma que se hace un seguimiento desde Port Bou hasta el límite con la Comunidad valenciana a través de unos 120 puntos de control, especialmente en las zonas que se consideran de mayor riesgo, como en las proximidades con la frontera francesa, o el cabo de Creus, muy visitado por embarcaciones de turismo provenientes de

Francia. Según Gemma Ribera, estos controles se realizan con la misma intensidad que hace cuatro años. *Hasta el momento, incluidos los controles realizados el pasado mes de mayo, no se ha detectado ningún brote.*

La situación en la Comunidad valenciana es similar, según los datos que aporta Aurelio Aranda, del Instituto de Ecología Litoral. *Controlamos unos 30 puntos que consideramos de máximo riesgo, especialmente zonas de fondeo de embarcaciones deportivas. Disponemos de una embarcación, de «scooters» submarinos (un motor para propulsarse bajo el agua) y un número de buceadores que depende de la amplitud de la zona a rastrear. Tuvimos un aviso de aparición de «Cauler-*

*pa» en Altea y allí estuvimos ocho buceadores rastreando la zona el mismo día. Afortunadamente fue una falsa alarma.*

En ambas comunidades, los respectivos gobiernos autónomos destinan una partida presupuestaria para vigilar sus aguas. La Generalitat de Cataluña lo destina al Centro de Estudios Avanzados de Blanes, encargado de hacer el seguimiento.

Durante los años 1993 y 1994, la Comunidad valenciana estuvo trabajando de forma conjunta, UE y países afectados, dentro del programa «Life». En total, 25 laboratorios estuvieron investigando temas de ecología, toxicidad, vigilancia... Este año –señala Aurelio Aranda– no ha habido dinero comunitario por el momento, aunque se ha vuelto



**Enrique Ballesteros se muestra preocupado por los deficientes métodos de vigilancia. Y es que no se entiende cómo zonas de máximo riesgo en Baleares no hayan sido controladas.**

*a solicitar ayuda para cartografía, vigilancia e investigación. La Consellería de Medio Ambiente de la Comunidad valenciana ha aportado fondos para que el Instituto de Ecología Litoral siga realizando labores de vigilancia.*

En la Comunidad de Murcia, por contra, se ha suprimido este año el servicio de vigilancia, ya que el programa europeo «Life» no ha destinado fondos y los responsables políticos de esta Comunidad han hecho lo propio. Según Ramón Balles-ter, del Departamento de Medio Ambiente, *no se mantiene como tal esta campaña, ya que no hay fondos, simplemente se aprovecharán las salidas que se efectúen para vigilar de paso la posible aparición de la «Caulerpa taxifolia».*

Hasta ahora, las actuaciones las realizaban desde ese Departamento y, especialmente, desde el de Ecología y Medio Ambiente de la Universidad de Murcia, que aportaba la mayor parte del personal. El responsable del equipo que realizaba estas actuaciones de la universidad murciana, Angel Pérez

Ruzafa, al igual que otros expertos consultados, se refería también a la falta de sensibilidad de los responsables políticos: *Quizá con menos intensidad, pero habría que seguir con esta campaña, debido al importante tránsito de barcos de recreo entre los puertos del Mediterráneo, sobre todo en verano.* Las inversiones serían mínimas, sobre todo, como señala Angel Pérez, *si se fomenta la colaboración de los*

*pescadores, para que estén alertas, utilizando unos recursos humanos importantísimos.*

### **¿Negligencia en Baleares?**

En Baleares llama la atención, en primer lugar, el que no exista una unidad específica para luchar contra la *Caulerpa taxifolia*, a pesar de ser sus aguas las únicas de todo el Esta-



Los barcos de recreo constituyen la vía de propagación por excelencia de la *Caulerpa taxifolia*, ya que un simple fragmento adherido puede ser más que suficiente para que se reproduzca una nueva colonia. Por tanto, hay que hacer un llamamiento a sus propietarios para que extremen la vigilancia.



do español donde ha sido detectada. Es un departamento del propio Gobierno balear el encargado de realizar este seguimiento, sin medios específicos para esta labor. La Comunidad balear se dedica a controlar las manchas aparecidas, pero no ha establecido un sistema de vigilancia preventivo.

Una empresa, Drago-sub, realiza algunas inspecciones. En realidad se encarga de realizar un reticulado del fondo y los buceadores de la Dirección General de Pesca balear —cuatro buceadores en total— revisan cada banda. La propia empresa, a través de su director, Ernest Llofriu, declara que existen abundantes zonas del archipiélago que nunca han sido examinadas y son frecuentemente visitadas por yates y embarcaciones de recreo. Esta deficiencia queda paliada, en parte, por labores de rastreo y vigilancia de la Guardia Civil.

Este punto es el más preocupante, la existencia de zonas de máximo riesgo que aún no han sido revisadas. A esta situación es a la que se refería Enrique Ballesteros, al señalar deficiencias en el sistema de vigilancia, algo que se pone de manifiesto en la zona donde ha sido ahora detectada. Es Caló d'en Pou, próximo a un club náutico y junto a una de las calas donde se asentó esta alga.





Greenpeace, por su parte, achaca a la falta de colaboración del Centro Oceanográfico de Baleares y el Gobierno balear como responsable de esta situación. Marion Stoler, portavoz de esta organización, señala su extrañeza respecto a que la empresa Drago-sub, que realizó inmersiones en Es Caló d'en Pou en septiembre del pasado año para la retirada de boyas, no detectase entonces la evidente presencia del alga.

Una vez que se produce la aparición de la *Caulerpa taxifolia* resulta muy difícil erradicarla. A lo único que se puede aspirar entonces es a mantenerla a raya, como señala Antonio Grau, algo perfectamente posible, como se ha demostrado en los lugares donde apareció al principio. Por ello, resulta imprescindible extremar las medidas de control y vigilancia, algo que parece no ha ocurrido en la costa sureste de Mallorca.

## La «Atila» del Mediterráneo

El enorme poder de devastación alcanzado por la *Caulerpa taxifolia* puede llevarnos a considerarla como una auténtica lacra de consecuencias catastróficas.

El empobrecimiento de las poblaciones colonizadas puede alcanzar el 75 por 100 (contando sólo las principales algas que componen la cubierta vegetal mediterránea). En términos cuantitativos, la mayoría de algas indígenas entran en regresión, y suelen desaparecer de la zona debido a la drástica reducción de su biomasa. Compiten directamente con las praderas de *Posidonia oceanica*, reduciendo el número, grosor y longevidad de sus hojas, y provocando la muerte de los tallos. La fauna invertebrada también se ve afectada de forma importante.

Al contrario de lo que ocurre en el Trópico, de donde es originaria, carece de herbívoros. Su estructura está constituida por un tallo que crece paralelo al fondo, al que se une por unas estructuras similares a raíces. Las hojas, profusamente divididas, se distribuyen a ambos lados de la rama central. Prefiere habitar zonas próximas a puertos, desagües, etcétera; es decir, lugares con alto poder de eutrofización, aunque también se asienta en lugares bien conservados.

Muestra preferencia por colonizar zonas de entre cinco y quince metros de profundidad. Sin embargo, se han detectado casos de localización a 99 metros, según Enrique Ballesteros, que cree que ese sería el límite, ya que necesita luz para su crecimiento. En este sentido, el propio biólogo señalaba que en lugares de aguas muy transparentes, como en Cabrera, podría darse hasta 110 metros de profundidad.

Se recomienda que si alguien detecta una posible colonia de esta alga informe inmediatamente a los organismos competentes (ver recuadro) y no trate de arrancarla por su cuenta, ya que esta operación debe ser realizada por expertos, ante el riesgo de provocar una mayor diseminación y dificultar la localización del punto contaminado y su vigilancia posterior. ■

R. G.



## Puntos de denuncia

Si se detecta una posible colonia de *Caulerpa taxifolia* se recomienda su notificación, de forma inmediata, a cualquiera de estos centros:

- Centro de Estudios Avanzados de Blanes-Consejo Superior de Investigaciones Científicas (Girona). Teléfono (972) 33 61 01.
- Centro Oceanográfico de Baleares (IEO). Teléfono (971) 40 18 77.
- Instituto de Ecología Litoral (Comunitat Valenciana). Teléfono (96) 565 76 90.
- Agencia de Medio Ambiente (Región de Murcia). Teléfono (968) 36 21 77 o Universidad de Murcia, Departamento de Ecología y Medio Ambiente. Teléfono (968) 30 71 00. Ext. 2792.



## Contener la expansión

En un reciente informe elaborado por el prestigioso biólogo francés Boudouresque, encargado por el Programa de la Organización de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), se incide en la importancia de este control: *es necesario desarrollar una estrategia para contener el ritmo de expansión en el Mediterráneo, a través de programas de erradicación en colonias pequeñas ya localizadas, o aquellas que se encuentran fuera de las zonas muy contaminadas.*

*La erradicación total de «Caulerpa taxifolia» en el Mediterráneo —prosigue Boudouresque en su informe— no es, hoy por hoy, técnicamente factible. La erradicación por parte de buzos, por ejemplo la llevada a cabo en Cala D'Or (Mallorca), es la única técnica que ha demostrado ser efectiva para erradicar pequeñas colonias.*

La situación en las costas de Francia e Italia está fuera de control. Pero el biólogo francés va más allá, al señalar que será todo el área mediterránea la que esté fuera de control en el año



**«Quizá con menos intensidad, pero habría que seguir con esta campaña (en la Comunidad de Murcia) debido al importante tránsito de barcos de recreo entre los distintos puertos del Mediterráneo».**  
*Angel Pérez Ruzafa*

2000. De hecho, este año ha sido detectada por primera vez en Croacia. Y es que, dada la situación actual y al origen tropical de la *Caulerpa*, es muy probable que su expansión se acelere en el futuro, ya que todavía está «recluida» en aguas no muy cálidas.

Al gran poder de regeneración y aclimatación hay que unir su resistencia, ya que puede sobrevivir fuera del agua, mientras esté húmeda y en lugar oscuro, incluso varios días. Por lo que se sabe, en el Mediterráneo no se ha reproducido sexualmente, *lo que sería gravísimo*, en palabras de Aurelio Aranda, *ya que los cigotos podrían ser diseminados por las corrientes y asentarse en cualquier punto. Lo único que se ha comprobado es la existencia de gametos masculinos.*

Por tanto, y en opinión de los expertos, la amenaza de la *Caulerpa taxifolia* es cada vez mayor, ya que su progresión sigue en aumento por todo el Mediterráneo. Boudouresque amplía la alerta a las numerosas especies introducidas en el ecosistema Mediterráneo, no sólo la *Caulerpa taxifolia* (unas 350 especies vegetales,





La *Caulerpa taxifolia* llegó a la costa croata

# FRANCIA E ITALIA, FUERA DE CONTROL

El inicio de las campañas de control y vigilancia de la *Caulerpa taxifolia* en 1995 han confirmado los más negros presagios. En Francia e Italia (desde la zona de Niza hasta Imperia, localidad mediterránea al Norte de Italia), la situación es, hoy por hoy, incontrolable, según nos confirma Enrique Ballesteros, coordinador del Programa de Vigilancia de *Caulerpa taxifolia*, del Centro de Estudios Avanzados de Blanes. Además del nuevo brote en Mallorca, se ha detectado su presencia en Croacia. Este crecimiento sin control queda de relieve en el resumen de la situación en las costas de Francia e Italia.

sobre todo a partir de los años sesenta).

Para finalizar su informe, el biólogo francés señala que *los científicos tienen la responsabilidad de alertar a las autoridades. Sin embargo, ahora depende de los gobiernos de los países, y de las organizaciones internacionales que trabajan en el medio ambiente, el aplicar el «principio de precaución»* —mencionado en el convenio de Biodiversidad—, así como definir una estrategia internacional coherente para tratar este problema.

El destrozo que está causando el «alga asesina» se califica como de «auténtica catástrofe ecológica». Ello es razón más que suficiente para seguir alertas. Las cantidades que se deben invertir son «ridículas» si se comparan con cualquier otra partida presupuestaria similar. Por tanto, no es un problema económico, sino de sensibilizar a los responsables políticos y a la opinión pública. ■

**Raúl GUTIERREZ**

Fotos cedidas por el Centro de Estudios Avanzados de Blanes y Greenpeace

Los datos sobre el estado actual de la expansión del alga *Caulerpa taxifolia* se basan en los trabajos de Meinesz *et al.* (1994), en las comunicaciones presentadas en diciembre de 1994 en el Congreso de Barcelona, así como en las conclusiones del anterior proyecto LIFE titulado: «L'Expansion de l'algue verte tropicale "*Caulerpa taxifolia*" en Méditerranée. Suivi de l'expansion, risques liés à la toxicité et bases biologiques et technologiques de l'éradication.

■ **Estrecho de Messina (Calabria, Italia):** Localizada en el verano de 1993. Actualmente el área afectada se extiende a lo largo del estrecho siguiendo la línea de costa durante 5 km, septentrionalmente entre Ganzirri y Torre Faro, y meridionalmente hasta Paradiso, ocupando una superficie de 120 m<sup>2</sup> con una cobertura del 50 por 100. Aunque la extensión sea reducida, la erradicación es prácticamente imposible a causa de las fuertes corrientes que imperan en la zona.

■ **Elba (Toscana, Italia):** Localizada durante la primavera de 1993 en Marina di Campo, ocupaba 400 m<sup>2</sup> en los fondos cercanos a este puerto deportivo. En noviembre de 1994 se realizó un cartografiado que mostró un incremento notable de la mancha hacia el norte, donde el área colonizada actualmente es de 1.800 m<sup>2</sup>. Se han detectado nuevas colonias de reducidas dimensiones a 100 m de distancia de dicho punto, en dirección noroeste.

**«En el Mediterráneo, por lo que se sabe, la *Caulerpa taxifolia* todavía no se ha reproducido sexualmente. Si ello ocurriera, sería gravísimo».**

**Aurelio Aranda**

■ **Livorno (Toscana, Italia):** Localizada en el verano de 1992, ocupaba una superficie de 5 m<sup>2</sup> a 8 m de profundidad. Erradicada en la actualidad, es necesaria la vigilancia para evitar nuevos brotes.

■ **Marina di Andora (Liguria, Italia):** Nueva zona de colonización detectada en 1994. Hasta el momento es la colonia más septentrional detectada en el Mediterráneo.

■ **San Bartolomeo (Liguria, Italia):** Puerto deportivo, *Caulerpa*

*taxifolia* se localizó en otoño de 1993, y ocupaba 40 m<sup>2</sup>.

■ **Diano Marina (Liguria, Italia):** Localizada en otoño de 1993, ocupa una superficie de 2.000 m<sup>2</sup> en los fondos interiores del puerto deportivo.

■ **Capo Berta (Liguria, Italia):** Nueva localización del alga, entre Diano Marina y Oneglia, de la cual no se dispone todavía de datos.

■ **Imperia (Liguria, Italia):** Localizada en mayo de 1992. En otoño de 1993 ocupaba ya 14 ha, entre 2 y 5 m de profundidad. Fue detectada en dos puntos: Porto Maurizio y Oneglia. Es posible la existencia de nuevas colonias.

■ **San Remo (Liguria, Italia):** Localizada en otoño de 1993 en un puerto deportivo, hoy en día ocupa 200 m<sup>2</sup>.

■ **La Mortola, Ventimiglia (Liguria, Italia):** Justo antes de la frontera con Francia se han detectado tres colonias de 12 m<sup>2</sup>. La presencia de rizoma muerto de *Posidonia oceanica* y praderas de *Cymodocea nodosa* hacen de la zona un enclave perfecto para el desarrollo de *Caulerpa taxifolia*.

■ **Menton (Alpes Marítimos, Francia):** Localidad muy cercana a Italia, ocupaba 1.100 m<sup>2</sup> en 1992. No erradicada. El gran número de pequeñas colonias dispersas sobre una vasta superficie permiten predecir un rápido e importante aumento de la densidad del alga en 1995.

■ **Roquebrune-Cap Martin (Alpes Marítimos, Francia):** *Caulerpa taxifolia* cubría 330.600 m<sup>2</sup>





el año 1992. Actualmente este valor se ha incrementado notablemente llegando a abarcar 454,73 ha, aunque la extensión de la zona dañada varía según los factores estacionales. Durante el invierno 1993-94 las fuertes tormentas arrancaron una gran parte de las *Caulerpa* que cubrían los sustratos más expuestos.

■ **Principado de Mónaco:** En la localidad donde se inició la implantación, *Caulerpa taxifolia* cubría 287.100 m<sup>2</sup> el año 1992. Actualmente se ha constatado una proliferación hacia el este, empezando ya a cubrir la pradera de *Posidonia oceanica* del Principado. Los últimos datos estiman la superficie invadida en 79,18 ha.

■ **Cap d'Ail (Alpes Marítimos, Francia):** Descubierta en 1990, en el año 1992 ocupaba 116.300 m<sup>2</sup>. Actualmente llega a cubrir 355,85 hectáreas.

■ **Bahía de Saint Laurent, Eze-sur-Mer (Alpes Marítimos, Francia):** La primera señal de *Caulerpa taxifolia* en la bahía fue en septiembre de 1992, siendo erradicada. Pero vuelve a ser detectada en agosto de 1993 al norte de la Punta Mala, donde ocupaba una superficie de más de 1.000 m<sup>2</sup> que empezaba a penetrar en una zona cubierta por *Posidonia oceanica*. Igualmente se han observado más colonias en la Punta Cabuel (Cap Estel), alguna de las cuales ha sido eliminada. Se prevé un aumento considerable en el número y extensión de las colonias durante el año 1995.

■ **Beaulieu-sur-Mer (Alpes Marítimos, Francia):** Las dos primeras colonias localizadas en agosto de 1994 fueron erradicadas, pero en diciembre del mismo año se observaron dos nuevas colonias, una de ellas aún sin verificar. La aparición de estas pequeñas colonias se explica por el transporte de esquejes mediante embarcaciones de recreo.

■ **Cap Ferrat (Alpes Marítimos, Francia):** Localizada en tres puntos diferentes en 1992 fue erradicada en dos de ellos. En 1993 se detectaron tres puntos más y se eliminó

con éxito de uno de ellos. En 1994 se ha observado también en tres puntos, en dos de ellos la proliferación ha sido masiva y en el tercero la invasión se ha producido únicamente a partir de una colonia formada por estolones ramificados y entrelazados con hojas de *Posidonia oceanica* y que han sido erradicados manualmente. Las zonas donde se ha extendido más son la Anse des Fosses, con una cobertura de 127 m<sup>2</sup> y una hectárea de zona dañada, y el litoral dentro de la zona portuaria de Villefranche (entre la

playa y la punta Passable) donde la extensión es de 130 m<sup>2</sup>.

■ **Villefranche sur Mer (Alpes Marítimos, Francia):** Señalada también por primera vez en 1992, fue erradicada de una de las localidades aunque no de forma efectiva en las proximidades del puerto, donde ocupaba a finales de 1992 unos 1.000 m<sup>2</sup>. En el transcurso de 1993 la extensión del alga fue muy rápida en la primera mitad del puerto, con valores de crecimiento para los estolones de casi 2 m/año; en verano puede llegar hasta valores de 2 centímetros/día. En noviembre de 1994 la superficie colonizada pasó de 350 m<sup>2</sup> (noviembre 1993) a 7.000 m<sup>2</sup>, de los cuales 700 están en el exterior del puerto de La Darse. La invasión de Rada de Villefranche provocará un aumento neto en la diseminación, dado que ésta es una de las principales zonas de anclaje de la Costa Azul.

■ **Niza (Alpes Marítimos, Francia):** Fueron señaladas dos estaciones delante del litoral de esta población, una en 1992 y otra en 1994, y ambas fueron erradicadas.

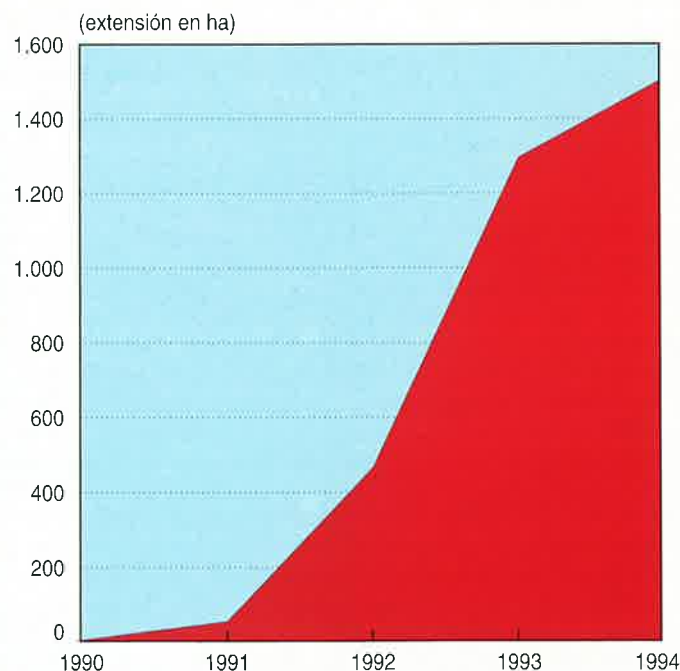
■ **Cannes (Alpes Marítimos, Francia):** Localizada en 1994, ocupaba 1,2 m<sup>2</sup> en Mouré Rouge. Esta zona fue erradicada de forma manual y actualmente se encuentra sometida a vigilancia. En el transcurso del mismo año se dio la alerta respecto a una nueva ubicación entre el islote de la Tradelière y la punta de Saint-Marguerite, pero su verificación fue negativa y la zona debe ser explorada nuevamente.

■ **Théoule-sur-Mer (Alpes Marítimos, Francia):** Descubierta en julio de 1993, la cobertura actual se estima en 2.200 m<sup>2</sup>, de los cuales 2.100 son superficie cubierta enteramente por el alga, mientras que los 100 restantes son esquejes o pequeñas colonias.

■ **Anthéor (Var, Francia):** Nueva colonia fechada en octubre del 94, que ocupa 0,5 m<sup>2</sup> a tan solo 2 km de la zona dañada del puerto de Agay.

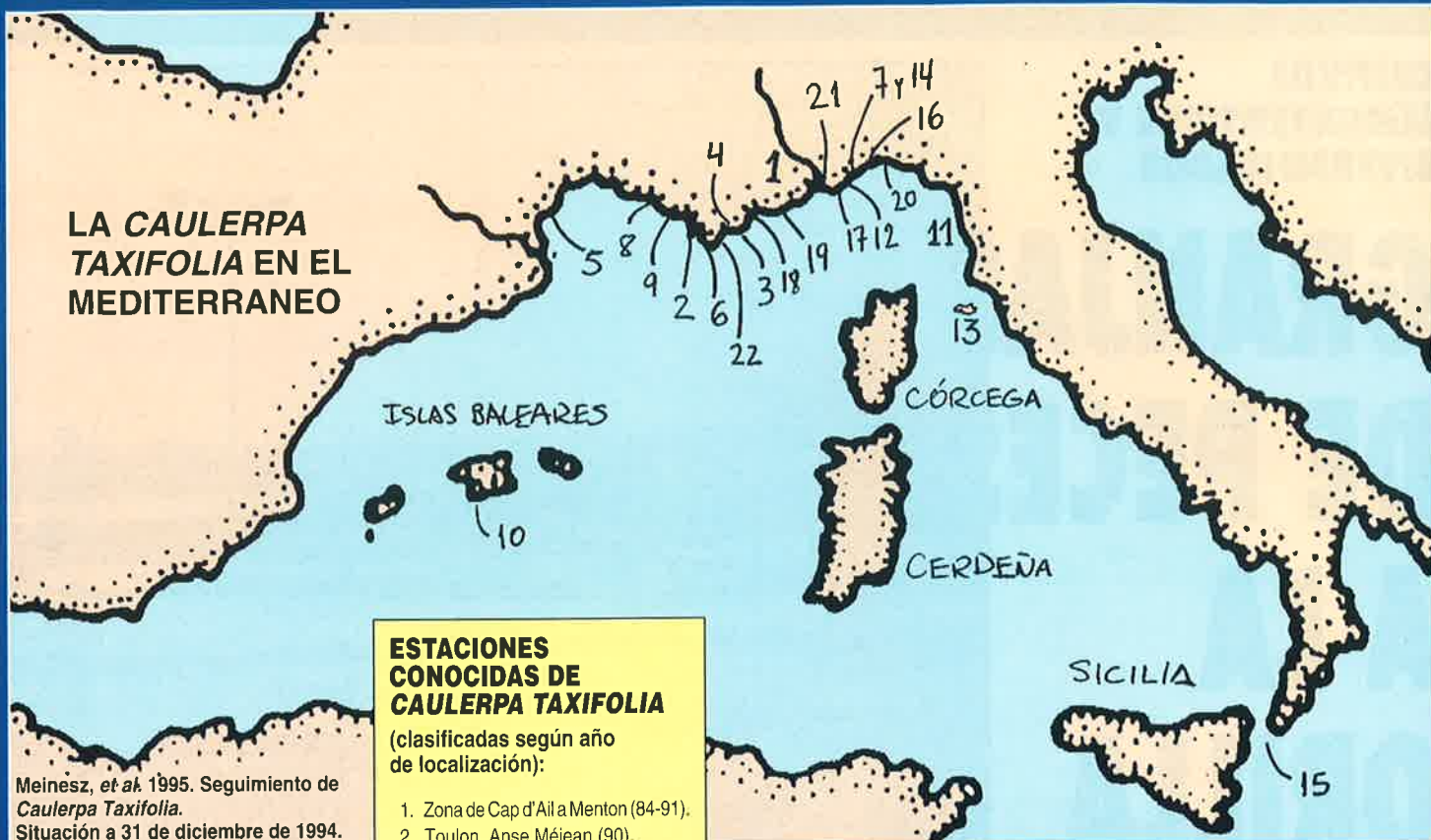
■ **Agay (Var, Francia):** Localizada y erradicada de numerosas localidades, en junio del 93 quedaban aún 50 m<sup>2</sup> que rebrotaron malogrando los diferentes intentos de erradicación. Los datos de finales del 94 revelan una expansión de 600 m<sup>2</sup> en L'Anse du Pourrousset y 106 colonias independientes se hallan repartidas a lo largo de un kilómetro de costa. La superficie total recubierta es de 840 m<sup>2</sup>, pero la zona dañada abarca ya una hectárea de los fondos.

## EXPANSION DEL ALGA EN EL MEDITERRANEO





## LA CAULERPA TAXIFOLIA EN EL MEDITERRANEO



### ESTACIONES CONOCIDAS DE CAULERPA TAXIFOLIA

(clasificadas según año de localización):

1. Zona de Cap d'Ail a Menton (84-91).
2. Toulon, Anse Méjean (90).
3. Agay (91-94).
4. Le Lavandou (91).
5. Puerto de Saint Cyprien (91).
6. Hyères (92-94).
7. Imperia, Porto Maurizio (92).
8. Puerto des Lecques (92-92)\*.
9. Six-Fours-les-Plagues (92-93)\*\*.
10. Cala D'Or (92-94)\*.
11. Livourne (92-93)\*.
12. Diano Marina (93).
13. Isla d'Elbe, Marina di Campo (93).
14. Imperia, Oneglia (93).
15. Messine, Ganziri (93).
16. San Bartolomeo al Mare (93).
17. San Remo (93).
18. Puerto de Théoule-sur-Mer (93).
19. Cannes, le Mouré Rouge (94)\*.
20. Andora (94).
21. Veintimiglia, La Mortola (94).
22. Puerto Cros (94)\*.

\* Estaciones erradicadas. (años de descubrimiento y erradicación).

\*\* Estación desaparecida naturalmente (años de descubrimiento y de desaparición).

Meinész, et al. 1995. Seguimiento de *Caulerpa Taxifolia*. Situación a 31 de diciembre de 1994.

■ **Lavandou (Var, Francia):** Aunque ocupa unos pocos m<sup>2</sup> y se ha intentado erradicar en numerosas ocasiones, el alga rebrota con fuerza. La superficie ocupada es ya de 24 m<sup>2</sup>. Es probable una proliferación hacia zonas más profundas en el transcurso de 1995, y desde 1993 se aprecia ya una diseminación hacia el oeste.

■ **Hyères (Var, Francia):** Desde su descubrimiento en julio de 1992 la superficie ocupada por *Caulerpa taxifolia* ha pasado de 600 a 3.767 m<sup>2</sup>. Se han detectado tres zonas atacadas por el alga: en la playa de La Poitinière, donde está la principal colonia cuya extensión hemos citado; en Les Pesquiers, verificada en agosto de 1994 y donde ocupa unos 10 m<sup>2</sup> (compuesta por una zona central de 6 m<sup>2</sup> rodeada por 14 colonias satélites de unos 0,7 m<sup>2</sup>); y en la bahía de Port-Man, dentro de las aguas del Parque Nacional de Port Cros, detectada en noviembre del 94 ocupando 3 m<sup>2</sup>, y que fue erradicada rápidamente después de un acuerdo entre la «Direction de la Nature et des Paysages du Ministère de l'Environnement» y la dirección del Parque Nacional.

■ **Toulon (Var, Francia):** Localizada en 1990, el alga ocupaba 45 m<sup>2</sup> en 1991 y fue reducida a una super-

ficie experimental de 4 m<sup>2</sup>. A los seis meses el área erradicada fue cubierta de nuevo y actualmente pese a los intentos de erradicación parcial de febrero del 93 la superficie ocupada se estima en más de 1.150 m<sup>2</sup> y la extensión dañada supera los 5.650 m<sup>2</sup>. Según el Laboratoire Environnement Marin Littoral de la Université de Nice-Sophia Antipolis, la situación no puede ser controlada en esta zona, y serían

necesarios más medios para frenar esta gran proliferación de *Caulerpa taxifolia*.

■ **Le Brusç (Var, Francia):** Pequeña colonia localizada en noviembre de 1992. Las condiciones ambientales de la zona son muy desfavorables para el desarrollo del alga debido a que en invierno la temperatura del agua baja hasta los 6° C y las colonias de *Caulerpa taxifolia* sólo pueden resistir estas temperaturas durante seis días. En verano se alcanzan fácilmente los 30° C, con lo cual se ve favorecido el desarrollo explosivo de los esquejes que han sido introducidos accidentalmente en la laguna. El 23 de marzo de 1993 se verificó la desaparición total de la colonia, después de observarse un emblanquecimiento progresivo de las hojas. Este es el único caso de desaparición natural hasta la fecha.

■ **Saint Cyr les Lecques (Var, Francia):** Estación erradicada en dos ocasiones, actualmente el alga se encuentra sobre corales tropicales muertos procedentes probablemente del vaciado de un acuario tropical. En la última prospección no se ha encontrado ningún rastro del alga, cosa que hace pensar que la erradicación ha sido eficaz.

■ **San Cebrián (Rosellón, Francia):** La colonia de 5 m<sup>2</sup> que fue

hallada sobre el fango en el interior del puerto se erradicó totalmente en 1992. En el año siguiente, dentro de la zona portuaria vieja, se encontró una nueva colonia de 800 m<sup>2</sup> que incrementó su superficie al doble en tan solo un año. El área ocupada es del orden de 2.269 m<sup>2</sup>. Las previsiones para el 95 auguran el mismo ritmo de crecimiento de los años anteriores, es decir, un aumento en factor 2.

Con los datos actuales podemos concluir que la superficie recubierta por *Caulerpa taxifolia* es de más de 15.000.000 m<sup>2</sup> (1.500 ha), y el número de colonias observadas por hectárea superan las 100. La mayoría de la superficie ocupada corresponde a la región de Menton-Mónaco-Cap d'Ail. Los datos obtenidos en 1994 revelan que la expansión mantiene el mismo ritmo. En las zonas más antiguas (Mónaco y Cap Martin), la mayoría del sustrato está recubierto y la elevada densidad de estas poblaciones daña prácticamente el 100 por 100 de los fondos entre 5 y 20 m de profundidad. En las zonas periféricas (bahía de Villefranche, Théoule, Saint Raphaël-Agay, Le Lavandou, Hyères, Toulon-Méjean, y Sant Cebrián), las superficies ocupadas son de dos a 10 veces mayores con respecto a las del año anterior. ■



**CULTIVOS  
SEMIINTENSIVOS Y  
DIVERSIFICADOS**

# GRANJAS DE PECES A LA ORILLA DEL MEDITERRANEO



**El litoral mediterráneo ofrece excelentes condiciones para la producción semiintensiva de una mayor variedad de peces de la que viene cultivándose. Frente al actual cultivo intensivo de un número limitado de especies esta opción permitiría un mejor aprovechamiento de la mano de obra, rentabilizar espacios ahora improductivos y, previsiblemente, situar la acuicultura en los niveles de desarrollo previstos en un primer momento y hasta ahora no alcanzados.**

**E**l asentamiento de la piscicultura marina como una industria consolidada redundaría en un aprovechamiento de especies poco explotadas, al tiempo que permitiría la diversificación del aprovisionamiento de especies acuícolas, posibilitaría la reconversión de mano de obra y la creación de empleo en zonas deprimidas, mejora-

ría la renta de los agricultores y el control y protección del medio natural.

Estas son algunas de las conclusiones expuestas por el profesor de la Facultad de Biología de la Universidad de Barcelona, Francesc Castelló, en el Congreso de Acuicultura de San Carlos de la Rápita el pasado mes de mayo. Castelló centró su intervención en los aspectos socioeconómicos de

la piscicultura marina en el Mediterráneo. En realidad, su criterio científico venía a unirse a otras voces, del campo empresarial o laboral, que se expresan en parecidos términos. De hecho, desde hace una década, en cada congreso, asamblea o reunión corporativa en la que participan profesionales o expertos relacionados con la piscicultura, se repite el mismo argumento: la acuicultura en España ha sido capaz de superar no pocas barreras técnicas y científicas pero el sector no acaba de responder a las expectativas empresariales y laborales que suscitó en la etapa inicial, a finales de los años setenta. En aquellos momentos, con el caladero nacional prácticamente agotado y una flota pesquera amenazada de expul-

sión de sus caladeros tradicionales, el sector extractivo se encontraba abocado a una inevitable reestructuración, una de cuyas consecuencias era la pérdida de miles de empleos. La acuicultura se presentaba como sector complementario al extractivo tradicional en el suministro de productos pesqueros y como paliativo al problema laboral. Las previsiones se han cumplido escasamente.

Muchas de las pequeñas empresas —y prácticamente todas las cooperativas— constituidas entonces al socaire de las ayudas oficiales han desaparecido o atraviesan por graves dificultades. Sobreviven únicamente un pequeño grupo de empresas de mayor solvencia económica, capaces de sostener un elevado inmo-





**Más de  
10.000  
hectáreas del  
levante  
peninsular  
podrían  
aplicarse a la  
acuicultura  
semiintensiva,  
recuperando  
así  
humedales,  
antiguas  
salineras y  
esteros, o  
zonas de  
agrocultivos  
litorales poco  
productivos**

vilizado y un mayor circulante para conseguir altas producciones de un corto número de especies de alto valor, frecuentemente a costos poco competitivos. Por paradójico que resulte, los mismos avances tecnológicos pueden acabar convirtiéndose en un obstáculo para el desarrollo industrial y empresarial si la producción no consigue casar con una demanda paralela en el mercado.

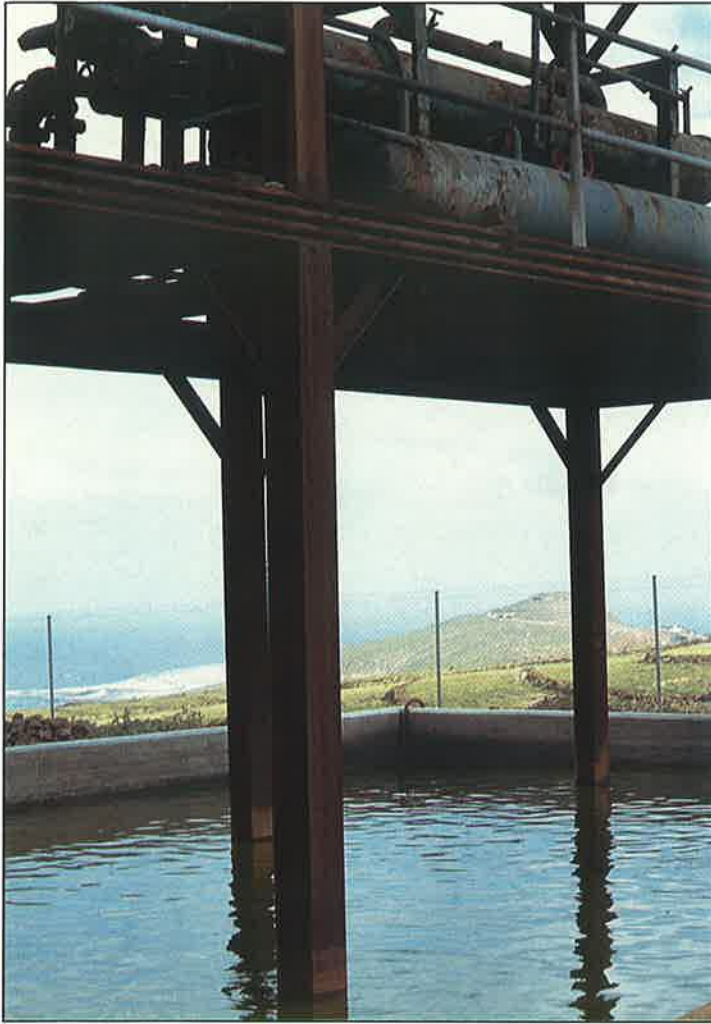
### **Incrementos de producción**

El incremento de la producción de peces de cultivo en España ha sido espectacular. En 1988 se obtuvieron por este procedimiento unas 300 toneladas, que en 1994 se habían

convertido en 5.000. Las previsiones del Programa de Orientación Plurianual vigente calculan en 15.200 toneladas la producción de peces para 1996, esencialmente de tres de las especies consideradas prioritarias: dorada (7.500), rodaballo (4.500) y lubina (3.200). La concentración de oferta en estas especies y la falta de estudios de mercado solventes han hecho caer los precios de venta, mermando la rentabilidad de las empresas que, a la hora de reducir costos, han optado por los recortes de plantilla, eliminando de esta manera la componente social de fijación de mano de obra, fundamentalmente la desplazada por la reconversión del sector extractivo tradicional, atribuida inicialmente a la acuicultura.

Simultáneamente, España, país pionero en la apuesta acuícola, ha visto cómo en el resto de países mediterráneos proliferaban cultivos de lubina y dorada que competían ventajosamente con la producción nacional. En 1994 los países de la Cuenca Norte (además de España, Italia, Francia y, por extensión, Portugal) ponían en el mercado 6.000 toneladas de lubina y 5.500 de dorada. La Ribera Sur (Israel, Marruecos, Túnez, Egipto, Croacia y Grecia) obtenía 3.590 toneladas de lubina y 1.700 de dorada. La diferencia brutal de costes salariales en estos países respecto a los de la Cuenca Norte y el apoyo decidido de las Administraciones de los países ribereños del Norte, frente a las complicaciones





burocráticas y legislativas de las que se quejan los cultivadores españoles, colocan a éstos en una delicada situación.

### Posibilidades del litoral Mediterráneo

La cuestión planteada por Castelló, y tantas veces formulada en otros foros, es si con estas premisas los cultivos marinos del Mediterráneo español pueden competir con los del resto de países ribereños y, en última instancia, si con el enfoque actual la piscicultura marina puede ser el complemento de la pesca extractiva, según los principios de FAO.

El profesor de la Universidad de Barcelona constataba

que la pertenencia de España a la Unión Europea condiciona las especies prioritarias (cuyos objetivos de producción superen las 5.000 toneladas anuales o se prevea su implantación en, al menos, el 50 por 100 de las Comunidades Autónomas implicadas) a la hora de acceder a los fondos estructurales, así como que las Directrices Comunitarias prevén ayudas a las empresas dedicadas a la producción de especies típicas y con tecnología resuelta, a fin de abaratar el producto.

Sin obviar estos condicionantes, Castelló destaca *«las posibilidades de la costa mediterránea española para el desarrollo de otros sistemas y estrategias productoras: la producción semiintensiva junto con la diversificación»*.

Más de 10.000 hectáreas de terreno del levante peninsular podrían aplicarse a la acuicultura semiintensiva, recuperando así humedales, antiguas salinas y esteros, lagunas salobres o zonas de agro cultivos litorales poco productivos.

### Cultivo semiintensivo

Un ejemplo de referencia, aunque no el único, lo constituye el Delta del Ebro, donde ya se realizan experimentos para la reconversión de los arrozales en cultivos marinos. En aquella zona, tradicionalmente arroceras, se observa una distribución de la propiedad en minifundios con una elevada edad de los propietarios. La baja rentabilidad de las explo-

taciones y la ocupación parcial de las mismas (el cultivo del arroz ocupa seis meses al año) está llevando a un abandono y desertización progresiva de las parcelas. Por contra, la zona ofrece unas buenas condiciones bioclimáticas, disponibilidad a bajo costo de agua dulce y marina, disponibilidad también de larvas, postlarvas y alevines naturales de un buen número de especies (almeja, berberecho, camarón, mugílidos, angula, etcétera) y unos costos de reconversión de los campos relativamente bajos.

Las pruebas piloto de policultivo de dorada, mugil y almeja en el Delta del Ebro corroboran la tesis defendida por Castelló. *«La utilización de grandes superficies con una baja densidad de producción permiten un elevado*





**La utilización de grandes superficies con una baja densidad de producción permite un elevado ahorro en energía y en pienso, lo cual redunda en unos costos de producción por debajo de los que implica una producción monoespecífica e intensiva**

*ahorro en energía y en pienso, lo cual redunda en unos costos de producción muy por debajo de los que implica una producción monoespecífica e intensiva». Un precio más competitivo no es la única de las ventajas de esta reconversión de la que se deriva, además, un incremento del valor productivo de los terrenos, la creación de un importante número de puestos de trabajo, la conservación de espacios húmedos y de la biodiversidad, la disminución de la contaminación costera y un ahorro considerable de agua dulce.*

#### **Diversificación de la producción**

La maricultura mediterránea ofrece al consumidor dos

especies de peces (dorada y lubina) y tres de moluscos (mejillón, almeja y ostra). El elevado coste de la mayoría de estas especies limita, por otro lado, su consumo. Sin embargo, la misma zona del Delta del Ebro es una de las mayores áreas de aprovisionamiento de angula y alevines naturales de migílidos, cuya tecnología de producción se encuentra bastante avanzada. Las posibilidades de exportación también son aceptables si se tiene en cuenta que desde hace años España exporta a Italia e Israel alevines naturales de mugílidos para su posterior engorde. En el mismo sentido, los planes sectoriales de aquellos países, además de Grecia, contemplan el incremento de producción de estas

especies. Otro tanto cabe decir de la angula, especie muy apreciada en Europa. Países como Dinamarca, Italia, Francia, Alemania, Bélgica y Holanda trabajan ya sobre programas de incremento de producción.

Junto a la abundancia de alevines naturales Castelló resalta las condiciones bioclimáticas del litoral levantino, que permiten una producción a costos inferiores. En consecuencia, propone la puesta a punto de tecnología de cultivo de otras especies propias del litoral mediterráneo, como el dentón, sargo, seriola, esturión, mero y erizo, dentro del actual y del próximo Programa de Orientación Plurianual. ■

**Mery VARONA**



**23 países votaron a favor de esta resolución de la CBI**

# RESTRINGIDA LA «CAZA CIENTÍFICA» DE BALLENAS

**La Comisión Ballenera Internacional, en su reunión anual celebrada en Dublín (Irlanda) del 29 de mayo al 3 de junio, adoptó una resolución por la que se restringe la caza de ballenas por motivos científicos. Esta decisión viene a cerrar una importante vía utilizada por Japón y Noruega para soslayar las propuestas conservacionistas adoptadas por la CBI. Diez países, entre los que se encontraba España, apadrinaron la propuesta, aprobada finalmente por veintitrés países frente a cinco votos en contra y dos abstenciones.**



**D**ESPUES de que la CBI adoptara, en la reunión del pasado año en Puerto Vallarta (México), la resolución de declarar la Antártida santuario ballenero, la restricción de la «caza científica» es la medida proteccionista más importante adoptada en los últimos tiempos, junto con el mantenimiento de las ya existentes.

La matanza de ballenas por motivos científicos, según la resolución aprobada en Dublín, «no deberá ser autorizada salvo en circunstancias excepcionales, cuando las investigaciones sean de una tal importancia que no puedan realizarse de ninguna otra forma». Con la adopción de esta resolución se trata de evitar que la excusa de la «caza científica» sea un coladero que sirve en realidad para encubrir la caza comercial de estos animales.

España, en consonancia con las declaraciones realizadas en diversas ocasiones por su secretario general de Pesca Marítima, José Loira, en contra de las «cuotas científicas», abanderó la propuesta de restringir la caza por motivos científicos junto a otros nueve países (Gran Bretaña, Australia, Brasil, Francia, Holanda, Nueva Zelanda, Omán, Corea del Sur y Estados Unidos). Al final fueron veinti-

trés los países que votaron a favor, cinco lo hicieron en contra —entre ellos Japón y Noruega, claro está— y dos se abstuvieron.

### Objeciones de Japón

Tras la votación, Japón anunció que presentará una objeción formal contra esta resolución para invalidar su aplicación. Y es que este país ha centrado buena parte de sus actividades bajo el epígrafe de «caza científica», especialmente después de crearse un santuario de ballenas en el hemisferio sur, con lo que se eliminaba cualquier posibilidad legal de caza comercial. A pesar de ello, el país nipón está planteándose incrementar el número de barcos balleneros, el tamaño del área de caza y el número de ballenas capturadas (quiere llegar a las 440) en su próxima expedición a la Antártida.

En su afán de incrementar el número de capturas, ya sea de forma legal o ilegal, el pasado año inició un programa de «caza científica» en el Pacífico Norte. La propuesta era cazar cien ballenas rorcuales el primer año y doscientas el segundo. Sin embargo, sólo logró capturar veintiuna. Los balleneros achacaron al mal tiempo la razón de no cubrir su objetivo, aunque resulta más creíble el que no hubiera suficientes rorcuales en la zona.

En sus maniobras por obtener concesión de nuevas capturas adujeron la «angustia social y cultural de las comunidades que viven de la caza en Japón. Greenpeace señala, más bien, que se debe a los fuertes intereses de un mercado que mueve enormes sumas de dinero, y en el que la mafia japonesa (*yakuza*) está involucrada. Organizaciones no gubernamentales, incluidas algunas japonesas, han visitado pueblos calificados como antiguas comunidades balleneras, descubriendo que tienen economías muy saneadas y no están «angustiados».

Las denuncias contra actividades irregulares de Japón se han mantenido a lo largo del





pasado año. Estas actividades llevaron a Chile a realizar consultas con los países de la CBI para que se tomaran medidas contra la caza de «ballenas enanas» dentro del santuario austral.

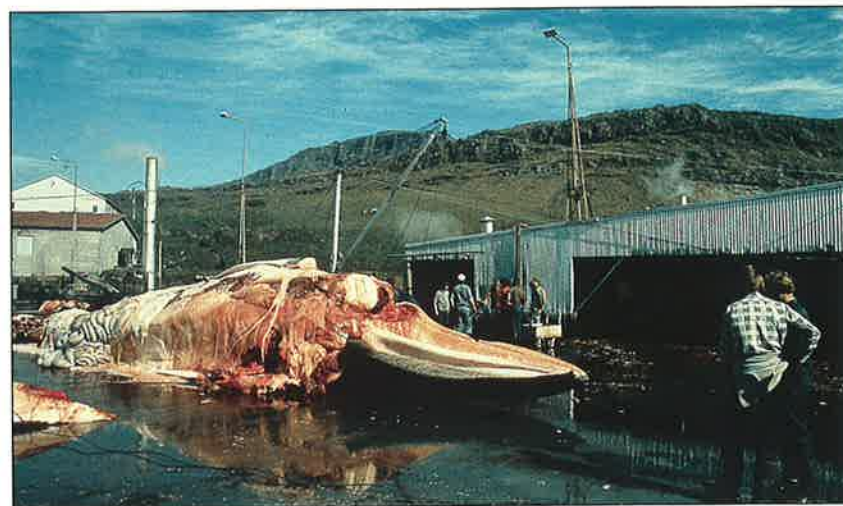
Por otra parte, una investigación sobre el ADN de la carne de ballena vendida en los mercados japoneses reveló que se está utilizando carne que no es de rorcual aliblanco, sino de otras especies de estos mamíferos marinos, algunos de ellos protegidos por encontrarse en peligro de extinción, e incluso de delfín. Ello ha llevado a que se solicite el aumento de este tipo de estudios, ya que se sospecha que los arponeros japoneses no le hacen ascos a ninguna ballena que se ponga a tiro, sin importarles nada más que la rentabilidad económica de la operación.

Otra de las resoluciones aprobadas en la reunión de Dublín afecta directamente a otro de los grandes «depredadores» de estos mamíferos: Noruega. Se insta al país nórdico a que deje de cazar ballenas y reconsidere su postura contraria a la prohibición internacional sobre esta actividad.

### Donde dije digo...

Los antecedentes no hacen prever que vayan a reconsiderar su postura, más bien todo lo contrario. En su afán de justificar lo injustificable, distintos miembros del Gobierno noruego han entrado en una guerra de cifras que se contradicen entre sí. Unas contradicciones, además, registradas en el corto lapso de tiempo de un mes. La explicación es que de la estimación del número de ejemplares de ballena existentes en una zona se establece una cuota de capturas.

Los ajustes de cifras, desmentidos, etcétera, han sido constantes desde enero de 1995, pero muy especialmente en el mes de abril. En 1992, científicos noruegos presentan al Comité Científico de la CBI una estimación de 87.600 ejemplares de rorcual aliblanco en



© GREENPEACE



**España, junto a otros nueve países, encabezó la propuesta para restringir la caza de ballenas por motivos científicos. Al final, la resolución se aprobó con 23 votos a favor, cinco en contra y dos abstenciones**

el Atlántico Nordeste. Sin embargo, se negaron a ofrecer los datos originales de los que partían para realizar tal estimación. Cuando científicos independientes trataron de repetir los cálculos noruegos, descubrieron que aquello no cuadraba. Ello, unido probablemente a la cifra de 50.000 ejemplares calculada por científicos británicos y presentada en la reunión de Puerto Vallarta, llevó a los noruegos a replantearse sus cifras.

Así, en enero de 1995, científicos de la CBI detectan un error en el programa de ordenador utilizado por los noruegos. La prensa de aquel país tituló «Nueva tormenta ballenera en un vaso de agua», y señalaba que el error del programa era pequeño y, en todo caso, la cifra de ballenas sobrepasaba los

80.000 ejemplares, según los cálculos de Lars Walloe, jefe asesor científico sobre ballenas del Gobierno noruego. Sin embargo, no debió coordinarse debidamente con su primera ministra, Gro Harlem Brundland, pues ese mismo día —6 de abril— declaraba en rueda de prensa que eran 91.000 los ejemplares existentes.

Los nervios parece que jugaron una mala pasada a los «fríos» escandinavos. Tan sólo veinte días después de esas declaraciones, tal vez debido a las presiones o a lo insostenible de su postura, Noruega admitió públicamente los errores cometidos y rebajó la estima de población de 86.700 a 69.600 ballenas, por lo que redujo su cuota de capturas en un 25 por 100 (de 301 a 232) para el presente año. «Un nuevo cálculo





lo indica que la cifra de 69.600 ejemplares es más exacta», según rezaba un comunicado de prensa facilitado por el Departamento de Pesca de ese país (28 de abril). Pero... se lo debieron pensar mejor y creyeron que debían inflar un poco más la cifra. De esta forma, y sólo diez días más tarde, Noruega presentaba al Comité Científico de la CBI la cifra de 75.600 ballenas (por el momento es la última).

Vamos, que Noruega no parece tener muchos argumentos «científicos». Y es que si se confirmara —tal y como señalan científicos británicos— que la cifra de ballenas está por debajo de las 53.000, y según el procedimiento revisado de gestión de la CBI, el cual dice seguir el país nórdico, no podría cazar un solo ejemplar. Lo cierto es que la actitud noruega —recorde-

mos últimamente la vuelta a la «caza científica» de bebés foca— no parece ser muy edificante en cuanto a medidas de protección de especies de interés económico para ellos (aunque acusara de esquiladores a los pescadores españoles de fletán negro y apoyara en sus «supuestas medidas conservacionistas» a Canadá).

Lo que está claro es que Noruega no parece apearse de las capturas que se ha autoasignado para este año, discusiones de cifras aparte. Según Marion Stoller, portavoz de Greenpeace, a finales de junio ya se había cobrado 192 ballenas.

#### **Situación satisfactoria**

Las medidas que se han venido poniendo en práctica últimamente en pos de la conservación

de estos mamíferos han creado un clima de satisfacción entre los países y organizaciones conservacionistas. Así, tras la reunión de la CBI, el director de la Sociedad para la Conservación de Ballenas y Delfines, Chris Stroud, declaraba: «Estamos encantados con estas medidas. Desde ahora en adelante, países como Noruega ya no podrán esconderse bajo el disfraz de la ciencia para justificar su innecesaria matanza de ballenas».

Las buenas noticias venían precedidas de otra no menos importante: un equipo de biólogos marinos había descubierto una población aislada de 4.000 ballenas de aleta (rorcual común) en el Mediterráneo, una especie por la que se temía por su supervivencia. Y es que la población de ballenas de aleta —cuyos ejemplares llegan a medir hasta 30 metros y pesan unas 50 toneladas— se había visto reducida drásticamente en todo el mundo. En la Antártida, por ejemplo, se había pasado de 250.000 a tan sólo 40.000. La importancia del descubrimiento es que, aunque se habían encontrado ballenas de aleta en el Mediterráneo, los científicos creían que se trataba de ejemplares que procedían del Atlántico.

Sidney Holt, del Fondo Internacional para la Conservación de los Animales, considera que los investigadores han demostrado que este grupo de 4.000 ballenas de aleta, hallado entre las islas Baleares y Cerdeña, constituye una población aislada. Holt también señala que estas ballenas podrían convertirse en una importante atracción turística del Mediterráneo, siempre que se la regule debidamente. Un actividad, en todo caso, menos agresiva que la ejercida por Noruega y Japón.

Greenpeace cifra en unos 30.000 millones de pesetas los beneficios que proporciona la observación de ballenas en todo el mundo, al tiempo que solicita una mayor involucración de la CBI en la misma, ya que requiere una gestión apropiada y una regulación internacional. ■

**Raúl GUTIERREZ**

**En otra resolución, la CBI insta a Noruega a que deje de cazar ballenas y reconsidere su postura contraria a la prohibición internacional sobre esta actividad**





# LA IV



# VUELTA IBERICA

**La IV Vuelta Ibérica - Nationale Nederlanden de Vela arrancó el pasado día 16 de junio desde Bilbao y concluirá su periplo un mes más tarde en el Puerto Olímpico de Barcelona, tras recorrer todo el litoral de la península Ibérica. Un año más, después del éxito obtenido en ediciones de 1992, 1993 y 1994, los patrones más importantes de España se hacen a la mar, este año con barcos de las diferentes divisiones y clases.**

**E**STE año la IV Vuelta Ibérica vuelve a ser una gran aventura. Después de las experiencias anteriores, los barcos participantes pondrán a prueba la sabiduría de los patrones y la disciplina y buen hacer de las tripulaciones en las bravas aguas del mar Cantábrico, luchando contra las traicioneras olas del océano Atlántico en la costa portuguesa, en el mágico embudo del estrecho de Gibraltar y en las

más apacibles aguas mediterráneas.

Es un mes de navegación sin apenas descanso, pero con la ilusión de saber que a la llegada a las instalaciones del Puerto Olímpico de Barcelona, el 16 de julio, los participantes habrán navegado las 1.700 millas más duras de una regata jamás celebrada en la costa española. La tripulación vencedora se hará con un merecido hueco en el grupo de los elegi-







dos y la vela española habrá escrito una página más —esperemos que brillante— en su ya dilatada historia.

### **Una regata para aventureros**

La organización de la cuarta edición de la Vuelta Ibérica - Nationale Nederlanden, fiel sobre todo a la idea de fomentar la aventura, ha dispuesto un recorrido en el que están expuestos todo tipo de alternativas. La novedad para esta edición se encuentra en la llegada a tres nuevos puertos: Cádiz, Palma y el Puerto Olímpico de Barcelona,

así como el inicio de la Vuelta en el puerto bilbaíno del Abra.

Tras el pistoletazo de salida, en la ría de Bilbao, son muchos los escollos que han de salvar las respectivas tripulaciones hasta el Olímpico de Barcelona.

### **Etapas**

La primera etapa, entre Bilbao y Santander, consta de 46 millas náuticas, que servirán como primer examen para perfilar y poner a punto las tripulaciones o retocar las embarcaciones. El cabo de Ajo, en Cantabria, es la primera dificultad importante.

En la segunda, con final en el puerto deportivo de Gijón, de 94 millas, las embarcaciones habrán de luchar contra una sola pero temible adversidad, bien conocida por los navegantes deportivos: el Cantábrico, que cada cierto tiempo es visitado por sus ya célebres galernas. No obstante, en años anteriores no han surgido dificultades. Se comenzará a vislumbrar qué veleros son los favoritos para el triunfo último en aguas de la costa barcelonesa.

Una vez superado este recorrido, las embarcaciones y tripulantes afrontan el tercer día de navegación, que les traslada a la ciudad de Vigo. La etapa, de 305 millas, puede dividirse en dos tramos de distintas características. El primero de ellos cuenta con los peligros de los escollos del cabo de Peñas, sumergidos a apenas treinta centímetros de la superficie del mar. Para salvar esta dificultad es indispensable, bien un exhaustivo conocimiento de la zona, para pasar por uno de los canales, bien realizar un bordo de cinco millas mar adentro. El segundo tramo de esta etapa comprende desde Estaca de Bares hasta Vigo. Su principal característica es la bravura de la mar, ya que se comunican el mar Cantábrico y el océano Atlántico. Mientras tanto, se tienen que sortear puntos tan conflictivos como el cabo de Finisterre, el cabo de Malpica o la denominada Costa de la Muerte. Otra de las dificultades es la de eludir, a la altura del cabo Ortegal, las redes tendidas por los barcos pesqueros.

Tras el pertinente y merecido descanso, la cuarta etapa arriba en el Real Club Náutico de Cádiz, después de recorrer 460 millas. El interés mostrado por las autoridades gaditanas, tanto deportivas como municipales, y las excelencias de sus instalaciones son causa para que en esta edición la bahía de la «Tacita de Plata» sea privilegiado testigo de un final de etapa. Si bien en años anteriores era costumbre realizar una parada en la costa portuguesa para que las tripulaciones recuperaran fuerzas, esta vez se quiere imponer una etapa larga para fomen-





tar el espíritu de aventura con el que ha sido concebida la Vuelta Ibérica. El mayor peligro de esta «bajada» bordeando las costas peninsulares está en la niebla y el intenso tráfico mercante existente en la zona.

La quinta etapa, de 120 millas, se caracteriza por el complicado paso del estrecho de Gibraltar, y aún antes hay que sortear las numerosas almadrabas que pueblan las costas entre Conil de la Frontera y Tarifa. El estrecho de Gibraltar está calificado como una de las zonas más conflictivas del mundo para la navegación a vela, debido al intenso tráfico marítimo de petroleros y cargueros que transitan el Mediterráneo y a las fuertes corrientes acuáticas que lo convierten en un peligroso embudo para las embarcaciones más frágiles. Termina esta singladura en las tranquilas aguas de Benalmádena.

### Vuelve la tensión

En la sexta trayectoria llega de nuevo la tensión y el trabajo duro. Las tripulaciones necesitan una gran concentración para cubrir la etapa entre Benalmádena y Alicante. Es un trayecto de 243 millas con las dificultades más señaladas de los cabos de Gata y Palos. La flota ha de abandonar el golfo de Almería, realizando una maniobra ceñida con el objeto de remontar el cabo de Gata.

Por tercer año consecutivo, Palma de Mallorca es cita indispensable en esta nueva edición. Recorridas 167 millas la flota tomará puerto en las instalaciones de la Autoritat Portuaria de Baleares en la séptima etapa. La mayor dificultad será superar el paso de Los Freus, un canal de

## Participantes

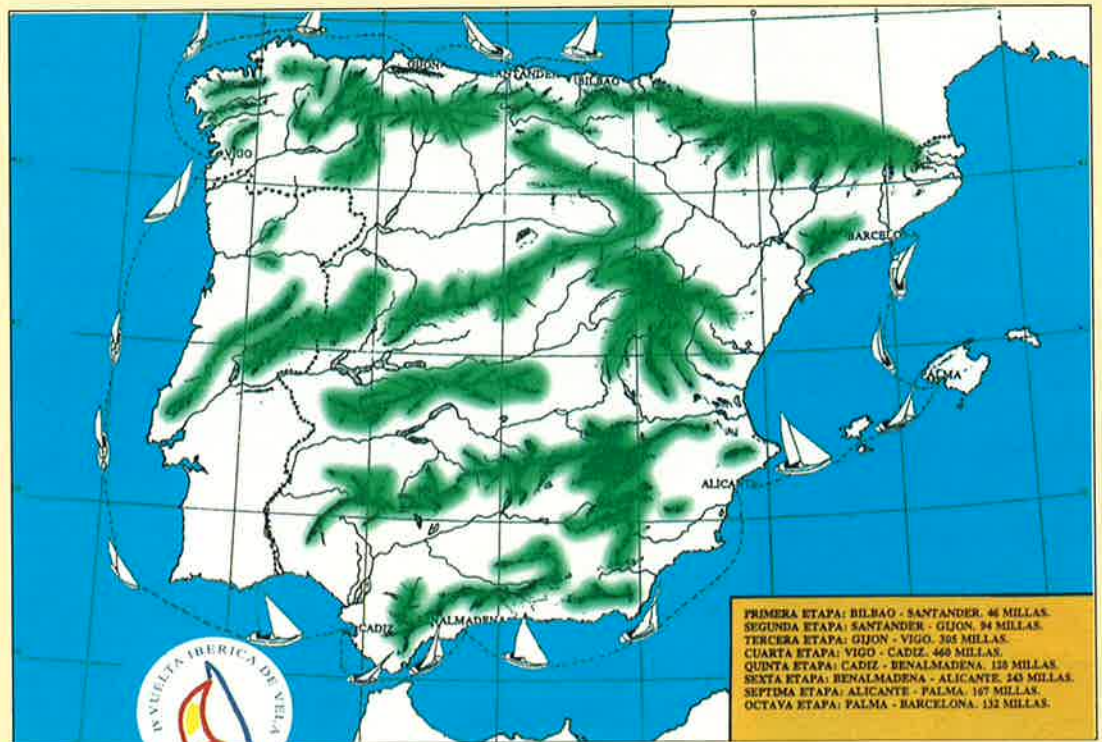
Participan en esta IV Vuelta Ibérica - Nationale Nederlanden de vela yates que integran alguna de las siguientes categorías:

- **Categoría «One Desing»:** Yates que cumplan el reglamento de la clase y posean el certificado válido de medición emitido por su Federación. (La decisión de la organización, hace dos años, de la unificación de los barcos —«one desing»— ha sido modificada, abriéndose la inscripción a todo tipo de embarcaciones como consecuencia de la gran demanda de participación existente).

- **Categoría IMS:** Yates con certificado válido de medición IMS que cumplan la norma 303.2 del RTC (IMS/regata), con GPH inferior a 670.0.

- **Categoría CHS:** Yates con certificado válido de medición CHS con TCF superior a 1.000 y cumplan con la limitación de peso de la tripulación descrita en la norma 505 del RTC.

J. M. M.



escaso calado y con un paso franco de solamente cuatro metros entre las costas de Ibiza y Formentera.

### Punto final

La etapa Autoritat Portuaria de Baleares-Puerto Olímpico de Barcelona, de 132 millas,

pone fin a esta IV Vuelta Ibérica. Es el punto último a toda una odisea de navegación que habrá recorrido más de 1.700 millas acariciando las costas de España y Portugal y navegando por tres mares distintos.

Muchas alegrías iluminarán los rostros de los mejores; algunas esperanzas ha-

brán caído por la borda durante el trayecto. Casi un centenar de hombres entusiastas podrán contar un sinfín de anécdotas de su travesía desde Bilbao a Barcelona. Y, por supuesto, a esperar la siguiente aventura. ■

José Manuel MARTIN





## Una regata con prestigio histórico

La IV edición de la Vuelta Ibérica - Nationale Nederlanden, que se disputa entre la segunda quincena de junio y la primera de julio, soltó amarras desde el Real Club Marítimo del Abra, en Bilbao. El País Vasco, que recibe por primera vez en su corta pero intensa historia a esta regata, dará salida a una de las pruebas más importantes del calendario náutico no sólo nacional, sino también internacional. Una regata que este año presenta la novedad de que el recorrido bordeará la península Ibérica en su totalidad, con la línea de llegada situada en la Ciudad Olímpica de Barcelona.

En el ya lejano 1992, cuando España se vestía de etiqueta para recibir a los miles de visitantes y deportistas que deseaban formar parte de los Juegos Olímpicos de Barcelona y mirar al mundo a través de la Exposición Universal de Sevilla, Publicidad y Patrocinio puso en funcionamiento una aventura que con el transcurso de apenas tres años ha llegado a convertirse en una realidad tangible dentro del deporte de la vela, y que permite a nuestro país volver a contar con una regata de la mayor altura.

En un inolvidable año en el que el deporte olímpico nos regaló un sinfín de oro en aguas del Mediterráneo, Antonio Gorostegui, medalla de plata en los Juegos de Montreal, inscribió su nombre en la primera página de un libro que con el transcurso del tiempo ha continuado escribiéndose con otros nombres ilustres de la vela española. Durante aquella primera edición la Vuelta Ibérica cubrió el trayecto entre Santander y Valencia en sólo seis etapas.

La segunda edición, en 1993, nació ligeramente descafeinada después de la resaca de los éxitos del año anterior (aunque en ningún caso se puede hablar de fracaso) y se convirtió en una prueba exclusiva para embarcaciones de la clase «one desing», con el patrocinio de la firma de seguros Nationale Nederlanden. El objetivo de esta iniciativa fue el de ofrecer a los regatistas españoles la oportunidad de alcanzar las condiciones de igualdad en los barcos que recientemente han

disputado la regata más importante del mundo, la Copa América, que nuestro «Rioja» ha afrontado con suerte desigual. En aquel 1993 la prueba contó con nueve etapas, desde Santander a Valencia, y amplió las posibilidades de victoria de los participantes al navegarse con barcos iguales, con lo que la preparación y pericia de las tripulaciones primaba sobre las innovaciones técnicas de la embarcación. El ganador de esa edición fue el «Korando», patroneado por José María Torcida.

En 1994 la organización de la Vuelta Ibérica - Nationale Nederlanden decidió que se volviera a regatear con los «one desing». Recorridas nueve etapas, visitando esta vez las costas de Portugal, resultó vencedor de nuevo el «Korando», patroneado en esta ocasión por David Madrazo. En aquella edición la Vuelta Ibérica presumió de una participación de lujo, con los medallas de oro olímpicos de Barcelona, Jordi Calafat y Francisco Sánchez Luna, y el campeón del mundo Carlos Llamas.

En las tres ediciones disputadas hasta el momento, son muchas las conclusiones positivas que pueden extraerse de la disputa de la Vuelta Ibérica. La principal es que la vela española posee una regata de altura de indiscutible importancia. Se ha mostrado a los escépticos que con dedicación y trabajo es posible llevar a cabo una empresa de tal magnitud. Se ha experimentado en una regata de estas características con la utilización de embarcaciones iguales, los citados «one desing», demostrando que la experiencia es satisfactoria. Y, en fin, se ha logrado convertir la Vuelta Ibérica - Nationale Nederlanden en una de las pruebas de mayor prestigio del calendario náutico internacional. La organización ha conseguido que en esta regata se den cita los mejores regatistas de España y ha invertido en premios, en el total de las tres ediciones disputadas hasta ahora, una cantidad cercana a los veinte millones de pesetas. ■

José Manuel MARTIN

### EL PALMARES

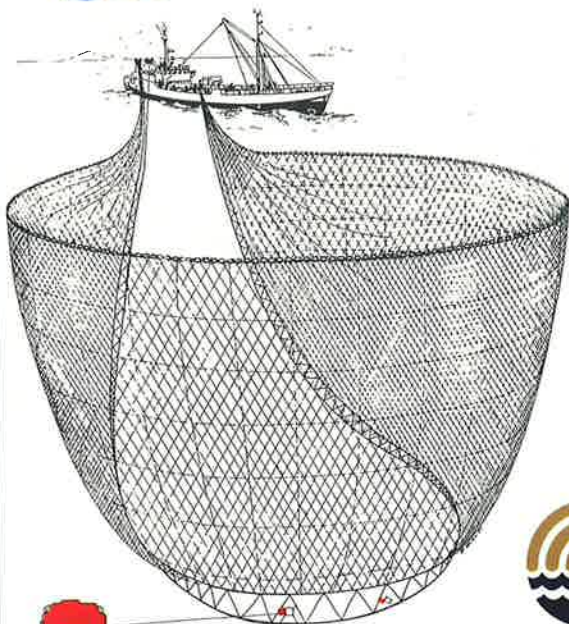
RECORRIDO	VENCEDOR
<b>1992</b>	
1.ª Santander-Gijón	«Lanjarón» (Gorostegui)
2.ª Gijón-Vigo	«Lanjarón» (Gorostegui)
3.ª Vigo-Lisboa	«Lanjarón» (Gorostegui)
4.ª Lisboa-Sotogrande	«Lanjarón» (Gorostegui)
5.ª Sotogrande-Torrevieja	«Lanjarón» (Gorostegui)
6.ª Torrevieja-Valencia	«Lanjarón» (Gorostegui)
<b>1993</b>	
1.ª Santander-Gijón	Anulada
2.ª Gijón-La Coruña	«Korando» (Torcida)
3.ª La Coruña-Vigo	«TVE» (Suevos)
4.ª Vigo-Puerto Sherry	«Korando» (Torcida)
5.ª Puerto Sherry-Benalmádena	«Korando» (Torcida)
6.ª Benalmádena-Almerimar	«Lanjarón» (Gorostegui)
7.ª Almerimar-Torrevieja	«Valencia» (Moret)
8.ª Torrevieja-P. Portals	«Valencia» (Moret)
9.ª P. Portals-Valencia	«TVE» (Suevos)
<b>1994</b>	
1.ª Santander-Gijón	«Drogas No» (Llamas)
2.ª Gijón-Vigo	«Korando» Madrazo)
3.ª Vigo-Oporto	«Korando» Madrazo)
4.ª Oporto-Mazagón	«Korando» Madrazo)
5.ª Mazagón-Puerto Sherry	«Flebas Lines» (Moreno)
6.ª Puerto Sherry-Benalmádena	«Flebas Lines» (Moreno)
7.ª Benalmádena-Alicante	«Valencia» (Moret)
8.ª Alicante-P. Portals	«Flebas Lines» (Moreno)
9.ª P. Portals-Valencia	«Drogas No» (Llamas)





# HISPANOVA MARINE

## ¡PROFESIONALES DE LA ELECTRONICA!



CABINA 604

### ...POR SUPUESTO CON SCANMAR

ULTIMAS INSTALACIONES REALIZADAS:

BUQUE DE CERCO "GAMECHO", SANTANDER.

BUQUE DE CERCO "TONINO", SANTANDER.

BUQUE DE CERCO "MADRE JUANITA", SANTANDER.

BUQUE DE CERCO "OSKARBI", BERMEO.



**SCANMAR**  
DISTRIBUIDORES Y SERVICIO OFICIAL



SENSORES DE PROFUNDIDAD

HISPANOVA MARINE CANTABRIA: Argentina, 7 bajo. Tel. y Fax: (942) 237615. 39008 SANTANDER  
 HISPANOVA MARINE VIGO: Cánovas del Castillo, 10 bajo. Tel. (986) 435155. Fax: (986) 224044.  
 Telex: 83473 HMVE E. 36202 VIGO

## LA MAR DE VENTAJAS



**Mapsa** S.L.  
MAQUINARIA NAVAL

C/. Virgen de Nuria, 21.  
Tel y Fax (93) 870 94 00  
08400 GRANOLLERS (Barcelona)

Si desea recibir más información sobre nuestros productos rellene el presente cupón marcando con una cruz el apartado que le interese y envíelo a:

MAPSA, S.L. C/. Virgen de Nuria, 21  
08400 GRANOLLERS (Barcelona)

NOMBRE .....

BARCO .....

DIRECCION .....

POBLACION .....

PROVINCIA .....

Envíenme información sobre .....

- Ganchos, giratorios
- Puertas hidrodinámicas
- Máquinas para cable
- Máquinas para malleta y arte
- Máquina compacta
- Máquina para mariscar
- Máquina para cerco
- Bombas hidráulicas, embragues
- Servo-timones
- Grúas
- Tomas de fuerza. Multiplicadoras, reductoras
- Otros .....



# Expo Rápita



## Primera feria pesquera del Mediterráneo

**L**A VII Feria náutico-pesquero «Expo-Rápita», celebrada entre finales de abril y primeros de mayo, se ha consolidado como la Feria pesquera del Mediterráneo. Con 60 empresas expositoras del sector pesquero y casi completando la diversa y extensa gama de la oferta, «Expo-Rápita» se ha convertido, en opinión de los profesionales, en «La primera Feria pesquera del estado».

Según los organizadores, durante los cuatro días de exposición se produjo un notable incremento de pescadores y armadores que la visitaron respecto a otros años.

«A partir de ahora quedan unos nuevos e interesantes retos para la Comisión organizadora como responder eficazmente ante esta nueva situación, continuar la línea de crecimiento que ha caracterizado la muestra, dando

*respuesta a todos y cada uno de los problemas que este tipo de actividades feriales comportan, y programar actividades paralelas que la completen».*

Durante el acto de inauguración estuvieron presente entre otras personalidades, el alcalde de Sant Carles de la Rápita y el presidente del Parlamento de Cataluña, Joaquim Xicoy. Xicoy dijo que «esta feria, que ya vive su 7.ª edición, es una muestra

*de lo que puede hacerse cuando se pone voluntad, iniciativa y espíritu de imaginación. Año tras año ha ido creciendo y consolidándose, y en esta ocasión también ha batido un récord de participación».*

El presidente del Parlamento de Cataluña afirmó en la inauguración que en esa Comunidad no se dispone de riquezas naturales, sin embargo, «el trabajo ha sido siempre nuestro instrumento, nuestra

*receta para vencer todo tipo de dificultades».*

Durante la celebración de la Feria tuvo lugar una conferencia sobre el Plan Nacional de Salvamento Marítimo, así como una jornada de puertas abiertas de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, en la que también colaboró la embarcación LSAM-9 de la Cruz Roja del Mar. ■



I. O.



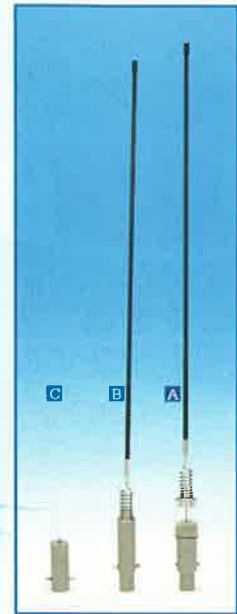
# Detectores de Palangre



**Marca 10 N.**  
**SOPORTE DETECCIÓN 10 N.**  
Ref.: 7019401400.



**Marca 10 N.**  
**CARGADOR DE BATERIAS 10 N.**  
Para 5 UDS, ref.: 0840390005.  
Para 10 UDS, ref.: 0840390010.  
V. entrada 15 - 24 v.c.c.



**Marca 10 N.**  
**GAMA DE DETECTORES CLASICOS.**  
A.- Ref.: 0400140558.  
B.- Ref.: 0400021558.  
C.- Ref.: 0400021557.



ELECTRONICA

9ª Transv. Solanas, 16. Telf.: (986) 61 38 68. Fax: (986) 61 38 68. 36780 La Guardia - Pontevedra (España).

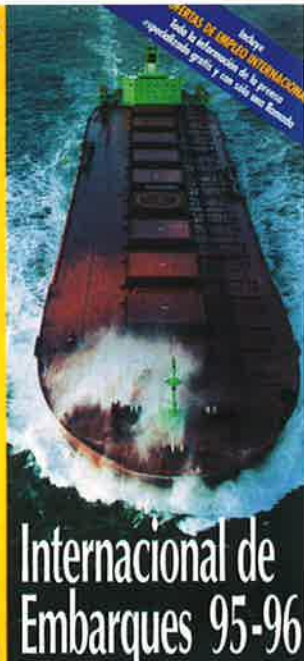
## EMBARCAR AHORA SERÁ MÁS FÁCIL USANDO ESTA GUÍA

**IBERMAN**  
Captain J.L. Chicheri

**3.600 DIRECCIONES PARA ENCONTRAR TRABAJO EN LA MAR**

- Buques mercantes
- Buques de pasaje
- Remolcadores/supply
- Plataformas offshore
- Yates motor y vela
- Salvamento
- Buro
- Información: laboral y técnica

**GUÍA Internacional de Embarques 95-96**



**CONTIENE:** 5 secciones con 3.600 direcciones de armadores seleccionados y actualizados con su Telf., Fax, Nº y tipo de barcos, tonelajes, banderas y Jefes de personal. También 100 páginas de información muy útil para el marino.

- 1º 2.084** armadores de buques mercantes de todo tipo.
- 2º 821** armadores de remolcadores, dragas, plataformas, buques perforadores, supply, salvamento y buceo.
- 3º 55** ship-managers.
- 4º 354** agencias de embarques internacionales.
- 5º 286** armadores y agencias de embarque de buques de pasaje, yates de vela y motor, transporte de yates, patronos de charter, buques escuelas.

**25.000** buques de todo tipo son tripulados por estos armadores.

**\*CADA ARMADOR** ha recibido un fax anunciando que recibirá C.V. de marinos de nuestra base de datos.

**\*MODELO DE C.V.** actual y standard en agencias de embarque y armadores internacionales. 2 páginas con todos los datos necesarios.

**\*OFERTAS DE TRABAJO** en el extranjero, embarcado y en tierra. Diariamente recibimos la prensa internacional especializada y seleccionamos las más interesantes.

### MODO DE OBTENER LA INFORMACIÓN:

**\*MENSUALMENTE:** por teléfono y gratuita.

**\*QUINCENALMENTE:** recibiendo por correo listados detallados, mediante suscripción anual de 6.000 pts.

**EDICIÓN LIMITADA, RESERVE SU EJEMPLAR**

**P.V.P.: 6.000 ptas.**

**PEDIDOS:** Tlf.: 981 - 21 31 07 — Fax: 981 - 22 43 57

**IBERMAN, S.L. — Cantón Pequeño, 26 — 15003 LA CORUÑA**





**LINEAS DE TRABAJO  
DE LA PRESIDENCIA  
ESPAÑOLA DE LA UE**

La creación de una Unión Europea del Empleo, incorporar al acervo constitucional europeo las políticas de empleo, conseguir que el empleo sea un objetivo y no un requisito en los objetivos de convergencia, subordinar el crecimiento económico a la creación de empleo, abrir un amplio debate sobre el reparto del trabajo, son las líneas maestras que ha propuesto el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social para trabajar en ellas durante los seis meses que durará la presidencia española de la Unión Europea, que se inició el pasado 1 de julio.

# **EL EMPLEO, PRINCIPAL OBJETIVO**



**Durante**

## la presidencia española de la UE los responsables del Ministerio de Trabajo se proponen suscitar un amplio debate sobre el reparto del trabajo

**P**ARA el ministro de Trabajo y Seguridad Social, José Antonio Griñán, la prioridad del Consejo de Ministros europeo que él presidirá este semestre es la creación de empleo, y a ello irán dirigidas las líneas de trabajo que ha preparado su departamento.

Según Griñán, «el crecimiento económico ha producido empleo, pero no el suficiente. Por eso vamos a subordinar el crecimiento económico a la creación de empleo, y esa política de acondicionamiento es lo que definirá las políticas de empleo. Las políticas que vienen detrás de las que fijan el funcionamiento de la economía son las que se traducen en mayores niveles de empleo. Hasta ahora estas políticas no tienen su traducción comunitaria de igual forma que la tienen las políticas económicas, y en esa línea queremos que avancen nuestros trabajos».

El ministro de Trabajo ha explicado que, para que el crecimiento económico se traduzca en empleo, hay que habilitar una serie de políticas, para lo cual se precisa la colaboración con los agentes sociales y los poderes locales. Otra propuesta es el incremento de programas de desarrollo de recursos escasamente explotados.

Estas fórmulas de creación de empleo son de tipo causal, pero el ministro de Trabajo se propone trabajar durante su mandato comunitario en otra línea que denomina «transversal», es decir, que cuando se redactan las normas legales

para intentar que las reglas del mercado funcionen de forma unitaria en todos los países hay que subordinarlas también, al igual que el crecimiento económico, a la creación de empleo.

«Este sometimiento del ordenamiento jurídico a la creación de empleo —matiza Griñán— es el inicio de lo que puede ser una política de empleo perfectamente definida, que es lo que nosotros pretendemos impulsar.»

Según el titular de Trabajo, está cada vez más en el ánimo de sus colegas comunitarios la tesis de que, de la misma manera que las políticas monetarias del ECOFIN (Consejo Económico y Financiero) se plasman en normas legislativas, las políticas de empleo también deberían tener su plasmación normativa en políticas de fondos estructurales para financiar programas de lucha contra el paro.

En este sentido, los esfuerzos españoles irán encaminados a conseguir que cuando se revise el Tratado de la Unión, en 1996, se incorporen a lo que es el acervo constitucional europeo el tipo de empleo que se quiere conseguir, lo cual fortalecería la idea de la creación de un Espacio Social Europeo. Es decir, que al igual que existe la Unión Económica y Monetaria, España pretende que se cree una Unión Europea del Empleo.

### El empleo, un objetivo

Otra de las ideas fuerza a potenciar durante la presidencia española, inspirada por







Allan Larsson y compartida por otros ministros europeos, es la de que el empleo es una piedra angular para la construcción europea. Por ello no puede limitarse a ser un criterio de convergencia para la entrada de los Estados miembros en la tercera fase de la Unión Económica y Monetaria, sino que debe ser un objetivo.

El empleo tiene una importancia tal para el éxito de las políticas económicas y sociales que exige una estructura política complementaria.

El objetivo es que hay que alcanzar una tasa tan alta de productividad que puedan cumplirse los niveles sociales comunes y se puedan contrarrestar las presiones inflacionistas.

Para José Antonio Griñán, «el criterio de convergencia debe ir asociado a bienestar social, y por tanto, a crear empleo, y que éste esté repar-

*tido en una Europa cada vez más solidaria».*

En este sentido, el ministro recordó que el empleo posible en Europa ha de producirse de acuerdo con el modelo social europeo, es decir, con libertad sindical, con negociación colectiva, protección del medio de trabajo, conservación del medio ambiente, seguridad social e igualdad de trato y lucha contra todo tipo de discriminación.

El objetivo de los responsables españoles es crear una nueva dimensión del mercado interior con políticas incorporadas al programa de acción. Según Griñán, esto no es incompatible con la lucha contra la inflación y el déficit. «Yo creo que el déficit es uno de los grandes enemigos del empleo porque favorece la economía especulativa que no crea empleo. Luego la lucha contra el déficit es una lucha por el empleo. La lucha contra la infla-

## Pesca, salidas para la flota

En materia de pesca, las prioridades de la Administración española durante el actual periodo de presidencia comunitaria son un claro reflejo de la política y filosofía que ha mantenido durante los últimos años el Gobierno español en todas sus actuaciones en el sector, tanto en los foros comunitarios como en los internacionales.

La Administración española, probablemente a la vista de los resultados a que han dado lugar anteriores atropellos en los recursos, es clara defensora del desarrollo de importantes medidas de gestión en la actividad de las flotas, tanto en aguas comunitarias como exteriores. España defiende una pesquería responsable y en los últimos años ha sido uno de los principales defensores de organismos de FAO. En base a esta misma filosofía, pesquerías responsables para todos, España pretende demostrar también que no había ninguna razón para no integrar plenamente en la Política Pesquera Común a las flotas española y portuguesa, como va a suceder a partir del próximo 1 de enero.

La Administración española es igualmente consciente de las dificultades para encontrar caladeros para todos y la necesidad en muchos casos de buscar salidas para el sector al margen del mar. En esta línea, la presidencia española va a tratar de profundizar en el desarrollo de medidas de carácter socioeconómico para complementar la política de adaptación de capacidades a la realidad y a las disponibilidades de los caladeros. En esta misma línea, la búsqueda de alternativas a los actuales caladeros se presenta también como uno de los objetivos de la presidencia española, y concretamente para la firma o mejora de acuerdos con terceros países.

En los últimos tiempos, en diferentes mercados pesqueros se han producido problemas derivados de la falta de una normativa única comunitaria en materia de tallas, mercados o recursos. Para España es fundamental que se modifique la actual situación, superando lagunas en esta normativa que en ocasiones han dado lugar a desajustes en los mercados.

Finalmente, en este contexto de lograr un sector más ordenado, organizado y responsable, la presidencia española en materia de pesca va a tratar de promover un desarrollo integral de las asociaciones pesqueras. Se considera objetivo prioritario lograr un mayor valor a los productos, razón por la cual se incluirá el desarrollo de planes de calidad que se cumplan desde el producto en origen hasta el consumo.

En conjunto, una serie de medidas y filosofía que se podrían concretar en una sola idea: salidas globales para una flota. ■

V. M.



**El objetivo**

**prioritario  
para estos seis meses  
es definir las políticas  
de empleo para que  
queden reflejadas  
jurídicamente en el nuevo  
Tratado de la Unión que  
se hará en 1996**

la fórmula mágica del futuro», opina el ministro de Trabajo. Según él, los fuertes aumentos de productividad media del trabajador en lo que va de siglo ha tenido escasa traducción en volúmenes de empleo. La pregunta que hay que hacerse es si se puede seguir conviviendo con una economía que incrementa la producción y la riqueza mientras disminuye el número de ocupados.

«Es el momento de atender este problema y hay que situar, una vez más, al empleo como

reordenando socialmente la producción.»

«Pero todo esto —puntualiza el ministro— hay que hacerlo a través del diálogo y los acuerdos con los interlocutores sociales, ya que el Gobierno no lo va a hacer por decreto.»

### Libro Blanco

Finalmente, cabe señalar que otra de las tareas que llevará a cabo el Ministerio de Trabajo será seguir una de las tareas prioritarias de la UE, fijada en el Consejo Europeo en su reunión de Essen en diciembre pasado, y es la estrecha vigilancia del cumplimiento de las directrices del Libro Blanco de Crecimiento, Competitividad y Empleo, inspirado por el anterior presidente, Jacques Delors. En base a él, una de las propuestas acordadas en Essen fue mejorar la situación del empleo, y para ello se fijaron cinco objetivos:

- Mejorar las posibilidades de empleo de la población activa mediante el fomento de las inversiones en formación profesional.
- Crear más empleo mediante una organización más flexible del trabajo.
- Reducción de los costes salariales accesorios.
- Mayor eficacia de la política aplicable al mercado laboral.
- Reforzamiento de las medidas en favor de los grupos particularmente afectados por el desempleo, es decir, de aquellos que con más facilidad son expulsados del mercado laboral y que con mayores dificultades vuelven a él.

Durante la presidencia española se elaborará, por primera vez, el Informe del Consejo Europeo sobre los nuevos avances logrados en el mercado laboral. ■

**Concha HERNANDEZ  
CARAZO**



ción tampoco tiene que ser una lucha contra el empleo porque la inflación es el impuesto que pagan las clases sociales más débiles. Por tanto, la inflación va contra la igualdad de oportunidades.»

«Es necesaria —dice el ministro— una determinada política que sepa expandir la demanda, que permita la conservación del empleo en tiempo de crisis y su ampliación en tiempos de expansión. Junto a esto hacen falta

también más políticas activas de empleo, que son las que espero que podamos definir a lo largo de la presidencia española.»

### Reparto del empleo

Otra de las líneas de trabajo que se plantean los responsables de este área es la apertura de un gran debate sobre el reparto del trabajo. De esto «hay que hablar sin miedos ni dogmatismos y sin convertirlo en

objetivo del crecimiento económico. Hay que hacerlo abordando el reparto del trabajo, vinculando el empleo al territorio, integrando todos los recursos disponibles, tanto públicos como privados, buscando nuevos yacimientos de empleo, servicios de proximidad y que el reparto no sea sólo de rentas y beneficios, sino también del empleo. En definitiva, si queremos trabajar todos, deberemos aprender a trabajar de otra manera,



La contratación del sector naval aumenta un 83 por 100 en 1995

## Compás de espera del Plan Estratégico para los astilleros españoles

El ministro de Industria, Juan Manuel Eguiagaray, aseguró recientemente que el Plan Estratégico de los Astilleros Públicos va a suponer un saneamiento financiero de sus empresas, reducción de la plantilla y recorte de la capacidad productiva. Para reestructurar el sector, España cuenta con un límite de 90.000 millones, ya que casi otros 90.000 millones son ayudas concedidas y no pagadas.

La «reconversión» se realizará dentro del marco jurídico de la OCDE y de la prórroga de la séptima directiva de la UE. Según Eguiagaray, el Gobierno español presentará en breve el Plan Estratégico del Sector Naval a la UE. El Plan, una vez que se elija entre las diversas opciones elaboradas por la empresa, será también presentado y negociado con los sindicatos.

### Contratación en alza

Un total de once buques han sido contratados durante el primer trimestre de 1995 en el sector de la construcción naval española, lo que representa un incremento del 83 por 100 sobre la contratación en el mismo período del año anterior. Estos once buques suponen 49.415 CGT (arqueo bruto compensado).

A pesar del fuerte incremento producido, el ritmo de contratación del presente año no alcanza la intensidad precisa para asegurar al final del mismo una cartera de pedidos que permita afrontar con tranquilidad la nueva etapa que previsiblemente se iniciará a partir del 1 de enero de 1996, una vez que entre en vigor el nuevo acuerdo OCDE y consecuentemente desaparezcan las ayudas de funcionamiento.





La cartera actual de 635.709 CGT (84 por 100, exportación), aún siendo un 28 por 100 superior a la existente en el primer trimestre de 1994, todavía no asegura un futuro próximo con tranquilidad.

Respecto a las perspectivas de contratación, hasta finales de 1995 son esperanzadoras, puesto que existen ciertos segmentos de mercado muy activos con los que se están manteniendo negociaciones de cierta importancia con posibilidades de éxito. Para ello es preciso que los mecanismos oficiales de apoyo a la financiación de buques operen hasta el final del presente año con la máxima agilidad, y en especial, el sistema CARI para créditos a la exportación.

En cuanto a la actividad productiva, las cifras del primer trimestre de 1995 reflejan un importante descenso respecto al período anterior. Ello es consecuencia de la escasa contratación habida en el período 1991-1993, que en este sector, dado el largo período de construcción de los buques, tiene su reflejo en el proceso productivo dos años más tarde de realizarse la contratación.

### Recorte de plantillas

Respecto a la actual situación del sector naval, UGT-Metal ha elaborado un estudio, «El futuro del sector naval en España», en el que incluye una serie de propuestas que no pretenden constituir ningún plan alternativo al sector, sino reflexionar sobre determinadas reivindicaciones.

La intención principal de UGT-Metal es instar a todos los implicados a actuar en un marco coherente de apoyo al sector naval que garantice su viabilidad futura.

Ante las perspectivas de futuro del sector naval, UGT afirma que todos los analistas especializados en el sector coinciden en señalar que es previsible una recuperación del sector en la segunda mitad de la década de los noventa. «Existen datos objetivos que respaldan esta tesis. Las previsiones de



*crecimiento de la economía mundial en los próximos años son más optimistas de lo que se pensaba, lo que puede significar un incremento sostenido del tráfico marítimo. Esto, unido a la inaplazable renovación de la flota, hace vislumbrar un futuro alentador a la construcción naval en su conjunto. De hecho, en 1993, año bastante negativo para España, en el marco de la OCDE y en Corea se produjo un incremento de nuevos contratos y de la cartera de pedidos. Los datos de 1994 reflejan una ligera reactivación del sector en nuestro país.»*

Según el estudio de UGT, a pesar del duro proceso de reconversión sufrido y del importante esfuerzo inversor realizado por la mayoría de los

astilleros españoles, la construcción naval no ha alcanzado el grado de competitividad suficiente para garantizar un nivel de actividad estable. Esta situación podría aún empeorar en el horizonte de 1998, cuando entre en vigor el Acuerdo de la OCDE y desaparezcan las ayudas que han venido funcionando hasta ahora. «Mejorar la competitividad ha de ser el objetivo fundamental de todos los agentes implicados en el sector naval.» La competitividad ha de ser entendida como la posibilidad de que los astilleros ofrezcan a los armadores una relación precio-condiciones-tecnología de producto, ajustada a la demanda y atractiva para el comprador. Además, según UGT, las medidas de apoyo que solicitan a la Administración deben aplicarse siempre dentro



de las posibilidades que ofrecen las normas comunitarias vigentes en cada momento.

### Conclusiones del estudio

Las conclusiones más significativas del informe son:

**1** UGT-Metal comparte la filosofía y los objetivos que inspiran el Acuerdo OCDE, al considerar beneficioso para la construcción naval el que todos los países actúen bajo las mismas reglas de competencia, aunque muestra su escepticismo sobre la aplicación eficaz del contenido del mismo y sobre el control real de dicha aplicación.

**Todos los especialistas del sector coinciden en que es previsible una recuperación del sector en la segunda mitad de la década de los 90», dice UGT**





competidores en países de reciente industrialización, principalmente del sudeste asiático. Los efectos se dejarían sentir especialmente en la construcción de grandes buques.

— Que los países líderes aumenten la distancia competitiva con nosotros.

**4** Mejorar la competitividad ha de ser el objetivo fundamental de todos los agentes implicados en el sector naval: constructores, armadores, suministradores, entidades financiera, Administraciones públicas y sindicatos.

**5** Continúa siendo necesaria la modernización continua de los aparatos productivos y establecer una planificación integral que coordine el proceso de producción desde su inicio.

**2** La evolución del tráfico marítimo y de la flota mundial hace presagiar un futuro favorable para el sector, en la medida en que, a medio plazo, será preciso renovar más del 50 por 100 de la flota de los petroleros y más del 40 por 100 de la de graneleros, lo que supone un importante mercado potencial.

**3** En este momento, el sector se enfrenta en España a tres amenazas fundamentales:

— El cambio de condiciones de operatividad motivado por la entrada en vigor del Acuerdo de la OCDE. No obstante, contamos con tres años para adaptarnos.

— La aparición de nuevos

**6** La falta de investigación propia es uno de los principales hándicaps del sector. Más aún cuando las subvenciones concedidas a I+D se han dirigido más a los métodos de construcción que al diseño básico.

Dada la estructura del sector naval, la mejora del producto que reclaman los armadores sólo podrá llevarse a cabo de forma coordinada entre astilleros, industria auxiliar, ingenierías y otros astilleros europeos. La Administración debe jugar un papel primordial, no sólo mediante la concesión de ayudas, sino con su apoyo logístico para una coordinación técnica conjunta.

Es preciso saber aprovechar el Acuerdo OCDE, que autoriza las ayudas a la investigación con porcentajes de hasta el

50 por 100 para la investigación básica, 35 por 100 para la aplicada y 25 por 100 para el desarrollo.

**7** Parece positivo el que se tienda hacia la cooperación interempresarial para el desarrollo de acciones conjuntas sobre estudios de mercado. La Administración pública debiera prestar apoyo técnico con el fin de cubrir el déficit de marketing internacional realizado por las empresas.

**8** No podemos dejar de mencionar el hándicap que supone la inexistencia de entidades financieras especializadas en la financiación de buques. Esta especialización permitiría a los astilleros ofrecer a sus potenciales clientes condiciones más competitivas, utilizando instrumentos financieros beneficiosos para ambas partes.

Deben arbitrarse medidas para que el pago se efectúe a la firma del contrato, y no como ahora, al final de la obra o en tres plazos, y reducir los trámites para obtener las primas.

Ante la perspectiva de desaparición de las ayudas existe la posibilidad de que los astilleros pusieran en marcha un plan de generación de un fondo de inversión.

Las conclusiones del informe también dicen que las empresas deben seguir profundizando en la labor de formación y cualificación del personal necesaria para adaptarse a los cambios técnicos y organizativos. La participación de los sindicatos en la planificación de la formación es un hecho incuestionable.

**9** La existencia de un Fondo de Reestructuración puede ser el embrión de algo más ambicioso en este campo. El Fondo no debería desaparecer, sino reconvertirse en lo que podríamos denominar «Fondo de Modernización», destinado a asegurar que los astilleros dediquen un porcentaje de sus ingresos a investigación, nuevas técnicas de cooperación, mejora de la productividad, marketing, etc.

**10** Las razones básicas que retraen a los armadores a renovar o ampliar sus flotas son

**La reivindicación principal de UGT-Metal es instar a todos los implicados a actuar en un marco coherente de apoyo al sector naval que garantice su viabilidad futura**





las excesivas rigideces administrativas y, por otro, problemas de financiación.

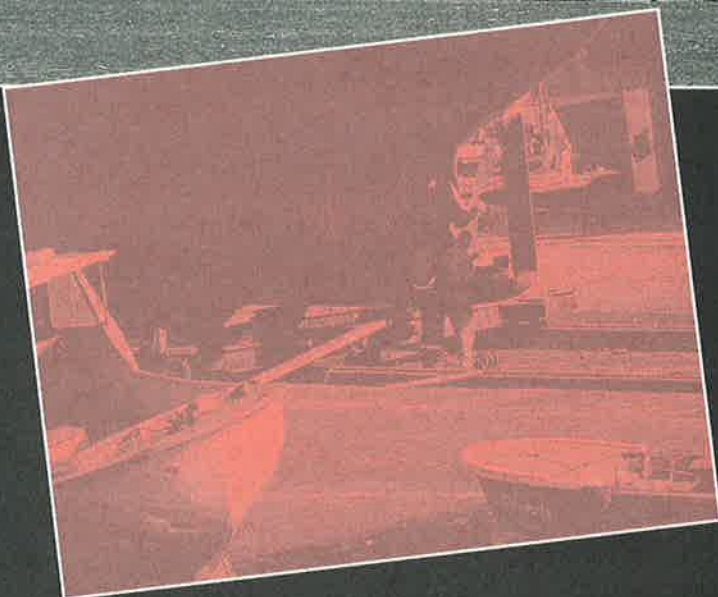
**11** Si la creación y posterior modificación del Segundo Registro en Canarias, con la concesión de ventajas para las empresas navieras que registren sus buques en él, u otras acciones similares no obtienen el éxito esperado, cuando se produzca la liberalización del cabotaje, en 1999, la flota española puede ser inexistente, con los efectos negativos que de forma indirecta inciden en el sector de la construcción naval como elemento desincentivador de la demanda.

**12** Es preciso que la Administración arbitre medidas incentivadoras de la renovación de las flotas, tanto mercante como pesquera, en línea con las adoptadas para esta última.

**13** Las posibles formas de paliar las dificultades de financiación han de pasar por la adopción de las siguientes medidas:

— Constitución de un departamento de financiación de la construcción naval dentro de la Banca pública que abarate la concesión de créditos.

— Adecuar los requerimientos para la concesión de subvenciones relacionadas con los créditos comprador a la



situación real y perspectivas del sector. UGT-Metal considera interesante el que se articule la posibilidad de obligar a los armadores que obtengan créditos domésticos a construir en astilleros domésticos, de acuerdo con la posi-

bilidad que ofrece el Acuerdo OCDE.

— Constitución de un Fondo Estatal de Garantía que complemente las garantías suplementarias a la hipoteca del buque que el banco requiere para la concesión del crédito.

**S**egún UGT, a medio plazo será preciso renovar más del 50 por 100 de la flota de los petroleros y más del 40 por 100 de la de graneleros, lo que supone un importante mercado potencial

— Anticipar la disposición total del crédito OCDE a la entrada en vigor del contrato, estableciendo los vencimientos de la amortización de la forma menos gravosa para el armador.

Los créditos FAO deben seguir siendo un instrumento fundamental para financiar operaciones con países que son un mercado tradicional para nuestros astilleros.

**14** Es preciso coordinar las actuaciones llevadas a cabo por las distintas Administraciones, con el fin de evitar el riesgo de competencia desleal entre astilleros y de desmembración de la unidad de mercado.

**15** Sectores que presentan un nivel de complejidad tan elevado como el naval necesitan un foro permanente de debate en el que participen todas las instancias implicadas.

**16** Cada vez resulta más necesario profundizar en las cuestiones relacionadas con la seguridad marítima en el marco de la cooperación internacional. El envejecimiento de la flota ha perjudicado seriamente la seguridad marítima, por lo que la necesidad de renovar la flota no es algo que deba valorarse exclusivamente en términos económicos. ■

I. OTERO



**CC.OO. OCUPA LA SEGUNDA POSICION**

# UGT, PRIMERA FUERZA SINDICAL EN PUERTOS

**La Unión General de Trabajadores ha revalidado su condición de primera fuerza sindical en el sector portuario. Los trabajadores de las 27 Autoridades Portuarias que han celebrado elecciones sindicales dieron a UGT 135 delegados y 96 a CC.OO. Ambas centrales representan casi el 87 por 100 del total de 269 delegados que se han decidido en estas elecciones. Ninguno de los restantes sindicatos que han concurrido al proceso ha conseguido alcanzar el 10 por 100 de los votos.**



**E**L Ente Público Puertos del Estado cuenta con una plantilla de 5.584 trabajadores repartidos entre 36 centros de trabajo adscritos a 27 Autoridades Portuarias y a los servicios centrales de Madrid. Están pendientes de convocatoria las elecciones sindicales en el puerto de Bilbao.

Por el número de trabajadores ocupa el primer lugar el puerto de Barcelona, con 505 empleados y 17 delegados sindicales. En este puerto, donde las elecciones se realizaron fuera del período electoral, CC.OO. obtuvo nueve delegados, frente a ocho de UGT. En Valencia, con un censo de 362 trabajadores, UGT obtuvo siete delegados, tres CC.OO. y otros tres USO. En Tarragona, con 310 trabajadores, la votación se decantó a favor de CC.OO., con diez delegados, frente a tres de UGT. Los 296 trabajadores de Gijón repartieron su voto entre UGT, cinco delegados; CSI, el mismo número, y CC.OO., tres delegados. Las Palmas, con 275 electores, ISC obtuvo siete delegados; UGT, cinco, y uno, USO. En Vigo, 258 trabajadores, la representación sindical está muy repartida: cinco delegados UGT, cuatro CC.OO., tres CIG y uno un sindicato local. En Sevilla, con un censo de 252 trabajadores, la victoria de UGT frente a CC.OO. fue rotunda —nueve delegados de la primera frente a cuatro de la segunda—. Algeciras, por contra, con el mismo censo, votó mayoritariamente a favor de CC.OO. —ocho delegados—, siendo UGT la segunda central más votada con cinco delegados. En Pasajes —239 trabajadores— la mayoría fue para LAB, con cuatro delegados (tres CC.OO. y dos UGT).

El resto de los sindicatos que han concurrido al proceso electoral —ELA, LAB, CSI, CIG, ISC, USO y otros— han obtenido una representación desigual, que en ningún caso alcanza el 10 por 100 del total de delegados a elegir. En este cómputo USO, ISC y CIG suman siete delegados en cada caso, cinco CSI y cuatro LAB. ELA ha quedado sin representación en el sector. ■

M. V.



Contempla un plan de jubilaciones voluntarias

# PUERTOS DEL ESTADO FIRMA SU PRIMER CONVENIO COLECTIVO

**Después de dos años de negociaciones, el Ente Público Puertos del Estado, las autoridades portuarias y las centrales sindicales CC. OO. y UGT han conseguido llegar a un acuerdo sobre el convenio colectivo que afecta a los trabajadores de las autoridades portuarias y de los servicios centrales del Ente Público.**

**E**L convenio afecta a casi 6.000 trabajadores y tiene una vigencia de cuatro años, desde 1993 a 1997. Entre las aportaciones que contempla figura un plan de jubilaciones anticipadas y voluntarias que afectará a 805 trabajadores, la mitad de ellas en el primer año de vigencia y el resto a razón de un centenar por año, a quienes se garantiza el 100 por 100 de las retribuciones actuales. Una de las consecuencias de este plan es que elimina el riesgo de expedientes de regulación de empleo en las autoridades portuarias durante el período de vigencia, que se extenderá desde 1995 hasta el inicio del año 2000.

Las subidas salariales son del 3,08 por 100 para 1993 y del 4,06 por 100 para 1995, quedando afectados los salarios del año 1994 por la congelación fijada en los presupuestos generales del año pasado. En lo que queda de vigencia del convenio la comisión paritaria fijará la subida salarial cada año. La aplicación de un nuevo sistema de clasificación profesional y de un programa de productividad pactado para los trabajadores afectados por el convenio comporta una dotación económica adicional —cuantificada en 3.404,4 millones de pesetas para 1995— que supone también un incremento económico, además de racionalizar el sistema de retribuciones complementarias.

UGT, que con CC. OO. ha sido una de las centrales firmantes del acuerdo, se declaraba

*«satisfecha dada la dificultad de la negociación».* Para el sindicato mayoritario en el sector portuario, una de las cuestiones fundamentales del nuevo convenio es que *«establece el mantenimiento de los servicios portuarios que actualmente se prestan en los puertos en régimen de gestión directa por los Entes Públicos en condiciones de rentabilidad y competitividad».* Esta era, precisamente, una de las reivindicaciones sindicales, frente a lo que consideran *«pretensiones liberalizadoras de determinados gestores portuarios»*, que amenazaban la privatización de servicios como el de grúas, lo que, de llevarse a cabo, arrastraría al personal de mantenimiento y supondría, de hecho, el desmantelamiento de

la plantilla. El convenio afecta al colectivo de vigilancia, integrado por unos 2.700 trabajadores, que hasta ahora tenían la condición de agentes de la autoridad y cuya configuración estatutaria está pendiente de definir, sea bajo la cobertura de la Ley de Seguridad privada, sea con una regulación específica.

CC. OO. hacía del mismo convenio una *«lectura no triunfalista».* Tras insistir en lo complicado del proceso negociador, desarrollado mientras se aprobaba no sólo la Ley de Puertos, sino también la reforma laboral, este sindicato considera el texto aprobado *«menos favorable de lo que hubiera sido deseable»*, mostrándose particularmente crítico a propósito de las desigualdades a la hora de

aplicar los pluses de productividad y sobre las reclasificaciones profesionales.

## Ley de Puertos

El convenio suscrito a primeros del mes de junio encuentra una estructura portuaria totalmente nueva, tras las modificaciones introducidas con la entrada en vigor de la Ley de Puertos y Marina Mercante en noviembre de 1992. Entre las consecuencias de este cambio de configuración figuran la autosuficiencia financiera de los puertos, con un nuevo criterio de gestión que ha supuesto este mismo año una primera reducción tarifaria. En el ámbito laboral habría que incluir en el balance la entrada en vigor del II Acuerdo Marco del Sector de Estiba.

El Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, departamento al que están adscritos el Ente Público Puertos del Estado y las autoridades portuarias, señala que las actuaciones ya introducidas y la modernización de relaciones laborales que se deriva del convenio alcanzado colocan a los puertos españoles gestionados por el Estado en condiciones óptimas para prestar unos servicios de la máxima eficacia y competitividad lo que, por otra parte, reforzará su papel dentro del conector portuario europeo. ■

M. V.







## GALICIA

El conselleiro de Pesca en el Congreso de los Diputados

## Galicia reclama una ley de pesca estatal

**El conselleiro de Pesca, Juan Caamaño, pidió en el Congreso de los Diputados, donde compareció en una ponencia de la Comisión de Agricultura, Ganadería y Pesca, la promulgación de una ley de pesca de ámbito nacional en la que se clarifiquen las relaciones institucionales entre las administraciones, y que en ella se aglutinen y normalicen los diversos reglamentos y directivas relativas a la pesca.**

**J**UAN Caamaño se refirió también a los diferentes sectores de pesca gallegos, desde la flota de altura hasta la de bajura y marisqueo, explicando la importancia económica y social que tiene, tanto la pesca como el marisqueo en Galicia, por lo que cualquier medida que se tome en este sentido incide de manera especial en la comunidad gallega.

Reivindicó que Galicia pueda estar presente en todas aquellas negociaciones que afecten al sector pesquero y matizó que, ante una posible desaparición de unidades productivas se arbitrasen las medidas para ofrecer apoyos económicos y sociales que permitan una reestructuración, adapta-

ción y reconversión efectiva, aunque dijo que la flota gallega está «perfectamente dimensionada» y, a su juicio, no habrá que reducirla.

También hizo mención a las negociaciones que la Unión Europea mantiene con Marruecos, y dijo que existe cierto «oscurantismo» en ellas, explicando que «no debe reducirse» la flota palangrera en la que faenan un centenar de barcos gallegos. En este mismo sentido manifestó que no es partidario de la creación de empresas pesqueras mixtas con Marruecos y se remitió a experiencias anteriores para expresar su convicción de que «acabarían desapareciendo».

Reiteró, igualmente, la posición del ejecutivo autonómico y de los pescadores gallegos contra las volantas, y sugirió que, durante la presidencia española de la Unión Europea, se den los pasos necesarios para evitar el uso de dicha modalidad de pesca que durante el pasado año dio origen a la *guerra del bonito*.

Por último, habló sobre los sucesivos recursos de inconstitucionalidad presentados por el Gobierno del Estado a la ley de pesca gallega y a otras normas promovidas por la Xunta.

### Sector mejillonero

El mejillón gallego, que proporciona alrededor de 7.000 empleos directos, cuenta con 1.210 embarcaciones, 3.200 parques de cultivo y una facturación en primera venta de unos 10.000 millones de pesetas, destinando 100.000 toneladas para las fábricas de conservas, está apreciando un fuerte descenso en el proceso de comercialización, y así lo han expuesto en el parlamento





gallego los tres grupos que componen la cámara.

Los problemas parecen ser que provienen de la fuerte competencia internacional, sobre todo de países como China y de otros que incorporaron el cultivo de este molusco, como es el caso de Sudáfrica, que en estos momentos busca un socio europeo para explotar mil bateas de mejillón. También influyen en esta crisis fenómenos naturales como la marea roja, que impiden una comercialización normal. Las iniciativas planteadas en el Parlamento se basan en una mejor comercialización y lograr el impulso de iniciativas industriales para transformar el mejillón en platos precocinados o de frío.

Los diputados Jesús Fernández Rosende (PP), Uxío Labarta (PSdeG) y Francisco Trigo (BNG) fueron los artífices de una proposición no de ley para buscar soluciones a la situación crítica que desde hace unos meses se viene observando en este sector.

A juicio de Uxío Labarta, con gran experiencia en el sector, Galicia es una referencia mundial del sector mejillonero. Empresas gallegas exportan maquinaria y tecnología a numerosos países para trabajar en los viveros flotantes, pero el problema de los productores, iniciado con la elevada presencia de marea roja, se ha acentuado ante la crisis del destino para fresco.

Según este diputado, así como no se venden pollos con plumas, y se desescama el pescado para favorecer su adquisición a los consumidores, el mejillón requiere nuevas formas de preparado y presentación, en frío y congelado, para recuperar el mercado que pierde de forma alarmante e insistente en los últimos meses.

En estos momentos existe un Plan Integral para la reestructuración del sector mejillonero, que prevé invertir 1.050 millones hasta 1999. Para su financiación, la Unión Europea ha aprobado una subvención de 735 millones de pesetas. De esta cantidad se prevé que la Xunta perciba 147 millones en este año. La Administración autonómica deberá aportar los 315 millones restantes.

Este proyecto es el más importante aprobado para Galicia dentro de la denominada Iniciativa Pesca de la Unión Europea. El objetivo de ésta es potenciar el sector pesquero con mayores posibilidades de futuro o promover una



diversificación de actividades de los pescadores y otros trabajadores afectados por la reconversión, que supondrán al sector las restricciones para faenar en aguas internacionales y la sobreexplotación de caladeros.

Por otra parte, el Consello Regulador do Mexillón entregó un documento a la Consellería de Pesca en el que expresa su preocupación por la caída de las ventas para fresco. La mitad de las 200.000 toneladas de producción anual del molusco se destina a las conserveras, el 8 por 100 para congelado y el 42 por 100 para fresco. ■

Elena CEBRIAN

## «Mar Egeo»

Las aventuras, o más bien desventuras, de las consecuencias provocadas por el embarrancamiento del buque «Mar Egeo» continúan. En estos momentos, tanto las cofradías de pescadores afectadas como representantes de la Consellería de Pesca, reclaman una mayor agilidad para el cobro de las indemnizaciones correspondientes.

Según Xoán López, secretario de las cofradías agrupadas, se están encontrando resistencias del Fondo de Compensación por Daños de Hidrocarburos para aceptar la magnitud de la catástrofe. La enorme disparidad de las estadísticas presentadas por las partes afectadas y por el Fondo es contestada por las cofradías, precisando que los datos contenidos en el informe del CIPEM, organismo dependiente de la Consellería de Pesca encargado de procesar toda la información precedente de las lonjas, carecen de validez.

Según el representante de las cofradías, los datos del CIPEM, en los que al parecer se basa el Fondo, no reflejan la realidad de los daños, al existir pactos encubiertos entre compradores y vendedores que escapan a los controles que puedan ejercer las propias cofradías.

Además, otra de las preocupaciones es que tanto el Fondo como la compañía armadora del «Mar Egeo» estén intentando desplazar a los tribunales de La Coruña para centralizar todo el proceso judicial en Londres, sede del Fondo. En este sentido se refieren a la denuncia interpuesta por la casa armadora contra Repsol, al entender que se obligó al buque a entrar en el puerto de La Coruña sin las debidas garantías.

Para reclamar el pago de las indemnizaciones, miembros de diez cofradías de pescadores se encerraron en la sede del Gobierno

Civil de La Coruña. Su intención era llamar la atención sobre el incumplimiento de las obligaciones del Fondo, calificando a éste de adoptar una actitud prepotente.

Las cofradías recuerdan en estos días las peripecias surgidas a la hora de cobrar las indemnizaciones del caso «Urquiola» y los pósitos exigen medidas alternativas para compensar los perjuicios ocasionados al sector, además de solicitar del ejecutivo español el adelanto de las cantidades pendientes para, posteriormente, reclamarlas al Fondo. Asimismo, reclaman la negociación directa con el director del Fondo de Compensación por Daños de Hidrocarburos, con plazos y cantidades concretas.

Por su parte, el Conselleiro de Pesca, Juan Caamaño, reclamó en el Parlamento gallego una mayor presión ante el Fondo Internacional de Compensación por Daños Hidrocarburos para lograr agilizar las indemnizaciones, respondiendo así a una pregunta realizada por el diputado del BNG, Francisco Rodríguez, sobre la actitud de la Xunta para conseguir el pago de las indemnizaciones.

Según Caamaño, el gobierno gallego nunca dejó de apoyar a los damnificados por esta catástrofe y recordó que, en un tiempo récord, fue capaz de alcanzar ayudas inmediatas que incluso aportó de sus propios fondos, con la participación de la Unión Europea.

Asimismo, consideró «incomprensible» que existan dos procesos abiertos sobre este suceso, uno de tipo administrativo, en Grecia, y otro judicial, en Londres. En su opinión, es otra forma de «manejar el asunto por parte del Fondo». ■

E. C.





# Acecha el peligro de las volantas

**La llegada de una nueva campaña del bonito comienza a avivar los resquemores de la guerra de las volantas entre los pescadores cántabros, que sienten en sus propias carnes tanto las pérdidas económicas como las situaciones de riesgo que sufrieron en los caladeros. El senador por Cantabria del PP, Ricardo Bueno, exige al Gobierno**

**regional de su propio partido, que formará el Consejo de Gobierno de Cantabria, que tome las medidas encaminadas a solucionar los problemas de los atuneros. La iniciativa de este senador incluye la petición al Gobierno central para que inste a la Unión Europea a la prohibición del uso de las peligrosas mallas pelágicas que causan un importante daño biológico.**

**E**N Cantabria serán 136 los marineros, y 118 los barcos que emprenderán en los próximos días de julio la costera del bonito, una de las principales para las economías de las familias de la región, puesto que tanto por el volumen como por los ingresos de las ventas se consigue mantener la importancia de los puestos y la actividad en las lonjas y empresas de conservas por muchos meses. Aunque oficialmente se señala una flota de 118 barcos atuneros, en la región se estima que tan sólo 72 están preparados para realizar la campaña que comenzó el día 1 de junio, pero que las faenas se estiman para finales de junio o comienzos de julio. Aunque los profesionales de la mar se encuentran esperanzados

con superar las capturas del pasado año, sienten un fuerte recelo ante la posibilidad de que se vuelvan a producir incidentes con los pescadores franceses.

Mientras tanto, se informaba que la patrullera «Chilreu» dará escolta a los pesqueros que comiencen la actividad en la costera del bonito en los caladeros de las islas Azores, con lo que se evitarán riesgos de enfrentamientos que causarían la inquietud entre los marineros. El capitán de corbeta,

José María Cayetano se encuentra al mando de esta patrullera, que tiene 40 hombres, un médico y un ATS, junto con dos buceadores.

## Ayuda

Los pescadores mostraron su satisfacción por la publicación en el «Boletín Oficial de Cantabria», el día 1 de junio, la orden de la Consejería de Agricultura, Ganadería y Pesca por la que se regula la concesión de autorizaciones y

ayudas para la renovación de la flota pesquera.

En la evaluación de los proyectos de construcción se tendrá en cuenta la adaptación de cada uno de ellos a la situación de los recursos en los caladeros a que vaya destinado el nuevo buque, junto con la incorporación de nuevas tecnologías, la mejora de las condiciones de trabajo y vida a bordo, la seguridad de las tripulaciones y la rentabilidad de la explotación pesquera. A las ayudas regionales podrán acogerse las construcciones de buques pesqueros mayores de cinco metros de eslora entre perpendiculares, de la lista tercera del Registro de Matrícula de buques que cumplan los requisitos que figuran en la sección segunda del Real Decreto 2112/1994, de 28 de octubre. Las peticiones de ayudas se tramitarán ante la Consejería cuando el puerto base sea de la región.

También tendrán ayuda regional las inversiones públicas o privadas que tengan por objeto mejorar las condiciones de desembarque, tratamiento y almacenamiento de los productos de la pesca, mejorar las instalaciones de apoyo a la actividad y el acondicionamiento de los muelles, mejorando la seguridad en las operaciones de embarque y desembarque. Son subvencionables la construcción, adquisición y modernización de bienes inmuebles, excepto la compra de terrenos, y quedan excluidas en la fase del comercio al por menor.

Con esta publicación se regulan los procedimientos de concesión de ayudas para la comercializa-







ción, transformación de los productos de la pesca y acuicultura, junto con el equipamiento de los puertos pesqueros. En este decreto se consideran subvencionables las inversiones en el ámbito de la comercialización y transformación de los productos de la pesca y acuicultura que tengan como fin la racionalización y mejora de los productos de manipulación, tratamiento, conservación y distribución de los productos de la pesca y acuicultura.

En este apartado quedan incluidos los sistemas de control y certificados de calidad, mejora de las condiciones higiénico sanitarias de protección al medio ambiente y ahorro energético. En el tratamiento y transformación de los desechos de los productos de la pesca y acuicultura, la mejora de la calidad en los productos, la aplicación de innovaciones tecnológicas y el desarrollo de nuevos productos, procesos y presentaciones, valoración de las producciones tradicionales y artesanales, mejora de los procesos de comercialización en origen desde el momento del desembarco y la fase de producción final. También se ayudará a la apertura de nuevos mercados y otras cuestiones que se planteen ante las autoridades de la Consejería de Agricultura, Ganadería y Pesca.

## Yates

Dentro de apartado de sucesos marinos, durante el mes de junio se produjo el rescate de un yate en llamas cuando navegaba en torno a las costas gallegas, y que tenía el nombre de «Severage Challenge», y en cuya actuación fue necesaria la intervención de un helicóptero, sin que

hubiera que lamentar un fatal desenlace entre los tripulantes.

■ EL PUERTO de Santander sigue siendo uno de los primeros de toda España en el volumen de vehículos embarcados durante el pasado año, según se apunta en el balance de las actividades desarrolladas por la Autoridad Portuaria, del que daremos cumplida información en un próximo

número. Muchos han sido las empresas de automoción que eligieron el complejo de Raos para embarcar sus productos con destino a los principales países de la Unión Europea.

■ UNA EXPOSICION sobre la imagen artística del puerto de Santander se mostró en el Palacete del Embarcadero de Santander durante el mes de junio, donde se recogían carteles y obras de arte acerca del aspecto que presentaba el puerto durante los pasados siglos. Varios centenares de personas tuvieron la oportunidad de ver un conjunto de reproducciones sobre estos aspectos portuarios que atestiguaban el proceso de configuración de una ciudad y que se plasmó en un libro de singular belleza.

■ RECIENTEMENTE se subastaron en la lonja de Colindres las primeras mareas de anchoa, justo dos días antes de las subastas realizadas la pasada primavera, en la que se subastaron en Cantabria, el día 20 de abril, un total de 440.000 kilos de anchoa.

En Colindres, la falta de caldo al coincidir con una bajamar de fuerte coeficiente, hizo que sólo dos embarcaciones entrasen a vender. El «Aires de Asón» y el «Amparo Mari» fueron las dos embarcaciones que estrenaron costera en Colindres, con un total de 12.000 kilos de bocaryte cada uno.

La anchoa pescada ayer, primer día «real» de costera, se cotizó en lonja entre las 358 y las 305 pesetas kilo. Un precio ligeramente inferior al registrado en la tarde-noche del lunes en los puertos vascos, donde se llegó a cotizar, para fábrica, por encima de las 500 pesetas.

El tipo de pesca, con un tamaño entre 30 y 35 «granos», es similar al de comienzo de costera de la pasada campaña. El bocarte ha aparecido a unas dos horas al norte de Bermeo, una zona considerada como «muy próxima» por los propios pescadores.

Las capturas han sido generalizadas en esta primera marea de camapaña, aunque han sido numerosas las embarcaciones que se han quedado en la mar por falta de pesca y que estaban faenando durante el día. ■

## Banderas azules

Recientemente se otorgaron a Cantabria 12 banderas azules de la Unión Europea en reconocimiento de la calidad de las zonas costeras de la región y a las condiciones de limpieza, accesibilidad y calidad de las aguas. Las playas que podrán lucir este distintivo internacional son: Merón (San Vicente de la Barquera), Liencres (Piélagos), Comillas, primera y segunda playa del Sardinero y El Camello (Santander), Somo (Ribamontán al Mar), La Arena (Arnueiro), El Sable (Isla), Ris (Noja), Berria (Santofña), La Salvé (Laredo) y el pequeño puerto del Club Náutico de Laredo. Resta por conseguir este distintivo para la playa de Matalañas, en Santander, que por sus complicados accesos no puede lucir la misma, al igual que Langre, en Ribamontán, al Mar. Para obtener esta bandera las playas han debido pasar un rigurosos procesos de selección, con controles de las aguas que están a disposición de los bañistas, junto con la existencia de una serie de servicios para uso de la población que, masivamente, acude durante este verano.

Las costas españolas contarán este verano con 371 banderas azules, de las que 307 ondearán en las playas y 64 en los puertos deportivos, lo que representa el primer lugar de toda Europa. Los vecinos y turistas pueden disfrutar de unas cristalinas aguas, a la vez que de un paisaje no excesivamente alterado.





Se pretende recuperar el caladero gaditano como alternativa parcial al de Marruecos

## Campaña contra la pesca ilegal

**L**A Junta de Andalucía y el Gobierno Civil de Cádiz estudian nuevas fórmulas para erradicar la pesca ilegal de las aguas gaditanas, con el fin de regenerar este caladero para que sirva de alternativa a la flota que faena en Marruecos.

El gobernador civil de Cádiz, César Braña, y el delegado provincial de la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta, José Antonio Gómez, se reunieron para analizar las posibles vías de actuación en este sentido, que prevé además la elaboración de un plan



### La Junta aprobó el decreto regulador de la Cofradías de Pescadores

El Gobierno andaluz aprobó a primeros de junio un nuevo decreto sobre cofradías de pescadores, que fue consensuado con todo el sector pesquero, entre los que se encontraron los empresarios y sindicatos andaluces.

Con esta normativa se pretende consolidar a unas organizaciones que sean capaces de hacer frente a los cambios profundos que afectan a la pesca.

La norma se basa en el conocido «decreto Manaute», que fue aprobado en el año 1989, al que se le han introducido algunas modificaciones sustanciales, según explicaciones ofrecidas por el portavoz del Gobierno andaluz, José Nevado.

Entre estas modificaciones aparece recogida la de que las actividades comerciales de primera venta deberán ser realizadas preferentemente por las asociaciones de productores. Otro de los cambios introducidos está en los controles internos y externos en materia de presupuestos económicos y contables, con el fin de facilitar el control financiero de estas entidades por la intervención general de la Junta.

El texto del decreto fue consensuado con las cofradías, la Confederación de Empresarios, así como UGT y CC. OO en la mesa sectorial de pesca del Pacto Andaluz por el Empleo y la Actividad Productiva.

Respecto al sistema de elección se mantiene la fórmula anterior que garantizaba la participación de sindicatos y empresarios, así como la consideración de las cofradías como corporaciones de derecho público.

También garantiza el ámbito de actuación de las mismas en los sectores artesanales y de bajura. Además, clarifica algunos puntos controvertidos del «decreto Manaute», aunque mantenga sus principios básicos.

Según el Ejecutivo autónomo esta norma pretende dar un impulso al proceso de modernización de estas entidades, con el fin de afrontar las nuevas exigencias de competitividad.

En el desarrollo de este decreto se prepara una nueva orden elaborada junto con los secretarios de las cofradías. Tras su promulgación se iniciará un proceso electoral para la renovación de todos los órganos de gobierno de las cofradías.

de regeneración del golfo de Cádiz para los próximos años.

Las embarcaciones ilegales han sido calculadas en más de 300 por los pescadores de la población gaditana de Barbate, que podrían beneficiarse en mayor medida de esta actuación, y que acusan a Punta Umbría y Sanlúcar como principales sedes de estas flotas.

El Gobierno Civil se ha comprometido a controlar el caladero por medio del Servicio Marítimo de la Guardia Civil, así como a realizar inspecciones en el río Guadalquivir y en las lonjas de pescado, en donde actuarían los miembros del Servicio de Protección de la Naturaleza de la Benemérita. El delegado de Agricultura y Pesca de la Junta destacó que en la costa gaditana podrían pescar, una vez que fuera recuperada, entre un 20 y un 25 por 100 de la flota de Barbate, que actualmente faena en el caladero marroquí.

La Junta tiene previsto actuar en el control y recuperación del caladero por medio de la Agencia del Medio Ambiente y las Consejerías de Agricultura y Pesca, así como Gobernación. José Antonio Gómez mencionó que la regeneración dependerá de cada especie, alguna



## Repoblado el litoral de Huelva con 750 doradas

**T**écnicos del Centro de Investigaciones y Cultivos Marinos «Agua del Pino», de Cartaya (Huelva), que depende de la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, han iniciado recientemente una campaña de repoblación de peces en el litoral onubense. Entre las primeras actuaciones de esta campaña se encuentra la suelta de 750 ejemplares de dorada marcados, con los que se pretende contribuir a mejorar los estudios de repoblaciones del litoral para conseguir una adecuada regeneración de los caladeros onubenses.

Además, esta medida pretende complementar la línea investigadora que se emprendió el pasado año, con una primera suelta de 600 ejemplares de dorada en los arrecifes artificiales de El Rompido.

Cada una de las doradas tiene un peso de 300 gramos y están identificados en el lomo con una

marca que incluye los códigos del centro originario, con el fin de que cuando sean capturadas por los pescadores puedan conocerse los datos sobre su evolución en el medio natural, así como su desplazamiento.

El buen desarrollo de esta experiencia se basa en la colaboración de los pescadores onubenses, que deben cooperar informando al Centro de Cultivos Marinos de los datos acerca de los peces capturados que contenga la mencionada marca.

También se incluye, dentro de esta campaña, la actuación cerca de las lonjas de pescado y los clubes de pesca, mediante una amplia información y distribución de carteles, así como fichas de recaptura en las que deben hacerse constar los datos de interés para los investigadores, tales como el tipo de marca, la talla, el peso, lugar de captura, profundidad y arte empleado. ■

## Campaña contra la pesca ilegal

(Viene de la pág. 69.)

podría volver a pescarse en uno o dos años, aunque otras tardarán bastantes años debido al daño irreparable que se les ha hecho.

La Junta ha realizado ya el hundimiento de arrecifes artificiales para evitar la pesca ilegal de arrastre, y está efectuando la suelta de alevines criados en granjas marinas de provincia.

Se trataría, según el gobernador civil de Cádiz, de una acción combinada de los distintos departamentos con competencias en la materia,

que incluyen el control sobre la comercialización de inmaduros y la concienciación ciudadana para evitar el consumo de éstos.

Un estudio realizado en 1994 por técnicos de la Diputación de Cádiz y el Instituto Español de Oceanografía considera que es necesario, además la regulación de las artes de enmalle, trampas y cuchara, junto al control del río Guadalquivir, para lograr una efectiva regeneración del caladero. ■

J. L. G.



Disminuirá el número de barcos y pescadores para adaptarse a los recursos.

## La Comunidad dispondrá de mil millones para reestructurar el sector pesquero

**Baleares recibirá de la Unión Europea mil millones de pesetas para que pueda reestructurar el sector pesquero y estar acorde con el resto de regiones europeas con litoral. Esta operación se llevará a cabo durante un período de cinco años y conlleva la desaparición de parte de la flota pesquera y disminución en el número de pescadores. De este modo se adaptará a los escasos recursos disponibles y mejorar el comercio de los productos.**

**E**NTRE los años 1995 y 1999 el archipiélago balear podrá contar con casi mil millones de pesetas, que provienen de fondos europeos, para hacer un nuevo planteamiento del sector pesquero de la Comunidad Autónoma, según confirmó

un representante de la Dirección General de las Comunidades Europeas, Antonio Gutiérrez.

A su juicio, este dinero permitirá afrontar con éxito la reestructuración del sector pesquero en su conjunto, al tiempo que servirá para mejorar la transformación y







## Iniciadas las obras de construcción del puerto deportivo de Getxo

**La construcción del puerto deportivo de Getxo es la primera gran actuación que se va a llevar a cabo en el País Vasco para solucionar la falta de instalaciones náutico-deportivas del litoral vasco. Además del de Getxo se construirá otro gran puerto deportivo en San Sebastián, pero las obras de éste no se iniciarán antes de principios de 1996.**

**E**L pasado 22 de mayo fue colocada la primera del Puerto Deportivo El Abra-Getxo. En el acto estuvieron presentes el consejero de Obras

Públicas y Transportes del Gobierno vasco, José Antonio Maturana; el diputado foral de Obras Públicas de Vizcaya, Federico Bergaretxe, y el alcalde de la localidad

comercialización de los productos del mar, garantizando una mayor calidad de los mismos.

En este sentido, Gutiérrez indicó que los recursos financieros europeos se emplearán en actuaciones complementarias del sector, por lo que se llevarán a cabo acciones orientadas en mejorar las lonjas y los equipamientos en los puertos pesqueros. Con estas iniciativas se asegurará un nivel de rentas a todos los agentes implicados, directa o indirectamente, entre los que se incluyen armadores, patrones y los mismos pescadores.

Sin embargo, para poder completar la nueva estructura pesquera en las Comunidades Europeas y conseguir su éxito tendrán que realizar una renovación de la flota, con la consiguiente reducción del número de embarcaciones y sus tripulaciones. La finalidad es adaptarse a las nuevas necesidades y a los escasos recursos disponibles.

No obstante, Gutiérrez precisó que la reestructuración de Baleares no será tan «traumática» como en el País Vasco, Andalucía, Canarias o Galicia, que son regiones europeas con mayor flota pesquera. Subrayó que en el caso de Baleares, los barcos dados de baja serán los que les corresponda por su antigüedad.

De acuerdo con los datos facilitados por la Consejería de Agricultura y Pesca del Gobierno balear, el número de embarcaciones que conforman la flota pesquera profesional de la Comunidad Autónoma es de 772, con un total de 5.600 toneladas de registro bruto y una potencia de 43.350 caballos.

De estas embarcaciones, la mayor parte corresponde a la industria a flote artesanal y familiar; es decir, que el armador y el patrón son la misma persona y, si lleva tripulación, son los hijos.

El número de pescadores con ocupación a bordo se eleva a 1.800 personas, cifra que tendrá que disminuir. Los gastos de explotación y mantenimiento de la flota supera los mil millones de pesetas y los gastos de personal los sesenta millones de pesetas. El valor añadido «bruto» por el sector pesquero de Baleares representa el 0,56 por 100 del total de la economía de la Comunidad Autónoma. ■

**Emilio MORANCHO**



Colocación de la primera piedra del Puerto Deportivo Abra-Getxo.

vizcaína de Getxo, Humberto Cirarda, entre otras personas.

Agromán y Sato son las empresas encargadas de llevar a cabo la construcción del futuro puerto deportivo, cuyas obras se iniciaron de forma efectiva una semana después de su inicio simbólico. En la primavera de 1997 se podrán amarrar los primeros veleros en el puerto deportivo de Getxo.

El puerto estará ubicado en la dársena de Arriluce, junto al contramuelle de Arriluce. Tendrá 755 amarres, la mayoría reservados a embarcaciones con esloras de 8 y 10 metros, distribuidos en una lámina de agua de 85.000 metros cuadrados.

El puerto deportivo getxotarra tendrá, además, 466 plazas de aparcamiento, un espacio destinado a talleres y marina seca que ocupará 3.740 metros cuadrados; un área comercial con una superficie de 7.153 metros cuadrados; un área de vela ligera y remo con una extensión de 4.562 metros cuadrados, y una rampa exclusiva de acceso directo al agua, entre otros equipamientos.

La construcción del puerto supondrá una inversión de 3.500 millones de pesetas. El Gobierno vasco aportará 2.100 millones, cantidad que servirá para hacer posible la infraestructura básica. La superestructura y la gestión serán objeto de financiación privada, que alcanzará los restantes 1.800 millones de pesetas del coste total de la obra. La gestión será dirigida por las empresas Westrec, de Estados Unidos, y Spada, de Francia, asociadas con Agromán y Sato.

### Impacto ambiental

Según el proyecto de construcción se ha «se han tenido en cuenta los requisitos que en materia de medio ambiente establece la legis-



lación vigente. La puesta en marcha del Puerto Deportivo de Getxo implicará un permanente control de los vertidos y de las condiciones de la lámina de agua. Los usuarios del Puerto estarán obligados a depositar sus residuos en instalaciones especiales y a realizar las reparaciones y limpieza de motores en áreas acotadas para ello. El Puerto Deportivo se inserta armónicamente en el entorno de Arriluce. La dársena de Arriluce se acondicionará, procediéndose al dragado de la zona, para que sus usuarios puedan operar en ella sin las limitaciones actuales».

En este sentido, la declaración de Impacto Ambiental del proyecto de construcción del puerto deportivo de Getxo, realizado por la Dirección General de Política Ambiental y hecha pública al pasado mes de diciembre de 1994, exige varias condiciones para que la realización del mismo sea ambientalmente viable.

Así, se incide en la protección de la calidad de las aguas, tanto durante la construcción de las instalaciones como en las reparaciones y el período de explotación, y en el empleo de métodos que propicien una menor revolución de los fondos, con el fin de no alterar sustancialmente el fondo donde se asentarán los pantanales y sus servicios complementarios.

Se ordena también que se elabore un programa de prevención de ruidos producidos por las obras para no rebasar los límites permitidos, y que se mida continuamente la contaminación atmosférica procedente del embarcadero. Asimismo, se obliga a conservar los paseos y las zonas recreativas situadas junto al dique de Arriluce.

Además, se destaca la necesidad de integrar el puerto en el paisaje natural urbano y se sugiere que se planten especies vegetales autóctonas y que las edificaciones se realicen de acuerdo con el entorno próximo.

### Plan de puertos deportivos del Gobierno vasco

La construcción del puerto deportivo de Getxo se enmarca

## San Sebastián estrena playa y paseo marítimo

Hace muchos años el barrio donostierra de Gros contaba con una gran playa. Pero el urbanismo progresivo, que fue robando terreno al mar, fue provocando la desaparición de la playa minúscula, muy degradada y poco frecuentada. La regeneración de la playa y la renovación del paseo de La Zurriola han transformado por completo la fachada marítima del barrio de Gros.

Recuperar la Zurriola y mejorar su paseo marítimo han sido dos actuaciones contempladas dentro del Plan de Costas del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA). La rehabilitación de la fachada de Gros ha supuesto una inversión de 2.500 millones de pesetas.

La realización del proyecto ha consistido en la formación de una nueva playa, el encauzamiento del río Ureamea, la protección ante los agentes activos (oleaje, mareas y corrientes), y la recuperación de las franjas terrestres y el litoral. Para ello se han construido dos diques, uno curvo de baja altura y 450 metros de longitud que actúa como rompeolas, y otro sumergido de contención lateral y apoyo de arena se han utilizado 200.000 toneladas de piedra y 1.100.000 metros cúbicos de arena.

La inauguración de la nueva playa se produjo el 8 de mayo. En el acto, además de numeroso público, estuvieron presentes el alcalde de San Sebastián, Odón Elor-

za; el director general de Actuaciones en la costa del MOPTMA, José Fernández Pérez; el delegado del Gobierno central en el País Vasco, José Antonio Aguiriano; el gobernador civil de Guipúzcoa, Juan María Jáuregui; el consejero de Obras Públicas y Transportes del Gobierno vasco, José Antonio Maturana, y varios concejales del Ayuntamiento donostiarra.

Por su parte, la inauguración del paseo de La Zurriola se produjo el 11 de junio. Además de la masiva asistencia de donostiarras, en el acto estuvo presente, entre otros representantes institucionales, el ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, José Borrel, que resalto su «satisfacción por la construcción de este paseo marítimo y esta gran playa, que va a aumentar más, si cabe, la belleza de esta ciudad».

Con la obra se ha conseguido volcar un poco más la ciudad al mar y recuperar para San Sebastián la tercera de sus playas. Los donostiarras y los visitantes de la capital guipuzcoana podrán disfrutar de más de un kilómetro de nueva playa y de un paseo marítimo que discurre paralelo a lo largo de ésta. ■

R. R. de H.



dentro de un plan estratégico que el Gobierno vasco está elaborando para relanzar el sector náutico y solucionar la falta de instalaciones náutico-deportivas en el litoral vasco.

En dicho plan, denominado Plan de Puertos Deportivos e Instalaciones Náutico-Recreativas, está también prevista, además de la creación de nuevos amarres en las locali-

dades de Zumaia, Orio, Getaria y Bermeo, la construcción de otro gran puerto deportivo vasco, que se ubicará en San Sebastián. Pero éste se encuentra todavía en el proceso de desarrollo del proyecto elegido, basado en un diseño de Juan Ramón Clascá.

El puerto deportivo de la capital guipuzcoana, que se ubicará en Mompás, tendrá

cerca de 900 amarres y 600 plazas de aparcamiento. Supondrá una inversión de 5.000 millones de pesetas, una parte aportada por la iniciativa pública y otra por la iniciativa privada. Está previsto que su construcción se inicie a principios de 1996 y dure dos años. ■

Roberto RUIZ DE HYDOBRO



# Presentada por el secretario general para la Seguridad Social

## NUEVA LEGISLACION SOBRE SEGURIDAD SOCIAL

**E**L total de normas en marcha (ver cuadro) es de 10 y son de distinto rango: Reales Decretos, Reglamentos y Ordenes Ministeriales. Algunas de ellas están actualmente siendo informadas por el Consejo de Estado y otras por los interlocutores sociales.

De estas 10 normas, el secretario general para la Seguridad Social, Adolfo Jiménez, ha destacado algunas por su importancia, aunque todo el paquete legislativo tiene especial relieve por lo que va a significar su aplicación y por el ingente esfuerzo que se ha hecho por poner al día una legislación que databa de los años 60.

Entre las normas valoradas por Adolfo Jiménez figuran: el Reglamento de la Gestión Financiera de la Seguridad Social, el Real Decreto que desarrolla la Ley 42/1994 de Incapacidades Laborales y el Reglamento de Recaudación de los Recursos del Sistema de la Seguridad Social.

**La Secretaría General para la Seguridad Social tiene en marcha, en la actualidad, un amplio paquete de medidas normativas que vienen a desarrollar y completar el nuevo Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social, que fue aprobada hace ahora un año. Toda esta legislación, que se enmarca dentro del Plan Integral de Modernización de la Gestión de la Seguridad Social, tiene como objetivo la sistematización y armonización de todas las disposiciones existentes sobre esta materia. Todo este intenso trabajo legislativo contribuye de manera decisiva a facilitar a los afiliados a la Seguridad Social el ejercicio de sus derechos y obligaciones, y aporta mayor seguridad jurídica a los ciudadanos.**

El primero de estos Reglamentos va a cubrir una importante laguna, ya que regula los ingresos y pagos de la Seguridad Social en su relación con las instituciones financieras. Ello permitirá a la Tesorería General obtener, por primera vez, rentabilidad en sus saldos. Teniendo en cuenta que

suelen ser estos de un promedio mensual de 100.000 millones de pesetas, el interés que se obtendrá será de unos 10.000 millones. Ello será posible merced al nuevo estatuto de autonomía de que goza el Banco de España, que permite realizar este tipo de operaciones.

Además, el Reglamento establece la obligatoriedad de que el día 1 de cada mes los pensionistas tengan ingresadas sus prestaciones. Aunque hasta ahora ya se venía haciendo en esa fecha, no estaba regulado y, por tanto, no existía ninguna obligatoriedad.

Este Reglamento consolida también en sus preceptos el concepto de Caja Unica en la Seguridad Social, en el que se basa el principio de solidaridad que inspira al sistema actual de la Seguridad Social.

Otra norma importante es la que desarrolla las incapacidades laborales. Según este Real Decreto se establece el principio de audiencia del interesado antes de que se dicte la resolución con la calificación definitiva de su invalidez. Esto quiere decir que el afectado podrá ser oído antes de la decisión final.

Para controlar las incapacidades y evaluarlas se crearán 70 EVIS en el INSS (Equipos de Valoración de Incapacidad), que estarán integrados por un médico inspector, un médico facultativo del INSS, un inspector de Trabajo y Seguridad Social, un funcionario de trámite y un experto en rehabilitación, propuestos por la Administración Central o autonómica. Cada EVI estará presidida por el subdirector provincial del INSS.

Este Real Decreto está en consonancia con los acuerdos del Pacto de Toledo en materia de Seguridad Social y con los objetivos de la Unidad de Lucha contra el Fraude.

Por último, otro de los reglamentos destacados por su importancia por el secretario general es el de la Recaudación de los Recursos del Sistema de la Seguridad Social. En él se simplifica todo el procedimiento de recaudación, tanto voluntaria como por vía ejecutiva.

Dada la importancia de este cuerpo legislativo iremos recogiendo en sucesivos números de MAR su contenido, a medida de que vayan siendo aprobados por el Gobierno. ■

Concha  
HERNANDEZ CARAZO

### DESARROLLO NORMATIVO

### FASE

### FECHA

DESARROLLO NORMATIVO	FASE	FECHA
1 Reglamento de la gestión financiera de la Seguridad Social	Consejo de Estado	Julio/Agosto 95
2 Real Decreto por el que se desarrolla en materia de incapacidades laborales del sistema de la Seguridad Social la Ley 42/1994, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social.	Consejo de Estado	Julio/Agosto 95
3 Orden Ministerial de Composición de las Comisiones de Control y Seguimiento en la Gestión Desarrollada por las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social, así como el Reglamento de Régimen y Funcionamiento de las Mismas.	Consejo de Estado	Julio/Agosto 95
4 Reglamento de Recaudación de los Recursos del Sistema de la Seguridad Social.	Informado por los interlocutores sociales	Septiembre 95
5 Reglamento de Inscripción de Empresas y Afiliación, altas, bajas y variaciones de datos de trabajadores en la Seguridad Social.	Informado por los interlocutores sociales	2.º Semestre 95
6 Real Decreto Regulador del Registro de Prestaciones Sociales Públicas.	Informado por los interlocutores sociales	2.º Semestre 95
7 Reglamento de Cotización y Liquidación de otros Derechos de la Seguridad Social.	Informado por los interlocutores sociales	2.º Semestre 95
8 Real Decreto Regulador de la Responsabilidad Empresarial en Orden a las prestaciones en el Régimen General de la Seguridad Social.	Informes internos	2.º Semestre 95
9 Reglamento de Colaboración de las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social.	En trámite de informe por los interlocutores sociales	2.º Semestre 95
10 Reglamento de Prestaciones Económicas del Sistema de la Seguridad Social.	Informes internos	1.º Semestre 95



**El viernes 24 de marzo pasado fue publicada en el «Boletín Oficial del Estado (BOE)» la Ley 4/95, de 23 de marzo, llamada de «regulación del permiso parental y por maternidad».**

# NUEVA REGULACION DE LA EXCEDENCIA A CAUSA DEL CUIDADO DE HIJO

**D**OS son los campos que abarca esta nueva regulación, a saber: a) Nueva regulación de la excedencia por razón de cuidado de hijo.

b) Los contratos de interinidad durante la excedencia por cuidado de hijo.

En lo que respecta a la nueva regulación de la excedencia por razón de cuidado de hijo, esta Ley modifica el régimen anterior en lo relativo a la regulación de la excedencia que el Estatuto de los Trabajadores preveía en su artículo 46. Así como la regulación que, en el ámbito de la Función Pública, tenía establecido la Ley, en este aspecto, muy efímera, por la razón simple y sencilla de que, cinco días más tarde, fue publicado en el «BOE» el Real Decreto Legislativo 1/95, de 24 de marzo, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores.

Esta nueva aparición legislativa representa una refundición de toda la normativa que en relación con el Estatuto de los Trabajadores había venido produciéndose, sobre todo, a partir de la Ley 11/94, de 19 de mayo, más conocida por ser la norma que puso en práctica la tan ansiada y esperada «reforma laboral». Con esta última ley nombrada se modificó la institución del despido, tanto el disciplinario, como el objetivo, de lo que ya hemos avanzado en esta misma revista parte de su alcance.

Se publicaron también otras leyes: 14/94; 10/94, que representan la legalización de las empresas de trabajo temporal, la primera, y la modificación y

nueva regulación de los contratos en prácticas, los formativos y los temporales: mutatis mutandi, los que ocupan el lugar de los conocidos como «Contratos Temporales del R. D. 1989/84, la segunda.

Toda esta abundante y fértil normativa, cada una de las cuales significaba una modificación parcial del Estatuto de los Trabajadores, requería y precisaba una refundición que unificara esta dispersión, unificación refundida que se consigue con el Real Decreto Legislativo 1/95. De ahí que desde que entra en vigor dicho texto refundido absorbe toda esta normativa dispersa y la misma entra a formar parte del mencionado texto refundido, y por ende, del propio Estatuto de los Trabajadores.

Esta Ley 4/95 constituye una manifestación convergente entre las normativas laboral y funcionarial, al unificar dicha ley de manera igual la regulación de la excedencia por razón de cuidado de hijo.

## Duración de la excedencia

Según esta nueva normativa, para atender al cuidado de hijo los trabajadores tendrán derecho a un período de excedencia de tres años.

Cada hijo sucesivo dará derecho a un nuevo período de excedencia, en cuyo caso, este nuevo pondrá fin al que se viniera disfrutando.

## Cómputo de la antigüedad

Una consecuencia importante derivada de la excedencia por tal

causa es la de que, a efectos de antigüedad se computa todo el período que el trabajador pueda permanecer en esta situación. Un derecho este importante y que representa un nuevo paso en el acercamiento de este tipo de exce-





dencias a las de carácter forzoso. Es decir, ahora el cómputo de la antigüedad se extiende a toda la duración de la excedencia, a diferencia de la regulación anterior cuyo cómputo alcanzaba exclusivamente al primer año.

### Otros derechos de la nueva regulación de la excedencia

Otro de los efectos importantes que esta nueva regulación de la excedencia reconoce es el derecho del trabajador a la **asistencia a cursos de formación profesional**.

A estos cursos deberá ser convocado el trabajador por el **propio empresario**, muy especialmente con ocasión de su reincorporación. Lo que significa, que no sólo el trabajador será convocado cuando se reincorpore, sino que puede ser convocado en el interim, durante el período de disfrute de la excedencia.

De este período de excedencia, **durante el primer año**, el trabajador tiene derecho a la **reserva de su puesto de trabajo**. Una connotación más, ésta última que nos acerca al ámbito de la excedencia forzosa. Una vez transcurrido el primer año del período de la excedencia, y

por el resto del plazo al que cada cual se haya acogido, máximo dos años más, la reserva del puesto de trabajo queda referida a la vacante de un puesto del mismo grupo profesional o categoría, afecto éste, general del campo de la excedencia voluntaria.

### Excedencia y desempleo. Excedencia y Seguridad Social

La situación de excedencia para atender el cuidado de cada hijo, no superior a tres años, claro está, tendrá la consideración de **situación asimilada al alta**. Esto significa que, en orden a las prestaciones de Seguridad Social, en lo que respecta al primer año, este período se entiende como efectivamente cotizado y surte efectos tanto para la cobertura del período mínimo de cotización respecto al reconocimiento del derecho a las prestaciones del régimen general de la Seguridad Social, como para la determinación de la base reguladora y porcentaje aplicable para el cálculo de la cuantía de dichas prestaciones.

De cara a obtener las prestaciones por desempleo también tendrá este período de excedencia la consideración de **situación asimilada de alta**. En el bien entendido que dicho período no podrá computarse como de ocupación cotizada para obtener prestaciones de desempleo. Es decir, no genera este período de excedencia derechos de cara a percibir prestaciones, pero se podrá **retrotraer el período de los seis años anteriores** (que son los que se computan para percibir las prestaciones) a la situación legal de desempleo o al momento en el que cesó la obligación de cotizar. Lo que nos indica, que si bien no genera derecho al desempleo este período, por contra, impide que durante el mismo prescriba el derecho a las prestaciones de las que el trabajador pudiera ser acreedor.

En cuanto a los **contratos de interinidad** que puedan cele-

brarse para sustituir al trabajador que esté en situación de excedencia, los mismos generan un **derecho a una reducción en las cotizaciones empresariales a la Seguridad Social** por contingencias comunes. Dicha reducción puede alcanzar hasta el 95 por 100 de la cuota, dependiendo de diversos factores, a saber:

Para tener derecho a reducción de cuotas a la Seguridad Social, los contratos de sustitución deberán celebrarse con:

- Beneficiarios de prestaciones por desempleo, ya sean de nivel contributivo, prestaciones, ya sean de nivel asistencial, subsidio.

- Dichos contratados deberán ser beneficiarios que lleven percibiendo las prestaciones antes indicadas al menos un año.

El porcentaje de las reducciones establecidas están en función del período de excedencia a cubrir del término de tres años máximo al que faculta el Estatuto, según el siguiente esquema:

- Noventa y cinco por ciento durante el primer año de excedencia del trabajador que se sustituye.

- Sesenta por ciento durante el segundo año.

- Cincuenta por ciento, durante el tercer año de excedencia del trabajador que se sustituye.

### Excepciones a estos beneficios

Los indicados beneficios no serán de aplicación a las contrataciones que afecten al cónyuge, ascendientes, descendientes y demás parientes por consanguinidad o afinidad, hasta el segundo grado inclusive del empresario o de quien ostente cargos de dirección o sean miembros del Consejo de Administración de las empresas, que revistan la forma jurídica de sociedad y las que se produzcan con estos últimos. ■

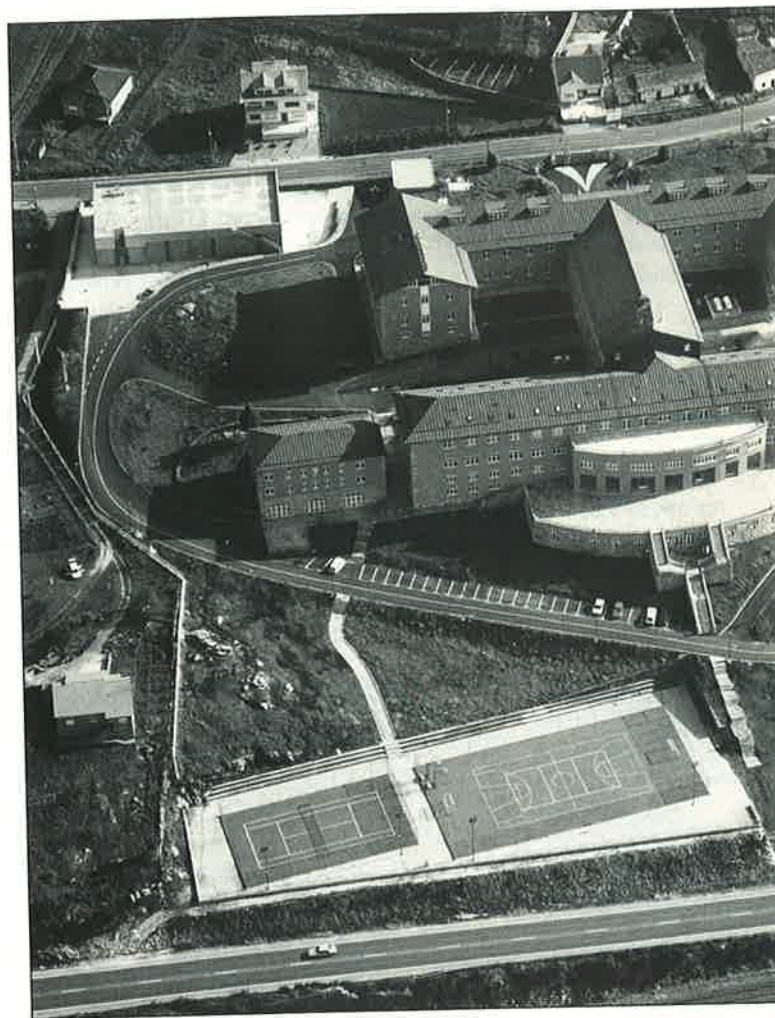
José Manuel  
MARTINEZ GALAN





## Su objetivo es mejorar el conocimiento y aplicación de los Convenios Marítimos de la OIT

Durante tres semanas —desde el 16 de octubre al 3 de noviembre— tendrán lugar en el Centro de Formación Profesional Ocupacional Marítima que el Instituto Social de la Marina tiene en Bamio (Villagarcía de Arosa) unas Jornadas destinadas a mejorar el conocimiento y la aplicación de los convenios internacionales de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en el ámbito de los países iberoamericanos. Estas jornadas se enmarcan dentro del Acuerdo de Cooperación entre el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y la OIT en el campo social marítimo, que se firmó en 1988 a raíz de la celebración de la LXXIV Conferencia Marítima del citado organismo internacional. Para hacer realidad este evento han contribuido, además de los mencionados organismos, el Instituto Social de la Marina, la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, la Dirección General de la Marina Mercante y la Oficina de Relaciones Sociales Internacionales (ORSI). En este encuentro participarán 20 representantes de 10 países iberoamericanos, especialistas en asuntos laborales marítimos.



# JORNADAS IBEROAMERICANAS EN BAMIO

**S**EGUN ha explicado a MAR, el subdirector General de Acción Social del Instituto Social de la Marina, Fernando Álvarez Blázquez, este programa de Cooperación, firmado entre el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y la OIT, tiene como objetivo «mejorar las condiciones de vida y trabajo de la gente del mar, mediante el conocimiento de la normativa marítima de la OIT (convenios y recomendaciones) y su correcta interpretación a fin de aplicarlos debidamente».

Este programa, fruto de un acuerdo firmado en 1988, cuenta con tres frases, según ha informado Fernando Álvarez: una primera en la que se formó a personal español (inspectores de Trabajo y Seguridad Social, médicos de Sanidad Marítima y

asesores técnicos laborales marítimos) en el conocimiento la normativa promulgada por la OIT y en técnicas y procedimientos de inspección de las condiciones de vida y trabajo a bordo.

En una segunda etapa se elaboraron, por parte del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y de la OIT, unos módulos de formación de tripulaciones sobre Legislación Social Marítima (convenios y recomendaciones de la OIT) dirigidos a la enseñanza en los distintos niveles profesionales (Escuelas Superiores de la Marina Civil, Institutos Politécnicos y Formación Profesional Ocupacional Marítima).

Asimismo, se prepararon, durante esta fase, que se ejecutó entre 1989 y 1990, una serie de guías a fin de facilitar la aplica-

ción a bordo de la normativa social marítima, especialmente los convenios y recomendaciones mencionados.

El objetivo de estos materiales, es mejorar el conocimiento entre los capitanes, oficiales y tripulantes de la normativa social marítima aplicable a la gente del mar, así como ilustrarles en cómo ejercitar sus derechos y obligaciones.

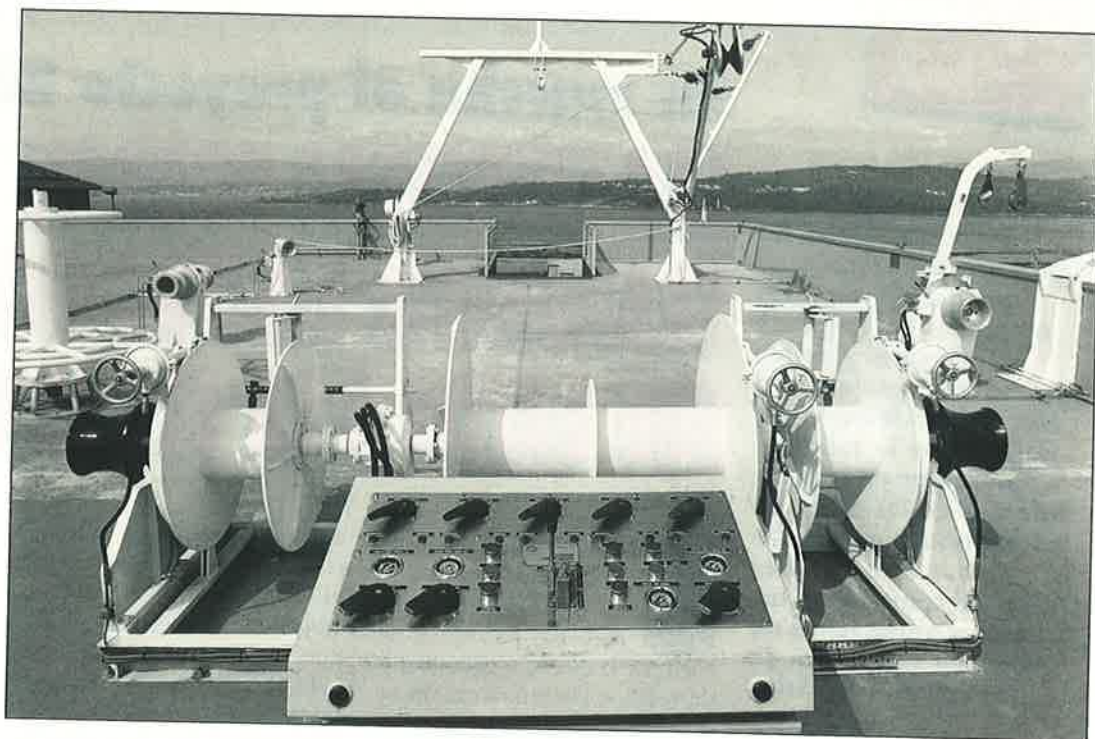
Por último, en la tercera fase, que es la que está en marcha en la actualidad y que culminará con las jornadas a celebrar en Bamio en octubre, se trata de proyectar toda esta experiencia a países iberoamericanos para conseguir mejorar el conocimiento y la aplicación de los convenios internacionales de la OIT en aquellos países.

### Efecto multiplicador

Se pretende también asesorarles en la adaptación de sus propias legislaciones a los convenios de la OIT que hayan firmado, facilitar nuevas ratificaciones y contribuir al reforzamiento de los sistemas de inspección para la aplicación de esta normativa.

Esta última fase ha requerido un exhaustivo trabajo de coordinación entre la OIT y el Instituto Social de la Marina, a fin de dar a conocer el proyecto en los distintos países iberoamericanos. Pero los esfuerzos han fructificado y, finalmente, serán diez los países que participarán: Argentina, Brasil, Uruguay, Chile, Perú, Ecuador, Colombia, Panamá, Cuba y Costa Rica. Los especialistas presentes en Bamio serán 20: dos por cada país, que





nales en el trabajo marítimo que no estaban muy extendidas, pero que han empezado a ser tenidas en cuenta desde la firma del Tratado de Viña del Mar en 1992, suscrito por Argentina, Brasil, Paraguay y Chile. Con este proyecto se ha despertado un verdadero interés social en el sector marítimo».

Otro aspecto que valora muy positivamente el señor Vilches es la contribución que las enseñanzas que se impartan en las Jornadas de Bamio tendrán para ayudar a los países que tengan que suscribir acuerdos de OIT a adaptar sus legislaciones a estas normas y de ahí que vea la oportunidad de que en el proyecto participen, tanto representantes de la autoridad laboral como de la marítima, para que ambas conozcan la legislación y se responsabilicen de su cumplimiento.

En definitiva, que lo que se espera de estas Jornadas de Bamio es que no sean la última fase de un proyecto, sino el punto de partida para ese efecto «multiplicador» que deberán ejercer los participantes, y que sirva para mejorar los sistemas de inspección laboral marítima en las embarcaciones, hecho que contribuirá a mejorar las condiciones de vida, seguridad y trabajo de la gente del mar. ■

**Concha  
HERNANDEZ CARAZO**

## PROGRAMA

Salvo algún ajuste de última hora, la propuesta de programa a realizar durante las tres semanas que durará el encuentro de Bamio está dividido en varios campos:

### 1. Organización en España de la Inspección en el sector marítimo

- Inspección de Trabajo y Seguridad Social.
- Instituto Social de la Marina.
- Dirección General de la Marina Mercante.

### 2. Estudio de los Convenios Marítimos

- Marco Legal y Jurídico.
- Acuerdos Internacionales Marítimos OMI/OIT.
- Marco legal en los países participantes para la aplicación de los convenios.
- Convenio 147 de la OIT.
- Nomenclatura naval para la inspección.

### 3. Aplicación práctica de los convenios

- Inspección de las condiciones de trabajo a bordo de buques: directrices y procedimiento.
- Inspección de buques de acuerdo con la normativa española y el Memorandum de París.
- Prácticas de inspección de las condiciones de trabajo a bordo de buques (lugares a determinar) en cuatro grupos diferentes de trabajo.
- Visita a un Centro de Seguridad Marítima.
- Puesta en común de los distintos grupos de prácticas.

### 3. Aplicación práctica de los convenios

- Formación en Seguridad Marítima y Formación Sanitaria.
- Visitas a instalaciones del Instituto Social de la Marina que dan respuesta a Convenios OIT.
- Clausura.

serán un inspector de trabajo y otro de seguridad marítima.

Según ha explicado a MAR, el consultor regional de la OIT en actividades marítimas en Iberoamérica y coordinador del programa, Torcuato Vilches: «se ha buscado minuciosamente el perfil de los especialistas que participarán en estas jornadas, a fin de que aúnen conocimientos marítimos y laborales, ya que estos participantes desarrollarán en el futuro un "efecto multiplicador", una vez finalizado el curso en España, trasladando a sus respectivos países los conocimientos adquiridos para implementar estrategias en la materia».

Asimismo, el representante de la OIT para Iberoamérica valoró muy positivamente la iniciativa del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y del ISM de poner en marcha este proyecto «ya que coincide -señaló- con un momento en que los países iberoamericanos están demostrando un gran interés por las normas internacio-



## En marcha el proyecto RED

# LAS EMPRESAS PODRAN TRANSMITIR ELECTRONICAMENTE SUS DATOS A LA SEGURIDAD SOCIAL

La Tesorería General de la Seguridad Social ha aprobado los programas que permitirán a las empresas del Régimen General y de los Regímenes Especiales del Mar y de la Minería del Carbón que lo soliciten, presentar en soporte informático los datos de las relaciones nominales de sus trabajadores (TC 2), así como las altas, bajas y variaciones de éstos, en sustitución de los actuales modelos en papel.

Una resolución de la Dirección General de la Tesorería de la Seguridad Social, que entró en vigor el pasado día 8 de junio, determina los soportes informáticos y programas válidos para el intercambio electrónico de datos, el modelo de solicitud de autorización y las condiciones específicas para el uso de estos sistemas.

La conexión electrónica, informática o telemática con la Seguridad Social la podrán solicitar las empresas, grupos de empresas, entidades en concierto de asistencia sanitaria y profesionales colegiados que lo deseen y pertenezcan a los regímenes citados. Los interesados podrán optar por dos modalidades de soporte: el soporte magnético, exclusivamente para las relaciones nominales de trabajadores y el intercambio electrónico de datos, tanto para las relaciones nominales de trabajadores como para la comunicación de altas y bajas y variaciones de datos de los trabajadores.

**E**STA Resolución de la Tesorería General viene a desarrollar la Orden del pasado 3 de abril por la que se aprobó el uso de medios electrónicos, informáticos y telemáticos en relación con la inscripción de empresas, afiliación, altas y bajas de trabajadores, cotización y recaudación en el ámbito de la Seguridad Social y en la que se preveía la implantación gradual de estas nuevas tecnologías a través de distintas resoluciones.

Esta normativa abre el camino legal para que la Tesorería General de la Seguridad Social lleve a cabo la implantación gradual de los medios electrónicos e informáticos en estas actuaciones administrativas.

### Proyecto RED

Con ello se pretende avanzar más en la tecnificación y modernización de los procedimientos administrativos dentro del Plan Integral de Modernización de la Gestión de la Seguridad Social.

Dentro de los proyectos que actualmente está desarrollando la Secretaría General para la Seguridad Social, a fin de continuar avanzando en dicho Plan, figura el Proyecto RED (Remisión Electrónica de Documentos), cuyo objetivo es la supresión del soporte papel en los procedimientos internos. Dicho proyecto, a través de la aplicación de avanzadas tecnologías, tiene como objetivo las transmisión directa por correo electrónico, de ordenador a ordenador, de los movimientos de afiliación,

altas y bajas de trabajadores y los documentos de cotización (TC 2) por parte de las empresas o los agentes sociales que presten sus servicios. Con ello se evitarán desplazamientos a los interesados, se incorporarán los datos relativos a las bases de cotización de cada uno de los trabajadores en tiempo real y se eliminarán costes de traslado y tratamientos de las documentación.

Este Proyecto RED se ha desarrollado a través del Centro Nacional de la Recaudación (CENDAR), dependiente de la Tesorería General de la Seguridad Social, y en colaboración con las empresas Software AG y MAIL. Este acercamiento de la Administración de la Seguridad Social a las empresas se hará mediante el sistema EDI (Intercambio Electrónico de Datos), gracias al cual las empresas podrán remitir automáticamente los documentos de cotización (TC 2) y los datos de afiliación de los trabajadores directamente desde un PC.

Para facilitar el tratamiento de los citados documentos el Proyecto RED ha contemplado el desarrollo de una serie de aplicaciones destinadas a la gestión de los remitentes, atención automática del sistema de correo electrónico, validación de envíos y producción de acuse de recibo.

### Nueva normativa

Precisamente estos últimos aspectos son los que contempla la nueva normativa aprobada por el Ministerio de Trabajo y Seguri-

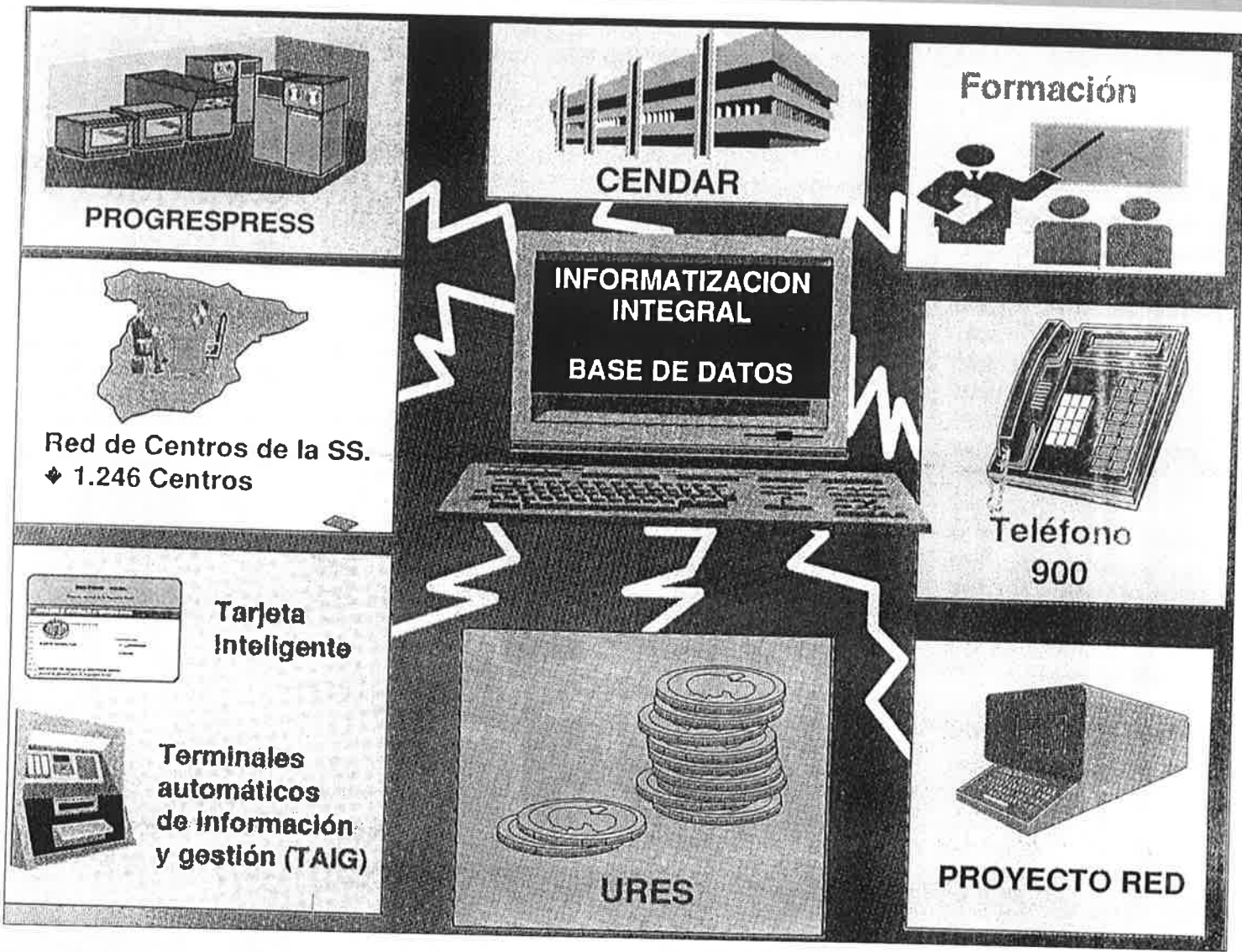
dad Social plasmada en la orden de 3 de abril pasado («Boletín Oficial del Estado» del día 7 de ese mismo mes) y la posterior resolución de la Tesorería General del pasado 23 de mayo, y que entró en vigor el 8 de junio (publicada en el «BOE» de 7 de junio).

Para que las empresas realicen estos trámites, por medios informáticos y electrónicos, la Orden citada en primer lugar establece que deberán solicitar autorización expresa de la Tesorería General de la Seguridad Social. También podrán hacer uso de este procedimiento de transmisión de datos por medios informáticos las agrupaciones de empresas, los autónomos y los profesionales colegiados que los necesiten para el ejercicio de su actividad. La autorización quedará formalizada en un documento que la Dirección General de la Tesorería facilitará a los interesados. Los actos administrativos así realizados tendrán plena validez y eficacia.

La Orden regula también la posibilidad de obtener copia impresa de las actuaciones tramitadas para que surtan efectos ante terceras personas u organismos. La información escrita sobre papel, si fuese necesaria, será autorizada con la inclusión en la misma del número secuencial del documento, la huella electrónica y la clave de identificación de la Tesorería. Este requisito avalará el contenido de la información, dando certificación de autenticidad para que surta efectos ante terceros.

La implantación de estos nuevos procedimientos, que suprimen millones de documen-





tos en papel, se hará gradualmente, a medida que la demanda y las necesidades de gestión lo requieran y permitan. La Tesorería General de la Seguridad Social tiene que aprobar, previamente, los programas, aplicaciones, diseños y estructuras de datos que vayan a ser utilizados, y difundirá públicamente sus características.

Los trabajadores continuarán teniendo acceso a la relación nominal de trabajadores de la empresa, actuales TC 2, bien en su forma impresa o bien mediante la presentación en la pantalla de ordenador o terminal informático.

En la posterior Resolución, a la que hemos hecho referencia, se ha regulado la aplicación de los medios informáticos, electrónicos y telemáticos en relación a las afiliaciones, altas,

bajas, cotizaciones y recaudaciones del Régimen General y de los Regímenes Especiales del Mar y de la Minería del Carbón. Para comenzar la utilización de estos medios tecnológicos las empresas de los citados Regímenes solicitarán a la Dirección General de la Tesorería General de la Seguridad Social autorización previa. Esta autorización, así como la aceptación de las condiciones de la misma por parte de quienes las hubieran solicitado se formalizarán en un documento que la Tesorería General facilitará a los interesados conforme a un documento ya diseñado al efecto.

Cuando se haya producido la autorización, las empresas podrán optar por dos modalidades de soporte informático excluyentes entre sí: soporte magnético para las relaciones

nominales de los trabajadores, exclusivamente e intercambio electrónico de datos para las relaciones nominales y para la afiliación, altas, bajas y variaciones de los trabajadores.

La presentación en soporte informático y la conexión por medios electrónicos se realizará tan pronto como lo permitan los medios tecnológicos de que dispongan los interesados, sin sobrepasar el plazo máximo de seis meses a contar desde que se haya comunicado la autorización para utilizarlos.

La Resolución de la Dirección General de la Tesorería General de la Seguridad Social (que recordamos que está publicada en el «BOE» de 7 de junio de 1995) se completa con varios Anexos en los que se incluye un Glosario de Términos en los que se explica que es el Correo Elec-

trónico, el Código de Cuenta de Cotización, la Huella Electrónica y el EDI (Intercambio Electrónico de Datos). También se explican las condiciones generales para la utilización de este último sistema, señalando que para ello se podrán usar Redes de Valor Añadido, tanto de tráfico de mensajería interpersonal como de compensación, como pueden ser EDIFACT, elaborada por la CEE/ONU, o las propias de la Administración, y en particular la red de comunicaciones denominada SILNET del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Asimismo, la Resolución recoge los modelos de documentos de autorización, tanto para soporte magnético como para intercambio electrónico de datos. ■

**Concha HERNANDEZ CARAZO**



# MUERTE EN EL MAR

**A veces en alta mar se da la desgraciada circunstancia de que alguna de las personas que van a bordo fallece. Antes de dar por muerta a una persona hay que cerciorarse de que está realmente muerta y no inconsciente o desvanecida. He aquí algunos de los signos iniciales y tardíos de fallecimiento, así como una serie de normas a seguir ante dicha situación.**

## Sanidad a bordo

### Signos iniciales

- 1. Cese de la respiración:** no hay movimientos de tórax y abdomen. Si respira, aunque sea muy débilmente, se puede comprobar acercando a la nariz y a la boca un espejo, que quedará empañado.
- 2. Cese de los latidos cardíacos:** pueden ser muy débiles y el pulso imperceptible, por lo que hay que aplicar directamente el oído sobre el corazón.
- 3. La piel está pálida.**
- 4. Las pupilas están muy dilatadas** y no reaccionan a una luz potente que incida directamente sobre ellas.
- 5. Los ojos están hundidos** y vidriosos, los párpados están medio cerrados y el globo ocular es insensible al tocarlo.
- 6. Los músculos pierden tono.** Al levantar un miembro y soltarlo cae.
- 7. No reacciona ante estímulos dolorosos.**

Todos estos signos pueden presentarse en la persona que haya sufrido descargas eléctricas, intoxicaciones, inmersión prolongada, etcétera, sin que todavía puedan considerarse realmente muertos, por lo que es conveniente continuar con la reanimación hasta la aparición de los signos tardíos de muerte.

### Signos tardíos

- 1. Enfriamiento del cuerpo.**
- 2. Rigidez cadavérica:** aparece a las pocas horas del fallecimiento y no desaparece hasta pasadas veinticuatro horas o más. Comienza por los músculos de la cara. Tener en cuenta que la rigidez puede adquirirse enseguida en caso de descargas eléctricas, por lo que en este caso deben continuarse las maniobras de reanimación.
- 3. Livideces cadavéricas:** son unas manchas amoratadas

que aparecen en la piel, en las zonas declives del cuerpo. Así, si el cadáver está acostado sobre su espalda, aparecen en la región posterior del cuello, espalda y glúteos.

**4. Mancha verde:** aparece en el abdomen, después de veinticuatro-cuarenta y ocho horas.

**5. Putrefacción:** comienza cuando desaparece la rigidez cadavérica, dependiendo el momento de iniciación de la temperatura ambiental.

Ante la evidencia de muerte hay que pensar si darle sepultura en la mar o conservarlo a bordo (en el frigorífico) hasta arribada a puerto.

Antes conviene hacer un registro sobre el mismo lo más detallado posible, tanto si ha muerto a bordo como si se tratase de un cadáver rescatado de la mar, anotando los siguientes datos, que servirán a modo de identificación del cadáver:

1. Nombre y apellidos.
2. Domicilio.
3. Nacionalidad.
4. Edad. Si no se sabe, la aproximada.
5. Estatura. Se mide tomando como referencia la cabeza y el talón.
6. Color de la piel.
7. Color del cabello.
8. Deformidades.
9. Tatuajes.
10. Cicatrices.
11. Heridas, contusiones y fracturas.
12. Abrir la boca del cadáver y anotar las piezas dentarias que faltan, así como si hay prótesis.
13. Si es posible, una impresión personal sobre las causas que motivaron el fallecimiento.
14. Tomas de huellas, para lo cual se deberán seguir estos pasos:

a) Amasamiento previo de los dedos para atenuar la rigidez cadavérica.

b) Si los pulpejos de los dedos están muy arrugados, inyectar debajo de la piel vaselina líquida o aceite.

c) Sumergir la mano en agua caliente unos minutos.

d) Entintar los dedos tras haberlos secado previamente.





e) Tomar la impresión haciendo rodar los dedos sobre la superficie e imprimir la huella.

Hay que hacer un inventario de todos los efectos personales y pertenencias del difunto, que debidamente empaquetados y sellados se entregarán a las autoridades del puerto al tiempo que se declara la defunción.

Estas comprobarán su contenido en presencia de la persona que los entrega, a quien darán después un recibo.

## Normas a seguir ante un cadáver

### Conservación del cadáver

En caso de que se decida mantener el cadáver a bordo se seguirán los siguientes pasos hasta la llegada a puerto. Tras haber extendido el certificado de defunción y haber transcurrido veinticuatro horas desde la misma.

1. Se lavará y secará muy bien el cadáver excepto en el caso de que se sospeche que el

fallecimiento haya sido debido a enfermedad cuarentenable o puedan concurrir motivos médico-legales.

2. Se le cerrarán los ojos.  
3. Se le cerrará la boca, sujetándole con una venda ancha que irá por debajo de la barbilla y se atará en la cabeza.  
4. Se introducirá un tapón de algodón en cada orificio nasal.  
5. Con unas pinzas se introducirá un tapón de algodón en el recto.

6. Proceder a sujetar con una venda o esparadrapo la base del pene.

7. Poner las manos cruzadas sobre el pecho, atando las muñecas para evitar que se separen.

8. Extender las piernas y, a la altura de los tobillos y las rodillas, sujetarlas mediante una atadura; así mantendrán la posición.

9. Envolver el cadáver en una sábana y a continuación en un plástico o lona impermeable y depositarlo en una cámara frigorífica.

## Sepultamiento en la mar

En el caso de que se haya decidido no transportar el cadáver a puerto, se realizarán los mismos preparativos que en el caso anterior, y se procederá a que la tripulación presente sus últimos respetos al compañero fallecido.

Para realizar el sepultamiento se seguirán los siguientes pasos:

1. Envolver el cadáver con una lona y colocarle unos pesos atados a los tobillos.

2. Poner unos bastidores junto a la borda del barco sobre los que se colocará el cadáver situado sobre una superficie plana, cubierta con la bandera del barco y con los pies orientados hacia el mar.

3. Se procederá al sepultamiento una vez realizada la ceremonia que se estime oportuna, parando los motores si las condiciones de la mar lo permiten. ■

## SANIDAD MARITIMA

### ACTA DE DEFUNCION OCURRIDA A BORDO DE UN BUQUE

En el mar, a bordo del buque ..... de la matrícula de..... yo, D. ...., Capitán o Patrón del mencionado buque, procedo a levantar acta de defunción del tripulante D. .... (añadir cuántos datos sean posibles: lugar de nacimiento, fecha, domicilio, estado civil, DNI, etcétera), según consta en la documentación de a bordo y en la hallada en poder del finado.

La defunción sobrevino a las ..... horas, del día ..... a consecuencia de ..... (accidente, etcétera) (o ignorando las causas) conservándose el cadáver para su desembarque a la llegada al puerto de ..... (o haciendo constar que se le ha dado sepultura en la mar por ser imposible su conservación a bordo sin peligro para la salud de los demás —esto sólo puede hacerse después de transcurridas veinticuatro horas y de presentar el cadáver señales inequívocas de muerte—), transcribiéndose en el Libro Diario de Navegación.

Y para que conste, y remitir a la Autoridad Competente, expido la presente a bordo, a las ..... horas, del día ..... de..... 199 .....

Fdo.:.....

NOTA: Este acta de defunción se escribe en un folio para entregarlo a la llegada a puerto, y se escribe exactamente lo mismo en el Diario de Navegación.





# Guía Laboral 1995

**E**L Ministerio de Trabajo y Seguridad Social acaba de presentar la novena edición de la Guía Laboral correspondiente al presente año. Como en años anteriores, se pretende difundir los servicios y prestaciones competencia de este departamento, e igualmente toda la normativa referente a Seguridad Social, Trabajo y Empleo, todo ello en un lenguaje fácilmente asequible y formando parte de la política de comunicación del Ministerio.

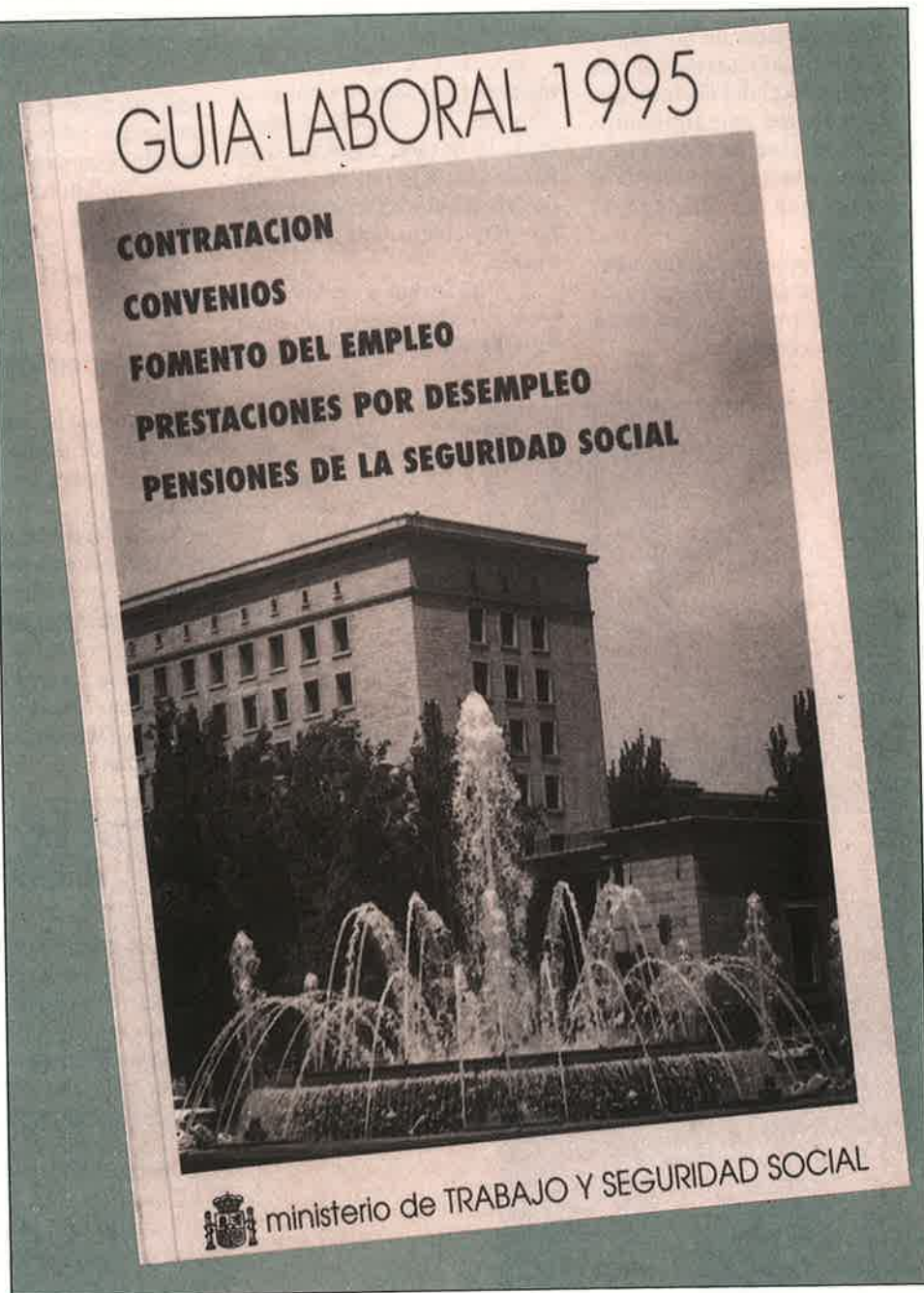
Esta política se traduce en una serie de publicaciones divulgativas e igualmente en el funcionamiento de la red de Oficinas Integrales de Información Socio-Laboral que, en 1994, ha resuelto millón y medio de consultas, y desde su creación, más de dos millones.

Concretamente, en esta publicación, realizada por el personal de la Subdirección General de Información Administrativa, se hace una síntesis de la actuación informática del Departamento, cumpliendo con el compromiso de publicación anual que se hizo al presentar la Guía de 1987, y de la que sumando sus diversas ediciones se han editado más de medio millón de ejemplares.

En años precedentes la Guía tuvo una excelente acogida en los medios profesionales, sindicales, la docencia, y en general, entre los ciudadanos del país. Fuera de nuestras fronteras también goza de un amplio prestigio, especialmente en los países de la Unión Europea y Estados Unidos, lo que ha llevado a sus responsables a editarla, por cuarto años, en inglés y francés.

La edición que se acaba de presentar y que está a la venta en librerías del Servicio de Publicaciones del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, y en otros establecimientos editoriales (quioscos y librerías), ha sido cerrada a 19 de mayo.

Está dividida en 14 capítulos, en los que se explica cómo buscar empleo; cómo se crean empresas y puestos de trabajo; cómo se contratan trabajadores y ventajas de cada tipo de contrato; modificación, suspensión y extinción del contrato de trabajo; relaciones especiales de trabajo; cuáles son las otras formas de empleo: cooperativas, sociedades anónimas laborales y autoempleo; cómo se protege al trabajador desempleado; servi-



cios de Inspección y Seguridad e Higiene en el Trabajo; la sindicación de los trabajadores; la negociación colectiva; derechos y deberes en relación con la Seguridad Social; supuestos prácticos y situación de los servicios centrales y periféricos del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social y organismos dependientes de él.

Con este texto se da un paso más para que se conozca mejor la compleja realidad sociolaboral, de los que se derivará

una mejor utilización de sus servicios para los ciudadanos de este país.

Para cualquier información sobre temas contenidos en esta Guía hay que dirigirse a la Subdirección General de Información Administrativa del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. C/Agustín de Bethancourt, 4, en Madrid, o a las direcciones provinciales de este Ministerio y Oficinas de Información Socio-Laboral. ■

C. M.



# Líderes en motores y logística Tecnología alemana



Nunca fue tan asequible  
la mejor tecnología alemana.

Deposite su confianza sólo en productos originales DEUTZ.



**DEUTZ**  
**DITER**



**DEUTZ Motor España S. A.**  
**KHD DEUTZ SERVICE España S.A.**

Avda. de los Artesanos, 50  
28760 Tres Cantos (Madrid)  
Tel. 91 / 807 45 55 · Fax 91 / 807 45 57



Evitar el riesgo, una responsabilidad mutua.



## SEGUROS DE BARCOS Y MERCANCIAS

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

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

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

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

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



Con seguridad, hacia el futuro.

# MURIMAR

MUTUA DE RIESGO MARITIMO

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