

N.º 376 - OCTUBRE 1999

MAR

Ante el previsible retraso
en la renovación del
acuerdo pesquero con
Marruecos

EL GOBIERNO APROBÓ AYUDAS PARA LA FLOTA

Trabajo y Asuntos
Sociales

PRESUPUESTOS MÁS SOLIDARIOS

Empresas conjuntas en el Reino Unido

LOS ARMADORES ESPAÑOLES GANARON LA BATALLA

Centro de Formación Marítima de

BAMIO



INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

Cerca de 10.000 alumnos han pasado por las aulas de este Centro de Formación dependiente del Instituto Social de la Marina en sus cinco años de existencia.

El 75 por ciento de los participantes en cursos han encontrado empleo



Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio

El Salgueiral, s/n.
Vilagarcía de Arousa
(Pontevedra)
Tel.: (986) 51 02 55
Fax: (986) 50 61 11

También puede encontrar información del Centro en cualquiera de las Direcciones Provinciales del ISM

LA GRAN ESCUELA DEL MAR



E

L sector de la pesca en particular, pero también la opinión pública en general, anda con la mirada puesta en el acuerdo pesquero con Marruecos que termina el próximo 30 de noviembre y sobre el que la Unión Europea todavía no ha iniciado las conversaciones formales para su renovación. Se trata de un acuerdo que afecta a unos 415 barcos sobre una flota de 18.000 unidades, pero, la realidad es que, el compromiso con Marruecos es algo más que un acuerdo y que el mismo afecta decisivamente a una parte de las flotas gallega, andaluza y canaria.

A estas alturas, lo más probable es que el 30 de noviembre no se haya producido esa renovación del acuerdo y que las flotas que operan en esas aguas deban regresar a puerto sin saber cuándo van a poder reiniciar su actividad y en qué condiciones. Bruselas es la encargada de desarrollar las negociaciones y tiene asignado ya un presupuesto para ello, aunque se trata de unas negociaciones que por las implicaciones que tienen para

30 DÍAS

LA PESCA, PROTAGONISTA

los propios intereses de Rabat en el tema agrario, se teme vayan a ser complejas. En previsión de ello, la Administración española se ha adelantado a los acontecimientos aprobando medidas de apoyo para la flota que se vea afectada por el paro, con ayudas tanto para los marineros como para los armadores hasta que se produzca un nuevo compromiso.

Las renovaciones de los acuerdos con Marruecos han estado siempre envueltas en la polémica ante las cada vez mayores exigencias de Rabat para abrir sus caladeros a las flotas comunitarias, fundamentalmente a la española. La parada previsible no es pues un fenómeno novedoso, impacto negativo que se trata de paliar con una política de ayudas directas que en buena lógica deberá reembolsar Bruselas. Durante el tiempo de parada de la flota, la Unión Europea deja también de hacer frente a los gastos que supone el acuerdo y que ascienden casi a 21.000 millones de pesetas cada año.

Junto a la negociación del acuerdo pesquero con Marruecos, cuestión que indudablemente va a ser actualidad también en los próximos meses, la

noticia en el sector de la pesca ha estado también en Londres donde los cinco jueces lores, decidieron por unanimidad dar la razón a los armadores españoles de las empresas conjuntas en la pesca en su batalla contra el Reino Unido, reclamando indemnizaciones por el paro de la flota entre abril y julio de 1989. Por fin se han superado todos los trámites burocráticos y jurídicos para que el gobierno de Londres haga efectivo el pago de indemnizaciones por 20.000 millones de pesetas junto al pago de los intereses que se fijen. Triunfo de los armadores españoles, aunque en el fondo el Reino Unido, al imponer su política de mayores controles burocráticos, está logrando que muchas de esas empresas conjuntas, cobren sus millones y se vayan con el barco a otra parte previa venta de su cuota.

Un tercer dato a destacar en materia de pesca son los trabajos que están realizando en la Secretaría General de Pesca Marítima para tener a punto los programas de actuación en el sector para los próximos seis años y que deberán estar listos antes de enero. Los resultados de los programas anteriores han sido muy importantes para cambiar la situación del sector.

En materia de Trabajo y Asuntos Sociales cabe destacar la aprobación del proyecto de Presupuestos por el que se destinan para la Seguridad Social 14,6 billones de pesetas, casi un billón de pesetas más que en 1999, con los que se garantiza el poder adquisitivo de todas las pensiones con incrementos que irán desde el 2% hasta el 5,5% para las pensiones más bajas. Según expuso el ministro de Trabajo, Manuel Pimentel, se trata de unos presupuestos más solidarios, sociales, innovadores y redistributivos donde destaca además la creación de un Fondo de Reserva para futuros compromisos. ■

Vidal Maté



"BARCO FANTASMA" Y "MARINO SIN BRÚJULA"

Autor: Trino Peraza de Ayala **Edición:** del propio autor

LOS libros que este mes reseñamos en estas páginas tienen un significado entrañable para el Instituto Social de la Marina, ya que una edición especial de los mismos ha sido donada por la viuda del autor a este organismo para que puedan ser leídos por los trabajadores marítimo-pesqueros que recalcan en las Casas del Mar así como por todos aquellos aficionados a las lecturas marineras que estén relacionados con el ISM. Se trata de "Barco Fantasma" y "Marino sin brújula", escritos por el médico, marino y poeta canario Trino Peraza de Ayala. Su viuda, Agustina Gómez Bravo y Fernández Daza, ha encargado una reedición especial de doscientos ejemplares de cada una de estas obras y, como homenaje a su esposo, se las ha entregado a los responsables del Instituto Social de la Marina, quienes han procedido a distribuir las a las Direcciones Provinciales, locales, centros de formación, colegios y demás entidades dependientes de este organismo, con el fin de que puedan ser disfrutadas por los lectores.

El primero de los libros, "Barco Fantasma", (Singladuras íntimas) es un libro de poemas que el autor dedica a su madre, poetisa inédita, y a su ciudad adoptiva La Laguna de Tenerife. Delicadamente ilustrado por la Marquesa de Selva Alegre, el libro, como explica el autor, no tiene unidad de tema, sino que son versos rimados según el estado de ánimo del poeta que espera que sean reflejo del de sus lectores. A través de versos aconsonantados, tercetos, cuartetos, quintillas, sextillas, octavas, décimas o sonetos, el poeta va desgarrando sus recuerdos desde sus tiempos de estudiante en el Instituto General Técnico de Canarias en 1915. El amor, los paisajes, el tiempo, la Navidad, etc., son temas contemplados en los poemas, muchos de ellos dedicados a ilustres personalidades como esa "Profecía Altisonante", cuyo destinatario es el profesor Laín Entralgo.



El segundo de los libros consta de dos narraciones, "Marinero sin Brújula" y "Vacaguare", que forman parte de una obra mayor que bajo el título genérico de "Cien mil y una millas" agrupa además de las citadas las obras "La vida entre espumas" y "Por el mar...", en los que rinde homenaje a los grandes viajes en los antiguos transatlánticos, de los que ya sólo quedan como recuerdo los cruceros de turismo, puesto que ahora los grandes viajes han sido monopolizados por la navegación aérea.

El autor

Trino Peraza de Ayala y Rodrigo Vallabria nació en Las Palmas de Gran Canaria en 1900 y falleció en Madrid el 3 de diciembre de 1998. Doctor en Medicina y Psiquiatría, Caballero de Honor y Devoción de la Soberana Orden de Malta y del Santo Cáliz de Valencia, fue socio de la Sociedad Geográfica Nacional, Académico de Medicina en varios países y ayudante en la Cátedra de Historia de la Medicina de la Universidad de Madrid, siendo el titular el profesor Laín Entralgo. En el campo profesional es autor de numerosos libros entre los que destaca "Psiquiatría Española en el siglo XIX" o la tesis "Deficiencias mentales y psicomotoras".

De su estancia en la Marina Civil como médico le quedó su pasión viajera y su amor por el mar, que dejó reflejados en sus obras literarias: "Marino sin Brújula", "Navegando alrededor del mundo" y "Vacaguare", entre otras que dan idea de su gran cultura sobre temas de Historia y de Navegación. También fue colaborador en la sección literaria de ABC, en los años 50 y, posteriormente, en los periódicos canarios "Día" y "Tarde". Estaba en posesión de importantes condecoraciones, entre ellas la Gran Cruz de Malta y la Cruz con banda al Mérito Naval. ■



6
AYUDAS PARA LA FLOTA
Ante el previsible retraso en la renovación del acuerdo pesquero con Marruecos que termina el día 30 de noviembre, el Gobierno aprobó ayudas para la flota.

14
PROGRAMAS PARA EL SECTOR

La Secretaría General de Pesca Marítima ultima los programas para el sector que se desarrollarán durante los próximos seis años.



10
BATALLA GANADA EN EL REINO UNIDO
Tras diez años de lucha en los Tribunales del Reino Unido y comunitarios, las empresas conjuntas ganaron definitivamente la batalla ante las autoridades británicas.

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

Director general: Rafael Mátalos 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:** Puigxurriquer, s/n - Tel. 93 441 05 15. **Bilbao:** Virgen de Begoña, 32 - Tel. 94 412 62 22. **Cádiz:** Casa del Mar. Tel. 956 25 17 04. **Cartagena:** Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. 968 50 20 50. **Castellón:** Casa del Mar. Plaza Monturiol, s/n - Tel. 964 22 14 08. **Ceuta:** Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. 965 51 11 24. **Gijón:** Casa del Mar, Eduardo Castro, s/n - Tel. 985 32 51 03. **Gulpízcua:** 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. **Sanlúcar:** 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. **Vilagarcía 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.

Impreme: ARTEGRAF. Sebastián Gómez, 5. 28026 MADRID. Depósito Legal: M. 16516/1963. NIPD: 205-99-001-1

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.

**Ante el previsible retraso
en la renovación del actual
acuerdo pesquero**



EL GOBIERNO APROBÓ AYUDAS PARA LA FLOTA QUE FAENA EN EL CALADERO EN EL CALADERO DE MARRUECOS

Representantes de los Ministerios de Trabajo y de Agricultura y de las organizaciones sindicales UGT, CCOO y la CIGA llegaron a un acuerdo el pasado ocho de noviembre por el que se fijan las medidas de apoyo para la flota que faena en el caladero marroquí caso de tener que amarrar el próximo 30 de este mes. Estos compromisos fueron aprobados posteriormente por el Gobierno. Administración y sindicatos mantienen igualmente abierta una mesa de negociaciones para el estudio de otras medidas para esta flota.



Los trabajadores afectados por el paro percibirán una ayuda mensual de 151.500 pesetas mensuales y los armadores entre 1,2 y casi cuatro millones de pesetas según el TRB de cada barco.

Las ayudas se concederán por un plazo máximo de seis meses a partir del uno de diciembre si bien se podrá ampliar su duración en función de cómo se desarrollen las negociaciones.



LA ayuda para las tripulaciones embarcadas así como para los chaboleros y rederos que trabajan en tierra y que se hallen afectados directamente por el paro de la flota será de 151.500 pesetas mensuales. Para los armadores, los apoyos mensuales son variables en función del TRB de cada embarcación y los mismos 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 fanean en ese caladero. La

ayuda media para esa flota sería de unos dos millones de pesetas por embarcación. Las ayudas las percibirán unos 415 barcos y casi 4.300 trabajadores.

El pago a los trabajadores se hará a través del Instituto Social de la Marina.

Al cierre de este número, Marruecos y la Unión Europea desarrollaban las primeras conversaciones para fijar un calendario de negociaciones para la renovación del acuerdo pesquero. A la vista del retraso con que se han

iniciado los contactos ante el interés de Marruecos para no acelerar los mismos, todo hace presagiar que el próximo 30 de noviembre, cuando finaliza el actual acuerdo pesquero con Marruecos no se haya producido la renovación de este compromiso y que la flota compuesta por unos 415 barcos deba regresar a puerto para iniciar un amarre sin fecha de terminación fija. Marruecos, a la vez que negocia el nuevo acuerdo de pesca, pretende igualmente mejorar sus posiciones en el marco comunitario en lo referido a sus

exportaciones de productos agrarios y alimentarios en el seno de un nuevo Acuerdo de Asociación con la Unión Europea.

A la vista de esta situación, Administración (Ministerios de Agricultura, Pesca y Alimentación y Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales a través del Instituto Social de la Marina) han desarrollado en las últimas semanas negociaciones con las organizaciones sindicales que se hallan implantadas en este sector con el fin de fijar criterios para

Las ayudas se concederán por un plazo máximo de 6 meses a partir del 1 de diciembre, si bien se podrá ampliar su duración en función de cómo se desarrollen las negociaciones.

la concesión de ayudas tanto a los trabajadores como a los armadores que se vean afectados por el paro temporal de esta flota.

De acuerdo con los compromisos adquiridos, las ayudas se concederán como consecuencia de la paralización de la flota, por un plazo máximo de seis meses a partir del uno de diciembre de 1999. En el caso de que el nuevo acuerdo entrase en vigor con anterioridad a ese plazo, las ayudas se pagarían en función de los días de inmovilización efectiva. Por el contrario, si pasados los seis meses no se hubiera firmado el nuevo acuerdo, se ampliaría la aplicación de las ayudas de acuerdo con la normativa comunitaria.

Según los términos de ese acuerdo negociado con los sindicatos, tendrán derecho a solicitar las ayudas establecidas, los armadores propietarios de los barcos que, cumpliendo las condiciones de acceso al caladero marroquí conforme a los criterios establecidos en el artículo 4º de la Orden de 25 noviembre de 1998, se hallen en algunos de los siguientes supuestos:

1º Haber obtenido y utilizado la licencia de pesca con validez hasta el 30 de noviembre de 1999, salvo causas de fuerza mayor debidamente acreditadas, expedida por las autoridades marroquíes al amparo del actual Acuerdo.

2º Los buques de la modalidad de cerco que hayan



obtenido y utilizado la licencia de pesca, al menos durante siete periodos al amparo del último Acuerdo de Cooperación en materia de pesca marítima entre la Unión Europea y el Reino de Marruecos.

3º Barcos en construcción cuya baja pertenezca al censo de Marruecos desde la fecha de alta en el Censo de la Flota Pesquera Operativa por la duración que reste la paralización.

Los armadores de la flota que opera en esas aguas deberán presentar el uno de diciembre expediente de Regulación de Empleo señalando el número de trabajadores afectados por el paro de cada barco. Igualmente deberán solicitar en las correspondientes Capitanías Marítimas certificado del rol de la embarcación. Los armadores, además de los tripulantes embarcados, deberán presentar regulación de empleo para los rederos y chaboleros (personal en tierra) que se hallen directamente afectados también por el amarre de la embarcación.

En el caso de que un buque afectado por el paro durante ese tiempo fuera autorizado para la realización de acciones piloto de pesca experimental o disponga de licencia, permiso o autorización para faenar en otro caladero distinto al marroquí, tendrán derecho al cobro de ayudas establecidas durante el tiempo que hayan estado en el paro forzoso.

En el caso de los trabaja-

Categoría de buque por clase de tonelaje de registro bruto (TRB)	Importe máximo de la prima por buque y día (en euros)
0 < 25	4,52/TRB + 20
25 < 50	4,30/TRB + 25
50 < 70	3,50/TRB + 65
70 < 100	3,12/TRB + 88
100 < 200	2,74/TRB + 120
200 < 300	2,36/TRB + 177
300 < 500	2,05/TRB + 254
500 < 1.000	1,76/TRB + 372
1.000 < 1.500	1,50/TRB + 565
1.500 < 2.000	1,34/TRB + 764
2.000 < 2.500	1,23/TRB + 956
2.500 y más	1,16/TRB + 1.137



dores, tendrán derecho a una ayuda mensual por un importe de 151.500 pesetas, tanto si se trata de tripulaciones embarcadas como chaboleros y rederos en tierra siempre que estén debidamente acreditados por las empresas armadoras. Es indispensable que los trabajadores tengan seis meses de antigüedad en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar y tres meses en el último periodo de actividad. Esta ayuda mensual es incompatible con la prestación por desempleo. En función de la situación personal de cada trabajador, éste puede optar bien por la ayuda que se fija con motivo de esta parada o acogerse a la ayuda por desempleo, aunque no parece probable que se acojan muchos tripulantes al desem-

pleo en cuanto los salarios por los que realmente cotizan no suelen ser elevados. el Gobierno se ha comprometido a pagar el importe de esta ayuda antes de que finalice cada mes en paro. Junto a los fondos pagados a los armadores y a los tripulantes, La Administración correrá también con el pago de las cuotas correspondientes tanto a la Seguridad Social de los trabajadores como de la parte empresarial.

Para el abono de las ayudas a los armadores, la Administración española aplicará el baremo vigente en la Unión Europea para casos de parada temporal de las flotas (Cuadro I) donde se puede hablar de una ayuda media en torno a los dos millones de pesetas mes por embarcación, aunque el aba-

nico iría desde menos de un millón de pesetas para los barcos artesanales hasta casi los cuatro millones de pesetas para los congeladores de entre 200 y 300 TRB que operan en esas aguas.

Para hacer frente a los pagos en el mes de diciembre hay fondos en los Presupuestos del Ministerio de Agricultura y a partir de enero se articularán los mecanismos oportunos. Se pretende que sea un gasto a cuenta de los fondos comunitarios, como se prevé para este tipo de situaciones. Cabe señalar que si el acuerdo hubiera seguido a partir de diciembre en las mismas condiciones que los últimos cuatro años, Bruselas debería seguir abonando cada mes a Marruecos unos 1.600 millones de pesetas.

Según los datos manejados por el Instituto Social de la Marina, el actual Acuerdo con Marruecos afecta a unos 415 barcos con 4.255 tripulantes a bordo. De los trabajadores embarcados, 3.686 son españoles y 280 marroquíes con permiso junto a otros 180 también marroquíes que se hallan embarcados en función del Acuerdo. La Comunidad Autónoma más afectada es Andalucía con 1.657 personas seguida de Galicia con 1.542, Canarias con un millar, Valencia con 74, País Vasco con 54, Ceuta con 35, Murcia con nueve y Melilla con 11 trabajadores. El 92,9% de los trabajadores afectados se halla entre los 16 y los 54 años. ■

Vidal Maté

La Cámara de los Lores puso punto final al contencioso dando la razón a los armadores españoles

No hubo sorpresas. Los cinco jueces de la Cámara de los Lores en el Reino Unido, dieron su veredicto y se reafirmaron de forma unánime en el derecho de los armadores españoles de las empresas conjuntas a faenar en aguas de ese país como el resto de la flota. Entre esta decisión y la prohibición de las autoridades del Reino Unido a que los barcos de las sociedades conjuntas se hicieran a la mar si no tenían una mayoría de capital en manos de personas físicas o jurídicas británicas, han pasado más de 10 años. Al final, todos los tribunales en diferentes instancias han dado la razón a los armadores españoles de casi un centenar de barcos. En el plazo de varios meses percibirán aproximadamente unos 20.000 millones de pesetas además de los intereses que habrían generado esas cantidades. Los armadores se han visto compensados, aunque se ha tratado de una larga y dura batalla donde más de uno pensó tirar la toalla.

LAS EMPRESAS CONJUNTAS GANARON LA BATALLA EN EL REINO UNIDO

PARA Margarita Maiza, gerente de la Asociación Nacional de Armadores de Sociedades Conjuntas e Internacionales, se trata de un triunfo de la constancia que parecía no iba a terminar nunca y donde ha sido necesario sobreponerse a muchas situaciones difíciles donde había una clara propensión a abandonar. Al final, tras una serie de gastos muy importantes, se ha logrado el reconocimiento pleno de sus razones en el Reino Unido, razón por la cual Londres ya había estado abonando a los armadores de las empresas conjuntas los gastos de los procedimientos judiciales.



Los problemas de las empresas conjuntas en el Reino Unido se remontan al año 1988 cuando el Reino Unido decide la aprobación de la llamada Merchant Shipping Act con la que se pretende una regulación de los sectores marítimos que van desde la marina mercante a la pesca. En el caso concreto de la pesca, su entrada en vigor se produjo en abril de 1989, lo que supuso la paralización de casi un centenar de barcos de armadores españoles que se hallaban operando como sociedades conjuntas en esas aguas. Las autoridades británicas consideraban que, para estar en igualdad con el resto de la flota, los barcos de las socie-

dades conjuntas deberían tener una participación mayoritaria de personas físicas o jurídicas del Reino Unido, además de otras exigencias.

Contra esta normativa, los armadores españoles tomaron una iniciativa rápida tanto ante los tribunales en el Reino Unido como en la Unión Europea. Además de ello, las sociedades se trataron de articular para cumplir las exigencias británicas. Eso supuso que, los barcos de las sociedades conjuntas volvieron a faenar en un plazo de entre cuatro y seis meses, cada caso según sus posibilidades de adaptación a la nueva normativa. Esta situación hace que también a la hora de los cobros de las indemnizaciones, las mismas, sean diferentes según el periodo que estuvo paralizado cada barco.

Desde 1989, los armadores de las empresas conjuntas iniciaron un peregrinaje de tribunal en tribunal. Bruselas les dió la razón en 1991 al declarar que la ley del Reino Unido era contraria a las reglas de juego comunitarias comenzando por el Tratado de Roma. Sin embargo, eso no supuso el final de la batalla ante los tribunales en el Reino Unido. El último fallo de un tribunal fue recurrido por el propio Gobierno de Londres la primavera pasada y se esperaba el fallo desde el pasado 12 de julio.

Medios de los armadores españoles señalan que, en realidad este último fallo ha sido fundamentalmente un trámite formal en cuanto ya se daba por hecho que habría un resultado favorable a las posiciones de esta flota. De hecho, desde hace casi un año, los peritos ya se hallan trabajando para cuantificar los da-

A partir del próximo enero podrían comenzar a percibir unos 20.000 millones de pesetas más los intereses.

Con este resultado se pone fin a un contencioso que ha durado una década. Se ha ganado pero muchas empresas han optado ya o piensan dejar ese caladero ante los controles rigurosos de las autoridades británicas.

que debe haber un acuerdo final con la Administración inglesa para fijar la cifra definitiva. En conjunto, la cifra global que se ha manejado siempre ha sido de unos 20.000 millones de pesetas, aunque a esa cifra se deberían sumar más de 10.000 millones de pesetas que podrían suponer los intereses correspondientes a ese periodo de 10 años. Las autoridades del Reino Unido ya han hecho frente, a pagos en concepto de gastos por los procesos judiciales que han sido muy elevados y que suponían una de las mayores dificultades de los armadores para seguir la batalla de las reclamaciones.

Tras la sentencia de los lores, se puede decir que los armadores de las sociedades conjuntas han ganado la batalla ante el Reino Unido tras 10 años de lucha. Sin embargo, no se puede decir tan claramente que se haya obtenido un triunfo para esta flota si se tiene en cuenta que del casi centenar de barcos que se hallaban faenando en aquellas aguas, en la actualidad se ha producido una sensible reducción ante la aplicación desde Londres de una serie de exigencias a esa flota para que demuestre que tiene vínculos económicos con las islas. Hay armadores que, ante la imposibilidad de seguir faenando como en el pasado, al tener mayores controles de todo tipo, han optado por vender su cuota, algo que buscaban en el fondo los armadores del Reino Unido, y operar en otras aguas. ■

Vidal Maté



ños provocados en cada uno de los barcos, reclamaciones que se han puesto en manos del Tribunal Tecnológico y de la Construcción. Las indemnizaciones que se barajan van desde los 100 a los 300 millones de pesetas, aun-

Su origen está en la Caja Central de Crédito Marítimo

80 ANIVERSARIO DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

El pasado 10 de octubre se cumplió el 80 aniversario de la fundación de la Caja Central de Crédito Marítimo, organismo que dio origen al Instituto Social de la Marina. Un Real Decreto, firmado por el Rey Alfonso XIII, el 10 de octubre de 1919, publicado en la "Gaceta de Madrid" dos días después, establecía que la "Caja Central de Crédito Marítimo era una institución cooperativa de crédito popular de las clases pescadoras, dependiente del Ministerio de

Marina, con personalidad jurídica propia". El artífice de la creación de esta Caja fue el excelentísimo señor Alfredo Saralegui Casellas, quien, en 1915, había entregado un proyecto de Pósitos de Pescadores, a semejanza de los existentes en el sector agrario, al entonces presidente del Instituto de Reformas Sociales, Gumersindo de Azcárate, quien apoyó esta iniciativa hasta conseguir, finalmente, la creación de la Caja Central del Crédito Marítimo.



Alfredo Saralegui Casellas.

CON motivo de esta efemérides la revista "MAR" no ha querido dejar pasar esta fecha sin dedicar un recuerdo al que fuera fundador de este organismo, Alfredo Saralegui Casellas, cuya aportación al estudio de los problemas de los pescadores tuvo un gran relieve en las primeras décadas del siglo xx. Nacido en El Ferrol el 6 de enero de 1883, desde muy joven inició su obra en pro de la justicia social, que habría de llenar su vida. Aunque esta actividad social se prodigó en varios campos, fue más intensa en el ámbito pesquero, en el que ya en 1913 organizó una federación de pescadores en Vizcaya, denominada "Asociación Protectora de Pescadores", que aglutinaba distintas secciones: de suministros, de instrucción, de beneficencia, de crédito y de pensiones, en las que se realizaban trabajos de cooperativa de consumo; de acción social, como la educación de los pescadores y sus hijos; distribución de socorros y ayudas; sección de créditos y de pensiones...

En este proyecto estaba incluido ya el núcleo básico de

las ideas por las que Alfredo Saralegui Casellas trabajará en los años siguientes, redactando, en 1915, el Proyecto de Pósito de Pescadores, que define como "sociedad que perseguía el ámbito del bienestar e ilustración de los pescadores, con exclusión de cualquier otra finalidad". Este proyecto le fue presentado al Presidente del Instituto de Reformas Sociales, Gumersindo de Azcárate, quien prestó su apoyo al mismo.

En los siguientes años, Alfredo Saralegui desarrolló ampliamente esta idea, creando numerosos Pósitos (Cambados, Vigo, Altea, Cartagena, Tortosa, Santa Pola...) que fueron objeto de estudio por parte de sociólogos y expertos en cuestiones sociales de otros países europeos. Los Pósitos contaban con secciones de socorros mutuos, dietas por enfermedad, asistencia médico-farmacéutica y subsidios de defunción; de cultura con salas de lecturas, conferencias, escuelas de orientación ma-

rítima; de crédito, cooperativas de producción, consumo, etc.; mutualidades de accidentes del mar, retiro obrero, entre otras.

entre los Ministerios de Marina y de Trabajo.

Instituto Social de la Marina

Todo ello así como la evolución y expansión que venía experimentando la Caja en su obra social, hizo necesario revisar su naturaliza jurídico-financiera original, así como las funciones que justificaban su denominación, por lo cual fue aprobado por Real Decreto de 26 de febrero de 1930 el cambio de nombre que pasaba a ser Instituto Social de la Marina.

En 1931, el Gobierno de la República suprimió la adscripción del Instituto Social de la Marina al Ministerio de Marina pasando a depender del Ministerio de Trabajo. El comienzo de la Guerra Civil marcó el final de un periodo para el ISM con la supresión del mismo por un decreto de 16 de agosto de 1936, al ser transferidas sus funciones a la sección de Acción Social que formaba parte de la Dirección General de Trabajo. Sin embargo, en plena Guerra Civil el Gobierno del General Franco, por un Decreto de 2 de junio de 1938, restableció las funciones que el Instituto Social de la Marina venía ejerciendo antes de la contienda.

Caja Central de Crédito Marítimo

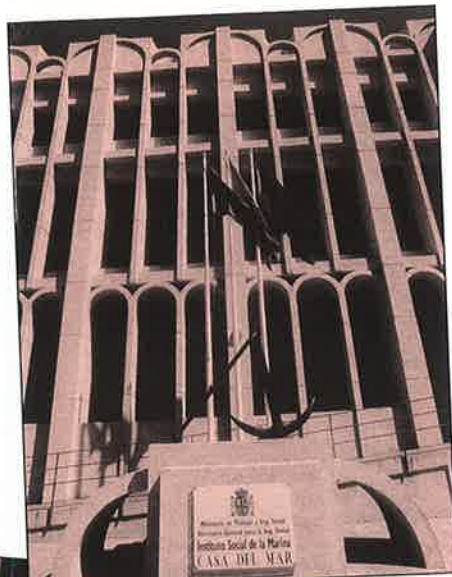
La culminación de toda esta labor social fue la creación de la Caja Central de Crédito Marítimo por Real Decreto de 10 de octubre de 1919, que firmó el Rey Alfonso XIII, siendo Ministro de Marina Manuel Flórez. Como Secretario General de esta Institución fue nombrado Alfredo Saralegui, que permanecería en este puesto hasta el 16 de agosto de 1936, en plena contienda civil.

Hasta esa fecha la Caja Central experimentó una importante transformación, ya que además de sus funciones como cooperativa de crédito popular fue asumiendo unas competencias en materia de protección social, por lo que fue adquiriendo mayor independencia y autonomía, constituyéndose en órgano de enlace

En el Decreto se decía: “Había una institución que, con mayor o menor eficacia, velaba por los pescadores, tutelando u organizando obras sociales de carácter sindical que llevaban el nombre tradicional de Gremios o Cofradías del Mar o el moderno de Pósitos Marítimos, intentando mejorar las condiciones de trabajo del pescador, creando obras igualmente sociales, de cooperación, mutualidad, ahorro, crédito o enseñanza profesional. Se llamaba Ministerio de Trabajo, Sanidad y Previsión”. Y más adelante señalaba: “Ese Instituto no existe hoy, pero los Pósitos, Gremios o Cofradías y sus obras sociales perduran en nuestras costas desconcertadas y sin los nexos adecuados con un organismo director y con el Estado que las controle y ampare. Es necesario, por eso, mientras no se establezca la organización sindical, recogerlas y regularizar su vida, reconstruyendo provisionalmente dicho Instituto Social de la Marina”.

Finalizada la Guerra Civil, la Ley de 18 de octubre de 1941 reorganizaba el Instituto y daba continuidad al Decreto de 2 de junio de 1938, aunque se omitía toda referencia a la vida anterior del ISM y su amplia actividad. En dicha Ley el Instituto Social de la Marina quedaba configurado como un organismo dependiente del Ministerio de Trabajo con personalidad jurídica propia para atender a los trabajadores del mar. Los fines que se le asignaban al Instituto abarcaban una amplia gama que comprendía desde la acción cultural y profesional, asistencial y sanitaria, hasta proporcionar los medios para impulsar las industrias marítimas y la comercialización de sus productos a través de créditos y subvenciones, sin olvidar la creación de sistemas de ahorro y previsión y el asesoramiento en materia de legislación social.

Con posterioridad el Instituto Social de la Marina se ha ido reestructurando por distintas normativas, que siempre han mantenido la vigencia de la Ley de 1941 hasta que, finalmente, el Real Decreto de 20 de junio de 1994, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Gene-



ral 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 de-

más disposiciones vigentes”.

Alfredo Saralegui, el fundador

Como ya se ha indicado, el fundador de la primera entidad que da origen al actual Instituto Social de la Marina es Alfredo Saralegui Casellas, marino y sociólogo, quien nació en El Ferrol el 6 de enero de 1883. A los 13 años fundó la asociación infantil denominada “La Caridad”, que proporcionaba alimentos y medicinas a los inválidos, iniciando así su apostolado y su camino de justicia social que habrá de llenar su vida.

En 1910, siendo ayudante de Marina de Benidorm, fundó una cooperativa obrera, cuando las cuestiones de cooperación apenas si eran conocidas en España, y en 1913 organizó una Federación de Pescadores en Vizcaya, conocida como “Asociación Protectora del Pescador”. Desde entonces sus trabajos en pro de mejorar las condiciones de vida de los pescadores ya no cesó, consiguiendo tal y como ya se ha recogido en este trabajo que le fuera aprobado el proyecto de Pósitos de Pescadores, la Caja Central de Crédito Marítimo que habría de devenir, en 1930, en el Instituto Social de la Marina. De ambas instituciones Alfredo Saralegui fue Secretario General.

Sin embargo, los cambios sobrevenidos con la reorganización del Instituto Social de la Marina, como consecuencia del estallido de la Guerra Civil, influirían decisivamente en la política de nombramientos de los componentes de sus órganos rectores y también en la vida de Alfredo Saralegui, quien el 18 de agosto de

1936 sería cesado en su cargo de Secretario General, al que nunca volvería a ser repuesto.

Empezó entonces una dura lucha por el reconocimiento de sus derechos y se sabe que, al amparo de la legislación vigente, reclamó sus salarios desde su cese en agosto de 1936, que le fueron denegados. Habiéndose declarado retirado forzoso con grado de Capitán de Fragata, Alfredo Saralegui se incorporó en el año 1939 a la Dirección General de Pesca, donde ejerció el cargo de Asesor Técnico. Posteriormente, el 25 de marzo de 1946, el Ministerio de Trabajo le reconoce su categoría de funcionario del Instituto Social de la Marina, pero no se le repone en su cargo de Secretario General, quedando estrictamente a las órdenes del Ministro y posteriormente como enlace con el Ministerio de Trabajo, puesto en el que se jubilaría a la edad de 70 años. Alfredo Saralegui murió, en Madrid, a los 78 años el 27 de marzo de 1961. Hasta 1983 no se le reconoció su obra como fundador del Instituto Social de la Marina. Fue en ese año cuando se le concedió, a título póstumo, la medalla al Mérito Social Marítimo.

La intensa labor social de Saralegui fue merecedora de otras condecoraciones como la Cruz de Primera Clase del Mérito Naval Blanca, Gran Cruz de la Orden Civil de Beneficencia, Cruz de San Hermenegildo, Encomienda de la Orden Civil de Alfonso XII, Medalla de Oro de la Previsión y Medalla de Plata del Trabajo.

Igualmente, y en agradecimiento a sus desvelos por la clase pescadora, ha sido nombrado hijo adoptivo y predilecto de Almería y El Ferrol, respectivamente, y su nombre figura en placas conmemorativas de numerosas localidades marineras así como en las casas donde nació en El Ferrol y en la de Madrid donde vivió y murió. Su nombre figura, también, en calles y barriadas de localidades pesqueras como Algeciras o Villajoyosa. ■

Nota: La redacción de este trabajo ha sido posible gracias a la documentación aportada por D. Alfredo Saralegui Rodríguez y a la obra de Jerónimo Sánchez Blanco, “Crédito Social Pesquero”.

**Deberá estar aprobado
para final de año con una
duración hasta el 2006**

PESCA

PREPARA

EL NUEVO

PROGRAMA

DE LOS

FONDOS

ESTRUCTURALES



La Secretaría General de Pesca Marítima tiene avanzados los trabajos para la elaboración de los programas de nuevos fondos estructurales encaminados a la ordenación del sector de la pesca desde la actividad extractiva hasta la comercialización de la materia prima.

Estos programas, tanto para las zonas objetivo 1 como para el resto, deberán estar ya listos para su aplicación a partir del próximo año hasta el 2006. La Administración Central pretende que, a partir de una serie de líneas básicas, cada Autonomía presente sus programas.

ESPAÑA ha sido uno de los países comunitarios que mejor ha desarrollado los programas correspondientes en los últimos años con la aplicación de los fondos IFOP. Esta posición de país cumplidor de sus compromisos, fundamentalmente en lo que se refiere a la ordenación de la flota de acuerdo con las exigencias comunitarias, le confiere una cierta autoridad moral en Bruselas a la hora de afrontar los nuevos compromisos, así como de exigir en Bruselas determinadas líneas de actuación.

En el programa de Orientación Plurianual que se aplicó entre los años



1994 hasta finales de 1999, las ayudas comunitarias para las zonas objetivo 1 eran de 995 millones de euros con cargo a los fondos comunitarios, cifra que se vio incrementada por la aplicación de la inflación hasta una cantidad total de 1.033,19 millones de euros según los datos manejados por la Secretaría General de Pesca Marítima. Por otra parte, en las zonas fuera del objetivo 1, los fondos iniciales puestos a disposición del sector desde el IFOP fueron de 119,60 millones de pesetas, para llegar a un final de 124,16 millones de euros.

Este conjunto de ayudas comunitarias han supuesto para el conjunto del sector

unas inversiones totales en la pesca en torno a los 350.000 millones de pesetas, lo que ha ayudado a modernizar flota, reducir barcos o modificar sustancialmente los procesos de comercialización.

Nuevo Programa

A finales de este año termina el Plan que ha estado en vigor durante los últimos seis años y para el mes de enero deberá estar en marcha el nuevo programa que se aplicará hasta el 2006. Para ello, desde la Secretaría General de Pesca Marítima se ha elaborado lo que deberá ser la estrategia a la hora de redactar los programas correspondientes. Según se



desprende de esas reflexiones, se quiere que en las zonas ubicadas en el objetivo 1 el nuevo programa IFOP tenga forma de un Programa Operativo en el submarco plurirregional del Marco de Apoyo Comunitario. Se pretende que la confección de este nuevo programa sea diferente a la forma como se hizo el anterior y que el mismo tenga unos condicionantes mínimos como la participación de cada Comunidad Autónoma en la dotación financiera del programa, la estructura del programa por ejes prioritarios, el cumplimiento de los compromisos adquiridos por el Estado español en relación a los Programas de Orientación Plurianual (POP) para la flota

pesquera y el papel de la Administración General del Estado en el marco de sus competencias y con las dotaciones financieras correspondientes.

Se pretende que todos los Programas tengan un tratamiento igual con la única excepción del que se deba proporcionar a la flota afectada por el acuerdo con Marruecos, donde se hará necesario un proceso de reconversión para asegurar la actividad en esas zonas. En el caso de esta flota, desde la Administración Central se propugna por la creación, dentro de la estructura general del Programa, de un Eje Prioritario con este único fin donde se contemplan to-

PESCA PREPARA EL NUEVO PROGRAMA DE LOS FONDOS ESTRUCTURALES

das las medidas que se deban aplicar a esta flota como desguaces, exportaciones, constitución de empresas mixtas, indemnizaciones por paro temporal a armadores y tripulaciones así como otras medidas socioeconómicas que se puedan articular. Para este Eje Prioritario se pretende contar con una dotación financiera suficiente desde los fondos IFOP. Dentro de este Eje Prioritario se plantea la confección de un Plan de Reconversión que lo deseable sería se aplicara entre los años 2000 y 2002 elaborado por la Administración y las Comunidades Autónomas afectadas como Canarias, Andalucía, Galicia y Valencia. Se propone que la cofinanciación nacional para este Plan se haga a través de los Presupuestos Generales del Estado.

Para el cumplimiento de los objetivos fijados en el Programa de Orientación de Flota, desde la Administración central se barajan igualmente algunas reflexiones encaminadas a aunar posiciones entre la Administración Central y las Comunidades Autónomas. Se propone que, desde la Administración General del Estado se facilite inicialmente a cada Comunidad Autónoma información sobre objetivos de reducción



de flota por segmentos entre los años 2000 y 2006 y la participación de cada Comunidad Autónoma en cada segmento. En este caso el Eje Prioritario del Programa se podría denominar "Cumplimiento de los objetivos del POP", donde se fijará también la dotación mínima correspondiente al IFOP. Esa dotación inicial no sería reprogramable por la Comunidad Autónoma hasta el año 2002. Igualmente se señala que las decisiones adoptadas por las Comunidades Autónomas en materia de renovación y modernización de la flota no podrán interferir en ningún caso el cumplimiento de los compromisos del Estado en relación con el POP.

En el desarrollo del nuevo Programa, la Adminis-

tración General del Estado se reservaría las siguientes áreas de gestión: indemnizaciones por paradas temporales a armadores y tripulaciones. Sociedades Mixtas, campañas de pesca experimental, campañas de promoción comercial, ayudas para construir OPEs, acciones en Zonas Marinas Protegidas, la aplicación de medidas estructurales para Cuta y Melilla, con excepción de la acuicultura y la asistencia técnica, y medidas innovadoras a nivel nacional o interautonómico.

El Programa Operativo que se pretende poner en marcha tendrá en las medidas para la reconversión de la flota que opera en el caladero de Marruecos uno de sus Ejes Prioritarios. Además de eso, las acciones se

concretarán en otros objetivos como el cumplimiento del POP, la renovación y modernización del tejido productivo y distributivo así como otras actuaciones de apoyo al sector.

La financiación de las actuaciones correspondientes a la Administración General del Estado se hará vía los Presupuestos Generales del Estado, mientras que las medidas cuyas competencias se hallen en manos de las Comunidades Autónomas se harán de forma conjunta entre la Administración Central y Autónoma al 50%.

Por parte de la Secretaría General de Pesca se plantea la posibilidad de que el Programa se pueda revisar a lo largo de los seis



años que tiene previsto de duración para adaptar el mismo a las necesidades del sector. En esta línea, se plantea una primera revisión para diciembre del año 2001. Una segunda revisión se considera se podría llevar a cabo una vez se hubieran desarrollado todas las acciones previstas de cara a la flota que opera actualmente en el caladero de Marruecos tanto en el caso de que hubiera un sobrante de recursos como si fuera necesario un incremento de los mismos para cumplir los objetivos previstos, fondos que deberían ser aportados tanto por las Administraciones Central y Autonómica como por las líneas comunitarias de apoyo. La tercera posibilidad de revisión que se plantea sería al 31 de marzo del año 2004 y

finalmente la cuarta, con el fin de ajustar definitivamente el programa, al 31 de mayo del año 2006.

La redacción de este Programa Operativo para la distribución de los fondos estructurales fue abordada en la última Conferencia sectorial celebrada entre el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación con los representantes de las Comunidades Autónomas. Por parte de los diferentes centros gestores de los mismos, tanto en la Administración Central como en la Autonómica, hay un plazo hasta el 15 de noviembre para elaborar los diferentes subprogramas. Las acciones correspondientes a la flota que opera en el caladero de Marruecos se abordarán en el subprograma que elabore

la Administración General del Estado.

Fondos IFOP

En la misma línea que para la elaboración de los diferentes subprogramas para el sector de la pesca, desde la Administración Central se han puesto sobre la mesa para su debate los criterios y prioridades que se deberían aplicar a la hora del reparto de los fondos IFOP. En este sentido, desde la Secretaría General de Pesca se considera que fundamentalmente se deberían tener en consideración tres criterios. Primero, un criterio histórico como sería la participación de cada Comunidad Autónoma y la Administración Central en las acciones aplicadas durante el Plan anterior entre 1994 y 1999. De esta forma se re-

cogería el acuerdo de reparto establecido en 1994 pero también la eficacia de cada Centro Gestor (Comunidades Autónomas y Administración General del Estado).

Segundo. Criterios de ponderación de la flota, donde se debe tener en cuenta la operatividad de la misma, edad, etc...

Tercero. Finalmente se debería tener en cuenta un criterio social basado en el número de trabajadores ligados directa o indirectamente con una determinada flota.

Para las Comunidades Autónomas del interior se aplicaría solamente el criterio histórico a la hora de repartir los fondos. ■

V. M.

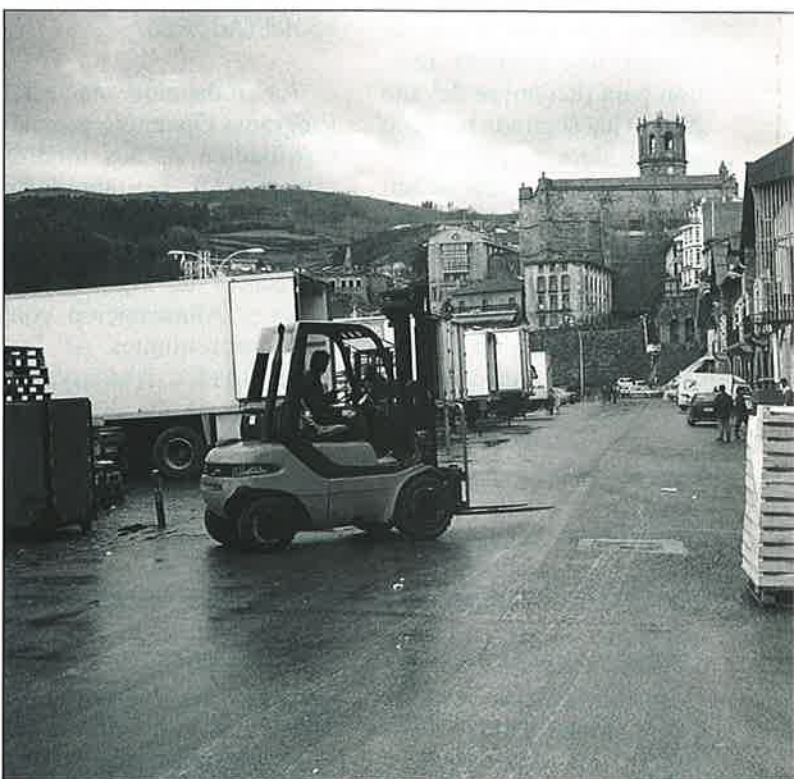
SE IMPORTÓ MÁS PESCADO Y A PRECIOS MÁS ALTOS

Durante el pasado año se produjo una nueva caída de la balanza comercial de productos de la pesca con una cobertura de solamente el 19% frente al 23% que se había logrado anteriormente. Pero mientras la balanza comercial con el resto de los países miembros de la Unión Europea siguió su línea de mejora, se produjo un deterioro en la balanza comercial con terceros países desde donde se llevan a cabo las importaciones más elevadas.

Curiosamente, los países mayores exportadores de productos de la pesca a la Unión Europea y concretamente a España como Argentina, Marruecos o Chile, así como otros países comunitarios como Francia o el Reino Unido, son quienes han puesto las mayores trabas para la renovación de los acuerdos de pesca o para permitir faenar con libertad a la flota española.

ESPAÑA es un país gran consumidor de productos de la pesca y de ahí su gran vocación pescadora, tanto en los caladeros propios cuando había importantes recursos, como a la hora de buscar otras aguas lejanas.

Partiendo de esta circunstancia, España fue uno de los países pioneros en la búsqueda de todo tipo de fórmulas que permitieran la actividad de su flota tanto en aguas comunitarias como en terceros países. Fruto de esta necesidad fueron los numerosos





■ **España mejoró ligeramente sus intercambios en productos de la pesca con el resto de la Unión Europea, pero perdió posiciones con terceros países.**

■ **Casualmente, son esos Estados con caladeros donde opera la flota en base a los acuerdos con la UE quienes ponen mayores dificultades para la renovación de los mismos y los mayores exportadores.**

compromisos que se suscribieron en su día solamente por la Administración española y que en este momento se renuevan desde Bruselas. Esa misma necesidad de pescar para atender la demanda de pescado en el mercado nacional hizo también que se produjera una importante reconversión de la flota para adaptar la misma a las necesidades del momento y que España fuera también un país pionero a la hora de buscar nuevos recursos en diferentes mares y a distintas profundidades.

Sin embargo, esa misma circunstancia de un mercado como el español, con una importante demanda de productos de la pesca y donde además se pagaban buenos precios, dio lugar a que cada día más los países con importantes caladeros fueran los primeros en poner progresivamente dificultades para el trabajo de los barcos españoles. Estos problemas para ejercer la actividad pesquera en unos casos vinieron determinados por la decisión generalizada de diferentes Estados de extender sus aguas hasta las 200 millas. Pero en otros fueron cada uno de esos países quienes endurecieron sus condiciones a la hora de permitir faenar a las flotas foráneas, y fundamentalmente a países como España, Japón y Corea, con tradición en la búsqueda de nuevos caladeros.

Comercio de productos pesqueros. Tasa de cobertura

Año	Tasa cobertura %
1986 Total	55
CEE	61
T. países	51
1987 Total	41
CEE	57
T. países	29
1988 Total	38
CEE	57
T. países	26
1989 Total	46
CEE	78
T. países	25
1990 Total	33
CEE	52
T. países	22
1991 Total	30
CEE	48
T. países	18
1992 Total	25
CEE	41
T. países	15
1993 Total	32
CEE	54
T. países	18
1994 Total	39
CEE	64
T. países	23
1995 Total	39
CEE	72
T. países	19
1996 Total	47
CEE	88
T. países	20
1997 Total	48
CEE	90
T. países	23
1998 Total	43
CEE	91,7
T. países	19

España tiene aproximadamente una demanda por persona y año de unos 40 kilos, lo que supone la cifra más alta entre todos los países comunitarios y una de las más elevadas del mundo.

Del total de los productos de la pesca que captura la flota española, aproximadamente dos terceras partes se capturan en caladeros de otros países. Hay cada día más un elevado número de barcos españoles que faenan en otras aguas y bajo otros pabellones, por lo que, en muchos casos, se computan como simples importaciones capturas hechas por barcos españoles.

Al margen de estas consideraciones de interés a la hora de conocer la realidad de la flota española, según los datos oficiales manejados por la Administración, en 1998 el volumen total de las importaciones en el sector pesquero ascendió a 1.287.500 toneladas, de las que 359.700 correspondieron a los países comunitarios, mientras el resto, 927.800 toneladas, procedían de terceros países. En 1997 las importaciones totales de productos de la pesca fueron de 1.177.800 toneladas, de las que 360.000 procedían del resto de los países comunitarios y 817.500 toneladas de terceros países. De acuerdo con estos datos, en 1998 se produjo un aumento de las importaciones en un volumen del 10%. Las com-

pras en el resto de la Unión Europea estuvieron estabilizadas en volumen, mientras tuvieron un aumento del 12% en relación con los terceros países.

Una nota destacable es que este aumento de las importaciones en volumen tuvo un crecimiento muy superior en términos de valor de esos productos.



BALANZA COMERCIO EXTERIOR PESQUERO

1997

PARTIDAS	ORIGEN	IMPORTACIONES		EXPORTACIONES	
		TM	MILES PTAS.	TM	MILES PTAS.
PECES VIVOS	TOTAL	1.050	3.609.535	2.560	7.056.531
	CEE	806	2.621.770	2.530	6.759.580
	T. PAÍSES	244	987.756	30	296.951
PESCADO FRESCO O REFRIGERADO	TOTAL	198.539	94.280.107	71.541	30.590.260
	CEE	145.142	69.062.603	64.388	20.296.426
	T. PAÍSES	53.397	25.217.504	7.153	110.293.834
PESCADO CONGELADO	TOTAL	303.124	71.828.463	307.810	56.646.927
	CEE	36.157	12.236.320	105.458	30.120.988
	T. PAÍSES	266.967	59.592.143	202.352	26.525.939
FILETES Y DEMÁS CARNES	TOTAL	88.191	33.031.615	24.488	13.264.540
	CEE	15.894	9.561.518	18.982	7.894.343
	T. PAÍSES	72.297	23.470.097	5.506	5.370.197
PESCADO SALADO	TOTAL	50.091	23.780.570	11.270	7.727.283
	CEE	20.575	12.763.898	10.317	6.781.218
	T. PAÍSES	29.516	11.016.672	953	946.065
CRUSTÁCEOS	TOTAL	106.086	105.606.670	11.573	13.798.445
	CEE	33.178	29.718.004	10.610	12.858.300
	T. PAÍSES	72.908	75.888.666	963	940.145
MOLUSCOS	TOTAL	260.928	93.349.171	121.853	46.891.359
	CEE	59.018	25.397.489	102.106	33.843.251
	T. PAÍSES	202.910	67.951.682	190.747	13.048.108
CONSERVAS DE PESCADO	TOTAL	44.804	21.001.404	64.930	37.746.816
	CEE	8.876	4.473.925	55.173	30.880.032
	T. PAÍSES	35.928	16.527.479	9.757	6.866.784
CONSERVAS CRUSTÁCEOS, Y MOLUSCOS	TOTAL	12.245	10.538.099	17.911	8.383.125
	CEE	7.938	7.064.378	13.954	6.029.081
	T. PAÍSES	4.307	3.473.721	3.957	2.354.044
ACEITES Y GRASAS	TOTAL	15.925	1.507.952	12.528	1.654.005
	CEE	11.640	1.057.513	10.941	1.017.011
	T. PAÍSES	4.285	450.439	1.587	636.994
HARINAS DE PESCADO	TOTAL	96.848	9.034.916	28.198	2.535.730
	CEE	21.120	2.258.990	26.918	2.420.468
	T. PAÍSES	75.728	6.775.926	1.280	115.262
TOTAL PRODUCTOS	TOTAL	1.177.831	467.568.502	674.662	226.295.021
	CEE	360.344	176.216.408	421.377	158.900.698
	T. PAÍSES	817.487	291.352.094	253.285	67.394.323

En 1998 el valor de todos los productos de la pesca importados por España ascendió a 542.000 millones de pesetas, frente a los 467.500 millones de pesetas del año 1997, lo que supuso un aumento del 18%. Estos mayores pagos, según medios del sector, fueron consecuencia de unas mayores compras, pero también de haber pagado unos precios más elevados. Las importaciones de los productos de la pesca comunitarios ascendieron a 181.300 millones de pesetas frente a los 176.200 millones del año anterior, lo que supuso sólo un crecimiento del 3%. El gran salto en el gasto por las importaciones corresponde a las compras en terceros países, donde se pasó de 291.300 millones de pesetas en 1997 a 360.600 millones de pesetas en 1998.

En el capítulo de las importaciones destacan los 132.000 millones de pesetas que se pagaron por las importaciones de crustáceos, 99.000 millones de pesetas por el pescado fresco o refrigerado, 99.000 millones de pesetas por los moluscos y 91.000 millones de pesetas por el pescado congelado.

En lo que se refiere a las exportaciones, se puede decir que durante el último año se ha producido una situación de cierta estabilidad con unas ventas totales de 234.260 millones de pesetas frente a los 226.300 millones de pesetas de 1997. Con el resto de los países comunitarios se ha producido un ligero incremento, al pasar de 159.000 a 166.500 millones de pesetas. Sin embargo, frente a terceros países se produjo una congelación de ventas en 67.800 millones de pesetas. En volumen se ha producido una situación similar, con unas ventas de

Fuente: D. G. Aduanas.

688.800 toneladas frente a las 674.000 toneladas de la campaña anterior.

En conjunto, pues, se puede hablar de una estabilidad en las exportaciones y un ligero aumento de las importaciones, especialmente de las procedentes de terceros países, lo que ha contribuido a deteriorar la balanza comercial pesquera.



Según los datos referidos a 1997, la tasa de cobertura se había colocado ya en el 48% para todos los productos de la pesca, lo que suponía el mejor porcentaje de la última década. Sin embargo, en el último ejercicio esa tasa de cobertura habría caído hasta el 43,3%. Frente a los países comunitarios, España siguió ganando terreno hasta situar la cobertura casi en el 92%. Por el contrario, ante terceros países ese porcentaje ha caído hasta el 19% frente al 23% de 1998.

En el conjunto de la Unión Europea, los principales países proveedores de productos de la pesca se centran en el Reino Unido, Francia, Portugal, Dinamarca e Italia, país este último que es a la vez, junto con Portugal, un importante importador de productos españoles.

Respecto a las operaciones con terceros países, las principales compras se realizan en Argentina, seguidas de Marruecos, Namibia, Perú y Chile. En conjunto, cabe señalar que los mayores proveedores de productos de la pesca para España corresponden a países con acuerdos pesqueros para faenar en sus aguas o con otros que tienen cerradas las mismas a flotas extranjeras. España no se opone a que estos países saquen el máximo partido de sus caladeros pero considera que la Unión Europea debería hacer valer con más fuerza el principio de que hubiera relaciones directas entre el acceso a los caladeros de un país y su grado de entrada en los mercados comunitarios. El debate sobre acceso a caladeros y acuerdos con terceros países sigue abierto. ■

BALANZA COMERCIO EXTERIOR PESQUERO 1998

PARTIDAS	ORIGEN	IMPORTACIONES		EXPORTACIONES	
		TM	MILES PTAS.	TM	MILES PTAS.
03.01 PECES VIVOS	TOTAL	1.183	2.940.642	2.546	4.130.929
	CEE	956	2.113.809	2.520	3.681.494
	T. PAÍSES	227	826.833	26	449.435
03.02 PESCADO FRESCO O REFRIGERADO	TOTAL	208.219	99.208.489	67.839	32.758.388
	CEE	149.605	79.944.199	63.298	21.806.544
	T. PAÍSES	58.614	28.264.290	4.541	10.951.844
03.03 PESCADO CONGELADO	TOTAL	361.153	91.103.275	318.545	55.526.888
	CEE	36.396	12.295.595	107.420	32.016.854
	T. PAÍSES	324.757	78.807.680	211.125	23.510.034
03.04 FILETES Y DEMÁS CARNES	TOTAL	113.674	44.822.742	25.322	12.499.040
	CEE	15.469	10.407.836	20.617	9.394.513
	T. PAÍSES	98.205	34.414.906	4.705	3.104.527
03.05 PESCADO SALADO	TOTAL	50.028	28.756.379	9.763	8.702.686
	CEE	15.452	11.386.003	8.683	7.754.453
	T. PAÍSES	34.576	17.370.376	1.080	948.233
03.06 CRUSTÁCEOS	TOTAL	130.115	131.900.682	12.571	13.957.912
	CEE	33.058	31.649.182	11.271	13.047.657
	T. PAÍSES	97.057	100.251.500	1.300	910.255
03.07 MOLUSCOS	TOTAL	282.536	98.850.253	133.197	48.791.298
	CEE	64.361	25.321.920	109.309	35.737.238
	T. PAÍSES	218.175	73.528.333	23.888	13.054.060
16.04 CONSERVAS DE PESCADO	TOTAL	45.218	21.968.717	75.549	46.556.525
	CEE	9.100	5.100.400	56.830	34.892.320
	T. PAÍSES	36.118	16.868.317	18.719	11.664.205
16.05 CONSERVAS CRUSTÁCEOS Y MOLUSCOS	TOTAL	13.985	13.048.465	17.967	8.659.061
	CEE	8.829	8.810.683	14.234	6.201.200
	T. PAÍSES	5.156	4.237.782	3.733	2.457.861
15.04 ACEITES Y GRASAS	TOTAL	18.453	2.106.928	3.918	740.838
	CEE	9.160	1.022.931	2.167	318.522
	T. PAÍSES	9.293	1.083.997	1.751	422.316
23.01.20 HARINAS DE PESCADO	TOTAL	62.932	7.240.056	21.564	1.437.314
	CEE	17.299	2.252.088	18.603	1.638.653
	T. PAÍSES	45.633	4.987.968	2.961	298.661
TOTAL PRODUCTOS	TOTAL	1.287.496	541.946.628	688.781	234.260.879
	CEE	359.685	181.304.646	414.952	166.489.448
	T. PAÍSES	927.811	360.641.982	273.829	67.771.431

Fuente: D. G. Aduanas.

Vidal Maté

MAR 21



SAMUEL JUÁREZ, secretario general de Pesca Marítima

“La vía comercial, principal arma contra las banderas de conveniencia”

Antes de que finalice el año se promulgará un Real Decreto sobre desembarcos de buques terceros en puertos españoles, según ha señalado a MAR Samuel Juárez, secretario general de Pesca Marítima. La impunidad con la que vienen actuando estos barcos abanderados en paraísos fiscales se verá un poco más limitada. Es un paso muy importante, como lo califica el responsable de pesca español, y que viene a completar otra serie

de medidas adoptadas anteriormente por nuestro país. La falta de legislación internacional y de control de estas embarcaciones hace que su número siga incrementándose año tras año, hasta el punto de que la mitad del tonelaje mundial de las embarcaciones que surcan los mares y océanos utiliza banderas de conveniencia. La vía comercial constituye, en palabras de Samuel Juárez, la mejor arma para luchar contra este fenómeno.



© GREENPEACE

TODOS muestran su preocupación por la proliferación de barcos que enarbolan banderas de conveniencia, pero pocos son los que actúan en consecuencia. Un buen ejemplo lo constituyó la reciente Conferencia Internacional de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), donde el secretario general de Pesca Marítima, Samuel Juárez, señaló que “el fenómeno de las banderas de conveniencia no acaba de afrontarse”. *Hemos denunciado que una parte del Código de Conducta, como es el abanderamiento de buques, que se firmó antes del Código pero que forma parte de él, no está aún en vigor porque no lo ha ratificado el número mínimo de Estados como es preceptivo. Transcurridos seis años desde su aprobación, sólo lo han ratificado la Unión Europea y once países.*

España ha demostrado, en reiteradas ocasiones, que además de denunciar el problema predica con el ejemplo. Son varias las actuaciones anteriores adoptadas para dificultar las actuaciones de estos barcos, amparados en la falta de legislación internacional y de control. Una de las últimas medidas fue la ampliación a 49 millas de la zona de Protección Pesquera española en el Mediterráneo, que entró en vigor el 27 de agosto de 1997. La organización ecologista Greenpeace cali-



© GREENPEACE

ficó como muy positiva esta medida, con unos efectos que se dejaron notar de inmediato en la falta de denuncias en esa zona y en la ausencia de estos barcos en los puertos de Denia y Valencia.

Sin embargo, la imposibilidad legal para poder actuar contra estos barcos propiciaba que el puerto de Las Palmas siguiera siendo un punto de destino muy utilizado, especialmente entre los meses de mayo y julio, debido a la pesca del atún rojo. Esta situación, sobre la que Greenpeace había solicitado medidas al Gobierno español, puede verse pronto en vías de solución gracias a la promulgación del citado Real Decreto.

Un cambio sustancial

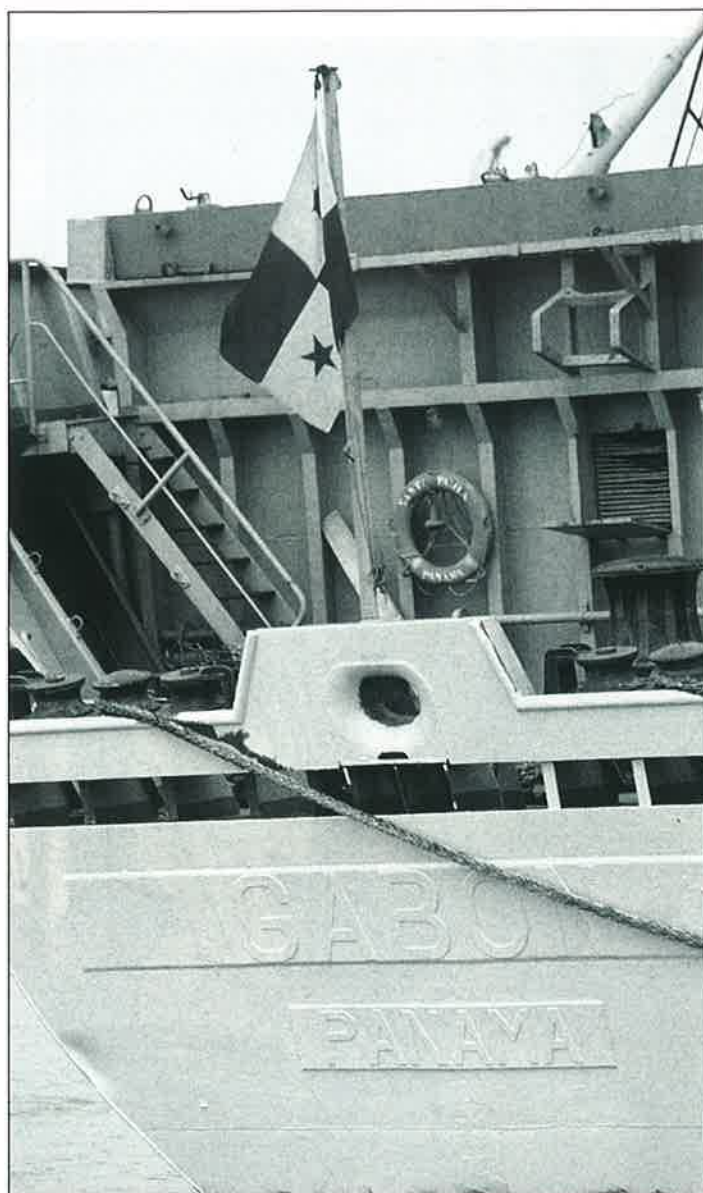
Con las recomendaciones de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) y con la entrada en vigor del Reglamento de Control a comienzos del próximo año, elaborado por la UE, se propicia una base sobre la que actuar. Así, el Real Decreto, como explica Samuel Juárez, *incorporará a nuestra normativa interna algunas recomendaciones de la ICCAT, prohibiendo el uso de los puertos por parte de aquellos buques que no puedan demostrar que han pescado de acuerdo con las normas de conservación, añadiendo además las novedades que introdu-*

Antes de fin de año entrará en vigor un Real Decreto sobre desembarcos de buques terceros en puertos españoles. A partir de ese momento, los responsables del barco deberán probar que las capturas se han obtenido respetando las normas internacionales de conservación.

ce el Reglamento de Control que se aprobó en diciembre de 1998 en la Comunidad, donde lo que se recoge es que los barcos de países terceros que desembarquen sus capturas en puertos comunitarios deben probar, a juicio de las autoridades del país en cuestión, que las capturas han sido obtenidas respetando las normas internacionales de conservación.

Ahora sí existe, como señala el secretario general de Pesca, una recomendación de un organismo internacional donde se restringen las capturas de determinadas especies. Incluso hay un reparto de cuotas entre países, y si una bandera no tiene cuota o no puede demostrar que la ha pescado con una licencia de un país ribereño, podremos prohibir la descarga. Es un paso adelante muy importante, porque hasta ahora esa arma no la tenemos. Ahora no podemos impedir una actividad comercial con la legislación actual. Hemos necesitado de ese Reglamento comunitario que ha introducido esa exigencia a instancias nuestras. Una exigencia bastante dura, porque es invertir la carga de la prueba y tener que demostrar que lo que has pescado es conforme a las normas, y no al contrario, en el que había que demostrar la ilegalidad. Es un paso muy importante que va a ayudar a corregir esta situación.

El citado Reglamento de Control dio sus primeros pa-



© PEDRO A. MUNAR

BANDERAS DE CONVENENCIA POR PAÍSES (1998)

Banderas	Total barcos > = 24 (m.)	Longitud media (m.)	Tonelaje total	Tonelaje medio
Belice	186	53,57	208.309	1.119,94
Chipre	46	90,15	237.354	5.159,87
Guinea Ecuatorial	53	50,13	27.053	510,43
Honduras	399	45,42	181.192	454,12
Mauricio	27	49,71	9.056	355,41
Antillas Holandesas	16	58,78	16.754	1.047,13
Panamá	318	50,36	301.341	947,61
San Vicente y Granadinas	88	58,25	148.674	1.689,48
Sierra Leona	32	44,35	12.552	392,25
Vanuatu	30	62,92	41.753	1.391,77
Totales	1.195		1.184.038	

Fuente: Lloyd's Register.

sos durante la presidencia británica, en el primer semestre de 1998. Contiene una serie de novedades como la posibilidad de que los Estados miembros designen los puertos de desembarque para que se pueda inspeccionar mejor, aumenta el periodo de preaviso de las descargas, amplía el control en todas las fases posteriores a las capturas, comercialización... Y una de las novedades fue ésta, recalca Samuel Juárez, el aplicar unos controles más serios a barcos de terceros países que desembarcan en puertos de la Comunidad, con una particularidad: los barcos mercantes que transporten pescado tienen que acogerse al mismo régimen que los pesqueros, ya que hasta ahora sólo estaban reguladas las descargas directamente desde pesqueros.

Tras la entrada en vigor de este Real Decreto, prevista para antes de final de año, los barcos con banderas de conveniencia lo tendrán más difícil a la hora de desembarcar su carga en puertos españoles, especialmente en el de Las Palmas. Aunque la afluencia de estos barcos ha disminuido en los últimos años, según Greenpeace, por lo que sospechan que están cambiando sus áreas de actuación, la propia organización ecologista destaca la importancia que sigue teniendo este puerto, en el que, según sus datos, arribaron 58 barcos durante el pasado año y 17 tan sólo en el pasado mes de abril.



© GREENPEACE

do situaciones más propias del siglo pasado que del siglo XX: Contratan mano de obra barata y las condiciones de vida a bordo de estos pesqueros son infrahumanas. Greenpeace tiene documentadas varias de estas situaciones, como la sufrida en 1995 por siete ciudadanos de Bangladesh enrolados en unos atuneros con bandera hondureña atracados en el puerto de Cartagena. Estos trabajadores denunciaron malos tratos y que no recibían su salario desde hacía meses. El armador, un coreano propietario de la empresa Atlanti-Pez, S.A., con sede en Seúl, Pusan y Caracas, manifestó que no se consideraba responsable de sus pescadores y que a bordo era necesario utilizar “mano dura”.

Agujeros legales

La falta de una legislación internacional, como se señaló anteriormente, facilita la proliferación de estos barcos que acuden a paraísos fiscales o a países con fuertes exenciones tributarias para evitar los costes de registro, mantenimiento, impuestos, tasas de actividades comerciales (ver cuadro). Esos países no realizan ningún tipo de control sobre sus flotas. En la mayoría de los casos, como señala Greenpeace en un informe realizado sobre las banderas de conveniencia, *se trata de Gobiernos que no han firmado, suscrito o ratificado los convenios internacionales sobre prevención de la contaminación marina, gestión pes-*

quera, derechos sindicales y laborales... Frecuentemente, pescan ilegalmente en aguas de terceros países, muchas veces en vías de desarrollo, los cuales difícilmente disponen de los medios para controlar sus aguas exteriores. Baste recordar lo que ocurre todos los años, entre los meses de mayo y julio, en la pesquería del atún rojo, donde un centenar de estos barcos

acuden a pescar sin que exista dato alguno sobre lo que logran capturar.

Pero no se trata sólo del saqueo que realizan en todos los mares del mundo, sino que hay otras derivaciones también muy importantes, como lo es, por ejemplo, el que no se contemplan los derechos sindicales ni laborales de los trabajadores, originan-

Los barcos mercantes que transporten pescado tendrán que acogerse al mismo régimen que los pesqueros, ya que hasta ahora sólo estaban reguladas las descargas directamente desde pesqueros.

Es tan sólo un ejemplo, pero significativo.

Belice, Honduras, Panamá y Guinea Ecuatorial son algunas de las banderas de convivencia más comunes en la pesquería del atún rojo. Pero hay muchas más. Greenpeace da algunas pistas en su informe sobre cómo actúan las empresas involucradas en estos rebanderamientos: *Se desconoce el número real de empresas que participan en las pesca pirata. Muchas son subsidiarias de otras empresas mayores o fundadas para operar sólo un tiempo determinado. Otras, a pesar de tener nombres diferentes, cuentan con el mismo domicilio social, o a la inversa: aunque tienen nom-*

bres prácticamente idénticos, se presentan diferentes domicilios. En algunos casos, su única dirección es un apartado de correos.

Por ejemplo, la Dong Won Fisheries Co., de Corea del Sur. Aparte de su flota oficial de barcos con bandera coreana, tiene otros con bandera de conveniencia como los "Dong Won 605", "Dong Won 607" y "Dong Won 610", rebautizados como "Jing Feng 1", "Jing Feng 3" y "Jing Feng 4", con bandera de Panamá. También ha fundado o da servicio a varias empresas como "Marina Estrella Na-



© PEDRO A. MUNAR

vigation, S.A.", de Panamá. La empresa ACDC Comercial, de Panamá, comparte en las Islas Canarias la misma dirección que la Dong Won Fisheries Co. Si bien

esta última empresa gestionaba el barco "Zarqa al Yamama" (un habitual de las aguas del Mediterráneo y de los puertos españoles; la última escala registrada en

Las Palmas fue el pasado mes de marzo), y en 1993 aparecía como propiedad de LISPAFISH, y en 1994, como barco de ACDC Comercial.

Entre los datos aportados por Greenpeace, destacamos otro ejemplo: el de la empresa española Infitco Ltd., con barcos como "Enciana" y "St. Pedro", rebautizados como "Adelfa" y "Satem Tuna", respectivamente, y con bandera de Sierra Leona. Curiosamente, el barco "Adelfa" tiene el mismo número de registro internacional que el "Hallelujah 7".

¿QUIÉN DA MÁS?

Como si de una subasta se tratara, algo más de una veintena de países compite por ofrecer las mejores ventajas para promocionar el cambio de nacionalidad de embarcaciones de todo tipo. Es decir, adoptar el registro que más convenga a los intereses del armador. Lo que se conoce como "banderas de conveniencia".

Y las "mejores ventajas" no son otras que solicitar los menos requisitos posibles con las mayores facilidades: fuertes exenciones fiscales, bajos costes de registro, no estar sujetos a convenios internacionales de gestión pesquera, intermediarias, o los mismos Gobiernos ofrecen folletos y documentos comerciales disponibles a cualquier particular interesado. En el informe elaborado por Greenpeace sobre "banderas de conveniencia" se hace un resumen de los principales reclamos utilizados para atraer embarcaciones hacia sus registros. Éstos son algunos de ellos:

▶ **Antigua y Barbuda.** No hay límite de edad para la embarcaciones. Se pueden realizar exenciones de los requerimientos del tipo de embarcación para cargueros de menos de 500 TRB, yates, barcos de pesca y embarcaciones costeras. Las embarcaciones serán revisadas por un supervisor citado y previa autorización del propietario.

▶ **Belice.** El registro está abierto a cualquier clase, tipo y tamaño de barco que esté realizando cualquier comercio, servicio o actividad marítima internacional permitida. No existen requerimientos sobre la propiedad o participación en la misma que indiquen que tenga que ser local.

▶ **Camboya.** Se acepta cualquier embarcación, independientemente de su nacionalidad, edad, lugar de incorporación de su propietario y de la nacionalidad de los oficiales y tripulación. Sus tarifas y tasas administrativas se encuentran entre las más bajas del mundo. El proceso de registro es simple y directo, pudiendo concluirse en tan sólo dos días.

▶ **Islas Caimán.** No existen restricciones de edad específicas, pero se espera que las embarcaciones sean mantenidas en buenas condiciones para cumplir con los requisitos estatutarios apropiados.

▶ **Costa Rica.** No hay impuestos para empresas, embarcaciones o inversiones en este país.

▶ **Honduras.** Es uno de los registros de barcos más abiertos y liberales del mundo. Tras aportar la documentación y solicitudes relevantes, el barco puede quedar registrado en un máximo de 24 horas.

▶ **Liberia.** Entre los servicios que se ofrecen a todos los propietarios de embarcaciones se incluyen: registro inmediato del nombre del barco sin ningún coste de reserva y registro del barco el mismo día junto a la recepción de los requisitos.

▶ **Malta.** No existen restricciones de nacionalidad del capitán, oficiales o tripulación, como tampoco las hay para el comercio ni entrada extranjera en puerto. Exención completa de impuestos para los propietarios, charters y financieros de barcos malteses de más de mil toneladas de registro neto que también puede ampliarse a barcos de menores dimensiones.

▶ **Antillas Holandesas.** No existen cargos ni impuestos iniciales para el registro, que se realiza de forma rápida. Tampoco existen requisitos nacionales de empleo para tripulaciones, al tiempo que la tripulación no residente en las Antillas no podrá recibir tampoco ingresos, exenciones fiscales ni beneficios de seguridad social.

▶ **Panamá.** Las tarifas para realizar el registro son muy bajas y no se requiere un tonelaje mínimo. Cualquier persona o empresa, independientemente de su nacionalidad y lugar de incorporación, puede registrar barcos que usen el pabellón panameño. ■

R. G.



© GREENPEACE

tos indican que es pescado; los otros dos, si es fresco, congelado o en conserva; los dos siguientes indican familias de especies; y los siguientes son especies o géneros. Si nos quedamos a nivel de familias ya es prácticamente imposible discriminar detalladamente... El atún rojo estaría con todos los atunes. Ése sería un inconveniente gordísimo que iría en contra de lo que se está persiguiendo, por parte también de estos países, de controlar la pesca ilegal.

Galimatías

Este auténtico galimatías empresarial resulta de lo más complicado de desentrañar, y más aún el poder perseguirlo legalmente. Y ello viene a dar más argumentos a Samuel Juárez a la hora de insistir en que la vía comercial es la forma más directa y efectiva para actuar contra estas empresas: *Perseguir a estas empresas resulta complicado. Se inventan sociedades interpuestas y ya no son ellas las que controlan directamente a los barcos...* Además, insiste el secretario general de Pesca Marítima, en contra de la opinión de países como EE.UU., Nueva Zelanda o Australia, que son partidarios de impedir a sus respectivas empresas nacionales actuar con banderas de conveniencia, *nosotros mantenemos que la respon-*

sabilidad, como así está recogido en la convención de las Naciones Unidas, es del Estado del pabellón (es decir, del país cuya bandera ondea en el barco).

La batalla contra la pesca ilegal tiene muchos frentes, señala Samuel Juárez, y uno de ellos se librará a final de este mismo año, en Seattle (EE.UU.), dentro de las negociaciones de la Organización Mundial del Comercio. Una de las tesis que se están barajando, por par-

te de los que abogan por una mayor liberalización del comercio mundial de pescado (entre los que se incluyen los mencionados anteriormente), es que se reduzca el código arancelario de las especies pesqueras de ocho a seis dígitos. La consecuencia inmediata es que se podrá especificar menos el producto, como explica el secretario general de Pesca: *Con ocho dígitos ya es difícil llegar a la especificación de especie, pues los dos primeros dígi-*

Dentro de todo este caos legal y de intereses, parece cada vez más claro que la mejor forma de actuar contra los barcos con bandera de conveniencia es el control directo, allí donde sea posible, según señala Samuel Juárez, *como se hace en NAFO, a través de patrulleros; y ahora, cuando entre en vigor el Acuerdo de Nueva York, se podrá actuar contra esos barcos. Y en las zonas donde no sea posible esta vigilancia, porque el Atlántico no lo puedes vigilar entero, hay que actuar por la vía comercial, que es complicado pero no imposible. Nosotros mantenemos que la vía comercial es la mejor forma de luchar contra las banderas de conveniencia.*

Y como el movimiento se demuestra andando, nada mejor que el Real Decreto sobre desembarcos de buques terceros que entrará en vigor a finales del presente año. ■

La única vía es el control directo, allí donde sea posible, mediante la vigilancia a través de patrulleros. Donde no sea posible, hay que actuar por la vía comercial. Mantenemos que esa vía es la mejor forma de luchar contra las banderas de conveniencia.

Raúl Gutiérrez

LA UNIÓN EUROPEA ADOPTA LA NUEVA

DIRECTIVA SOBRE ORDENACIÓN DEL

TIEMPO DE TRABAJO EN EL MAR

Al elevar este acuerdo a rango de ley comunitaria, con base en el Convenio 180 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), se cumplen en el sector de la Marina Mercante los acuerdos de la UE en política social, "sin perjuicio de la libertad de los Estados miembros para definir —conforme a sus prácticas nacionales— todo lo no expresamente regulado en esta Directiva".

Clarificar y armonizar normas

Los ministros comunitarios han asumido lo que en definitiva es un acuerdo entre empresarios y trabajadores para la política social del sector transportista por mar con propósito de clarificación armonizadora. Para ello, han tomado textualmente los términos del acuerdo entre la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación de Sindicatos del Transporte (FST), rubricado en Bruselas el 30 de septiembre de 1998.

Al propósito de clarificación aludido, las primeras de sus cláusulas definen al personal afectado como "el que presta sus servicios en cualquier barco, público o privado, la navegación comercial y en territorio de cualquier Estado miembro". Explicita las horas de trabajo como "el tiempo durante el cual se presta servicio por cuenta del barco", los conceptos de arma-

El Consejo de Ministros de la Unión Europea ha adoptado, por la Directiva 1999/63/CE de 21 de junio de 1999, el Acuerdo sobre la Ordenación del Tiempo de Trabajo de la gente del mar, que deberá estar en vigor —en todos los barcos comunitarios— antes del 30 de junio del año 2002. La norma en preparación recoge el acuerdo de los armadores y los sindicatos comunitarios sobre jornadas y descansos, entre "un régimen de jornada máxima de 14 horas al día y 72 en los siete días, y un régimen de descansos mínimos de 10 horas al día y 77 en un periodo de siete días".

dor o propietario, etc., y refiere en la Cláusula 5 que "Las horas de trabajo y de descanso estarán sometidas a los límites siguientes:

a) El número máximo de horas de trabajo no excederá de:

— Catorce horas por cada período de veinticuatro, ni de



setenta y dos horas por cada período de siete días, o bien:

b) El número mínimo de horas de descanso no será inferior a:

– Diez horas por cada período de veinticuatro horas ni a setenta y siete horas por cada período de siete días”.

Sin perjuicio de lo dispuesto en esta Cláusula 5, la duración normal del tiempo de trabajo de la gente del mar será, en principio, de ocho horas diarias, con un día de descanso semanal, además de los de descanso correspondientes a festivos oficiales. Igualmente, el acuerdo dejaba abierto a los Estados miembros “la posibilidad de autorizar o registrar un convenio colectivo sobre bases no menos favorables que las de la presente cláusula”.

En punto a descansos, el acuerdo de referencia señaló que “podrán distribuirse en un máximo de dos períodos, uno de los cuales deberá ser de al me-



Navieros y sindicatos entienden

que armonizará el sector

y acabará con las

navigaciones subestándares

nos seis horas ininterrumpidas, y el intervalo entre dos descansos consecutivos no excederá de catorce horas”. Se ha previsto, igualmente, que “los pases de revista, simulacros y ejercicios de salvamento o lucha contra incendios, etc., no perturben tales descansos”, y que, asimismo, “los marinos que permanezcan en disponibilidad tengan derecho a un descanso compensatorio”.

Defensa de la idoneidad profesional

Al desarrollar este acuerdo los principales extremos de política social, tales como la seguridad y salud laboral de las tripulaciones, sus cláusulas finales son referidas a la defensa de la idoneidad profesional, empezando por la prohibición expresa de navegar a los menores de 16 años, la exigencia al capitán de la dotación suficiente de recursos humanos a bordo, y las certificaciones de capacidad de los marinos para las tareas que

les sean encomendadas, controles médicos gratuitos, en el marco de los respectivos sistemas de salud nacionales.

Queda expresamente aludido el permiso de vacaciones anuales de la gente del mar, con carácter remunerado, “de al menos cuatro semanas al año, o permisos de duración proporcional para los períodos de empleo de menos de un año, con arreglo a las condiciones de devengo y concesión de estos permisos establecidos en las legislaciones nacionales de los Estados miembros”.

Para Manuel Domínguez Segade, secretario federal de UGT, “muchas de las condiciones contempladas en este acuerdo –y por tanto en la nueva Directiva– ya están superadas en España hace años, al ser idénticas a las establecidas en el Convenio OIT 180..., y esto es así, hasta el punto de que ya en 1982 se firmó un Convenio General de la Marina Mercante entre la patronal ANAVE y los

sindicatos UGT y SLMM, con condiciones más favorables para los trabajadores que las recogidas en esta Directiva”.

Los sindicatos, por un acuerdo-marco

Como expresó a la Revista MAR Domínguez Segade (UGT), “desde los sindicatos europeos siempre se ha solicitado que la Directiva se aplique no sólo a los buques registrados en un Estado miembro sino también a los de terceros países que recalen en puertos de los Estados miembros o naveguen por aguas de su responsabilidad”.

El representante sindical reconocía así parcialmente “el carácter positivo de la nueva Directiva”, en cuanto que clarifica y mejora la calidad de la prestación de servicios en el mar, así como la seguridad de la vida humana y protección del medio, y añadía que “es igualmente positivo que se obligue a la trasposición a las legislaciones nacionales de aquellos Estados miembros cuya legislación no fija condiciones más favorables y que son reticentes a la ratificación del Convenio de la Organización Internacional del Trabajo (OIT)”.

Manuel Domínguez (UGT del Mar) afirma: “seguimos considerando una asignatura pendiente la posibilidad de firmar un Acuerdo-Marco entre la patronal y los sindicatos que recoja, además de las condiciones sociales y de trabajo a bordo, las salariales y económicas ya adaptadas a la realidad actual del sector de la Marina Mercante”.

Para los navieros españoles, el proceso liberalizador iniciado en 1999 desde el sector del cabotaje reclama una armonización de las normas laborales, tan dispersas en las distintas fuentes del Derecho Marítimo como en las regulaciones OIT, OMI y en el Convenio STOW respecto a salarios, jornada, descansos, etc. Preocupación constante de los empresarios nacionales del transporte marítimo ha sido –en su perjuicio a costes– la existen-



cia de "obstáculos diferenciales a la hora de contratar trabajadores" (ver cuadro), por lo que se sienten objeto de una competencia desleal por parte de otros navieros internacionales, además del peligro añadido por la existencia de navegaciones subestándares y otros supuestos de abaratamiento del servicio.

Una ley de mínimos, para avanzar, según ANAVE

Para el director general de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), Manuel Carlier, "al adoptar esta nueva Directiva, el Consejo de Ministros de la Unión Europea ha impulsado la necesaria armonización laboral y nos hallamos ante una ley de mínimos que representa un significativo paso adelante para avanzar en la modernización del sector". La expresa ratificación del Convenio OIT 180 que la nueva Directiva conlleva -añade- compromete a todos los transportistas a aceptar "unos mínimos de regulación y seguridad, a hacer su seguimiento a través del control de



Regula los regímenes de jornada, descansos y vacaciones y, como una ley de mínimos, deja abiertos a los Estados miembros su perfeccionamiento y mejora técnica

puertos y acabar con las perversiones de la navegación subestándar, en definitiva, con la competencia desleal, en perjuicio de las calidades de la oferta..."

Los empresarios creen que al provenir, casi textualmente, esta nueva Directiva de lo que ha sido un acuerdo expreso entre armadores y sindicatos de la Unión Europea, "mejora sensiblemente la legislación anterior y abre la misma senda de diálogo para perfeccionar y completar otros acuerdos". Para Manuel Carlier, la reivindicación de los sindicatos nacionales por un Acuerdo-Marco es "poco realista", pues compartimentaría lo que en realidad es un mercado abierto internacionalmente, "pero los empresarios sí se muestran dispuestos a negociar la sustitución de la Ordenanza de Trabajo, en todo lo que afecta a jornada, vacaciones, estructura salarial, etc., con el propósito actualizador que reclaman los sindicatos". ■

S. de Francisco

MATERIA	TRATAMIENTO INTERNACIONAL		TRATAMIENTO NACIONAL	
	Tratamiento	Regulación	Tratamiento	Regulación
JORNADA	<ul style="list-style-type: none"> - Máx. 14 horas trabajo/día - Máx. 72 h trabajo/semana o, alternativamente, - 10 h. descanso/día - 77 h. descanso semana 	<ul style="list-style-type: none"> - Convenio OIT 180 - Futura Directiva CEE 	<ul style="list-style-type: none"> - 12 horas trabajo/día (4 h extraordinarias) - Descansos 8 h./día 36 h./semana - Tope anual: 228 días 	<ul style="list-style-type: none"> - Ley del ET - RD 1561/95
VACACIONES	<ul style="list-style-type: none"> - 4 semanas/año 	<ul style="list-style-type: none"> - Convenio OIT n.º 180 - Futura Directiva CEE 	<ul style="list-style-type: none"> - 137 días/año - 0,6 días por 1 día trabajo 	<ul style="list-style-type: none"> - Ley del ET - RD 1561/95
GUARDIAS DE MAR	<ul style="list-style-type: none"> - 4 h. - 8 h descanso - 6 h. - 6 h descanso 	<ul style="list-style-type: none"> - Convenio OMI STCW - Convenio OIT n.º 180 	<ul style="list-style-type: none"> - 4 h - h descanso 	<ul style="list-style-type: none"> - RD 1561/95
HORAS EXTRAS	<ul style="list-style-type: none"> - Sin límite siempre que se respete la jornada máxima o descansos mínimos 	<ul style="list-style-type: none"> - Convenio OIT n.º 180 	<ul style="list-style-type: none"> - 80 h - máximas/año 	<ul style="list-style-type: none"> - Ley del ET
CONTRATO	<ul style="list-style-type: none"> - Duración: la que las partes libremente pacten 	<ul style="list-style-type: none"> - Acuerdo ITF 	<ul style="list-style-type: none"> - Duración indefinida - Duración determinada - Interinaje - Fomento empleo para 45 años 	<ul style="list-style-type: none"> - Ley del ET

SOCIALES, SOLIDARIOS E INNOVADORES

LA Seguridad Social tendrá en el año 2000 casi un billón de pesetas más de presupuesto que en 1999 para hacer frente a sus gastos. Así lo han anunciado el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Manuel Pimentel, y el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Juan Carlos Aparicio, quienes han calificado estos presupuestos de "solidarios, sociales redistributivos e innovadores". Los 14,6 billones de pesetas asignados a la Seguridad Social en los Presupuestos Generales del Estado garantizan el mantenimiento del poder adquisitivo de todas las pensiones, que subirán el próximo año un 2%, y permiten que las pensiones mínimas crezcan por encima de los precios en un 5,5%. También harán posible que se reduzcan las cuotas sociales y que se cree un Fondo de Reserva que garantizará el pago de las pensiones futuras. Los responsables de Trabajo han destacado, también,

que el próximo año la Seguridad Social no sólo no tendrá déficit sino que alcanzará un superávit del 0,01% del Producto Interior Bruto, lo que permitirá por primera vez en su historia, crear un Fondo de Reserva.

Como ya es tradicional en el sistema de Seguridad Social, la partida más cuantiosa del presupuesto es la destinada al pago de las pensiones, que alcanza los 8,6 billones de pesetas, lo que supone un incremento de 475.228 millones sobre el ejercicio 1999. La principal fuente de financiación correrá a cargo de las cotizaciones sociales, que alcanzarán los 9,4 billones de pesetas, y según las previsiones oficiales el número de trabajadores afiliados llegará el próximo año a los 15 millones.

El Presupuesto de Empleo es de 2,1 billones de pesetas, de los que casi 900.000 están destinados a políticas activas con el fin de fomentar el empleo estable.



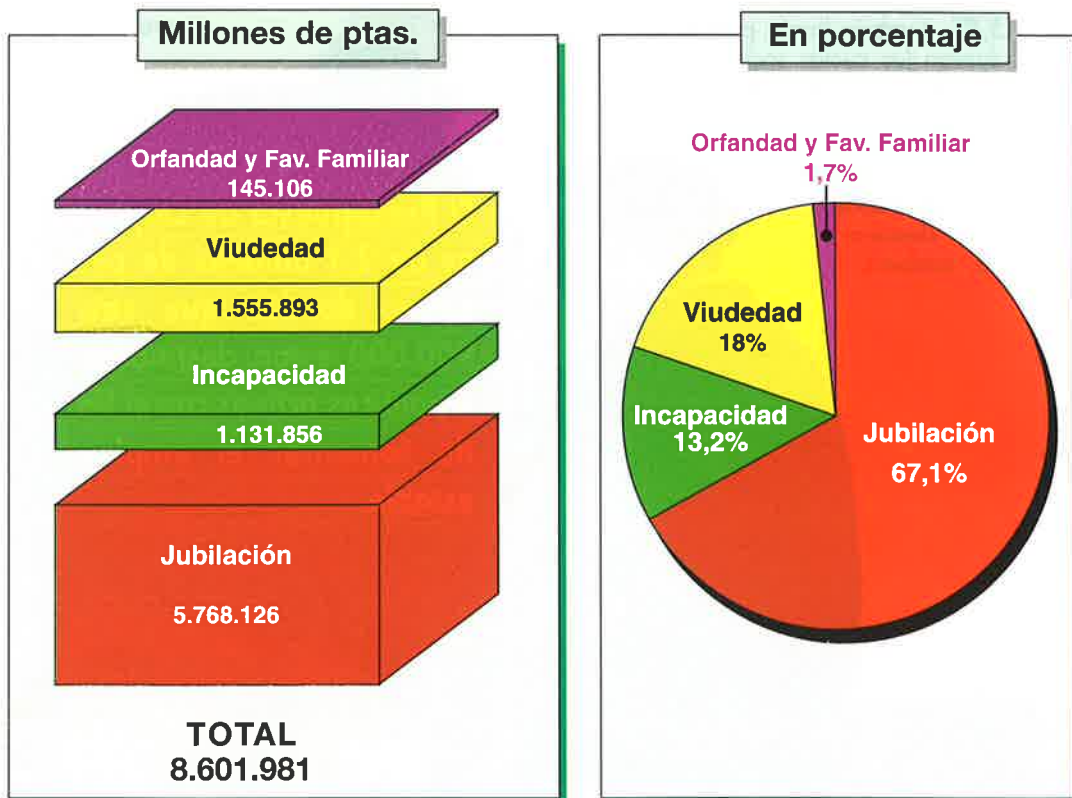


Para el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, los Presupuestos de la Seguridad Social para el año 2000 “marcan una nueva etapa en nuestro sistema de protección del Producto Interior Bruto para el próximo año”. También son importantes estos presupuestos de final de milenio porque redistribuyen mejor la riqueza al incrementar más las pensiones más bajas y porque se garantiza el futuro al ser posible la creación de un Fondo de Reserva de 60.000 millones de pesetas con cargo a los 90.000 millones de superávit que tendrá la Seguridad Social.

Para quien sí son importantes estos presupuestos es para el máximo responsable de la Seguridad Social, Juan Carlos



DISTRIBUCIÓN DEL GASTO DE PENSIONES





**Más de 60.000
parados de larga
duración mayores
de 45 años
tendrán un
contrato para
realización de
tareas de interés
social o recibirán
formación
profesional
cobrando 53.000
pesetas mensuales.**

Aparicio, quien destacó que "son los cuartos y últimos presupuestos que presento en esta legislatura y tengo la satisfacción de destacar que son equilibrados porque por primera vez no tienen déficit, son solventes porque garantizan el futuro con la creación del Fondo de Reserva, son sociales porque cuentan con el apoyo de los sindicatos en materia de revalorización de las pensiones más bajas y son veraces porque cumplen con las leyes vigentes para garantizar el poder adquisitivo de las pensiones y culminan una de las recomendaciones del Pacto de Toledo como es la de la clarificación de las fuentes de financiación. Además de todo esto, cumplen los criterios de convergencia de la Unión Europea y dan una muestra de solidaridad entre ciudadanos".

Objetivos

Los principales objetivos que han inspirado el presu-

puesto para el próximo año son, según el Secretario de Estado, el apoyo a la creación de empleo, la mejora del bienestar social, en consonancia con el Programa de Estabilidad para el periodo 1998-2002, y la Ley de Consolidación y Racionalización del Sistema de Seguridad Social de 1997. Otro de los objetivos es que se da cumplimiento a la recomendación segunda del Pacto de Toledo que aconseja la constitución de un fondo de Reserva que atenúe los efectos de los ciclos económicos más bajos. Durante el año 2000 ello será posible, ya que por primera vez y cuando la Seguridad Social cumple su primer centenario, el sistema alcanzará equilibrio financiero con déficit cero y un superávit equivalente al 0,1% del PIB. Este superávit permitirá destinar 60.000 millones de pesetas al Fondo de Reserva.

CÓMO GASTA LA SEGURIDAD SOCIAL CADA CIEN PESETAS QUE RECIBE



CÓMO GASTA LA SEGURIDAD SOCIAL CADA €URO QUE RECIBE



Las mínimas suben por encima del IPC

La otra gran novedad de estos presupuestos es, según los responsables de Trabajo, la redistribución de la riqueza que se produce, dada la buena marcha de la economía, entre las pensiones más bajas. Así la mejora de estas prestaciones, fruto del Acuerdo sobre Revalorizaciones de las Pensiones Mínimas de la Seguridad Social, alcanzado con los Sindicatos mayoritarios CCOO y UGT el pasado 16 de septiembre.

Para el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Juan Carlos Aparicio, "éste es uno de los logros sociales más destacados de estos presupuestos". Este acuerdo permitirá un incremento medio de un 5,5% —subida por encima del Índice de Precios al Consumo (IPC) previsto en un 2%— para las pensiones mínimas contributivas, pensiones no contributivas

y pensiones del SOVE (Seguro Obligatorio de Vejez e Invalidez). De esta medida, que va a suponer un gasto adicional de 61.000 millones de pesetas, se beneficiarán más de tres millones de pensionistas que verán incrementados sus ingresos entre un 4,5% y un 16%.

Hay que destacar que el aumento de las pensiones de viudedad de menores de 60 años con cargas familiares, que experimentan un incremento del 16%, quedan equiparadas a las del tramo de edad superior conforme a lo previsto en el Pacto de Toledo y las de jubilación de mayores de 65 años con cónyuge a cargo se equiparan al salario mínimo interprofesional.

Además de la mejora prevista en el Acuerdo Social con los sindicatos, los Presupuestos 2000 contemplan la revalorización del resto de las pensiones según el IPC previsto de un 2%.

PRESUPUESTOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL 2000

INGRESOS Y GASTOS PRESUPUESTO 2000

INGRESOS	Año 2000			Incremento sobre 1999		
	Millones Pesetas	Millones Euros	%	Millones Pesetas	Millones Euros	En %
COTIZACIONES SOCIALES	9.499.009	57.090,19	65,07	601.810	3.616,95	6,76
✓De empresas y trabajadores	8.895.429	53.462,61	60,94	622.920	3.743,82	7,53
✓De desempleados	603.580	3.627,59	4,13	-21.110	-126,87	-3,38
TRANSFERENCIAS	4.902.617	29.465,32	33,59	510.728	3.069,54	11,63
✓Del Estado	4.900.711	29.453,87	33,57	508.822	3.058,08	11,59
✓De otros organismos	1.906	11,46	0,01	1.906	11,46	
OTROS INGRESOS	184.059	1.106,22	1,26	-45.522	-273,59	-19,83
VARIAC. DE ACT. Y PASIV.	11.800	70,92	0,08	-102.714	-617,32	-89,70
PRESUPUESTO CONSOLIDADO	14.597.485	87.732,65	100,00	964.302	5.795,57	7,07

GASTOS	Año 2000			Incremento sobre 1999		
	Millones Pesetas	Millones Euros	%	Millones Pesetas	Millones Euros	En %
PREST. ECONOMICAS	9.489.262	57.031,61	65,01	506.563	3.044,50	5,64
✓Pensiones	8.601.981	51.698,95	58,93	475.228	2.856,18	5,85
✓Resto prestaciones	887.281	5.332,67	6,08	31.335	188,33	3,66
ASISTENCIA SANTIARIA	4.481.638	26.935,19	30,70	330.743	1.987,81	7,97
SERVICIOS SOCIALES	263.083	1.581,16	1,80	-8.908	-53,24	-3,28
TESORERÍA E INFORMÁTICA	200.787	1.206,75	1,38	13.060	78,49	6,96
VARIAC. DE ACT. Y PASIVOS	162.714	977,94	1,11	122.844	738,31	308,10
PRESUPUESTO CONSOLIDADO	14.597.485	87.732,65	100,00	964.302	5.795,57	7,07

Separación de fuentes

Para el próximo año, según estos Presupuestos, se culmina el proceso de separación de fuentes de financiación del Sistema, con la salvedad de los complementos a mínimos en tanto no se establezca definitivamente su naturaleza y para los que hay prevista en el 2000 una partida de 670.000 millones de pesetas. Esta separación de fuentes de financiación será posible merced a la aportación del Estado de 214.658 millones de pesetas, destinados al pago de los servicios sociales gestionados por el IMSERSO, prestaciones de carácter universal financiadas hasta ahora con cargo a las cotizaciones sociales como era el caso de la

sanidad, que se financiará en su totalidad con aportaciones del Estado, procedentes de los impuestos generales.

Para Aparicio "estos avances contribuyen a asegurar la suficiencia y equilibrio financiero de la Seguridad Social. Ambos objetivos se consiguen gracias a la política de saneamiento financiero llevada a cabo en los últimos ejercicios y a la puesta en marcha de la Ley de Pensiones que ha venido a reforzar la contributividad y la proporcionalidad de las prestaciones, las medidas de mejora de la recaudación y la lucha contra el fraude".

Saneamiento financiero

También ha destacado el responsable de la Seguridad Social que el saneamiento de las cuentas es una de las características más destacadas del



Presupuesto de la Seguridad Social para el 2000. Así, el próximo año desaparecen del presupuesto, por no ser ya necesarios, los préstamos del Estado a la Seguridad Social, tanto el previsto para cubrir desfases de Tesorería, que asciende en 1999 a 210.000

millones, como el préstamo de equilibrio, que ascendía a 88.000 millones.

El Proyecto de Presupuestos contempla también una reducción de la morosidad así como un incremento de la recaudación efectiva, que ha sido posible por las mejoras aplicadas en el procedimiento de Recaudación de los Recursos del Sistema, junto a los avances en el control informático de las deudas. Esta mejora de la recaudación ha permitido, 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 hasta los 190.000 millones previstos para el 2000, continuando con la línea de adaptación a los criterios europeos del SEC95 (acercamiento de los principios de caja y devengo).

Los gastos de la Seguridad Social en el 2000

De los 14,6 billones de pesetas a que asciende el Presupuesto de la Seguridad Social para el ejercicio 2000, el 97,5% se destina a la protección social y el 1,5% a los gastos de gestión y administración. Al pago de las prestaciones económicas se destinan 9,49 billones de pesetas, que representan el 65,1% del presupuesto total, con un incremento de 506.563 millones más que en 1999 (un 5,64%)

La mayor parte del gasto en estas prestaciones económicas corresponde a las **pensiones**, que el próximo año contarán con un presupuesto de **8,6 billones de pesetas**, que representan casi el 59% del total, con un incremento de 475.228 millones sobre 1999 (5,85%).

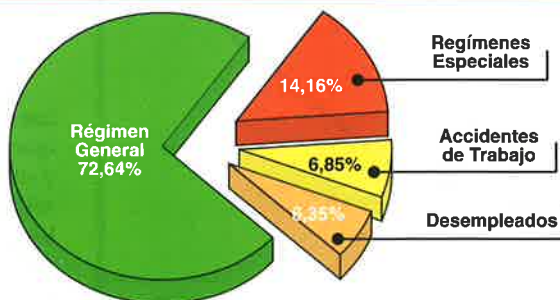
De este gasto, corresponden a **pensiones contributivas 8,34 billones de pesetas**, con un incremento de 450.429





DISTRIBUCIÓN DE LAS COTIZACIONES SOCIALES

	Millones de ptas.	Millones de Euros	% Partic.
De Empresas y Trabajadores:			
✓ Régimen General	6.900.000	41.469,8	72,64
✓ Régimen Especial Autónomos	1.049.844	6.309,7	11,05
✓ Régimen Agrario	200.078	1.202,5	2,11
✓ Régimen Especial del Mar	36.762	220,9	0,39
✓ Régimen Especial Minería del Carbón	23.759	142,8	0,25
✓ Régimen Especial Empleados del Hogar	33.906	203,8	0,36
✓ Accidentes de Trabajo y Enf. Profesionales	651.080	3.913,1	6,85
De Desempleados	603.580	3.627,6	6,35
TOTAL	9.499.009	57.090,2	100,00



millones de pesetas –el 5,7%–, que recoge un aumento del 1,24% en el número de pensiones, el 2% de revalorización prevista, el gasto adicional por la mejora de las pensiones mínimas, conforme al Acuerdo Social del pasado 16 de septiembre, y la desviación de la inflación respecto a la prevista para el ejercicio actual.

Al pago de **pensiones no contributivas** se destinarán **259.483 millones de pesetas**, con un incremento de 24.799 millones respecto al ejercicio anterior. Por clase de pensión, las de jubilación representan el 67,6% del gasto en pensiones, correspondiendo el 18,9% a las pensiones de viudedad y el 13,16% a las de incapacidad permanente.

La **incapacidad temporal** contará en el 2000 con una dotación de **528.361 millones de**

PRESUPUESTOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL 2000

pesetas. A las prestaciones por **maternidad** se dedican **115.680 millones con un aumento de 21.680 millones**.

A **prestaciones familiares** se destinan **117.100 millones**, de los cuales 73.868 millones se dedican a prestaciones por hijo a cargo discapacitado y el resto, 43.232 millones, a hijos no minusválidos, con un incremento de 17.923 millones sobre 1999, equivalente al 18%. **Por primera vez, todo el gasto se financiará con aportación del Estado, dada su naturaleza no contributiva.**

Las restantes prestaciones, esencialmente indemnizaciones y entregas únicas, ascienden a 38.366 millones, con un incremento de 3.924 millones de pesetas.

Los recursos asignados a **asistencia sanitaria** alcanzan **4,48 billones de pesetas**, el 30,7% del presupuesto total, con un incremento anual del 7,97% (330.743 millones de pesetas). De este presupuesto el INSAALUD gestionará el 97%; el Instituto Social de la Marina el 0,3% y las Mutuas de Accidentes del Trabajo y Enfermedades Profesionales de la Seguridad Social se hacen cargo del 2,7% restante.

Las transferencias a las Comunidades Autónomas que han asumido la asistencia sanitaria del INSAALUD y del ISM alcanzan 2,7 billones de pesetas, el 60,2% del total, un 7,57% más que en 1999.

A Servicios Sociales se destinan 263.083 millones de pesetas. De esta cantidad, 58.945 millones se dirigen a la atención de personas discapacitadas y mayores, 4.628 millones para la atención de inmigrantes y refugiados dispensada por el IMSERSO y 22.154 millones para las actividades de seguridad e higiene en el trabajo que realizan las Mutuas. Del total del gasto de esta partida se transfieren 160.710 millones de pesetas, el 61,9% a las Comunidades Autónomas que gestionan estos servicios, con un incremento del 3,9% sobre el ejercicio anterior.



citadas y mayores, 4.628 millones para la atención de inmigrantes y refugiados dispensada por el IMSERSO y 22.154 millones para las actividades de seguridad e higiene en el trabajo que realizan las Mutuas. Del total del gasto de esta partida se transfieren 160.710 millones de pesetas, el 61,9% a las Comunidades Autónomas que gestionan estos servicios, con un incremento del 3,9% sobre el ejercicio anterior.

Los ingresos de la Seguridad Social

Los ingresos por cotizaciones sociales, que representan el **65,1% del total de los recursos**, ascienden a **9,499 billones de pesetas**, con un incremento del 601.810 millones de pesetas, equivalente al 6,8% en relación a 1999. De los casi 9,5 billones procedentes de las cotizaciones, **8,89 billones son aportados por trabajadores ocupados**, correspondiendo al Régimen General el 72,64% de las cuotas, al Régimen Especial de trabajadores Autónomos el 11,05%, y a las primas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales el 6,85%.

Las cuotas por desempleados alcanzan **318.421 millones**, a los que hay que añadir 285.159 millones para la bonificación de las cuotas empresariales para fomento del empleo. **Las bases mínimas de cotización** se incrementan en el mismo porcentaje en lo que lo hace el salario mínimo interprofesional.

El tope máximo de cotización se eleva en un 2%, igual que la inflación prevista, y queda fijado en **407.790 pesetas**. La base máxima para los grupos de cotización 5.º a 11.º se sitúa en **369.750 pesetas**, aumentando un 7,11% en el proceso de aproximación de

DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DEL GASTO EN PRESTACIONES ECONÓMICAS



EVOLUCIÓN DE LA RELACIÓN AFILIADOS/PENSIONISTAS



Más de seis millones de trabajadores y sus empleadores verán rebajadas sus cuotas por desempleo en un 0,25%.

las bases máximas de todas las categorías profesionales.

Las transferencias del Estado al Presupuesto de la Seguridad Social ascienden a 4,90 billones de pesetas, el 33,57% del total de los recursos, con un incremento absoluto de 508.822 millones de pesetas. De estos ingresos se destinan 4,24 billones a financiar la asistencia sanitaria prestada por el INSALUD (el 97,4% de dicho gasto) que, al igual que en 1999, ya no recibe aportaciones procedentes de cotizaciones sociales.

A la financiación de las prestaciones no contributivas se destinan 397.086 millones, un 29,55% más que en 1999, y al resto de servicios sociales del IMSERSO, 178.260 millones.

Completan la financiación de estos presupuestos 197.765 millones de pesetas de otros ingresos procedentes de recargos y multas, de servicios de asistencia sanitaria prestados por el INSALUD a terceros y otros ingresos patrimoniales. ■

Concha Hernández Carazo

Las pensiones suben entre un 2% y un 5,5%

Los incrementos de las pensiones mínimas para el año 2000, tienen una media del 5,5% y unas 3.600 pesetas al mes. Estas subidas varían en función de los grupos sociales beneficiados por la medida, con una horquilla comprendida entre el 16% para las pensiones de viudedad menores de 60 años con cargas familiares, y el 4,1% que perciben los beneficiarios del antiguo Seguro Obligatorio de Vejez e Invalidez (SOVI).

La pensión más beneficiada por el acuerdo será la de viudedad para menores de 60 años con cargas familiares que experimentará una subida de 7.255 pesetas mensuales (101.570 anuales) y que actualmente perciben un total de 11.541 personas. En tanto que la pensión mínima que cuenta con mayor número de perceptores (907.621) es la de jubilación e invalidez sin cónyuge para mayores de 65 años, que se incrementará en 3.000 pesetas mensuales, hasta alcanzar las 59.990.

Por su parte, las pensiones de jubilación e invalidez para mayores de 65 años con cónyuge a cargo experimentan una subida de 3.600 pesetas mensuales con lo que se colocarán en 70.650 pesetas mensuales igual que lo previsto para el Salario Mínimo Interprofesional, lo que ha

llenado de satisfacción a las centrales sindicales, ya que era una antigua reivindicación suya. El Gobierno lo calificó de "hito histórico". Las pensiones no contributivas suben 2.300 pesetas mensuales, situándose en 40.255 (Ver cuadro)

Por encima del IPC

La subida media ponderada de las pensiones mínimas será del 5,5%, superior al 2% que previsiblemente experimentarán el resto de los casi ocho millones de pensionistas. En esta subida de las pensiones mínimas está incluido ese dos por ciento en que el Gobierno ha estimado la subida del IPC para el año 2000 así como las décimas de desviación que está previsto que se produzcan este año. Estaba estimado que el IPC alcanzara el 1,8% y las últimas previsiones lo cifran en 2,4%. Estas subidas son consolidables. El coste de esta subida especial de las pensiones mínimas supondrá para las arcas del Estado unos 61.000 millones de pesetas a los que hay que sumar otros 50.000 correspondientes al incremento del 2% previsto para todas las pensiones más la recuperación de las seis décimas de desviación de la inflación real respecto al objetivo fijado por el Gobierno para este año. ■

REVALORIZACIÓN DE LAS PENSIONES MÍNIMAS

	Mínimas 1999	Mínimas 2000	Δ 2000/1999	
			Absoluto	En %
JUBILACION E INVALIDEZ.				
Cónyuge >65	67.050	70.650	3.600	5,37
Cónyuge <65	58.690	62.290	3.600	6,13
Sin cónyuge >65	56.990	59.990	3.000	5,26
Sin cónyuge <65	49.735	52.735	3.000	6,03
VIUEDAD				
Mayores de 65	56.990	59.990	3.000	5,26
De 60 a 64	49.735	52.735	3.000	6,03
<60 con cargas	45.480	52.735	7.255	15,95
<60 sin cargas	37.955	42.080	4.125	10,87
PENSIONES NO CONTRIBUTIVAS				
1 Benef.	37.955	40.255	2.300	6,06
SOVI	40.750	42.400	1.650	4,05

Los presupuestos del Instituto Social de la Marina

Los Presupuestos asignados al Instituto Social de la Marina, como Organismo encargado de la problemática social del sector marítimo-pesquero y Entidad Gestora del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, asciende para el año 2000 a 199.120 millones de pesetas, lo que supone 11.322 millones más que en 1999 o un 6,3% de incremento en términos porcentuales.

De este volumen de recursos el gasto previo en gestión directa del Instituto Social de la Marina asciende a 186.736 millones de pesetas, equivalente al 93,8% del presupuesto, mientras que la dotación a las Comunidades Autónomas por la gestión de servicios sanitarios y sociales asumidos asciende a 12.385 millones de pesetas, que representan el 6,25% restante.

Dentro de los importes asignados a la gestión directa, los programas de prestaciones económicas, es decir, pensiones, incapacidad temporal y otras prestaciones, absorben el 89,9%; los programas asistenciales el 5,2% y los de administración que contienen actividades de inscripción y afiliación de empresas y trabajadores, gestión de empleo y desempleo de los trabajadores del mar, el 4,9% restante.



Síntesis por programas

GRUPO DE PROGRAMA FUNCIÓN		Número de personas	Importes (en miles pts.)	PORCENTAJES		
				S/Grupo	S/Función	S/Pto.
1	Prestaciones económicas	183	167.883.512		100,0	84,31
11	Gestión de prestaciones económicas contributivas	149	165.502.461	100,0	98,58	83,12
1101	Pensiones contributivas	110	160.510.335	96,98	95,61	80,61
1102	Incapacidad temporal y otras prestaciones	39	4.992.126	3,02	2,97	2,51
12	Gestión de prestaciones económicas no contributivas	34	2.381.051	100,0	1,42	1,20
1202	Protección familiar	34	2.381.051	100,0	1,42	1,20
2	Asistencia sanitaria	500	14.063.896		100,0	7,06
21	Atención primaria de salud	228	1.135.266	100,0	8,07	0,57
2121	Atención primaria de salud	228	1.135.266	100,0	8,07	0,57
22	Atención especializada	409.195	409.195	100,0	2,91	0,21
2223	Atención especializada	409.195	409.195	100,0	2,91	0,21
23	Medicina marítima	272	2.496.435	100,0	17,75	1,25
2325	Medicina marítima	272	2.496.435	100,0	17,75	1,25
27	Transferencias a CC.AA. por los servicios sanitarios asumidos		10.023.000	100,0	71,27	5,03
2799	Dotaciones transferibles a CC.AA. para la cobertura de las prestaciones sanitarias asumidas		10.023.000	100,0	71,27	5,03
3	Servicios sociales	595	8.069.101		100,0	4,05
34	Otros servicios sociales	595	5.707.101	100,0	70,73	2,87
3434	Acción asistencial y social	125	1.889.937	33,12	23,42	0,95
3435	Acción formativa y gestión empleo trabajadores del mar	340	3.081.966	54,00	38,19	1,55
3437	Gestión desempleo trabajadores del mar	130	735.198	12,88	9,11	0,37
36	Transferencias a CC.AA. por los servicios sociales asumidos		2.362.000	100,0	29,27	1,19
3699	Dotaciones transferibles a CC.AA. para la cobertura de los servicios sociales asumidos		2.362.000	100,0	29,27	1,19
4	Tesorería, informática y otros servicios. Funciones comunes	1.195	9.104.148		100,0	4,57
41	Gestión de cotización y recaudación	136	588.974	100,0	6,47	0,30
4161	Gestión de afiliación, cotización y recaudación voluntaria	136	588.974	100,0	6,47	0,30
45	Administración y servicios generales de tesorería y otros servicios funcionales comunes	1.059	8.515.174	100,0	93,53	4,28
4591	Dirección y servicios generales	1.059	8.515.174	100,0	93,53	4,28
Total Gastos		2.473	199.120.657			100,00



OBJETIVO: CREAR EMPLEO Y MEJORAR LA PROTECCIÓN SOCIAL

Crear empleo de calidad y mejorar la protección social de los más desfavorecidos han sido los objetivos prioritarios seguidos por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales al elaborar los Presupuestos de empleo para el año 2000. Para ello se van a destinar casi 800.000 millones de pesetas a políticas activas de empleo que reforzarán los programas de Formación Profesional, Talleres de Empleo, Fomento del Empleo Estable y

harán posible el reforzamiento de la protección social para los parados de larga duración mayores de 45 años. Para el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Manuel Pimentel, "las cuentas públicas del próximo año en materia de empleo son las más sociales y redistributivas de la riqueza nacional porque consagran la generación intensa de empleo, que es la mejor política social".

El total del Presupuesto con que contará la Secretaría General de Empleo para el año 2000 es de **2,2 billones de pesetas**, 43.000 millones más que el pasado año. De ellos casi **800.000** serán para el desarrollo de políticas activas que fomentan el empleo estable y facilitan la empleabilidad de los colectivos más desfavorecidos: jóvenes, parados de larga duración, mayores de 45 años, mujeres y discapacitados. Para el Ministro de Trabajo las previsiones son de que 8 de cada 10 empleos netos, de los 390.000 previstos de nueva creación para el año 2000, serán de carácter fijo. No descartó Manuel Pimentel que esta estimación pueda ser superada tal y como ha sucedido en 1999, en que el Gobierno ha revisado al alza la estimación de 370.000 empleos calculados a 425.000.

Novedades

Para impulsar el empleo estable, la Secretaría General de Empleo, a través del Instituto Nacional de Empleo (INEM), que absorbe 2,1 billones del total de 2,2 billones del presupuesto general, cuenta con el reforzamiento de las políticas activas, que tienen una dotación de **864.599 millones de pesetas**, con un incremento de



70.000 millones con respecto al presente año.

Dentro de este apartado se contemplan una serie de iniciativas entre las que destacan por su novedad la creación del programa del **Renta Activa de Inserción**, destinado a aumentar la protección social para parados de larga duración mayores de 45 años, con responsabilidades familiares y que hayan agotado las prestaciones, que es un sistema mixto entre políticas activas y pasivas, mediante el cual accederán a un contrato para la realización de tareas de interés social o a un curso de formación profesional. Percibirán 53.000 pesetas mensuales durante un máximo de 10 meses, lo que supone el 75% del salario mínimo interprofesional, que será aportado por el INEM y gestionado por las Comunidades Autónomas. Este nuevo programa cuenta con una dotación de **50.000 millones de pesetas**.

Otra de las medidas novedosas es la **rebaja de las cotizaciones por desempleo en 0,25 puntos** para todos los contratos indefinidos, medida que beneficiará a 6 millones de trabajadores y a sus correspondientes empresarios. El coste de esta acción es de **40.000 millones de pesetas**.

PRESUPUESTO DE LA SECRETARÍA GENERAL DE EMPLEO POR GRANDES PROGRAMAS DE ACCIÓN - AÑO 2000

(En millones de pesetas)			
	1999	2000	Variación %
Fomento y gestión del empleo	442.762	470.548	6,3
Formación profesional ocupacional	204.253	234.220	14,7
Escuelas taller, casas de oficios y talleres de empleo	60.400	69.831	15,6
Prestaciones a los desempleados	11.336.320	1.319.282	-1,3
Desarrollo de la economía social	2.022	2.549	26,1
Administración de las relaciones laborales	4.516	3.948	-12,6
Reconversión y reindustrialización	36.470	27.917	-23,5
Seguridad y salud laboral	4.217	4.641	10,1
Prestaciones de garantía salarial	76.213	76.213	0,0
Total Programas	2.167.173	2.209.149	1,9
Gastos de funcionamiento e inversiones	68.556	69.805	1,8
Total general	2.235.729	2.278.954	1,9

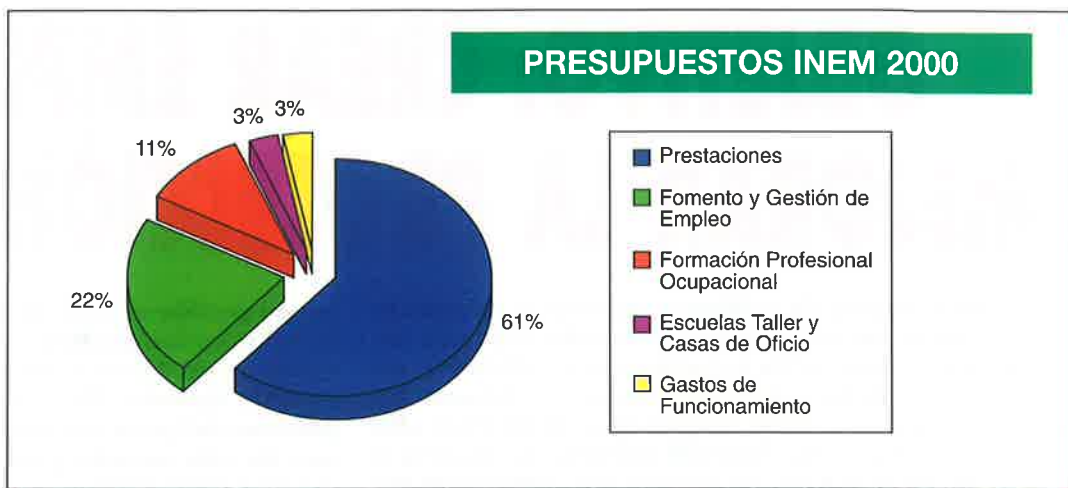
El programa I+E (Iniciativas y Empleo) sustituirá al de Iniciativas Locales de Empleo y a través de él se fomentará la creación de actividad productiva en el entorno local. Los fondos destinados ascienden a **34.808 millones de pesetas**, un 36,8% más que en 1999.

Formación Profesional

Dentro de las políticas activas destacan los fondos destinados al programa de **Formación Profesional**, que aumenta su dotación en un 14,7%, con **234.220 millones de pesetas**, destacando la formación de ocupados, con un incremento del 18,9%.

Las **Escuelas Taller** se verán favorecidas con un aumento del 15,65% en su presupuesto, que asciende a **69.831 millones de pesetas**, y se consolidan los **Talleres de Empleo**, enmarcados dentro del programa de las Escuelas Taller y Casas de Oficios, pero que están destinados a adultos y especialmente a parados de larga duración. Este programa, que empezó a funcionar durante el presente año y que tiene un rápido crecimiento, contará con **15.000 millones de pesetas**, un 50% más que durante 1999. Está previsto que en él participen 11.500 personas. Otros **470.000 millones** se destinarán a fomento y gestión de empleo.

Tras las modificaciones de los presupuestos de 1999 y 2000, las empresas cotizarán por desempleo en los contratos indefinidos entre un 11% y un 22% menos que en los contratos temporales. Se reducen así los costes no salariales para impulsar la creación de empleo de calidad, dando cumplimiento a las recomendaciones de la Unión Europea.



Todas las pensiones subirán un 2% y las más bajas lo harán en un promedio del 5,5%, quedando garantizado su poder adquisitivo. En el año 2000 la pensión mínima de jubilación se ha fijado en 70.650 pesetas mensuales, equiparándose al Salario Mínimo Interprofesional, las de viudedad en 59.990 y las no contributivas en 40.255.

Bonificaciones

Dentro de las medidas de fomento al empleo estable está, además de la reducción de cotizaciones, el mantenimiento de las **bonificaciones a la contratación indefinida**, que contarán con una dotación presupuestaria de **285.159 millones de pesetas**. En este programa se producen algunas novedades, tal y como ha anunciado el Secretario General de Empleo, Juan Chozas. Van a

desaparecer las bonificaciones a las cotizaciones a la Seguridad Social para los contratos de transformación de temporales en indefinidos a excepción de los formativos, puesto que los responsables de Trabajo consideran que desde que se implantaron en mayo de 1997 ha habido tiempo suficiente para llevar a cabo dichas transformaciones.

Por lo demás se mantienen las bonificaciones más elevadas entre un 70% y un 90% para las contrataciones de minusválidos, las destinadas a mujeres con profesiones poco representadas (del 55% al 60%) y parados de larga duración (entre el 45% y el 60%).

Dentro de las novedades figuran la de la inclusión de las empresas que contraten a trabajadores perceptores del subsidio agrario, que podrán tener bonificaciones de hasta un 90% en las cotizaciones del primer año y del 85% en las del segundo. También se verán beneficiados por estas medidas los trabajadores autónomos que creen su primer empleo fijo, con una reducción de hasta el 60% en la cotización a la Seguridad Social.

Por último una tercera novedad será la rebaja de un 65% de las cotizaciones por dos años para las organizaciones sin ánimo de lucro que contra-

ten personas en situación de marginación, como drogadictos o prostitutas. Esta medida puede beneficiar, según las estimaciones que hace Trabajo, a unas 10.000 personas, que podrían encontrar un empleo.

Ingresos del INEM

Para el próximo año se prevén unos ingresos por cotizaciones sociales de 1.904.270 millones de pesetas, de los que 1.724.000 millones procederán de las cuotas por desempleo y 180.270 millones provendrán de las cuotas de formación profesional. El crecimiento previsto de las cotizaciones sociales respecto a 1999 es del 8%. A ello se añadirán 105.359 millones procedentes del Fondo Social Europeo, cifra igual a la del año anterior.

Por su parte, las aportaciones del Estado al INEM serán de 45.766 millones de pesetas. El resto, hasta los 2.152.237 millones de pesetas que suponen el presupuesto total del Instituto, corresponden a otras partidas, siendo la más destacada un remanente de Tesorería de 76.008 millones de pesetas. Es importante también que la tasa de cobertura por desempleo ascenderá del 53% al 57%. ■

C. H. C.



La acuicultura del **langostino** tropical

UNA AMENAZA PARA LOS MANGLARES



GREENPEACE/SHIRLEY



GREENPEACE

La acuicultura del langostino ha crecido vertiginosamente desde mediados de los años ochenta gracias, entre otros factores, a la demanda de mercados como el estadounidense, el japonés o el de la Unión Europea, y a fuertes inversiones internacionales. Esta expansión, especialmente en los países asiáticos y latinoamericanos, se ha realizado sin detenerse en valorar las consecuencias socioeconómicas y sobre el medio ambiente, y con una deficiente, en el mejor de los casos, planificación. Entre las implicaciones negativas que está acarreado esta actividad, destaca la destrucción de más de un millón de hectáreas de manglar en el mundo, con la consiguiente desaparición de un ecosistema irremplazable y único, así como una vital fuente de recursos para las poblaciones locales.

El manglar constituye **un ecosistema** que alberga una gran diversidad biológica y se encuentra entre los más productivos del mundo, además de proteger las costas contra la erosión y de proporcionar numerosos recursos a las poblaciones locales.

Salinas, arrozales, extracciones para madereras, infraestructuras, construcción... son algunas de las múltiples y variadas causas que están ocasionando la desaparición de los manglares. La mitad de los 17 millones de hectáreas de manglar de las costas tropicales del mundo ha desaparecido, según una estimación de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO). En estos momentos, la mayor amenaza proviene de la acuicultura del langostino, a la que se responsabiliza de la destrucción de un millón de hectáreas. En algunas regiones, esta práctica es la causante de la casi desaparición del manglar.

El remedio, peor que la enfermedad

Hasta principios de los ochenta, los langostinos procedían esencialmente de las capturas pesqueras. La pesca de arrastre está considerada como una de las más destructivas, debido a la alta incidencia de capturas accidentales (una media de 10 kilogramos de organismos marinos por cada kilo de langostinos) y por el deterioro que ocasiona en los fondos marinos. Frente a esta situación, la acuicultura se presentaba como una importante alternativa, además de proporcionar una fuente de recursos a las poblaciones locales.

Sin embargo, el remedio resultó ser peor que la enferme-

dad. El incremento de la demanda desde los países desarrollados, así como las predicciones de disminución de los recursos pesqueros, impulsaron un fuerte crecimiento del cultivo de langostinos, potenciado con inversiones nacionales e internacionales. El desarrollo excesivo y mal planificado, sin estudio alguno de impacto ambiental de esta industria, ha acabado generando una destrucción de recursos naturales de enormes proporciones, así como unos altos costes medioambientales y socioeconómicos. Una situación que, lejos de suponer un recurso económico para las poblaciones locales empobrecidas, lo que ha posibilitado ha sido su expulsión de estas zonas y el enriquecimiento de unos pocos.

Entre 1984 y 1995, el índice de crecimiento anual de la producción de langostino cultivado ha sido de un 16,8 por ciento, mientras que las capturas sólo se incrementaron en un

2,6 por ciento, según los datos recogidos en un informe elaborado por Greenpeace. La FAO indica que en 1995 se produjeron 932.000 toneladas de langostinos cultivados, lo que supuso casi un 30 por ciento del total de desembarcos globales.

En Tailandia, el mayor productor de camarón tropical del mundo, la producción ha crecido en un 400 por cien, y se ha acabado con el 67 por ciento de sus manglares. El segundo productor mundial es Ecuador, produciendo el 22,7 por ciento del langostino tropical de acuicultura que se comercializa. Hasta mediados de los setenta, los manglares se encontraban en sus cinco provincias costeras, cubriendo más de 300.000 hectáreas. Hoy quedan menos de 38.000. A pesar de un decreto de 1994 estableciendo una moratoria en la expansión de esta industria, se han seguido ocupando áreas de manglar. En Honduras se ha perdido la mitad de su superficie de manglar.

Según el informe elaborado por Greenpeace, se calcula que han desaparecido un millón de hectáreas de manglar en el mundo a causa de esta actividad. De ellas, unas 765.000 hectáreas en los últimos años.

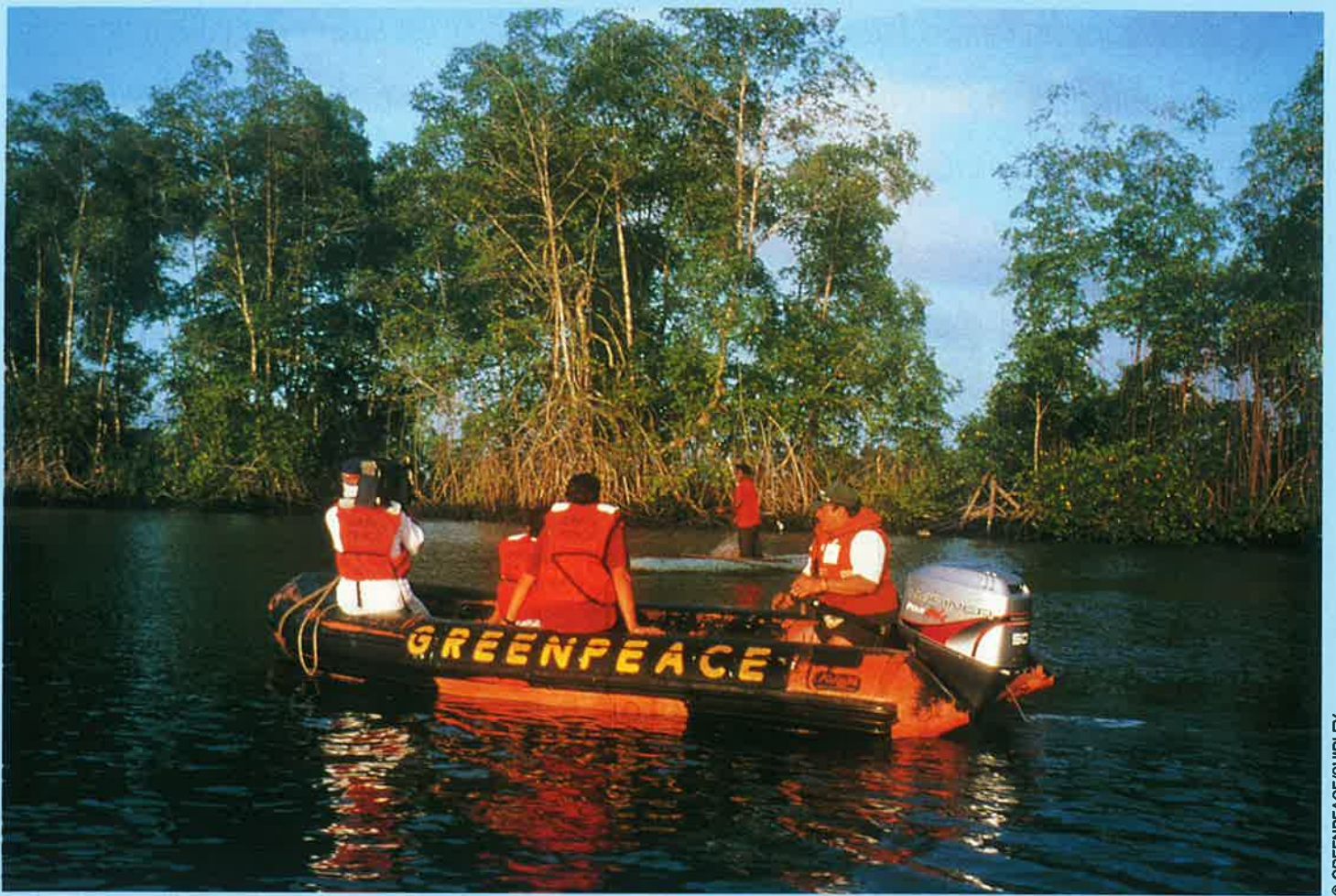
Sin embargo, desde 1991, y a pesar del incremento de la extensión dedicada a estos cultivos, se observa una disminución del índice de crecimiento a consecuencia, según los expertos, de la degradación ambiental, de la gestión incorrecta de los sistemas de cultivo y de las subsiguientes pérdidas ocasionadas por la proliferación de enfermedades. La mala planificación está pasando factura, también a la producción.

El "Virus de la mancha blanca", endémico de Asia, es uno de los principales causantes de esta disminución de la producción. Ahora, según informa a MAR Eva Hernández, de Greenpeace, se ha detectado este virus en el continente americano. Según esta organización, el virus se está expandiendo a una gran velocidad. Se detectó en Honduras el pasado mes de febrero, en Ecuador y en Panamá en el mes de abril, y en México a finales de junio. Lo más preocupante es que el virus no afecta sólo al langostino en las zonas de cría, sino que se extiende también a los ecosistemas costeros, afectando a las poblaciones silvestres y a otros invertebrados, básicos en la cadena trófica de los manglares y en la dieta de las comunidades locales.



Manglar desforestado.

© GREENPEACE/SHIRLEY



© GREENPEACE/SHIRLEY

Esta situación actual tiene su origen en un crecimiento incontrolado, como se señalaba anteriormente, del cultivo del langostino debido al aumento de la demanda proveniente de los países con mayor nivel adquisitivo y principales consumidores, sobre todo de Japón, Estados Unidos y la Unión Europea (de las 123.000 toneladas de langostino congelado importado por la UE en 1990 se pasó a 178.878 toneladas en 1996), entre los que España es el que más langostino importa (en 1996, España se hizo con más de 62.000 toneladas, el 34,7 por ciento de las importaciones europeas. Más del 50 por ciento procede de

países donde su cultiva el langostino).

Además de significar un importante ingreso para economías poco boyantes, los gastos de inversión son mínimos. En la mayoría de los casos se ha entrado a saco en las zonas de manglar, que es talado para allí instalar las granjas, lo que lleva aparejado el desplazamiento de las poblaciones locales, a las que se les sustraen sus fuentes de recursos: pesca, ganadería, agricultura... En Bangladesh, por ejemplo, la acuicultura intensiva ha provocado el éxodo del 40 por ciento de la población en la costa de Satkhira.

La situación se ve potenciada, además, por las inversiones de los distintos gobiernos, por la financiación externa proveniente de los Bancos de Desarrollo, que aportaron entre 1988 y 1995 un 69 por ciento de la financiación y un 40 por ciento de los proyectos. El Banco Mundial y la FAO han participado activamente en estas ayudas. La expansión de la acuicultura del langostino en países como Honduras, Panamá, Costa Rica y Guatemala ha sido financiada por inversores privados y por agencias nacionales e internacionales, incluyendo la Agencia Estadounidense para el Desarrollo Internacional (USAID), la Agencia Canadiense para el

Desarrollo Internacional y la Comisión Europea.

Impactos en el medio ambiente

La demanda y la financiación abrieron un camino fácil para el crecimiento de este negocio. Los bajos costes del suelo y la falta de regulación para la conservación de estos ecosistemas hicieron el resto. El efecto adverso más importante de este desarrollo de la acuicultura del langostino ha sido la destrucción de las zonas húmedas, principalmente los manglares. Unas zonas de vital importancia para el mantenimiento del equilibrio de los ecosistemas de los estuarios,

*La mayor amenaza de los manglares proviene, en estos momentos, de las instalaciones de **cría de langostino** tropical, a las que se responsabiliza de la destrucción de un millón de hectáreas de estos bosques, según un informe de Greenpeace.*

Greenpeace ha denunciado recientemente la aparición en países del continente americano del **"Virus de la mancha blanca"**, responsable del colapso de la producción de langostino en Asia en los años ochenta.

por la biodiversidad que albergan (además de ser zona de cría y alevinaje para muchas especies de peces, crustáceos y moluscos), por los recursos que proporcionan a las poblaciones locales y por su acción protectora frente a la erosión costera.

Al ser eliminadas estas zonas de manglares, se suprime una importantísima protección de las costas y suelos de la acción de los vientos y las olas, por lo que se acelera la erosión costera. La zona se queda más indefensa ante inundaciones, tormentas y ciclones. Las granjas costeras situadas en India (1996) y en Bangladesh (1997) quedaron arrasadas por sendos ciclones. Lo que pone de relieve, según Greenpeace, la necesidad de trasladar estas granjas a lugares más seguros y conservar los manglares para que actúen como barrera natural ante estas catástrofes.

Este crecimiento incontrollado, al que se ha venido ha-



Manglar en Ecuador.

ciendo mención, ha llevado a instalar estanques en lugares inapropiados, con unos suelos excesivamente ácidos y con grandes cantidades de materia orgánica, afectando seriamente a la producción. En estas zonas, además, abundan los crustáceos, portadores de enfermedades virales, que pue-

den entrar fácilmente en los estanques con las mareas.

Para controlar enfermedades, corregir los desequilibrios de la calidad del agua y suelos de los estanques, y para erradicar portadores de enfermedades virales de los langostinos (como es el caso del "Vi-

rus de la mancha blanca"), se emplean enormes cantidades de productos químicos. El problema se agrava al no existir, en la mayoría de los países productores, regulaciones que controlen el uso de medicamentos y otros compuestos químicos en la producción animal. Una situación que es aprovechada por las industrias químicas recomendando cantidades excesivas de estos productos, la mayoría de dudosa efectividad.

Aparte de las consecuencias sobre el medio de estas cantidades de medicamentos, el consumo humano también se ve afectado, como ha quedado patente en langostinos congelados procedentes de Asia y Latinoamérica, en los que se detectado residuos de antibióticos. Algo que ya ha producido problemas de comercio entre Tailandia y Japón.

Repercusión social

El fuerte deterioro de las áreas tropicales, en las que se ha desarrollado esta industria, ha repercutido en las poblaciones locales. Dichas áreas, por lo general densamente pobladas por comunidades cuyas actividades económicas —pesca, agricultura, caza—, dependen del mismo hábitat y compiten por los recursos con la acuicultura del langostino. Como quedó dicho, los propios Gobiernos han promocionado esta industria con el objeto de incrementar las fuentes de alimento e ingresos. En realidad, esta intención quedó eclipsada desde un primer momento, ya que, además de no suponer más puestos de trabajo, sino todo lo contrario, el incremento de la producción alimentaria va destinada a la exportación de los que lo pueden pagar, por lo que estas poblaciones locales

PRODUCCIÓN DE LANGOSTINOS EN 1997

	% de la producción	Toneladas (con cabeza)	Hectáreas en producción	N.º de granjas
Tailandia	22,7	150.000	70.000	25.000
Ecuador	19,6	130.000	180.000	1.800
Indonesia	12,1	80.000	350.000	60.000
China	12,1	80.000	160.000	8.000
India	6,0	40.000	100.000	100.000
Bangladesh	5,1	34.000	140.000	32.000
Vietnam	4,5	30.000	200.000	8.000
México	2,4	16.000	20.000	220
Taiwán	2,1	14.000	4.500	2.500
Honduras	1,8	12.000	14.000	90
Colombia	1,5	10.000	2.800	20
Filipinas	1,5	10.000	20.000	2.000
Otros	8,2	54.200	46.080	4.030
Total	100	660.200	1.307.380	573.330

Fuente: Rosenberry (1997). Los datos son aproximaciones.

no participan ni de la generación de recursos económicos ni de la teórica mayor abundancia de alimentos.

Los inversores han ido en pos de la obtención del mayor beneficio en el menor tiempo posible. La situación ha desembocado en la concentración de la propiedad de las tierras en manos de unos cuantos especuladores, en la dependencia de una sola actividad económica, etc. Como consecuencia, se han generado importantes y frecuentes conflictos sociales entre las poblaciones locales y los productores. Cuando las granjas dejan de ser rentables, por el deterioro de las mismas y la mala planificación, los propietarios las dejan abandonadas. Estimaciones extraoficiales, según Greenpeace, señalan que el porcentaje de estanques en desuso en algunas regiones de Tailandia, tras un período de producción, puede llegar hasta el 70 por ciento. Pero ello no significa que las poblaciones locales puedan volver a ocupar ese espacio, sino que o bien mantienen estos estanques improductivos

Un bosque singular

Crece sobre los estuarios fluviales y los litorales protegidos de las zonas costeras ecuatoriales, tropicales y subtropicales, adaptados al flujo de las mareas. Cuando llega la pleamar, sus copas apenas asoman del agua. Con la bajamar, quedan visibles sus raíces respiratorias, que captan el oxígeno atmosférico y lo transmiten a las raíces enterradas.

El manglar constituye un ecosistema irremplazable y único que alberga una gran biodiversidad y se encuentra entre los más productivos del mundo. El entramado de sus raíces aéreas da cobijo a multitud de especies animales —peces, moluscos, crustáceos—, muchas de ellas importantes para la alimentación humana. Son zonas de apareamiento y cría de gran cantidad de especies. Así, por ejemplo, en los manglares del lago Maracaibo, en Venezuela, se han visto 72 especies de aves que representan un 32 por ciento de todas las especies conocidas en la zona. Además, protegen las costas de la erosión y han proporcionado durante siglos numerosos recursos a las poblaciones locales.

Gracias a estos bosques, las poblaciones locales han extraído buena parte de los recursos que necesitaban, como leña, madera para la construcción, papel, aceite, herramientas, colorantes... y el alimento (pesca, agricultura y ganadería).

Madereros, leñadores, instalación de arrozales... han venido diezmando los manglares. Pero esta velocidad

de desaparición se ha incrementado hasta límites insospechados con la instalación de piscinas para la cría de langostinos, actividad que ha hecho desaparecer más de un millón de hectáreas de manglar en todo el mundo. A consecuencia de esta desaparición, las poblaciones locales se verán expulsadas de sus tierras al haberseles cercenado la posibilidad de subsistencia. Y ligado al actual sistema de producción del langostino tropical, habrá que tener en cuenta la contaminación química, ya que para la cría del langostino se emplean ingentes cantidades de productos químicos (alimentos, fertilizantes, plaguicidas, antibióticos...), y la contaminación biológica, al emplear especies foráneas.

Con la desaparición de los manglares, los ecosistemas marinos pierden su equilibrio y disminuye la cantidad y diversidad de peces, ya que sus áreas de cría y alevinaje son destruidas, señala Greenpeace en su informe. Los pescadores se ven obligados a trabajar recolectando larvas de langostino, utilizadas como "semilla", usando artes de malla muy fina, que esquilman gran cantidad de organismos acuáticos.

Ante la grave situación que está originando esta expansión de la acuicultura del langostino —tanto ecológica como socioeconómica—, Greenpeace demanda una moratoria global e indefinida sobre cualquier incremento de esta actividad hasta que se demuestre que ésta es una práctica ecológicamente sana y socialmente justa. Los Gobiernos, en

colaboración con la FAO, deben asegurar que las comunidades que dependen de las zonas costeras y la pesca artesanal no se vean afectadas de forma tan adversa por el desarrollo de la acuicultura.

La organización ecologista pide la prohibición del desarrollo y uso de especies no autóctonas o desarrolladas a partir de ingeniería genética, y garantizar que la acuicultura proteja los manglares, humedales y otras áreas costeras sensibles. Los promotores de esta actividad deben aceptar la responsabilidad de demostrar que los proyectos propuestos no tengan un impacto significativo sobre el medio ambiente o la biodiversidad local. Por último, pide a los países consumidores que rechacen el langostino tropical que proceda de la destrucción del manglar. ■



© GREENPEACE/SHIRLEY

Ecologistas derribando el muro de un estanque ilegal en Ecuador.

R. G.

El desarrollo excesivo y mal planificado del cultivo del langostino tropical ha acabado generando una **destrucción de recursos naturales** de enormes proporciones, además de fuertes repercusiones socioeconómicas.

vos o venden los terrenos para la construcción y el desarrollo industrial.

Esta problemática situación, con un fuerte impacto ambiental, económico y social, ha llevado a Greenpeace a lanzar campañas en los países productores de langostino para frenar este deterioro. Un primer éxito es el Decreto promulgado por Ecuador, el pasado verano, en el que se establece la "veda permanente de corta de manglar y otorga, por primera vez, a las comunidades locales costeras el derecho a la gestión y el aprovechamiento de los recursos de los manglares". Ahora hay que impedir que



© GREENPEACE/C. TIRADO

este nuevo y definitivo Decreto no se quebrante, como se hizo con la anterior normativa al respecto, señala Eva Hernández.

La organización ecologista señala que los beneficios medioambientales y socioeconómicos de la mejora de los sistemas de producción superarán, a la lar-

ga, los costes de reestructuración de esta industria. Los langostinos cultivados de manera medioambiental benigna tienen un doble valor añadido, ya que además de no contener residuos de medicamentos ni de otros productos químicos peligrosos, no han contribuido a la destrucción de los recursos marinos que supone la pesca de arrastre.

La rentabilidad económica, social y del medio ambiente van, una vez más, de la mano. Lo contrario sólo tiene un nombre: despilfarro. Un despilfarro que, en este caso, afecta directamente a miles de personas en Asia y América Latina. ■

Raúl Gutiérrez

SOCIEDAD ESTATAL DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARITIMA



VELAMOS POR SU SEGURIDAD EN LA MAR

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



Sociedad Estatal de
Salvamento y Seguridad Marítima

El comisario Fischler mantendrá la Dirección General de Pesca

DANIEL VARELA PRESIDIRÁ LA COMISIÓN DE PESCA DEL EUROPARLAMENTO

El europarlamentario popular Daniel Varela Suanzes-Carpegna ha sido elegido presidente de la Comisión de Pesca del Parlamento Europeo, cargo en el que sucede a Carmen Fraga Estévez. La socialista Rosa Miguélez ocupará una de las vicepresidencias de la Cámara.

LA elección de Varela fue consensuada entre los grupos parlamentarios Popular, Socialista, Liberal y de Izquierda Unitaria, que conforman la mayoría de los 21 parlamentarios adscritos a la Comisión de Pesca, en la que también están representados Los Verdes-Nacionalistas, la Unión Europea de los Pueblos y el grupo de los No Inscritos. Como consecuencia de este consenso la europarlamentaria socialista Rosa Miguélez fue elegida vicepresidenta, cargo que también obtuvieron el griego Mihail Papayannakis, de Izquierda Unitaria, y el francés Hugues Martin, conservador. Además de Varela y Miguélez, gallegos ambos, a la Comisión ha sido adscrita como vocal la europarlamentaria popular Carmen Fraga, gallega asimismo, que ostentó la presidencia los últimos dos años y medio de la anterior legislatura. Fraga Estévez sustituyó a su vez al gaditano Arias Cañete, que fue su primer presidente, por lo que la Comisión de Pesca conserva su indudable acento español. Esta Comisión se creó en 1994, ya que hasta esa fecha los asuntos pesqueros se trataban en una subcomisión de la Comisión de Agricultura. La presidencia ha estado siempre en manos de parlamentarios del grupo popular.

Además de los tres miembros españoles, la Comisión está integrada por cinco europarlamentarios británicos, tres italianos, dos franceses, dos irlandeses, dos alemanes, dos portugueses, un danés y un griego. En condición de suplentes, están adscritos también a esta Comisión los europarlamentarios españoles Salvador Jové, Camilo Nogueira, Manuel Pérez y María Sornosa.

Se da la circunstancia de que durante la anterior legislatura la gestión de los asuntos pesqueros en sus diferentes niveles estuvo en manos de mujeres: la Comisaría de Pesca era dirigida por Emma Bonino, la Comisión parlamentaria por Carmen Fraga y, en el ám-

bito nacional, la cartera de Agricultura, Pesca y Alimentación en manos de Loyola de Palacio. En apenas unos meses, sin embargo, todos los hilos han pasado a manos masculinas. En el MAPA gobierna Jesús Posada, en Bruselas la Comisión de Pesca, agrupada con Agricultura, recae en el comisario Franz Fischler y la Comisión parlamentaria está presidida por Daniel Varela. Únicamente la Dirección General de Pesca (XIV), dirigida por el portugués Antonio Cavaco, permaneció al margen de este toque femenino. Tras la recomposición de la Comisión Europea bajo la presidencia de Romano Prodi, Fischler apuntó la posibilidad de agrupar los asuntos agrícolas y pesqueros en una sola Dirección General, en aras de una mayor simplicidad administrativa, lo que equivale a la desaparición de la Dirección General de Pesca, DG XIV, y la pérdida de peso de los asuntos pesqueros, ante lo que se supone preferencia de Fischler por las cuestiones agrícolas. Esta hipótesis produjo una considerable inquietud en el sector pesquero español, desde donde, precisamente, se está reclamando una mayor atención a los problemas de la pesca por sus implicaciones económicas y sociales, especialmente en regiones como Galicia o Andalucía.



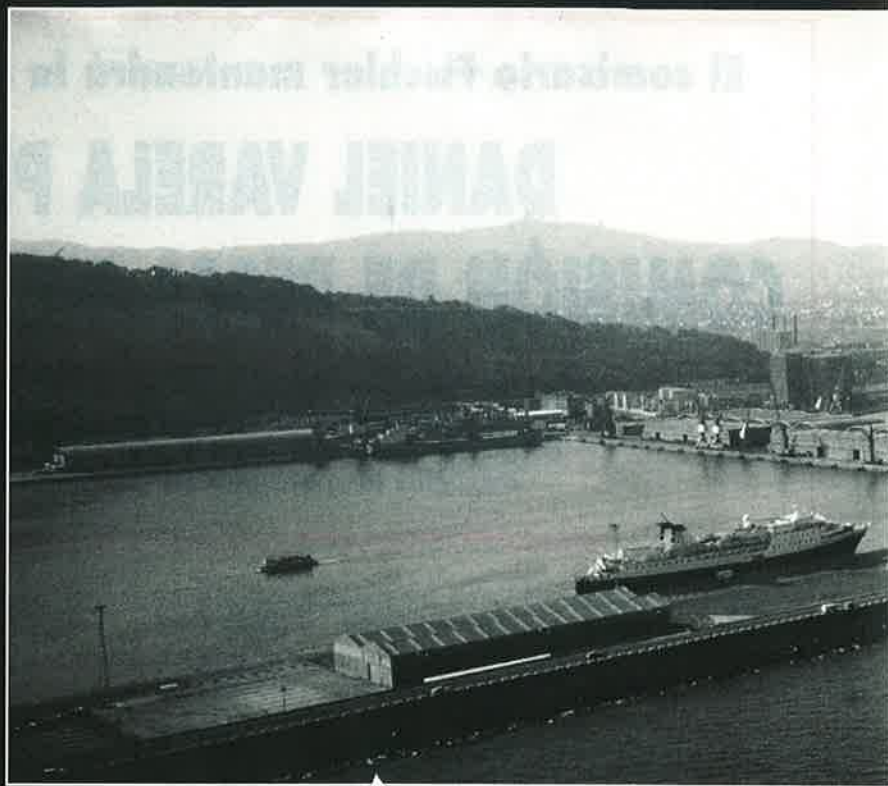
**DANIEL VARELA
SUANZES-CARPEGNA**

Con estos antecedentes, el presidente de la Comisión de Pesca emplazó al todavía comisario en funciones a que explicara en el Parlamento su diseño organizativo antes de pasar el examen de confirmación en su cargo. Fischler reconsideró su criterio inicial y en su intervención aseguró que mantendrá la DG XIV y, en un claro mensaje a los parlamentarios españoles, expuso como una de sus prioridades la negociación de un acuerdo pesquero con Marruecos. A finales de septiembre se nombrará al danés Steffen Smidt como Director General de Pesca. ■

M. Varona

**En 1998 movieron
el 38%
del tráfico
portuario**

LOS GRANDES PUERTOS



DEL MEDITERRÁNEO ES

La entrada en vigor de la Ley de Puertos en 1993, y su posterior modificación a finales de 1997, ha supuesto una revolución ralentizada y silenciosa en el sistema portuario estatal, cuyos efectos han ido apreciándose paulatinamente.

La autofinanciación, a partir de 1994, es uno de ellos, pero no el único. La implantación de criterios de eficiencia empresarial en la gestión portuaria ha llevado aparejada la competencia entre los propios puertos, en ocasiones por razones de proximidad geográfica, en otros por afinidad de oferta, y la competencia está obligando a identificar también nuevos horizontes. Las autoridades portuarias de los grandes puertos de la fachada Mediterránea: Algeciras, Barcelona, Tarragona y Valencia, han puesto en marcha su particular toque de distinción y protagonizan la imagen del cambio absoluto en los puertos españoles.

LOS cuatro puertos mediterráneos movieron en 1998 el 38% del tráfico total del sistema portuario estatal (más de 115 millones de toneladas sobre 301,8 millones del total) y el 68% de la mercancía en contenedores, y obtuvieron el 34% del total de ingresos por explotación y el 54% de los beneficios registrados en el conjunto de los puertos esta-

tales. En el segmento de contenedores el de Algeciras es el primero en el sistema portuario español, el sexto entre los puertos europeos, por delante de Bremen y El Havre, y, en 1998, entró por primera vez entre los veinte primeros puertos del mundo en este mismo segmento. La Autoridad Portuaria de Barcelona obtuvo los ingresos por explotación más elevados (12.185,9 millones) y los ma-

yores beneficios (3.761,2 millones), en ambos capítulos, seguida por Valencia, con unas cifras de 8.564,3 y 3.092,4, respectivamente. Los puertos de Algeciras, Barcelona y Valencia participan, junto con el Bilbao, en la sociedad promotora del Puerto Seco de Madrid, terminal intermodal de mercancías ubicada en Coslada (Madrid). Por lo demás, cada puerto se busca sus tráficos, como cada

individuo se busca la vida, y todos ellos se hallan enfrascados en la búsqueda de sus señas de identidad específicas después de haberse embarcado en grandes inversiones para mejorar sus infraestructuras y su oferta de servicios.

Algeciras, puerta del Sur

Algeciras movió en 1998 más de 45 millones de tonela-



ESPECIALIZAN SU OFERTA

das de mercancías, el 15% del total de los puertos estatales. Fue el primero en el segmento de graneles líquidos, seguido de Tarragona; en mercancía general, seguido de Valencia y Barcelona; en contenedores, seguido también de Valencia y Barcelona; en buques mercantes, donde Barcelona ocupa la tercera posición y Valencia la quinta; y en avituallamiento.

Trabaja sobre un plan de inversiones de 33.572 millones de pesetas para el periodo 1998-2003, que incluye la ampliación de 2.300 metros de línea de atraque con un calado de 17 metros y una terminal de contenedores con capacidad de 2 millones de TEU's (contenedores de 20 pies). Con este programa pretende colo-

carse en buena posición frente a la competencia, especialmente en el segmento de contenedores. Competencia que Algeciras ve más en los puertos de Cagliari, Goia Tauro, Sines, Tánger, Damietta o Pireo que en los puertos españoles.

El Plan Estratégico del puerto de Algeciras incide especialmente en la mejora de las comunicaciones con su área de influencia y en el diseño de nuevas superficies destinadas a actividades logísticas: ampliación de muelles, conexión viaria y ferroviaria en los muelles en servicio, mejora del calado, nuevos atraques, ampliación de instalaciones en San Roque (Crinavis), segunda fase de la nueva terminal de pasajeros o la construcción de

atraque para futuros cruceros, compatible con tráfico ro-ro con los países norteafricanos y el tráfico de contenedores desde y hacia el interior de la Península, y a medio plazo, consolidarse como el principal centro de distribución de mercancías del Mediterráneo y referencia obligada para los más de 80.000 buques que anualmente atraviesan el Estrecho de Gibraltar.

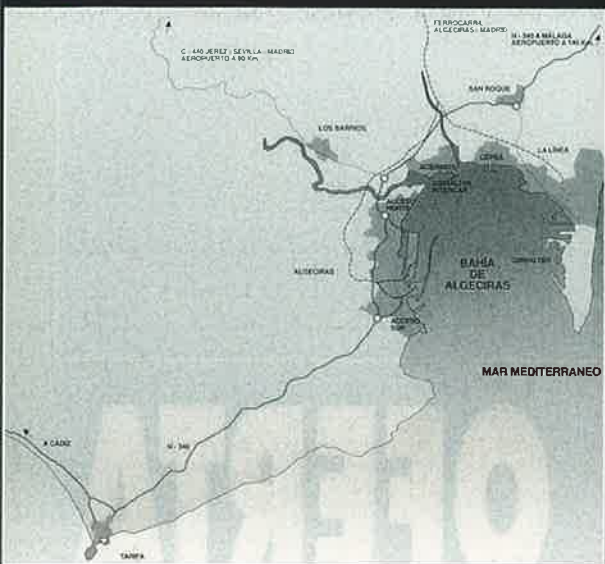
Éste es un programa que viene de atrás y que ha tenido ya intervenciones significadas, como la construcción del muelle de cruceros o la nueva terminal de pasajeros. Ambas realizaciones han permitido ofrecer una imagen distinta del entorno portuario algecirense en ocasiones excepcionales, como la Ryder Cup de

Golf en 1997, y anualmente con ocasión de la "operación paso del Estrecho", considerado ya modelo en rapidez y eficiencia.

En 1998 el puerto de Algeciras registró el paso de cerca de 1.800.000 pasajeros y más de 360 mil coches y autobuses.

El déficit de comunicaciones terrestres y la Zona de Actividades Logística (ZAL) son los retos de mayor envergadura para la Autoridad Portuaria de Algeciras. El primero de ellos se subsanará con la ejecución de los proyectos en marcha. En cuanto a la ZAL, se encuentra en la fase inicial: dispone de terrenos y se han encargado los estudios y viabilidad para su puesta en marcha.

Los cuatro grandes puertos mediterráneos obtuvieron el 34% del total de ingresos por explotación y el 54% de los beneficios registrados en el conjunto de los puertos estatales en 1998



Barcelona, ocio y negocio

En Barcelona coexisten el ocio y el negocio en el espacio portuario. La radical remodelación acometida en los últimos años ha delimitado las zonas de diversión, comercial y logística, próximas pero diferenciadas. Como primera consecuencia, el Port Vell —el viejo puerto— se ha transformado en uno de los ejes de la vida ciudadana, foco de interés de miles de visitantes (18 millones en 1998).

La nueva oferta del Port Vell se puso en marcha en 1995 y acoge zonas con oferta diversa: Imax, Maremagnum, Aquarium, Museo, cines, restaurantes, tiendas, diversión, puerto deportivo, con posibilidad de 410 amarres (Marina Port Vell) y un

amplio servicio de mantenimiento (Marina'92). Aquí se levanta también el World Trade Center, inaugurado el pasado mes de julio, un edificio inteligente con una superficie total de 130.000 metros cuadrados, que reúne servicios e instalaciones para el desarrollo de los negocios, dirigido al comercio internacional.

Junto al Port Vell, el puerto de Barcelona cuenta con una área comercial de 444 hectáreas y una ZAL de 66 Has en fase de ampliación para llegar a las 210 Has. Con las ampliaciones previstas, que incluye la desviación del río Llobregat, el puerto ocupará una superficie total de 1.350 Has.

Barcelona registró en 1998 el paso de 1.100.000 personas, incluido el tráfico con Baleares y el de cruceros,

con un total de 447 buques y casi medio millón de pasajeros.

También en 1998 se aprobó un plan estratégico para el periodo 1998-2010 cuyo objetivo es hacer de Barcelona el primer puerto del Mediterráneo y en cinco años convertirlo en el segundo puerto de Europa, después del de Rotterdam. Las inversiones en marcha alcanzan los 45.000 millones de pesetas, a las que hay que añadir los proyectos en previsión por importe de 156.000 millones, de los que 60.000 serán aportados por el Fondo de Cohesión Europeo, 50.000 por la Autoridad Portuaria y los restantes 46.000 millones por la iniciativa privada.

Sus expectativas se centran en los sectores químico, plásticos y pasajeros y, por

encima de competencias con otros puertos nacionales, singularmente con el de Valencia, sus objetivos están centrados en la proyección exterior. Su reivindicación inmediata es la implantación del ancho de vía internacional, que mejoraría en tiempo y en costes la comunicación con Europa.

Valencia, puerto de Madrid

En el conjunto de los cuatro grandes puertos mediterráneos Valencia es el último en cuanto a tráfico portuario total, con 19.804 millones de toneladas. Pero es el segundo en tonelaje en el segmento de mercancía general y en el de contenedores, por detrás de Algeciras y delante de Barcelona en ambos apartados. El 54% del tráfico fue mercancía containerizada. Es también el



segundo en cuanto a ingresos por explotación (8.564,3 millones de pesetas), en beneficios por explotación (2.899,1 millones) y en beneficios totales (3.092) en el ejercicio de 1998 y en el conjunto del sistema portuario. La Autoridad Portuaria de Valencia gestiona, además, los puertos de Sagunto y de Gandía.

Sus responsables reclaman la condición de primer puerto comercial de España y puerto natural de Madrid. También mencionan que se trata del primer puerto de la Unión Europea que desarrolla un modelo de gestión portuaria basado en el respeto al medio ambiente. La puesta en servicio de la autovía Madrid-Valencia y la próxima entrada en funcionamiento del Puerto Seco de Madrid en el término de Coslada han impulsado un movimiento de aproximación

ALGECIRAS

<i>Principales tráficos:</i>	Contenedores Mercancía general Graneles líquidos: petrolíferos Pasajeros Avituallamiento
<i>Expansión prevista:</i>	Interior de la Península Países norteafricanos Centro de distribución de mercancías

BARCELONA

<i>Principales tráficos:</i>	Contenedores Mercancía general Ro-ro Pasajeros Avituallamiento
<i>Expansión prevista:</i>	Europa

TARRAGONA

<i>Principales tráficos:</i>	Graneles líquidos: petroquímicos Graneles sólidos: cereales
<i>Expansión prevista:</i>	Vehículos Contenedores

VALENCIA

<i>Principales tráficos:</i>	Contenedores Mercancía general
<i>Expansión prevista:</i>	Madrid Castilla-La Mancha Castilla y León

del puerto de Valencia a los sectores industriales de la capital de España, hacia donde parece proyectar su expansión. En su tarjeta de presentación no dejan de mencionar su Marca de Garantía, un instrumento de defensa del cliente para asegurar su competitividad. Se trata de un modelo de calidad global que contempla la compensación a los clientes en caso de incumplimiento y sanciones a los proveedores de servicios que no cumplan las condiciones ofertadas.

El tráfico portuario de Valencia está muy diversificado y comprende cualquier tipo de mercancía de todos los sectores económicos. Maderas, azulejos, electrónica, maquinaria, conservas, calzado, textiles, cereales, automóviles, carbones, productos químicos, etc. En 1998 se expor-

Los puertos de Algeciras, Barcelona y Valencia participan, junto con el de Bilbao, en la sociedad promotora del Puerto Seco de Madrid



taron desde el puerto de Valencia 187.831 vehículos. Recientemente, la firma Grimalde, importadora de FIAT (unos 60.000 vehículos anuales) ha trasladado su centro de operaciones desde Barcelona a Valencia. La disputa, con Barcelona y Tarragona, se centra ahora en General Motors, que exporta más de 150.000 coches al año.

Para sustentar sus proyectos de crecimiento la Autoridad Portuaria ha desarrollado un programa de inversiones dirigido principalmente a la creación o mejora de infraestructuras. La ampliación sur y la construcción del muelle Príncipe Felipe ha supuesto un coste de más de 30.000 millones de pesetas. Con ello se ha ampliado también la terminal de contenedores, con capacidad de hasta dos millones de TEUs/año.

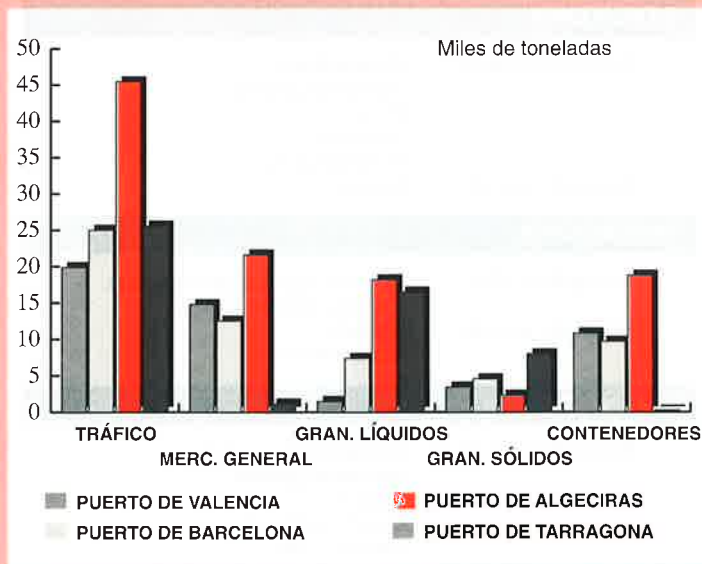
En este capítulo de mejora de estructuras se incluye la construcción de una zona de actividades logísticas sobre una superficie de 700.000 metros cuadrados, y el proyecto de megapuerto Valencia-Sagunto. La ZAL del

puerto de Valencia estará conectada con Madrid y las dos Castillas por la nueva autovía A-3 y con Andalucía y el norte de África por la autovía del Mediterráneo, además de la conexión ferroviaria con el Puerto Seco de Madrid.

Tarragona: petróleo y cereales

El puerto de Tarragona ocupa la segunda posición en el tráfico total de mercancías entre los cuatro grandes del Mediterráneo, y el tercero en el conjunto de los españoles, debido al enorme movimiento de productos petroquímicos y de cereales. De hecho, Tarragona es el segundo en el ranking portuario estatal en los segmentos de graneles líquidos y sólidos, por detrás de Algeciras en el primero y de Gijón en el segundo.

Las tres cuartas partes de la mercancía que se mueve en las instalaciones portuarias tarraconenses son productos petroquímicos, el resto se reparte entre cereal, carbón y carga general. y en





esa especialización estriba tanto su potencialidad como sus desafíos. La Autoridad Portuaria, consciente de ello, trabaja desde hace tiempo en la búsqueda de alternativas. El transporte de vehículos y de contenedores son dos de las posibles. La construcción de una terminal de vehículos y la ampliación del muelle de Aragón han sido recursos dispuestos en esa dirección. Las expectativas son de 300.000 vehículos para el año 2000.

La competencia entre puertos tiene aquí un matiz ligeramente distinto. Tratando de obtener el promedio entre ventajas e inconvenientes, tiempo atrás se lanzó la idea de crear un frente portuario Barcelona-Tarragona que permitiera el intercambio de experiencias y actuaciones comunes en el

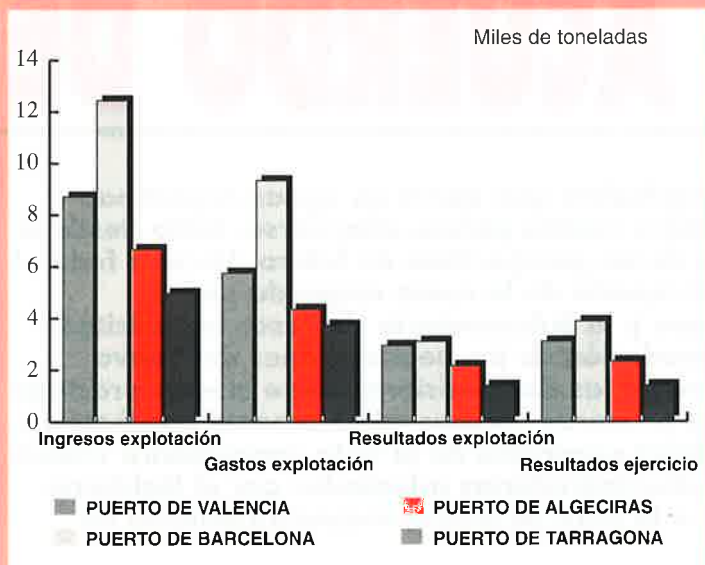
exterior. El proyecto, que cuenta con partidarios y detractores, está en fase de estudio.

Las infraestructuras son un elemento de primer orden en las previsiones de de-

sarrollo. La posibilidad de que el ancho de vía internacional llegue a Tarragona es, de momento, sólo una hipótesis de trabajo. Si, finalmente, se confirmara como una realidad, el entorno portuario podría convertirse en

un plazo de cinco años en el primer complejo petroquímico de Europa. Entretanto, la Autoridad Portuaria sigue avanzando en la preparación de la zona de actividades logísticas.

Como en el caso de Barcelona, también aquí las viejas instalaciones se están reconvirtiendo como ámbito para el ocio ciudadano. Los antiguos tinglados son hoy salas de exposiciones, con buenas ofertas de arte moderno, salas de cultura popular, centros de actuaciones, restaurantes, etc. De esta forma el puerto de Tarragona ha dado un paso más en su acercamiento a la ciudad, con la que de siempre ha mantenido una relación estrecha, y se ha convertido de hecho en la segunda rambla de la ciudad. ■



Mery Varona

La justicia suspende el reparto de la cuota reservada a la flota de fresco



ARGENTINA PIDE A LA UE REANUDAR LAS NEGOCIACIONES NUEVO ACUERDO DE PESCA

La posición de la flota congeladora que opera en aguas argentinas bajo la fórmula de sociedades mixtas parece afianzarse, tanto desde el punto de vista legal como de las perspectivas de futuro. Un juez federal ha ordenado suspender el reparto de la cuota asignada por el Gobierno a la flota de fresco y la Subsecretaría de Pesca ha solicitado a la Unión Europea la reanudación de las negociaciones del nuevo acuerdo pesquero. Ninguna de las dos decisiones tiene efectos prácticos a corto plazo, pero son las primeras noticias mínimamente positivas en mucho tiempo. Los armadores españoles de la flota congeladora vienen denunciando las medidas discriminatorias adoptadas por el Gobierno argentino para beneficiar a la flota de fresco, mayoritariamente de capital argentino.

LA decisión del juez federal es consecuencia del recurso interpuesto por un armador argentino contra la reserva de una cuota de 50.000 toneladas de merluza hubbsi para la flota de fresco, prevista en la Ley de Emergencia Pesquera, mientras la flota congeladora era obligada a faenar al sur del paralelo 48, una zona pobre en merluza.



● Actualmente operan en aguas argentinas 60 buques congeladores que capturan merluza y 30 tangoneros que capturan langostino, de capital español y pabellón argentino.

● Las capturas de esta flota en 1998 abastecieron el mercado comunitario en un volumen de 249.893 toneladas, por valor de 67.256 millones de pesetas.

queros, frente a la flota congeladora, identificada con los intereses extranjeros. La suspensión decidida por el juez federal supone una desautorización al Gobierno al estimar que, si el estado del stock exige la adopción de medidas de protección, éstas deben ser para todas las flotas.

En consecuencia, aunque la sentencia no modifica la situación de los buques congeladores, obligados a mantener un compás de espera hasta el 1 de enero del año 2000 como consecuencia de las medidas previstas en la referida Ley de Emergencia Pesquera, viene a coincidir con los armadores en cuanto a que la medida del Gobierno era discriminatoria.

Abrir negociaciones

La decisión de la Subsecretaría de Pesca de hacer pública su disposición a reanudar cuanto antes las negociaciones con la Unión Europea para discutir los términos de un nuevo acuerdo pesquero supone también un cambio en la actitud de la Administración argentina.

El anterior acuerdo de pesca fue denunciado por Argentina, antes de su vencimiento, el pasado mes de mayo, y hasta el momento la Administración no había dado muestras de estar interesada en llegar a ningún otro convenio. Antes al contrario, en los últimos meses se han multiplicado las declaraciones que atribuyen al acuerdo comunitario muchos de los males que aquejan a las pesquerías argentinas.

Los armadores españoles, por contra, atribuyen la actitud argentina al período preelectoral —las elecciones están previstas para el mes de octubre— y a la necesidad de satisfacer los intereses locales, representados en la poderosa flota de fresco del Mar del Plata de capital argentino, frente a los extranjeros, identificados en la flota congeladora, buena parte de ella constituida por buques de capital español al amparo

ACIONES PARA UN

Ambas medidas, defendidas por el Consejo Federal Pesquero y la Secretaría de Agricultura y Pesca de aquel país, fueron protestadas por los armadores de la flota congeladora, en su mayoría españoles, que vienen acusando al Gobierno argentino de discriminar a este segmento de la flota.

La decisión de fijar una cuota de 50.000 toneladas de merluza hubbsi con unos criterios de reparto pensados para favorecer a la flota de fresco se interpretó como un gesto del Gobierno argentino de apoyo a los intereses nacionales, identificados en los barcos fres-



del convenio argentino-comunitario.

La Asociación de Empresas Comunitarias en Sociedades Mixtas de Pesca, Acemix, sostiene que el declive del stock de merluza hubbsi se debe a "problemas climáticos y a la negligencia de las autoridades argentinas, que permitieron 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, sin retirarlos definitivamente del caladero". Según Acemix, la flota de fresco absorbe el 60% de las capturas de merluza.

El anterior acuerdo de pesca había sido firmado en octubre de 1992 después de una complicada y larga negociación, dilatada luego con las objeciones presentadas primero por Gran Bretaña, por razones de su soberanía sobre las Islas Malvinas, y después por Alemania y Francia, por razones económicas. El Parlamento argentino lo paralizó durante año y medio, hasta que por fin fue ratificado por la Cámara de Diputados del Congreso Nacional



Cuadro n.º 1

	Número	Valor en millones de pesetas
1. INVERSIONES PESQUERAS		
1.1. Buques con pabellón argentino (*)	60	29.295
1.2. Planta de procesamiento en tierra	4	620
1.3. Cámaras frigoríficas	7	1.085
1.4. Otras inversiones		4.185
Total		35.185
2. ABASTECIMIENTO AL MERCADO COMUNITARIO AÑO 1998		
	249.893 Tn	67.256
3. Trabajadores		
3.1. Directos	(**) 3.600	
3.2. Indirectos	41.400	

(*) Buques de edad media de 10 años, de origen español y con los últimos avances tecnológicos de congelación y procesamiento a bordo. A estos buques habría que añadir 30 buques tangoneros que, si bien pertenecen a capital español, su actividad principal es el langostino y no la merluza.

(**) De los cuales 1.000 son españoles

Fuente: Asociación de Empresas Comunitarias en Sociedades Mixtas de Pesca.



LAS SOCIEDADES MIXTAS NAVEGAN CONTRA CORRIENTE

La presencia de grandes buques congeladores de origen español y bandera argentina se remonta a veinte años atrás, siempre con el apoyo de la Administración española y comunitaria. A finales de los años 70, cuando los países ribereños extienden su zona de influencia hasta las 200 millas, Argentina fue el primer destinatario de las sociedades conjuntas, constituidas al amparo de la Orden de 1 de agosto de 1977, con la que se pretendía estimular la inversión pesquera en países terceros.

Una década después, tras su ingreso en la Comunidad Económica Europea, España consiguió que ésta reconociera la figura de las sociedades mixtas y las apoyara financieramente (Reglamento (CE) n.º 3699/93 de 21/12). También entonces Argentina volvió a ser el destino del mayor número de este tipo de sociedades, cofinanciadas por el Instrumento Financiero de Orientación Pesquera (IFOP) y por el presupuesto nacional.

Finalmente, el acuerdo de pesca entre la UE y Argentina consagraba la fórmula de las sociedades mixtas y asociaciones temporales de empresas, estableciendo el marco jurídico que garantizaba la protección de las inversiones realizadas (Reglamento (CE) n.º 3447/93 de 28/9).

Como consecuencia de estas medidas incentivadoras, actualmente operan en aguas del Cono Sur 60 buques merluceros y 30 tangoneros que capturan langostino, de capital español y pabellón argentino. Sólo la flota merlucera proporciona 3.600 empleos directos, de los que 1.000 son españoles, y 14.400 indirectos. Las inversiones españolas superan los 35 mil millones de pesetas y comprenden, además, cuatro plantas de procesamiento en tierra y siete cámaras frigoríficas. Según datos Acemix, durante 1998 las capturas de esta flota abastecieron el mercado comunitario en un volumen de 249.893 toneladas por valor de 67.256 millones de pesetas (cuadro n.º 1).

El aumento constante de las capturas de merluza hubbsi ha llevado al caladero a una situación preocupante y ha empujado a la Administración pesquera argentina a adoptar medidas restrictivas en los dos últimos años que, a juicio de Acemix, se dirigen exclusivamente a la flota congeladora y benefician a la flota de fresco.

La incidencia de estas medidas ha ido en crescendo en los tres últimos ejercicios hasta desalojar prácticamente a la flota congeladora de las zonas de pesca.

1997: Parada biológica de 30 días para la flota congeladora y de 15 días para la flota pesquera.

1998: Parada biológica de 45 días para los buques congeladores y de 15 días para los fresqueros.

1999: División del caladero argentino en tres zonas, relegando a la flota congeladora a la más pobre y reservando para la flota



el 20 de abril de 1994. Con un período de duración de cinco años, contemplaba unas posibilidades de pesca de 250.000 toneladas: 120.000 de merluza hubbsi, y 130.000 de otras especies como merluza austral (50.000 toneladas), bacalao criollo (50.000) y calamar illex (30.000).

Fue el primer acuerdo suscrito entre la CE y un país de América Latina y también el primer acuerdo comunitario de los llamados de segunda generación, según el cual la flota comunitaria podría operar bajo la fórmula de sociedades mixtas, radicación de empresas y asociaciones temporales. Con un presupuesto estimado de 162,5 Mecus para el período de vigencia, destinaba 28 Mecus al desarrollo de programas científicos.

Los cálculos que se realizaron en el momento de su entrada en vigor estimaban en torno a 50 el número de buques que se acogerían a la fórmula de sociedades mixtas y radicación de empresas y en 20 los constituirían asociaciones temporales. ■

Mery Varona

pesquera la más rica. Aprobación de la Ley de Emergencia Pesquera según la cual la flota congeladora sólo podrá pescar al sur del Paralelo 48 Sur.

Simultáneamente, el Gobierno argentino ha ido modificando su legislación en clara contradicción con las condiciones jurídicas en las que se crearon las sociedades mixtas. Estos cambios afectan a la libertad de contratación de los marineros, exigiendo que el 75% de la tripulación y los oficiales y capitanes a bordo sea argentina, se introducen nuevos impuestos, y, sin el consentimiento de la UE, se cambian las condiciones y cuotas de pesca asignadas en el acuerdo de pesca.

Todo ello colocó a Acemix en una situación de indefensión jurídica que le llevó a presentar dos requerimientos contra la Comisión Europea y el Consejo, al considerar que las inversiones realizadas en el marco del acuerdo de pesca no fueron convenientemente defendidas. La Comisión

Europea acordó finalmente paralizar la transferencia de fondos comunitarios hasta que no se solucione satisfactoriamente el conflicto.

Al mismo tiempo, presentaron un informe de situación a la Administración pesquera española y a los responsables de la Xunta de Galicia, donde radican la mayor parte de los armadores de la flota congeladora que faena en Argentina y de los trabajadores de la misma. En dicho informe se pide a los Gobiernos gallego y central que presionen a Argentina para que cese su discriminación, que está poniendo en riesgo los 35.000 millones de pesetas invertidas y los 18.000 empleos que genera la flota congeladora, y despeje definitivamente la incertidumbre y la inseguridad jurídica a la que están sometidas las sociedades mixtas; que apruebe el reparto de la cuota de merluza entre las empresas pesqueras y fije una veda para todos los buques argentinos para permitir la recuperación del stock de merluza.

El informe subraya que las medidas supuestamente proteccionistas adoptadas por la Administración pesquera argentina en la zona de más abundancia de merluza no servirán para la recuperación del recurso, puesto que el 60% de las capturas corresponden a la flota de fresco, que podrá seguir faenando. Advierte también del riesgo de que entre en el mercado español pescado de muy baja calidad procedente de los fresqueros, congelado en tierra después de una permanencia de 10 a 15 días en el barco en pésimas condiciones. Finalmente, insiste en que de no adoptarse medidas eficaces se perderá este segmento de la flota congeladora que, aun siendo de pabellón argentino, está dirigida por empresarios españoles que invirtieron en aquel país apoyados por España y por el UE y que generan aquí empleo y riqueza, puesto que el 90% de las capturas se destinan al mercado comunitario. ■

M.V.

**A España le
corresponderán
9.590
toneladas**

NAFO AMPLÍA A 35.000 TONELADAS LA CUOTA ANUAL DE FLETÁN

No consiguió todo lo que pretendía, pero logró aumentar la cuota por segundo año consecutivo y, sobre todo, rompió la férrea disposición canadiense de reducir las capturas. España, integrada en la delegación comunitaria, consiguió que la Organización de Pesca del Atlántico Noroeste aumentará en 2.000 toneladas la cuota de fletán negro, que ha quedado establecida en 35.000. Los armadores pedían un TAC de 40.000 toneladas y Canadá pretendía volver a las 27.000 del ejercicio anterior. La flota fletanera española podrá capturar 9.590 toneladas. La Comisión fijó también TACs de 10.000 toneladas para limanda y de 6.000 para camarón.





LA reunión anual de Nafo, celebrada en Dartmouth (Canadá) del 13 al 17 de septiembre pasado, asignó unas posibilidades de pesca de fletán negro de 35.000 toneladas para el próximo año, 2.000 más que la cuota establecida para el ejercicio actual. Fijó también el TAC de gallineta en zona 3LNO en 10.000 toneladas (6.000 en 1999) y de camarón en 3L en 6.000 toneladas y mantuvo la moratoria sobre otras es-

pecies planas como platija y mendo, sobre las que España está interesada.

La decisión de incrementar las posibilidades de pesca del fletán negro se adoptó de acuerdo con los informes científicos de evaluación del stock, que aprecian un buen estado del mismo aunque los índices relativos a biomasa y abundancia resulten algo inferiores a los del año pasado. Los informes señalaban también una mejoría en los stocks de platija y men-

España pretendía un TAC de 40.000 toneladas de fletán negro y Canadá quería rebajarlo a 27.000 toneladas.

do, que la comisión científica no ha considerado suficiente para permitir las capturas.

Satisfacción moderada

La satisfacción entre los armadores de los 38 fletaneros que operan en NAFO y la Administración pesquera española es moderada, pero satisfactoria después de todo.

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación considera la decisión de NAFO "un importante beneficio económico para la flota de bandera española que captura fletán negro". En cuanto a los armadores, es cierto que no han logrado que se aceptara el TAC de 40.000 toneladas, como pretendían, pero por segundo año consecutivo han conseguido que se acepte un aumento de capturas. Canadá, apoyada en esta cuestión por Estados Unidos, pretendía una reducción a las 27.000 toneladas asignadas entre los años 1996 a 1998. Teniendo en cuenta estos antecedentes, el gerente de la Cooperativa de Armadores de Vigo, a la que pertenecen la mayoría de los fletaneros que operan en NAFO, definía el acuerdo como "un pequeño paso".

El aumento aprobado tendrá una incidencia relativa en el cómputo final de las capturas asig-

nadas a España, dadas las claves de reparto aceptadas para esta especie, según las cuales el TAC global incluye las capturas en aguas de NAFO y las realizadas en aguas de dominio canadiense, reservadas a los barcos de esta nacionalidad. La delegación española pretendía que el incremento aprobado se adjudicara exclusivamente a las capturas en aguas internacionales gestionadas por NAFO, pero tal pretensión no prosperó y, finalmente, las 2.000 toneladas de aumento se asignan al TAC global. No obstante, España se beneficiará de una cuarta parte del incremento aprobado y podrá capturar 9.592 toneladas (9.042 en 1999).

Prohibida la pesca de bacalao

La pesca de bacalao seguirá prohibida durante el próximo año en las áreas 3L, 3M y 3NO, y en este área también durante el 2001.

Aunque Canadá obtuvo ventajas considerables, como es habitual en las reuniones de NAFO, en lo que atañe al bacalao sufrió un ligero revés diplomático. En la resolución sobre regulación en el área 2J3KL, se incluyó un párrafo por el que todas las partes contratantes —excepto Canadá— expresaban su preocupación en el caso de que la medida no llegue a aplicarse en toda el área de la



Convención durante el año 2000. La delegación comunitaria presentó además una declaración con relación al TAC autónomo de 9.000 toneladas adoptado por Canadá en esta pesquería durante 1999.

La captura de gallineta queda restringida al área 3M, sobre la que se fija un TAC de 5.000 toneladas (13.000 en 1999), con el mismo reparto que en años anteriores. Se gestionará mediante partes quincenales de capturas y sólo se podrán capturar 2.500 Tm antes del 1 de julio.

También se prohíbe la pesca dirigida al mendo y al capelán durante el año 2000 y a la platija durante el año 2000 en el área 3M y en la 3LNO; en ésta la prohibición se extiende al 2001.

TACS Y CUOTAS PARA EL AÑO 2000								
Partes contratantes	Bacalao		Gallineta		Platija		Limanda	Mendo
	3M	3NO	3M	3LN	3M	3LNO	3LNO	3NO
Canadá	0	0	500	0	0	0	9.750	0
Cuba	0	—	1.750	0	—	—	—	—
Dinamarca ¹	0	—	69	—	—	—	—	—
Unión Europea	0	0	3.100	0	0	0	200	—
Francia ²	—	—	69	—	—	—	—	—
Islandia	—	—	—	—	—	—	—	—
Japón	—	—	400	—	—	—	—	—
Corea	—	—	69	—	—	—	—	—
Noruega	0	—	—	—	—	—	—	—
Polonia	0	—	—	—	—	—	—	—
Estonia	0	0	—	—	—	—	—	—
Letonia	0	0	—	—	—	—	—	—
Lituania	0	0	13.850	0	0	—	—	0
Rusia	0	0	—	—	—	—	—	—
Ucrania	—	—	—	—	—	—	—	—
Estados Unidos	—	—	69	—	—	—	—	—
Otros	0	0	124	0	0	0	50	0
Total capturas permitidas			5.000				10.000	

¹ Islas Feroe.

² St. Pierre y Miquelon.

Sobre la limanda se fija un TAC de 10.000 toneladas en la división 3LNO (6.000 en 1999), del que la mayor parte, 9.750 toneladas, se asigna a Canadá; la Unión Europea podrá capturar 200.

Camarón para Canadá

Canadá se beneficiará también de la mayor parte del TAC asignado para el stock de camarón en el área 3L. De las 6.000 toneladas del mismo, 5.000 corresponden a la ZEE canadiense y las 1.000 restantes se distribuirán a partes iguales entre las partes contratantes a razón de 67 toneladas para cada una. La pesquería se realizará con arreglo a condiciones muy precisas, por debajo de los 200 metros y entre los meses de enero a marzo, de junio a septiembre y durante diciembre. La regulación será de aplicación durante los años 2000 y 2001.

No se autorizó la pesca de camarón en la división 3NO y en la 3M se mantiene el sistema de control por esfuerzo en los mismos días y zona que en 1999.

Nuevas adhesiones

En la reunión anual de NAFO se acordó también el mantenimiento de los Grupos de Trabajo de Enfoque de Precaución, Reasignación de Cuotas y Solución de Controver-



La delegación comunitaria presentó una declaración con relación al TAC autónomo de 9.000 toneladas de bacalao adoptado por Canadá durante 1999.

sias. En este último la Unión Europea se impuso a la oposición de Canadá para que sigan los trabajos para definir un mecanismo de solución de controversias propio de NAFO.

En la reunión se admitió modificar las normas de procedimiento tanto del Consejo General como de la Comisión de Pesquerías para permitir, bajo determinadas condiciones, la participación

de ONGs como observadoras.

Finalmente, se dio cuenta de la adhesión de Ucrania como parte contratante y de su participación en el Consejo General y en la Comisión de Pesquerías al haber anunciado su voluntad de pescar en el área de regulación.

Actualmente formaban parte de NAFO como partes contratantes Canadá, Corea, Cuba, Dinamarca (en representación de Islas Feroe y Groenlandia), Estados Unidos, Francia (en representación de sus territorios St. Pierre y Miquelon), Islandia, Japón, Noruega, Polonia, las tres Repúblicas Bálticas (Estonia, Letonia y Lituania), Rusia y la Unión Europea. ■

Mery Varona

NAFO: Evolución del TACs del fletán negro			
	1998	1999	2000
TAC	27.000	33.000	35.000
NAFO	20.000	24.444	25.935
UE	11.070	13.530	14.355
ESPAÑA	7.398	9.042	9.592

MARINA MERCANTE: NAVIERAS Y ASTILLEROS, A TODO NEGOCIO...

FERNÁNDEZ-TAPIAS, E

EL "CONTRATO DEL

Las navieras nacionales Fernández-Tapias, Elcano y Marpetrol han resultado adjudicatarias por los próximos veinte años del llamado "contrato del siglo" con REPSOL-Enagás, un negocio de 300.000 millones de pesetas para transportar gas a España desde Trinidad y Tobago, hasta 120.000 millones de metros cúbicos. La resolución adjudicadora añade la construcción de tres buques super-metaneros, más opción a otros tres, de entre 25.000 y 32.000 millones de pesetas, que construirán Astilleros Españoles (AES) y competidores coreanos, lo que primará a la industria nacional y salvará de la caída en subactividad a sus principales factorías.

Para los medios de REPSOL-Enagás, consultados por la Revista MAR, "la adjudicación diversifica el riesgo, ajusta precio y condiciones a los navieros, y la fórmula de financiación atrae a una élite bancaria—BBV, Cajamadrid, BBK, BSCH, Societé Générale, Chase, La Caixa, etc.— que la considera muy favorable fiscalmente".

Un laborioso contrato y dos prórrogas

El transporte marítimo de gas a España se ha revelado como el auténtico punto fuerte del negocio naviero, a la vista de la clara tendencia de aumento de las importaciones y nueva construcción de plantas regasificadoras, a sumar a las ya existentes, en los puertos de Bilbao, Barcelona, Cartagena y Huelva, por lo que REPSOL-Enagás diseñó el pasado año 1998 este laborioso contrato. Tras dos prórrogas, en mayo y principios de julio presentes, se ha llegado a la adjudicación, el pasado 30 de julio, después de un fuerte pugilato de oferta internacional, pues no ha existido en todo el ancho mundo de la industria naval un bocado más apetecible, precisamente en época de signo recesivo para fletes y astilleros.

Así, la carta de intenciones abierta por REPSOL-Enagás a las principales navieras internacionales provocó una afinada competencia, al fin resuelta a favor de tres firmas españolas, Fernández-Tapias, Marpetrol y Elcano, pero éstas se harán acompañar—en "joint venture"—respectivamente por la británica Dorchester Maritime, la noruega Knutsen y la francesa Gaz Ocean.

Se consideran así completadas las garantías logísticas y tecnológicas, lo mismo que la diversificación de riesgos, pues se trata de un respetable volumen financiero de 300.000 millones, y otro tanto ocurrió con el diseño de los pedidos a astilleros, que priman a la industria pública española, sin perjuicio de incorporar a su competencia tradicional coreana. Es decir, que Astilleros Españoles se acompañará de Hyundai y Daewoo.

El exigente proyecto de ingeniería reclamará al astillero unos barcos no sólo de alto cubaje de almacenamiento, sino estructuras que soporten temperaturas de hasta 163 grados bajo cero del gas licuado y motorizaciones que consuman del mismo gas transportado. La misma alta exigencia de este "super contrato" impone al fletador—y consecuentemente a



**Transportarán
gas natural a
España, por
veinte años,
con tres
super-metaneros
de última
generación que
construirá
Astilleros
Españoles.**

los constructores—penalizaciones de hasta 11.000.000 de ptas./día si los barcos no estuviesen operativos al plazo, estimativamente fijado para su entrega, entre finales del año 2001 y principios del 2002, así como altas cláusulas de salvaguardia pro interrupciones o faltas de servicio.

Negocio de futuro con fórmula novedosa

El propio precio de los "super-metaneros", entre 25.000 y 32.000 millones de pesetas, ofrece una idea del revulsivo interés que la gran banca ha vuelto a dedicar al sector naval, con fama acumulada de propiciador de grandes disgustos a la élite financiera... Por esta vez, y al llamamiento del

ELCANO Y MARPETROL GANAN

"SIGLO" DE REPSOL-ENAGÁS



sólido prestigio financiero del REPSOL —cuando estaba en vías su operación YPF— la operación 300.000 millones ha sido calificada de "negocio de futuro", al unísono, por las mejores familias del ramo, BBV, BSCH, La Caixa, Cajamadrid, BBK, Societé Générale, Chase Manhattan, etc,

También las administraciones nacionales, la del Estado y la Vasca, han tenido consciencia del carácter estratégico que para la industria nacional representa este "megacontrato", en clara etapa recesiva y unos astilleros que llevaban todo el año 1998 sin captar obra, apenas.

La fórmula financiera es de carácter novedoso en España y se presenta, por sí misma, como de claras ventajas fiscales. Se trata de rebautizar el "tax lease" anglosajón, para que nuestros bancos y empresas navieras constituyan "una agrupación de interés económico para financiar la

construcción de los buques supermetaneros con amortización acelerada, para cederlos en leasing a los armadores, que los alquilarán (time charter) a REPSOL-Enagás".

Salvar la subactividad y especializarse

Astilleros Españoles (AESAs) ha hecho una decidida apuesta tecnológica que le permitirá salvar la subactividad en que habían caído sus principales factorías de cabecera, según medios de la compañía pública consultados por la Revista MAR. "Los buques gaseeros son un importante nicho de mercado para hacerse fuertes en el futuro, y Astilleros Españoles se defiende bien en esta especialidad, a la que aporta una tipología de buque —con más eslora y menos manga— que mejora la economía de combustibles, algo muy importante porque estos barcos impulsan con motores alimentados por la propia carga gasística".

El contrato especificó en sus pliegos que "los barcos habrán de ser construidos en astilleros de primer nivel tecnológico" y se tratará de "gaseeros LNG (gas natural licuado) de última generación y capaces de entrar, cargar y descargar en los puertos de Trinidad y Tobago, Nigeria —de donde a principios de año se empieza a importar gas, también—, Abudabi, Qatar, Bilbao, Barcelona, Huelva y Cartagena", y Astilleros Españoles considera superadas sus propias pruebas y las externas que le hicieron pasar las preselecciones y "listas cortas" de los principales armadores. En la actualidad, la compañía pública afina las condiciones de plazo de entrega, para las que alternativamente dirigiría obra a sus factorías de La Naval de Sestao y Puerto Real,

La resolución/adjudicación del megacontrato de REPSOL-Enagás

- Transporte de 120.000 millones de metros cúbicos de gas natural desde Trinidad y Tobago a España durante 20 años.
- Precio entre 250.000 y 300.000 millones de pesetas.
- Tres barcos de nueva construcción más opciones sobre otros tres.
- 11 millones de pesetas coste/día el fletamiento de cada barco.
- El contrato es en régimen de time-charter.



Los adjudicatarios	Barcos adjudicados	Astillero	Su flota conjunta ¹
Marpetrol (España)-Knutsen (Noruega)	Uno en firme más una opción sobre uno más	AESA (España)	34
F. Tapias (España)-Dorchester Maritime (RU)	Uno en firme más una opción sobre otro más	Corea ²	10 ³
Elcano (España)-Gaz Ocean (Francia)	Uno en firme más una opción sobre otro más	Corea	13

¹ Entre la flota propia y los gaseeros que operan.

² Posibilidad de que finalmente se construya en España.

³ Tiene tres buques más en construcción.

Transmediterránea adjudicó a Barreras y Astilleros Españoles dos "super-ferrys" para las líneas Península-Baleares.



principalmente, sin perjuicio de colaborar también con su socio tecnológico, Chantiers de l'Atlantique, cuyas gradas de Saint-Nazaire (Francia) ya tienen experiencia en estos buques de última generación.

Y, a la vista del cuadro de adjudicación/resolución del concurso, el precio de construcción de Astilleros Españoles, con situarse en la banda más alta de los ofertados, no fue óbice para el éxito,

que fuentes de la compañía atribuyen a "la calidad y tecnología más adaptadas al requerimiento de la licitación".

Ha sido también una constatación más de que la oferta europea salió vencedora —en base a tecnología— a pesar de la oferta de precios más bajos de japoneses y coreanos, mientras sigue en pie el viejo contencioso de competencia desleal entre constructores de ambas áreas.

... Y los "super-ferrys" de Transmediterránea

Por sus pasos de capitalización tecnológica para abrirse a la competencia y la futura privatización, la naviera pública también se ha ido de compras: dos "super-ferrys" por unos 25.000 millones de pesetas han sido objeto de concurso público, por el que pujaron diez astilleros comunitarios, tres españoles, Barreras, Astilleros

Españoles y Unión Naval de Levante.

A la apertura de pliegos y fallo del concurso —el pasado 29 de julio— resultaron favorecidos los dos primeros astilleros nacionales, que se comprometen a la entrega, para el primer trimestre del año 2001, de dos barcos gemelos que operarán las líneas Península-Baleares.

Se trata de "super-ferrys" con capacidad para 1.000 pasajeros, 1.800 metros lineales de carga rodada y espacio para 166 turismos, ampliables a 330, mediante entrepuertas móviles. Esta mejora de disponibilidad a añadir a las líneas tradicionales de Transmediterránea sitúa a la compañía en ganancia de velocidad hasta los 33 nudos, sensiblemente superior a su media operativa actual.

Transmediterránea financiará la operación, al 20 por ciento, con recursos propios y en el 80 por ciento restante merced a un crédito sindicado con el Banco Santander Central Hispano (BSCH).

Con este pedido, la compañía pública cumple sus planes de renovación de flota y acrece la cartera de los astilleros nacionales, que han batido en calidad y precio a sus competidores holandeses, noruegos y finlandeses. ■

Régimen de adelgazamiento por la dieta de competencia desleal asiática

Al 31 de diciembre de 1998 la cartera de pedidos de los astilleros españoles cae de los 147 buques del año anterior a los 101, confirmando el adelgazamiento de la industria pública de astilleros, frente a la privada, que se comporta mejor.

Apenas el 10 por ciento del tonelaje contratado lleva como cliente al naviero español y el 90 por ciento se vende a la exportación.

Estas cifras de la Gerencia de Construcción Naval impulsan el grave deterioro producido en todo el sector europeo por la competencia desleal de los astilleros asiáticos.

La lectura experta de las mismas, apunta a la necesidad de que los nuevos incentivos

fiscales a la renovación de flota mejoren la cartera de pedidos, y señalan como pistas de funcionamiento las de que "los grandes astilleros españoles tiendan a la alianza con sus homólogos extranjeros, y, los pequeños y medianos se impliquen más en gestión, ingeniería y compras."

LOS ASTILLEROS

Empresa	País	Precio medio
Astilleros Españoles	España	192
Kvaerner Masa	Finlandia	220
Mitsubishi	Japón	198
Mitsui	Japón	190
Kawasaki	Japón	195
Samsung	Corea del Sur	178
Hyundai	Corea del Sur	173
Daewo	Corea del Sur	170

S. de Francisco

100.000 NIÑOS PARTICIPAN EN LA NUEVA CAMPAÑA DEL FROM

EL "AUTOBÚS DEL MAR" PROMOCIONA EL CONSUMO DE PESCADO ENTRE LOS JÓVENES

Unos 100.000 escolares de entre 8 y 12 años participarán en la campaña organizada por el FROM para promocionar el consumo de productos pesqueros entre la población más joven. Un "Autobús del Mar" recorrerá colegios del interior de la Península y exhibirá un vídeo específicamente dirigido a los niños, a quienes entregará también material didáctico en el que se resaltan los beneficios del consumo de productos pesqueros.

EN la campaña participan el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a través del FROM, y la empresa Nacional Mercasa y se realiza con el apoyo de la Iniciativa Comunitaria "Pesca", de la Unión Europea, para incentivar el consumo de productos pesqueros entre los más jóvenes.

El "Autobús del Mar" recorrerá 20 provincias del interior de siete Comunidades Autónomas, en lugares que no fueron visitados durante la campaña similar realizada en el curso escolar 1997-98. El autobús publicitario tiene dos plantas y ha sido preparado especialmente para la campaña. En la planta inferior cuenta con una sala de exposición y divulgación sobre la actividad pesquera y el con-



sumo de pescado y en la planta superior dispone de una sala de proyección.

Con estas campañas la Administración española y la Unión Europea tratan de promover el consumo de productos pesqueros entre la población escolar, que es el segmento que registra un menor consumo de pescado.

Como es conocido, España es uno de los países europeos de mayor consumo de productos pes-

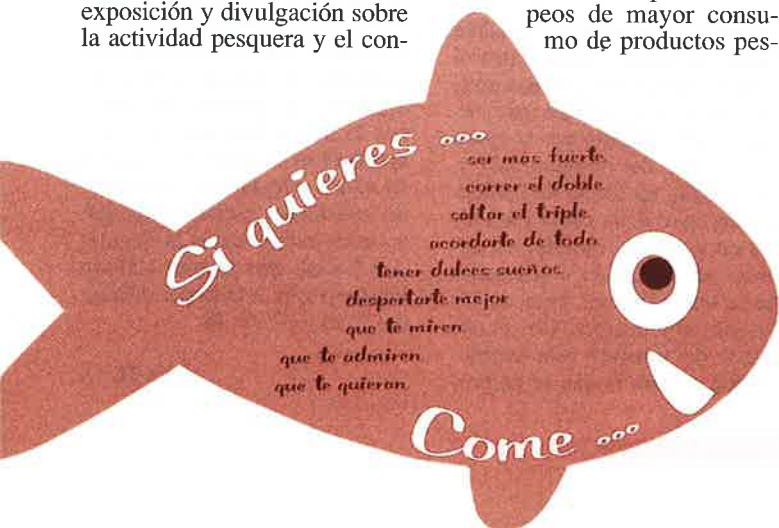
queros, con una media de 30 kilos por persona y año. (La media europea ronda los 15 kilos per cápita). La mitad es pescado fresco. El 75% es para consumo doméstico, lo que supone 23 kilos por persona y 900 millones de kilos anuales. 310 millones de kilos se consumen fuera del hogar. En 1998 el consumo de pescado fresco en los hogares aumentó un 3% y fuera del hogar un 18%. En términos económicos el valor del consumo de productos pesqueros supone más de un billón de pesetas anuales, lo que equivale al 13% del gasto alimentario total.

A pesar de este aprecio del consumidor español por el pescado, la demanda es muy diferente según los niveles de edad. Así, el consumo en la población de 65 años o más está un 40% por encima de la media nacional, mientras que en los hogares donde hay niños de hasta 6 años es de 16,5 kilos, un 25% por debajo de la media. En los hogares con ni-

ños de entre 6 y 15 años, el consumo es un 20% inferior a la media nacional. Por contra, en los hogares sin niños el consumo medio es de 27,5 kilos, más de un 20% superior a la media. La campaña se realiza teniendo en cuenta también la importancia creciente de los niños en la prescripción de los hábitos de consumo familiares.

El FROM (Fondo de Regulación y Organización del Mercado de los Productos de la Pesca y Cultivos Marinos), organismo autónomo del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación creado en 1980, canaliza y realiza las acciones de promoción de los productos pesqueros con el doble objetivo de crear una cultura de consumo sobre estos productos y promover el concepto de preservación de los recursos pesqueros. En sus campañas de promoción se han invertido ya más de 8.000 millones de pesetas. ■

M. V.



SEGÚN el senador del PNV, Ricardo Gatzaga-etxebarría, "la desaparición de una persona en el mar origina, principalmente, un gran drama humano para sus familiares, y suscita paralelamente diversos problemas de orden personal, asistencial, administrativo y económico, que requieren un marco legislativo eficaz, operativo y ajustado a la realidad, que ayude a paliar el gran problema humano provocado por la desaparición en la mar de un familiar.

En la actualidad la declaración de fallecimiento de las personas desaparecidas en naufragios u otro tipo de accidentes en la mar, según lo establecido en los apartados 2 y 3 del artículo 194 del Código Civil, tiene unos plazos de entre 2 o 3 años, según el tipo de siniestro. Esta normativa data de 1939, por lo que, según el senador nacionalista, está un poco obsoleta, habida cuenta de las numerosas tecnologías incorporadas al sector marítimo pesquero para comprobar y certificar la desaparición de un buque. "Todos estos nuevos mecanismos de control puestos en marcha, entre los que figuran la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, el Servicio de Comunicación Público Marítimo, las denominadas "cajas azules", que a partir del año 2000 van a ser obligatorias en todos los buques españoles que faenen más de un día en alta mar, o los sistemas de comunicación vía satélite, que en 1939 no existían, permiten en la actualidad saber cuándo un buque se va a pique o desaparece en la mar automáticamente. Por ello se requiere la humanización del drama y, por tanto, la modificación del anacronismo legal".

Perjuicios

Según nos explica el senador Ricardo Gatzaga-etxebarría, los efectos de declaración de fallecimiento son: acceso al registro civil, al de la propiedad, la incapacidad del declarado fallecido para adquirir bienes y derechos, la apertura de la sucesión hereditaria, la disolución del matrimonio, la extinción del régimen económico matrimonial y el nacimiento de nuevas situaciones jurídicas en cuanto a de-

A propuesta del Partido Nacionalista Vasco

SE ACORTA A TRES MESES EL PLAZO PARA DECLARAR FALLECIDOS A LOS DESAPARECIDOS EN EL MAR

Tres meses será el plazo suficiente para declarar judicialmente fallecidos a los trabajadores del mar desaparecidos a causa de naufragios u otros siniestros. Antes de que finalice el año está previsto que el Parlamento español apruebe una Ley que modifique los plazos actualmente vigentes, que están establecidos en dos o tres años, dependiendo de las circunstancias de la desaparición. La propuesta de esta modificación ha partido del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos y fue tomada en consideración tanto por el Senado como por el Congreso de los Diputados.



rechos y obligaciones como el derecho a las prestaciones de Seguridad Social, viudedad, orfandad, subsidio temporal en favor de familiares, indemnizaciones por accidente de trabajo, devengo de impuesto de sucesiones, abono de seguros de vida o subrogación en los contratos de arrendamiento.

Con los plazos de entre dos y tres años establecidos hasta ahora para la declaración judi-

cial de fallecimiento se estaban dando paradojas como el que el crédito hipotecario con una entidad financiera tuviera que seguir siendo pagado por la viuda y los hijos del desaparecido y, en cambio, un fondo de pensiones en favor de la viuda y los hijos en la misma entidad no pudiera ser percibido o rescatado hasta que hubiesen transcurrido los plazos señalados. Con el objetivo de resolver esta problemática es para lo que se ha pro-

puesto con carácter de Ley la modificación de dos apartados del artículo 194 del Código Civil, así como el apartado 3 del artículo 193, que se refiere a la desaparición de personas en catástrofes o siniestros naturales, que pasan de plazo de 10 años para la declaración de fallecimiento a un año.

Las pensiones, en tres meses

A pesar de que para las cuestiones de carácter jurídico, privado y patrimonial del desaparecido, como la transmisión de bienes, la actualización de cuentas corrientes, cobro de seguros, de fondos de pensiones, etc., la legislación vigente establece un plazo de dos o tres años para poder ser resueltas, dependiendo de las circunstancias de la desaparición, no sucede igual en el ámbito de la Seguridad Social.

Según, Armando Gracia, Subdirector General de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, del Instituto Social de la Marina, organismo responsable de la gestión del Régimen Especial del Mar, "la legislación de la Seguridad Social ha establecido mecanismos protectores, tanto para hacer frente a las indemnizaciones por accidente de trabajo como al reconocimiento en su caso de las pensiones de viudedad y orfandad cuando se produce la desaparición de una persona en el mar".

Estos mecanismos se encuentran 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 trabajador, bien sea por razón de accidente de trabajo o bien de accidente no laboral. Así pues, con la nueva Ley que en breve aprobará el Parlamento español se van a adaptar los plazos de las cuestiones civiles a los que ya tenía establecidos la Seguridad Social, que en esta materia legislativa ha estado por delante del Código Civil. ■

C. H. C.



PAÍS VASCO

Los arrantzales denuncian el incumplimiento del uso de las volantas

De COSTA a COSTA

Los representantes de las cofradías de pescadores se reunieron en San Sebastián con el ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, Jesús Posada, para exponerle los incumplimientos de los acuerdos comunitarios de las distintas flotas atuneras. El ministro recordó a los pescadores que ya existe una fecha definitiva para la desaparición de las redes de volantas y afirmó que trasladará sus quejas a la Comisión Europea.

EL rebrote del conflicto entre la flota artesanal del Cantábrico y sus métodos orientados a no esquilmar la biomasa y los utilizados por la flota volantera o de redes pelágicas ha llevado a la Federación de Cofradías de Pescadores del Cantábrico a transmitir al ministro la necesidad de exigir el cumplimiento de los acuerdos europeos y de la Comisión Internacional de Atún Atlántico (ICCAT).

Las capturas del bonito del Norte han descendido en un 7 por ciento en 1998 y en un 27 por ciento respecto a 1997. Los datos provisionales de la costera del bonito de 1999, que ascienden a algo más de 11.000 toneladas, contrastan con las más de 16.000 toneladas de 1997, y

descienden con respecto a las cerca de 12.000 toneladas descargadas por la costera del año pasado. Esta disminución de las capturas contrasta con el incremento del número de los barcos que faenaron en esta costera. Según los pescadores, esta caída en las capturas se debe al incumplimiento de los acuerdos europeos para restringir en la forma gradual prevista el número de barcos con ese tipo de redes de volantas.

Incremento

Los arrantzales vascos se refieren a la reducción de un 40 por ciento del número de buques que hayan utilizado redes de enmalle durante el período 95/97. Aunque la normativa establecía el 31 de julio de 1998 como fecha límite para la reducción de la flota, todavía hay Estados que no la han aplicado. Los patrones de las cofradías apuntan a las infracciones cometidas principalmente por Francia e Irlanda. Este último Estado, según el patrón mayor de la cofradía de Guipúzcoa, Jaime Tejedor, en vez de reducir su flota en el 40 por ciento establecido, la ha incrementado en más de un 60 por ciento.

Las denuncias de incumplimientos realizadas por los pescadores fueron recogidas por Jesús Posada, que subrayó que lo importante es que actualmente nos encontramos en un período "transitorio" y que ya existe una fecha "definitiva" para que desaparezcan las redes de enmalle a la deriva. Además el ministro afirmó, una vez escuchadas las peticiones de los pescadores, que entiende justas las peticiones y que las trasladará a la Comisión Europea, que es el organismo encargado de realizar un seguimiento del cumplimiento de la reducción gradual de los buques volanteros. ■



Coordina:
Jesús M.
Salamanca



La Escuela de Formación Portuaria de Algeciras cuenta con un simulador de grúas

Este instrumento permitirá a la futura Escuela de Formación Portuaria de Algeciras reproducir de forma virtual las condiciones reales de trabajo en la manipulación de contenedores. También ofrece la posibilidad de reproducir, paralizar o alterar las secuencias de alguno de los ejercicios previamente realizados para que las prácticas puedan ser analizadas.

ESTE instrumento adquirido para la futura Escuela de Formación Portuaria de Algeciras, una de las tres que funcionarán en España, ha sido instalado y únicamente permanece a la espera de que los técnicos de la empresa Indra, que lo ha diseñado y fabricado, lo pongan en funcionamiento.

El simulador reproduce las condiciones reales en la manipulación de contenedores. El nuevo equipamiento cuenta para este cometido con dos cabinas de control intercambiables que dependen del tipo de grúa que se esté simulando en cada ejercicio, un puesto de instructor, un sistema de comunicaciones, un sistema de sonido y otro de visión. Las dos cabinas son una de tipo PCT y la otra de CM. Para el sistema de movimientos dispone de una plataforma que reproduce los vaivenes, las sacudidas que se suelen producir durante las maniobras de las grúas. Además, el sistema cuenta con efectos sonoros que añaden mayor verosimilitud a los ejercicios.

El sistema consta de un módulo de creación de imágenes y otro que las presenta. El primero permite la selección de los diferentes grados de iluminación de la escena y de las condiciones climatológicas en las que se realizan las maniobras (sol, lluvia, viento, etc.). El operador puede optar entre doce tipos de barcos y cuatro clases de camiones. Los modelos de contenedores, los posibles obstáculos y las variables que los cambios meteorológicos pueden presentar en la maniobra también están previstos por el programa.

El nuevo simulador tiene la capacidad para reproducir las más de treinta operaciones que se realizan en el manejo de los contenedores como son: el arranque de la grúa, el enganche de la carga, la orientación de ésta, el apilamiento de los contenedores,

las maniobras de bodega, el giro, la izada del contenedor. El equipo también proporciona una imagen virtual del funcionamiento de las grúas en condiciones extremas de viento fuerte, de viento racheado, con carga desequilibrada, control de elevación y la liberación de la carga en condiciones adversas.

El instructor, desde el puesto de control, tiene acceso a todas las maniobras posibles recreadas por el simulador y desde este puesto tiene la posibilidad de cambiar las variables que afectan al simulacro, desde las incidencias y averías hasta los cambios climatológicos. La modificación y corrección de alguno de los

ejercicios realizados, así como la paralización de las imágenes creadas que posibilitan la evaluación, alteración y mejora de los ejercicios realizados por los alumnos, posibilitará a los futuros estibadores de la escuela afrontar las operaciones reales de carga y descarga portuaria con mayor eficacia. ■

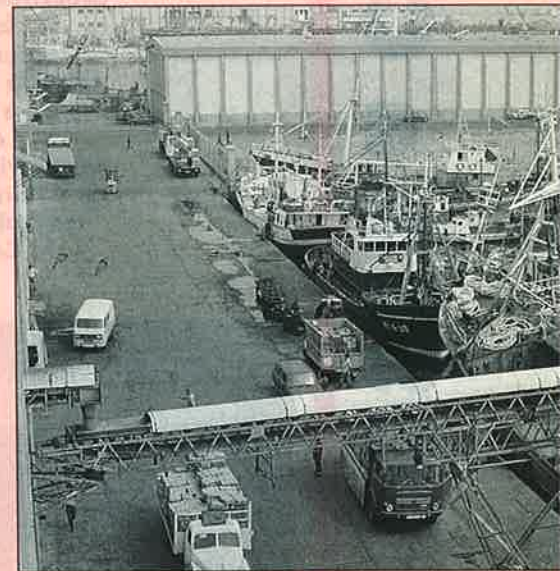
BREVES

■ **Cae la descarga de pesca fresca en Las Palmas.** La descarga de pesca fresca en los puertos españoles durante el primer semestre del presente año se ha situado en 155.935 toneladas, lo que supone un descenso de un siete por ciento con respecto a la cifra descargada durante el año pasado. Según datos facilitados por la Dirección de Planificación y Control de Gestión de los Puertos del Estado dependiente del Ministerio de Fomento, esta caída se ha debido a la baja entrada registrada principalmente en puertos como el de las Palmas, donde las descargas de pesca fresca descendieron cerca del 30 por ciento al registrar únicamente 20.306 toneladas frente a las 28.670 recibidas en el primer semestre del año pasado.

También han registrado descensos importantes los puertos de Castellón, que con cerca 31 por ciento ha quedado en 5.816 toneladas, y Avilés, con el 12,65 por ciento y 8.141 toneladas.

La otra cara de la moneda la muestran el puerto de Gijón, que ha pasado de las 721 toneladas a las 1.366 descargadas en 1999, y el de Cádiz, que pasó de las 943 toneladas del año pasado a las 1.300 actuales. Los puertos de Vigo y A Coruña se sitúan respectivamente con 31.643 toneladas y 23.724 descargadas durante el primer trimestre de 1998.

■ **Polémico papel del arrecife artificial en la recuperación de especies.** La cofradía de pescadores de Calafell ha notado un incremento en el número de capturas desde



que hace doce años se sumergieron los primeros biotopos en las aguas de su litoral. Esta afirmación anima la polémica entablada con Joan Domenec Ros, catedrático de ecología de la Universidad de Barcelona (UB), que ha surgido tras la aprobación por parte del Consejo de Ministros del hundimiento frente a las costas del Baix Penedés del mayor biotopo europeo entre Garraf y Vendrell, que tendrá una longitud de 85 kilómetros. Domenec cuestiona la utilidad de los biotopos para la producción de pesquerías de interés comercial. Según el catedrático, la rápida colonización de las estructuras que se sumergen se produce por el desplazamiento de las



Movilizaciones para mejorar sus infraestructuras portuarias

El paro de la flota y las movilizaciones realizadas por los pescadores integrados en la cofradía de Castro Urdiales inician los contactos para desbloquear la construcción de la nueva lonja, una fábrica de hielo, el dragado y el aumento de la zona de atraque, que posibilitará la modernización y la viabilidad del puerto.

EL patrón mayor de la cofradía de Castro Urdiales, Manuel Sierra, el primer teniente de alcalde, Pedro Olano, y el secretario del cabildo, Daniel Colina, se reunieron con la diputada regional Nieves Maza

para estudiar la ubicación más adecuada para instalar de las infraestructuras pesqueras en la localidad. En la reunión se analizaron diversas cuestiones tratadas en la entrevista que mantuvieron Manuel Sierra y el presidente de

Cantabria José Joaquín Martínez Sieso.

Esta reunión es el resultado de las movilizaciones realizadas por los pescadores de la cofradía de Castro Urdiales para exigir solu-



ciones al problema de las instalaciones, que fueron calificadas por el Vicepresidente y consejero de Obras Públicas, Miguel Ángel Revilla, como "deplorables".

Los pescadores, a propuesta de la Junta General de Cofradías y como medida de presión, se concentraron en la sede del Gobierno de Cantabria y culparon a Revilla de la situación de las infraestructuras.

Trabas locales

Los marineros decidieron convocar sus acciones de protesta, tras obtener el compromiso formal de mantener una entrevista con el jefe del ejecutivo, José Joaquín Martínez Sieso, que fue pactada por el consejero de Presidencia, Juan José Fernández. Martínez Sieso manifestó que la causa del retraso de las infraestructuras de Castro "no se encuentra en la actitud del Gobierno regional, sino en otras circunstancias de carácter estrictamente local".

En la asamblea de la Cofradía, que fue convocada tras la reunión mantenida entre el jefe del ejecutivo y el patrón mayor, se acordó otorgar un voto de confianza al Gobierno regional, aunque la flota continuó amarrada a puerto. El patrón mayor afirmaba en un comunicado que se ha dado el voto de confianza: "dado que ya hemos esperado más de diez años, esperaremos también estos quince días que se nos piden". Por otra parte, la asamblea de pescadores desestimó la posibilidad de realizar las instalaciones pesqueras en el solar de El Peñón de Santa Ana, ya que este emplazamiento no reúne las condiciones necesarias para realizar la actividad pesquera y además en el mencionado espacio se ubicará un pabellón de actividades náuticas. ■



especies desde otras zonas y no se ha podido demostrar la reproducción de individuos. Desde la Cofradía se afirma que no sólo se ha incrementado la captura, sino que también se han recuperado especies desaparecidas en ese litoral como el sargo o la dorada.

El biólogo reafirma la buena labor de protección que los arrecifes artificiales realizan al impedir que los barcos arrastreros arranquen las algas del fondo marino, pero insiste en que no existen estudios que muestren que los biotopos favorecen la producción de larvas de peces y señala que la financiación europea para la construcción de estos arrecifes artificiales "contenta a constructores, marineros y a los Gobiernos regionales".

■ Los patrones mayores de Algeciras y Tarifa no renovarían sus candidaturas.

Los patrones mayores de las Cofradías de Tarifa, Manuel Peinado, y de Algeciras, Manuel Blanco, no se presentarán a su reelección en las elecciones que se celebrarán el próximo 27 de noviembre. Manuel Blanco ya había manifestado su decisión de no presentarse a la reelección, y a ésta se suma ahora la de Peinado, que de esta forma cerraría un período de nueve años como patrón mayor de la Cofradía de Tarifa. Éste manifestó que es una decisión meditada y que hay que dar paso a gente con ideas nuevas. En el sector se percibe un desencanto ante la actual situación del convenio pesquero

entre la Unión Europea y Marruecos, que concluye el próximo día 30 de noviembre.

El proceso electoral se inicia con la incertidumbre de conocer las candidaturas que se presentarán en estas dos localidades para presidir los órganos de gobierno de las cofradías. El proceso comienza el próximo 31 de octubre, día en que termina el plazo para presentar las candidaturas y la publicación de las mismas, y se regula en base al decreto de la Junta de Andalucía.

■ **Iniciativa turística recrea un día de pesca.** El Ayuntamiento de Ondárroa proyecta utilizar un barco pesquero que simulará la típica jornada de trabajo de los pescadores en el puerto de la localidad. Los turistas que participen en las excursiones realizarán algunas de las faenas propias dentro de barco, entre las que se incluyen desde la de pescar con diferentes artes y la labor de preparación de esta actividad, hasta la clasificación de las capturas que se obtengan durante la jornada.

Esta iniciativa, según afirmó el alcalde de la localidad, Loren Arkotxa, y su puesta en funcionamiento no tendrán coste alguno para las arcas municipales, ya que la firma propietaria del barco únicamente pide un lugar para fondearlo y que cuente con base en el puerto de Ondárroa.

El barco turístico servirá como reclamo para el turismo y generará la creación de algunos puestos de trabajo. El ayuntamiento prevé la posibilidad de ampliar sus funciones en el futuro.

El convenio al que alude el título de este estudio es el que se puede solicitar por parte de los trabajadores incluidos en el sistema de la Seguridad Social ante la Dirección Provincial de la Tesorería General de la Seguridad Social o la Administración de la Seguridad Social correspondiente, con la finalidad de completar los períodos de carencia necesarios para tener derecho a las prestaciones que se determinan, quedando obligados a pagar la cotización que corresponda, y que a continuación se detalla.

EL CONVENIO ESPECIAL EN EL SISTEMA DE LA SEGURIDAD SOCIAL (1)

SE encuentra regulado en la Orden de 18 de julio de 1991, BOE del día 30 siguiente (R.L. 1914), en vigor desde el día 1 de agosto de 1991.

Objeto.—Es la cobertura de las prestaciones de invalidez permanente y muerte y supervivencia, derivadas de enfermedad común y accidente no laboral, jubilación y servicios sociales. Se podrá incluir además la asistencia sanitaria, por enfermedad común, maternidad o accidente no laboral.

Personas que pueden suscribir el convenio

a) Los trabajadores que causen baja en el Régimen de la Seguridad Social en que estaban encuadrados y no queden comprendidos en cualquier otro Régimen del Sistema de la Seguridad Social que tenga establecido con aquél cómputo recíproco de cotizaciones.

b) Los pensionistas de invalidez permanente total para su profesión habitual que, con posterioridad a la fecha de efectos de la correspondiente pensión, hayan realizado trabajos determinantes de su inclusión en el campo de aplicación de alguno de los Regímenes que integran el Sistema de la Seguridad Social, y se encuentren en la situación prevista en el apartado anterior.

c) Los pensionistas que hayan sido declarados plenamente capaces o inválidos parciales, como consecuencia de un expediente de revisión

por mejorías, y los pensionistas de jubilación o invalidez permanente a quienes se anule su pensión en virtud de sentencia firme.

d) Los trabajadores que hayan causado baja en el correspondiente Régimen de Seguridad Social por causa de solicitud de una pensión.

Asimilación a la situación de alta.—Las personas que suscriban el Convenio Especial quedarán en situación asimilada a la de alta en el Régimen de Seguridad Social en que se haya suscrito el Convenio.

Requisitos para suscribir el Convenio Especial.—Son necesarios los siguientes:

Primero.—Solicitarlo ante la Dirección Provincial de la Tesorería General de la Seguridad Social o Administración de la Seguridad Social correspondiente en el plazo de *noventa días naturales*, que se computarán de la siguiente forma:

a) Con carácter general, a partir del día siguiente a la fecha de efectos de la baja en el Régimen de Seguridad Social en que se estuviera encuadrado.

b) En el supuesto de trabajadores que hayan causado baja en el correspondiente Régimen de Seguridad Social por causa de solicitud de una pensión, el plazo de noventa días se contará a partir de la fecha en que la resolución administrativa o sentencia judicial denegatorias del derecho a la pensión haya adquirido firmeza. Cuando se trate de pensión de jubilación, será necesario, en todo caso, que la misma se hubiese solicitado dentro de los noventa días siguientes al de los efectos de la baja.

c) Para los trabajadores que se encuentren percibiendo prestaciones económicas del nivel contributivo por desempleo, a partir del día siguiente a aquel en que se haya extinguido el derecho a dicha prestación.

d) Para los pensionistas que hayan sido declarados plenamente capaces o inválidos parciales, como consecuencia de un expediente de revisión por mejoría, y los pensionistas de jubilación o invalidez permanente a quienes se anule su pensión en virtud de sentencia firme, el plazo de noventa días se contará a partir de la fecha en que la resolución administrativa o sentencia judicial sean firmes.



Segundo.—Tener cubierto un período mínimo de cotización de *mil ochenta días* dentro de los siete años inmediatamente anteriores a la baja en el Régimen de la Seguridad Social de que se trate. Para la cobertura de dicho período, se tendrán en cuenta las cotizaciones efectuadas a otros Regímenes de la Seguridad Social que tengan establecido el cómputo recíproco de cotizaciones con el Régimen en que causó baja el trabajador, incluidas las que hubieran podido realizarse mediante otro Convenio Especial, siempre que no se superpongan, así como, en su caso, las cotizaciones efectuadas durante el período de percepción de las prestaciones por desempleo.

En el caso de pensionistas de jubilación e invalidez permanente, a quienes se les hubiera anulado el derecho a la pensión, el período mínimo de cotización deberá estar cubierto en el momento en que se extinguió la obligación de cotizar.

No será exigible el período mínimo de cotización a los trabajadores que causen baja con mo-

tivo de excedencia por cuidado de un hijo menor, conforme a lo dispuesto en el Estatuto de los Trabajadores.

Fecha de efectos del Convenio

a) Desde el día siguiente a aquel en que haya surtido efectos la baja en el Régimen correspondiente, para los casos de que se solicite con motivo de baja en el mismo o por baja con solicitud de una pensión con posterioridad.

b) Desde el día siguiente a aquel en que se haya extinguido el derecho a las prestaciones por desempleo, para los trabajadores que lo hayan solicitado con motivo de la extinción de las mismas.

En todo caso, el suscriptor del Convenio podrá optar entre las fechas indicadas o la correspondiente a la presentación de la solicitud del Convenio Especial ante la Entidad competente, entendiéndose siempre que, de no efectuarse tal opción, las fechas

de efectos del Convenio Especial serán aquéllas.

Cotización y base de cotización

La cotización por Convenio Especial será obligatoria desde la fecha de los efectos y mientras se mantenga la vigencia del mismo.

La base de cotización tendrá carácter mensual; en los supuestos en que fuese necesario tomar bases diarias, la base anterior se dividirá por 30.

En el momento de suscribir el Convenio Especial, el interesado podrá elegir cualquiera de las siguientes bases mensuales de cotización:

a) La base mínima de cotización por contingencias comunes vigente en el Régimen de la Seguridad Social en el que suscriba en Convenio.

Bien entendido que si elige la mínima no puede esperar después que la futura pensión a per-

cibir sea de una importante cuantía.

b) La base de cotización que sea el resultado de multiplicar por 30 el cociente de dividir la suma de las bases por contingencias comunes por las que haya cotizado el trabajador durante los trescientos sesenta y cinco días precedentes a aquel en que haya surtido efectos la baja o se haya extinguido la obligación de cotizar por el número de días a que se refiere tal cotización.

De tener acreditado un período de cotización inferior a trescientos sesenta y cinco días, se tomará el promedio de las bases correspondientes a los días de cotización.

c) Una base de cotización que esté comprendida entre las bases determinadas conforme a lo dispuesto en las letras a) y b) anteriores.

La base de cotización será redondeada conforme a las normas que rijan, en dicha materia, en el Régimen de la Seguridad Social en el que se haya suscrito el Convenio Especial

Cada vez que, durante el período de vigencia del Convenio Especial, las bases mínimas de cotización del Régimen de que se trate sean modificadas, la base de cotización correspondiente al Convenio podrá ser incrementada, como máximo, en el mismo porcentaje que hayan experimentado dichas bases mínimas, y el resultado se redondeará, por exceso o por defecto.

En ningún caso el importe de la base de cotización podrá ser inferior al de la base mínima establecida en el correspondiente Régimen de Seguridad Social, ni superior al importe establecido para la base máxima de dicho Régimen. ■

Fdo.: Rosario Escalante Zabala
Letrada de la Administración de la Seguridad Social



Sanidad a bordo

La hepatitis o inflamación del hígado es una enfermedad que puede aparecer a cualquier edad, tanto en hombres como en mujeres, y que por las especiales condiciones de vida a bordo y hábitos de los trabajadores del mar puede presentarse más frecuentemente en este colectivo que en la población general.

HEPATITIS

LAMAMOS hepatitis al proceso inflamatorio del hígado, que puede tener diferentes orígenes y que dependiendo de la causa y del grado de afectación, puede curar completamente, ser fulminante o hacerse crónico, en ocasiones generando en cirrosis e incluso en cáncer de hígado.

Los síntomas de una hepatitis aguda pueden ser, malestar, náuseas, vómitos, diarrea, fiebre, seguidos de orina oscura, color amarillento de la piel y ojos y aumento del tamaño del hígado, doloroso a la palpación. Pero en otras ocasiones se puede manifestar con síntomas leves que se parecen a los de una gripe, o incluso pasar completamente desaparecida.

En el análisis general de sangre aparece un aumento característico de las transaminasas.

Como ya hemos dicho las causas de la hepatitis son diversas. Dependiendo de su origen, variará la prevención y el pronóstico.

1. Hepatitis de origen infeccioso

1.1. Virus específicos de la hepatitis

1.1.1. Virus de la hepatitis "A"

La hepatitis "A" es una enfermedad limitada en el tiempo, de distribución mundial, que es más frecuente en áreas de higiene escasa y bajo nivel socio-económico. Se transmite casi exclusivamente por vía fecal-oral (consumo de agua y/o alimentos contaminados, utilización de utensilios contaminados por enfermos, mala higiene de las manos...). Existen países subdesarrollados donde la enfermedad es endémica, es decir, que está presente o que habitualmente permanece en la zona en todo momento.

El período de incubación de la enfermedad (tiempo transcu-

rrido desde el contagio hasta la aparición de los síntomas) oscila entre 15-45 días.

Los síntomas son los anteriormente descritos típicos de la hepatitis.

La prevención consiste primordialmente en adoptar medidas higiénicas: beber únicamente agua de la que se tenga la seguridad de que es potable, lavarse bien las manos después de ir al baño, lavar bien los objetos que utilice el enfermo, hervir bien los alimentos (verduras y mariscos). Las precauciones higiénicas son especialmente importantes por parte de los manipuladores de alimentos. Otra medida de prevención es la vacuna antes de viajar a países donde la enfermedad es endémica.

Este tipo de hepatitis suele curar espontáneamente, sin dejar secuelas en la mayoría de los casos, únicamente con reposo, pero en ocasiones puede ser fulminante y causar la muerte.

1.1.2. Virus de la hepatitis "E"

La hepatitis "E" es poco frecuente, y al igual que la hepatitis "A" se transmite por vía fecal-oral, fundamentalmente por agua contaminada. Suele curar espontáneamente, pero tiene una elevada mortalidad en mujeres embarazadas. Las medidas preventivas son las mismas que las de la hepatitis "A".

1.1.3. Virus de la hepatitis "B"

Ésta es una enfermedad endémica en el mundo entero, siendo las áreas de máxima endemicidad China, Sudeste de Asia y África Subsahariana.

Se transmite principalmente por vía parenteral, por ejemplo, transfusión sanguínea, agujas compartidas entre drogadictos, tatuajes, piercing (perforaciones en la piel), acupuntura, hojas de afeitar, cepillos de dientes...; otras formas de transmisión son a través del contacto sexual y transmisión de la embarazada al hijo.

El período de incubación oscila entre 30-180 días.

Los síntomas en fase inicial suelen ser fiebre, malestar, pérdida de apetito, náuseas y vómitos; posteriormente aparece ictericia (color amarillo de la piel). En ocasiones puede cursar asintomática y pasar desapercibida, siendo descubierta en una analítica posterior.

La mayoría de los pacientes (más del 90%) se recuperan totalmente, aunque en algunos casos puede ser fulminante, causando la muerte; en otros casos pueden quedar como portadores crónicos, que pueden seguir infectando, y en otros desarrollar una hepatitis crónica.

Prevención

1) Medidas higiénicas

* Evitar compartir jeringuillas (drogadicción) y útiles de aseo.

* Si se hacen tatuajes o perforaciones en la piel, es fundamental que el material utilizado sea de uso único y desechable.

* Evitar tener contactos sexuales de alto riesgo (prostitutas y drogodependientes) y conductas sexuales de riesgo, como el sadomasoquismo y el coito anal.

* Usar preservativos en todas las relaciones sexuales que no se mantengan con la pareja habitual.

2) Vacunación

Existe una vacuna que se recomienda a grupos de alto riesgo (personal sanitario, homosexuales, drogodependientes, pacientes en hemodiálisis y las parejas de las personas infectadas). Actualmente se está empezando a administrar desde la infancia.

1.1.4. Virus de la Hepatitis "D"

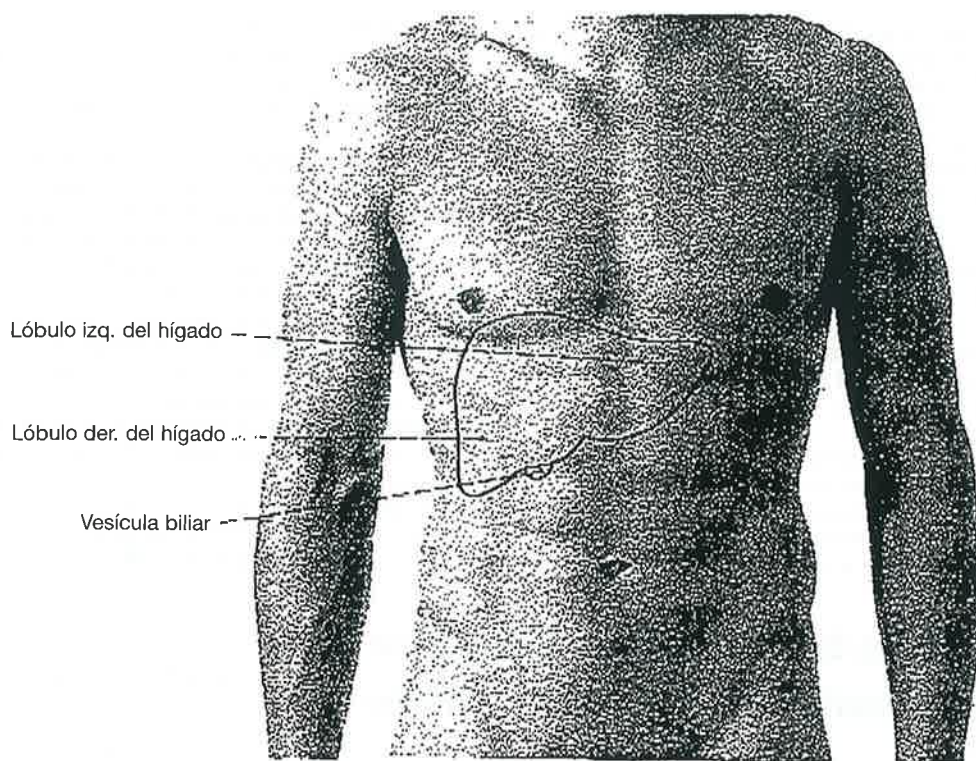
Por sí solo no produce enfermedad, sino que necesita la presencia del virus de la hepatitis "B".

La vía de transmisión, los síntomas y la prevención son las mismas que las de la hepatitis "B".

1.1.5. Virus de la Hepatitis "C"

La hepatitis "C" se transmite fundamentalmente por sangre. An-

POSICIÓN DE LOS ÓRGANOS



Fotografía de Atlas Sobota

tes, la causa más frecuente eran las transfusiones, pero esto ha disminuido considerablemente en la última década gracias a los controles en los donantes de sangre. En la actualidad, el consumo de drogas por vía parenteral es una causa frecuente de infección por el virus. La transmisión por vía sexual y de embarazada al hijo es poco frecuente. En casi la mitad de las personas que padecen esta hepatitis no se consigue identificar ningún factor de riesgo conocido.

El período de incubación oscila entre 15-150 días.

Los síntomas suelen ser leves o no existir, pero existen elevaciones fluctuantes de las transaminasas en el análisis de sangre.

En más de la mitad de los casos se hace crónica, y junto con la hepatitis producida por el alcohol, son las dos causas más frecuentes de cirrosis.

La prevención, con respecto a las medidas higiénicas, es la misma

que para la hepatitis "B", pero no existe vacuna.

1.2. Otros agentes infecciosos

Existen otros microorganismos, capaces de producir hepatitis o procesos similares a ella, como por ejemplo el virus de la fiebre amarilla, el virus de la mononucleosis o enfermedad del beso, el citomegalovirus, los parásitos como el que produce el paludismo...

2. Hepatitis no infecciosas

Son las llamadas hepatitis tóxicas, producidas por sustancias muy diversas.

* Fármacos: paracetamol, derivados del benceno, isoniacida, anticonceptivos...

* Setas.

* Alcohol.

* Otras.

2.1. Hepatopatía por alcohol

Conjunto de procesos que afectan al hígado, provocados por el consumo de alcohol. Constituye un problema sanitario de primer orden.

La mayoría del alcohol se metaboliza en el hígado. Un consumo continuado de alcohol durante más de cinco años, junto con otros factores implicados (sexo, factores genéticos, malnutrición...), constituye un riesgo de hepatopatía alcohólica.

Se puede considerar consumo de riesgo:

– Más de 6 cañas de cerveza / día.

– Más de 3 botellines de cerveza / día.

– Más de 1/2 botella de vino / día.

– Más de 3 copas de 45 ml de brandy, ginebra, ron o anís / día.

– Más de 2 vasos de 50 ml de whisky / día.

– Más de 2 copas de 45 ml de aguardiente, vodka o chinchón / día.

Éstos son valores aproximados para los hombres, y en el caso de las mujeres los valores deben reducirse a la mitad.

Las personas con consumo de riesgo pueden presentar los llamados estigmas cutáneos de hepatopatía crónica, que son los siguientes: arañas vasculares (manchas rojas en la piel), teleangictasias malares (enrojecimiento de las mejillas), aumento del tamaño de las parótidas o glándulas salivares y lesiones en las palmas de las manos, como enrojecimiento y contracturas.

El consumo crónico de alcohol produce diversas alteraciones en el hígado, pero las más frecuentes son: esteatosis (hígado graso), hepatitis alcohólica y cirrosis.

Los síntomas de la hepatitis alcohólica oscilan desde el paciente asintomático, hasta el fallo de la función del hígado. Típicamente presentan: falta de apetito, náuseas, vómitos, fiebre, ictericia y dolor a la palpación del hígado. En ocasiones puede llegar a aparecer hemorragia digestiva y afectación cerebral.

La prevención consiste en disminuir el consumo de alcohol y tener un buen estado nutricional.

2.2. Otras hepatitis

Existen otros procesos como el embarazo, cáncer..., que pueden cursar con hepatitis.

Ante la sospecha de hepatitis, ya sea por la aparición de los síntomas o ante la posibilidad de haberse contagiado, se debe acudir al médico para que pauté las recomendaciones necesarias. ■

Rita Trisancho Ajamil
M.^a Teresa Joven Rivero
Médicos del Servicio de
Sanidad Marítima
de Las Palmas

Creada la Comisión del Centenario de la Seguridad Social

Primera Feria Internacional de Seguridad y Salud en el Trabajo

Organizada por la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Gijón, con el apoyo del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, se va a celebrar del 23 al 27 de noviembre la I Feria Internacional de la Seguridad y Salud en el Trabajo (FISESA) en el recinto ferial de la citada ciudad asturiana, que cuenta con unas instalaciones de 130.000 metros cuadrados de extensión. Su objetivo es servir de instrumento para mantener en constante vigilia la atención de los obreros, empresarios, sindicatos y asociaciones patronales, así como a las autoridades competentes en materia de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, acercando a aquellos sectores industriales al conocimiento de las más avanzadas tecnologías aplicables a tal intento.

En FISESA, única feria de las que se celebran en España dedicada exclusivamente a la Seguridad y Salud en el Trabajo, pretende reunir a los fabricantes nacionales y extranjeros e importadores para España de equipos y tecnologías para la prevención de enfermedades profesionales. También se quiere contar con la participación de entidades públicas y privadas así como entidades médicas especializadas, mutuas patronales y empresariales y departamentos responsables de la homologación de la tecnologías de lucha contra los accidentes laborales y las enfermedades profesionales.

BAJO la presidencia del Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Manuel Pimentel, se ha constituido la Comisión para la Conmemoración del Centenario del Nacimiento de la Seguridad Social que se celebrará el próximo año. De esta Comisión forman parte todos los altos cargos del Departamento, así como diez representantes de otros organismos e instituciones públicas y privadas, agentes sociales y personalidades de prestigio en el ámbito de la Seguridad Social. Para los responsables del Ministerio de Trabajo, "el primer centenario de la Seguridad Social constituye la ocasión idónea para reflexionar, debatir y mejorar el conocimiento sobre la protección social en España y contribuir a su consolidación en el siglo XXI".

El primer antecedente de la protección social pública se encuentra en la Ley de Accidentes de Trabajo en la Industria de 30 de enero de 1900, más conocida como "Ley Dato". Con posterioridad a la misma fueron surgiendo un conjunto de seguros sociales obligatorios y de

naturaleza pública para hacer frente a los distintos riesgos sociales (vejez, enfermedad, maternidad, muerte, etc.) que se fueron contemplando en el marco del Mutualismo Laboral desarrollado a partir de 1946.

La necesidad, a finales de los años 50, de llevar a cabo la sistematización de la protección social existente mediante la ordenación de un Plan Nacional de Seguridad Social, en el que se integrarán de forma unitaria y coordinada todas las medidas anteriores, concluyó con el nacimiento del actual sistema de Seguridad Social, cuyos principios informadores se recogieron en la Ley de Bases de la Seguridad Social de 1963 que vio la luz el 1 de enero de 1967. Desde entonces y en base a la Constitución de 1978 se han ido introduciendo reformas dirigidas tanto a corregir problemas estructurales en los ámbitos de gestión y protección como a dar satisfacción a las necesidades asistenciales de los colectivos más desfavorecidos, a través de la universalización de la asistencia sanitaria o las prestaciones no contributivas. ■

El Congreso de Tráfico Marítimo y Manipulación Portuaria contará con 17 ponencias y 7 debates

EL VIII Congreso de Tráfico Marítimo y Manipulación Portuaria, que se celebrará del 8 al 12 de noviembre en Algeciras, dispondrá de 17 ponencias y 7 debates dentro de los 7 grandes capítulos en los que se desarrollará la reunión portuaria internacional, según recoge el programa elaborado por la Fundación Portuaria de la Bahía de Algeciras y Puertos del Estado.

El Congreso será inaugurado en la tarde del lunes 8 de noviembre con una conferencia del doctor del departamento de Economía del Transporte de la Universidad de Amberes, Willy Winkelmanns.

Los siete apartados previstos por los organizadores son el Tráfico de Contenedores, el Tráfico de Cabotaje, la Calidad de los Servicios Portuarios, las Telecomunicaciones y el Comercio Electrónico, la Competitividad en los Puertos, la Intermodalidad y, por último, los Puertos y la Cadena Logística. Cada uno de estos capítulos está compuesto por la exposición de ponencias y un debate sobre el tema en cuestión.



Durante el martes 9 se desarrollarán los tres primeros apartados del Congreso. En el primero de ellos, el Tráfico de Contenedores, se expondrán dos ponencias y un panel de debate dedicado al tráfico de contenedores en los puertos españoles. La primera ponencia correrá a cargo del representante del Instituto de Louisiana, Asaf Ashar, que disertará sobre la globalización del mercado y la concentración de operadores. A continuación, intervendrá el director de la Terminal de Maersk en Algeciras, Jorgen D. Nielsen, para hablar sobre las estrategias de desarrollo y la gestión de terminales de contenedores.

En el tema dedicado al Tráfico de Cabotaje se estudiarán las nuevas tendencias en las tipologías de buques y el cabotaje marítimo como alternativa al tráfico terrestre. El debate está dedicado a la incidencia de la liberalización del cabotaje. ■



Murimar convoca un concurso de felicitaciones navideñas

La Mutua de Seguros a Prima Fija (MURIMAR), fuertemente implantada en el sector marítimo pesquero, ha convocado un concurso de Felicitaciones de Navidad hechas por niños de hasta 10 años. Los trabajos se deberán enviar antes del 15 de noviembre a Murimar, Calle Orense n.º 58, 6.ª planta, 28020 Madrid.

Los trabajos se evaluarán según edades con premios de 15.000 y 20.000 pesetas. ■



CON EL MAR TODOS TENEMOS QUE DAR LA TALLA. LOS PECES Y TÚ.

La pesca desaparece. Hay que dejar crecer a los peces. Si no tienen el tamaño mínimo, no los compres, no los pesques.

nunca menos de...



Rape

30 cm.
(Mediterráneo)



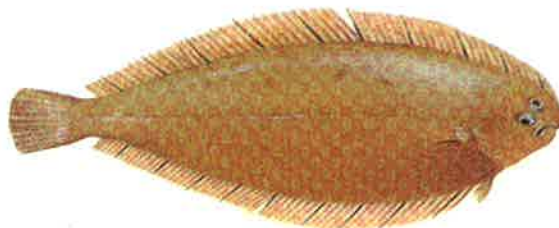
Japuta o Palometa

16 cm.



Sardina

11 cm.



Acedía

15 cm.
(Cantábrico y Noroeste - Golfo de Cádiz)



MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION
Secretaría General de Pesca Marítima

FROM

COMUNIDAD EUROPEA

Instrumento Financiero
de Orientación de la Pesca



¡Seguridad a toda máquina!

Para usted, la seguridad en el mar es esencial.
Para **MURIMAR**, también:

🏠 Sólo **MURIMAR**, la compañía aseguradora con más de 70 años de experiencia en el mundo marítimo, le puede ofrecer seguros y servicios diseñados a la medida de sus necesidades y de su embarcación.

🏠 Más de 120 delegaciones repartidas por todo el litoral español le esperan para informarle y atenderle como usted se merece.

🏠 Cuando busque seguridad, navegue con **MURIMAR**.
Llámenos y le informaremos:

 **(91) 597 18 35**



MURIMAR
MUTUA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

Orense, 58. 6ª Planta. 28020 MADRID
e-mail: murimar@nexo.es