

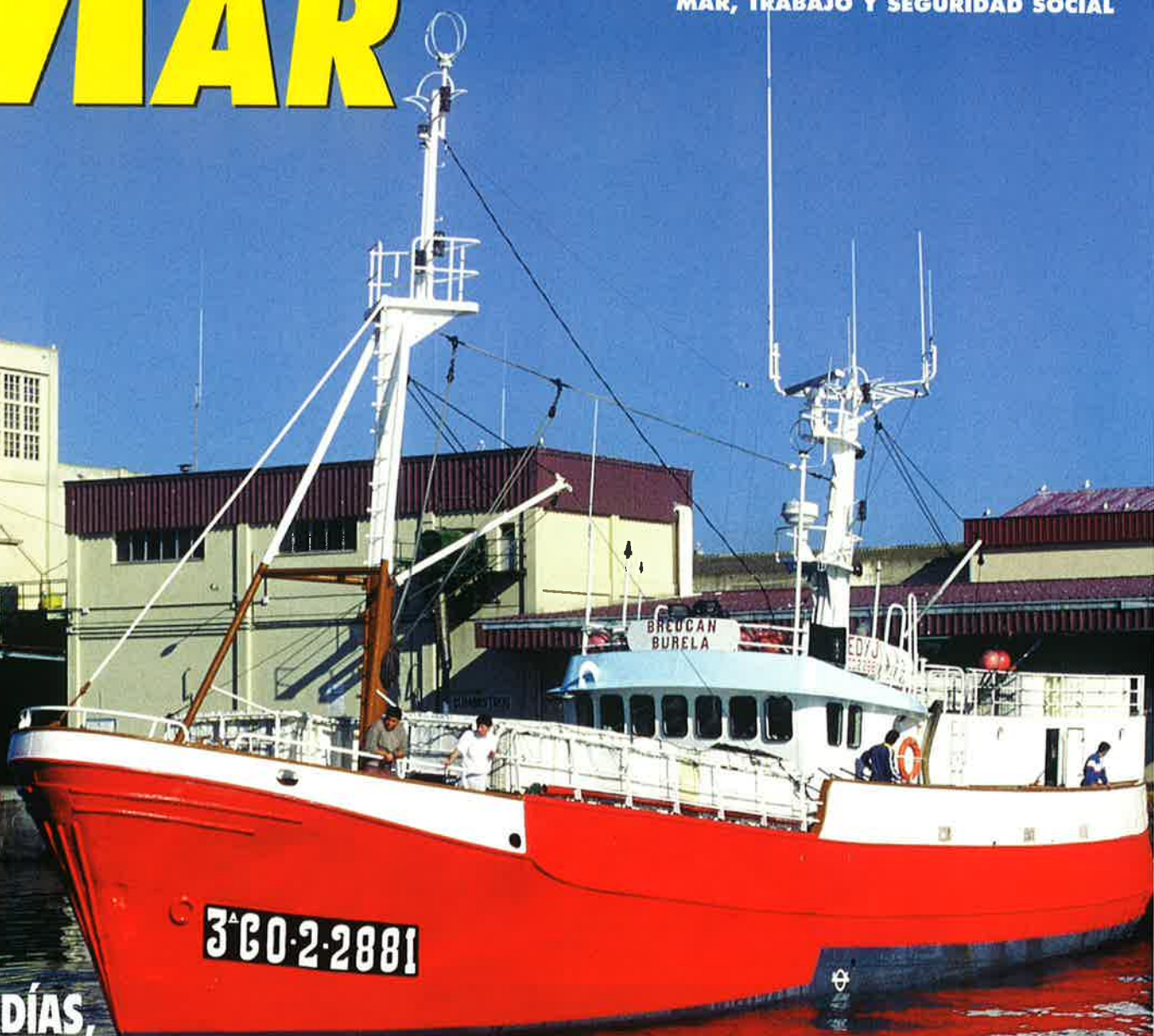
MAR

N.º 380 - FEBRERO 2000

B

ALANCE DE UNA
LEGISLATURA

MAR, TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL



LAS
COFRADÍAS,
POR LA
CONTINUIDAD

Juan Carlos Aparicio,
Ministro de Trabajo
y Asuntos Sociales

LA SEGURIDAD SOCIAL
CUMPLIÓ
100 AÑOS CON
BUENA SALUD

EXPO RÀPITA 2000

28 D'ABRIL A 1 DE MAIG
Sant Carles de la Ràpita

XII FIRA ESTATAL
NÀUTICO-PESQUERA



 Ajuntament de
Sant Carles de la Ràpita

 Diputació de Tarragona

 Ministerio de Agricultura Pesca y Alimentación
Secretaría General de Pesca Marítima - FROM

 Consell Comarcal

 Caixa Tarragona

Las últimas semanas han sido tiempo, entre otras cuestiones, de aniversarios y balances. Repaso a la historia pasada y también a la más reciente. La Seguridad Social cumplió su centenario y desde la Administración se festejó la conmemoración, no solamente para hacer historia sino, sobre todo, para certificar la buena salud en este momento de la Seguridad Social con una evolución positiva en el número de afiliados y en el funcionamiento general del Sistema. A escasas fechas de la celebración de las elecciones generales, el Gobierno, como es habitual en estos casos, hizo su balance destacando los hechos más significativos, como la política de pactos con las organizaciones sindicales, el buen comportamiento del empleo, la afiliación a la Seguridad

100 DÍAS

DE ANIVERSARIOS Y BALANCES

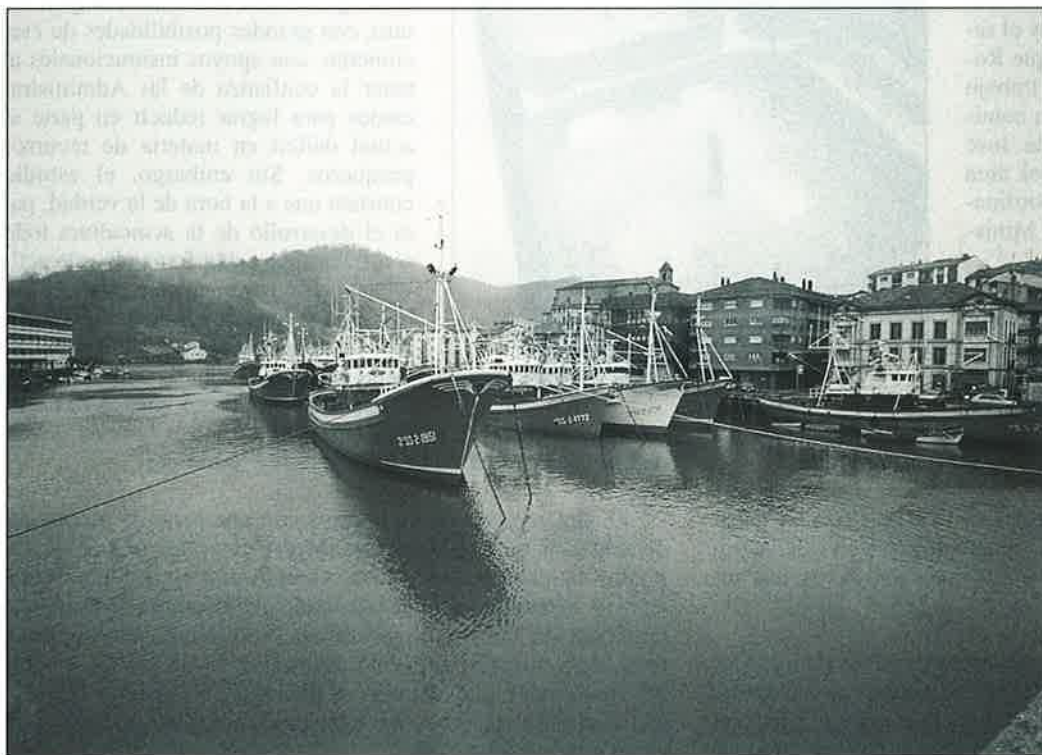
Social y, en materia de pesca, el desarrollo de una política de estructuras con inversiones por 400.000 millones de pesetas en los últimos seis años y unas previsiones para invertir otros 500.000 millones hasta el año 2006.

En la actualidad marítimo-pesquera, cabe destacar en primer lugar el accidente del petrolero Erika ante las costas francesas, pero, sobre todo, el debate abierto sobre el transporte de crudo por mar y los riesgos que ello conlleva. Bruselas ha tomado nota del problema y se plantea la necesidad de revisar esta política de transporte ante los riesgos que ello conlleva para todo el mundo. Extraoficialmente se considera que nada menos que el 35% de las flotas que se dedican en la actualidad a este tipo de fletes no cumplirían las condiciones mínimas de seguridad que se requieren para el tráfico de estos productos. Se trata de una flota envejecida y con barcos fuera de la nor-

mativa exigible como sería la obligación del doble casco. Todo ello ha dado lugar en los últimos tiempos a graves siniestros con miles de toneladas vertidas al mar que han destruido miles de kilómetros de costa con todos sus ecosistemas. Lo del "Erika" ha sido una llamada más de atención a la responsabilidad de los políticos frente a las banderas de conveniencia o a armadores sin escrúpulos que solo buscan el negocio fácil sin medir los efectos de un accidente.

En el sector de la pesca hay dos noticias a destacar. La primera la reciente aprobación por la UE de la nueva OCM para los productos de este sector donde se prima la calidad, así como el desarrollo de las organizaciones de productores para apoyar la regulación en la pesca. La segunda, la negociación pendiente con Marruecos para renovar un acuerdo de pesca. Rabat no ha dado hasta la fecha ni un solo paso en materia de pesca y únicamente se ha limitado a plantear nuevas exigencias en materia agrícola. Las negociaciones podrían iniciarse a partir del mes de abril, cinco meses después de finalizado el acuerdo. En el sector no se entiende cómo Rabat no negocia con Bruselas, mientras asume otros acuerdos con terceros países que siguen faneando en sus aguas. Armadores y marineros estarían satisfechos con las ayudas arbitradas desde la Administración española, pero no entienden la posición de Marruecos. ■

Vidal Maté



LIBRO BLANCO DE LA ACUICULTURA EN ESPAÑA

**Edita: Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación
(Secretaría General de Pesca Marítima)**

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a través de la Secretaría General de Pesca Marítima, ha editado el borrador del Libro Blanco de la Acuicultura en España que pretende ser un compendio de todo lo que rodea a esta actividad de cara a su proyección en el futuro. Este trabajo ha sido realizado bajo la dirección del secretario general de Pesca Marítima, Samuel Juárez, así como del director general de Recursos Pesqueros, José Ramón Barañano, y del subdirector general del caladero nacional y acuicultura, Antonio García Elorriaga. Igualmente, desde la Administración pesquera han colaborado en el mismo el subdirector de comercialización pesquera César Secáñez y el secretario general del From Enrique Rolandi. Para la ejecución de este trabajo se contó con la existencia de un comité técnico bajo la dirección de José Luis González Serrano, jefe del área de caladeros con un equipo coordinador compuesto por técnicos del Ministerio y de la empresa Tragsatec.

Igualmente ha funcionado un comité consultivo que aportó su asesoramiento de diferentes reuniones de trabajo compuestas por las organizaciones más representativas en la producción acuícola en España así como por fabricantes de piensos destinados a este sector.

El Libro Blanco analiza el sector de la acuicultura en España partiendo desde un estudio del medio geográfico y de la realidad del sector en cada uno de los diferentes productos más importantes.

En el trabajo se realiza un estudio comparativo de los diferentes programas con análisis sobre las estructuras organizativas en cada cultivo, su marco administrativo, la estructura financiera, la política de ayudas para su desarrollo, la política zoonomi-



aria y sanitaria, la planificación hidrológica, la planificación del litoral, procesos y política de formación, necesidades tecnológicas, la investigación, gestión medioambiental, técnicas emergentes, mercados o estrategias futuras. Un dato de interés es que, en cada uno de los capítulos a estudio, se llega a unas determinadas conclusiones así como a las propuestas de actuación, por lo que se trata de una obra con una parte informativa muy importante para hacer una radiografía de la actividad, pero profundizando en cada una de las cuestiones. Por esta razón, se trata de un trabajo básico para el sector, para quienes están ya dentro y para quienes se quieren acercar al mismo, donde se desmitifican también algunas aureolas que se han difundido fácilmente en los últimos años en relación con esta actividad.

Una de las conclusiones más claras de este libro blanco señala que se trata de un sector donde dominan las contradicciones. Por un lado se ha difundido la imagen de una actividad con gran futuro, con grandes posibilidades de crecimiento, con apoyos institucionales al tener la confianza de las Administraciones para lograr reducir en parte el actual déficit en materia de recursos pesqueros. Sin embargo, el estudio constata que a la hora de la verdad, para el desarrollo de la acuicultura todo son trabas que están frenando esta actividad, razón por la cual se aconseja calificar el mismo como sector estratégico para asegurar más su desarrollo. El estudio insiste en que la acuicultura en España en los últimos años, a pesar de

los apoyos oficiales habidos sobre el papel, a la hora de la verdad ha estado sometida a obstáculos de todo tipo.

Finalmente, el trabajo termina con una serie de propuestas de actuación para el futuro que responden a cada uno de los capítulos estudiados, como marco administrativo, política financiera y tributaria, ayudas, sanidad, planificación hidrológica, planificación territorial, formación profesional, investigación, tecnología o medio ambiente. En definitiva un trabajo a partir del cual se abre el desarrollo de diferentes normativas que aseguren su futuro para que las actuales expectativas óptimas coincidan con la realidad. ■



12
EL "ERIKA" SE ROMPIÓ EN EL MAR
El petrolero "Erika" se rompió en el mar frente a las costas y reabrió el debate sobre el transporte de crudo por mar.



8
CENTENARIO DE LA SEGURIDAD SOCIAL
La Seguridad Social acaba de cumplir los cien años de existencia con buena salud.



24 **NUEVA OCM DE PESCA**
Bruselas aprobó la nueva Organización Común de Mercado con apoyo a la calidad y a las Organizaciones de Productores.

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

Director general: Rafael Mateos Carrasco.

Director: Vidal Maté.

Redacción: Raúl Gutiérrez, S. de Francisco, Mery Varona, Concha Hernández Carazo y Jesús M. Salamanca. **Fotos:** Jesús Navarro

Secretaría de Redacción: María Victoria Ugarte.

Para entrar en contacto con el ISM: **Alicante:** Casa del Mar. Muelle del Poniente - Tel. 965 22 34 53. **Almería:** Casa del Mar - Tel. 951 23 82 22. **Baleares:** Casa del Mar. Muelle Viejo, s/n - Tel. 971 72 56 06. **Barcelona:** Puigxuriguier, s/n - Tel. 93 441 05 15. **Bilbao:** Virgen de Begoña, 32 - Tel. 94 412 61 00. **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. **Gulpúzcoa:** Casa del Mar. Pasaje de San Pedro - Tel. 943 39 86 40. **Huelva:** Casa del Mar. Avda. Hispano-América, s/n - Tel. 955 25 75 65. **La Coruña:** Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal - Tel. 981 28 70 00. **Las Palmas:** Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. 928 26 43 58. **Lugo:** Carril dos Loureiros, s/n - Tels. 982 22 34 50 ó 22 34 54. **Madrid:** Luisa Fernanda, 16 - Tel. 91 241 97 60. **Málaga:** Puente del Carmen, s/n - Tel. 952 22 72 75. **Melilla:** Casa del Mar. Avda. de la Marina Española, 7 - Tel. 95 267 88 00. **Santa Cruz de Tenerife:** Avda. de Anaga - Tel. 922 27 11 50. **Santander:** Casa del Mar. Avda. Soliteza, s/n - Tel. 942 21 46 00. **Sevilla:** Fernando IV, 1 - Tel. 954 27 80 04. **Tarragona:** Casa del Mar. Fco. Bastos, 19 - Tel. 977 24 03 87. **Valencia:** Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. 96 331 99 00. **Vigo:** Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. 986 29 09 50. **Villagarcía de Arosa:** Casa del Mar. Avda. de la Marina, s/n - Tel. 986 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

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

Publicidad: Instituto Social de la Marina. Génova, 20. 28004 MADRID. Teléfonos 91 310 04 07/319 35 65. Fax 91 319 91 34. María Victoria Ugarte.

Imprenta: ARTEGRAF. Sebastián Gómez, 5. 28026 MADRID. Depósito Legal: M. 16516/1963. NIPD: 205-00-001-2

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.

Tras la dimisión de Manuel Pimentel

Juan Carlos Aparicio, nuevo ministro de Trabajo y Asuntos Sociales



Juan Carlos Aparicio ha sido nombrado Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales en sustitución de Manuel Pimentel. El relevo en este departamento ministerial se produjo el pasado lunes día 21, tras la dimisión de Manuel Pimentel. El nuevo titular de Trabajo anunció, nada más tomar posesión de su cargo, que va a continuar las mismas líneas de gestión seguidas por el ministerio en los últimos cuatro años, período en el que, según su opinión, se ha producido una creación de riqueza sostenida y estable que se ha traducido en la creación de empleo de calidad. "Empleo -ha dicho- que cotiza y contribuye por tanto a mejorar la protección social"

El nuevo Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales juró su cargo ante el Rey Juan Carlos en la mañana del pasado 21 de febrero y a continuación tomó posesión de su cargo en la sede del Ministerio de Trabajo en un acto en el que estuvo acompañado por su esposa, sus tres hijos, su madre, su hermano, altos cargos de los Ministerios de Trabajo, Administraciones Públicas y Sanidad, así como del director General de la Guardia Civil, antiguo amigo suyo. Tras agradecer el apoyo y el trabajo del equipo ministerial con el que va a seguir contando, Aparicio mostró su intención de continuar la línea de trabajo que ha venido realizando el Ministerio en los últimos cuatro años, basada fundamentalmente en el diálogo con los agentes sociales y destacó

la buena marcha del empleo en estos años por lo que "deseo culminar esta etapa tan beneficiosa mejorando aún más esa creación de puestos de trabajo".

También se refirió a la buena marcha de las afiliaciones a la Seguridad Social y al objetivo de finalizar este año con 15 millones de afiliados y al buen momento financiero que vive actualmente la Seguridad Social.

Datos biográficos

Juan Carlos Aparicio Pérez nació en Burgos el 20 de abril de 1955, cuenta pues 44 años. Es licenciado en Ciencias Químicas por la Universidad de Valladolid y técnico en organizaciones empresariales. Comenzó su carrera política como procurador de las Cor-

ción Territorial del gobierno autónomo. De entonces le viene su relación con el actual Presidente del Gobierno al que Aparicio considera "no sólo un magnífico Presidente sino también un buen amigo".

Diputado en el Congreso en las cuatro últimas legislaturas, ha sido secretario segundo de la Mesa del Congreso y de la Diputación Permanente, portavoz del Grupo Popular en la Comisión de Reglamento y en la de Política Social y Empleo y también intervino en la de Control de Radiotelevisión. Miembro de la ponencia de la Reforma de la Seguridad Social fue uno de los firmantes del Pacto de Toledo. Desde el 14 de mayo de 1996 es Secretario de Estado de la Seguridad Social.



En este puesto y durante estos últimos cuatro años ha participado en los principales acuerdos alcanzados entre el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y los sindicatos, empresarios y partidos políticos en favor de mejorar y consolidar el sistema de protección social. Fruto de esos acuerdos han sido la Ley de Consolidación y Racionalización del Sistema de la Seguridad Social (1997), la subida de las pensiones mínimas o la actualización de las prestaciones familiares por hijo a cargo menor de 18 años.

Juan Carlos Aparicio está casado con María Paloma Martínez Durán, es padre de tres hijos, está en posesión de la Gran Cruz del Mérito Civil, es miembro de la Ejecutiva Nacional del Partido Popular y encabeza la lista de candidatos de este partido al Congreso de los Diputados en las próximas elecciones generales del 12 de marzo. ■



tes de Castilla y León entre 1983 y 1986. Posteriormente, el entonces Presidente de la Junta de Castilla y León, José María Aznar, le nombró vicepresidente y Consejero de Presidencia y Administra-

C. H. C.



Primer acto como titular del Departamento El ministro recibió a las familias afectadas por el hundimiento del "Zafir"

El primer acto oficial de Juan Carlos Aparicio como nuevo ministro de Trabajo y Asuntos Sociales fue recibir al único superviviente y a las familias afectadas por el hundimiento del carguero "Zafir". Ante ellos se comprometió a agilizar las ayudas sociales que estos han de percibir por parte del Instituto Social de la Marina así como a potenciar la coordinación con los demás departamentos implicados y las administraciones autonómicas de Galicia y Cantabria, de donde son originarios los desaparecidos, con el fin de proporcionarles toda la ayuda que precisen. Al Ministro de Trabajo le acompañaron durante la entrevista el Director General del Instituto Social de la Marina, Rafael Mateos Carrasco y el Subdirector General de Acción Social de este organismo, Fernando Álvarez-Blázquez, quien en días anteriores se había desplazado al sur de Italia para estar junto a los familiares de los diez desaparecidos que permanecen allí a la espera del rescate de los cuerpos.

Ayudas sociales

En el transcurso de la entrevista que la delegación de familiares mantuvo con el Ministro de Trabajo, Juan Carlos Aparicio y con el Director General del Instituto Social de la Marina, Rafael Mateos Carrasco, estos les informaron que el ISM ha iniciado ya los trámites para la concesión de ayudas sociales de 100.000 y 300.000 pesetas a las familias de los marineros españoles muertos o desaparecidos en el accidente. Estas ayudas son independientes de las pensiones y demás prestaciones económicas a las que tengan derecho con carác-

ter general dentro del Sistema de la Seguridad Social por la afiliación al Régimen Especial del Mar.

Las ayudas de 100.000 pesetas estarán destinadas a las familias de los marineros fallecidos y las de 300.000 a las de tripulantes desaparecidos. La cuantía de la ayuda es mayor para las familias de marineros desaparecidos debido a que en caso de desaparición no pueden percibir las pensiones hasta que no se produce la declaración oficial de fallecimiento, para lo cual es necesario esperar tres meses.

También se han puesto a disposición

de las familias la atención de varios psicólogos, contratados por el ISM.

Apoyo del ISM

Nada más conocerse la noticia del naufragio, el Subdirector General de Acción Social del Instituto Social de la Marina, Fernando Álvarez-Blázquez, se desplazó al sur de Italia para coordinar sobre el terreno cualquier acción que fuera precisa en apoyo del único superviviente del accidente, Oscar del Río Gómez, o para la repatriación de los cadáveres rescatados tras el hundimiento. Además el Instituto Social de la marina ha desplazado a

una trabajadora social a Italia para atender a las familias de los marineros desaparecidos que se encuentran allí, en concreto en la localidad de Soverato.

Asimismo las Direcciones Provinciales del ISM de los lugares de origen de los tripulantes se mantienen en contacto con las familias afectadas para prestarles apoyo personal y atender los problemas que puedan surgir.

Tres meses

Este es el primer naufragio que se produce después de que el Parlamento Español aprobase una nueva Ley, que entró en vigor en enero pasado, mediante la cual se estableció que tres meses son suficientes para declarar judicialmente fallecidos a los trabajadores del mar desaparecidos a causa de naufragios y otros siniestros. Con anterioridad se requerían entre dos o tres años dependiendo del tipo de siniestro. La propuesta de esta modificación partió del Grupo Parlamentario de Senadores del Partido Nacionalista Vasco y fue tomada en consideración tanto por el Senado como por el Congreso de los Diputados que la aprobaron por unanimidad a finales del pasado año.

Este plazo de tres meses para declarar legalmente fallecidos a los desaparecidos es el mismo que ya existía en el marco jurídico de la Seguridad Social. Los mecanismos de protección social para los desaparecidos en el mar, se encuentra establecidos en el artículo 172.3 de la Ley General de la Seguridad Social, según el cual el reconocimiento de las indemnizaciones por accidente de trabajo y el reconocimiento de las pensiones de viudedad y orfandad se realizan en el plazo de tres meses desde que ha desaparecido físicamente el cuerpo del trabajadores bien sea por razón accidente de trabajo o bien por accidente no laboral. ■

C. H. C.

Crónica de un naufragio

El carguero "Zafir" de bandera portuguesa, colisionó, por causas aun no esclarecidas, con el carguero italiano "Espresso Catania" en aguas de Calabria, al sur de Italia, el domingo día 13 de febrero. Como consecuencia del accidente el "Zafir" se hundió y de sus catorce tripulantes, todos ellos españoles, solamente ha sobrevivido uno, Oscar del Río. Han aparecido los cadáveres de tres: el capitán del "Zafir", José Ceballos Gandarillas, de 49 años y natural de Santander; el cocinero, Antonio González Ruiz, de 57 años también cántabro y el marinero Manuel Pacheco Martínez de A Guardia. Los diez restantes están desaparecidos y al cierre de esta revista continuaban las tareas de rescate.

El carguero "Zafir" había partido del puerto calabrés de Corigliano Calabria a primera hora de la tarde del domingo día 13 de febrero con una carga de casi 7.000 toneladas de cemento y maíz con destino a Marina di Carrara, en la Toscana, al noroeste de Italia. Por su parte el "Espresso Catania" transportaba maquinaria del puerto de Ravenna, en la costa adriática, a Catania. Aunque no se conoce con

precisión cuales fueron las causas del accidente, según las declaraciones del responsable del barco "Espresso Catania", Roberto Cardone ante el juez de Catanzaro, ambos barcos navegaban en paralelo con una distancia entre ambos de una milla náutica, cuando el "Zafir" giró inesperadamente 90 grados produciéndose una colisión entre ambas naves. Inmediatamente el carguero "Zafir" empezó a hundirse con rapidez debido, probablemente a que el cemento que iba en la bodega al entrar en contacto con el agua que empezó a entrar a raudales en la misma, tras la colisión, se convirtió en una masa densa y pesada que precipitó el hundimiento.

El carguero hundido estaba inscrito en el Registro Internacional de Navíos de Madeira. Su consignatario, Comercial Marítima de Finisterre, tiene su sede en Galicia y el armador era Italiano. El buque siniestrado tenía 150 metros de eslora y 4.300 toneladas de peso. ■

C. H. C.

SU ORIGEN ESTÁ EN LA LEY DATO DE 1990

LA SEGURIDAD SOCIAL 100 AÑOS

La Seguridad Social ha cumplido cien años el pasado 30 de enero y no ha podido celebrarlo en mejores circunstancias: más de catorce millones y medio de afiliados, que dan una proporción de más de dos cotizantes por pensionista y una más que saneada situación financiera, que ha permitido la creación de un fondo de reserva en previsión de ciclos más duros, lo que da solvencia y estabilidad al sistema. Como primero de los actos que los responsables del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social se plantean realizar a lo largo de todo el año, se celebró a primeros de febrero un Seminario conmemorativo que, bajo el título "La Seguridad Social: una parte de la historia de España", contó con la presencia del Presidente del Gobierno, José María Aznar, quien anunció nuevas medidas para ampliar el bienestar social.



El Presidente del Gobierno propuso, de cara a la futura renovación del Pacto de Toledo, que tendrá que ser consensuada por las fuerzas políticas que constituyan el Parlamento que salga en las próximas elecciones del 12 de marzo, "fórmulas flexibles, graduales y voluntarias" para prolongar la vida laboral y afrontar así el progresivo envejecimiento de la población que se avecina para los próximos años y la caída de la natalidad, al tiempo que facilitar la incorporación al mercado laboral de las nuevas generaciones.

En este sentido el Presidente del Ejecutivo propuso la exoneración de las cuotas a la Seguridad Social de los trabajadores mayores de 65 años que quieran prolongar su vida laboral siempre que hayan cotizado más de 35 años. Otra medida ofertada por Aznar, siguiendo esta misma línea, fue

la de incentivar la jubilación parcial estimulando los contratos de relevo, de manera que las personas con más de 60 años puedan compartir su puesto de trabajo a media jornada con los jóvenes que aspiran a incorporarse a un puesto de trabajo. Con ello el Presidente del Gobierno se propone "dar paso a una jubilación cada vez más gradual y en función del deseo de las personas".

Prejubilaciones

Sobre el actual tema de la prejubilaciones, José María Aznar apuntó que "hay que eliminar obstáculos para que las personas mayores sigan en activo, porque nadie debe ser discriminado por razón de su edad, que no es cierto que ya no se pueda aprender pasados los 50 años o que la experiencia no sea un gran valor, ni que exista una cantidad fija de trabajadores jóvenes, porque una economía fuerte y estable nece-

sita el trabajo de todos". En este sentido anunció su propósito de que aquellas personas que tengan facultades para mantenerse activas puedan hacerlo colaborando en actividades educativas, con las que puedan transmitir el legado histórico a los más jóvenes, o bien paliativas, cuidando a personas mayores o realizando otras tareas relacionadas con el cuidado de las ciudades y con el medio ambiente.

Mejora de las prestaciones

En este aspecto de continuar mejorando el estado del bienestar social, José María Aznar anunció su intención de continuar incrementando las pensiones de viudedad y orfandad, y mejorando las mínimas contributivas para mayores de 65 años con cónyuge a cargo, las del SOVI (Servicio Obligatorio de Vejez e Invalidez) y las

de las clases pasivas causadas antes de 1985.

Asimismo se comprometió para la próxima legislatura a aprobar ayudas y servicios de asesoramiento, cuidados paliativos, atención domiciliaria, etc., a las familias que tienen a



OCIAL CUMPLE

su cargo personas con carencias, y a incrementar las plazas de residencias públicas y privadas para la tercera edad, la puesta en marcha de servicios de estancias diurnas para los mayores, porque "el valor de una sociedad depende del valor que concede a sus mayores".

Fuerte y saneada

Finalmente, el Presidente del Gobierno, defendió una "Seguridad Social fuerte y saneada que sea elemento de firme cohesión e integración territorial, siempre en convergencia con Europa y manteniendo la creación de empleo". En este sentido se planteó la creación de 1.400.000 nuevos puestos de trabajo para los próximos cuatro años, para bajar la tasa de paro del 15,7 al 9,8 por ciento en el 2003. Asimismo anunció como "objetivo fundamental reforzar los equilibrios básicos del sistema de la Seguridad Social, independientemente de las contiendas políticas", y reclamó un debate constructivo y riguroso para permitir la revisión del Pacto de Toledo sobre bases sólidas

para el futuro. No debemos olvidar que estos cien años de Seguridad Social han sido posibles gracias a la contribución de cinco generaciones de cotizantes y la obligación de nuestra generación es legar para el futuro una Seguridad Social saneada".

Balance

A las palabras de José María Aznar les habían precedido las de Federico Durán, Presidente del Consejo Económico y Social, en cuya sede se celebró el Seminario, quien calificó a esta entidad como "moderna institución de consulta y asesoramiento de todos los representantes sociales", y las del ex Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Manuel Pimentel, y las del entonces Secretario de Estado de la Seguridad Social, y actual Ministro de Trabajo, Juan Carlos Aparicio.

El primero hizo un breve balance de la actual situación de la Seguridad Social de cara al año 2000, que ha conseguido mejorar las prestaciones sociales de varios colectivos, mante-



ner el poder adquisitivo de las pensiones, contar con un sistema financiero saneado hasta el punto de tener, por primera vez en estos cien años, "un superávit que nos ha permitido constituir un fondo de reserva para asegurar etapas difíciles".

Patrimonio común

Por su parte, Juan Carlos Aparicio destacó que la Seguridad Social es un patrimonio común de toda la sociedad, que pertenece tanto a los trabajadores como a los empresarios y constituye la columna vertebral de un sistema que cohesiona a toda la sociedad y se basa en la solidaridad de los más jóvenes con los más ancianos. Finalizó sus palabras rindiendo homenaje al recuerdo de todos los que han hecho posible este sistema de Seguridad Social y ya "no pueden acompañarnos".

Seminario

A continuación comenzó el Seminario "La Seguridad Social: una parte de la historia de España", con la presentación de dos ponencias "El Principio de la Seguridad Social: La Ley de accidentes de 1900" y "Del SOVI a la Seguridad Social pasando por los Seguros Sociales y el Mutualismo Laboral" y "Cien años de Derecho de Seguridad Social", a cargo de los Catedráticos de Derecho del Trabajo y Seguridad Social de las Universidades Autónoma de Barcelona y Rey Juan Carlos, y de la Universidad Com-

plutense, Francisco Pérez de los Cobos y Antonio Semperre Navarro y Manuel Alonso Olea, respectivamente, quienes hicieron una exhaustiva exposición del camino recorrido por la Seguridad Social durante estos cien años.

Al Director General del Instituto Social de la Marina, Rafael Mateos Carrasco, correspondió presentar al cuarto ponente de este seminario, el Profesor Titular de Derecho del Trabajo y Seguridad Social de la Universidad Complutense de Madrid, José Luis Tortuero, quien disertó sobre "La evolución de la Seguridad Social española en el periodo postconstitucional". La conformación de un sistema mixto en un tiempo de reformas y crisis". En su disertación hizo un repaso de la relación del sistema público y privado de prestaciones sociales tal y como está contemplado en la Constitución y también en el Pacto de Toledo, llegando a la conclusión de que el sistema privado ha tenido un desarrollo sostenido. Elogió la actual administración de la Seguridad Social por considerarla un modelo y un punto de referencia para las demás administraciones debido a su eficacia y destacó que dentro de todas las prestaciones sociales del sistema de Seguridad Social ha sido la del desempleo la que más se ha transformado y adaptado a las circunstancias.

Los agentes sociales, por medio de un representante em-



LA SEGURIDAD SOCIAL CUMPLE

100

AÑOS

presarial y otro sindical, Juan Jiménez Aguilar y Díaz Chavero, respectivamente, analizaron en una mesa redonda, presidida por el Ministro de Trabajo, Juan Carlos Aparicio, su contribución a la historia de la Seguridad Social.

El papel de las Comunidades Autónomas

El prestigioso Catedrático de Derecho del Trabajo y Seguridad Social de la Complutense de Madrid Luis Enrique de la Villa, disertó, a continuación, sobre "La distribución de competencias Estado-Comunidades Autónomas en materia de Seguridad Social", llegando a una conclusión terminante: las Co-



munidades Autónomas tienen competencias en materia de Seguridad Social siempre que estas no afecten a la legislación básica ni al régimen económico financiero, que son competencias exclusivas del Estado.

Finalizó el Seminario con las ponencias de Enrique Valenzuela sobre "Mutuas de Accidentes de Trabajo. Cien años de historia" y "De la economía

castiza a la economía comunitaria: el papel de la Seguridad Social", del Profesor de Economía de la Universidad Complutense Juan Velarde Fuertes. Éste último explicó cómo se crearon los primeros mecanismos de protección social, en el marco de la economía "castiza" caracterizada por el aislamiento frente al exterior, hasta la implantación de las bases del actual sistema cuando España se

abre, a partir de los años 60, a una economía dinámica inmersa en procesos de integración. Pero ante los actuales retos que plantea la sociedad, el profesor Velarde planteó la necesidad de un cambio radical respecto a las prestaciones sociales, sin definir por qué caminos debería transcurrir este y siempre con el consenso de la Administración y de los agentes sociales.

Cerró el Seminario, primero de los actos conmemorativos de este I Centenario de la Seguridad Social, Juan Carlos Aparicio, quien afirmó que "Frente a la España sumida en la tristeza y el abatimiento que vio nacer el sistema de Seguridad Social el primer centenario se produce en un mundo de protección social complejo, rico y variado. Tenemos una Seguridad Social manifiestamente mejorable, pero de la que la sociedad española puede sentirse satisfecha". ■

C.H.C.

FECHAS CLAVES DEL CENTENARIO DE LA SEGURIDAD SOCIAL

La Seguridad Social es uno de los elementos fundamentales del sistema de protección social. Durante su historia centenaria siempre se le ha reconocido su protagonismo al ser uno de los pilares básicos de la sociedad, con una creciente importancia en la política económica y social. La Seguridad Social, que tiene su origen en la denominada Ley Dato, de 30 de enero de 1900, se ha ido adaptando permanentemente, dando respuestas de protección a las nuevas necesidades sociales y evolucionando desde un sistema originalmente profesional hacia un modelo de protección más universalista, tal y como ha sido diseñado por la Constitución de 1978 en su artículo 41. Estas son algunas de las fechas claves de la Seguridad Social:

- ▶ **30 de enero de 1900.** La Ley de Accidentes de Trabajo de 1900, conocida como *Ley Dato*, constituye el origen de la Seguridad Social.
- ▶ **27 de febrero de 1908.** Se crea el *Instituto Nacional de Previsión*.
- ▶ **11 de marzo de 1919.** Real Decreto que implanta en España el primer seguro obligatorio de pensiones para la vejez llamado *Retiro Obrero*.
- ▶ **22 de marzo de 1929.** Se implanta el *Seguro de maternidad* para las trabajadoras. El 21 de junio se crea el *Subsidio a las familias numerosas* de obreros y funcionarios.

▶ **13 de junio de 1936.** Ley de Bases de *Enfermedades Profesionales*. Posteriormente se produce la expansión de los seguros sociales obligatorios, y así en 1938 se crea el régimen de subsidios familiares; en 1939, los seguros de vejez; en 1942, el *Seguro Obligatorio de Enfermedad*, que supone el antecedente del actual Sistema Nacional de Salud; en 1946, el *Mutualismo Laboral*; en 1947, el *Seguro de Enfermedades Profesionales y el de Invalidez*; y en 1961, el *Seguro Nacional de Desempleo*. En 1962 se crean las *Mutualidades Nacionales de Trabajadores Autónomos*.

▶ **28 de diciembre de 1963.** Ley de Bases de la *Seguridad Social*. Con esta ley se implanta un modelo unitario e integrado de protección social, con una base financiera de reparto, una gestión pública y una participación del Estado en su financiación.

▶ **21 de abril de 1966.** A través del Decreto 907/1966, con rango de Ley, se aprueba el *Texto Articulado I*, llamado Ley de la Seguridad Social, que constituye con sus Reglamentos Generales y demás normas de aplicación y desarrollo el soporte jurídico del Sistema.

▶ **10 de mayo de 1972.** Ley de Financiación y Perfeccionamiento de la *Acción Protectora del Régimen General de Seguridad Social*. Un nuevo punto de partida para la regulación jurídica de la Seguridad Social, que también afecta a los regímenes especiales.

▶ **30 de mayo de 1974.** Se aprueba el *Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social*, marco legal y principal punto de referencia del Sistema durante dos décadas.

▶ **6 de diciembre de 1978.** El artículo 41 de la Constitución establece que los poderes públicos mantendrán un régimen público de Seguridad Social para todos los ciudadanos, que garantice la asistencia y prestaciones sociales suficientes ante situaciones de necesidad, especialmente en caso de desempleo. La asistencia y las prestaciones complementarias serán libres. En el nuevo sistema de gestión (Real Decreto-Ley 36/1978) las prestaciones económicas dependen del *Instituto Nacional de la Seguridad Social*; las prestaciones sanitarias, del *Instituto Nacional de la Salud*; los servicios sociales, del *Instituto Nacional de Servicios Sociales*; y las prestaciones relacionadas con las actividades del mar, del *Instituto Social de la Marina*. Además, se constituye una única *Tesorería General de la Seguridad Social*.

▶ **31 de julio de 1985.** A través de la Ley de Pensiones se amplían los periodos necesarios para acceder a las prestaciones de 10 a 15 años. Y se amplía también de dos a ocho años el periodo de cotización que sirve como base para el cálculo de la cuantía de las pensiones.

▶ **20 de diciembre de 1990.** Se crean las pensiones no contributivas de vejez e invalidez a favor de las personas carentes de recursos que se encuentren en situación de

necesidad y que no han podido cotizar o no han cotizado el tiempo suficiente.

▶ **20 de junio de 1994.** Nuevo Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social, que adapta la ley de 1974 a la Constitución e integra en un solo texto legal toda la normativa que se ha ido configurando en las dos últimas décadas.

▶ **6 de abril de 1995.** El Congreso de los Diputados aprueba por unanimidad el *Pacto de Toledo*, surgido de un consenso de todos los grupos parlamentarios: Popular, Socialista, Catalán, Mixto, Canario, Izquierda Unida, Izquierda per Catalunya y Partido Nacionalista Vasco.

▶ **9 de octubre de 1996.** El presidente del Gobierno, José María Aznar, el secretario general de CCOO, Antonio Gutiérrez, y el secretario general de UGT, Cándido Méndez, firman el *Acuerdo sobre consolidación y racionalización del Sistema de la Seguridad Social*. Este acuerdo sienta las bases sobre las que se desarrollan las recomendaciones del Pacto de Toledo.

▶ **15 de julio de 1997.** Se publica en el BOE la Ley de Pensiones. En esta ley se consolidan los principios del Pacto de Toledo y el posterior Acuerdo sobre Consolidación y Racionalización del Sistema de Seguridad Social. Por primera vez se garantiza por ley el mantenimiento del poder adquisitivo de los pensionistas



ISM: 70 AÑOS DE SERVICIO A LA GENTE DEL MAR



El origen del Instituto Social de la Marina está en la Caja Central de Crédito Marítimo, que fue creada el 10 de octubre de 1919 por un Real Decreto firmado por el Rey Alfonso XIII, basándose esta, a su vez, en los Pósitos de Pescadores, un proyecto de mejora del bienestar social para los trabajadores del mar ideado por Alfredo Saralegui Casellas. Pero sería el 26 de febrero de 1930 cuando otro Real Decreto le diese el nombre que actualmente tiene de Instituto Social de la Marina. Tras distintas reestructuraciones el Real Decreto de 20 de junio de 1994, por el que se aprueba el texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social, define al ISM como "una entidad de ámbito nacional de derecho público, con personalidad jurídica propia", y se le atribuye como finalidad, bajo la dirección y tutela del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, la asistencia a los trabajadores del mar tanto en España como en el extranjero, favoreciendo su mejoramiento humano, profesional y económico-social, además de las atribuciones de gestión del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, cumpliendo las funciones y servicios que le atribuyen las leyes reguladoras y demás disposiciones vigentes.

Funciones

Entre las funciones que lleva a cabo el ISM figuran la gestión, administración y reconocimiento de las

Durante el mes de Febrero el Instituto Social de la Marina celebró una doble efemérides. De un lado el Centenario de la Seguridad Social como entidad gestora de la misma del Régimen Especial de los Trabajadores del Mar y sus primeros 70 años, ya que con este nombre fue creado por Real Decreto el 26 de febrero de 1930. Con este motivo el ex Secretario de Estado de la Seguridad Social, Juan Carlos Aparicio actual Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales visitó la sede del ISM en Madrid y aprovechó, acompañado del Director General, Rafael Mateos Carrasco y de los máximos responsables del Instituto, para departir con los trabajadores del mismo y detenerse ante la maqueta del nuevo buque-hospital "Esperanza del Mar", en fase de construcción en unos astilleros gijoneses.

prestaciones del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar; la asistencia sanitaria de estos trabajadores del mar tanto en el territorio nacional en establecimientos propios del ISM como a bordo y en el extranjero; la formación sanitaria, la educación y distribución de la Guía Sanitaria a Bordo, reconocimientos médicos previos al embarque, inspección y control de las condiciones de vida a bordo; formación y promoción profesional de la gente de mar; formación y asistencia de los familiares de los trabajadores del mar, con especial atención a sus huérfanos, manteniendo a tal efecto colegios y guarderías; gestión de prestaciones por desempleo; asistencia de las tripulaciones en caso de abandono por empresas insolventes tanto en puertos españoles como extranjeros, así como asistencia en caso de naufragios o apresamientos; participación en la elaboración de normas o convenios internacionales encaminados a mejorar las condi-

ciones de vida de la gente de mar y la edición y distribución de publicaciones periódicas.

Medios

Para llevar a cabo estas tareas el ISM cuenta con unos servicios centrales con sede en Madrid, 25 Direcciones Provinciales radicadas en todas las capitales costeras del país y en algunos puertos importantes desde el punto de vista pesquero o marítimo, como son los casos de Gijón, Vigo, Vilagarcía de Arousa y Cartagena; 94 direcciones locales y 22 Oficinas Locales, cuatro colegios con niveles de preescolar, educación infantil, primaria, bachillerato, educación secundaria obligatoria y formación profesional de 1.º y 2.º grado; nueve guarderías infantiles, con 635 plazas, así como Escuelas de Formación Profesional Náutico-Pesquera, y el gran centro de Formación Marítima, ubicada en Bamio.

Asimismo cuenta con 157 Casas del Mar, que es la instalación-tipo del ISM que se ajusta a las recomendaciones de la Organización Internacional del Trabajo sobre bienestar de los trabajadores del mar y que son el instrumento adecuado para realizar, de forma coordinada y sin dispersión geográfica, los distintos fines atribuidos a este Organismo, todos ellos centrados en la acción protectora. Estas Casas del Mar cuentan con servicios sanitarios, administrativos, de bienestar y de formación.

Sanidad Marítima

Además de la asistencia sanitaria que se facilita en policlínicas y clínicas locales, el ISM proporciona, a través del Servicio de Sanidad Marítima, otras prestaciones sanitarias, como la medicina preventiva específica para los trabajadores del mar y su asistencia médica cuando se encuentran embarcados o en puertos extranjeros.

Para llevar a cabo estas actividades cuenta con los siguientes medios: Centro Radio Médico, que funciona las 24 horas del día los 365 días del año; siete Centros Asistenciales en el extranjero; buques de apoyo sanitario y logístico: "Esperanza del Mar" habitualmente en el caladero canario-sahariano, y el buque médico de asistencia de la costera del bonito, lo que se conoce como asistencia médica embarcada; Centros Nacionales de Sanidad Marítima y Centro Coordinador del Programa. ■

La reciente catástrofe del petrolero Erika, cuya carga ha asolado la costa atlántica después de derramarse frente a la Bretaña francesa, hace plantearse a las autoridades de Bruselas una revisión de la normativa de transporte marítimo de crudo.

En medios españoles del sector se considera muy difícil que los Quince consigan consensuar una Directiva que prohíba el flete petrolífero a barcos sin doble casco y con la antigüedad y déficits de seguridad del Erika.

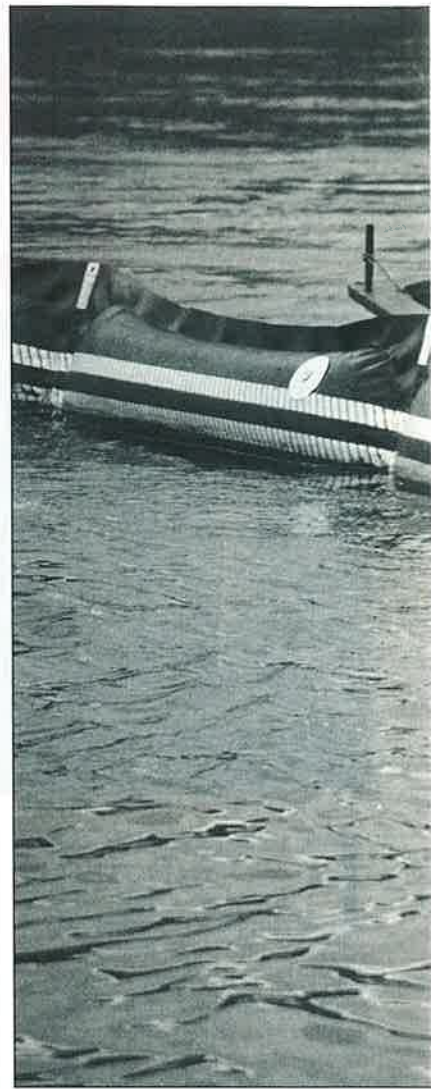
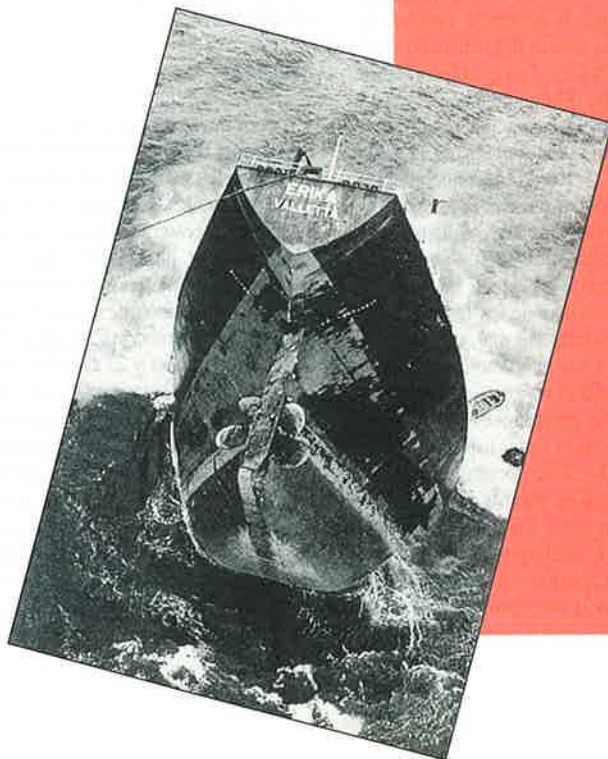
TRAS LAS
ÚLTIMAS
CATÁSTROFES
DEL "ERIKA"
EN FRANCIA
Y EL
VOLGANEFT-
248 EN
TURQUÍA

BRUSELAS REVISARÁ LA NORMATIVA SOBRE EL TRANSPORTE DE CRUDO POR MAR

Las autoridades españolas de Marina Mercante han prestado, desde el primer momento, sus mejores buques de limpieza marina —el "Alonso de Chaves" y el "Ibaizábal II"— que se desplazaron a aquellas aguas desde el 29 de diciembre, pero reconocen que el problema debe afrontarse en el ámbito internacional y presenta una gran complejidad.

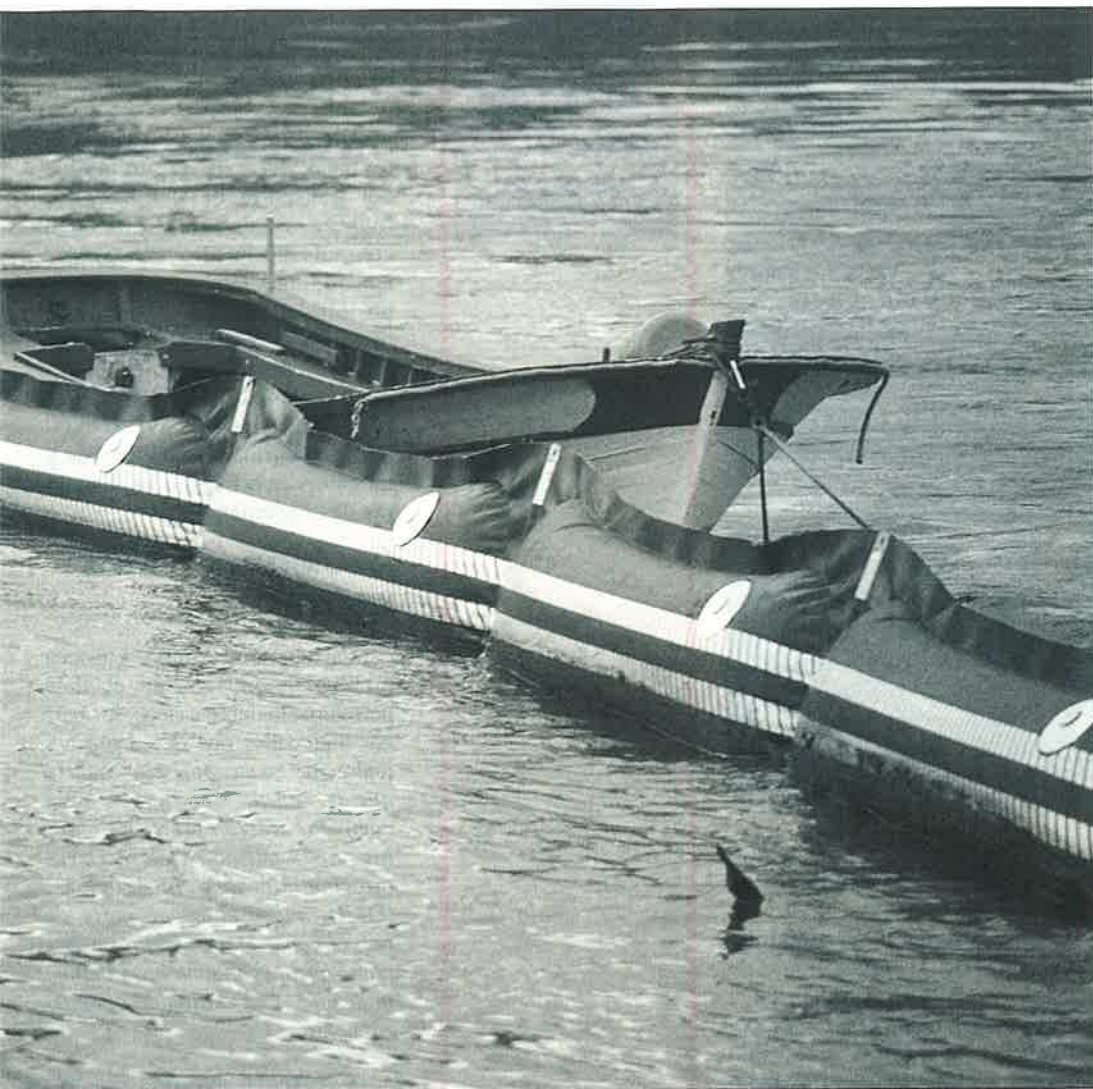
El recurso a abanderar, lejos y barato

La propietaria del "Erika", la italiana Panship Management, ha procedido como lo ha-



cen multitud de compañías del ámbito de la Unión Europea para orillar los costes de seguridad, yéndose a la bandera de conveniencia en países que desconocen mismamente las inspecciones y mínimos estándar. Para los consultores independientes cotejados por la Revista MAR, "estas prácticas son constantes y bien conocidas, pudiendo decirse que el 35 por ciento de la flota petrolera mundial —sin doble casco y con excesiva edad de los buques— no resistiría el más mínimo examen o inspección, con la normativa UE en la mano".

Los dos últimos aldabonazos en materia de transporte marítimo arrastrada por estas prácticas, el hundimiento del "Volganef-248" frente a la fachada continental turca y el "Erika" partido frente a la costa bretona, ponen en el disparadero todo el sistema de seguridad internacional, denunciado —por ac-



seguros y sin respuesta técnica a la emergencia”.

La citada organización internacional no alberga duda respecto a que “son los Estados-miembros de la Unión Europea, en definitiva, los países-cabecera de las grandes productoras petrolíferas los que prestan sus puertos a estas descargas y sus costas a estos accidentes y vertidos, por no enfrentar una persecución enérgica a las banderas de conveniencia, es decir, a lo que bajo ellas se oculta”. Para más paradoja —añaden— “Malta, país de base del ‘Erika’, aspira a ingresar en la Unión Europea...”.

Directiva o código de conducta

Las autoridades de los Quince han vuelto a reaccionar con la pasividad que se desprende de haberse pronunciado apenas dieciocho días después de la catástrofe del “Erika”. La titular de Transporte Marítimo de la Comisión Europea, Georgette Lalis, emitió un escueto comunicado al respecto, por el que se ha sabido que “se estudiarán medidas para reforzar la seguridad marítima”, pero no quedó claro si el rango de exigencia irá por la publicación de una Directiva o se quedará en un acuerdo de cón-

tiva y por pasiva— como ineficiente y envejecido, en la concreta parcela del transporte marítimo de crudos y sustancias tóxicas.

Noventa y tres ONGs agrupadas, desde veintitrés países, en MED Forum han acrecentado su voz de alarma para el caso concreto de la costa mediterránea, pidiendo “una urgente revisión del Protocolo del Convenio de Barcelona para la Protección del Mediterráneo”. Según el portavoz de MED Forum amplió a la “Revista MAR”, “lo mismo ocurre con la operatividad de los convenios internacionales para prevenir daños por hidrocarburos y sustancias tóxicas”, culpabilizando a armadores, petroleras y puertos “que admiten en descarga a barcos subestándares, tanto como a países en los que no existe inspección de seguridad marítima y continúan abandonando y matriculando buques in-

Se considera que actualmente el 35% de la flota petrolera mundial, sin doble casco y con excesiva edad, no resistiría una inspección, con la norma comunitaria en la mano.

Otra vez las banderas de conveniencia y la jungla de los subarriendos

El petrolero “Erika”, que se partió frente a las costas de Bretaña, llevaba bandera de Malta, era propiedad de un armador italiano, lo explotaba temporalmente otra sociedad, sus trabajadores habían sido contratados por una compañía india, y había sido fletado —para la ocasión— por la empresa franco-belga Totalfina... A la jungla de sociedades-pantalla y subarriendos que habrá que desbrozar para dirigir las responsabilidades del desastre, deberá sumarse la constatación —también una vez más— de que el transporte de crudo se hacía con barco de un solo casco y otros indicios de precaria seguridad.

Vuelve a constatarse, asimismo, el cada vez más elevado tonelaje de mercancías peligrosas que se confían al precario y la bandera de conveniencia, ante la pasividad de los grandes intereses —las petroleras ya han renunciado a transportar el crudo en sus propias flotas— y el desbordamiento de la normativa de OMI, la Organización Marítima Internacional.

Francia, primer destinatario de este pastel envenenado, habrá de mover ficha —precisamente— a partir del próximo verano, en que presidirá la Unión Europea, si decididamente se trata de afrontar soluciones útiles y abrirse paso entre la jungla de subarriendos, banderas de conveniencia y precariedad en que ha degenerado el negocio marítimo internacional. ■

S. de F.



go de conducta entre todos los agentes del negocio petrolero y las aseguradoras.

El Gobierno francés, al que le ha caído la pelota en su propio tejado, ha ofrecido respuestas técnicas a las consecuencias del desastre, coordinando con las multinacionales la cofinanciación de los daños, y Lionel Jospin les pasó el tanto de culpa, al señalar —gráficamente— que “*serán los contribuyentes los que paguen*”

una consecuencia más del capitalismo salvaje”. El monto de la operación restauradora de los escenarios costeros de la catástrofe frisa entre los 11.000 millones de pesetas y “*lo incalculable*”; de la primera cifra habla el fletador TotalFina, y la segunda expresión procede de las Agencias de Medio Ambiente y Seguridad Alimentaria, después que hayan tenido que prohibir la extracción y comercialización de todos los productos del mar y calificado de “*peligro-*

Petroleros, ¿a pasar la ITV?

El primer informe oficial, encargado a la Oficina de Investigación de Accidentes Marítimos por el Gobierno de Francia, señala que “20.000 toneladas de crudo han seguido cautivas, después de la partición del ‘Erika’, y se escapan lentamente por sus fisuras”.

Para los autores del referido informe, que ha pasado al juez-instructor y la Organización Marítima Internacional (OMI), “el mal estado del casco propició el desastre, y la compañía propietaria del crudo -TotalFina- conocía bien el barco, pues lo había utilizado otras cuatro veces en un año, con cargas a Argelia y Bulgaria...”.

Suplementariamente, el informe reconoce asimismo que “las autoridades marítimas de Malta dieron los permisos de navegación al ‘Erika’ pese al mal estado del buque”.

La vice-presidenta de la Comisión Europea, Loyola de Palacio, se ha arrancado con el anuncio de un paquete de medidas —“con carácter de urgencia”— para que los buques petroleros pasen una periódica revisión, similar a la de ITV para los vehículos automóviles. ■

so” el consumo de cultivos costeros en torno a 200 kilómetros de costa vedada.

Siendo clara la necesidad de revisión de toda la normativa del transporte de petróleo, las fuentes consultoras que han compulsado la “Revista MAR” consideran “*muy compleja*” la posibilidad de que los Quince ofrezcan la respuesta radical necesaria, “por el cruce de intereses que iban a resultar afectados en una elevación de los estándares de seguridad en los barcos y un categórico freno a las banderas de conveniencia”.

Los viejos inconvenientes a escena

Para que la Unión Europea prohíba definitivamente el flete petrolero sin doble casco y los barcos anticuados que descargan actualmente en sus puertos, “*habría que ir —en primer lugar— a un complejo acuerdo previo de todos los países miembros de la Organización Marítima Internacional (OMI), impensable por parte de países como Malta, Chipre o Panamá, cuya economía basa importantes ítems en el aludido abandamiento*”.

Las citadas fuentes consultoras independientes suman, a estos viejos inconvenientes en el seno de la OMI, el aún mas imperativo de los grandes consorcios petroleros, que “*se opondrían a que la Comisión Europea hiciera la revisión legislativa de forma unilateral*”. Y, por último, pero no menos importante, el negocio naviero —que está funcionando con dificultades tradicionales y ajustes de costes, crisis sobre crisis— “*no cedería parcelas de rentabilidad a la pérdida de ventajas adquiridas con los registros y banderas de conveniencia*”.

Y sobre este complejo marco de límites a la capacidad de respuesta a la pérdida de seguridad en los transportes de crudo hay que sobrepasar el disparo de los precios del combustible (ver cuadro) que amenaza el negocio naviero en plena línea de flotación: sus costes operativos se duplicaron en los últimos once meses, y habrá de repercutirlos en tarifa.

Salvamento marítimo español y el vertido

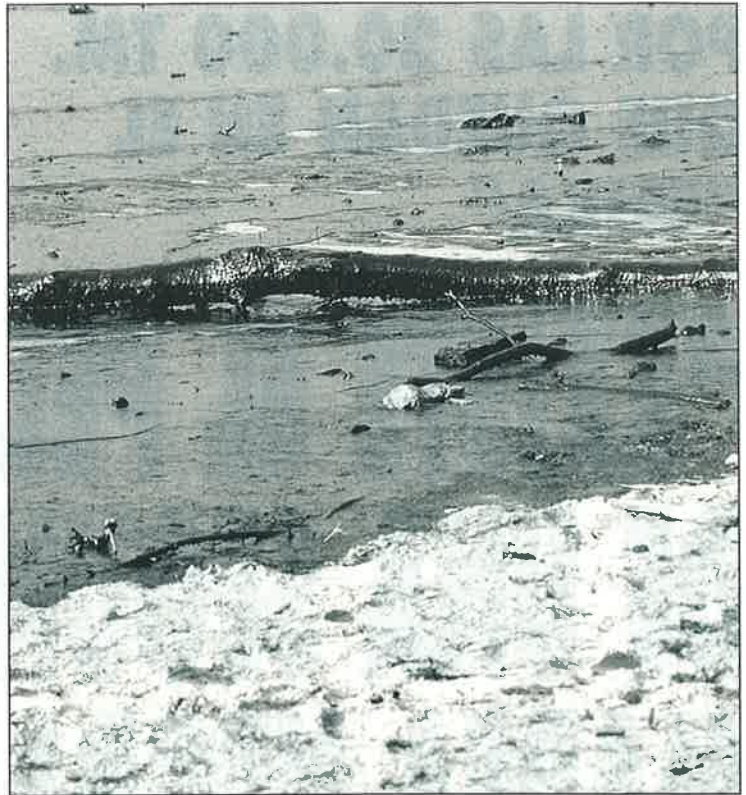
Para las autoridades españolas de Marina Mercante la problemática de pérdida de seguridad entre las flotas con abanderamiento de conveniencia "excede el marco concreto de actuaciones de nuestro país, que, precisamente, ha ocupado -en los últimos años- un destacado lugar en el MOU de París, o ranking de las administraciones más cumplidoras de su obligación de inspeccionar barcos ajenos. La flota española ha sido, asimismo, una de las menos sancionadas por defectos de seguridad u omisiones de equipamientos para la emergencia y otras previsiones de seguridad activa y pasiva".

Las fuentes de SASEMAR consultadas por esta "Revista MAR" han añadido que "España, entre los días 20 de diciembre y 7 de enero, ha colaborado activamente frente al vertido del 'Erika', con sus unidades de limpieza marina, el 'Alonso Chaves' y el 'Ibaizábal II', entre otras flotas internacionales que activaron el Plan Golfo de Vizcaya, y ello a pesar de las dificultosas circunstancias meteorológicas y con la suma de la logística aérea y las barreras y skimmers para la absorción de hidrocarburos". Los movimientos de la mancha de crudo fueron asimismo seguidos por el buque "Punta Mayor" y los expertos de las capitanías próximas, sin que en ningún momento afectase a las costas cantábricas, vigilancia que se compartió en el CEDRE francés, organismo encargado de las contaminaciones accidentales en el mar.

En la nómina de medios flotantes y aéreos que SASEMAR coordinó con las autoridades francesas y el Instituto de Meteorología figuraron, asimismo, los "Salvamar Orión", "Monte Gorbea", "El Puntal", "El Sueve", "Sargadelos" y el helicóptero "Helimer Cantábrico", Protección Civil y las Administraciones autonómicas de la fachada cantábrica. ■

S. de Francisco

Noventa y tres ONGs califican de inservible la legislación existente y culpabilizan de la situación a los grandes intereses de las compañías petroleras.



La subida de los combustibles

El precio de los combustibles de la navegación, el diesel-oil (Algeciras), sigue como la sombra al cuerpo las oscilaciones del crudo Brent, casi siempre a disgusto, aun cuando varía el grado de afectación según se trate de buques petroleros, graneleros o los llamados "de alta velocidad".

Para las fuentes navieras consultadas por la "Revista MAR", en el caso de petroleros y graneleros "el coste del combustible, a principios de este último año 1999, suponía entre un 25 y un 35 por ciento de los costes de operación, pero diez meses después

esta cifra oscila entre un 40 y un 50 por ciento, lo que ha dado lugar a un incremento superior al 25 por ciento en la práctica totalidad de los barcos, y por encima del 40 por ciento en los porta-contenedores y embarcaciones de alta velocidad".

El sector naviero, como está ocurriendo en el transporte terrestre, habrá de acudir a la absorción de estos incrementos vía tarifas, si no se quiere que lo sufran sus propios balances o la calidad y seguridad del servicio. Para los responsables de la patronal ANAVE, "las empresas navieras en general, y en particular las de líneas regulares han de ir inevitablemente a esta fórmula, o bien inclinarse por un recargo por coste de combustible, como ya existe en algunas tarifas de líneas regulares, con el nombre convencional de "bunker adjustment factor".

Esta última fórmula, el "recargo por coste de combustible", daría lugar "a una mayor transparencia de las tarifas, con la ventaja para el cliente de que permite su rápido reajuste en el futuro en función de la evolución de los precios y, lo que es aún más importante, evitaría el temor de los usuarios a una subida permanente...", añaden fuentes de ANAVE. ■

S.F.



POR LAS 20.000 TM. QUE QUEDAN EN EL "ERIKA"

"EXISTE EL PELIGRO DE UNA SEGUNDA MAREA NEGRA"

El 12 de diciembre, frente a las costas de la Bretaña francesa, el "Erika" se partía en dos y vertía al mar 10.000 de las 30.000 toneladas del fuel que transportaba. Unos días más tarde, el 29 de diciembre, se repetía la tragedia, en este caso frente a las costas de Estambul, aunque afortunadamente el vertido del "Volganef-248" fue de menor incidencia. Además del fracaso en las medidas de seguridad en el transporte de hidrocarburos, lo que ponen de relieve estos últimos accidentes es el riesgo permanente al que está sometido el ecosistema marino, sobre el que estos vertidos ocasionan daños que tardan años en recuperarse, y las repercusiones económicas para los que viven de los cultivos marinos o de la pesca. Ricardo Aguilar, biólogo y director del Área de Biodiversidad de Greenpeace, comenta para MAR el alcance del accidente del "Erika" y de sus principales impactos.

Se necesitará tiempo para saber el alcance real que tendrá el vertido del "Erika" en la zona donde se produjo el derrame de fuel. Como ocurre siempre en estos casos, el primer impacto de la catástrofe es visual. El siguiente, en orden de inmediatez a la hora de apreciar sus efectos, es el de la aparición de miles de aves muertas o agonizantes tintadas de ne-

gro. A continuación, las playas se empiezan a recubrir de negro, unos 400 kilómetros en este caso, y cuyas secuelas irán más allá de lo que se pudiera considerar como suciedad. El efecto sobre la franja costera será el inicio de una cadena que tendrá nefastas consecuencias sobre el ecosistema, al afectar a la zona más rica en alimento y que da cobijo a todas las especies comerciales.



Ricardo
Aguilar,
biólogo y
miembro de
Greenpeace



Cientos de millones de pesetas deberán ser empleados en limpiar aguas y playas de los restos del vertido, en este caso del "Erika". Las consecuencias del desastre sobre el ecosistema no se podrán paliar con dinero, sino con años de espera a que él mismo consiga reestablecer su propia dinámica, si es que lo logra. Años en los que pescadores y gentes que viven del mar —de su producción o del turismo— sufrirán las consecuencias de un "accidente" más ante el que cabe preguntarse si pudo ser evitado. Los antecedentes no dejan lugar a dudas: barco construido en 1975, por lo que no estaba dotado con doble casco, como los modernos petroleros; bajo bandera de conveniencia, en esta ocasión de Malta (aunque en los últimos 24 años ha cambiado siete veces de nombre, enarbolado cinco banderas distintas y ha sido explotado por nueve sociedades navieras); el capitán del barco denunció el mal estado de los tanques; el Registro Italiano Navale consideró que



© GREENPEACE/BELTRA

no había riesgo. El barco se hundió y la responsabilidad se difumina entre una tupida maraña de empresas.

Un caso más

Pero tampoco hay que extrañarse. La mayoría de los accidentes que se registran están llenos de negligencias o maniobras por ahorrarse dinero en el transporte del petróleo, con la complicidad de los responsables de establecer las normas de seguridad. Al incumplimiento de la normativa se une la picaresca, por decirlo de una manera suave: se sospecha que parte de la contaminación que ha llegado hasta las costas francesas proceda de algún petrolero que ha aprovechado la ocasión para limpiar sus tanques. Y es que, no hay que olvidarlo, el 90 por ciento de los vertidos que llegan al mar son voluntarios. Sólo un 10 por ciento se debe a accidentes, aunque éstos resulten más espectaculares, debido al impacto visual.

“ Al cubrir el petróleo la superficie del mar provoca la desaparición de todo el citoplancton, con lo que su productividad se verá disminuida, ya que es la base de la cadena alimentaria.”

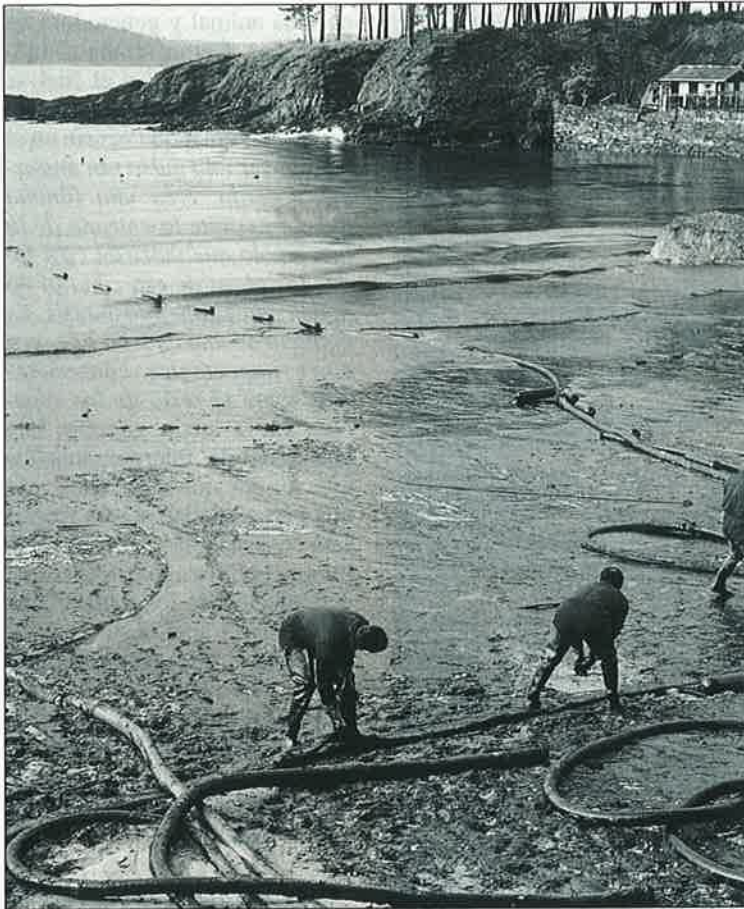
En todo caso, a la espectacularidad de estas catástrofes le siguen una serie de efectos que no se podrán remediar con dinero. El primero, en estos casos, es el visual, como se señalaba anteriormente. La masa que hay allí no permite ni entrar, comenta Ricardo Aguilar, y resulta bastante complejo saber ahora cómo puede afectar el vertido en la zona del accidente. Después del visual, el segundo efecto de los accidentes se materializa en la muerte de miles de aves. Las organizaciones ecologistas han recogido unas 13.000 hasta el momento, aunque todo lleva a pensar que serán unas 300.000 las aves que morirán debido a este accidente. Los primeros días aparecían aves pelágicas; ahora, como ya se ha concentrado mucho en la costa, lo que están muriendo son aves costeras (patos, porrones, colimbos).

A continuación, como en este caso, llegará el vertido hasta la costa y las playas, donde los efectos son siempre catastróficos, al tratarse de una zona rica

en vida animal y generadora de alimentos. Como señala el biólogo de Greenpeace, el fuel se irá filtrando poco a poco en la arena y, al igual que ocurre en el mar, *al ser una masa tan uniforme y gorda, crea una película que no permite la entrada de la luz, por lo que morirán casi todas las algas de esa zona al no poder realizar la fotosíntesis. Es el inicio de una cadena que va a tener importantes consecuencias sobre el resto de las especies.* En la arena, además, hay una serie de microorganismos que son los que mantienen, por una parte, que las playas tengan esta consistencia y, por otra, son los que permiten los procesos de degradación de los detritus que llegan hasta aquí. Estos microorganismos irán desapareciendo. Lo único que se puede hacer ahora es retirar la capa de fuel lo antes posible, a fin de quitar esa película que impide la fotosíntesis y, de paso, evitar que se filtre a otras capas.

En la franja costera ocasionan un gran destrozo, prosigue Ricardo Aguilar. Hay algunas especies que resisten más que otras, incluso algunas viven de degradar crudo, y otras se rehacen bastante rápidamente, lo que viene a dificultar que se recupere el ecosistema. El impacto es muchas veces a largo plazo, porque lo que se ha hecho es romper toda la dinámica de ese ecosistema y hasta que vuelve a generar una dinámica propia tarda bastante.

Aquí tenemos experiencias recientes sobre este aspecto. Aunque aún hay pocos datos sobre la incidencia del vertido del “Mar Egeo” (que derramó 80.000 toneladas de crudo frente a las costas de A Coruña el 3 de diciembre de 1992), sí se han podido constatar las dificultades para recuperarse que están teniendo diferentes tipos de almejas. El pulpo se ha distribuido bien, debido a que es bastante oportunista y se apodera más rápidamente de los nichos ecológicos, con lo que se produce una fuerte alteración del ecosistema. Además, como recuerda Ricardo Aguilar, allí llovió sobre mojado, ya que era un ecosistema



bastante castigado por el accidente del “Urquiola”, y cuando todavía no se había recuperado ocurrió lo del “Mar Egeo”.

Repercusiones en la pesca

Otro de los impactos del fuel y el petróleo en general es el que procede de las emisiones que van a la atmósfera, y que tienen un efecto narcotizante. Se puede apreciar este efecto en las aves. Sobre los animales que viven pegados a las rocas, la situación acaba por restarles fuerza en el pedúnculo, cayendo al fondo, por lo que mueren al no poder conseguir alimento. *A demás, como todos estos animales son filtradores, las partículas de petróleo disueltas en el agua se les van pegando a los órganos de filtración, que acaban por obtenerse.*

Las almejas, además, como la contaminación se va depositando en el fondo, no pueden meterse en el substrato, quedándose más fuera, resultando más vulnerables a los depredadores.

Así que entre las que se meten y se contaminan y las que no se meten y mueren a manos de los depredadores se genera un círculo vicioso que, hasta que no desaparezca la contaminación, aunque estén empezando a reproducirse, como no pueden defenderse seguirán disminuyendo.

Los animales de roca que consiguen sobrevivir quedan inservibles para la comercialización. La Agencia Francesa para la Seguridad de los Alimentos desaconsejó el consumo de cualquier molusco capturado en las costas bretonas y los productores anunciaron la destrucción de su producción. La zona de costa, pues, la más rica en vida y en producción de alimento, quedará seriamente arrasada. Sólo faltará saber el impacto real de cada caso.

Otro efecto común, comenta el director del Área de Biodiversidad de Greenpeace, en este tipo de vertidos es que, en la zona del desastre, y al cubrir el petróleo la superficie del mar, provoca que desaparezca todo el cito-



“La llegada del crudo hasta la costa y las playas tiene efectos catastróficos, al tratarse de una zona rica en vida animal y generadora de alimentos. Es el inicio de una cadena que va a tener importantes consecuencias sobre el resto de las especies.”



plancton, con lo que la productividad del mar se ve disminuida, ya que es la base de la cadena alimentaria. *A veces lo que ocurre es que los pequeños microorganismos mueren, o muchas veces, si ya hay huevos o larvas, éstas nacen deformadas o la eclosión de los huevos es menor.*

Otro efecto detectado cuando se produce un vertido es que los peces suelen variar las rutas de migración. La mayoría de los peces, explica Ricardo Aguilar, tienen lo que se llama quimiorreceptores, y cuando pasan por un lugar contaminado, aunque sea en niveles bastante bajos, tienden a no pasar por la zona. *Esto ha pasado en Alaska con el salmón, a raíz del accidente del “Exxon Valdez”. Aún hoy, el salmón no ha recuperado su ruta de migración anterior, y si antes el pescador tenía que salir a 10 millas para pescarlo, ahora tiene que ir a 40 millas, porque siguen evitando esa zona. La sardina también tiene ese tipo de quimiorreceptores. Por lo tanto, la contaminación puede alterar las zonas de pesca.*



© GREENPEACE/BELTRA



Si en la zona del accidente del "Erika" pasará o no este fenómeno pronto se sabrá. Dependerá de si continúa la contaminación en la zona. En el caso de Alaska lo comprobaron al año siguiente. *Aquí es más difícil que se produzca, porque la degradación del petróleo es mayor (el frío ralentiza este proceso), y en la columna de agua no creo que permanezca mucho tiempo con este tipo de crudo. No es descartable, pero afectará poco, por las características del fuel y del ecosistema. En todo caso se detectaría pronto, incluso cuando empiecen con la anchoa.*

La costa española a salvo... de momento

Lo que sí está claro es que la costa española no padecerá los efectos del vertido producido el pasado 12 de diciembre. La única incidencia ha sido la llegada de numerosas gaviotas manchadas de negro a las costas cántabras, según la Sociedad Española de Ornitología (SEO). En el

“ El peligro aún no ha pasado, ya que todo depende de lo que ocurra ahora con lo que queda en el "Erika". Si esas 20.000 toneladas se escapan de sus tanques, se podría originar una segunda marea negra.”

País Vasco y en Galicia también han podido verse algunos alcatrazes inmovilizados por la grasa. Pero la marea negra difícilmente llegará, ya que cada vez está más solidificado el fuel y resulta complicado que avance. *Hay varias manchas, porque se han seccionado, y puede que alguna de ellas se aproxime, pero llegará tan dispersa que lo hará en las típicas bolas de alquitrán.*

Sin embargo, el peligro aún no ha pasado, como anuncia a "MAR" Ricardo Aguilar, ya que todo depende de lo que ocurra ahora con lo que queda en el "Erika". *Si esas 20.000 toneladas se escapan de sus tanques se podría originar una segunda marea negra.* Y el desplazamiento de esa marea dependerá de los vientos existentes en esos momentos. Lo que se ha conseguido averiguar hasta ahora es que de sus bodegas, hundidas a cien metros de profundidad, va escapándose lentamente el fuel a un ritmo de varios litros por hora. Los expertos anunciaron que hasta la primavera no podrán iniciarse las tareas para proceder a la extrac-

ción del fuel almacenado, debido a las condiciones climatológicas de la zona.

El "Volganef-248" vino a recalcar la necesidad urgente de adoptar medidas más severas respecto al transporte de hidrocarburos y materias peligrosas. En este caso fueron sólo 800 toneladas. El vertido resultó menos importante y su incidencia menos destacable, no sólo por la cantidad de lo vertido, sino porque se trata de una zona, el Bósforo, tremendamente contaminada. *Se ha podido constatar la muerte de numerosas especies de roca, muchas algas... Lo poquito que hubiera podido recuperar ese ecosistema se ha vuelto a perder.*

Cada vez que se produzca un nuevo vertido, las consecuencias aquí reseñadas podrán hacerse extensibles al mismo, con pocas variantes. El mar seguirá sometido a una amenaza constante que puede, y debe, reducirse significativamente. ■

Raúl Gutiérrez

CONVENIO DE BARCELONA

"URGE MODIFICAR EL PROTOCOLO REFERIDO A LOS GRANDES ACCIDENTES"

Los accidentes del "Volganef-248" y del "Erika" han puesto de manifiesto la necesidad de actualizar el único protocolo del Convenio de Barcelona que no está modificado, y que se refiere precisamente a los grandes accidentes y cómo actuar ante éstos en el Mediterráneo. MED Forum, Red de ONGs del Mediterráneo para la Ecología y el Desarrollo Sostenible, prosigue al mismo tiempo su campaña para la ratificación del Convenio de Barcelona, modificado en 1995, y los cinco Protocolos firmados hace más de cuatro años y que todavía no han entrado en vigor por no haberlos firmado el mínimo de Estados miembros requerido. De la situación actual, y de su incidencia, habla para MAR Rafael Madueño, secretario general de esta organización.

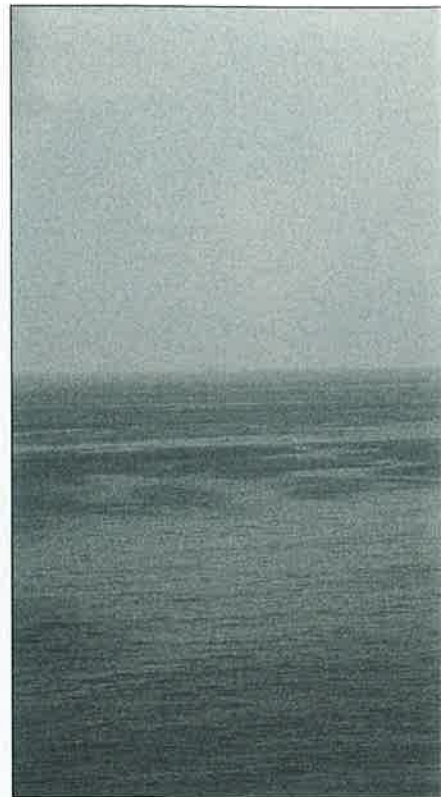
Junio de 2000. Ése es el nuevo plazo fijado por MED Forum y MIO (otra Red de Organizaciones No Gubernamentales) para que sean ratificados el Convenio de Barcelona y los cinco Protocolos que todavía no han podido entrar en vigor al no haberlos firmado el mínimo de Estados miembros requerido. La decisión se acordó en la reunión mantenida en Malta por dichas organizaciones, la misma ciudad que acogió, a finales del pa-

sado mes de octubre, la reunión ordinaria de las partes contratantes del Convenio de Barcelona.

En medio de la campaña que viene realizando MED Forum, desde el mes de noviembre de 1998, para lograr la mayoría necesaria para su ratificación y que puedan entrar en vigor (para la ratificación de nuevos convenios se precisa la firma de seis países y para su modificación, la de quince), se ha puesto de mani-



Rafael Madueño, secretario general del MED Forum



fiesto la necesidad de que el único Protocolo del Convenio de Barcelona que no está modificado, y que se refiere a los grandes accidentes y cómo actuar ante éstos en el Mediterráneo, sea abordado urgentemente.

Accidentes como el del "Erika", frente a las costas de la Bretaña francesa el 12 de diciembre, o el del Volganef 248, ocurrido el



© GREENPEACE/CARR

29 del mismo mes a tan sólo cien metros de las costas de Estambul, una ciudad con más de doce millones de habitantes, han venido a acentuar esa urgencia. Ya en la pasada reunión de Malta, comenta Rafael Madueño, pedimos que se modificara este Protocolo, y tras estos sucesos se pone más en evidencia que se tiene que modificar; y no sólo modificar, sino prácticamente redactar de nuevo, porque

“ Los accidentes del “Erika” y del “Volganeft-48” han puesto de manifiesto la necesidad de modificar el Protocolo del Convenio de Barcelona referido a los grandes accidentes y cómo actuar ante éstos en el Mediterráneo.”

es un Protocolo del año 1976 que, además de desfasado, resulta ineficaz para abordar un riesgo tan grave como son los accidentes en el mar Mediterráneo. Y es que, aquí, la peligrosidad se ve agravada por tratarse de un mar prácticamente cerrado, que tarda casi cien años en renovar sus aguas, y con más de 46.000 kilómetros de costa. Y es que, si resulta dañino cualquier vertido de este tipo, en las costas es donde más daño hace, ya que es donde hay más vida.

Doble frente

En estos momentos, como señala el secretario general de MED Forum a “MAR”, esta organización tiene abiertos dos frentes: las ratificaciones pendientes, como se señalaba anteriormente, y la modificación del referido a los grandes accidentes. Por lo que respecta a este último, vamos a enviar cartas al coordinador del Plan de Acción del Mediterráneo (PAM) del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), al Convenio de Barcelona y a la Unión Europea, solicitando la urgente modificación del Protocolo de emergencias para que se puedan abordar los problemas derivados de los grandes accidentes.

Al mismo tiempo, piensan dirigirse a la UE y al Parlamento europeo para “que se establezca una normativa rígida y dura, sobre todo a las ocho grandes empresas productoras y transformadoras de productos petroleros –la mayoría está situada en los países de la UE–, que garantice el máximo de seguridad en el transporte de hidrocarburos y materias tóxicas. Una medida especialmente urgente en un mar como el Mediterráneo que representa el 0,7 por ciento de los mares de la Tierra y que alberga el 35 por ciento del comercio mundial de hidrocarburos.

Vamos a pedir, insiste Madueño, que se busquen los mecanismos para que los países de la UE exijan el cumplimiento de los acuerdos existentes, y allá donde falta nueva legislación, que se realice. Somos de los que pensamos que no es la falta de legislación lo más importante, sino, sobre todo, la exigencia de medidas preventivas a los productores, a los armadores. En el caso del “Erika”, un país mediterráneo como es Malta es el que abandera ese barco, e Italia había hecho la verificación de las condiciones en que se encontraba. Por lo tanto, país uno de la UE y otro que tiene la presidencia del Plan de



Acción del Mediterráneo; u otros países, como Chipre..., candidatos a entrar en la UE, están implicados o tienen que ver con el incumplimiento de las normas de seguridad. Resulta evidente que la Unión Europea debería jugar un papel fundamental en cuanto a la exigencia de medidas, y ello es lo que demanda MED Forum.

Pronto se podrá comprobar la voluntad real de la UE, especialmente cuando Francia –país afectado por el vertido del “Erika”– ocupe su presidencia en el segundo semestre de este año. Entonces podrá proponer la adopción de medidas más exigentes que las actuales, a fin de subsanar las graves negligencias actuales. También podremos comprobar si esas ocho grandes empresas petroleras están dispuestas a ceder, poniendo en práctica las medidas de seguridad necesarias.

Ratificación del Convenio y los Protocolos

Y es que, tras este incidente, se vuelve a poner de manifiesto la problemática de las banderas de conveniencia, que no acaba de ser

abordado. El “Erika” enarbolaba bandera de Malta, era propiedad de un armador italiano, lo explotaba temporalmente la sociedad Selmont Internacional, había sido fletado por la compañía franco-belga TotalFina y la tripulación estaba contratada por una empresa india. Una espesa maraña de firmas que, sin duda, complicarán bastante la labor de la justicia para buscar a los responsables.

En este sentido, ya señaló en su momento a esta revista el secretario general de Pesca Marítima, Samuel Juárez, lo complicado que resulta seguir a estas empresas, que se inventan sociedades interpuestas y ya no son ellas las que controlan directamente a los barcos. La desidia y la falta de interés por solucionar este problema se ponen de manifiesto, como denunció Samuel Juárez en la última Conferencia Internacional de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación, en que *una parte del Código de Conducta, como es el abanderamiento de buques..., no está aún en vigor porque no lo ha ratificado el número mínimo de Estados como es preceptivo*. Y han transcurrido más de seis años.

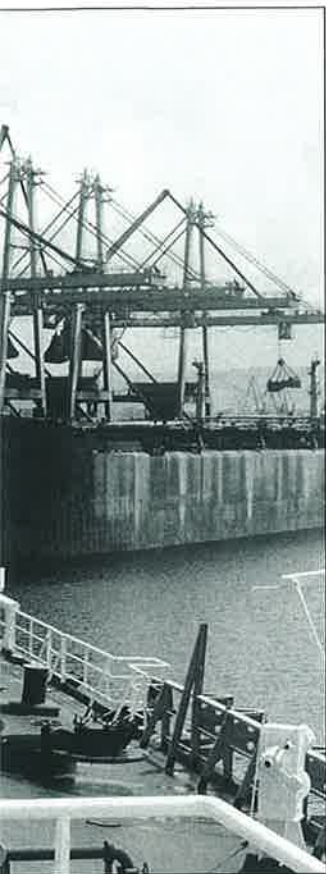


Junio de 2000 es la fecha que han dado de plazo las organizaciones ecologistas para la ratificación y aplicación del Convenio de Barcelona para la Protección del Mediterráneo y los Protocolos que lo desarrollan, pendientes de lograr la mayoría necesaria para que entren en vigor.



El otro frente, como se señalaba al comienzo, es el de la ratificación del Convenio y los Protocolos. En la reunión mantenida en Malta de las Partes Contratantes del Convenio tampoco se consiguieron las mayorías necesarias para que entraran en vigor.

Greenpeace, que se había sumado a la campaña promovida por MED Forum en noviembre de 1998 por la ratificación del Convenio y sus Protocolos, pidió que se concediera una prórroga de seis meses a los estados para que los ratificaran. MED Forum planteó esperar a la reunión de Malta. Tras ella, y al seguirse en la misma situación, en una reunión que celebraron los ecologistas también en Malta, se acordó darles de plazo hasta junio de 2000. Rafael Madueño explica el porqué de esa fecha: en junio se cumplen 25 años del Plan de Acción del Mediterráneo y, además, habrán pasado cinco años desde la modificación que se hizo en Barcelona. Un poco como fecha simbólica para que los rezagados, que son bastantes, lleguen a la meta, que sería la ratificación para su entrada en vigor.



© GREENPEACE/BELTRA

Dentro de la campaña que vienen realizando, MED Forum obtuvo la respuesta positiva de algunos Estados, como Francia, Italia, Grecia y España (se comprometió a ratificar los dos que le faltaban). Otros Gobiernos del Sur y del Este van más rezagados porque tienen más problemas a la hora de aplicarlos, pero también se comprometieron a avanzar en el proceso.

Los protocolos más problemáticos

Hasta el momento, tan sólo cinco países —Túnez, Mónaco, España, Croacia y Marruecos— han ratificado algunos de los Protocolos, y sólo uno —Túnez— los ha ratificado todos. Madueño lamenta que *la mayoría de los Estados de la Unión Europea no quieren ratificar dos de los Protocolos, y ni siquiera los ha firmado la propia UE*. Se refiere al Protocolo para la Protección del Mediterráneo contra la contaminación provocada por la exploración y explotación de la plataforma continental, del fondo del mar y del subsuelo (conocido como Protocolo sobre Fondos Marinos) y al Protocolo para la prevención de la contami-

MED Forum exige a la UE una normativa rígida y dura que garantice el máximo de seguridad en el transporte de hidrocarburos y materias tóxicas por el Mediterráneo.

nación del Mediterráneo por los movimientos transfronterizos de residuos peligrosos (conocido como Protocolo de Residuos Transfronterizos).

El primero hace referencia a toda la actividad que se hace en las plataformas petrolíferas, extracción de recursos del fondo marino, que se firmó en Madrid en el 1994, y el segundo es el de Turquía, firmado hacia el año 1997, referido al transporte y a la eliminación de los residuos peligrosos y al transporte fronterizo de estos residuos. Este último especialmente, según señala el secretario general del MED Forum, es el que más reticencias despierta para ser firmado, *sobre todo para Gobiernos como el francés*.

Tal vez los últimos acontecimientos supongan una presión más para que los distintos Estados venzan las reticencias a la hora de ratificar estos Protocolos y abordar, de una vez por todas, una política seria y responsable de protección de nuestros mares. Accidentes como los del "Erika" o el del "Volganef-248", u otros que permanecen en el recuerdo próximo como el del "Exxon Valdez",

"Urquiola", "Mar Egeo"... , ponen de manifiesto las deficiencias que, sobre el transporte de hidrocarburos y materias peligrosas, siguen sin solucionarse, constituyendo un peligro real para la supervivencia de nuestros mares.

En la citada reunión de octubre, MED Forum (una organización en la que están representadas 91 Organizaciones No Gubernamentales representantes de 23 países de la cuenca mediterránea) fue elegida miembro de la Comisión Mediterránea de Desarrollo Sostenible, un organismo de Naciones Unidas dentro del Plan de Acción del Mediterráneo, que es donde están representados los Estados, las ONGs, las Administraciones Locales y las entidades socio-económicas al mismo nivel. Se trata de un organismo consultivo, pero de cierta incidencia, como comenta Rafael Madueño.

Ahora, pues, a esperar a que se cumpla el plazo acordado. A buen seguro que se tratará de una espera con mucha actividad, ya que la campaña por la ratificación del Convenio seguirá en marcha. ■

Raúl Gutiérrez

Entrará
en vigor
el 1 de
enero
del año
2001

NUEVA OCM

PARA EL SECTOR DE LA PESCA

Los ministros de Pesca comunitarios aprobaron la nueva Organización Común de Mercado de los productos de la pesca que deberá entrar en vigor el próximo 1 de enero del año 2001 y, para algunos puntos, a partir del año 2002. Esta nueva OCM para el sector, según las opiniones de la Administración española, va a suponer mejoras para el conjunto del mercado en cuanto se van a intensificar los controles sobre el mercado para evitar hundimientos de precios como consecuencia de unas importaciones incontroladas, se van a mejorar los mecanismos sobre el etiquetado, los mecanismos de intervención, el peso de las Organizaciones de Productores y la presencia de las Organizaciones Interprofesionales. Para los responsables de la política pesquera en España, se trata de una nueva OCM que responde a los planteamientos que ya se están aplicando sobre el sector.

Las previsiones de gasto para la nueva OCM se elevan a 20 millones de euros para este año, 22 millones durante cada uno de los dos próximos años, para bajar a 21 millones de euros en el año 2003, 18,5 millones de euros en cada uno de los años 2004 y 2005, para bajar a los 16 millones de eu-

ros en el año 2006. Al igual que en el resto de las reformas planteadas por la Unión Europea, los planteamientos de la Comisión se basan en conseguir progresivamente un mayor ahorro en las actuales OCMs para que en el futuro haya un mejor juego de los mercados, una vez se hayan sentado las bases para tener





una producción más fuerte y organizada.

La OCM para el sector de la pesca y de la acuicultura es algo que forma parte de la Política Común para este sector desde sus inicios en 1970. A grandes rasgos, sus principales objetivos se concretan en la aplicación de unas normas de comercialización comunes, el establecimiento de las Organizaciones de Productores, la puesta en marcha de diferentes mecanismos para apoyar los mercados, como son los precios de retirada, compras en intervención, almacenamiento privado o con la aplicación de mecanismos de compensación como sucede con el atún y el establecimiento de unas reglas de juego con terceros países.

Las relaciones entre la UE con terceros países han constituido tradicionalmente uno de los puntos más importantes de la OCM en el sector

de la pesca. La Unión Europea debe importar anualmente aproximadamente el 60% de todos los productos de la pesca y de la acuicultura para atender su demanda interna. La Organización Común de Mercado en este sentido ha tenido que mantener en los últimos años un equilibrio entre los intereses más variados de un lado, se ha dado protagonismo a las producciones propias frente al exterior en base a la preferencia comunitaria y para que los productos importados no hundieran los mercados. Pero, por otro lado, también se ha pretendido dar salida a una industria comunitaria que tiene que competir en el exterior y que para ello necesita un aprovisionamiento de materia prima a unos precios competitivos. Con la nueva reglamentación se trata de seguir en esta misma dirección para lograr un equilibrio entre la oferta y la demanda y, muy especialmente, para lograr una gestión responsable de los recursos. Esta nueva normativa trata de llevar al ánimo de los pescadores comunitarios que no deben pescar nada más que aquello que se pueda vender legalmente para evitar el pillaje en la mar; se pretende una consolidación de las organizaciones de productores para hacer que las mismas sean más competitivas, para permitir a los consumidores saber exactamente qué es lo que están comprando, garantizar una mejor adecuación entre la oferta y la demanda y proteger finalmente y de una forma global el empleo en el sector de la producción, así como en la industria de transformación.

Para el logro de este conjunto de objetivos, la Unión Europea ha puesto en marcha con la nueva OCM una serie de cambios entre los que destacan los siguientes: obligación para las organizaciones de productores de establecer programas de pesca con el fin

MÁS

APOYO A LAS ORGANIZACIONES DE PRODUCTORES

MECANISMOS DE APOYO EN ORIGEN

TRANSPARENCIA DEL MERCADO

CONTROL DE LAS IMPORTACIONES



NUEVA OCM PARA EL SECTOR DE LA PESCA

de adaptar la oferta a la demanda, el apoyo a la constitución de las organizaciones interprofesionales, la actualización de los mecanismos de intervención y la mejora en las condiciones para el aprovisionamiento de la industria de transformación. En la nueva Organización Común de Mercado, la Administración comunitaria da un mayor protagonismo a las organizaciones de productores en cuanto se considera a las mismas como una plataforma estratégica entre la actividad extractiva y la comercialización. Se pretende que las Organizaciones de Productores sean como la llave del sector para aplicar a través de las mismas las medidas necesarias de gestión para racionalizar la pesca de los recursos, ajustar el valor de los mismos en los mercados y contribuir a su estabilidad. En líneas generales, uno de esos objetivos es conseguir que no se capturen las especies para las que no hay mercado. Se pretende que, por medio de las Organizaciones de Productores se puedan programar las capturas en función de la demanda, que se hagan planes de pesca para las flotas y que se regule voluntariamente la actividad de las mismas. La OCM propugna un periodo de cinco años para la adaptación de las Organizaciones de Productores a las nuevas exigencias, para lo cual se ha establecido un generoso sistema de ayudas.



Una segunda vía importante para lograr esa mayor organización y transparencia en el sector viene determinada por la organización de interprofesionales donde se darían cita todas las partes que se hallen en el proceso desde la actividad extractiva al comercio. A través de estas es-

tructuras algunos de los objetivos se concretarían en mejorar el conocimiento y la transparencia desde la producción hasta el mercado, contribuir a mejorar la coordinación a la hora de la comercialización de los productos mediante el estudio de mercado, elaboración de contratos tipo compa-

tibles con la reglamentación comunitaria, disponer de informaciones fiables sobre las necesidades y gustos del consumidor para facilitar el trabajo de los productores, poner en marcha nuevos métodos para mejorar la calidad de los productos, introducir los *label* de calidad y las indicaciones geográficas para los productores de la pesca o definir reglas más estrictas para todos los procesos de comercialización.

En línea con las actuaciones actuales, con la nueva OCM se mantienen los mecanismos de apoyo al sector con el funcionamiento de los precios mínimos, las ayudas para la retirada de los productos, apoyos para el almacenamiento. Muchos de los productos actualmente retirados del mercado, son destruidos. Objetivo de la Administración es que esa materia prima sea destinada para alimentación animal. Uno de los objetivos de la



reforma es disminuir las cantidades de productos de la pesca retirados de los mercados, para evitar así la pesca abusiva de los recursos.

Con la nueva OCM, la Administración comunitaria pretende garantizar un mejor etiquetado para cada uno de los productos que se ofrecen al consumidor, tanto si se refiere a los productos frescos como para los refrigerados. Se quiere imponer para cada especie a la venta que la misma esté completamente identificada desde su punto de procedencia, frescura, método de captura, etc. Se considera que con estas informaciones se podía estimular la demanda cuando los consumidores tengan certeza de cuál es el producto que se lleva. Con este mecanismo se estima que también se podría lograr la pesca de capturas ilegales en cuanto las mismas no se podrían llegar a comercializar.

El comercio con terceros países es un punto muy importante en la Organización Común de Mercado de los productos de la pesca. La UE importa el 60 % de su demanda interna. Desde esta perspectiva, uno de los objetivos de la OCM es lograr un equilibrio entre los intereses de los productores comunitarios, que deben lograr un buen precio para su productos, y los intereses de la industria de la transformación, que debe competir en el mundo con otras empresas cuyos aprovisionamientos se hacen a los precios que hay en los mercados internacionales. Con estos planteamientos, en una parte importante de los productos de la pesca se mantienen duras exigencias para su importación en materia arancelaria, mientras en otras especies se dan facilidades a las industrias de transformación. ■

Valoración española

Para la Administración española, con la nueva OCM se mantiene la filosofía de la normativa actual, aunque hay una serie de cuestiones que se han perfeccionado en beneficio del sector. Para la Secretaría General de Pesca Marítima, esos cambios se concretarían en los siguientes puntos:

- **Incorporación del sistema de etiquetado** para informar al consumidor sobre todas las condiciones del pescado, desde su captura hasta el tipo de arte utilizado. Esta exigencia se halla en línea con lo que ya se ha comenzado a ampliar en España.
- **Organizaciones de Productores.** Para España es importante la necesidad de que las mismas elaboren un programa operativo sobre capturas y comercialización, lo cual debe ser positivo tanto para regular la pesquería como para mejorar las ventas.
- **Organizaciones Interprofesionales.** Se regula su funcionamiento por primera vez y se pretende que las mismas jueguen un papel decisivo para organizar mejor el mercado.

- **Pez espada.** Se incluye por primera vez para recibir ayudas por almacenamiento privado.
- **Medidas de intervención.** Se ha simplificado el proceso para la gestión y el cobro de las ayudas.
- **Se mantiene la indemnización compensatoria** para los túnidos que querían eliminar otros países, aunque con una ligera reducción en el umbral de activación, que pasa del 91% al 87% del precio de la producción comunitaria.
- **Intercambios.** Sistema de contingentes para los productos destinados a la industria transformadora frente a las pretensiones de otros Estados que reclamaban su liberalización.

En conjunto, una nueva OCM para la Administración española que introduce algunas mejoras para ordenar y regular los mercados y la propia actividad extractiva sin perder los puntos positivos que ya figuran en la normativa actualmente en vigor. ■

Vidal Maté

La FNCP mantiene el rumbo y renueva a Muñiz Guardado como presidente para el presente mandato

LAS COFRADÍAS DE PESCADORES APUESTAN POR LA UNIDAD Y EL DIÁLOGO

La VI Asamblea Nacional de Cofradías de Pescadores, reunida en Madrid los días 18, 19 y 20 de febrero, renovó su confianza a Jesús Clemente Muñiz como presidente y apostó por la colaboración y el diálogo con la Administración para solventar los problemas que el sector de la pesca de bajura tiene en estos momentos. El ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Jesús Posada, afirmó en la clausura haber tomado nota de los asuntos tratados entre los que destacan el acuerdo de pesca con Marruecos, los coeficientes reductores, el incremento del precio del gas-oil, la Política Pesquera Común y la reforma de los estatutos de la Federación Nacional.

Los representantes de las Cofradías de Pescadores analizaron el balance de gestión realizada durante los últimos cuatro años, debatieron los temas que afectan principalmente a la pesca de bajura y eligieron a sus órganos de directivos durante la VI Asamblea que depositó, una vez más, su confianza en los principales cargos directivos de la Federa-

ción Nacional de Cofradías. Clemente Jesús Muñiz Guardado comienza su sexto mandato como presidente, y cuenta con Francisco José Iglesias Prol y Vicente Blasco Andreu como vicepresidentes primero y segundo respectivamente, que inician mandato, y José Santiago Santana Ortega y Juan Cervantes que repiten mandato junto al presidente en la Junta Directiva.



“Las cofradías presentarán ante la Administración una propuesta, aprobada en sesión plenaria, para la modificación de sus estatutos referente a la constitución y funciones del Consejo Autonómico”.

Las Cofradías de Pescadores plantearon a la Administración la necesidad de incrementar los coeficientes reductores. Este incremento fue solicitado, de forma preferente, para los pescadores, marisqueadores de a pie y profesionales autónomos del Grupo III a quienes, actualmente, no se les aplican estos coeficientes y se realiza esta petición buscando la unificación de un 0,30% para el sector pesquero de bajura.

Estos coeficientes reductores aplicables al tiempo de trabajo es un beneficio que se concede por el legislador a los trabajadores que realizan sus actividades en condiciones especialmente duras, como, entre otras, la marítimo pesquera, para que éstos puedan jubilarse antes de alcanzar la edad legal de los 65 años.

Los trabajadores podrán anticipar su jubilación sin sufrir una reducción de la pensión total que les correspondería percibir en el supuesto de que se jubilaran en el momento de alcanzar dicha edad legal.



Política Pesquera Común

La Asamblea ha reivindicado mayor protagonismo de la pesca de bajura en la Política Pesquera Común (PPC) después del 2002, para ello se participará en los foros y reuniones

donde se subrayará el papel que la pesca de bajura o costera tiene en la contribución al desarrollo sostenible y responsable de los recursos pesqueros y se plantearán una serie de temas que afectan de forma directa la sector de bajura español.



"Según Posada, un sector dotado de 640.000 millones de pesetas en inversiones para el período 2000-2006 es sin duda un sector de futuro".

Entre los problemas que plantea la política pesquera, uno de los asuntos es si se mantendrá el principio de libertad de acceso a los caladeros comunitarios consagrado con la creación de la política común pesquera, que de acuerdo con los principios constitutivos de la Unión Europea prohíben cualquier discriminación entre ciudadanos de la Unión o, por el contrario, si se introducirán derogaciones transitorias al principio de libertad de acceso.

Las Cofradías admiten que la PPC no ha logrado alcanzar sus objetivos pero, a pesar de sus defectos, ha adoptado un enfoque global del sector y debe mantenerse como marco jurídico para la pesca después del año 2002.

Desde las Cofradías se pide a Bruselas una mayor consideración debida a su importancia económico-social en todo el litoral. La Asamblea valoró la labor realizada desde la Federación en los asuntos de mayor importancia para la pesca de bajura en el marco de la PCP como son el mantenimiento de las 12 millas, la acuicultura, las cuotas y TACs en el mercado. También se valoró como medida muy positiva el establecimiento de la zona de protección en el Mediterráneo, que tendría que ser imitada por otros países.

Modernización, pesca responsable, nuevos caladeros y comercialización claves para el futuro del sector

La VI Asamblea contó con la presencia del ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Jesús María Posada Moreno, en la jornada de clausura, y la del secretario general de Pesca, Samuel Juárez, en la inauguración.

El secretario general de Pesca durante su intervención en la jornada inaugural resaltó que la asamblea tuvo lugar entre un periodo legislativo que termina y otro que se inicia. Se refirió al pasado para mencionar los avances que el sector ha experimentado, especialmente, en los aspectos estructurales como el Plan Sectorial de Pesca y al futuro en el que enunció cuatro puntos esenciales para la

pesca artesanal como son: la pesca responsable, la modernización del sector, los convenios con terceros países y la comercialización, en la que hasta ahora no se ha dado a este subsector la importancia que merece.

Jesús Posada resaltó en la clausura el papel fundamental que las cofradías tienen en la organización de la pesca de bajura y la importantísima labor social, en el mantenimiento del tejido industrial y de servicios que se desarrollan en torno a esta actividad.

El ministro en su intervención se hizo eco de los asuntos que los representantes de los pescadores habían estado debatiendo en sus

ponencias durante las jornadas pasadas y manifestó la sensibilidad del Gobierno a temas tales como los coeficientes reductores de la edad de jubilación en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar y afirmó que el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales "viene llevando a cabo un estudio en profundidad de la bonificación reductora en todo el ámbito de aplicación del Régimen Especial del Mar, a fin de analizar su viabilidad y adecuación a la realidad actual, teniendo presente, en todo caso, el impacto económico que una eventual modificación puede tener el equilibrio financiero del Sistema de la Seguridad Social".





Consejo Autonómico

La reforma de los Estatutos de la Federación Nacional fue tratada de forma monográfica en sesión plenaria. Se acordó que la Comisión Permanente estudiará el tema y presentará una propuesta a la Administración Pesquera para la modificación en lo referente al Consejo Autonómico, su constitución y sus funciones. Según José Manuel González Gil de Bernabé, secretario general de la Federación Nacional, "es importante



que se busque la unificación en todos los temas en los Estatutos y procurar que no se extrapolen a nivel nacional peculiaridades que romperían la identidad existente en las Cofradías".

La renovación del acuerdo de pesca entre la Unión Europea y el Reino de Marruecos fue otro de los temas debatidos en la Asamblea y al que se hizo referencia constante por las implicaciones que tiene para la pesca de bajura. Las Cofradías pidieron un mayor protagonismo en las consultas de los términos de la negociación y se manifestó inquietud por la presencia de tres buques holandeses de pesca industrial que pescan con licencias privadas en aguas de Marruecos.

Aunque los debates sobre el Convenio con Marruecos y la reforma de los Estatutos fueron los que más subieron de tono, el renovado Presidente de la FNCP, Clemente Jesús Muñiz, en la clausura agradeció la previsión que "la Administración ha tenido para paliar la situación de los pescadores mediante la concesión de subvenciones por el amarre", y subrayó la atención que se presta desde la Administración a las Cofradías. ■

Jesús M. Salamanca

▶▶▶ En lo relativo a la segunda ponencia debatida en la VI Asamblea sobre la Política Pesquera Común después del año 2002, el titular de Agricultura, Pesca y Alimentación, dijo que la pesca artesanal, de bajura, tiene unas implicaciones sociales que exigen un tratamiento diferenciado de la pesca industrial y, por tanto, se debe definir uno propio de la pesca artesanal. De esta forma se han de tomar decisiones relativas al mantenimiento del régimen costero de las doce milla, al reparto de las capturas máximas autorizadas entre los estados miembros, la necesidad de establecer una auténtica política pesquera en el Mar Mediterráneo, donde España viene manteniendo una posición

de claro liderazgo a fin de diseñar un esquema de gestión adecuado y homogéneo.

Posada también hizo referencia en su intervención a la futura Ley de Pesca Marítima, que sólo un problema de calendario parlamentario ha impedido su aprobación. El texto, redactado entre la Administración Central, las Comunidades Autónomas y representantes de todos los interlocutores del sector pesquero, incluidas las cofradías, ya han recibido un dictamen favorable del Consejo Económico y Social y del Consejo de Estado.

En el capítulo económico el ministro habló con satisfacción del total cumplimiento de los objetivos marcados por el Plan Sectorial de Pesca programado

entre los años 1994 y 1999 para construcción o modernización de la flota, o la dotación y mejora de infraestructuras de comercialización. También subrayó que "la dotación que el Instrumento Financiero para la Ordenación de la Pesca (IFOP) y las demás administraciones destinan para el sesenio 2000-2006 supera en más de un 50 por ciento el dinero dispuesto en el periodo anterior". El volumen de inversiones en la pesca ascenderá a más de 640.000 millones de pesetas.

En lo que respecta al incremento experimentado por el precio del gas-oil debatido en las sesiones de la VI Asamblea, el ministro mostró su mejor disposición para estudiar las propuestas presentadas; aunque aseguró

que se trata de un asunto complejo derivado de la evolución de los precios internacionales de los hidrocarburos.

Finalizó Jesús Posada agradeciendo el comportamiento que el sector pesquero ha tenido ante el amarre de la flota debido al retraso del acuerdo de pesca entre la Unión Europea y el Reino de Marruecos. Este comportamiento y una posición común son esenciales para la obtención de un acuerdo favorable a los intereses de los pescadores. Subrayó que "las tensiones entre las partes no hacen sino restar fuerza al sector ante la negociación". ■

J. M. S.



MAR, TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

B TIEMPO DE ALANCES

EL PRÓXIMO MES DE MARZO SE CUMPLEN LOS CUATRO AÑOS DE LA ÚLTIMA LEGISLATURA CON EL GOBIERNO DEL PARTIDO POPULAR. EN LAS PÁGINAS SIGUIENTES SE OFRECE UN AMPLIO BALANCE SOBRE LAS ACTUACIONES DESARROLLADAS EN ESTE PERÍODO EN LOS MINISTERIOS DE DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES, ASÍ COMO EN EL MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN SOBRE CUESTIONES RELACIONADAS CON LA POLÍTICA DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL, ASÍ COMO PARA EL SECTOR MARÍTIMO PESQUERO. EN CONJUNTO, SEGÚN DATOS MANEJADOS POR LA ADMINISTRACIÓN, UN BALANCE POSITIVO DE LA GESTIÓN DE LOS ÚLTIMOS CUATRO AÑOS QUE SE ESPERA CONTINUAR EN EL FUTURO.

**JUAN CARLOS APARICIO**

MINISTRO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

“La supervivencia de la Seguridad Social está garantizada”

EL CRECIMIENTO DE AFILIACIÓN A UN RITMO DIARIO DE MÁS DE 1.500 TRABAJADORES, LA EXISTENCIA DE MÁS DE DOS COTIZANTES POR PENSIONISTA, LA CREACIÓN DEL FONDO DE RESERVA CON 60.000 MILLONES DE PESETAS, EL MANTENIMIENTO DEL PODER ADQUISITIVO DE LAS PENSIONES O EL SANEAMIENTO DEL SISTEMA FINANCIERO SON ALGUNOS DE LOS LOGROS DE LA LEGISLATURA QUE AHORA TERMINA. EL EX SECRETARIO DE ESTADO DE LA SEGURIDAD SOCIAL Y ACTUAL MINISTRO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES JUAN CARLOS APARICIO, HA ANALIZADO ESTOS RESULTADOS PARA LA REVISTA “MAR” Y TAMBIÉN HA HABLADO DE LO QUE QUEDA AÚN POR HACER Y DEL FUTURO DEL RÉGIMEN ESPECIAL DEL MAR.

Pregunta. –¿Qué balance nos puede hacer de esta legislatura en materia de Seguridad Social?

Respuesta. –Después de tres años y medio el balance es necesariamente positivo, bien si se mide en términos económicos y financieros, como ha sido el proceso de saneamiento, reducción de costes y del déficit público, bien en resultados de afiliación. Esto es el resultado de una cadena lógica y positiva como es la creación de riqueza y la traducción de esa riqueza en empleo regular y correcto. De esta creación de empleo se beneficia la protección social a través del incremento de las cotizaciones a la Seguridad Social. También considero como muy positivo que se haya generado confianza en el Sistema entre quienes son pensionistas en la actualidad y los que quieren serlo el día de mañana.

En estas fechas ya el debate sobre la supervivencia de la Seguridad Social no existe. Ahora se centra sobre el mejor posicionamiento que debe tener ésta y han desaparecido los perfiles de miedo o incertidumbre que había en torno al futuro hace escasamente tres años. Una Seguri-

dad Social en equilibrio financiero, con 2.200.000 afiliados más, y en el que, afortunadamente, los debates son de mejora y no de supervivencia, creo que sería el resumen de esta etapa positiva para la sociedad española y cuyo mérito es atribuible a todos los que participamos y mantuvimos nuestra confianza en el Pacto de Toledo y que hicimos una apuesta de objetivos, como mejorar el sistema de la Seguridad Social, y de métodos como el diálogo y los acuerdos.

P. –¿Qué puntos del Pacto de Toledo sobre las pensiones han quedado por cumplir?

R. –Si se acepta que el Pacto de Toledo no tiene una fecha de caducidad, sino que en su contenido se pide que periódicamente se reflexione sobre lo que es mejorable dentro del sistema, creo que tenemos Seguridad Social y Pacto de Toledo para muchos años. Pero quedan cosas por hacer, porque cuando uno de los pilares sobre los que se ha fundamentado nuestro trabajo ha sido el diálogo y los acuerdos, siempre hay que renunciar a posiciones propias y maximalistas. Se renuncia a parte de proyectos y posiciones personales para tratar de encontrar el interés general. En ese sentido creo que es positivo haber afrontado los cambios a través del diálogo y que también los cambios tan relacionados con la Seguridad Social como es el marco laboral hayan seguido el mismo camino del diálogo y del consenso social.

“Hablar hace cuatro años de la creación del Fondo de Reserva hubiera parecido imposible. Hoy es una realidad”

El Pacto de Toledo también se hizo a través del diálogo en el Parlamento y algunas de las recomendaciones que han pasado a segundo plano no tenían la mis-



ma trascendencia política que las que se han desarrollado. Sirva como ejemplo la mejora administrativa de la gestión. Pero creo que las principales recomendaciones están cumplidas, especialmente las que afectan a la separación de las fuentes de financiación del Sistema de Seguridad Social y el reforzamiento de la solidaridad del mismo.

Insisto en que quedan cosas por hacer, pero algunas ya están en marcha. Hablar hace cuatro años de la constitución de un

fondo de reserva hubiera parecido casi imposible. Hoy se ha visto que es perfectamente posible constituir dicho fondo y ahí están los 60.000 millones con que se le ha dotado para este año.

P. –Este fondo de reserva recién constituido ¿va a ser ya un compromiso anual o estará supeditado a la buena marcha de los ingresos del Sistema de Seguridad Social?

R. –La creación del fondo de reserva

está condicionada en el propio Pacto de Toledo a la buena marcha de la recaudación y define que cuando existan excedentes serán utilizados para esta finalidad y hasta ahora esto no había sido posible. Este punto del Pacto de Toledo no se ha pensado solamente para los pensionistas que hoy cotizan sino que debe ser un acuerdo para los que quieren y aspiran a ser pensionistas en el futuro para que siga vigente el compromiso de solidaridad entre generaciones y que los futuros pensionistas puedan tener una mayor confianza en el Sistema.

La cifra con la que se ha constituido el fondo de reserva es importante. Estos 60.000 millones no son literatura, sino una realidad, que está soportada por el hecho de que en este año ya no existen préstamos en la Seguridad Social, por lo que no tenemos que endeudarnos recurriendo a la banca privada, como se hizo en anteriores momentos de dificultad. El presupuesto del año 2000 está diseñado con excedentes.

P. –Un tema de actualidad que preocupa a la ciudadanía es el de las jubilaciones anticipadas. ¿Se van a incorporar las recomendaciones de Bruselas sobre esta materia en las futuras negociaciones del Pacto de Toledo?

R. –Está previsto que las personas mayores vivan cada vez más años. El problema del envejecimiento de la población es real. En nuestra sociedad tenemos una baja tasa de natalidad y afortunadamente las personas mayores viven cada vez más y en mejores condiciones. El problema no es tan inmediato para la sociedad española como para otros países de nuestro entorno europeo, y eso nos da cierta ventaja de ver y estudiar lo que hacen bien y lo que hacen mal los países que tienen ya el problema de las elevadas jubilaciones, coincidentes con quienes nacieron tras la II Guerra Mundial.

En España tenemos suerte porque contamos con un marco político adecuado como es el Pacto de Toledo y una Seguridad Social más sana, financieramente hablando, que los países de nuestro entorno. Además, nos hemos sacudido

“Tenemos que seguir avanzando en los principios de solidaridad en los que se asienta el Sistema de Seguridad Social”



también la maldición de que España no podía crear ni riqueza ni empleo. En esas condiciones las prejubilaciones se tienen que abordar en negociación para buscar soluciones que no pasen por modificar los pilares del Sistema. Se ha hecho un gran esfuerzo para que 65 años sea la edad normal de jubilación y que con 35 años cotizados se consigan todos los derechos, y se ha hecho un esfuerzo para que no haya que endurecer los periodos de acceso a las prestaciones.

Si sabemos administrar una legislación que es muy correcta no tendremos que hacer ningún cambio brusco en el Sistema. Cualquiera entenderá que no podemos seguir planteando periodos cada vez más cortos de cotización con periodos cada vez más largos del disfrute de las prestaciones.

P. –Y los planes de pensiones privados ¿son necesarios?

R. –El diseño constitucional de 1978 tiene plena vigencia. Impone al Estado mantener un sistema público y sano de pensiones y permite y sugiere que los ciudadanos puedan participar también en su propia seguridad en la vejez si creen que las expectativas del sistema público no son suficientes para sus deseos de calidad de vida cuando estén jubilados.

En esta línea es en la que me gustaría que se situaran los españoles al igual que lo hacen otros europeos, que no ahorran



EL RÉGIMEN

ESPECIAL DEL

MAR ES

EQUILIBRADO

Y SOLVENTE

pensando que vaya a quebrar el sistema público sino por mejorar su calidad de vida individual y contribuyen, además, a que existan bolsas de ahorro importantes encaminadas a la creación de riqueza y empleo. Fue con este mismo espíritu con el que se redactó la Constitución de 1978 y creo que este principio sigue teniendo vigencia, aunque quizá el único problema es que no hayamos sabido desarrollar la implantación de estos fondos con la rapidez adecuada.

P. –Uno de los grandes logros de esta legislatura ha sido el avance de la afiliación de las mujeres al sistema de Seguridad Social. ¿Es esto ya una tendencia imparable?

R. –Efectivamente, la afiliación de mujeres al Sistema ha sido en cifras absolutas mayor que la de los hombres, lo

P. –¿Qué balance haría de lo realizado durante estos tres últimos años y medio en el área del Régimen Especial del Mar?

R. –Es un buen dato que se haya estabilizado la población que trabaja en el mar y se haya frenado la línea descendente que se venía observando, a pesar de encontrarnos en un momento difícil debido a la parada de parte de la flota pesquera mientras se negocian nuevos

acuerdos con Marruecos. Las expectativas en esta área son buenas porque se ha actuado con mucha inteligencia y porque también el Régimen Especial del Mar es un fiel reflejo del conjunto de la Seguridad Social y por lo tanto existe tranquilidad en cuanto al equilibrio entre activos y pasivos. Es un contagio muy positivo porque también funciona el principio de la solidaridad, gracias al cual se han podido resolver casos concretos que estaban pendientes.

Para mí ha habido dos grandes alegrías en el mundo del mar. La primera es que el nuevo Buque-Hospital que sustituirá al “Esperanza del Mar” y que es todo un símbolo de la protección social que se presta desde el REM a través del Instituto Social de la Marina, se está ya construyendo y será una realidad dentro de dos años. La segunda es que se ha podido resolver la situación de los pescadores de las pequeñas embarcaciones, el grupo segundo, que tenían más dificultades al arbitrase una fórmula para mejorar su protección social, lo que les hace ver con más tranquilidad el presente y el futuro, ya que están cotizando más y mejor, lo que revertirá en una mejora de su protección futura. Esto, unido a todo el trabajo que se viene realizando desde el ISM en las áreas de gestión de prestaciones sociales, formación, atención sanitaria tanto preventiva como asistencial a la población marinera embarcada y en tierra, cooperación internacional, etc., nos hace afrontar el futuro del Régimen Especial del Mar con tranquilidad y optimismo. ■

“La Seguridad Social tendrá superávit este año y ya no dependerá de los préstamos de la banca privada”



que manifiesta que es ya una tendencia imparable por varios motivos. Porque estamos en un camino en el que ya no existen tantas barreras al empleo femenino, y eso significa que estamos en el camino correcto para conseguir la igualdad de oportunidades. Representa también que tenemos no sólo más universitarias que universitarios, sino más tituladas profesionales que titulados porque el sistema de enseñanza no prima que los estudios sean para el varón en caso de falta de recursos familiares. Asimismo, las nuevas formas de vida propician mayor facilidad de incorporación de la mujer al trabajo. Todos estos factores se ven reflejados en las cifras. De 2.200.000 nuevos afiliados, más de la mitad han sido mujeres. Que el crecimiento de incorporaciones al mundo laboral de la población femenina haya sido muy superior al de la masculina nos lleva a pensar que avanzamos por la senda correcta, porque la sociedad está dando respuesta a una más que reiterada demanda de las mujeres.

P. –Para la próxima legislatura ¿cuáles son las cuestiones prioritarias a llevar a cabo en el marco del Pacto de Toledo?

R. –Intentar mantener los objetivos y los métodos con que fue consensuado. Procuraremos, por encima de todo, preservar el diálogo con los agentes sociales y con la oposición. Llevaremos a cabo debates de cómo gastar más y mejor y continuar incrementando la recaudación,



intentando aligerar las cargas individuales sin que se tengan que reducir las prestaciones colectivas.

Otras líneas de futuro a seguir son la ampliación y mejora del fondo de reserva, continuar abundando en los principios de solidaridad como se ha hecho en los recientes acuerdos con los sindicatos en materia de subida de las pensiones más bajas y no perder conceptos básicos en que se fundamenta el Sistema de Seguridad Social como es el trabajar en favor de los que tienen menos oportunidades en la sociedad española, pero con respeto a la contributividad de los sujetos activos, repartiendo el esfuerzo de los que han cotizado mucho y bien a lo largo de los años. ■

Concha Hernández Carazo

I CENTENARIO DE LA SEGURIDAD SOCIAL

P. –Este año la Seguridad Social celebra su primer centenario. ¿Qué ha cambiado de aquella primera Ley Dato hasta ahora?

R. –Lo primero que hemos de hacer para abordar este primer centenario es hacerlo con humildad. Los que hemos tenido alguna responsabilidad en la gestión de la Seguridad Social hemos de estar agradecidos al gran esfuerzo que han hecho varias generaciones de españoles, la mayoría anónimos, que han tratado durante años de poner lo mejor de sí mismos en esta mejora efectiva de la protección social en España. De aquella Ley Dato en la que simplemente se atendían necesidades tan primarias y absolutas como la muerte o incapacidad de los trabajadores y la pensión de viudedad, esencial para la mujer que no tenía otros ingresos, se pasó por una etapa de gran dispersión y dudas sobre el compromiso del Estado con el mantenimiento de la Seguridad Social. No fue hasta los años 70 cuando se sentaron las bases de lo que es una Seguridad Social moderna y comparable a la de nuestros socios europeos. Tenemos después de cien años un sistema de reparto idéntico al de otros países e, incluso, está en mejores condiciones económicas y lo tenemos atendiendo ya no sólo a las tres necesidades básicas de jubilación, muerte e incapacidad, sino también intentando ser un elemento dinámico en la propia creación de empleo y una herramienta, para mí lo más importante, de cohesión social y de solidaridad entre personas y entre sectores.

Creo que podemos estar razonablemente orgullosos de que en materia de Seguridad Social somos Europa desde hace tiempo. Europa es para mí esa área del mundo donde, aparte de ser importante el potencial económico, se cuenta con una marcada protección social. Tan importante va a ser celebrar este primer centenario como poner las bases para que pueda celebrarse el segundo. ■



La Seguridad Social creció a un ritmo diario de más de 1.500 afiliaciones

EL DIÁLOGO SOCIAL HA SIDO LA BASE SOBRE LA QUE SE HAN SUSTENTADO TODAS LAS ACTUACIONES DEL MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES EN ESTA LEGISLATURA DE GOBIERNO DEL PARTIDO POPULAR Y QUE HAN TENIDO COMO INTERLOCUTORES AL PROPIO EJECUTIVO, A LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS, CORPORACIONES LOCALES, SINDICATOS Y EMPRESARIOS, ES DECIR, A TODAS LAS FUERZAS SOCIALES QUE CONTRIBUYEN A LA VERTEBRACIÓN DE LA SOCIEDAD ESPAÑOLA. ESTE DIÁLOGO, SEGUN HA EXPLICADO EL EX MINISTRO DE TRABAJO, MANUEL PIMENTEL, "NO SE HA QUEDADO EN FORMALISMOS SINO QUE HAY LOGROS CONCRETOS, AUNQUE EN OCASIONES NO HAYA SIDO POSIBLE CERRAR ACUERDOS. NO OBSTANTE, AUN DE ESAS NEGOCIACIONES SE HAN CONSEGUIDO CONCLUSIONES POSITIVAS, PORQUE SIEMPRE HAN SERVIDO PARA APROXIMAR POSTURAS O PARA INCORPORAR PROPOSICIONES. NUESTRO OBJETIVO A LO LARGO DE ESTOS AÑOS HA SIDO CONSEGUIR QUE ESTE MINISTERIO FUERA "LA CASA DEL DIÁLOGO".

En materia de Seguridad Social los objetivos prioritarios del Gobierno Popular durante estos casi cuatro años de legislatura han sido: mantener el equilibrio financiero del sistema de Seguridad Social a fin de garantizar su pervivencia futura y al mismo tiempo mantener el nivel de protección, su consolidación y racionalización. Esta política se ha articulado en torno a varios ejes fundamentales: desarrollo del Pacto de Toledo mediante el diálogo social; mantenimiento del poder adquisitivo de las pensiones, aumento y mejora de la protección social de determinados colectivos, reducción de los costes no salariales del trabajo y lucha contra el fraude social y la morosidad como ejercicio de solidaridad.

Diálogo social

Siempre basándose en el diálogo social se llegó a importantes acuerdos como ha sido la Ley/24/1997, de 15 de julio, de Consolidación y Racionaliza-

ción de Pensiones en la que quedó establecido legalmente el mantenimiento del poder adquisitivo de las pensiones. Si bien este acuerdo no contó con el consenso empresarial. Igualmente la ley permite aplicar la práctica totalidad de las recomendaciones recogidas en el Pacto de Toledo suscrito por la mayoría de las fuerzas políticas.



Mantenimiento del poder adquisitivo

Además de haberse garantizado por Ley el mantenimiento del poder adquisitivo de todas las pensiones en función de la evolución del IPC por primera vez en la historia del sistema, según los datos facilitados por el Ministerio de Trabajo, se ha consolidado una mejora del poder adquisitivo de los pensionistas durante el periodo 96-98 de 1,6 puntos. En 1999, primer año que el IPC subió por encima de las previsiones del Gobierno, los pensionistas recibieron una paga compensatoria consolidable y una subida

para el presente año de un 2%, la misma previsión que existe para el IPC. Todo ello ha supuesto un desembolso adicional para las arcas del Estado de más de 300.000 millones de pesetas.

Merced a un nuevo acuerdo con los sindicatos, fechado el 16 de septiembre de 1999, se acordó elevar la subida de todas las pensiones mínimas un 5,5% por encima de los precios, con un gasto adicional de 61.000 millones de pesetas que beneficia a más de tres millones de pensionistas, que han igualado su pensión al salario mínimo interprofesional.

Récord en la afiliación

Pero para los responsables de Seguridad Social indudablemente la principal garantía y fortalecimiento del Sistema de Seguridad Social la constituye la espectacular evolución de la afiliación, que ha alcanzado cotas históricas, ya que contamos con 2,2 afiliados por pensionista y se han rebasado los 14,5 millones de afiliados, lo que ha supuesto 2.235.987 nuevos cotizantes, que representa en términos relativos un incremento del 18,12 por ciento en el periodo marzo 1996 a diciembre 1999, con una media diaria de incorporación al sistema de 1.560 trabajadores.

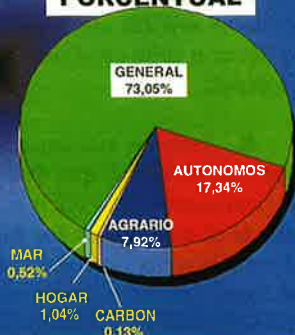
AFILIADOS OCUPADOS A LA SEGURIDAD SOCIAL A 31 DE DICIEMBRE DE 1999

14.578.326

DISTRIBUCIÓN POR REGIMENES

ABSOLUTA	
✓ GENERAL	10.649.671
✓ AUTONOMOS	2.528.340
✓ AGRARIO	1.154.489
✓ MAR	75.448
✓ CARBON	19.009
✓ HOGAR	151.369

PORCENTUAL





60 y 64 años, y se ha posibilitado asimismo el acceso a las pensiones de viudedad y orfandad aunque el causante no se encuentre en situación de alta o asimiladas en el momento del fallecimiento.

Por último se ha dado cobertura por la totalidad de las contingencias a los contratados a tiempo parcial reducido y se ha ampliado la protección de los trabajadores con contratos para la formación a la Incapacidad Temporal por contingencias comunes.

Saneamiento financiero

Por lo que se refiere al saneamiento financiero de la Seguridad Social, fuentes de la Secretaría de Estado destacan el cumplimiento de los objetivos del déficit, que ha pasado de un 0,62% en 1996 a una previsión de superávit para el presente año de un 0,1% del Producto Interior Bruto, tal y como se contempla en los Presupuestos Generales del Estado, en los que ya no se incluyen préstamos del Estado a la Seguridad Social.

Separación de fuentes

Se ha avanzado notablemente, según Juan Carlos Aparicio, máximo responsable de la Seguridad Social, en el proceso

El superávit que tendrá la Seguridad Social este año ha permitido crear el Fondo de Reserva dotado con 60.000 millones de pesetas

de clarificación y separación de fuentes de financiación del Sistema. Ya en los presupuestos de 1999, la Sanidad se financió toda con cargo a los ingresos por impuestos sin recurrir a las cuotas sociales. En los del años 2000 ya no se contempla la financiación de los servicios sociales y solamente corren a cargo de los presupuestos de la Seguridad Social los 670.000 millones de pesetas de los complementos de mínimos, cuya financiación está previsto determinar en las futuras negociaciones del Pacto de Toledo.

Fondo de reserva

En 1996 se puso en marcha el Plan de lucha contra el Fraude y la Morosidad, que han posibilitado que la protección dis-

pensada por el Sistema de Seguridad Social revierta en sus legítimos destinatarios, evitando un uso indebido o fraudulento de un instrumento que es fruto de la solidaridad, de la equidad y de la justicia social, según han expresado reiteradamente los responsables de Trabajo y Seguridad Social. Desde entonces se han recuperado más de 600.000 millones de pesetas, provenientes en su mayor parte de la reducción del gasto en la Incapacidad Temporal.

Mejora de la recaudación

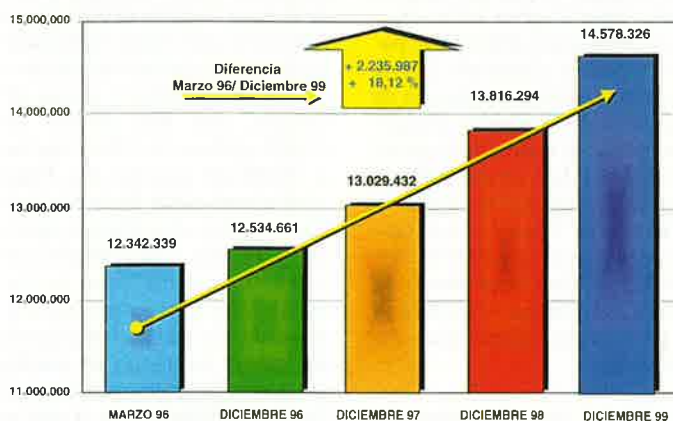
También se han hecho avances, durante la legislatura que ahora termina, en la mejora de los procedimientos de Recaudación de los Recursos del Sistema, basados en buena parte en los avances del control informático de las deudas. Esta mejora de la recaudación ha supuesto, según los datos oficiales, reducir el importe de los derechos reconocidos pendientes de cobro, en vía ejecutiva, de 330.000 millones de pesetas en 1999 y de los 190.000 previstos para este año, continuando con la línea de adaptación a los criterios europeos del SEC'95 (acercamiento de los principios de caja y devengo). ■

C.H.C.

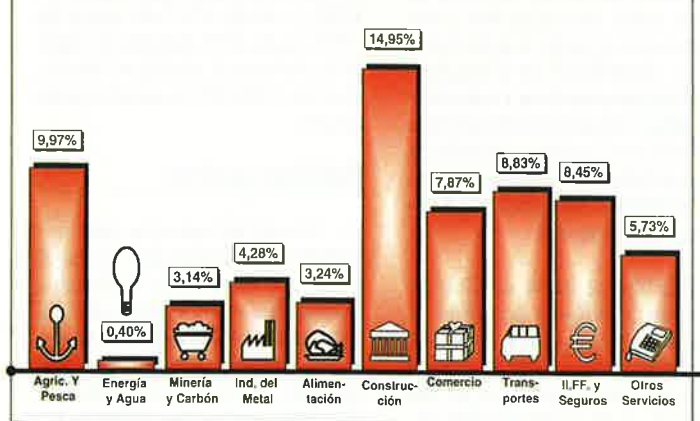
Otras de las mejoras de la protección social

Otros colectivos han recibido mejoras en sus prestaciones durante estos últimos tres años: se ha mejorado el tiempo de duración de las pensiones de orfandad, ampliándose la edad máxima de percepción hasta los 21 años, o hasta los 23, en caso de ausencia de ambos padres; se han mejorado las cuantías de las pensiones mínimas de viudedad de beneficiarios menores de 60 años, con cargas familiares, que se están equiparando progresivamente a los importes establecidos para los perceptores con edades comprendidas entre los

EVOLUCION DEL NUMERO DE AFILIADOS MARZO 1996 - DICIEMBRE 1999



INCREMENTO PORCENTUAL DE LA AFILIACION POR SECTORES. Diciembre 99/Diciembre 98





El diálogo social, clave para las políticas de empleo

LOS TRES EJES SOBRE LOS QUE SE HA ARTICULADO LA POLÍTICA DE EMPLEO DURANTE LA LEGISLATURA QUE FINALIZA HAN SIDO EL CRECIMIENTO ECONÓMICO, LA TRASLACIÓN DE ÉSTE A LA CREACIÓN DE EMPLEO, ELIMINANDO ALGUNA DE LAS RIGIDEZES QUE AFECTABAN AL MERCADO DE TRABAJO, PERO MANTENIENDO LA PROTECCIÓN SOCIAL, Y LA POTENCIACIÓN DE LAS POLÍTICAS ACTIVAS PARA QUE ESTE EMPLEO LLEGASE AL MAYOR NÚMERO DE PERSONAS Y, MUY ESPECIALMENTE, A LOS COLECTIVOS MÁS DESFAVORECIDOS.

También en el área de Empleo, como en la de Seguridad Social, la base de los logros conseguidos ha estado, según los responsables del Ministerio de Trabajo, en la actividad permanente de diálogo y en el impulso dedicado al mismo. Este entendimiento con los agentes sociales ha permitido consensuar: **cinco acuerdos entre el Gobierno y los agentes sociales en materia de pensiones, salud y prevención de riesgos laborales, solución extrajudicial de conflictos laborales, formación profesional y empleo y protección social agrarios.**

Asimismo se ha conseguido firmar otros tres acuerdos entre empresarios y sindicatos en materia de: **estabilidad en el empleo, negociación colectiva y cobertura de vacíos.** También se firmó entre el Gobierno, agentes sociales y Comunidades Autónomas **el nuevo programa nacional de Formación Profesional.**

Finalmente entre el Gobierno y los sindicatos se firmó el acuerdo sobre **contrato a tiempo parcial estable** y entre Gobierno y Comisiones Obreras el de **incentivos a la contratación estable.**

Como consecuencia de estos acuerdos, los responsables de Trabajo resaltan la reducción del número de desempleados y la tasa de paro; el incremento del empleo en los colectivos más desfavorecidos, especialmente en el de las mujeres; el incremento de la protección social para algunos contratos como el de formación y el de tiempo parcial; la potenciación de la contratación estable frente a la contratación precaria con el apoyo de las incentivaciones aprobadas por el Ministerio de Trabajo y el incremento sin precedentes de la afiliación a la Seguridad Social. El número total de desempleados a finales de 1999 es de 1.613.750, frente a los más de tres millones que había en 1996, y desde el 17 de mayo de 1997, fecha de la entrada en vigor de la Reforma Laboral, se han registrado 2.049.055 contratos indefinidos.

Políticas activas

Una de las apuestas más importantes que ha llevado a cabo el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales en estos cuatro años de legislatura ha sido la potenciación de las políticas activas, es decir, aquellas que no subvencionan el desempleo sino que activan los mecanismos necesarios para faci-



Juan Chozas,
Secretario General de Empleo.

litar el empleo a los que carecen de él y especialmente a los colectivos con mayores dificultades para incorporarse al mercado laboral como son las mujeres, parados de larga duración, jóvenes y discapacitados. De la importancia que el Gobierno ha dado a estas políticas sirva el dato de que ha dotado al Ministerio de Trabajo con un presupuesto para el año 2000 de casi 800.000 millones de pesetas frente a los 278.000 que se destinaron en 1996, lo cual supone que se ha triplicado.

Parte de este presupuesto se invierte en bonificaciones a las

cuotas de la Seguridad Social que pagan las empresas con el fin de que éstas contraten a los colectivos mencionados. Otra parte va destinada a formación, al fomento de iniciativas locales y a la búsqueda de nuevos yacimientos de empleo, para lo que se han firmado acuerdos con distintas instituciones públicas y privadas. También se destinan a la potenciación de medidas que faciliten la incorporación de la mujer al trabajo como son la equiparación en aquellos sectores donde la mujer está subrepresentada, la denominada de "coste cero", que es la bonificación al cien por cien de los costes de los contratos por relevo cuando la mujer está de permiso por maternidad, entre otras.

También en este apartado de políticas activas, los responsables de Trabajo destacan el incremento progresivo que viene experimentando el presupuesto destinado a las Escuelas Taller y Casas de Oficios, que han pasado de 41.000 millones en 1996 a los casi 70.000 del presente año. Estas instituciones están destinadas exclusivamente a los jóvenes menores de 25 años. Con el objetivo de cubrir el vacío que dejan las Escuelas Taller para los parados mayores de esa edad, el Ministerio de Trabajo ha puesto en marcha un nuevo programa denominado Talleres de Empleo, en el que se va a tratar de mejorar las condi-



ciones de empleabilidad de este colectivo.

Plan de empleo

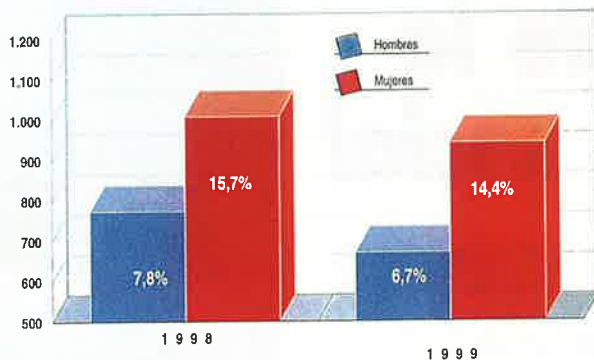
Lo que da una amplia dimensión del esfuerzo realizado desde el Ministerio de Trabajo para fomentar el empleo, y sobre todo lo que el anterior titular del departamento, Manuel Pimentel, denominaba empleo de calidad, es decir, estable, son los Planes de Empleo llevados a cabo en 1998 y 1999 siguiendo las directrices marcadas por la Unión Europea en la Cumbre de Luxemburgo de finales de 1997.

El I Plan de Acción para el Empleo del Reino de España se presentó en la primavera de 1998 a Bruselas, siendo, con el francés, el mejor valorado de toda la Unión. En ese año este Plan de Empleo movilizó un billón de pesetas. El II Plan de Empleo fue aprobado por Bruselas en junio de 1999 y durante este año se movilizó un billón y medio de pesetas. En ambas ocasiones el Gobierno contó para la elaboración del mismo con las aportaciones de los interlocutores sociales, organizaciones de carácter social, grupos parlamentarios, Corporaciones locales y Comunidades Autónomas a través de la Conferencia Sectorial de Asuntos Laborales.

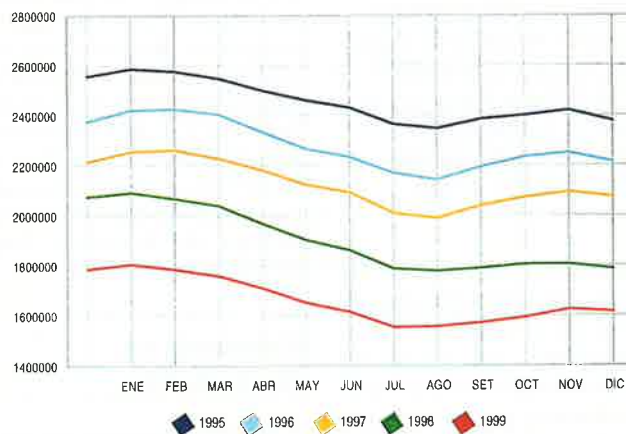
Del presupuesto movilizado en este II Plan de Empleo más de

DISTRIBUCIÓN DEL PARO REGISTRADO POR SEXO

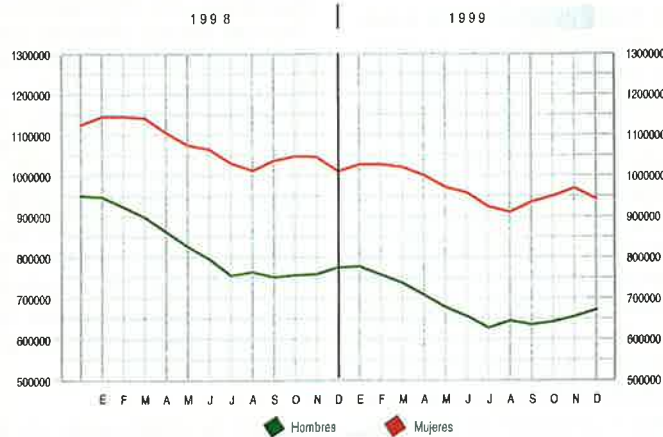
Valores absolutos y Tasa de Paro



EVOLUCIÓN MENSUAL DEL PARO REGISTRADO 1995 - 1999



EVOLUCIÓN MENSUAL DEL PARO REGISTRADO POR SEXO 1998 - 1999



medio billón de pesetas se destinó a políticas activas de empleo; 255.686 millones a formación reglada; 290.570 a bonificaciones a la contratación indefinida y 441.500 a líneas de crédito a pequeñas y medianas empresas. Los beneficiarios de estos fondos fueron 1.200.000 parados, que recibieron 1.500.000 acciones formativas o de empleo, ya que los objetivos de estos Planes son, según las directrices comunitarias, mejorar la capacidad de inserción profesional, desarrollar el espíritu de empresa, fomentar la capacitación de los trabajadores y de las empresas y reforzar las políticas de igualdad entre hombres y mujeres.

Asignatura pendiente

A la hora de hacer balance los responsables del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales no quieren ser complacientes con la totalidad de su gestión en esta Legislatura y tras reconocer que aún queda mucho por hacer, sobre todo mientras siga existiendo desempleo, coinciden en reconocer que la asignatura pendiente del Departamento siguen siendo los accidentes laborales y el incremento que cada año registra la siniestralidad laboral. Esta cuestión es fuente de preocupación de los responsables de Empleo, ya que además de las vidas humanas que se pierden en los accidentes laborales suponen un quebranto en la economía del país que supone un total de dos billones de pesetas anuales.

Aunque desde 1995 está vigente la nueva Ley de Prevención de Riesgos Laborales, ésta no ha sido suficiente para paliar esta carga y, ante ello, el Ministerio de Trabajo está empeñado junto con las Comunidades Autónomas a través del Consejo Nacional en el desarrollo del Plan de Acción contra la Siniestralidad que pretende crear, por medio de la información y la formación, una auténtica cultura de la prevención que cale en todos los sectores de la sociedad, porque para el anterior responsable de Trabajo, Manuel Pimentel, "la prevención es la mejor inversión para evitar y reducir los accidentes laborales." ■

C.H.C.



Modernización y mejora de la protección social

EN EL RÉGIMEN ESPECIAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL DE LOS TRABAJADORES DEL MAR, QUE GESTIONA EL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA, TAMBIÉN HAN SIDO MUCHOS LOS PROGRAMAS DESARROLLADOS A LO LARGO DE ESTOS CUATRO AÑOS. DE ENTRE ELLOS HAN SIDO LOS MÁS SIGNIFICATIVOS EL INICIO DE LA CONSTRUCCIÓN DE UN NUEVO BUQUE-HOSPITAL, QUE SUSTITUIRÁ AL EMBLEMÁTICO "ESPERANZA DEL MAR"; LA PUESTA EN MARCHA, EN EL MARCO DE LA COOPERACIÓN INTERNACIONAL, DE UN PROGRAMA DE FORMACIÓN MARÍTIMA PARA IBEROAMÉRICA; LA APROBACIÓN DE MEDIDAS PARA MEJORAR LA ASISTENCIA MÉDICA A BORDO DE LOS BUQUES, COMO ES LA OBLIGATORIEDAD DE LLEVAR BOTIQUINES A BORDO; EL ESTABLECIMIENTO DE UNA PROTECCIÓN ESPECIAL A LOS TRIPULANTES Y PERSONAL DE TIERRA AFECTADOS POR LA EXPIRACIÓN DEL ACUERDO DE PEŞCA CON EL REINO DE MARRUECOS; LA VUELTA AL SISTEMA DE COTIZACIÓN POR BASES FIJAS PARA LOS TRABAJADORES DE LOS GRUPOS 2 A Y 2 B, LAS MEJORAS EN LA GESTIÓN DE LAS PRESTACIONES RESPONSABILIDAD DEL ISM POR MEDIO DE SISTEMAS INFORMÁTICOS, O LA INAUGURACIÓN DE TRES NUEVAS CASAS DEL MAR.

Durante esta legislatura el Instituto Social de la Marina ha continuado trabajando en el desarrollo de los programas ya iniciados, así como en la puesta en marcha de otros, cuyo objetivo no es otro que gestionar eficazmente las prestaciones sociales del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar y el de mejorar las condiciones de vida y salud del colectivo marítimo-pesquero tanto cuando está embarcado como en tierra.

Nuevo "Esperanza del Mar"

Una de las mejores noticias de esta legislatura, tal y como ha señalado el Ministro de Trabajo Juan Carlos Aparicio, ha sido la aprobación del presupuesto, dotado con casi 3.000 millones de pesetas, que ha per-

mitido poner en marcha la construcción del nuevo buque-hospital que sustituirá al "Esperanza del Mar", que, con sus ya 20 años de singladura junto a la flota pesquera, requería una renovación.

El buque-hospital "Esperanza del Mar" constituye el símbolo de los objetivos del ISM: acercar la sanidad marítima a las flotas pesqueras allá donde se encuentren en aras de mejorar la protección de los pescadores para que reciban la misma atención sanitaria que el resto de los trabajadores que realizan sus trabajos en tierra. De ahí la importancia que adquiere la construcción de un nuevo buque que estará dotado de las más modernas tecnologías tanto en lo que se refiere a su estructura hospitalaria como a maniobrabilidad, autonomía, rapidez y dotaciones informáticas y telemáticas.



De su construcción, que costará 2.990 millones de pesetas, de los que 770 están financiados por la Unión Europea en este primer año, se encarga Astilleros Españoles a través de su filial "Juliana Constructora Gijonesa, S.A.". A diferencia del actual "Esperanza del Mar", el nuevo buque podrá operar además de en el banco canario sahariano allá donde las flotas pesqueras lo requieran.

Formación en Iberoamérica

En el transcurso de estos cuatro años el ISM ha iniciado una actividad nueva, en el marco de la Cooperación Internacional, cuyo objetivo es establecer programas de Formación Marítima con Iberoamérica. Tras una intensa ronda de contactos con diferentes países de aquel continente que mostraron su interés por el proyecto, se celebró, a principios de 1999, en el Centro de Formación Marítima que el ISM tiene en Bammio, un primer encuentro que permitió detectar y conocer las necesidades que en materia de formación marítima tenían los 13 países ribereños que participaron en el mismo.

Con la colaboración de la Agencia Española de Coopera-

CONSULTA MÉDICA

LE RECOMENDAMOS QUE SIGA LAS ANTES DE CONSULTAR CON EL CÉ

- Rellene en una hoja las contestaciones al cuestionario antes de comenzar la consulta.
- Tenga a mano la relación de medicamentos que tiene. No dude en comunicar si carece de alguno de los mismos.
- Mantenga la calma. Una buena recogida de datos es importante.

Láminas de situación de síntomas

1. Filiat
• D.I
• Nc
• Ay
• Fr
• C

2. S
3. ¿C
• F
• C

4. ¿C
•

5. ¿
6. ¿
7.
8.
9.
10.
11.
12
13
14
15
16
17

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

ción internacional y la Subdirección General de Relaciones Sociales Internacionales y en el marco de los acuerdos de Cooperación Internacional que tiene firmados el Ministerio de



POR RADIO

**IENTES INSTRUCCIONES
O RADIO-MEDICO:**
o tenga preparadas las respuestas

iquin.
entos aconsejados.
ia de una rápida y eficaz asistencia.

uestionario básico

lugar de nacimiento
bordo
o caladero
el problema?
Indicar de forma precisa lo que
pa al enfermo
cuándo lo presenta?

comenzó?
se localiza?
as láminas adjuntas
primera vez que le ocurre?
ira sin dificultad?

palpa el pulso?
antas pulsaciones por minuto?

e fiebre?
ique la temperatura
ue algún tratamiento médico?
uál, por qué?

enfermo es alérgico a algo?
tenido alguna enfermedad importante
sido operado?

consumidor de: tabaco, hachis, alcohol,
stancias inyectadas o inhaladas?

BRANU SUTIM
GARANZIA
1999



Trabajo y Asuntos Sociales, se han hecho realidad algunos programas concretos como han sido los cursos de formación impartidos a técnicos y trabajadores de Venezuela, Ecuador y



Perú y la firma de otro acuerdo con Chile.

Asimismo es de destacar el Seminario Iberoamericano de Sanidad Marítima, celebrado en octubre de 1999 en Bamio, al que asistieron 22 representantes de Argentina, Brasil, Costa Rica, Cuba, Chile, Ecuador, Guatemala, México, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela, quienes en sus conclusiones finales solicitaron formalmente la colaboración del Instituto Social de la Marina para avanzar en la mejora de las condiciones laborales y sociales de la gente del mar de dichos países en materias como la protección social, la formación, la salud laboral y la sanidad marítima.

En la actualidad están en marcha contactos con Marruecos, Argentina, México, Costa Rica y Panamá para definir futuros programas de colaboración.

Botiquines a bordo

En febrero de 1999 se aprobó el Real Decreto mediante el cual se adaptaba a la normativa española la Directiva europea 92/29 de 31 de marzo de 1992, por la que se regulan la obligatoriedad de llevar botiquines a bordo de los buques, la existen-

cia de medios de consulta médica a distancia y la formación sanitaria de los trabajadores del mar. Con esta transposición de la norma europea al cuerpo legislativo español se garantiza una mejor asistencia sanitaria en el mar y se pretende conseguir un mayor grado de homologación en los medios sanitarios a bordo en el resto de las embarcaciones de la Unión Europea, así como una mejor coordinación entre los centros responsables de la consulta médica a distancia que operan en los países miembros de la UE.

La nueva normativa aprobada por el Gobierno lo que hizo fue adaptarse a la legislación europea en la materia, pero el contenido de la misma ya se venía aplicando en España, que ya contaba con legislación al respecto y con los medios que en ella se dispone. El ISM llevaba ya varios años trabajando en la implantación en los barcos de los botiquines a bordo y dispone desde 1979 de un Centro Radio-Médico, así como de programas de formación sanitaria. Durante los últimos meses ha puesto en marcha el nuevo programa FARMAR para realizar el control de esos botiquines a bordo y está trabajando en la elaboración de la normativa que desarrolle este decreto.

Ayudas a la flota

Otra de las actividades llevadas a buen puerto en esta legislatura por el Instituto Social de la Marina ha sido la tramitación y los pagos de las ayudas aprobadas por el Gobierno destinadas a las tripulaciones embarcadas así como para los chaboleros y rederos que trabajan en tierra afectados directamente por el paro de la flota pesquera como consecuencia de la finalización del acuerdo de pesca con el Reino de Marruecos. Estas ayudas suponen 151.500 pesetas mensuales. Para los armadores también se aprobaron ayudas que son variables en función del TRB (Toneladas de Registro Bruto) de cada embarcación y que van desde menos de un millón de pesetas para los barcos artesanales más pequeños hasta casi cuatro millones de pesetas para los más grandes que faenen en el caladero marroquí. Las ayudas medias para esta flota son de unos dos millones de pesetas por embarcación y afectan a 415 barcos y a casi 4.300 trabajadores.

Campañas de prevención

El ISM ha seguido trabajando durante esta legislatura para mejorar la salud de los trabajadores del mar, entendiendo por salud no sólo la ausencia de enfermedad, sino el perfecto estado de bienestar social y mental, tal y como lo define la Organización Mundial de la Salud. Para ello atiende sanitariamente al colectivo marítimo pesquero en los planos asistencial y preventivo. En este último campo durante estos cuatro años ha continuado llevando a cabo Campañas Sanitarias de Prevención y Promoción de la Salud dirigidas al sector marítimo-pesquero activo. En total han sido nueve Campañas, dos de las cuales han estado destinadas a la promoción y difusión de la obligatoriedad de llevar el botiquín a bordo y la dotación farmacológica que corresponde a cada uno de los tipos en vigor,

según el tonelaje del barco. Las otras siete han tratado de concienciar a las tripulaciones en la prevención del paludismo, de las enfermedades de transmisión sexual, del sida y las drogodependencias, de la hepatitis B, del alcoholismo, de la tuberculosis, y la más reciente, destinada a la prevención de los accidentes a bordo. Sobre esta cuestión de prevención de riesgos cabe señalar que el ISM ha presidido un Grupo de Trabajo, creado en el marco de la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo, que está preparando la adaptación de la ley de Prevención de Riesgos Laborales al sector marítimo.

Asimismo se ha continuado con los reconocimientos previos al embarque, que a lo largo de la legislatura han superado la cifra de 250.000.

Mejora de la asistencia médica

La mejora de la asistencia médica a marinos embarcados mediante el apoyo sanitario de carácter permanente y en campañas temporales ha sido objeto de preocupación en esta legislatura. En este sentido cabe destacar las campañas AME (Asistencia Médica Embarcada) destinadas a las flotas boniteras durante los tres meses de verano que faenan lejos de las costas y que cuentan con el apoyo de un buque hospital contratado al efecto, el "Remolkagure Bat". Se ha mantenido apoyo médico presencial a las flotas de atún tropical en el Índico, que cuentan con un médico en Diego Suárez (Madagascar), y se ha dotado al Centro Radio-Médico y a los buques asistenciales de mejoras en los equipamientos técnicos e informáticos para que puedan rentabilizar los avances en telemedicina como ha sido la transmisión de electrocardiogramas a distancia.

En este campo de los avances tecnológicos cabe recordar



también que el ISM ha colaborado y participado con otros organismos en Proyectos I+D en telemedicina como han sido el proyecto comunitario ES-ASSIST, sobre "Asistencia médica a poblaciones remotas", y el proyecto de realizar la Guía Sanitaria a Bordo en formato CD-Rom multimedia en colaboración con la Universidad de Santiago de Compostela.

Formación

Finalmente, se han actualizado y mejorado los Cursos de Formación Sanitaria para los trabajadores del mar con la

revisión y la reedición del Manual del Alumno Niveles 1, 2 y 3 Personal de Fonda y se ha elaborado un nuevo Manual del Alumno dirigido al personal que realiza actividades subacuáticas. Al tiempo se han seguido desarrollando los cursos de formación marítima en Bamio con el fin de reciclar a los profesionales del mar y ayudarles a su reinserción en el mercado laboral.

Mejora de la gestión

Como entidad gestora de la Seguridad Social, que lleva a cabo la tramitación de afiliaciones e inscripciones al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar así como la gestión de las prestaciones económicas de las pensiones de este Régimen Especial, el Instituto Social de la Marina ha llevado a cabo, en consonancia con el resto del sistema de la Seguridad Social, mejoras en su sistema de gestión. Durante estos cuatro años ha implantado en todas las Direcciones Provinciales el programa informático Presmar pa-

ra la resolución de las pensiones de jubilación y las prestaciones de Incapacidad Temporal en el menor tiempo posible. Asimismo, se han fomentado los sistemas de control de dichas prestaciones con el fin de evitar el fraude en el marco de la lucha que contra el mismo se ha seguido desde la Secretaría de Estado de la Seguridad Social, tal y como explica el titular de este departamento en la entrevista que publicamos en este mismo número de MAR.

En el transcurso de esta legislatura se han introducido cambios significativos en el sistema de cotización al Régimen Especial de los Trabajadores del Mar en el sector bajura incluidos en el grupo II (barcos de 10 a 150 TRB). Tras las modificaciones las cotizaciones se fijan por bases promediadas en vez de por salarios reales, aplicándose las bases a las contingencias comunes y profesionales y no solo a estas últimas. Las bases se determinan a propuesta del ISM en lugar de por las Direcciones Provinciales de Trabajo.

También encaminadas a mejorar la protección social de los trabajadores del mar se han ido introduciendo cambios en los Convenios Internacionales de cara a que los trabajadores del mar que trabajan en empresas mixtas de otros países como han sido los casos de Marruecos o Argentina puedan completar su carrera de aseguramiento en el sistema de Seguridad Social español mucho más ventajoso para ellos.

Finalmente hay que resaltar que el total de los 127.761 receptores de prestaciones sociales del REM (bien por incapacidad permanente, jubilación, orfandad, viudedad o favor familiar) han mantenido su poder adquisitivo al igual que los del Régimen General y que a 31 de diciembre de 1999 el total de afiliados al REM era de 93.803 personas. ■

Concha H. Carazo

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales

- **Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales:** Javier Arenas, mayo 1996-enero 1999; Manuel Pimentel, enero 1999-febrero 2000; Juan Carlos Aparicio, febrero 2000.
- **Secretario de Estado de la Seguridad Social:** Juan Carlos Aparicio.
- **Secretario General de Empleo:** Manuel Pimentel, mayo 1996 - enero 1999; Juan Chozas, enero 1999.
- **Secretaria General de Asuntos Sociales:** Amalia Gómez.
- **Director General del INSS:** Julio Gómez Pomar-M.^º Eugenia Mendizábal-Francisco Gómez Ferreiro.
- **Director General del Instituto Social de la Marina:** Rafael Mateos Carrasco.
- **Director General de la Tesorería de la Seguridad Social:** Francisco Francés-Julio Gómez Pomar.

Cuatro años de consolidación

Han sido cuatro años agitados y apasionantes, los transcurridos entre 1996 y este fascinante 2000. Un tiempo vivido con especial intensidad –y pareja celeridad– en el Instituto Social de la Marina, organismo que cumple sus primeros años pleno de lozanía.

Como es sabido, mi primera tarea como responsables del ISM fue desactivar los temores sobre una hipotética desaparición de la Institución creada para atender las necesidades específicas de las gentes de la mar. ¿Qué va a ser del ISM, del Régimen Especial del Mar, de las Casas del Mar?, me preguntaban insistentemente los interlocutores con los que me entrevistaba, trasladando una inquietud generalizada entre los trabajadores del mar. Se mantendrán, respondió el secretario de Estado de la Seguridad Social. Y nos pusimos a trabajar.

Han pasado cuatro años –una legislatura íntegra– y a los gestores de los asuntos públicos nos corresponde dar cuenta de nuestro trabajo. Despojado de cualquier triunfalismo político o personal, estimo que, en lo que la ISM concierne, el balance es satisfactorio, fundamentalmente para los destinatarios de nuestra actividad: las mujeres y los hombres que tienen en la mar su horizonte laboral.

Para empezar, y respondiendo lo más brevemente posible a las preguntas iniciales, en este tiempo se han inaugurado tres nuevas Casas del Mar –en El Ferrol, Santa Cruz de la Palma y Vinaroz–; se ha consolidado el nuevo sistema de cotizaciones para los trabajadores del Grupo II del REM; el ISM ha mejorado su dotación presupuestaria en los sucesivos ejercicios, lo que, entre otras cosas, le ha permitido afrontar la modernización y mejora de sus métodos de gestión, y ha potenciado su participación en los organismos internacionales. Así, pues, las Casas del Mar, el REM y el ISM mismo se han mantenido, afianzado y avanzado. Si se me permite un símil futbolístico, diría que no sólo hemos defendido la portería sino que hemos ganado por goleada.

En este tiempo, y sin pretender una relación exhaustiva, se ha adjudicado la construcción de un nuevo buque hospital que el próximo año sustituirá al emblemático “Esperanza del Mar”. Será un nuevo barco, con proyecto íntegramente español, dotado del mejor equipamiento sanitario y técnico, con unos niveles de seguridad muy por encima de los establecido en la normativa correspondiente por su tripulación y tonelaje y con autonomía suficiente para acudir a cualquier caladero internacional donde se encuentren las flotas españolas. Sin perder de vista que el veterano y vetusto “Esperanza del Mar” fue, y sigue siendo todavía hoy, el primer y único buque sanitario y de apoyo logístico que presta sus servicios a una flota pesquera.

El ISM ha tenido un protagonismo destacado en materia de salud laboral en el ámbito de su competencia. Ha presidido el grupo de trabajo creado por la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo y en el plazo de un año deberá elaborar el plan de acción que permita aplicar la Ley de Prevención de Riesgos Laborales al sector marítimo pesquero. Al ISM se le encomiendan, entre otras actuaciones, promover la implantación de los servicios mancomunados de prevención de riesgos, la elaboración de las Guías de Riesgos del sector marítimo y la responsabilidad en el control y vigilancia de la salud de los/las trabajadores/as del mar. Ha participado asimismo en los trabajos de transposición de la Directiva comunitaria 92/29/CEE del Consejo (de 31 de mayo de 1992) que concluyeron con la publicación del Real Decreto 258/99, donde se establecen las condiciones mínimas de seguridad a bordo.

En materia de sanidad marítima, se ha mejorado el equipamiento técnico y se han desarrollado medidas específicas de prevención y asistencia sanitaria a los trabajadores embarcados y en el extranjero. Entre estas medidas, el pasado año se instaló un sistema de diagnóstico a distancia para la recepción de electros desde los barcos en el Centro Radio Médico (CRM), en el buque-hospital, en los Centros Provinciales de Sanidad Marítima y en los Centros Asistenciales en el extranjero.



Rafael Mateos Carrasco,
Director General del ISM

Para concluir, quiero referirme al inicio de un área de actividad nueva, la cooperación internacional, mediante la participación en programas de carácter técnico y formativo, en coordinación con la Agencia Española de Cooperación Internacional y la Subdirección General de Relaciones Sociales Internacionales. En este apartado hemos mantenido actividades de cooperación con Venezuela, Ecuador y Perú y se han iniciado contactos

para la definición de programas con Marruecos, Argentina, México, Costa Rica y Panamá.

Llegado, pues, al final de esta singladura, creo obligado, en primer lugar, agradecer la colaboración recibida de entidades y agrupaciones públicas y privadas, asociaciones profesionales, cofradías, sindicatos y de quienes, individual o colectivamente, desde posiciones afines o críticas, han contribuido decisivamente a mejorar nuestra tarea en beneficio de un colectivo cuyo trabajo es siempre duro, difícil y arriesgado. A ellos debemos, en buena medida, que hoy podamos considerar cumplida la misión encomendada. En lo personal, al rendir puerto en este viaje o en cualquier otra travesía, sólo puedo reiterar el ofrecimiento que hice a mi llegada: que siempre me encontraréis presto y, parafraseando a don Antonio Machado, hombre de tierra adentro, a bordo ligero de equipaje, como los hombres de la mar. ■

Rafael Mateos Carrasco
Director General del ISM



Protección de recursos **Control del comercio** **Clarificación del mercado** **Mejora de estructuras**

PROTECCIÓN DE LOS RECURSOS TANTO EN LOS CALADEROS NACIONALES COMO EN LOS EXTERIORES, CONTROL DE LAS OPERACIONES COMERCIALES QUE SE REALIZAN PARA TODOS LOS PRODUCTOS DE LA PESCA QUE SE CAPTURAN EN AGUAS COMUNITARIAS Y PARA LOS QUE PROCEDEN DE LAS IMPORTACIONES, CLARIFICAR EL MERCADO INTERIOR PARA QUE EL CONSUMIDOR SEPA EN CADA MOMENTO LO QUE SE LE ESTÁ OFRECIENDO E IMPULSAR LAS ACTUACIONES ENCAMINADAS A LA MODERNIZACIÓN DE TODO EL SECTOR DE LA PESCA HAN CONSTITUIDOS ALGUNOS DE LOS PUNTOS MÁS IMPORTANTES DESARROLLADOS POR LA ADMINISTRACIÓN EN MATERIA DE PESCA EN LOS ÚLTIMOS CUATRO AÑOS. ÉSTAS SERÍAN EN RESUMEN LAS CUESTIONES MÁS DESTACABLES DE CUATRO AÑOS DE GESTIÓN SEGÚN EL BALANCE HECHO POR LA SECRETARÍA GENERAL DE PESCA MARÍTIMA.

La mejora de la estructura de la flota y, en conjunto, la modernización del sector de la pesca, desde la política extractiva al consumo, ha sido uno de los ejes sobre los que ha pivotado una parte muy importante del trabajo desarrollado en los cuatro años precedentes. En 1996 ya estaba en marcha el Programa para la Ordenación del Sector a través de lo que se

conoce como el Instrumento Financiero para la Orientación de la Pesca (IFOP), por el que se contemplan unas inversiones en el entorno de los 400.000 millones de pesetas con unas ayudas comunitarias de unos 190.000 millones. Este Plan tenía un plazo de ejecución entre 1994 y finales de 1999. Poner en marcha el mismo tuvo ciertas dificultades, lo que supuso que en 1996 solamente se hubiera ejecutado el 8% de todos



los planes previstos. Ello supuso la necesidad de impulsar fuertemente su aplicación con el fin de que estuviera todo ejecutado para diciembre de 1999.

Si España no lograba cubrir todos sus objetivos, no tendría argumentos en su mano la Administración para exigir a Bruselas un aumento en las ayudas para el nuevo plan que se aplicará entre los años 2000 y 2006. Los esfuerzos llevados a cabo en este período han supuesto que al 31 de diciembre del pasado año se hubieran cubierto todos los objetivos y que se hubieran gastado los 200.000 millones de pesetas que había como subvenciones comunitarias. Ello, a grandes rasgos, ha supuesto la renovación del 30% de la flota con la construcción de 1.500 embarcaciones, la modernización de otras 2.600 unidades, la modernización de casi otras 1.000 unidades de acuicultura, mejoras en la

industria de transformación y comercialización, exportación de barcos, constitución de sociedades conjuntas, empresas temporales, etc.

Cubierto ese objetivo, la segunda parte de la legislatura en este capítulo se ha dedicado a negociar en Bruselas las condiciones para aplicar el nuevo Plan entre los años 2000 y 2006, así como las condiciones para renovar la flota para un país como España, que había cubierto todos sus objetivos en materia de ajuste del esfuerzo pesquero. Tras largas y duras negociaciones, se logró en Bruselas un nuevo Plan por el que se contemplan para ese período unas inversiones de unos 500.000 millones de pesetas con unos 300.000 millones de ayudas comunitarias. España logró al final que para la construcción de un barco fuera necesario aportar un TRB igual al eliminado y no el 130% como se planteaba desde Bruselas.

Los países que no hubieran cumplido sus compromisos en materia de ajustes del esfuerzo pesquero tendrán ese porcentaje del 130%.

Protección y control

En en conjunto de la política pesquera en este período, cabe señalarse en su conjunto las actitudes y disposiciones aprobadas para la protección de los recursos, el control del comercio y la transparencia del mercado. España ha mantenido la filosofía proteccionista en el conjunto de los caladeros en todo el mundo, tanto donde opera la flota como donde no lo hace. Lo que ha exigido es que las condiciones de pesca se fijen en base a estudios científicos serios.

En esta política para proteger los recursos pesqueros en todo el mundo, la Administración española ha sido pionera a la hora de proponer

medidas para el control de la actividad de todas y cada una de las flotas, incluidas las llamadas banderas de conveniencia. En esta línea destaca el reciente Reglamento sobre el control de los buques de terceros países cuando traten de vender sus productos en el mercado español, así como los sistemas que se articulan para vigilar las descargas y su posterior comercialización. España pretende con estas medidas disuadir a los ilegales a pescar especies que luego no se vayan a poder comercializar.

En materia de conservación de los recursos pesqueros también destaca en la misma dirección la Ley por la que se establece el régimen de control para la protección de las pesquerías. Esta normativa se pretendía fuera parte de la nueva Ley de Pesca. Sin embargo, ante el retraso de la misma, los responsables de la Administración pesquera consideraron urgente su aprobación para poder operar cuanto antes en el sector. Caso de que aprobara la Ley de Pesca, esta Ley pasaría a formar parte de la nueva. La Secretaría General de Pesca Marítima elaboró y elevó al Consejo de Estado el anteproyecto de Ley de Pesca Marítima hace varios meses, texto que fue igualmente estudiado por el Consejo Económico y Social, como pasos previos a su remisión al Consejo de Ministros, algo que al final se retrasó a consecuencia de los trámites que ha tenido este anteproyecto de Ley en los meses precedentes.

En materia de control de la actividad de la pesca dentro de esta filosofía proteccionista, cabe destacar igualmente el aumento del esfuerzo inversor hecho por

BALANCE DE UNA LEGISLATURA

PESCA

la Administración para el seguimiento de la flota en cada caladero por medio de satélites, con nuevas embarcaciones de control, así como mediante un convenio con la Guardia Civil para hacer un seguimiento en tierra de las capturas.

actuaciones encaminadas a proteger los recursos propios y ajenos y a vigilar la actividad de todo los barcos, cabe señalarse también la iniciativa de la Administración para clarificar el mercado con el fin de que cada consumidor sepa exactamente qué es lo

que se le está vendiendo en cada momento. El pasado mes de marzo se publicó la normativa correspondiente para la tipificación de todos los productos de la pesca sea cual fuera su estado de venta: frescos, congelados o cocidos, debiendo figurar en

los mismos su procedencia, su tipo de captura, su estado de frescura, etc. Esta normativa se debería haber cumplido ya desde el pasado mes de septiembre. Sin embargo, se ha dado un plazo prudencial para que a partir de los primeros meses de este año el consumidor sepa qué es lo que está adquiriendo, algo que no sucede en la actualidad.

Pescado con carnet de identidad

Durante este período cabe señalar finalmente, entre otras medidas, el compromiso logrado en el seno comunitario para la desaparición progresiva de las redes de enmalle a la deriva hasta su total eliminación a partir del 1 de enero del año 2002.

Junto a este conjunto de

MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN

- **Ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación**
 - Loyola de Palacio, mayo 1996-Abril 1999.
 - Jesús Posada, abril 1999.
- **Secretario General de Pesca Marítima:**
 - Samuel Juárez.
- **Director General de Estructuras y Mercados Pesqueros:**
 - Abelardo Almécija.
- **Director General de Recursos Pesqueros:**
 - José Ramón Barañano.

Finalmente, en esta misma línea cabe destacar la aprobación de la nueva OCM hace unos meses, donde se apuesta por la calidad en defensa de las producciones comunitarias frente a las importaciones desde terceros países. ■

SOCIEDAD ESTATAL DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARITIMA



En nuestros 8.000 kilómetros de costa y en toda la superficie oceánica de la que España es responsable, 1.500.000 km², trabajamos día a día, las 24 horas a través de nuestros Centros Coordinadores y la flota marítima y aérea de salvamento y lucha contra la contaminación.

Un colectivo de mujeres y hombres se mantiene en alerta permanente para salvar vidas y proteger el medio ambiente marítimo.

Desde el Centro de Seguridad Marítima Integral "Jovellanos", (Telf.: 98 - 516 77 99), aseguramos con el más avanzado equipo humano y técnico la formación en materia de seguridad.

Porque en la mar hay mucha vida en juego. **Trabajamos para su protección.**

Teléfono de emergencias marítimas 24 horas: 900 202 202

VELAMOS POR SU SEGURIDAD EN LA MAR



Sociedad Estatal de
Salvamento y Seguridad Marítima

EL NUEVO ACUERDO AMPLÍA EL NÚMERO DE PESQUEROS

GUINEA-CONAKRY GARANTIZA LA PERMANENCIA DE LA FLOTA ESPAÑOLA

El acuerdo pesquero firmado entre la Unión Europea y Guinea Conakry, con una vigencia de dos años, asegura la permanencia de los buques que venían faenando en aquel caladero y permite la ampliación de nuevas unidades. La flota española es una de las primeras beneficiadas de este acuerdo. Las posibilidades de pesca se ajustan a las demandas de los Estados miembros y responden a la utilización efectiva del último convenio.

El acuerdo, al que se llegó tras dos rondas negociadas, entró en vigor el 1 de enero del 2000, al vencimiento del anterior. En él se asignan unas posibilidades de pesca al arrastre congelador de 4.000 toneladas de registro bruto (TRB), de las que 2.500 TRB corresponden a peces o cefalópodos, y 1.500 a la modalidad de marisqueros. En esta pesquería, en la que España tiene gran intere-

rés, el aumento ha sido de 500 TRB.

El sector atunero, en el que la flota española está también muy interesada, ha obtenido igualmente algunas ventajas. El número de licencias para atuneros cerqueros congeladores se ha aumentado en cinco respecto al protocolo anterior, hasta un número de 38, la mitad de las cuales son para buques españoles.

Para atuneros cañeros se contemplan 14 licencias, dos más que en el acuerdo precedente, y también en este caso la mitad serán para España. La flota española se beneficiará asimismo de 14 de las 16 licencias para palangreros de superficie previstos en el convenio, con lo que se cumplen íntegramente las solicitudes presentadas por el sector. Como novedad en el nuevo convenio se ha introducido una cláusula que permitirá aumentar de manera automática las posibilidades de arrastre de 1.000 en 1.000 TRB.

En el protocolo ya en vigor se han mantenido inalterables las condiciones técnicas para el ejercicio de la pesca, excepto en el caso de los cefalópodos, que, atendiendo a la particularidad de las especies que se dan en aquel

caladero, se autorizan las redes de 60 milímetros, en vez de los 70 milímetros establecidos anteriormente.

Como contrapartida financiera, la Unión Europea abonará 2.960.000 euros por año, de los que 1.360.000 se destinarán a acciones de cooperación al desarrollo del sector pesquero guineano. En este capítulo de contrapartidas financieras se ha incorporado un aspecto novedoso con el establecimiento de una prima por valor de 370.000 euros por año para ayudar a la República de Guinea a reducir el esfuerzo pesquero en sus aguas.

En cuanto a los cánones a pagar por los armadores, se ha mantenido el incremento del 5% anual introducido en el protocolo anterior. Para los atuneros y palangreros de superficie se ha fijado el pago de 25 euros por tonelada de capturas, cantidad establecida en todos los acuerdos y protocolos rubricados por la UE.

En términos generales, el protocolo ahora suscrito confirma la tendencia del acuerdo alcanzado entre la UE y Guinea-Conakry a finales de 1997, el primero que se firmaba con un país ACP (África, Caribe o Pacífico) después de que el Consejo de Ministros de Pesca aprobara las directrices a seguir en los acuerdos de pesca con países terceros en la línea de promover una actividad de pesca duradera.

Del convenio pesquero guineano-comunitario se benefician las flotas española, principalmente atuneros vascos y gallegos, y la francesa y, en menor número, la portuguesa, la griega y la italiana. ■

Mery Varona



ARGENTINA MANTIENE LA VEDA PAR

La nueva Administración argentina ha redundado en las iniciativas de su antecesora, parcialmente restrictivas, sobre la pesca de merluza en sus aguas. Como primera medida ha ampliado hasta el 31 de marzo la veda exclusivamente para la flota congeladora, en buena parte de capital español, mientras permite faenar a la flota fresca. Los armadores agrupados en la Asociación de Empresas Comunitarias en Sociedades Mixtas de Pesca, Acemix, han vuelto a reclamar la intervención de Madrid y Bruselas ante el Gobierno de Argentina, en defensa de las inversiones pesqueras comunitarias.

La flota congeladora permanece alejada desde el pasado mes de junio al sur del paralelo 48 en aplicación de la Ley de Emergencia Pesquera, aprobada por el Gobierno Menem. Aquel alejamiento a una zona pobre en merluza, que debería haber concluido el 31 de diciembre pasado, se justificó en la necesidad de proteger el stock de merluza hubbsi. Los armadores de buques congeladores, sin embargo, han rechazado en todo momento la utilidad de la veda parcial porque afectaba exclusivamente a este segmento de la flota, la mayoría de capital exterior, mientras permitía faenar a la de fresco, mayoritariamente nacional, que, según la misma fuente, acapara el 60% del total de capturas de merluza en el caladero argentino.

La llegada del nuevo Gobierno, presidido por Fernando de la Rúa, no sólo no ha mejorado la situación, sino que ha insistido en la presión sobre la flota congeladora. Como primera medida ha decidido prorrogar la veda al norte del paralelo 48 hasta el 31 de marzo, sólo para los congeladores, y fijar un TAC de merluza para la flota fresca de 24.000 toneladas durante el mismo periodo de tiempo. Asimismo, se limitan las capturas incidentales de merluza de los congeladores a 7.500 toneladas en el tiempo de vigencia de la veda.

El Decreto n.º 189/99 y la Resolución 24/99, donde se desarrollan estas medidas, autoriza al nue-

vo secretario de Agricultura y Pesca, Antonio Berhongaray, a establecer cualquier otra iniciativa tendiente a proteger la pesquería de merluza, de acuerdo con las indicaciones del Instituto Nacional de Investigación y Desarrollo Pesquero (INIDEP), que deberá haber elaborado un diagnóstico de la situación del stock de merluza hubbsi antes del 31 de marzo. No se descarta que, entre las medidas, se incluya el cierre total de la pesquería. Por otra parte, el Gobierno ha anunciado su intención de revisar los permisos de pesca concedidos a la flota congeladora por la Administración cesante, considerando que el aumento de capturas se debe al exceso de licencias, lo que estaría provocando un agotamiento del recurso y podría conducir al colapso total de la pesquería.

Según datos del INIDEP, en los dos últimos años la biomasa total de merluza ha caído un 16% y el número de ejemplares ha descendido un 33%. En 1999 el número de ejemplares descendió el 67% respecto al año anterior. Durante 1997 se capturaron en aguas argentinas 584 mil toneladas de merluza, que pasaron a 458 mil al año siguiente. En 1999 la Administración pesquera estableció un cupo de 238 mil toneladas que, según las organizaciones proteccionistas, fue ampliamente superado.

El sector pesquero argentino proporciona unos 20.000 empleos directos y alrededor de 150.000 indirectos. Sólo la flota merluquera de

capital español genera 3.600 empleos directos, de los que 1.000 son españoles, y 14.400 indirectos. En aplicación del anterior convenio pesquero, las inversiones españolas superaron los 35 mil millones de pesetas y, además de los buques, con una media de antigüedad de 10 años y dotados con los últimos avances tecnológicos de congelación y procesado a bordo, incluyen cuatro plantas de procesamiento en tierra y siete cámaras frigoríficas. Durante 1998 las capturas de la flota agrupada en Acemix abastecieron el mercado comunitario en un volumen de 249.893 toneladas por valor de 67.256 millones de pesetas.

Trato discriminatorio

Los armadores de Acemix se han quejado siempre del carácter discriminatorio de las medidas introducidas por la Administración argentina y han solicitado reiteradamente al Gobierno de Madrid y a la Comisión Europea que interviniera en defensa de los intereses comunitarios. Actualmente operan en el caladero austral unos 60 buques congeladores merluqueros (además de 30 tangoneros que capturan langostino) de pabellón argentino y capital español, la mitad de ellos bajo la fórmula de sociedades mixtas, constituidas al amparo del convenio de pesca suscrito entre Argentina y la Unión Europea, que venció



el pasado mes de mayo, y los restantes, adquiridos anteriormente con fondos IFOP.

En razón de esta incidencia de los fondos comunitarios, el presidente de Acemix, José Puerta Prado, ha dirigido un escrito al director de Recursos Externos de la Comisión Europea en el que de-

Celeiro invierte en Patagonia

Ajena a los problemas de la flota congeladora en aguas del país austral, el holding de empresas constituido en torno a Puerto de Celeiro, participa, a través de Seagoood Celeiro, en un proyecto que promueve el desarrollo integral del sector artesanal de la provincia de Chubut, en el suroeste argentino, y que ha sido declarado de interés socioeconómico especial por la Xunta de Galicia. Patagonia Celeiro pretende introducir en el mercado español

merluza hubbsi fresca, importada en competencia directa con la merluza procedente de Chile o Namibia. Seagoood, constituida en 1998, aporta su conocimiento del mercado español y de las redes de distribución, además del Know how del grupo Puerto de Celeiro en el desarrollo integral de la actividad pesquera. El socio local, Patagonian Seafood aporta seis unidades de la denominada "flota amarilla". Se denomina así a las embarcaciones de pesca costera

LOS CONGELADORES HASTA MARZO



nuncia "la discriminación que se produce entre los buques de fresco y los congeladores". Puerta Prado lamenta que el Decreto y la Resolución últimos empeoran incluso las condiciones de pesca de la anterior Ley de Emergencia Pesquera hasta el 31 de marzo del 2000". "Es evidente", insiste, "que el haber dejado pescar a la flota de fres-

co durante estos meses no ha contribuido a mejorar la situación del stock de la merluza, por lo que no se entiende cómo se la deja seguir pescando y, sin embargo, se sigue discriminando a la flota congeladora". Como ha venido sosteniendo Acemix, "la incertidumbre es total, por cuanto seguimos sin afrontar la cuotificación y se establece un horizonte temporal de tan sólo tres meses, transcurridos los cuales nadie sabe qué va a pasar".

La carta concluye solicitando del responsable comunitario de pesca que "denuncie con la máxima energía esta situación ante las autoridades argentinas al poner en grave riesgo las inversiones pesqueras comunitarias en este país". En los mismos términos se han dirigido al secretario general de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

La Comisión Europea ya hizo saber a Argentina su desacuerdo con las medidas adoptadas exclusivamente contra la flota congeladora. De hecho, la Comisión paralizó la transferencia de fondos comunitarios previstos en el acuerdo bilateral de pesca, en concepto de cooperación científica y técnica, al entender que el acuerdo "había dejado de ser equitativo a raíz de la aplicación de la reglamentación argentina". La Comunidad impugnó las medidas aplicadas por el país

que incluye las de tipo rada-ria o artesanal y costeros, pequeñas unidades de media altura, cuya principal especie objetivo es la merluza hubbsi. El proyecto se presenta como una experiencia innovadora en el contexto de la industria pesquera argentina, con un modelo de explotación pesquera basado en la utilización de artes de pesca selectivos y en la obtención de un producto fresco de calidad, sometido a un proceso de extracción, manipulación, elaboración y conservación que incrementa su valor añadido.

Se presenta asimismo como una nueva fórmula de cooperación internacional en una actividad, la pesca artesanal, que no ha llamado la atención de los inversores europeos. El esquema, se insiste, se adapta a un nuevo concepto de las relaciones pesqueras internacionales, basado en el desarrollo integral de la industria de pesca local. El Instituto Galego de Promoción Económica (Igappe) avalará en parte las inversiones previstas por Patagonia Celeiro. ■

M.V.

austral, tanto por razones de forma, al no haber sido notificadas previamente según lo previsto en el convenio, como por razones de fondo, "dado que la implantación de distintas zonas de pesca en función del tipo de buque (congelador o de fresco) no tiene ningún fundamento científico y afecta además negativamente a los buques traspasados definitivamente al amparo del acuerdo", según se expresaba en la respuesta del comisario de Pesca, Franz Fischler a la interpelación del eurodiputado Daniel Varela, el 4 de octubre del pasado año.

En su reciente viaje a Argentina, el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Jesús Posada, reclamó a la Administración pesquera que no discrimine a la flota española.

Continuos bandazos

José Ramón Fuertes, director gerente de Acemix y de la Cooperativa de Armadores de Vigo, declaraba a MAR que las medidas de ordenación del recurso aplicadas hasta ahora carecen de consistencia porque la Administración pesquera argentina "va dando bandazos", lo que, por añadidura, hace imposible planificar cualquier actividad empresarial.

En cuanto al posible colapso de la pesquería, Fuertes señala que es imposible conocer cuál es la situación real del stock de merluza porque Argentina "no permite que se investigue". "Habría que contrastar la información del INIDEP, porque no coincide con los datos de la flota. Si el recurso está mal y hay que hacer sacrificios, habrá que hacerlos bien".

Otra cuestión de gran calado es la referida a la revisión de las licencias de pesca de la flota congeladora, aventurada por la Administración pesquera argentina. Acemix recuerda que los permisos con los que opera este segmento de flota se concedieron al amparo del convenio de pesca UE-Argentina, en vigor entre 1994 y 1999, y fue la Comisión Mixta de Seguimiento de este

convenio, integrada por representantes de ambas partes, quien autorizó a la flota comunitaria la compra de dichos permisos a barcos viejos argentinos. Esta organización ha venido sosteniendo que las autoridades argentinas han permitido que la mayoría de los buques argentinos que fueron sustituidos por la flota congeladora española en el marco del convenio de pesca pudieran seguir pescando, lo que habría contribuido a la sobrepesca de merluza.

Reanudación de relaciones pesqueras

Paradójicamente, mientras la flota congeladora soporta esta situación que entiendo "discriminatoria", Argentina ha solicitado a Bruselas la reanudación de relaciones pesqueras.

El anterior acuerdo de pesca, en vigor entre 1994 y 1999, fue el primero suscrito entre la Comunidad Europea y un país de América Latina y el primero de los llamados de segunda generación, que permitía a la flota comunitaria operar bajo la fórmula de sociedades mixtas, radicación de empresas y asociaciones temporales. Contemplaba unas posibilidades de pesca de 120.000 toneladas de merluza hubbsi y 130.000 de otras especies como merluza austral (50.000 toneladas), bacalao criollo (50.000) y calamar illex (30.000).

Al concluir el convenio los buques han seguido faenando en aguas argentinas, ya que se trata de una flota con pabellón de aquel país. Las medidas se adoptan en razón del tonelaje, no de la propiedad del barco.

Los armadores españoles, sin embargo, reclaman medidas eficaces que permitan el mantenimiento de este segmento de la flota, dirigida por empresarios españoles que invirtieron en Argentina apoyados por España y por la UE y recuerdan que el 90% de las capturas se destinan al mercado comunitario. ■

Mery Varona

EL PLAN DE DESARROLLO APLICARÁ FONDOS IFOP

El sector industrial transformador y conservero de productos de la pesca invertirá alrededor de 79.000 millones de pesetas en el período 2000-2006, de acuerdo con las directrices de un plan de desarrollo elaborado con el objetivo de corregir los déficits del sector para mantener el ritmo de crecimiento, modernidad e internacionalización. La mitad de las inversiones procederán de fondos comunitarios, especialmente del Instituto Financiero de Orientación de la Pesca (IFOP).

LA INDUSTRIA PESQUERA DE TRANSFORMACIÓN

El Plan de Desarrollo para el sector industrial conservero y transformador –congelador, refrigerador y elaborador– de productos de la pesca y acuicultura ha sido elaborado con participación empresarial, tras un proceso de confrontación de ideas y suma de experiencias, y su objetivo es facilitar la reestructuración del sector y potenciar su competitividad, a través de mejores equipamientos industriales, innovación tecnológica, investigación, adaptaciones medioambientales, internacionalización y planes de formación, fundamentalmente.

Las actuaciones se han presupuestado en 78.860 millones

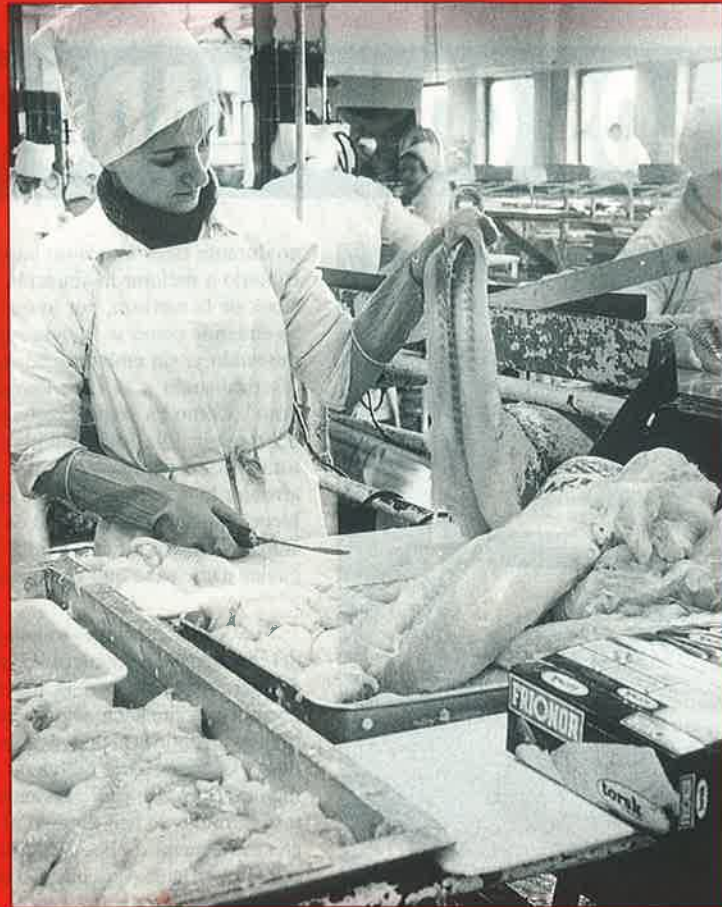
de pesetas, según cálculos de la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescados y Mariscos (Anfaco). Los capítulos principales, por su cuantía, tienen que ver con las adaptaciones estructurales tendentes a la modernización y renovación, al que se destinan 48.500 millones, y la mejora de la comercialización y promoción, para la que se han presupuestado 15.855 millones. Un aspecto de especial interés en el Plan es el referido al respeto medioambiental, a cuyo fin se ha destinado un presupuesto de 6.563 millones de pesetas. Otros capítulos se refieren a la innovación tecnológica, con una partida de 2.845 millones; o la formación adaptada al modelo de desarrollo económico,

con 2.150 millones. En un sector donde todavía tiene una gran presencia la empresa familiar o de ámbito muy local, el Plan de Desarrollo ha previsto dos partidas particularmente interesantes: una destinada al aumento de la dimensión empresarial, con un presupuesto de 1.975 millones de pesetas, y otra destinada a la modernización de la cultura y gestión empresarial, con 972 millones.

El Plan de Desarrollo diseñado por el propio sector es un paso más en el proceso de reestructuración vivido en los últimos años. Históricamente integrado por pequeñas empresas de origen familiar y arraigadas localmente, la incorporación de España a la Comunidad Eu-

ropea y la internacionalización de los mercados impulsaron una transformación que ha desalojado a las industrias menos competitivas y ha propiciado las asociaciones empresariales, al tiempo que obligaba a cuantiosas inversiones para mejorar y modernizar las instalaciones.

Los cambios ha sido rotundos pero insuficientes en un escenario cada vez más competitivo y con menos fronteras. Actualmente, las cinco primeras empresas copan más del 50% del mercado en valor con unas ventas por encima de los 10.000 millones anuales cada una de ellas. Si se toman en cuenta las 11 primeras, el porcentaje llega hasta el 68%, las únicas cuya fac-





atún es el principal segmento de producción en valor y volumen (125.333 toneladas y un valor de 51.136 millones de pesetas), con una incidencia del 42% y 53%, respectivamente.

El consumo interior —de 5,8 kilos por persona y año en 1997, según datos del FROM— inició años atrás un ligero retroceso y se resiste a mejorar sus niveles. Por contra, la evolución de la demanda exterior en los últimos seis años ha sido espectacular, representando en 1998 el 2,19% del total de los alimentos exportados. De las 30.000 toneladas se ha pasado a más de 96.000 y de 15.000 millones de pesetas a más de 57.000. El 75% de las exportaciones, tanto en producción como en valor, tuvieron como destino países de la UE. También las importaciones han crecido en los últimos años. En 1998 entraron 71.289 toneladas por valor de 38.157 millones de pesetas. Ecuador y Venezuela (atún), Portugal, Marruecos y Alemania (sardinias), Francia (bonito), Marruecos (caballa y anchoa), Países Bajos y Chile (moluscos), Argentina (anchoas en salazón) son países suministradores.

En torno al 75% del volumen y al 70% del valor de la producción conservera se localiza en Galicia, con unos 13.000 empleos directos. Cantabria, Andalucía, Murcia, Cataluña, Valencia, País Vasco y Asturias se reparten el resto, y en proporción casi testimonial, Castilla y León, Aragón, La Rioja y Navarra, la mayor parte de ellas vinculadas al subsector de las semiconservas de anchoas o salazones.

Dada la incidencia del sector industrial transformador en Galicia, donde el peso económico de la industria ha de conjugarse con el aspecto social y laboral, más del 60% del presupuesto previsto para el Plan de Desarrollo se aplicará en aquella Comunidad Autónoma, con una cuantía total de 47.560 millones de pesetas. ■

Mery Varona

turación supera los 5.000 millones de pesetas.

Proceso de reestructuración

La industria conservera —la de mayor incidencia en el conjunto del sector industrial de transformación de productos de la pesca— agrupa en España a

170 empresas que proporcionan empleo directo a unas 20.000 personas, el 70% mujeres.

La producción conservera de pescados y mariscos y semi-conservas de anchoas en España tuvo en la década de los ochenta una fase difícil, pero desde 1990 mantiene una tendencia al alza, salvo una leve

caída en 1994. En 1998 alcanzó un volumen de 234.453 toneladas. La evolución de los precios medios, sin embargo, ha sido de sostenimiento o caída. En 1998, que fue un ejercicio excelente, la producción registró un valor de 118.103 millones de pesetas (709.814 euros) con un aumento del 5,2% sobre el ejercicio anterior. El

Cifras en millones de pesetas	Inversión en España	Inversión en Galicia
Adaptaciones estructurales: modernización, renovación	48.500	28.500
Apuesta por la innovación tecnológica	2.845	3.345
Respeto al medio ambiente	6.563	5.363
Modernización de la cultura y gestión empresarial	972	972
Formación adaptada al modelo de desarrollo económico	2.150	1.550
Aumento de dimensión empresarial	1.975	975
Comercialización-mercado y promoción	15.855	6.855
Total Plan¹	78.860	47.560

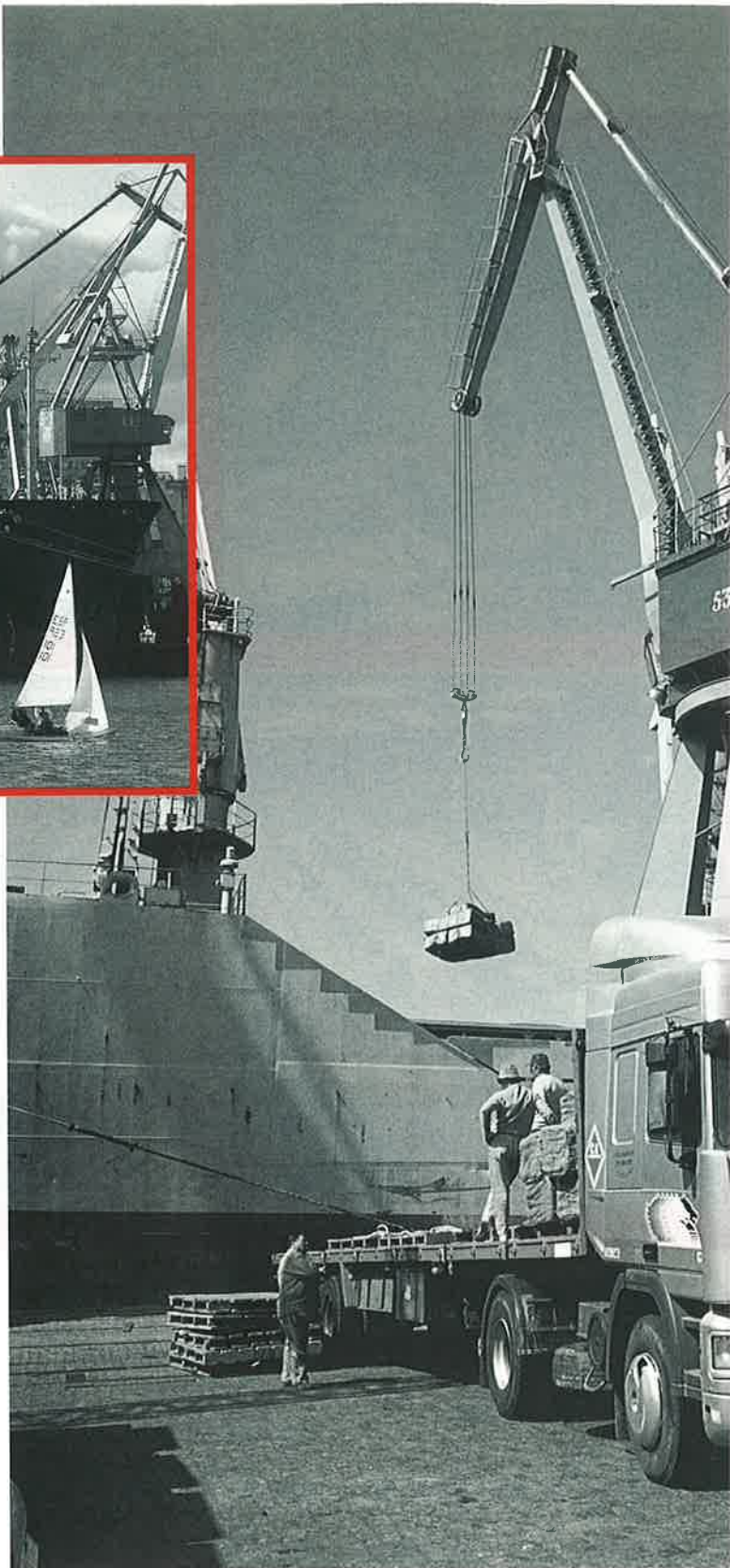
¹ Fuente: Anfac.



**En el 2000 se invertirán
80.000 millones de pesetas**

LOS PUERTOS SUPERAN SUS MARCAS

Los puertos españoles de titularidad estatal movieron durante 1999 sus propias marcas. Con un volumen de tráfico que ronda los 320 millones de toneladas, mejoraron en un 5% el récord de los 300 millones de toneladas alcanzado el pasado año. Los segmentos de graneles sólidos y mercancía en contenedores son los que han registrado mayores aumentos. Algeciras encabeza la relación de puertos, en cuanto a tonelaje movido, seguido de Barcelona, que ha tenido un crecimiento del 12,33%. Las inversiones portuarias previstas para el 2000 rondan los 80.000 millones de pesetas y se estima que superarán los 284.000 millones en el periodo 1999-2003.



Con las 319.504.409 toneladas registradas durante 1999, los 45 puertos que gestiona el Ente Público Puertos del Estado no sólo marcan un nuevo récord de tráfico sino que mantienen el sistema a toda máquina al registrar por cuarto año consecutivo un aumento que alcanza, además, a la mayoría de los segmentos.

Únicamente graneles líquidos y pesca fresca han apreciado caídas respecto al año anterior. En el primer epígrafe se movieron 117,5 millones de toneladas, lo que representa el 37% del total, con un descenso del 1,6%, que se atribuye a la bajada en la importación del crudo de petróleo (-3,9%) por la subida de precios en el mercado internacional. A Coruña,



Tarragona, Santa Cruz de Tenerife y Bilbao son los puertos que más han acusado esta incidencia. Otra razón del descenso es el menor suministro de agua potable desde Algeciras a Ceuta y también al descenso del tráfico de productos químicos, especialmente de ácido sulfúrico. Por contra, ha experimentado un fuerte incremento la importación del gas natural



(6,3 millones de toneladas, +24,6%). El puerto de Huelva movió 1,2 millones de toneladas (+151,7%) y Barcelona 3,9 millones de toneladas (+16,4%). Los productos petrolíferos refinados movieron 43,3 millones de toneladas (4,7%).

La pesca fresca movió 392.483 toneladas, con un descenso del 7,3% debido a las paradas biológicas, en grandes temporales y a la finalización del acuerdo con Marruecos. Las Palmas (93.091 toneladas), Vigo (85.275), A Coruña (46.304) y Cádiz (36.822) mantienen su condición de puertos pesqueros, pero sólo los puertos gallegos registraron aumento de tráfico en este capítulo.

El segmento de graneles sólidos movió 88,7 millones de toneladas, con una incidencia del 28% sobre el total, y fue el que registró un mayor incremento porcentual (11,8%). Este aumento se debe a la mayor descarga de carbón con destino a las centrales térmicas, para la producción de energía eléctrica, por causa de la sequía, y al incremento de los tráficos de cemento y clinker y los cereales. Gijón (16,1 millones de toneladas), Tarragona (8,7), Almería-Motril (7,2) y Ferrol-San Ciprián (7,1) se mantie-

◆ **La mercancía general supone el 31,6% del total de tráficos y movió 101,2 millones de toneladas.**

◆ **Graneles sólidos movió 88,7 millones de toneladas, con una incidencia del 28% sobre el total, y registró el mayor incremento porcentual.**

nen en los primeros puestos y registran aumentos generalizados.

La mercancía general supone el 31,6% del total de tráficos. El pasado año movió 101,2 millones de toneladas y creció un 7,7% debido al aumento de tráficos de mercancías en contenedores (63,1 millo-

nes de toneladas, +10,9%) y de Ro-ro (24,5 millones y +7%). Atendiendo a la clasificación por mercancías, destaca el mayor movimiento de automóviles y sus piezas, así como de acero y productos siderúrgicos. Por puertos, Algeciras (21,9 millones de toneladas), Valencia (17,1) Barcelona (15,2) y Las Palmas (9,2) siguen en cabeza y registran aumentos en este segmento.

Durante 1999 pasaron por los puertos españoles 123.309 buques (+6,5%) y las unidades de arqueo bruto ascendieron a 990.880.521 (+12,4%). El avituallamiento de buques superó los 8,2 millones de toneladas, de las que 5,1 correspondieron a productos petrolíferos. Algeciras (20.393 buques), Tenerife (19.119), Las Palmas (14.451) y Ceuta (12.635) fueron los puertos más frecuentados en cuanto a número de buques y, entre ellos, sólo Las Palmas registró un ligero descenso en el movimiento de buques. Atendiendo al arqueo, Algeciras (172,4 millones de arqueo bruto), Santa Cruz de Tenerife (132,8), Barcelona (118,7) y Las Palmas (95,2) ocupan las primeras posiciones con un claro incremento.

El tráfico de pasajeros fue otra de las variables en ascen-

◆ Únicamente graneles líquidos y pesca fresca han apreciado caídas respecto al año anterior.

so. El aumento de más de un millón, +6,63%, concluyó con un registro total de 17.332.050 personas. Los automóviles en régimen de pasaje sumaron 2.728.535 (+11,60%). Santa Cruz de Tenerife (4,5 millones de pasajeros), Algeciras (3,9), Ceuta (2,3) y Baleares (1,6) mantienen los primeros puestos y el crecimiento.

Competitividad en contenedores

El crecimiento en el segmento de contenedores es un factor de gran importancia para la mayoría de los puertos y el modo de transporte que se impone como tendencia de futuro. Es el terreno en el que se disputa el avance, el mantenimiento o el retroceso de las respectivas autoridades portuarias. El fenómeno no es ex-



Acuerdo Marco de Relaciones Laborales

Por otra parte, el Boletín Oficial del Estado del pasado 18 de enero publicaba el texto del I Convenio Marco de Relaciones Laborales de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias, confirmando los términos del acuerdo suscrito en octubre de 1999 por las representaciones de los Entes Públicos portuarios y de las centrales sindicales UGT, CCOO y CIG.

El Convenio Marco será de aplicación desde enero de 1999 a diciembre del 2003 y servirá de referencia para la firma de convenios colectivos de ámbito local que afectarán a unos 4.200 empleados adscritos al Ente Público Puertos del Estado y a las Autoridades Portuarias de A Coruña, Algeciras, Alicante, Almería-Motril, Avilés, Barcelona, Bahía de Cádiz, Baleares, Cartagena, Castellón, Ceuta, Ferrol, Gijón, Huelva, Málaga, Marín-Pontevedra, Melilla, Santander, Santa Cruz de Tenerife, Sevilla, Tarragona, Valencia, Vigo y Villagarcía.

El Convenio Marco regula las retribuciones básicas para todo el ámbito estatal, incorpora la movilidad funcional y la polivalencia y, como aspectos novedosos, incluye la clasificación profesional y la potenciación de la formación profesional. ■

M.V.

RESUMEN GENERAL DEL TRÁFICO PORTUARIO (TONELADAS)

Diciembre 1999

CONCEPTO		MES DE REFERENCIA		ACUMULADO DESDE ENERO		VARIACIÓN		
		1998	1999	1998	1999	DIFERENCIA	%	
MERCANCÍAS SEGÚN SU PRESENTACIÓN	GRANELES LÍQUIDOS	11.245.316	10.043.395	119.516.103	117.545.002	-1.971.101	-1,65	
	GRANELES SÓLIDOS	6.923.865	7.818.019	79.356.254	88.739.419	9.383.165	11,62	
	MERCANCÍA GENERAL	CONVENCIONAL	3.222.675	3.466.320	37.037.317	38.065.356	1.027.539	2,77
		EN CONTENEDORES	4.987.966	5.719.500	56.885.849	63.110.796	6.224.947	10,94
		TOTAL	8.210.641	9.185.820	93.923.666	101.176.152	7.252.486	7,72
TOTAL		26.379.823	27.047.236	292.796.024	307.460.574	14.664.550	5,01	
OTRAS MERCANCÍAS	PESCA FRESCA	36.054	28.443	423.466	392.483	-30.983	-7,32	
	AVITUALLAMIENTO	PRODUCTOS PETROLÍFEROS	488.891	508.119	5.185.034	5.135.968	-49.066	-0,95
		OTROS	273.382	255.533	2.982.155	3.081.085	98.933	3,32
	TRÁFICO LOCAL	289.131	336.909	3.036.585	3.434.298	397.713	13,10	
	TOTAL	1.087.458	1.128.003	11.627.241	12.043.835	416.594	3,58	
TOTAL TRÁFICO PORTUARIO		27.487.280	28.175.239	304.423.264	319.504.409	15.081.144	4,95	

OTRAS INFORMACIONES	TRÁFICO RO-RO	1.833.401	2.042.835	22.922.271	24.520.526	1.598.255	6,47	
	N.º DE CONTENEDORES (TEUS)	504.411	562.843	5.844.833	6.429.701	584.868	10,01	
	BUQUES	NÚMERO	9.888	10.293	115.750	123.309	7.559	6,53
		UDS. ARQUEO BRUTO (G.T.)	75.807.132	81.633.723	881.369.473	990.880.521	109.511.048	12,43
	PASAJEROS	1.118.287	1.159.750	16.254.630	17.332.050	1.077.420	6,63	
AUTOMÓVILES EN RÉGIMEN DE PASAJE	168.695	195.266	2.445.014	2.728.535	283.521	11,60		

clusivo del ámbito español, ni siquiera comunitario, y para mejorar su competitividad en este capítulo la mayoría de los puertos está mejorando sus infraestructuras. El porcentaje de mercancía general que se transporta en contenedores en los puertos españoles (índice de contenerización) es del 62,4%.

El tráfico de contenedores durante 1999 superó los 6,4 millones de TEUs (TEU = contenedor de 20 pies) con un aumento del 10% sobre el año anterior. Bahía de Algeciras, con 1,8 millones, sigue ocupando la primera posición en este segmento y es también el primero entre los puertos del Mediterráneo. Le siguen los puertos de Barcelona, con 1,2 millones, y Valencia con 1,1 millones, los únicos que han superado el millón de TEUs. El incremento de los dos últimos ha sido espectacular, el 14% en ambos casos, frente a sólo el 0,38% del primero, lo que demuestra la gran actividad y competencia de la fachada mediterránea.

La actividad total del sistema portuario español aporta anualmente alrededor del 20% del Producto Interior Bruto del sector de transportes y representa el 1,1% del PIB nacional. En términos laborales generales, 35.000 empleos directos y 110.000 indirectos, incluyendo construcción naval, industria auxiliar y servicios al sector.

Los puertos españoles juegan un importante papel en la distribución de los flujos comerciales, si se tiene en cuenta que más del 85% de las mercancías importadas y cerca del 70% de las exportadas entran y salen por vía marítima.

Inversiones

Las previsiones presupuestarias estiman en 79.782 millones las inversiones en los puertos españoles durante el 2000, lo que supone un crecimiento del 15,7% respecto al año pasado. Las inversiones programadas para el período comprendi-

Durante 1999 pasaron por los puertos españoles 123.309 buques y 17.332.050 pasajeros

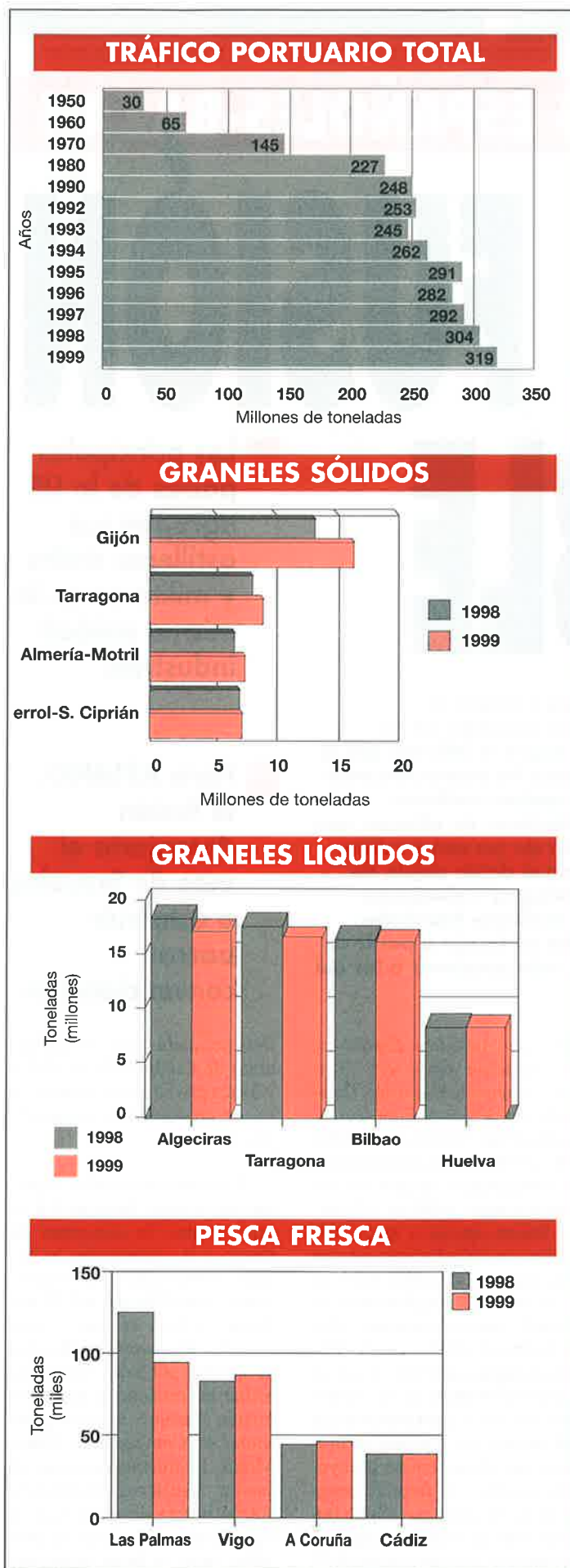
do entre 1999 y el 2003 ascienden a 284.544 millones de pesetas.

El objetivo principal de las inversiones portuarias es la modernización y ampliación de las infraestructuras para posibilitar la transformación de los puertos en nudos logísticos que ofrecen servicios de valor añadido a la mercancía, a la vez que mejoran la calidad y la integración del entorno. El esfuerzo inversor pretende asimismo adaptar los puertos a las nuevas demandas del mercado, teniendo en cuenta que un parte de las inversiones se destinan al mantenimiento de la oferta, que sirve a una demanda cada vez de mayor volumen y con operadores más exigentes.

Con esta premisa, las partidas de mayor cuantía se destinan a muelles y atraques (43,4%) y abrigo, señales y accesos marítimos (19,6%). Los puertos de la fachada mediterránea dispondrán de 132.497 millones; los del Cantábrico, de 92.109, y los puertos atlánticos contarán con 59.938 millones de pesetas.

Por autoridades portuarias Bilbao, con 55.183 millones, acapara la mayor inversión, de esta suma: 41.983 corresponden a la ampliación del Abra exterior. Otros puertos que realizarán grandes inversiones son los de Gijón (32.000 millones), Cartagena (27.058), Barcelona (21.845), Algeciras (19.555), Las Palmas (16.175), Santa Cruz de Tenerife (14.936), Valencia (14.900), Tarragona (12.212) y Málaga (11.296). ■

Mery Varona



ASTILLEROS ESPAÑOLES-BAZÁN

UNA FUSIÓN VIABLE

La fusión de Astilleros Españoles y Bazán es "industrialmente viable, aunque compleja en los aspectos laborales y legales", según el informe que la consultora internacional McKinsey ha elaborado para la SEPI, principal accionista de ambos astilleros. El "holding" estatal afronta soluciones de alcance, que podrían pasar por la unificación de sus constructoras de barcos civiles y militares, con el doble objeto de "especialización y mejora tecnológica", eludiendo -al paso- la débil situación de Astilleros Españoles, que podría iniciar su integración en Bazán a partir de las factorías de Ferrol y Cádiz, más próximas a las del astillero militar.

El secretario de Estado de Industria, José Manuel Serra Peris, ha hecho un claro diagnóstico de situación del sector naval afectado por la competencia desleal de los países asiáticos y se ha referido a que "hay un claro convencimiento de que las empresas donde pueden tener éxito y futuro es en el sector privado, y esto es especialmente aplicable al sector naval".

Con esta reflexión, Serra Peris reiteró que "la crisis de los astilleros nacionales es un problema que afecta a toda Europa, y que, concretamente en nuestro país, se maneja la posibilidad de fusionar Bazán, que tiene una sana cartera de pedi-

dos, con Astilleros Españoles, en situación financiera crítica". Aunque la Comisión Delegada de Asuntos Económicos preparó una batería de medidas para contrarrestar puntualmente la competencia desleal de los constructores asiáticos, el marco futuro apunta a la privatización en toda Europa, ya que Bruselas corta ayudas públicas y da vía a las ampliaciones de capital, sistemáticamente. Así, el diseño de futuro queda obligatoriamente abocado al marco competitivo puro de la economía privada, y para la transición del mismo el Gobierno se propone un último envite de ayudas posible, vía fiscal y beneficiando la amortización de buques con un régimen singular, incentivos a la renovación de la

Los principales países de la UE agrupan sus astilleros civiles y militares en la misma unidad industrial.

Para ASTANO, la fusión despejaría el veto de Bruselas a construir barcos convencionales.

flota pesquera y apoyos del Instituto de Crédito Oficial (ICO) y banca privada, con diferencias de créditos más competitivos al sector.

El Gobierno estudia, suplementariamente, incrementar en diez puntos la cobertura de riesgo a la exportación de buques construidos en España, sobre el nivel actual del 27 por ciento, si bien en esto -como en todos los supuestos directos de ayudas públicas- habría de orillar las reticencias de la Comisión Europea y su exigente titular de Competencia, Mario Monti. El mismo supuesto de fusión Astilleros Españoles-Bazán habría de pasar bajo la lupa de las autoridades de Bruselas, pero es bien cierto que



Mejora de la cobertura a la exportación del buque español

Desde mediados de 1997 la Compañía Española de Seguros de Crédito a la Exportación (CESCE) está autorizada "a asumir por cuenta del Estado el riesgo que se derive del incumplimiento del reembolso de préstamos que financian la adquisición



por armadores extranjeros de buques españoles, hasta una cuantía del 27 por ciento".

El ministro de Industria y Energía, Josep Piqué, ha recibido de Economía y Hacienda el encargo de "ir al máximo en el apoyo de las ventas de los astilleros nacionales", ante su petición de "aumentar diez puntos, hasta el 37 por ciento", aquel nivel de cobertura a la exportación de barcos construidos en España.

en la mayoría de los astilleros comunitarios la construcción civil y la militar se agrupan en la misma sociedad, por lo que la operación –aunque compleja laboral y jurídicamente– sería industrialmente viable.

Astano y la vieja prohibición de construir

Si para el conjunto del grupo público Astilleros Españoles la fusión con Bazán es objeto de actual estudio para un planteamiento definitivo de alcance, para Astilleros del Noroeste (ASTANO) figura como alternativa inequívoca al cierre, según el titular de la misma, Marcelino Alonso, explicó a los miembros del comité de empresa.

El viejo problema de ASTANO, la prohibición de Bruselas por la que no puede dedicarse a la construcción convencional de buques y le limita a las plataformas petrolíferas o reparaciones, quedaría completamente despejado al fusionarse con Bazán, por lo que el astillero ferrolano podría incluso construir complementos de Defensa Naval. Comprensiblemente, mientras los representantes de los trabajadores de ASTANO verían con buenos ojos su integración en "la factoría de enfrente" (Bazán), no ocurre igual con estos últimos, cuyo reciente plan industrial ya provocó una sensible reducción de plantilla, pero en Bazán se ha diseñado la más próxima proyección de futuro sin hacerle ascas a una "diversificación de sus actividades de Defensa hacia la construcción de buques para la marina civil".

La cartera de pedidos de Bazán roza los 270.000 millones de pesetas para el presente año 2000, que podría incrementarse hasta los 470.000 si se confirma un casi maduro pedido de cinco fragatas para la Marina de Noruega, con visto bueno y sólo a falta de la aprobación final de su Ministerio de Defensa. Astilleros Españoles, por su parte, no tiene carga

La solución Bazán, en cifras

Marina española	1 buque anfibio LPD 4 cazaminas 3 fragatas F-100 3 remolcadores
Marina chilena	2 submarinos (Scorpene) con la DCN francesa
Marina noruega	Definición del proyecto de 5 nuevas fragatas
Servicio aduanas	1 lancha de alta velocidad (55 nudos)
Ferrol	Astillero, reparaciones y fábrica de turbinas
San Fernando	Astillero, reparaciones y fábrica de armas
Cartagena	Astillero, reparaciones y fábrica de motores
Madrid	Oficinas centrales
Plantilla actual	6.500 personas
Ingresos	72.700 (*)
Resultados	5.960 (*)

(*) En millones de pesetas.

Fundación para el desarrollo de las industrias marítimas

Industria y Energía tiene en fase de constitución la "Fundación para el Desarrollo de las Industrias Marítimas", que agrupará a astilleros, armadores, industria auxiliar y asociaciones técnicas y empresariales, bajo los siguientes fines fundacionales:

- Fomentar la investigación y desarrollo de la industria naval, auxiliar, transporte marítimo y explotación de los recursos marinos.
- Velar por la conservación de los fondos materiales y documentales de valor histórico-científico, difundir los valores socio-económicos y medioambientales del sector marítimo y servir de foro de encuentro entre entidades y personas.
- Difundir los aspectos tecnológicos para lograr la coherencia entre las políticas de investigación y los aprovechamientos industriales.

de trabajo alguna actualmente ni visos de comprador para el astillero, cuya única expectativa próxima sería ser subcontratista de los buques gaseros del macro-contrato para REPSOL-Enagás.

Horizonte 31 de diciembre del 2000

La Comisión Europea ha autorizado la prórroga, para el año 2000, del régimen español de ayudas a la financiación de buques, lo que significa un techo de 6.400 millones de pesetas en ayudas para la construcción de barcos con coste superior a los 1.663 millones de pesetas y obras de transformación. Los armadores podrán beneficiarse de ayudas –en forma de créditos subvencionados– de hasta el 80 por ciento del valor de contrato, con plazo de amortización de 12 años, incluido un período máximo de carencia de 2 años y una bonificación de tipos de interés de hasta el 3 por ciento, por debajo del de referencia a largo.

Pero, en las mismas, la Comisión Europea recuerda a las autoridades españolas que "ninguna eventual acumulación de estas ayudas, sumadas a las directas a los astilleros, podrá superar el máximo establecido, el 9 por ciento del valor contractual del buque a construir o el 4 por ciento para las transformaciones". Queda, pues, remarcado el horizonte 31 de diciembre del 2000, tras del que sólo serán autorizadas las medidas que explícitamente se contemplan en el acuerdo OCDE de 1981 sobre créditos a la exportación de barcos.

Todo inclina a creer que el presente año 2000 marcará una antes y un después en la definición del modelo para el sector naval español, ya consciente de que –como nuestro propio refranero sentencia– "no hay plazo que no se cumpla ni deuda que no se pague...". ■

S. de F.

La compañía pública se propone que esta operación se solape con su próximo proceso privatizador y que los nuevos barcos se hallen operativos para la primavera del año 2001, pero su respuesta en alta velocidad requiere asimismo prontitud, por lo que no descarta reforzar su flota del Estrecho, para este mismo año, acudiendo al alquiler o al mercado de segunda mano.

El negocio típico de pasajeros en Trasmediterránea ha sufrido una fuerte embestida de la competencia en los últimos números de la compañía que coinciden con la liberalización del mercado. De actuar sin competencia, hasta entonces, Trasmediterránea ha debido confesar —en sus recientes balances de 1999— que sus ventas cayeron el 7 por ciento en el segmento de pasajeros, y que

**CIERRE DE CRISIS DIRECTIVA Y BENEFICIOS
EN UN EJERCICIO DE TRANSICIÓN**

TRASMEDITERRÁNEA APUESTA POR LA ALTA VELOCIDAD

**Acrecentará su oferta de "fast ferries"
con tres de nueva construcción y recurso
al alquiler, para salvar su caída
en ventas de pasaje**

La naviera pública Trasmediterránea ha contratado a la consultora internacional Roland Berger un estudio definitivo sobre sus nuevas inversiones de flota para el segmento de la alta velocidad para el Mediterráneo.

El grupo ya cuenta, desde 1996, con los ferrys rápidos "Alcántara" y "Almudaina", que operan las rutas Península-Baleares, y quiere dar la batalla del Estrecho con nuevos buques que lo atravesarían apenas en veinticinco minutos, para las líneas de Algeciras a Ceuta y Tánger.

Según valoraciones del mercado, el precio de cada unidad importaría unos 6.500 millones de pesetas y la inversión total contemplada escala a los 21.000 millones.

también ha afectado a las de transporte de vehículos.

Y así se entiende el apremio en renovar flota y oferta de pasaje para esta misma temporada 2000, en que sus "fast ferries" empiezan a no ser competitivos, mientras que los de "Buquebús" y "Fred Olsen" ganan cuota en Baleares, Estrecho y líneas interinsulares de Canarias... Ha sonado un nuevo tiempo competitivo, que para Trasmediterránea se sincroniza, inevitablemente, con el reacomodo en la industria privada, es decir, buques rápidos y precios afinados.

Ejercicio económico de transición

La por ahora naviera pública ha cerrado definitivamente las cuentas de 1999 con unos beneficios netos de 14,4 millones de euros, es decir, 2.400





millones de pesetas, lo que se ha valorado por medios independientes como un ejercicio de transición, positivo, en cuanto que mejora un 45 por ciento los del año anterior.

Los ingresos de Trasmediterránea en pasaje, carga y ve-

hículos –sus tres principales líneas de negocio– aumentaron un 1,5 por ciento, aun cuando el grupo vivió, de junio a diciembre, una aparatosa crisis directiva que se restañó con el cese del presidente Trías de Bes el pasado 22 de diciembre. Se habían cruzado, para entonces,

Trasmediterránea para el Estrecho

• Número de barcos:	De uno a tres <i>fast ferries</i>
• Comienzo de operaciones:	Abril-mayo del 2001
• Tipo buque:	Monocasco o catamarán
• Velocidad:	35-40 nudos. En poco más de 25 minutos cruzan el Estrecho
• Capacidad:	600-800 pasajeros y 60-100 coches (15-30 camiones)
• Esloza:	80-90 metros
• Precio:	De 40 a 45 millones de dólares (de 6.400 a 7.200 millones de ptas.) cada uno



Posibles constructores

Incat (Australia)
Construye catamaranes

Austal (Australia)
Construye catamaranes

Rodriguez (Italia)
Construye monocascos

Aker Finnyards (Finlandia)
Construye catamaranes y monocascos

Alter Marine (EE UU)
Construye monocascos

acusaciones mutuas entre aquel gestor y la representación del principal accionista, la Dirección General del Patrimonio, sobre actuaciones previas y preparativas del proceso de privatización de la compañía.

Al fin, esta convulsión entre

el núcleo directivo ha dejado paso a las preocupaciones inherentes a la renovación de flota, cuyo primer paso se ha dado –desde el punto de vista financiero– con la sindicación de un crédito de 25.000 millones de pesetas con el Banco Santander Central Hispano y otras trece entidades, que financiarán a diez años un primer tramo de la nueva flota, ya en construcción en Barreras y AESA, para Península-Baleares y Canarias.

Trasmediterránea dará la batalla del Estrecho, con los “ferries” objeto de estudio (ver cuadro) y que serán ofertados por astilleros europeos, australianos y norteamericanos, los mejor dotados tecnológicamente para armar este tipo de buques. Se trata de un paquete inversor de unos 20.000 millones de pesetas, al que no ha podido aspirar Bazán –ya sin licencia para construir “fast ferries”– después de transferirla, por mandato UE, al astillero norteamericano Alter Marine.

El acelerado proceso en el que Trasmediterránea quiere recuperar cuota de pasajeros –la más espectacular pérdida es la de sus líneas Barcelona-Baleares– le llevaría incluso al alquiler de catamaranes a Incat, un astillero australiano, y las prisas de la operación han llevado a pujar por uno de ellos que está actualmente en gradas, y otros dos que se botarán en octubre y noviembre, respectivamente. ■

Privatización, sin fecha

El subsecretario de Economía y Hacienda, Fernando Díaz Moreno, aludió en el Parlamento a que “no hay nada decidido, ni el plazo ni el método, para la privatización de la naviera pública”.

Después del largo enfrentamiento entre el ex presidente de Trasmediterránea, José María Trías de Bes, y el principal accionista, la Dirección General del Patrimonio, Díaz Moreno compareció en el Congreso de los Diputados para responder a las acusaciones de la oposición sobre un supuesto “despiece del grupo naviero para despatrimonializarlo en favor de los futuros adquirentes”.

Calificó de “simple rumor o especie interesada” esta crítica, en que se alineó la oposición con el presidente saliente, porque –añadió– “no hay encargado ningún estudio de valoración de la compañía ni se ha anunciado el proceso de privatización, que sería el momento en que podría hablarse de precios”.

El mayor “ferry” jamás construido

El astillero Hijos de J. Barreras ha puesto la quilla al primer “ferry” que, para Trasmediterránea, será el mayor jamás construido en la ría de Vigo, una obra de 13.000 millones de pesetas, 172 metros de eslora, capacidad para unos 1.000 pasajeros, 330 coches y 1.800 metros de carga lineal.

Un oportuno pedido, que reafirma la etapa de estabilidad en Hijos de J. Barreras, sobre una cartera de obra para dos años que rebasa los 40.000 millones de pesetas. El astillero vigués se beneficiará del prestigio tecnológico de este tipo de construcciones a que apuntan las principales tendencias mundiales del mercado. ■

S. de F.

S. de F.

En este momento, cada uno de los Estados miembros está trabajando para la confección de los programas correspondientes. Como se sabe, para los próximos seis años España va a disponer de unos 300.000 millones de pesetas en ayudas comunitarias que darán lugar a unas inversiones en el conjunto del sector de la pesca de unos 500.000 millones de pesetas. En los seis años precedentes, las inversiones han sido de unos 400.000 millones de pesetas con unas ayudas de casi 200.000 millones de pesetas. Entre otras actuaciones, se han construido en ese período 1.600 barcos y se han modernizado otros 2.500 barcos. A pesar del esfuerzo para modernizar el sector en este período, en medios pesqueros se estima que queda mucho camino por andar, sobre todo para determinadas flotas dependientes de algunos caladeros, como sería en este momento el caso de Marruecos.

Para la Cooperativa de Armadores del Puerto de Vigo es indispensable que los esfuerzos de adaptación que se lleven a cabo en los próximos años deberá estar encaminado a lograr la máxima competitividad para esta flota para asegurar su viabilidad en el futuro ante la existencia cada día de una mayor competitividad. Desde esta perspectiva, la Cooperativa aboga en primer lugar por la existencia de una flota más segura, sin olvidar la necesidad de contar con barcos más seguros, respetuosos con el medio ambiente y en la que existan

Ante el nuevo programa comunitario de estructuras pesqueras

LA COOPERATIVA DE VIGO PIDE PRIORIDAD PARA RENOVAR Y MODERNIZAR LA FLOTA

La Cooperativa de Armadores del Puerto de Vigo, con un indudable peso en el sector de la pesca, ha hecho llegar a la Administración española sus planteamientos de cara a la aplicación en los próximos años del nuevo Plan para la mejora de estructuras en este sector tras la aprobación por Bruselas hace varios meses de las líneas básicas de esa política hasta el año 2006.



unas condiciones de vida que sean agradables para unas tripulaciones que tienen en el barco su lugar de vida durante mucho tiempo.

Desde esta perspectiva, desde la Cooperativa se reclama a la Administración que, a la hora de hacer la distribución de los fondos, se aplique un aumento del 75% en las cantidades medias que actualmente se destina para la renovación y la modernización de la flota. Objetivo de la Cooperativa es que en un plazo razonable se puedan sustituir los barcos en peores

condiciones, los "centros de trabajo flotantes" anticuados y obsoletos, por otros que ofrezcan más seguridad, que sean más modernos y competitivos.

Se considera que debe seguir el ajuste del esfuerzo pesquero, como se ha hecho ya en los años precedentes. Sin embargo, frente a la política del ajuste por la vía de los desguaces, se propugna el sistema de las sociedades mixtas, lo que supone seguir manteniendo el barco pescando, aunque sea en otras aguas, pero generando riqueza y empleo, si bien cada día ha-

■ **Se propugna que la reducción del esfuerzo pesquero se haga no por el desguace sino por las sociedades mixtas.**

■ **Para la Cooperativa es fundamental aumentar el esfuerzo para desarrollar campañas experimentales.**

ya más exigencias en terceros países para colocar en los barcos tripulaciones propias de este Estado. Junto a estas medidas, se reclama un mayor esfuerzo para el desarrollo de campañas experimentales de pesca, investigación y seguimiento científico. Para la Cooperativa, tal como se hallan actualmente los caladeros y las pesquerías tradicionales donde se realizan hoy la mayor parte de las capturas en el mundo, es necesario buscar nuevas salidas en otros mares, en otras profundidades, otras especies en caladeros lejanos, si se pretende mantener en el futuro la actividad de las flotas. En resumen, se reclama un sector más ajustado según las exigencias comunitarias pero más preparado también para el desarrollo de las pesquerías allí donde sea necesario y con las fórmulas que se requieran.

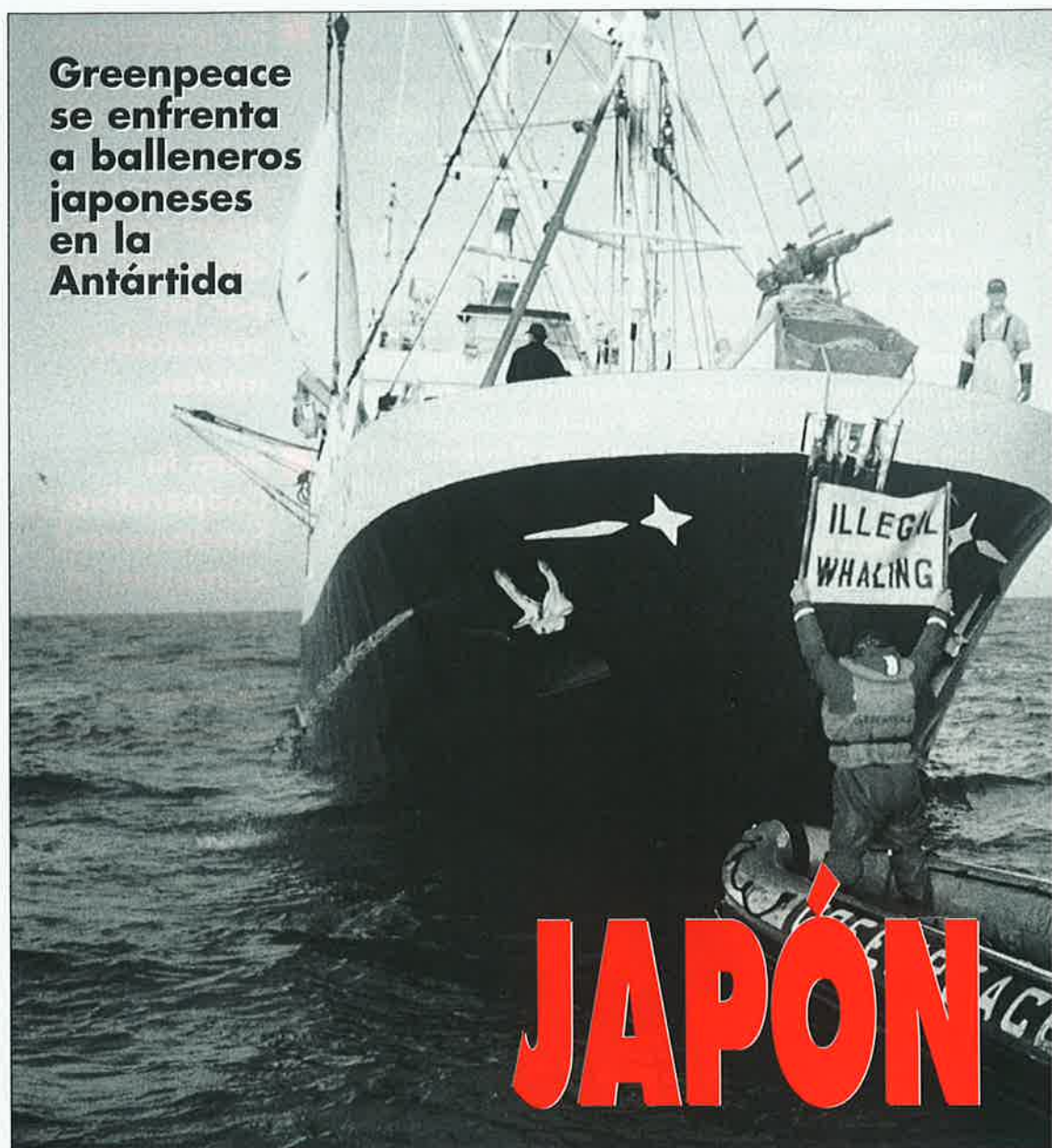
Según los datos manejados por la Cooperativa, en los últimos años, con el Programa de Orientación de Flota (POV IV) se cumplieron los objetivos propuestos por la Unión Europea. España ha sido uno de los países comunitarios que mejor cumplieron las exigencias de Bruselas, ya que en el año 1998 se había cubierto el objetivo marcado por la UE para el año 2001 rebasando las peticiones en más de 200.000 GT y en más de 280.000 Kw. Ello supone que la flota se situaba ya en 1998 un 27% por debajo de los objetivos fijados por el IV POP en términos de arqueo y en un 16% por debajo en términos de potencia. Para la Cooperativa, en estos últimos años no hubo los fondos suficientes, tanto para la renovación de la flota como para la investigación de cara a la búsqueda de nuevos caladeros, nuevas especies y, en conjunto, al desarrollo de campañas experimentales en la medida que son muy necesarias.

Según los datos manejados por esta asociación, en términos de porcentaje, el nuevo IFOP va a suponer un montante igual al destinado en el IFOP anterior, razón por la cual se plantea a la Administración que en los nuevos programas se contemplen más fondos tanto para la constitución de empresas mixtas, que es por donde van las exigencias del futuro para la flota, como para la renovación y modernización de las embarcaciones, seguimiento científico de nuevas especies y caladeros para consolidar la presencia en aguas exteriores. ■



El año 2000 se ha iniciado con una nueva batalla por la defensa de las ballenas. Y es que no cabe calificar más que como batalla las actuaciones emprendidas por la flota ballenera japonesa, en aguas del santuario de la Antártida, a fin de impedir que los activistas de Greenpeace les obstaculicen la cacería de 440 rorcuales aliblanco bajo el subterfugio de "caza científica". La campaña emprendida por la organización ecologista trata de llamar la atención sobre esta cacería, que supone una violación del Derecho internacional, y sobre los intentos de Japón de llevar la decisión sobre el desbloqueo de la comercialización de carne de ballena a la próxima reunión de la Convención sobre Comercio Internacional de Especies Amenazadas (CITES), ya que no lograron que la Comisión Ballenera Internacional (CBI) apoyara esta medida.

Greenpeace se enfrenta a balleneros japoneses en la Antártida



INTENTA LEVANTAR EL EMBARGO COMERCIAL DE CARNE DE **BALLENA**



© GREENPEACE/CUNNINGHAM

Japón prosigue su lucha por lograr levantar la prohibición que pesa sobre la caza comercial de ballenas. Su actual maniobra consiste en trasladar a la Convención sobre Comercio Internacional de Especies Amenazadas (CITES) la decisión de restar protección al comercio internacional de carne de ballena, al no lograr sus propósitos en la CBI. Xavier Pastor, director ejecutivo de Greenpeace España, solicita un rechazo contundente a este intento o, de lo contrario, *se estará reactivando la hasta ahora prácticamente desaparecida industria ballenera*. La reunión tendrá lugar el próximo mes de abril en Nairobi (Kenia).

El nuevo paso en las actuaciones de Japón por lograr que se levanten las prohibiciones que pesan sobre la caza de ballenas y la venta de su carne se planteó en la última reunión de la CBI. En ella, junto con la colaboración de Noruega y el apoyo de los pequeños Estados en los que Japón realiza inversiones a cambio de su "fidelidad" en los votos, trató de que este organismo internacional diese todos los poderes a la CITES sobre la decisión final sobre el comercio de ballenas, o que la CBI propusiese directamente a ese organismo el que se descatalogaran algunas especies.

A pesar de sus argucias —en la actualidad presiona a una docena de países en vías de desarrollo, entre los que se encuentra Marruecos, para que se inscriban como miembros de la CBI y voten a favor de levantar

la prohibición a cambio de ayudas—, no logró sus objetivos (ver MAR, número 374, julio-agosto 1999). Ahora traslada su tentativa directamente a la CITES, donde tratará de que las ballenas pasen del Apéndice I (prohibición de cualquier uso comercial) al Apéndice II (que permite la caza con algunas restricciones).

Mientras llega la fecha de la reunión, la batalla —y nunca mejor dicho— se está desarrollando en aguas de la Antártida. Y es que allí, desde el mes de noviembre, se encuentra la flota ballenera japonesa para realizar su anual "caza científica".

Greenpeace ha solicitado a diferentes países pertenecientes a la CBI que presionen a Japón para que cancele su "caza científica". Hasta el momento han respondido EE.UU., Brasil, Reino Unido, Argentina, Australia y Nueva Zelanda.

Enfrente se han encontrado con el "Artic Sunrise" y con las lanchas neumáticas de los miembros de Greenpeace, que, dentro de sus posibilidades, tratan de obstaculizar la caza con acciones directas no violentas, interponiéndose entre los arpones japoneses y sus objetivos, la pesca de 440 rorcuales aliblanco. La contundencia con la que se han empleado los tripulantes de los balleneros para evitar acciones de Greenpeace ha

merecido incluso la queja de Nueva Zelanda. En el momento de redactar esta información, el "Artic Sunrise" lleva más de un mes en la Antártida y tiene previsto proseguir sus acciones para llamar la atención mundial sobre las actividades de la flota japonesa.

Frente diplomático

Al mismo tiempo, Greenpeace ha abierto un frente diplomático, solicitando a diferentes gobiernos que presionen

a Japón para que cancele su "caza científica". El último en sumarse a esta petición, por el momento, ha sido Brasil, uniéndose a Nueva Zelanda, EE.UU., Gran Bretaña, Argentina y Australia. El ministro brasileño de Ambiente, José Sarney Filho, dirigió una carta al embajador de Japón en su país donde le expresaba que la comunidad internacional no debe tolerar que se utilicen subterfugios para justificar la brutal práctica de la cacería, y que su país apoya las iniciativas impul-

Activistas de Greenpeace tratan de entorpecer la "caza científica" de la flota japonesa en aguas del santuario de la Antártida, una actuación que viola de forma flagrante la Convención Internacional de las Naciones Unidas para la Ley del Mar.

sadas por la Convención de las Naciones Unidas para la Ley del Mar (UNCLOS), la cual dice que todas las naciones deben cooperar en la protección de las poblaciones de ballenas.

La caza de ballenas que lleva a cabo Japón ha sido condenada en reiteradas ocasiones por la comunidad internacional, ya que constituye una violación del Derecho internacional. En 1982, 144 Estados firmaron la UNCLOS —entre ellos, Japón y Noruega—, y entró en vigor en 1996. La Convención establece los derechos y los deberes de los Estados respecto al uso de los mares. Uno de esos deberes, indicado específicamente, es la protección de los mamíferos marinos. Según los artículos 65 y 120, "todos los Estados deben cooperar en la conservación de los mamíferos marinos; en el caso particular de los cetáceos, es obligatorio trabajar en la conservación, gestión y estudio, a través de los organismos internacionales apropiados". Y la CBI es el organismo apropiado para esos fines.

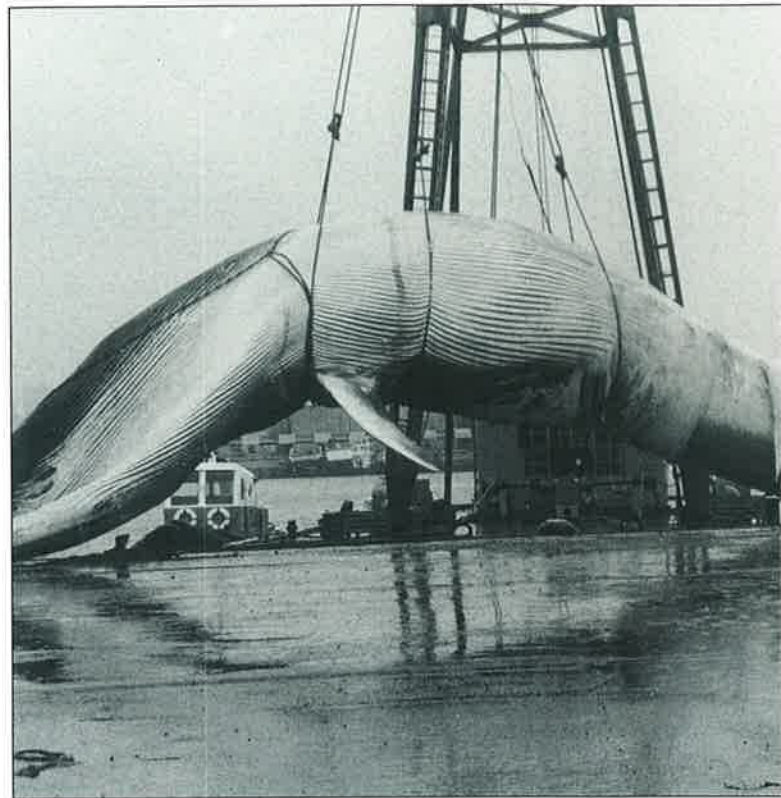
debilitar los acuerdos existentes con relación a la protección de las ballenas, en colaboración con Noruega. Y el más reciente ejemplo lo constituye el intento de que la CITES rebaje la protección para el comercio de la carne de ballena.

Además de la petición de Greenpeace realizada a diferentes Gobiernos pertenecientes a la CBI para que presionen a Japón, esta organización centró sus esfuerzos en los europeos —entre otros, se ha dirigido a España, aunque en este momento todavía no se ha pronunciado al respecto—, aprovechando la reciente visita del ministro de Asuntos Exteriores japonés Yohei Kono a Europa.

¿Caza científica?

Como se señaló anteriormente, Japón, junto con Noruega, ha tratado por todos los medios de torpedear los intentos de conservación de las ballenas, como lo prueban sus actuaciones a lo largo del tiempo. Ante el fracaso de los mecanismos de control establecidos pa-

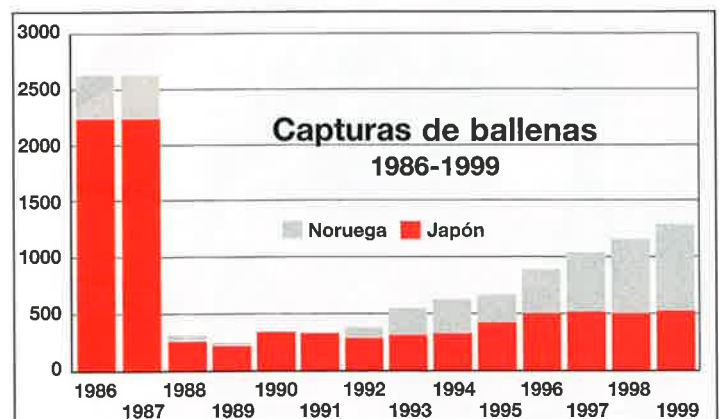
Los lectores de MAR saben de la oposición sistemática de Japón a los esfuerzos de la CBI para salvar a las ballenas de su extinción. No sólo no trabaja en su conservación y gestión, sino que continúa cazando ballenas. Por ello, Xavier Pastor afirma que *Japón está actuando fuera de la ley*. Pero no se trata solo de una actividad ilegal, sino que forma parte, como señala la organización ecologista Greenpeace, de una estrategia internacional para



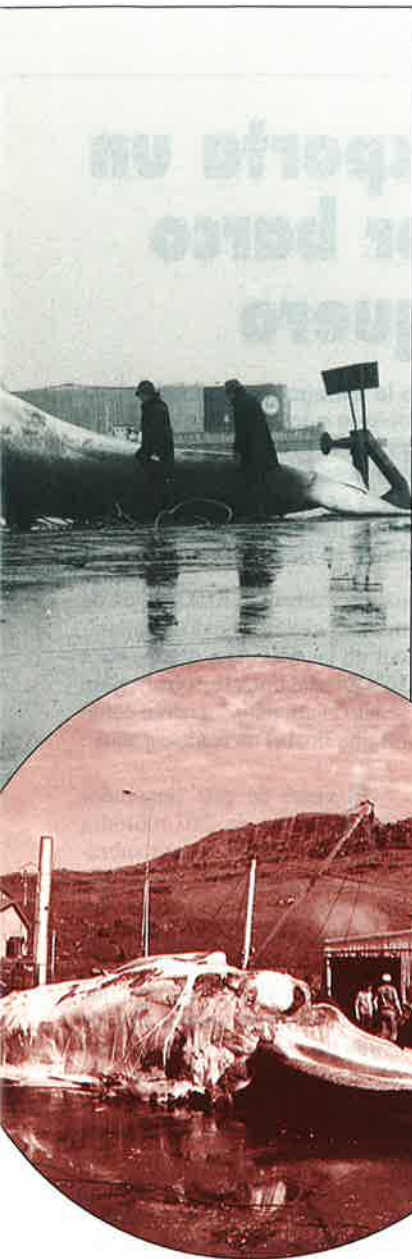
ra proteger a estos mamíferos marinos, la CBI acuerda la prohibición, en 1986, del comercio de la carne de ballena. Un año más tarde, Japón se burla de esta medida y lanza el programa de "caza científica" en la Antártida denominado JARPA (Programa Japonés de Investigación en la Antártida). La propia prensa nipona encontró en esta medida un *intento de mantener con vida a la industria ballenera hasta encontrar la forma de revertir la*

moratoria sobre la caza comercial. La CBI ha criticado todos los años este programa, señalando que la información propiciada por éste no es necesaria para la gestión de las poblaciones de ballenas.

La caza de ballenas está gestionada en Japón por el Instituto de Investigación de Cetáceos (ICR), creado en 1987 como una organización sin ánimo de lucro con donaciones de la industria ballenera de 10 millo-



Los dos primeros años (1986-1987), Japón y Noruega objetaron la moratoria. A partir de entonces, prosiguieron su actividad bajo el subterfugio de "caza científica", aunque Noruega, desde 1992, volvió a objetar la moratoria y a autoasignarse unos cupos de capturas que no han pasado de crecer desde entonces.



Además, ocho años después del establecimiento de este programa, la CBI revisó el programa de Japón y coincidió unánimemente (incluidos los propios científicos nipones) en que el JARPA no era necesario para la gestión de las poblaciones de cetáceos.

Lo único que produce JARPA es carne de ballena, y en este campo el programa es todo un éxito. En 1997 el Instituto de Investigación de Cetáceos (ICR) de Japón anunció oficialmente que la captura anual Antártida (1.995 toneladas) sería vendida por 33 millones de dólares y que los precios de venta serían tres veces superiores. El ICR, según el informe de Greenpeace, es un buen negocio: en su balance de 1996/97 mostró unos ingresos de 64 millones de dólares, y gastó tanto en relaciones públicas como en la caza de ballenas.

Una vez llegada al consumidor, la carne de ballena obtenida por la "caza científica" genera unas ganancias anuales de cien millones de dólares para los cazadores, los intermediarios y los vendedores al público. Por ello, señala el grupo ecologista, *hablar de "caza científica" es una ofensa y un desprestigio para la ciencia y la comunidad científica.*

Sigue el peligro

Los expertos siguen destacando la amenaza que pesa sobre las ballenas, especialmente por el mantenimiento de la cacería que siguen manteniendo Japón y Noruega. A pesar de la prohibición de su caza, no se ha logrado que aumente el número de ballenas. Tras la prohibición de la caza de ballenas azules, la industria dirigió su interés hacia especies más pequeñas, los rorcuales comunes, acabando con el 95 por

ciento de su biomasa, hasta que fueron protegidos en 1976. Los rorcuales boreales, también de pequeño tamaño, se convirtieron en el blanco siguiente, y para 1978 ya necesitaban protección.

Y es que las ballenas se reproducen muy lentamente, ya que tienen un largo ciclo de gestación y, por lo general, sólo dan a luz a una cría cada uno o dos años. Las crías de ballenas requieren más de un año de cuidados maternos antes de poder sobrevivir por sí solas. Incluso después, las jóvenes ballenas necesitan varios años para alcanzar la madurez sexual. Por ello, unido al estado en que se encuentran las poblaciones de estos mamíferos, resulta difícil que puedan recuperarse rápidamente de un exceso de explotación comercial. Y menos aún si se los sigue cazando, como es el caso de Japón y Noruega.

Ahora, la atención de la industria ballenera recae sobre los rorcuales aliblanco, la más pequeña de las ballenas barbadas. Su situación actual no es de extremo peligro, como es el caso de sus parientes de mayor tamaño, pero es que su explotación comenzó hace relativamente poco tiempo. Además, cabe destacar la importancia que han tenido en su protección la moratoria impuesta por la Comisión Ballenera Internacional, a partir de 1986, y la inclusión de las especies de ballenas protegidas en el Apéndice I de la Convención sobre Comercio Internacional de Especies Ame-

nazadas. Unas medidas que limitaron la expansión de la industria ballenera.

Las cifras de capturas corroboran el obstáculo que supuso para seguir cazando ballenas la declaración de la moratoria, a pesar de que no la respeten ni Japón ni Noruega (ver gráfico). Entre 1980 y 1986 se capturaron más de 68.000 ejemplares de ballenas, destacando el rorcual aliblanco, seguido del cachalote y el rorcual tropical.

Desde 1987 a 1998, el número de ballenas muertas descendió hasta un total de 13.647 ejemplares. Hay que tener en cuenta, además, que, de ese total, más de 3.000 ballenas fueron capturadas por la antigua Unión Soviética. Visto por años, ese freno a la expansión de la caza ballenera se percibe mejor: de las 6.370 ballenas capturadas en 1986 se pasa a 1.565, en 1987, y a 348 en 1988. A pesar del incremento continuo que vienen realizando Japón y Noruega (en 1999 capturaron cerca de 1.300 ballenas), las cifras se mantienen muy lejanas a las obtenidas antes de 1986.

Por ello, precisamente, los países que pretenden revitalizar la industria ballenera no cejarán en su empeño de eliminar los obstáculos actualmente existentes. El próximo intento será en la reunión de la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Protegidas (CITES). ■

Japón intenta ahora que la próxima reunión de la CITES, a celebrar en Nairobi en el mes de abril, rebaje la protección sobre el comercio de carne de ballena al no lograr sus objetivos en la CBI.



ASTURIAS

Asturias exporta un innovador barco marisquero

La Empresa Gestinaival ha realizado la entrega a un armador irlandés de un innovador barco destinado a la pesca costera de crustáceos. El buque "Niamh Goshan" es la primera embarcación realizada por los astilleros que tras su botadura pone rumbo a Irlanda y por sus características técnicas es una excelente tarjeta de presentación de estos astilleros en un mercado que está inmerso en un proceso de renovación de su flota.

Un barco singular

Las características que hacen que a esta embarcación se la pueda calificar como innovadora son sin duda sus pioneros sistemas de navegación y seguridad, que están homologados en nuestro país y, por tanto, adecuados a la normativa de la Unión Europea, a los que se añade la envergadura de la embarcación, que tiene una eslora de 23 metros, una manga de 7,2 metros y un puntal de 3,85 metros.

El barco está impulsado por un motor carterpillar de 600 bhp de potencia y dispone de un tanque de combustible de 30.000 litros de gasóleo que le permiten una autonomía de navegación de 20 días.

Las bodegas de la embarcación tienen capacidad en sus vive-

ros para albergar 30.000 kilos de marisco vivo a 0 grados centígrados en las 600 cajas destinadas a su almacenamiento, que, según señaló el armador, "tendrán como destino final el mercado español".

El coste de este innovador marisquero es de 220 millones de pesetas. El fabricante subrayó que su empresa ha tenido que hacer un esfuerzo financiero durante los cinco meses que se ha tardado en realizar todo el proceso industrial del barco, ya que no han recibido ningún tipo de ayuda previa o adelanto de ningún porcentaje del importe.

La compañía Gestión Naval engloba los astilleros que esta empresa familiar, compuesta por Andrés Cajeano y sus hijos José María, Joaquín y Juan, tiene en Cudillero, en Ribadeo y en la filial portuguesa de los astilleros, que está gestionada por Juan Cajeano.

La empresa, en la actualidad, cuenta con 225 empleados y el año pasado construyó 25 barcos que alcanzaron una facturación cercana a los 2.800 millones de pesetas. Las previsiones de futuro de esta compañía se presentan despejadas, puesto que tienen programados pedidos para los seis próximos años.

La venta de este innovador marisquero es, según los responsables de los astilleros, "una excelente tarjeta de presentación en un país que se encuentra en un proceso de renovación de su flota y que puede ser un buen cliente". ■

El pasado mes de febrero salió desde Cudillero la primera de estas unidades con destino a Irlanda del Norte. A la botadura de la embarcación en el puerto local asistió una delegación de 30 personas entre las que se contaba con la presencia del armador el irlandés Eugene Hanniga, que viajó desde su país a la botadura.

El barco, de bandera irlandesa, está construido de acuerdo con los requisitos establecidos por la MCA y cuenta con la más sofisticada tecnología. Se necesita una tripulación de ocho marineros, que es dirigida desde el puente de mando. Según indicó el gerente de los astilleros Andrés Cajeano Alonso, "los sistemas de navegación son eléctricos y todos los dispositivos del barco pueden ser controlados desde el puente por un sistema de máquina desasistida.



De COSTA a COSTA

Coordina:
Jesús M.
Salamanca

El Aula del Mar de CEPESMA en Luarca expone un calamar gigante

Expertos de distintas organizaciones realizaron la necropsia y posterior preparación, para exponer en el Aula del Mar de la Coordinadora para el Estudio y Protección de Especies Marinas, de un ejemplar de calamar gigante capturado el pasado 9 de diciembre frente a la costa de Avilés. El estudio del ejemplar, de 146 kilogramos de peso, y el posterior análisis genético de los tejidos que se le extrajeron aportará, según los expertos, información valiosa sobre estos cefalópodos, de los que se desconoce casi todo.

Las investigaciones realizadas por los expertos han revelado que el calamar gigante de 146 kilogramos de peso, capturado por la red de arrastre de la pareja "Michos V" entre unos 300 y 600 metros de profundidad el pasado 9 de diciembre frente a las costas de Avilés, es una hembra juvenil del género de *Architeuthis sp.*

Tras la compra del calamar gigante por la Coordinadora para el Estudio y Protección de Especies Marinas (CEPESMA), fue congelado y el 25 de enero pasado fue disecado el ejemplar, que cuenta con un cuerpo de 1,80 metros —que sumados a los tres metros de los brazos o los estimados 6 metros de sus tentáculos crean una imagen novelística—. Sin embargo, este no es de los más grandes, ya que según Ángel Guerra, biólogo del Centro Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) de Vigo, "son especies que pueden llegar a medir más de 15 metros y pesar más de 400 kilogramos".

La operación de disecación para ser expuesto en una urna especial del Aula del Mar de CEPESMA en Luarca, realizada por biólogos y veterinarios del Instituto de Investigaciones Marinas (CSIC) de Vigo, de la Universidad de Oviedo y CEPESMA, duró 12 horas, y fueron extraídos del cefalópodo muestras de sus tejidos para realizar posteriormente estudios genéticos.



Según el biólogo Ángel Guerra, aunque se desconoce casi todo sobre la biología de estos cefalópodos, se sabe que viven en profundidades de entre 200 y 1.000 metros y que son la presa favorita de los cachalotes. Toda-

vía no se ha podido filmar en vivo a un ejemplar ni se sabe cuántas especies existen en el mundo.

Tamaño

Los calamares gigantes se

alimentan principalmente de peces y de otros cefalópodos que trocean con sus potentes mandíbulas en forma de pico de loro. Aunque los capturados hasta el momento no han sobrepasado los 450 kilogramos de peso, todo parece indicar, según los expertos, que podrían alcanzar hasta una tonelada.

El proceso de crecimiento de estos calamares gigantes es fantástico durante los cinco años de vida que, según apunta Ángel Guerra, alcanzan los ejemplares, teniendo en cuenta que los huevos de una hembra madura son del tamaño de un grano de arroz, y, por tanto, la larva no alcanza más que unos milímetros de tamaño.

Por desgracia para los pescadores que los encuentran en sus redes, estos cefalópodos no son comestibles, por lo que no representan más beneficio que la posibilidad de venta del ejemplar para su estudio a centros de investigación. El amoníaco que estos animales incorporan en sus músculos, lo que les proporciona una flotabilidad neutra —que beneficia sus movimientos y les ahorra energía para mantenerse entre aguas—, es la causa que los hace no aptos para el consumo. ■

BREVES

■ Un tercio del tonelaje de la flota gallega es nuevo o ha sido renovado

Galicia ha construido 520 buques y ha remozado cerca de 500 embarcaciones durante el último sesenio, lo que supone un total cercano a 70.000 toneladas de Registro Bruto (TRB). Desde 1994, primer periodo operativo del Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca (IFOP), se han invertido en la comunidad más de 60.000 millones. Esta inversión significa que cerca de un tercio del tonelaje de la flota gallega se ha remodelado o se ha construido en este periodo.

Según muestran los datos facilitados por

la Consellería de Pesca, la construcción y modernización de la flota fueron subvencionadas con 63.000 millones a través de los fondos del IFOP. Los nuevos barcos construidos representan un total de 36.000 TRB y los modernizados suponen unas 34.000 TRB.

En lo relativo a las embarcaciones de nueva construcción, más de la mitad del total se incluye en el segmento artesanal, y, en lo que respecta a los barcos modernizados, las mejoras fueron encaminadas a incrementar la seguridad, habitabilidad y la aplicación de las técnicas de conservación y tratamiento del pescado.

La Consellería de Pesca ha valorado

estos datos con optimismo y se espera que durante el nuevo periodo de actuación de los fondos del IFOP, que comprende el sesenio 2000-2006, la totalidad de la flota gallega se beneficie de estas ayudas para construir nuevas embarcaciones o modernizar las existentes a fin de contar con una flota competitiva que facilite la ya de por sí dura labor de los marineros.

Los representantes de la Administración autonómica señalaron también la inversión de 50.000 millones de pesetas a través de los fondos IFOP para la construcción y modernización de la industria transformadora de los productos del mar y equipos portuarios ●●●



El enfrentamiento entre las lonjas gallegas y las asturianas por la descarga de las capturas en los puertos asturianos y la subasta del pescado de los arrastreros gallegos en los puertos de Celeiro y Ribeira y el incremento de inspecciones, por parte de la Administración del Principado, quedaron zanjados al rectificar su posición el Ejecutivo regional en un comunicado que se emitió tras la reunión que mantuvieron los responsables de Pesca de las Autonomías del Norte peninsular.

Asturias no puede exigir la venta en sus puertos

El pasado 25 de enero las cofradías de pescadores, los armadores y los mayoristas acordaron exigir a la Administración autonómica asturiana el control de la pesca que se ha estado descargando en los puertos de la Comunidad y exigir que las capturas descargadas fueran vendidas en las lonjas de Gijón y Avilés.

Este convenio, promovido inicialmente por la Asociación de Mayoristas de Asturias y respaldado por la Cofradía de Avilés, que acusaba a las parejas de arrastreros del puerto lucense de Celeiro de esquilmar los caladeros y llevarse la riqueza fuera, fue respondido por los patrones mayores de Santa Eugenia de Ribeira (A Coruña) y Celeiro (Lugo), Juan Pérez y Juan Antonio Regal, respectivamente, que imputaron el inicio del conflicto a la actual responsable de Pesca del Principado, que fuera anteriormente secretaria de la Lonja de Avilés.

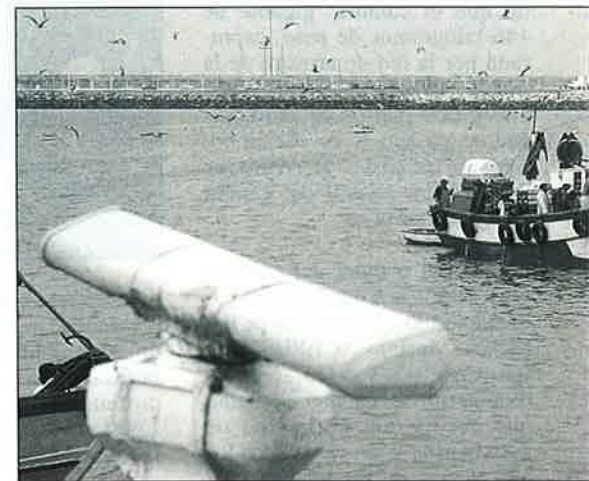
Juan Pérez manifestó que a los barcos gallegos les es más rentable pagar las 75.000 pesetas del transporte desde Asturias a Galicia que vender las capturas en Avilés, ya que el precio de las pesquerías es más bajo que en Galicia. También argumentó el patrón mayor que en Avilés no existe demanda para el pescado de los arrastreros gallegos y, por tanto, el pescado quedaría sin vender y forzaría los precios a la baja, dañando, de esta forma, tanto a los patrones gallegos como a los asturianos.

Los armadores de Celeiro, ante estas circunstancias, pidieron mediación a la Consellería de Pesca de la Xunta de Galicia, que por su parte comunicó al consejero de Medio Rural y Pesca, San-

tiago Menéndez, que el convenio del sector asturiano socavaba los principios de libre competencia del Tratado de la Unión europea.

El pasado 28 de enero el titular de Pesca del Principado admitió, en una reunión celebrada con los responsables de Pesca de Galicia, Cantabria y País Vasco, haberse precipitado al exigir a los pesqueros gallegos que desembarcaran sus capturas en las lonjas del Principado.

Con un breve comunicado los titulares de Pesca zanjaban el enfrentamiento entre las lonjas y se acordaba que las Administraciones vigilaran aspectos como los aparejos, la talla de las capturas y colaboraran para evitar que surjan nuevos conflictos que puedan crear tensión entre estas Comunidades vecinas. ■



BREVES

● ● ● como las lonjas de las localidades de Burela y Celeiro.

■ **Pescadores y pescaderos continúan su enfrentamiento en Cambrils.**

El enfrentamiento entre los pescadores de la Cofradía de Cambrils y el gremio de comerciantes y mayoristas de pescado, que se inició a principios del pasado mes de noviembre, amenaza con extenderse por toda Cataluña.

Como en un tablero de ajedrez, cada parte va moviendo pieza y dificultando un poco más la posible solución negociada a este conflicto que empezó

al quedar lotes de pescado en la lonja sin ser subastados por falta de demanda. Ante esta situación, desde la Cofradía de pescadores se mandó a la subasta a un empleado que compraba mercancía para asentadores de Barcelona o Valencia. Los pescaderos decidieron no pujar por los lotes subastados en la lonja de Cambrils y compraron el género en otras lonjas.

Tras el movimiento de la Asociación de Pescaderos, los pescaderos de la Cofradía decidieron vender directamente sus capturas al público en dos puntos habilitados en el mercado municipal y en la lonja local. Ante esta posición, el gremio de comerciantes envió un escrito, para el que se realizó

una recogida de firmas entre todos los pescaderos del litoral catalán, en el que se da su versión de lo sucedido y se pide la dimisión del Consejero de Pesca Josep Grau por las declaraciones que hizo en apoyo de los pescaderos. El escrito se remitió al presidente de la Generalitat, al presidente del Parlament, a los grupos de la oposición y a otras instancias.

El escrito saca el conflicto fuera de los límites de Cambrils, ya que pretende implicar a otras asociaciones de pescaderos de la región autónoma. Por su parte, la postura de la Cofradía de pescadores también ha tenido su resonancia en los pósitos de otras localidades catalanas, donde se está

estudiando seguir los pasos dados por los pescadores de esta localidad.

Veremos qué sector implicado mueve pieza en esta "partida" que enfrenta a pescadores y pescaderos y si se opta en el movimiento por la concordia o por la discordia.

■ **Empresa de estiba implanta la jornada de 35 horas en Gijón**

La empresa de estiba de mineral European Bulk Handling Installation (EBHI) inició el pasado 1 de febrero la jornada semanal de 35 horas con la implantación de un quinto turno de trabajo. Este recorte en la jornada



Tras detectar un incremento en el nivel de toxinas PSP, que afectan principalmente al corruco, y DSP, que contamina, entre otras especies, la vieira, la Junta de Andalucía decidió el cierre de cuatro caladeros del litoral malagueño, obligando a amarrar en puerto a decenas de mariscadores. Ante esta situación, el delegado de Pesca ofreció a los marineros licen-



La Junta de Andalucía cierra el caladero de molusco de la Bahía de Málaga

La Junta de Andalucía, tras detectar un aumento del nivel de toxinas en diversas especies, ha ofrecido licencias para pescar con artes menores a medio centenar de mariscadores. Los mariscadores se quejan a la administración regional por tomar esta solución, ya que el tamaño de sus barcos los incapacita para las artes menores y piden que se realicen estudios para averiguar el origen de las mareas de microalgas.

cias para pescar con artes menores.

Los afectados por la parada han criticado la solución, ya que sus embarcaciones no tienen el tamaño suficiente para poder utilizar artes menores. Para utilizar artes menores la mayoría tendría que adquirir nuevos barcos, redes, cables, etc., lo que no está al alcance de sus posibilidades económicas. La Delegación de Pesca apuntó también la posibilidad de que los mariscadores faenaran en los caladeros de Marbella. Esta propuesta tampoco ha satisfecho a los marineros, puesto que sus barcos no están en condiciones de llegar a los caladeros ofrecidos y además, si fueran capaces, crearían una situación de sobreexplotación que generaría enfrentamientos inevitablemente.

Los marineros también ar-

guyen que, aparte de las pérdidas ocasionadas por las paradas debido al incremento del nivel de toxinas, la reducción del horario impuesta por los ayuntamientos del litoral de la provincia, de junio a septiembre desde las once de la mañana hasta las cinco de la tarde para que su labor no se interponga con el baño de turistas, ha supuesto una reducción de sus ingresos. La restricción horaria se aplica a la mejor época del año para la captura de los corrucos, las vieiras o las coquinas, y no se les ha ofrecido ningún tipo de compensación económica por estas reducciones horarias.

Estudio de las causas

Los marineros afirman que las mareas de microalgas que intoxican a los moluscos son cíclicas, y su experiencia les muestra que el incremento de

los niveles de toxinas tiene una relación directa con los meses de lluvias. Según sus observaciones, los niveles de toxinas se incrementan en los moluscos cuando la lluvia arrastra a los nitratos de los cultivos, que, junto con la contaminación de los ríos son los responsables de las toxinas. Aunque estas causas no han sido confirmadas, los pescadores se preguntan por qué no se han estudiado, desde alguna Administración, las causas de la contaminación de la Bahía de Málaga.

Entre las alternativas planteadas desde el sector se apunta hacia la acuicultura. Los criaderos de coquinas serían una posible solución, ya que representan poco peligro frente a las toxinas, podrían funcionar en régimen de cooperativa y la demanda de este producto en los mercados europeos lo hace rentable. ■

laboral no se reflejará en sus salarios ni supondrá un incremento en los 170 puestos de trabajo que en la actualidad tiene la empresa portuaria.

La reducción de la jornada de los trabajadores será compensada por la empresa con la mejora organizativa de los turnos laborales. Al ser eliminados los tres días de descanso compensatorios por mes, que desorganizaba los turnos de trabajo, se posibilita mantener fijos los periodos de descanso.

A pesar de que el convenio no está ratificado, ya se ha implantado la jornada de 35 horas semanales para no tener que dar días compensatorios

a los trabajadores y poder mantener la organización de los turnos ya establecidos.

El nuevo calendario laboral acordado entre los representantes de los trabajadores y la empresa fue ratificado por la mayoría de los trabajadores de la empresa portuaria. Bajo este convenio se trabajarán 1.580 horas anuales frente a las 1.718 horas pactadas en acuerdos anteriores.

■ Cofradías gallegas piden zonas de pesca protegida

Cofradías de pescadores gallegas han pedido la creación de zonas de pesca protegidas por arrecifes artificiales que

disuadan la actividad de los arrastreros de fondo. Esta iniciativa se une a la realizada por la Cofradía de Cedeira, que ya solicitó la implantación de un área de 12 millas en su litoral para evitar la actividad poco selectiva de los arrastreros.

Los biotopos sumergidos en el litoral son, según los expertos, el reclamo ideal para todo tipo de especies marinas y, por tanto, una forma de regenerar los recursos marinos que ya ha sido utilizada por otros países y en otras regiones de nuestro país.

Aunque en Galicia funcionan biotopos experimentales desde 1998, esta región se encuentra rezagada con respecto a

otras Comunidades peninsulares en lo relativo a colocación de estos arrecifes artificiales y es debido, según los expertos, a la falta de un plan de ordenación del territorio submarino.

El pasado año, con apoyo de las Cofradías, fue presentado el proyecto para la instalación en las aguas del golfo de Sant Jordi para frenar la pesca ilegal de arrastre en Cataluña. El arrecife artificial, no exento de polémicas, ha supuesto, según los pescadores de la Cofradía de Calafell, un incremento en el número de capturas desde que hace doce años fueran sumergidas las primeras estructuras de hormigón en su litoral. ■

Los médicos del ISM ya tienen facultad para expedir altas médicas en los procesos de incapacidad laboral para los trabajadores del Régimen Especial del Mar.

Ley de los Presupuestos Generales del Estado

NOVEDADES EN EL ORDEN SOCIAL

Se han producido una serie de modificaciones y de novedades importantes con la Ley 54/1999 de 29 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2000, y con la Ley 55/1999 de 29 de diciembre de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social.

Ley 54/99 de 29 de diciembre de Presupuestos Generales del Estado para el año 2000:

Con efectos de 1 de enero del 2000 las retribuciones del personal al servicio del sector público van a experimentar un incremento equivalente al crecimiento del IPC previsto, cifrado en un 2 por 100.

Se introducen para el 2000 modificaciones importantes en la regulación de la oferta de empleo público, en cuanto a la aplicación del principio de que las plazas de nuevo ingreso no deben superar el 25 por 100 de la tasa de reposición de efectivos, con excepciones, entre otras, de las plazas de militares de carrera, que serán del 50 por 100 de la media de los retiros previstos para los años 2000 a 2009, y el de las plazas de militares profesionales de tropa y marinería, que será el necesario para alcanzar los efectivos fijados en la correspondiente Disposición Adicional de la Ley 17/1999 de 18 de mayo, de Régimen del Personal de las Fuerzas Armadas.

Como novedad, se destaca la previsión sobre retribuciones de artistas en espectáculos públicos, estableciendo una mayor flexibilidad para la fijación de su retribución de forma que pueda acomodarse al criterio del mercado, exceptuándose la necesidad de informe favorable conjunto de los Ministerios de Economía y Hacienda y de Administraciones Públicas el supuesto especial de fijación de retribuciones por contrato individual respecto del personal sujeto a la relación laboral especial de artistas de espectáculos públicos, ya que en estos supuestos la CECIR carece de instrumentos que le permitan fijar la retribución.

También se regula la determinación inicial de las pensiones del Régimen de Clases Pasivas del Estado, especiales de guerra y no contributivas de la Seguridad Social, las limitaciones en el señalamiento inicial de las pensiones públicas, la revalorización y modificación de los valores de las pensiones públicas para el año 2000, los complementos para mínimos y otras disposiciones en materia de pensiones públicas.

Como en años anteriores, se recoge la fijación de la cuantía de las pensiones no concurrentes del extinguido Seguro Obligatorio de Vejez e Invalidez.

Se establece un incremento de los valores de las pensiones públicas para el año 2000 de un 2 por 1000, igual al IPC previsto, a efecto de garantizar

el poder adquisitivo de las pensiones. Los pensionistas del sistema de la Seguridad Social y de Clases Pasivas, con pensiones causadas con anterioridad al 1 de enero de 1999 y con el objeto de revalorización en dicho ejercicio, recibirán, antes del 1 de abril del año 2000 y en un único pago, una cantidad equivalente a la diferencia entre la pensión percibida en 1999 y la que hubiese correspondido de haber aplicado al importe de la pensión vigente a 31 de diciembre de 1998 el incremento del 2,7 por 100.



Ley 55/99 de 29 de diciembre de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social:

El título II de la Ley tiene por objeto el establecimiento de medidas relacionadas con el orden social.

En lo referente al contrato de trabajo fijo-discontinuo, se permite que los convenios colectivos sectoriales establezcan, cuando la actividad estacional del sector lo justifique, límites de jornada superiores al general, y se flexibilizan los requisitos que deben contener los contratos para ese tipo de trabajos cuando tengan inicio y duración incierta.

Por otra parte, se estipula que el enrole de personal extracomunitario en buques españoles dedicados al cabotaje insular inscritos en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras tendrá la conside-

ración de permiso de trabajo, siempre que sus condiciones laborales y de Seguridad Social coincidan con las exigidas legalmente para los trabajadores españoles, a fin de asegurar unas condiciones mínimas de tripulación similares para todos los buques comunitarios que realicen el cabotaje insular.

Se encomienda al Gobierno la regulación reglamentaria de la relación laboral especial de los penados que realicen actividades laborales en talleres penitenciarios y su marco de protección de seguridad social, previendo que a las cotizaciones a la Seguridad Social se apliquen las bonificaciones para trabajadores con dificultades de inserción laboral o las que se fijen para este colectivo. Se regulará, asimismo, la protección de Seguridad Social de los sometidos a penas de trabajo en beneficio de la comunidad.

Los notarios y los correos colegiados se integran en un Cuerpo Único de Notarios, entendiéndose producida la sucesión de empresas, a efectos de lo prevenido en el artículo 44 de ET en las integraciones. El régimen mutualista será único.

Se modifican algunos preceptos de la Ley General de Seguridad Social. Así se introduce la previsión de que el tipo de interés aplicable en los aplazamientos de deudas solicitados dentro del plazo reglamentario de ingreso se irá modificando en función de las eventuales variaciones del interés legal del dinero que se produzcan durante la vigencia del aplazamiento. Se prevé la aplicación del procedimiento de recaudación ejecutiva por la tesorería General de la Seguridad Social respecto de determinados recursos económicos, considerados de derecho público, de las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales: ingresos generales por dispensación de asistencia sanitaria a colectivos ajenos a su ámbito de gestión, y por aplicación de la responsabilidad mancomunada asumida en el desarrollo de la colaboración en la gestión de la Seguridad Social.

En cuanto a las reglas generales de encuadramiento de los trabajadores y administradores de Sociedades Mercantiles, se introduce la excepción de que si la actividad de dichas sociedades es la marítimo-pesquera, los citados trabajadores y administradores se encuadran en el Régimen Especial de Trabajadores del Mar.

El plazo de prescripción de la obligación de reintegro a la Seguridad Social de las prestaciones indebidamente percibidas se reduce de cinco a cuatro años, a fin de equipararlo al plazo aplicable en esta misma materia en el ordenamiento tributario.

Se autoriza al Gobierno para que, en un plazo de nueve meses, elabore y apruebe un texto refundido de la Ley de Infracciones y Sanciones en el Orden Social.

Por lo que se refiere al Régimen Especial Agrario, se modifica su texto refundido, para establecer con carácter permanente, una norma sustantiva, fuera de las leyes anuales de Presupuestos, la regulación de la cotización por jornadas reales.

Se extiende a los médicos del Instituto Social de la Marina la facultad para expedir altas médicas en los procesos de incapacidad temporal, respecto de los trabajadores del Régimen Especial de Trabajadores del Mar, a los solos efectos de las prestaciones económicas de la Seguridad Social, en iguales términos que los médicos del Instituto Nacional de la Seguridad Social.

Por último, hay que hacer mención a la regularización de un Programa de fomento del empleo para el año 2000, estableciendo una serie de importantes bonificaciones a la contratación. Debe destacarse la desaparición de las bonificaciones a la conversión en indefinidos de determinadas modalidades de contratos temporales, la reducción de las bonificaciones para jóvenes, el incremento de las bonificaciones para mujeres, parados de larga duración, mayores de 45 años, desempleados procedentes del subsidio agrario, o cuando el que contrata es un autónomo que no tenía asalariados. ■

M.^a Esther Villalobos de Jesús
Letrada de la Seguridad Social del Instituto Social de la Marina



Sanidad a bordo

Se conoce con el término de **otitis** a toda aquella inflamación del oído, bien sea del oído externo, bien del medio (como más adelante veremos), generalmente causada por un agente infeccioso, bacteriano, vírico o por hongos.

Otitis

Clases de otitis

Dependiendo de qué nivel o zona del oído se encuentre afectado, las **otitis** se clasifican en:

- **Otitis externas:** Cuando es el oído externo el afectado, siendo éste el canal auditivo externo fundamentalmente.
- **Otitis medias:** Cuando es el oído medio el afectado, esto es, el comprendido entre la membrana timpánica y el oído interno.

En relación con la **otitis** que se trate, aparecerán unos síntomas u otros, si bien existen manifestaciones clínicas comunes o similares en todas las **otitis**.

Otitis externa

La **otitis externa** se debe, fundamentalmente, a una infección del *conducto auditivo externo*, que a su vez puede ser:

- Localizada: lo que se denomina "*forúnculo*".
- Difusa: lo que se denomina "*otitis externa difusa o generalizada*".

La **otitis externa difusa** es más frecuente durante la temporada de natación en verano, y es por eso por lo que se le denomina "*otitis del nadador*".

a) *Causas más frecuentes de las otitis externas:*

Los agentes externos que con mayor frecuencia producen estas **otitis externas** son:

- **Otitis externa difusa o generalizada:** Son agentes bacterianos (como la *Escherichia coli*, *Pseudomonas aeruginosa*, *Proteus vulgaris*, *Staphylococcus aureus*), y en ocasiones son hongos los productores de estas patologías.
- **Otitis externa localizada o**

forúnculo: El agente bacteriano que con mayor frecuencia es el productor de esta patología es el *Staphylococcus aureus*.

Además de existir estos agentes causados de esta enfermedad, ciertas personas tienen especial predisposición a padecerla, debido a diversos factores como pueden ser:

- Entrada de agua en el conducto auditivo externo.
- Entrada de agentes irritantes como las lacas, los tintes de cabello, etc.
- Traumatismos repetidos en el conducto auditivo externo en las maniobras de limpieza de los oídos con palillos de algodón o similares que interrumpen el mecanismo natural de autolimpieza que tiene el oído con su epitelio y membrana, lo que hace que se acumule el cerumen en el interior del conducto auditivo externo con el agua que se absorbe, lo que al final origina un excelente medio para el crecimiento de las bacterias y de otros agentes productores de la otitis externas.
- Diversas enfermedades como las alergias, psoriasis, eccemas, dermatitis seborreicas, etc.

b) *Sintomatología más frecuente en las otitis externas:*

Los síntomas más frecuentes que acompañan a una **otitis externa** son:

- Dolor.
- Picor o prurito.
- Pérdida de audición si el conducto auditivo externo se encuentra lleno de secreciones.
- Secreciones malolientes.
- Piel del pabellón auditivo u oreja rojiza, descamada, edematizada y con restos de secreciones malolientes.
- Con la presión y/o el tacto en el pabellón auditivo se produce dolor, lo que le diferencia de las "otitis medias" que más adelante comentaremos.

c). *Tratamiento de las otitis externas:*

En primer lugar, el tratamiento de estas **otitis externas** pasa por extraer y eliminar los residuos y restos de las secreciones que se encuentren tanto en el pabellón auditivo como en el propio conducto auditivo externo, mediante succión o por medio de algodón seco.

La aplicación de antibióticos tópicos, es decir, en el propio conducto auditivo externo, suele ser suficiente, si bien en casos agudos y/o extensos se hace necesario el uso de antibióticos por vía oral o inyectados.

En el caso de los forúnculos de las otitis externas localizadas, suelen drenarse o abrirse espontáneamente. En estos casos los antibióticos tópicos no suelen ser efectivos. Con frecuencia es necesario utilizar analgésicos para disminuir el dolor. El calor local es efectivo para controlar el dolor y para acelerar su drenaje espontáneo.

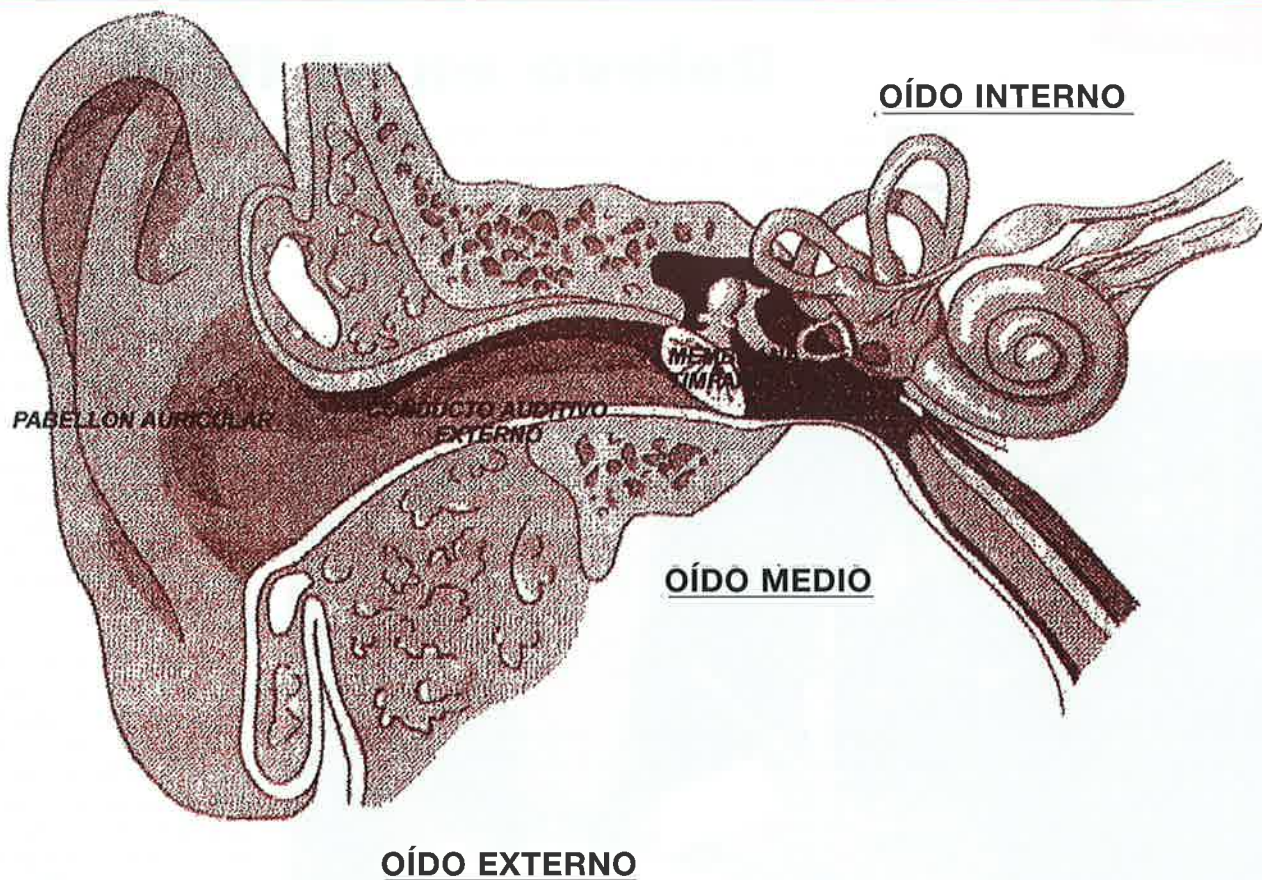
En cualquier caso, no debemos olvidar que se deberá acudir al médico ante la aparición de síntomas que hagan pensar en esta patología y que sea el que diagnostique e indique el tratamiento adecuado en cada caso.

Otitis media

La **otitis media** es la afectación generalmente infecciosa del "oído medio", esto es, el comprendido entre la "membrana del tímpano" y el "oído interno" u órgano sensorial propio del oído.

La **otitis media** puede ser:

- **Otitis media aguda:** Siendo ésta una infección bacteriana o vírica del oído medio, generalmente secundaria a una infección respiratoria de vías altas (laringitis, faringitis, etc.).
- **Otitis media secretora (otitis serosa):** Se debe al acúmulo de



OÍDO EXTERNO

secreciones originadas en el curso de una otitis media aguda y que no se resolvió totalmente, o bien porque son secreciones no eliminadas, ya que la "trompa de Eustaquio" se encuentra obstruida.

- **Otitis media crónica:** Se debe a una perforación permanente de la "membrana del tímpano" producida por diversas causas como son una mala resolución de una otitis media aguda, por la obstrucción de la "trompa de Eustaquio", por traumatismos mecánicos continuados, por quemaduras por calor o por productos químicos o bien por una lesión producida por una onda expansiva.

a) Causas más frecuentes de las otitis medias:

Como ya se ha mencionado, las causas más frecuentes de **otitis media** son de origen infecciosos.

- **Otitis media aguda:** Los agentes infecciosos que con mayor frecuencia producen esta patología son de origen bacteriano, como la *Escherichia coli*, *Staphylococcus aureus*, *Haemophilus in-*

fluenzae, *Streptococcus pneumoniae*, etc.; también pueden ser de origen vírico, aunque suelen sobreinfectarse por los microorganismos anteriormente citados.

- **Otitis media secretora (otitis serosa):** Como ya se comentó anteriormente, esta patología se debe al acúmulo de secreciones originadas en el curso de una otitis media aguda y que no se resolvió totalmente, o bien porque son secreciones no eliminadas ya que la "trompa de Eustaquio" se encuentra obstruida, lo que se produce porque exista un proceso inflamatorio, una obstrucción mecánica por un tumor o similar, o bien porque las glándulas adenoides estén crecidas o hipertróficas.
- **Otitis media crónica:** Se debe a una perforación permanente de la "membrana timpánica" producida por diversas causas ya comentadas. Estas perforaciones pueden ser centrales o laterales (marginales).

b) Sintomatología más frecuente en las otitis medias:

Los síntomas más frecuentes

con los que se manifiesta esta patología son:

- **Otitis media aguda:**
- Dolor intenso y persistente.
- Algo de sordera.
- Enrojecimiento y abombamiento de la "membrana timpánica"
- Fiebre en ocasiones.
- Náuseas y/o vómitos.
- Salida de líquido sanguinolento si se perfora la "membrana timpánica".
- Cefalea o dolor de cabeza.

- **Otitis media secretora (otitis serosa):**
- Retracción e inmovilidad de la "Membrana Timpánica".
- Acumulo de secreciones infectadas o purulentas en la zona.
- Sordera.

- **Otitis media crónica:**
- Sordera.
- Secreciones líquidas y purulentas.
- Complicaciones varias como necrosis, inflamación del oído interno, parálisis del nervio facial, etc.

c) Tratamiento de las otitis medias:

En todos los tipos de **otitis media** explicados el tratamiento con antibióticos es el primer y principal escalón para efectuar un correcto tratamiento, así como para prevenir las diversas complicaciones que pudieran aparecer en el curso de estas patologías, si no son correctamente tratadas. Es por ello que, ante la sospecha o aparición de síntomas que pudieran hacer sospechar la existencia de alguna de estas enfermedades, se debe acudir al médico, quien será el que confirme la existencia y diagnostique el tipo de otitis que se padezca, aplicando así el tratamiento correcto que se necesite en cada caso, tal y como se hizo referencia en la exposición del tratamiento de las otitis externas.

Las medidas higiénicas y de limpieza son también importantes para evitar la aparición de estas enfermedades. ■

Rita Tristancho Ajamil
Servicio de Sanidad
Marítima ISM.
Dirección Provincial de
Las Palmas

Relevo en el INSS

Francisco Gómez Ferreiro ha sido nombrado Director General del Instituto Nacional de la Seguridad Social (INSS) en sustitución de María Eugenia Mendizábal, quien

concurrirá como candidata a senadora por la provincia de Álava en las próximas elecciones.

Licenciado en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid, el nuevo Director Ge-

neral del INSS, Francisco Gómez Ferreiro (Madrid, 1957), tiene una dilatada trayectoria en la Administración, ya que durante 22 años de servicio ha trabajado en el Instituto Nacional de Previsión (INP), Instituto Nacional de la Salud (INSALUD), Instituto Nacional de la Seguridad Social, Tesorería General de la Seguridad Social y como director del Gabinete de la Secretaría de Estado de la Seguridad Social, cargo que desempeñaba desde 1996 hasta su actual nombramiento como Director General del INSS.

Desde 1993 a 1996 fue presidente de la Asociación de Letrados de la Seguridad Social. Su cargo como Director del Gabinete de la Secretaría de Estado ha pasado a ser desempeñado por Alicia Domínguez Martín, que era vocal asesora de esta Secretaría. ■



Con el objetivo de contribuir al desarrollo de la acuicultura en nuestro país

Convocado el premio "Jacumar" de investigación en acuicultura

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a través de la Secretaría General de Pesca Marítima, ha convocado el I Premio "Jacumar" para la Investigación en Acuicultura, en el que podrán participar todos los equipos de investigación que efectúen sus trabajos en centros de investigación radicados en España o en territorio de cualquier otro Estado de la Unión Europea.

Podrán optar al premio todos los trabajos de investigación, en cualquier área de conocimiento, de interés para la acuicultura española, tanto marina como continental. Como requisito adicional se establece la condición de que sean primeros trabajos realizados por el equipo de investigación. Se otorgará un primer premio, que consistirá en un diploma acreditativo y 3.500.000

pesetas, así como un accésit, consistente en diploma acreditativo y 1.500.000 pesetas. El plazo de recepción de solicitudes finaliza el día de 1 de octubre de 2000.

Los participantes tendrán que presentar, además del trabajo que opta al premio, una relación de revistas técnicas, congresos, etc., donde se haya presentado dicho trabajo, así como el currículum del equipo de investigación, una declaración de que el equipo de investigación no ha realizado anteriormente trabajos en el área de

acuicultura, una relación con los mecanismos previstos de transferencia de los resultados a la empresa privada y una memoria en la que se describan los recursos empleados en la realización del trabajo.

El Jurado, que estará integrado por científicos o profesionales de reconocido prestigio, tendrá especialmente en cuenta, a la hora de valorar los trabajos, los recursos de investigación que se han movilizado por primera vez para desarrollar el trabajo, las propuestas de transfe-

rencias de los resultados al sector de la acuicultura, el desarrollo de patentes que se prevea o se hayan realizado y, finalmente, la aplicabilidad directa que tienen los resultados para las empresas del sector.

Las solicitudes se dirigirán al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y en el exterior del envío se hará constar:

Premio "Jacumar" a la Investigación en Acuicultura.

Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Paseo de la Infanta Isabel, 1 - 28071, Madrid.

Asimismo, aquellas personas interesadas en ampliar información podrán dirigirse a la Subdirección General del Caladero Nacional y Acuicultura de la Secretaría General de Pesca Marítima (tel. 91 402 50 00). ■

Fe de erratas: Nos comunica la organización del "Festival del Mar", Certamen Juvenil de la Cultura Marítima, de cuya futura celebración informábamos en esta última página de nuestro número de "MAR" correspondiente al mes de enero, que han cambiado su teléfono y su e-mail. Estos son los nuevos números: **Teléfono: 91- 382 04 44;** **e-mail: www.femar2000.org**

Nos vestimos de etiqueta

Desde el 18 de Septiembre de 1999, todos los productos de la pesca y de la acuicultura (frescos, refrigerados o cocidos) deberán someterse a una clasificación y etiquetado. Deberán llevar en el envase o embalaje, y en lugar bien visible, una etiqueta, cuyas dimensiones mínimas han de ser de 14 cm. de longitud por 4 cm. de altura, en la que en caracteres legibles e indelebles se contemplen determinadas especificaciones técnicas, dando una información completa y veraz al consumidor.



CLASIFICACIÓN Y ETIQUETADO DE LOS PRODUCTOS PESQUEROS FRESCOS, REFRIGERADOS O COCIDOS.

CALIBRE

Va en relación al peso y se indica por un número variable, según las diferentes especies.

FRESCURA

Se especificará a cuál de las tres categorías existentes pertenece el producto (Extra, A o B). La categoría deberá actualizarse por cada tenedor del producto a medida que transcurra el tiempo y el pescado se vaya alterando.

PESO NETO

Expresado en kilogramos.

FORMA DE OBTENCIÓN

Distinguir entre 'pesca extractiva' o 'acuicultura'.

MODO DE PRESENTACIÓN / TRATAMIENTO

Se indica cuál es la preparación del producto, de manera completa o mediante la abreviatura: Eviscerado: evs • Fileteado: fl • Con cabeza: c/c • Cocido: cc • Sin cabeza: s/c. Para otros tipos de preparación hay que indicarlo de manera precisa.

PAÍS DE ORIGEN:	CALIBRE:	FRESCURA: Categoría E A B		Fecha
PRODUCTO: Nombre científico: Nombre comercial:				
PESO NETO:	FORMA DE OBTENCIÓN	MODO DE PRESENTACIÓN / TRATAMIENTO:	EXPEDIDOR: Nº R.S.I.: Domicilio:	

EXPEDIDOR

Si se trata de un producto de la Unión Europea, figurará el nombre, dirección y su número de Registro Sanitario (RSI). Si es de terceros países, además del nombre y dirección, la fecha de expedición y clasificación.



COMUNIDAD EUROPEA
Instrumento Financiero
de Orientación de la Pesca



SECRETARÍA GENERAL
DE PESCA MARÍTIMA



SEGUROS DE BARCOS Y MERCANCIAS

PONGA RUMBO



A LA MÁXIMA SEGURIDAD

Cuando quiera seguridad, piense en Murimar.
Sólo MURIMAR pone a su servicio 70 años de
experiencia, más de 120 delegaciones
en el litoral español y una red internacional completa
de seguros y productos que se adaptan a todas las
necesidades que Vd. requiera.

Confíe siempre en MURIMAR,
le guiará la máxima seguridad.

Para mayor información,
llámenos al teléfono (91) 597 18 35.



MURIMAR
MUTUA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

Orense, 58. 6ª Planta. 28020 MADRID.