

N.º 348 - MARZO 1997

MAR

JUAN CARLOS APARICIO, secretario de Estado de la Seguridad Social

"SE MANTENDRÁ EL RÉGIMEN ESPECIAL DEL MAR"



REDEROS ITALIANOS A LA VISTA

BRUSELAS BLOQUEÓ LAS AYUDAS A LA FLOTA

La mujer y el marisqueo profesional

Revista **MAR**

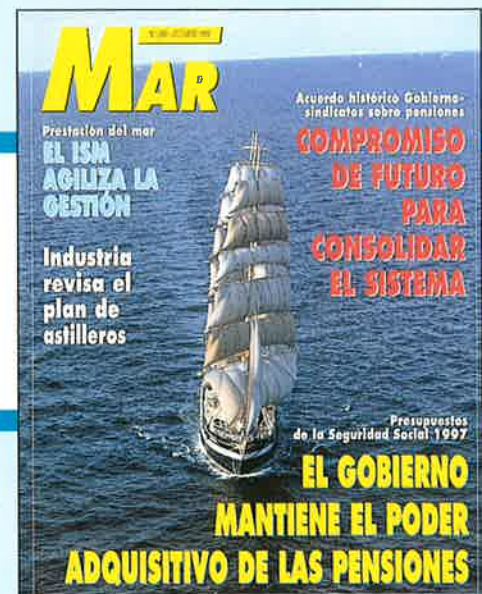
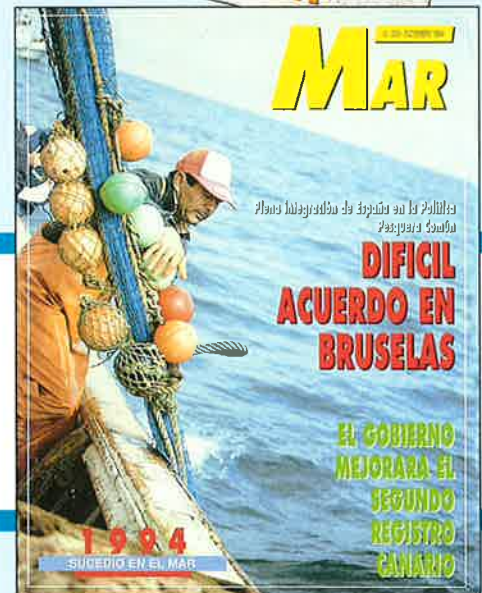
Génova, 20, 5º. 28004 MADRID
Telfs. 310 46 26 - 310 04 07

LA REVISTA DECANA DEL SECTOR MARÍTIMO PESQUERO

*Casi 20.000
ejemplares de tirada*

*La información
más completa*

*La publicidad
más rentable*



Edita:

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



H

A sido un mes tranquilo para el sector marítimo pesquero. Normalidad en la costa donde la importante flota que faena en aguas del caladero de Marruecos ya se ha acostumbrado a las paradas intermitentes que prácticamente se han extendido ya a dos meses. La Ministra de Agricultura y Pesca, Loyola de Palacio viajó a Rabat para mantener diferentes reuniones de trabajo con los responsables de la pesca de ese país con un objetivo claro. Marruecos es un vecino obligado en materia pesquera, existe una relación de interdependencia entre ambos países y, lo mejor es que las cosas se solucionen sobre la mesa en plan de cooperación.

A estas alturas del año, las miradas de la Administración española y de todo el sector marítimo-pesquero se hallan puestas en Bruselas donde es indispensable que se produzca un acuerdo inmediato sobre el IV plan de flota con el fin de desbloquear la concesión de ayudas y evitar graves perjuicios no solamente para los armadores sino para la actividad de muchos astilleros que viven de la renovación de este tipo de embarcaciones. La Secretaría General de Pesca Marítima está tratando de buscar una salida a esta actitud de Bruselas en materia de estructuras a la vez que se impulsa la elaboración de una nueva Organización Común de Mercado (OCM) para la pesca con especial incidencia en promover la calidad.

10 3 DIAS

PESCA, EMPLEO Y FLOTA

En este número de Mar ofrecemos una amplia entrevista con el secretario de Estado de la Seguridad Social, Juan Carlos Aparicio donde hace un análisis sobre el comportamiento de todo el Sistema pero con especial incidencia en las cuestiones que afectan más directamente al sector marítimo pesquero. Y, entre todas ellas, una clave. Juan Carlos Aparicio señala la continuidad del Régimen Especial del Mar atendiendo a las circunstancias específicas que afectan a este importante colectivo. Buena noticia para los pescadores en general que disfrutan con este sistema de una serie de ventajas sobre el Régimen General. Y buena noticia también el balance que hace Juan Carlos Aparicio sobre el comportamiento general del Sistema de la Seguridad Social que avanza su proceso de consolidación.

En materia sociolaboral, una noticia que se debe desarrollar en los próximos meses y que afectará tanto al colectivo de trabajadores

marítimos pesqueros como al resto de la actividad económica. Sindicatos y empresarios llegaron a un principio de acuerdo para la reforma laboral sin intervención de la Administración, aunque luego sea el gobierno quien deba dar forma normativa a los compromisos que se adopten. Y, entre todas las cuestiones a debate, una que ha sido, el eje de las negociaciones respondiendo también a una de las preocupaciones de los trabajadores y la propia Administración. Sindicatos y empresarios se hicieron concesiones mutuas para aumentar la estabilidad laboral potenciando los contratos indefinidos a cambio de reducir las indemnizaciones por despido. Habrá más contratos indefinidos, algo demandado por el mundo laboral y menos indemnizaciones. Nadie da duros por cuatro pesetas. ■

Vidal Maté



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.: 985 - 16 20 03), 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 CES ANALIZA EL SECTOR DE LA PESCA

Seriedad y rigor. Estas serían algunas de las calificaciones que se podrían dar al informe elaborado por el Consejo Económico y Social (CES) denominado Análisis Socioeconómico del Sector Pesquero.

En uso de las atribuciones y las funciones conferidas a este organismo, el Consejo Económico y Social tiene la elaboración de diferentes estudios e informes en el marco de los intereses sociales y económicos de los interlocutores sociales. Este trabajo responde al compromiso adoptado en el Pleno del CES del 19 de octubre de 1994 a propuesta del Grupo Tercero donde se hallan los representantes del sector pesquero.

El informe del CES se puede calificar como uno de los trabajos más completos que se han realizado en España en relación con la activi-



dad de la pesca. En sus páginas se abordan las cuestiones referidas a los recursos y su explotación, la situación y la evolución de las estructuras, el desarrollo de la acuicultura, los procesos de transformación y comercialización, la situación de los puertos pesqueros y, en conjunto, las implicaciones de esta actividad en el marco laboral.

Se trata de un informe completo en materia de información. Pero, sobre todo, es un trabajo importante que, en cada uno de los puntos, esboza una serie de reflexiones y recomendaciones donde, por encima de todo, de posicionamientos políticos, prima la cordura, el sentido común y la profesionalidad de sus redactores. El CES señala en su conclusión final que corresponde al Gobierno asumir la responsabilidad de las propuestas presentadas. ■

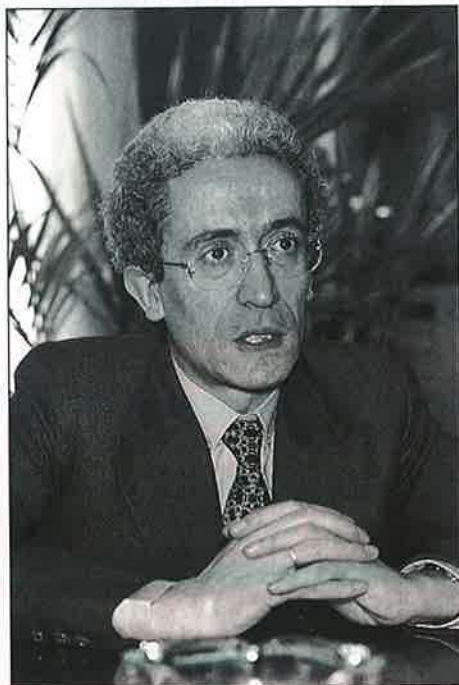


6 BRUSELAS BLOQUEA LAS AYUDAS A LA FLOTA

Desde el pasado uno de enero la Unión Europea no concede ayudas para la flota. Bruselas presiona para que se apruebe el IV Programa de Ordenación para el sector.

32 ENTREVISTA CON JUAN CARLOS APARICIO

El Secretario de Estado de la Seguridad Social asegura que se mantendrá el Régimen Especial del Mar.



47/50 INVESTIGACIONES DEL INSTITUTO ESPAÑOL DE OCEANOGRAFIA

El IEO ha intensificado sus campañas de investigación en la plataforma continental.

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

Director general: Rafael Mateos Carrasco.

Director: Vidal Maté.

Redacción: Raúl Gutiérrez, Inés Otero, Mery Varona y Concha Hernández Carazo. **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:** Puigxuriguas, 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. (965) 32 51 03. **Gulpízuca:** 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 Louralros, 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. **Malilla:** Casa del Mar. Avda. de la Marina Española, 7 - Tel. (95) 267 88 00. **Santa Cruz de Tenerife:** Avda. de Anaga - Tel. (922) 27 11 50. **Santander:** Casa del Mar. Avda. Sotileza, s/n - Tel. (942) 21 46 00. **Sevilla:** Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. **Tarragona:** Casa del Mar. Fco. Bastos, s/n - Tel. (977) 22 71 66. **Valencia:** Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16. **Vigo:** Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. (966) 29 09 50. **Vilagarcía de Arosa:** Casa del Mar. Avda. de la Marina, s/n - Tel. (966) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

Redacción y Administración: Génova, 20, 5.ª planta. 28004 MADRID. Teléfonos 310 04 07 y 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 319 91 34. María Victoria Ugarte.

Imprime: ARTEGRAF. Sebastián Gómez, 5. 28026 MADRID. Depósito Legal: M. 16516/1963. N.I.P.O.: 205-97-001-2

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

LA COMISIÓN **LAS** PARALIZÓ **AYUDAS** PARA LA FLOTA

La medida afecta a todos los países miembros

El 30 de abril es la fecha tope fijada por la comisión para la aprobación del IV Programa de Orientación Plurianual (POP) para la ordenación de la flota comunitaria. Si para esa fecha se logra entre los países miembros un acuerdo sobre las nuevas directrices, Bruselas reanudará la concesión de ayudas a todos los países miembros para el sector. Si no hay acuerdo, la situación se agravaría en el caso de que Bruselas mantenga su actual criterio de aplicar las sanciones a todos los países por igual al margen de cuál haya sido el comportamiento de cada Estado miembro a la hora de cumplir con sus compromisos.

UN poco de historia. A finales del pasado año, los países miembros de la Unión Europea intentaron sin éxito ponerse de acuerdo para la elaboración del IV POP por el que se fijan las condiciones por las que se debe mover el conjunto de las flotas comunitarias y las de cada país. Entre otras medidas, se especifican las reducciones de esfuerzo pesquero para cada caladero.

Ante la falta de un compromiso, el sector de la pesca comunitaria llegó a finales de diciembre con el III POP ya terminado y sin que se hubiera aprobado el siguiente. En esta situación, el sector dio por hecho que en realidad se iba a prorrogar el III POP durante unos meses, hasta que se aprobase el si-

guiente. Pero, frente a estas expectativas, la comisaria de Pesca Emma Bonino remitió una carta a cada Estado miembro por la que se comunicaba simplemente que no se había llegado a un acuerdo sobre el nuevo programa a la vez que había terminado el anterior. En consecuencia, el sector de la flota pasaba a encontrarse sin un instrumento para esa gestión de los fondos, razón por la cual se bloqueaba la concesión de las ayudas para la reordenación del sector.

En España, la medida impuesta por la comisaria Emma Bonino ha supuesto en los últimos meses una avalancha de expedientes que se amontonan en las mesas de las diferentes Administraciones. La situación no es grave si para el 30 de abril los países miembros llegan a un compromiso con las auto-

**DE MOMENTO NO CONCEDE
SUBVENCIONES HASTA QUE
QUE SE APRUEBE EL
IV PROGRAMA PREVISTO
PARA EL 30 DE ABRIL
COMO FECHA TOPE**

ridades comunitarias. Pero si no hay entendimiento, la situación se puede complicar.

Medios del sector de la pesca consideran que la decisión de paralizar la concesión de ayudas hasta que no se apruebe el IV Programa, es simple y llanamente una posición de presión o chantaje por parte de la comisaria



España rechaza esta medida por estimar que no se puede tratar a todos los países por igual. El sector español cumplió el programa de reordenación de flota.



para que haya acuerdo en abril. En los mismos medios se estima que lo más lógico hubiera sido prorrogar el programa anterior.

Durante los últimos años, en diferentes ocasiones, la Administración comunitaria procedió a la suspensión de ayudas para uno o varios países comunitarios en base a su cumplimiento o no de los programas de ordenación de flota previstos y aprobados por Bruselas. Casi siempre esos parones en las ayudas obedecieron al no ajuste en lo que se refiere a la política de construcciones. Una vez que el Estado miembro puso al día su plan, volvieron las ayudas.

La actual decisión de la Comisión es diferente. Se han suspendido las ayudas argumentando que no hay ningún programa en vigor, aunque lo lógico, como sucede en otras muchas acciones en esta misma dirección, es que se hubiera prorrogado el anterior. Por este motivo, han llovido las críticas contra la actitud de Emma Bonino y especialmente desde España. La Administración ha tratado directamente de enmendar la situación llegando a considerar de emprender acciones frente a Bruselas por si la Comisión se había tomado exceso de prerrogativas. Pero, no hay razón para ese recurso, en opinión de medios cercanos a la Administración si se parte de que en este momento el sector de la pesca se halla sin ningún plan.

Junto al malestar de la propia Administración por esta situación, igualmente se

han manifestado en contra con interpelaciones en el Senado y en el Congreso los grupos socialistas y los nacionalistas vascos.

La actual situación en el bloqueo de las ayudas tiene todos los visos que responden a una medida de presión de Bruselas para sacar adelante sus objetivos. Lo que no es comprensible en medios pesqueros es que esa represalia se adopte contra todos los países por igual sin diferenciar si un Estado miembro cumplió o no con sus objetivos en el programa anterior.

Se da la circunstancia de que, en el III Programa, los únicos países que cumplieron con todas las exigencias fueron Portugal, Dinamarca, Alemania y España tanto en lo que afecta al tonelaje como a la potencia. Otros países como Bélgica, Grecia y Francia han cumplido parcialmente mientras Italia, Irlanda, Holanda y el Reino Unido han incumplido ambos requisitos. Se da el caso de Holanda que ha llegado a incrementar el tonelaje de su flota mientras el Reino Unido solamente ha reducido su tonelaje el 2% y su potencia el 9% cuando la obligación era de hacerlo un 20%.

Del cumplimiento del III Programa se puede deducir que los países del sur han cumplido sus compromisos y que no lo han hecho los del norte. En el fondo, en lo que afecta a España, la situación es clara. El norte quiere seguir pescando más para vender en el mercado del sur. ■

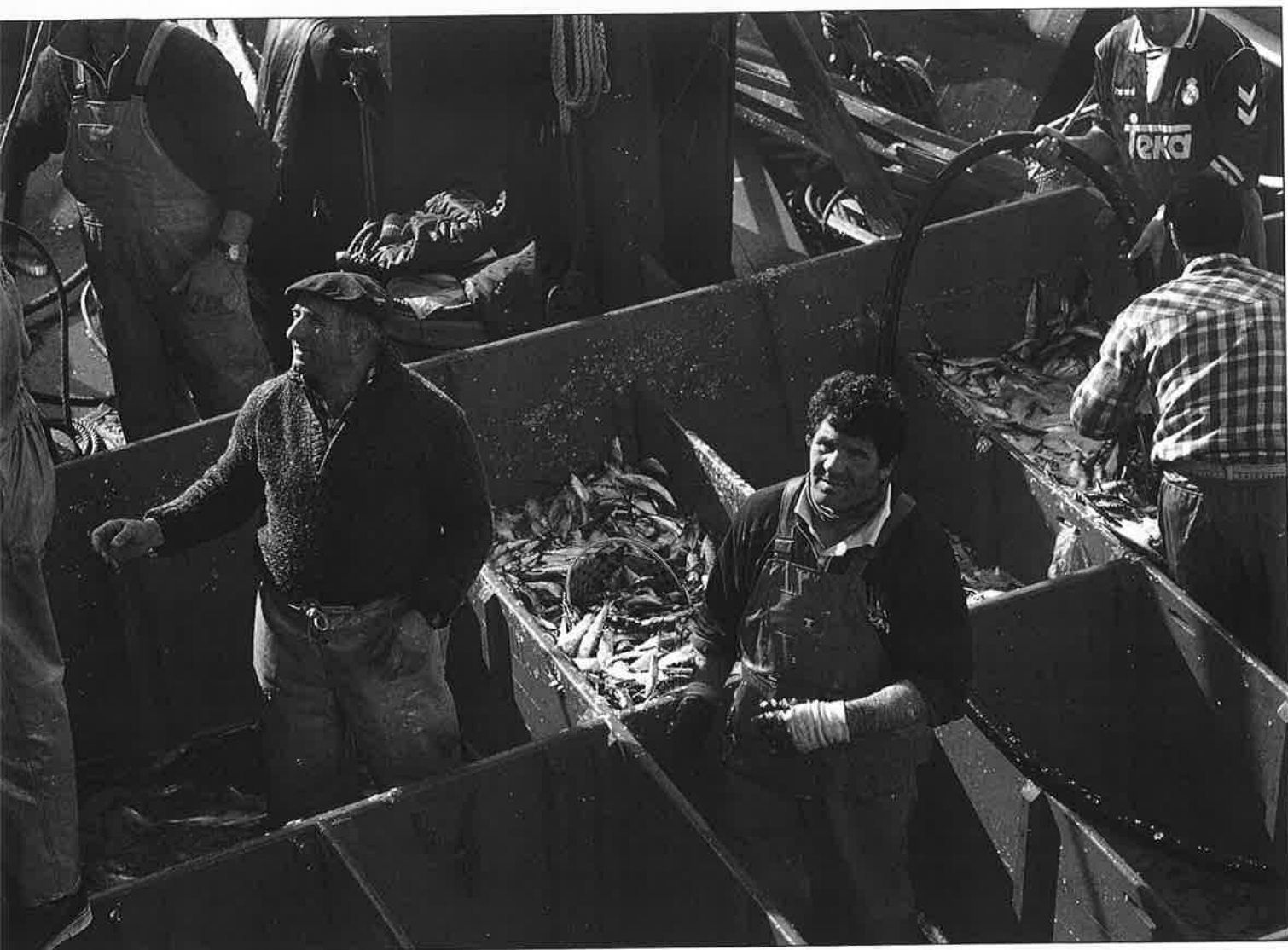
V. M.

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a través de la Secretaría General de Pesca ha elaborado un primer borrador para la nueva Organización Común de Mercado (OCM) para los productos de la pesca. Esta nueva OCM se ha debatido en primera instancia con los responsables de la pesca en Francia con el fin de aunar criterios y tratar de mantener posiciones similares en los puntos de interés para el sector. España defiende, entre otras cuestiones, una política para los productos de la pesca basada en la calidad y en la diferenciación de los mismos en función de su procedencia, evitando los engaños a los consumidores. Se plantea un mayor control a la hora de las importaciones y la necesidad de que en el marco comunitario no se puedan comercializar productos de terceros países cuya pesca se halla prohibida en aguas de la UE. España apoya la potenciación de las organizaciones de productores tanto en el ámbito nacional como a través de las empresas mixtas.



Cuenta atrás para la reforma de la Organización Común de los Mercados pesqueros

ESPAÑA APUESTA POR LA CALIDAD, EL CONTROL Y LAS ORGANIZACIONES DE PRODUCTORES



PARA el director general de Estructuras y Mercados Pesqueros, Abelardo Almécija, España se juega mucho en una buena OCM para los productos de la pesca siempre que se logre una diferenciación de lo que es un producto de calidad frente a muchas importaciones.

En este primer documento propuesto para la aprobación de la nueva OCM para los productos de la pesca, en primer lugar se plantea la necesidad de un aumento en el presupuesto destinado a la misma que actualmente no supera el 0,1% de todas las

ayudas pagadas por el Feoga-garantía. La Administración española defiende que la asignación se multiplique al menos por cuatro. Las ayudas significan solamente el 2,5% del valor de toda la producción pesquera cuando en el caso de la agricultura suponen en el peor de los casos el 20% de los ingresos de una explotación llegando a superar una media del 30%.

Desde la Secretaría General de Pesca se propugna el fomento de las organizaciones interprofesionales para que cumplan el papel de regulación y ordenación de mercados para el que se deben constituir. La Administración espera que, con la

modificación introducida a la Ley aprobada en tiempos del PSOE, ya sea posible su desarrollo.

Un tercer aspecto que se plantea es la potenciación de campañas de promoción mucho más cercanas a la realidad dirigidas bien a un producto muy concreto o en una zona muy determinada.

La Administración española pretende un mejor trato en la nueva OCM para las empresas mixtas que suponen ya un peso muy importante en el conjunto de los desembarcos comunitarios. España censura que se potencie este tipo de sociedades y que luego se califiquen simplemente como de un tercer

país. Por este motivo se reclama para las mismas un mejor tratamiento sobre todo en lo que se refiere a la posibilidad de formar organizaciones de productores. Finalmente, entre otras grandes líneas en la nueva OCM se quiere potenciar el desarrollo de un comercio responsable con respeto a todas las medidas de conservación de los recursos pesqueros. España quiere un mayor seguimiento y control de los operadores en este sector para desincentivar el aventurerismo. Se quiere consolidar el operador estable que no quiere solamente hacer negocio de una determinada coyuntura. En esta línea es objetivo de esta

nueva OCM el extender a nivel mundial las normas aplicables a especies similares a las comercializadas en la Unión Europea. Una idea clara es la necesidad de aplicar respeto a las tallas mínimas para la comercialización de determinados productos pesqueros.

Los cinco pilares

La nueva OCM estará fundamentada en cinco principios básicos: las normas comunes de comercialización, las Organizaciones de Productores Pesqueros, el régimen de precios, régimen de ayudas y los intercambios con países terceros.

■ **Normas de comercialización.**- Se plantea la posibilidad de extender las normas comunes de comercialización a nuevos productos. Entre otros, se propugna su extensión al pulpo congelado, calamar congelado, merluza congelada, filetes de merluza congelados, pota *Illex* congelada, pez espada fresco y congelado, fletan negro congelado, bacalao salado y conservas de anchoa. Igualmente se deberían incluir algunos productos de la acuicultura con el fin de considerar también su intervención en determinados momentos del mercado. Serían de interés la trucha o el mejillón. Finalmente, se apunta la posibilidad de incluir también especies vivas cultivadas.

Un punto importante en la política de comercialización es el referido a la identificación de los productos de la pesca. En la Secretaría General de Pesca hay un gran interés para que el consumidor pueda saber en cualquier momento qué es lo que está comiendo o comprando, su procedencia, para lo cual es indispensable la diferenciación e identificación de las piezas así como su normalización y tipificación. Es fun-



damental por ejemplo saber su origen o las artes con que han sido capturados. De esta forma, el consumidor podrá elegir un producto sabiendo exactamente su origen o su calidad.

■ **Organizaciones de productores.**- La Administración pretende un fuerte impulso de las organizaciones de productores donde tienen que entrar productores, transformadores y comercializadores. La Administración española reconoce cuál es la situación de partida y pretende que a partir de cooperativas, asociaciones de todo tipo y, sobre todo de las Cofradías de Pescadores, sea posible su transformación en Organizaciones de productores.

En esta línea para potenciar este tipo de estructuras la propuesta de la nueva OCM hace una reflexión sobre el papel que ya están jugando en el mercado las empresas mixtas a las que, tras el apoyo inicial en su constitución se les deja después abandonadas. España plantea que



también se puedan constituir organizaciones de productores en las empresas mixtas y que se puedan formar igualmente este tipo de estructuras con carácter transnacional.

En este mismo punto, el proyecto de OCM apoya una serie de modificaciones para las organizaciones de productores cuando presente

planes para la mejora de la calidad de los productos frescos. La Administración sigue en su propósito de promover un "label" de calidad siempre que sea posible para determinadas especies.

■ **Régimen de precios.**- El proyecto contempla una modificación para el



sistema de cálculo de los precios de orientación. Actualmente se forman teniendo en cuenta las tres últimas campañas y las tendencias del mercado. Frente a estos criterios se plantea que los precios se formen considerando un período de referencia de cinco años y que se suprima la consideración aleatoria de la "tendencia del mercado".

Para el cálculo de los precios de referencia se deberán tener en cuenta los datos referidos al mercado mundial y no solamente al comunitario. Es necesario que sea un cál-

culo ágil para poder afrontar con rapidez los cambios en un mercado.

Finalmente se propugna la total obligatoriedad de que se cumplan los precios de retirada por parte de las organizaciones de productores ya que hay algunas que no hacen y otras que prescinden de los mismos. Igualmente se hace indispensable una simplificación de la metodología para aplicar las reglas de extensión a los no afiliados para que se pueda proteger mejor el mercado ante posibles interferencias.

■ **Régimen de ayudas.** La propuesta de nueva OCM pretende entre sus objetivos lograr una mayor agilidad a la hora de actuar en los mercados. Actualmente, el sistema de ayudas pasa obligatoriamente por los trámites de la Comisión. Se propugna que esas ayudas puedan ser concedidas inicialmente por cada Estado miembro con un control posterior por parte de la Comisión.

Actualmente, la industria se abastece aproximadamente en un 50% con productos de

la pesca importados. El objetivo de la nueva OCM en este punto es lograr un sistema de contratos intersectoriales con ayudas que vinculen a productores y a los transformadores para lograr una mayor cantidad de venta de materia prima comunitaria.

Finalmente, entre otras medidas se reclama un aumento en las cantidades susceptibles de retirada en un mercado. La Administración española vería positivo y suficiente que se llegase a un límite del 25% de la producción comercializada. Igualmente se propugna la ayuda al almacenamiento privado de los productos congelados como instrumento para una mejor gestión de los mercados.

■ **Régimen de intercambios.** La Administración es consciente de que, con los compromisos de la antigua Ronda Uruguay en la mano, cada día son mayores las importaciones de productos de la pesca causando en muchos casos graves distorsiones en los mercados comunitarios.

Frente a esta situación irreversible, la nueva OCM señala la conveniencia de poner en marcha medidas legales con el fin de salvaguardar la competitividad de los productos comunitarios, entre las que se hallarían las cláusulas de salvaguardia u otras medidas de vigilancia. Es fundamental un buen seguimiento de las importaciones para poder actuar en todo momento con rapidez. Los responsables de la Administración española en materia pesquera plantean en esta propuesta la conveniencia de aumentar los controles técnico-sanitarios en frontera para impedir las importaciones masivas que provoquen la pérdida de competitividad en el mercado interior. ■

V.M.

El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales espera ahorrar 181.718 millones



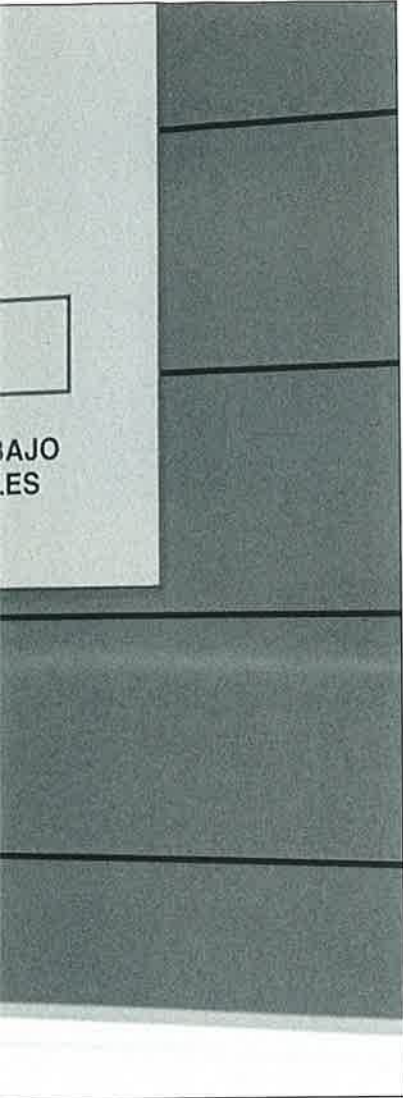
MINISTERIO DE T
Y ASUNTOS SO



“La mejor manera de proteger los derechos de los más desfavorecidos es luchar contra el fraude social. No puede haber privilegios”.

Así de contundente se ha manifestado el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Javier Arenas, quien desde el comienzo de su gestión al frente de este Departamento ha mostrado, junto con su equipo, una decidida voluntad de acabar con el fraude tanto en la Seguridad Social como en la percepción de las prestaciones por desempleo. Según Arenas hay un principio general que es el cumplimiento de la ley y a ello estamos obligados todos. La aplicación de las medidas del Plan de Lucha contra el Fraude, aprobado por el Gobierno el 5 de julio de 1996, ha supuesto para el Ministerio de Trabajo un ahorro de 88.668 millones de pesetas sólo en el segundo semestre del pasado año. Para 1997, las previsiones de ahorro por este mismo concepto están cifradas en casi 182.000 millones.

**SE INTENSIFICA
LA LUCHA
CONTRA
EL FRAUDE**



contenían 30 métodos a ejecutar por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. El objetivo de estas medidas es mejorar la gestión de este Departamento, prestar un mejor servicio al ciudadano y propiciar la contención del gasto público.

Animados por estos resultados los responsables del Ministerio de Trabajo han redoblado sus esfuerzos de vigilancia y han puesto bajo investigación a un total de 373.000 perceptores de prestaciones sociales por posible cobro irregular de las mismas. Estas presuntas anomalías fueron detectadas merced al cruce de datos entre la Seguridad Social y Hacienda, correspondiendo la cifra más alta de las presuntas irregularidades, un total de 129.000, al cobro ilegal de complementos por mínimos. Según los datos detectados estos pensionistas no tienen la insuficiencia económica requerida para el cobro de estos complementos. Para aclarar la situación se les ha pedido a todos ellos una revisión de su documentación. En doscientos casos estos perceptores han presentado rentas superiores a los 3 millones y en algún caso se ha detectado que contaban con patrimonios superiores a los 200 y 400 millones.

Como es sabido, el complemento de mínimos se paga a los jubilados que no han cotizado durante su vida laboral las cantidades suficientes para tener derecho a la pensión mínima contributiva, cifrada para este año en 64.505 pesetas mensuales. La Seguridad Social les abona la diferencia hasta llegar a esta cantidad. Solamente por este concepto el Sistema paga 700.000 millones de pesetas. De confirmarse el fraude en estos 129.000 ca-

sos el ahorro supondría unos 7.000 millones.

Otros fraudes

También se han detectado otras formas fraudulentas de recibir percepciones, según el informe del Ministerio de Trabajo. Los cruces informáticos han detectado que 115.000 personas cobran indebidamente prestaciones familiares por hijo a cargo. En este sentido el Ministro Arenas ha pedido la colaboración de las Comunidades Autónomas que tienen transferida esta gestión para que vigilen el control de los datos de los beneficiarios.

En el cruce de datos con el Ministerio de Justicia para la comprobación de las defunciones de pensionistas el Ministerio de Trabajo ha encontrado otra bolsa de fraude. Por este concepto, la Seguridad Social reclama la devolución de 200.000 mensualidades correspondientes a 91.000 pensionistas fallecidos. Para controlar el fraude en el cobro de las incapacidades temporales, el Ministerio de Trabajo ha constituido los Equipos de Valoración de Incapacidades, (EVIS) y ha fir-

mado convenios con las Comunidades Autónomas y está en vías de redacción un nuevo reglamento que refuerza el papel de las Mutuas de Accidentes de Trabajo.

Evaluación de las medidas contra el fraude

Según los datos presentados por el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales de evaluación de las medidas contra el fraude en el segundo semestre de 1996, el ahorro alcanzado en la gestión de la prestación familiar por hijo a cargo se ha cifrado en 1.924 millones de pesetas. También en el apartado de las prestaciones contributivas el esfuerzo gestor en la prestación de Incapacidad Temporal ha supuesto un ahorro sobre el gasto previsto (gasto real de 1995 incrementado en un 4%) de 8.000 millones de pesetas.

En las cotizaciones a la Seguridad Social ha supuesto 12.518 millones de pesetas y en las prestaciones por desempleo el ahorro producido por un menor coste de las prestaciones por desempleo asciende a 63.069 millones de pesetas. Sobre este tema el Ministerio de Trabajo va a ejercer un mayor control y para ello ha pedido a las Direcciones Provinciales del INEM que comprueben la disponibilidad para trabajar de las personas que perciben el desempleo así como que se efectúe el control de la cartilla de parado mensualmente y no trimestralmente como se venía haciendo hasta ahora.

Por lo que se refiere a las prestaciones no contributivas el 3,4% de



Javier Arenas,
Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales

La aplicación de las medidas contra el fraude social y la morosidad en los pagos a la Seguridad Social supuso un ahorro de 88.668 millones de pesetas en el segundo semestre de 1996, según el informe presentado por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Javier Arenas, el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Juan Carlos Aparicio y el Secretario General de Empleo, Manuel Pimentel, en el que también se avanza que el ahorro estimado para todo el año 97 por la aplicación de dichas medidas alcanzará la cifra de 181.718 millones de pesetas.

El Plan de Lucha contra el Fraude fue aprobado por el Consejo de Ministros el 5 de julio del pasado año y en él se

las revisiones practicadas en 1996 ha supuesto la extinción de derecho y el 1,3% la suspensión del pago a expensas de acreditación de requisitos y el 11% la modificación de la prestación a la baja. En este apartado para el que se ha pedido la colaboración de las CCAA se han detectado 38.000 pensiones que deberán ser revisadas.

También las subvenciones se están revisando desde el año 1993. La lentitud del procedimiento ha aconsejado que una de las medidas de lucha contra el fraude sea la puesta en marcha de un procedimiento de reintegro más ágil y eficaz y la creación de una Unidad Especial de seguimiento y control de las subvenciones. En 1996 se ha reclamado el reintegro de 20 millones de pesetas. También se va a revisar la política de ayudas a las Organizaciones No Gubernamentales.

En el control de la morosidad el importe de la deuda afectada por la medida de iniciar un procedimiento para reducir la morosidad del sector público con la Seguridad Social sería de 121.580 millones de pesetas, habiéndose recaudado, en 1996, 11.157 millones de pesetas.

En resumen, el conjunto de la aplicación de estas medidas ha supuesto durante el segundo semestre de 1996 un ahorro estimado de 88.668 millones de pesetas, sin incluir los meses de noviembre, diciembre y prestaciones de incapacidad temporal y por desempleo.

Previsiones para 1997

Las previsiones de ahorro derivado de la aplicación de



*Manuel Pimentel,
Secretario General del Empleo*

estas mismas medidas de lucha contra el fraude y la morosidad para el presente año son de 181.718 millones de pesetas que se distribuyen en los siguientes capítulos: en las prestaciones contributivas el ahorro de la Seguridad Social ascenderá a 75.000 millones de pesetas. El mayor ingreso en las cotizaciones superará los 21.708 millones de pesetas si bien dicha cantidad se deriva en su casi totalidad de los ingresos que tiene previsto con el funcionamiento de la nueva empresa de gestión del patrimonio de la Seguridad Social procedente de los bienes embargados por impagos y que es lo que se conoce como patrimonio ocioso.

En el capítulo de prestaciones no contributivas trasladando los datos del año 1996 a 1997 supondrá que el ahorro en pensiones extinguidas será en torno a 5.110 millones de pesetas, en pensiones suspendidas, aproximadamente a 1.660 millones y en reducción de cuantía en torno a 3.125 millones de pesetas. En total, 9.890 millones de pesetas.

En las Prestaciones por Desempleo el menor coste de

estas prestaciones se traducirá en 75.120 millones.

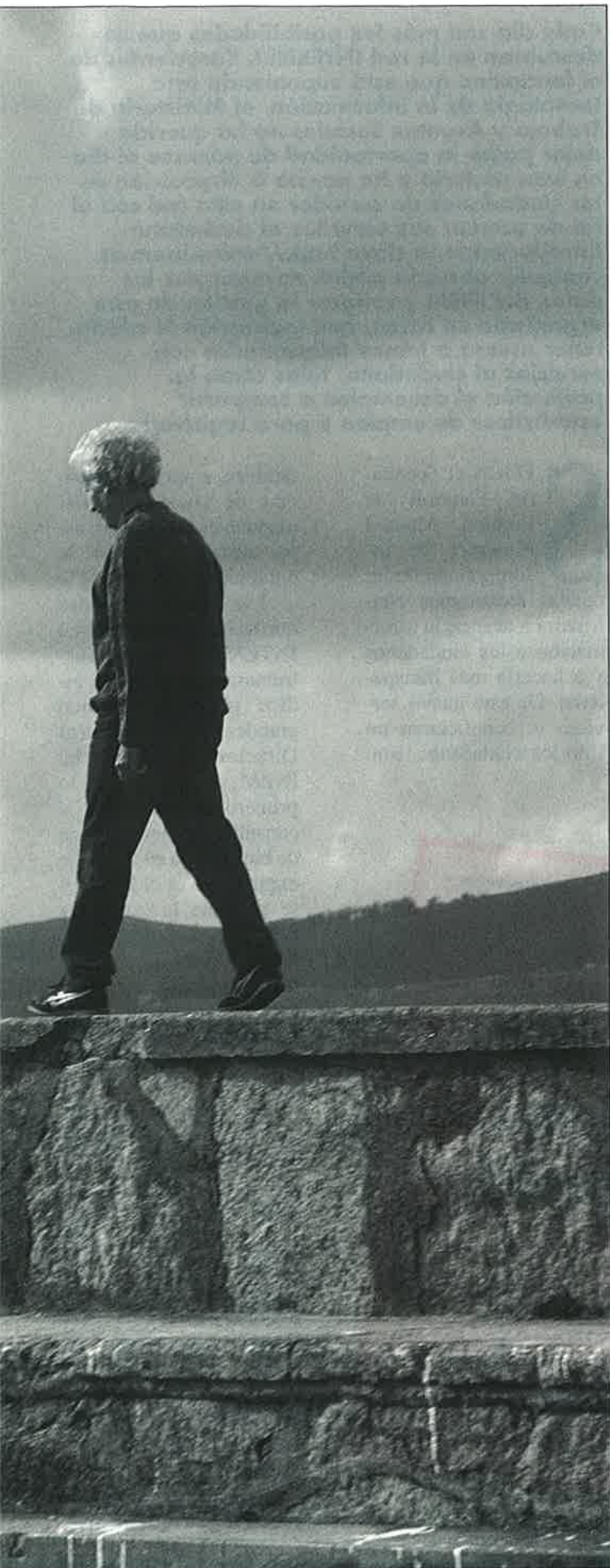
Además del ahorro total estimado, ya citado de 181.718 millones, debe tenerse en cuenta los siguientes: desde el punto de vista de la gestión, se producirá un ahorro derivado de la aplicación de medidas tan importantes como la nueva regulación para la adquisición y pérdida de beneficios de la Seguridad Social o la imputación a todos los responsables del cumplimiento de la obligación de cotizar, de recargos de mora y apremio a favor de la Seguridad Social.

Tampoco hay que olvidar los resultados de los cruces de ficheros del INSERSO con otras entidades públicas para el control de las prestaciones no contributivas, o del establecimiento de un procedimiento de reintegro que imprima más celeridad y garantías a las devoluciones a la hacienda pública de las cantidades concedidas en concepto de subvención y no utilizadas o empleadas indebidamente.

Nueva Ley de Inspección

Otro de los aspectos que están cuidando especialmente los responsables del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social para luchar contra el fraude es la implantación de una nueva Ley Ordenadora de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social (LOIT) que sustituya la vigente normativa que data de 1962. Esta nueva Ley integrará las competencias del Estado y de las Autonomías. El principio de cooperación institucional entre las administraciones estatal y autonómica a través





de dos órganos de participación y colaboración como son la Conferencia Sectorial de Asuntos Laborales y las Comisiones Territoriales de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, es uno de los aspectos más relevantes del nuevo Proyecto de Ley Ordenadora de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social (LOIT), que ha aprobado el Consejo de Ministros a propuesta del titular de Trabajo y Asuntos Sociales.

Estos dos mecanismos de articulación facilitarán la participación de ambos bloques de las administraciones en la dirección de la Inspección, que podrá programar así sus actividades con carácter unitario y mediante una programación previa, superando con ello las acciones aisladas derivadas de las denuncias y reclamaciones de los organismos afectados.

Es de destacar en este diseño de "administración común" el carácter integrador del sistema de la Inspección en el marco del desarrollo del proceso autonómico, potenciando las competencias de ejecución de las facultades propias de las Comunidades Autónomas en las materias en que ostentan la titularidad sancionadora, y reforzando la capacidad indagatoria y de control en el ámbito del régimen económico de la Seguridad Social como materia que corresponde a la Administración del Estado.

Una Inspección modernizada.

Con este proyecto de Ley Ordenadora se sustituye la actualmente en vigor desde 1962, y se justifica ampliamente por la necesidad de formular un instrumento legal que permita a la Inspección responder a las nuevas formas de fraude social y prácticas irregulares en materia de Seguridad Social, tanto en el plano de la recaudación como en

el de las prestaciones, al tiempo que prevee los instrumentos normativos para responder a los nuevos retos en el campo de la prevención de riesgos laborales.

En este proyecto integral de lucha contra el fraude, la LOIT establece la interconexión permanente entre la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y otros sectores de las Administraciones Públicas, especialmente con la Inspección Tributaria, y los gestores de recursos públicos de las prestaciones sociales al objeto de atajar los fraudes tanto en su vertiente recaudadora como en la del gasto.

La LOIT, por tanto, permitirá una Inspección modernizada en el aspecto estructural, organizativo, tecnológico, y en su capacidad de acción. Se incorporan nuevas fórmulas de organización y desarrollo de la acción inspectora, reforzando el principio de unidad de función y de actuación programada. Asimismo se introducen mayores garantías de seguridad jurídica para los ciudadanos, especialmente en el nuevo tratamiento de la obstrucción a la actividad inspectora, y en la actuación liquidatoria de la Inspección en materia de Seguridad Social.

Cuerpo de Subinspectores.

Para hacer frente a estos retos, junto al tradicional Cuerpo Superior de Inspectores de Trabajo y Seguridad Social, se crea el Cuerpo de Subinspectores de Empleo y Seguridad Social, con lo que se da fundamento legal a los cometidos del anterior Cuerpo de Controladores Laborales, actualizando sus funciones inspectoras de apoyo y colaboración en el Sistema de Inspección de Trabajo y Seguridad Social en el que pasan a estar integrados, en dependencia técnica de los Inspectores. ■

Concha Hernández Carazo

<http://www.inem.es>

Para acercar sus servicios al ciudadano

EL INSTITUTO NACIONAL DE EMPLEO EN INTERNET

Cada día son más las posibilidades que se descubren en la red INTERNET. Conscientes de el fenómeno que está suponiendo esta tecnología de la información, el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales no ha querido dejar pasar la oportunidad de ponerse al día en esta materia y ha puesto a disposición de los ciudadanos un servidor en esta red con el fin de acercar sus servicios al ciudadano. Introduciendo la clave <http://www.inem.es>, cualquier persona podrá navegar por los datos del INEM y conocer la gestión de este organismo en cifras, qué legislación le afecta, tener acceso a temas relacionados con servicios al ciudadano, tales como la protección al desempleo o comparar estadísticas de empleo y paro registrado.

SEGÚN el Secretario General de Empleo, Manuel Pimentel "la incorporación de las nuevas tecnologías contribuirá a acercar la información a los ciudadanos y a hacerla más transparente. De este nuevo servicio se beneficiarán no sólo los ciudadanos, sino

también empresas, agencias de colocación, demandantes de empleo, especialistas y medios de comunicación".

Las informaciones que se han introducido en INTERNET se han estructurado a través del índice general en cinco grandes bloques. Según el Director General del INEM, Juan Chozas, lo primero que encuentra el consultor es una página de bienvenida en la que se explica qué es el INEM y se presenta la estructura del organismo, detallando las funciones de sus distintas unidades, así como las direcciones de todas las dependencias del mismo en el territorio nacional.

Un segundo apartado es el de servicios al ciudadano, cuyo contenido se refiere a información general sobre las distintas áreas de gestión del INEM relativas a la normativa vigente y los trámites necesarios para realizar actuaciones en materia de Empleo, Formación Ocupacional, Protección por Desempleo, Escuelas Taller y Casas de Oficios y Libro de Quejas y Sugerencias. En este último apar-

BIENVENIDO AL SERVIDOR DEL I.N.E.M.

<http://www.inem.es/>

INEM
INSTITUTO NACIONAL DE EMPLEO

MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES

El Instituto Nacional de Empleo, en la línea de acercar sus servicios al ciudadano, se propone iniciar su singladura por Internet con barco propio.

A través de este medio podrá conocer puntualmente la gestión del INEM en cifras, saber qué legislación le afecta y disponer de otras informaciones que puedan resultar de su interés.

¿ Que es el INEM ?

¿ Que servicios ofrece ?

Si observa alguna anomalía en el servidor o desea hacer sugerencias sobre el mismo, por favor envíe un mensaje al **Administrador del Sistema**.

Recomendaciones de visualización

Esta página ha sido visitada **00501** veces desde el 14-2-1997

INFORMACION GENERAL

Estructura y funciones
Direcciones y teléfonos

SERVICIOS AL CIUDADANO

Línea 902
Empleo
Formación Ocupacional
Protección por Desempleo
Escuelas Taller y Casas de Oficios
Libro de Quejas y Sugerencias

LA GESTION EN CIFRAS

Resumen Datos Básicos Empleo
Datos Estadísticos
Gestión Económica
Gestión de Recursos

LEGISLACION ESPECIFICA

Inem: Creación y competencias
Empleo
Formación Ocupacional
Protección por Desempleo
Escuelas Taller y Casas de Oficios

OTRAS INFORMACIONES

Programa Eures
Agencias de Colocación
Mº Trabajo y Asuntos Sociales
Secretaría Estado Seguridad Social
Directorio del Mº Administraciones Públicas

tado se dan normas de cómo presentar las reclamaciones.

La gestión en cifras ofrece cuadros y gráficos del úl-

timo mes sobre el avance de datos de paro registrado, contratación y colocaciones. Incluye, también, estadísticas mensuales de empleo,

contratos registrados, formación y el presupuesto del año con ingresos y gastos del año en curso así como la liquidación del presupuesto

de los años anteriores desde 1994.

Para expertos y especialistas es interesante el apartado cuarto en el que se contienen referencias de la legislación específica que afecta a áreas de gestión del INEM y, en algunos casos, el desarrollo de dicha normativa publicado en el Boletín Oficial del Estado.

En el apartado otras informaciones se han creado enlaces que permiten acceder a otros servidores del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y al directorio del Ministerio para las Administraciones Públicas además de otras informaciones procedentes de fuentes externas al INEM relacionadas con su gestión, como el programa EURES y las Agencias de Colocación sin ánimo de lucro.

Según ha anunciado el Director General del INEM, en breve, se irán introduciendo datos más pormenorizados de todos estos apartados sobre todo en el tema de colocaciones: contratos, tipos de contratos, por empresas, tamaños de empresas, ofertas de empleo, etc.. No obstante, en el apartado de búsqueda de trabajo a través de INTERNET, el Director General se mostró prudente, ya que en esta cuestión hay que ser muy cuidadosos con la protección de datos y la confidencialidad de los mismos.

A otras informaciones que se podrá acceder es a la oferta de cursos de formación y a todo el contenido de la Guía Laboral y del Boletín de Estadísticas Laborales. ■

Concha H. Carazo



ASCIENDEN A 615 MILLONES DE PESETAS

EL ISM GESTIONA LAS AYUDAS A LA FLOTA AFECTADA POR EL PARO BIOLÓGICO EN MARRUECOS

A 615 millones de pesetas ascienden las ayudas que recibirá la flota pesquera afectada por el paro biológico decretado por el Reino de Marruecos para los meses de marzo y abril. Estas ayudas están siendo gestionadas por el Instituto Social de la Marina y han sido pagadas ya las correspondientes al mes de marzo y en los primeros días de mayo se harán efectivas las

del mes de abril. Los barcos afectados son 117 cefalopoderos y dos de merluza negra que dan trabajo a 1.997 pescadores. Las ayudas supondrán 100.000 pesetas mensuales para cada trabajador, corriendo también el ISM con los pagos de la Seguridad Social tanto de las cuotas patronales como de las de los trabajadores.

ESTAS ayudas, que gestiona el Instituto Social de la Marina, corren a cargo del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y fueron aprobadas con carácter extraordinario, el pasado 28 de febrero por el Consejo de Ministros. Lo excepcional de esta medida ha venido determinado por la decisión de la Comisión Mixta de la Unión Europea y el Reino de Marruecos de ampliar las tradicionales paradas biológicas de los meses de septiembre y octubre a los de marzo y abril. Estos dos meses no estaban previstos en el acuerdo de pesca con el reino alauita suscrito el 15 de noviembre de 1995 por un período de cuatro años.

Los barcos que se han visto obligados a parar son un total de 119, de ellos 2 están dedicados a la captura de merluza negra y el resto son cefalopoderos. El total de trabajadores afectados es de 1.997. Las ayudas mensuales que estos percibirán, durante marzo y abril, mientras dure la parada, son de 100.000 pesetas mensuales. Esta cantidad tiene carácter de anticipo a cuenta en aquellos casos en que



los tripulantes accedan al derecho de percibir prestaciones por desempleo. En ambos casos, el Instituto Social de la Marina pagará también a los tripulantes las cuotas a la Seguridad Social así como la parte de ésta que corresponde a los armadores. Éstos también recibirán las ayudas previstas de acuerdo con el baremo de prima de inmovilización temporal establecida a tal efecto por la legislación europea. Hay que señalar que esta última ayuda a los armadores será abonada por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a través de la Secretaría General de Pesca Marítima.

Gestión del ISM

La Comisión Mixta de la Unión Europea y el reino de Marruecos para el seguimiento del Acuerdo de Pesca suscrito entre ambas partes, que entró en vigor el 1 de diciembre de 1995, acordó en las reuniones celebradas a finales de diciembre de 1996 y primeros de enero pasado, que los buques comunitarios incrementaran en dos meses el período de reposo

biológico previsto con objeto de preservar las especies cefalopoderas y merluza negra, concretándose dicha parada para los meses de marzo y abril de 1997. Debido a que dichas paradas no estaban previstas inicialmente en el Acuerdo de Pesca y son causa de cierto grado de descapitalización, tanto para las empresas como para los tripulantes, es por lo que, con carácter excepcional, se consideró oportuno acordar estas ayudas por Consejo de Ministros de 28 de febrero.

Este acuerdo del Ejecutivo se plasmó en el Boletín Oficial del Estado, en sendas órdenes de los Ministerios de Trabajo y Asuntos Sociales y del de Agricultura, Pesca y Alimentación, por las que se regulaban las ayudas a percibir por los trabajadores, gestión que corre a cargo del Instituto Social de la Marina y las subvenciones específicas de los armadores, cuya responsabilidad es del MAPA, a través de la Secretaría General de Pesca.

Según lo establecido por el Gobierno, el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, a través del ISM, ha concedido una ayuda económica mensual a cada tripulante de 100.000 pesetas, que tiene carácter de anticipo a cuenta en aquellos casos en que los tripulantes accedan al derecho a percibir prestaciones por desempleo. También se concede una ayuda extraordinaria a los tripulantes

que no accedan a este derecho, por un importe equivalente al de sus cuotas a la Seguridad Social, correspondientes al mismo período y que se aplicará al pago de las citadas cuotas y, finalmente, una ayuda extraordinaria a los armadores afectados por la suspensión de actividad, por un importe equivalente al de sus cuotas empresariales a la Seguridad Social, correspondientes al período de inactividad y para aquellos tripulantes que quedasen en suspensión de empleo, así como aquellos que teniendo suspendida su relación laboral no accedieran al derecho a percibir prestaciones por desempleo.

Según este precepto, el ISM está obligado a abonar, durante marzo y abril, 307.558.942 pesetas cada mes, correspondiendo 199.700.000 pesetas mensuales a las ayudas económicas (100.000 pesetas mensuales a cada uno de los 1.963 trabajadores de los cefalopoderos y otras 100.000 a los 34 pescadores de merluza negra) y otros 107.858.942 pesetas cada uno de los meses citados en concepto de cuotas a la Seguridad Social. El total es de 615.117.884 pesetas (Ver recuadro).



Las ayudas suponen para cada tripulante una cantidad de 100.000 pesetas mensuales. El ISM se hace cargo también de las cuotas a la Seguridad Social de trabajadores y armadores mientras dure la parada.

TOTAL COSTO PARADA MARZO Y ABRIL 1997

	Ayuda Económica	Seguridad Social	Total
Marzo	199.700.000	+ 107.858.942	= 307.558.942,- pts./mes
Abril	199.700.000	+ 107.858.942	= 307.558.942,- pts./mes
TOTAL COSTE PARADA		615.117.884	

Para tener derecho a estas prestaciones los armadores, como mandatarios de los tripulantes, han tenido obligación de solicitarlas oficialmente, ya que podría darse el caso de que no todos se acogieran a ella debido a que durante los dos meses de la parada biológica decidieran seguir pescando en caladeros alternativos. No obstante en vísperas de cerrarse el plazo se había acogido a estas ayudas la mayoría de los bar-

cos afectados, un total de 76 con una tripulación total afectada de 1.300 hombres.

Ayudas a los armadores

Los armadores, además de las ayudas mencionadas que recibirán a través del ISM, tienen derecho a las subvenciones establecidas para los casos de parada biológica en el Reglamento Comunitario 3699/93 de 21 de diciembre,

siempre que las soliciten al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. No obstante, el MAPA siendo consciente del problema que ocasionan estos descansos biológicos a la flota española, ha negociado con distintas entidades financieras una línea de crédito con bonificación de interés. En este sentido, se ha firmado recientemente un convenio con la Confederación Española de Cajas de Ahorros en el que se establece una línea de financiación denominada "Apoyo a la flota española que faena en los distintos caladeros en el marco de los Convenios de Pesca entre la Unión Europea y terceros países". Esta línea de financiación permitirá disfrutar a aquellos barcos que faenan en el caladero marroquí de un préstamo de cinco

ocho millones de pesetas, en función de su tonelaje.

Por último, conviene recordar que estas ayudas se han habilitado con carácter extraordinario, debido a que esta parada biológica no está prevista en el Acuerdo de pesca firmado entre la Unión Europea y el Reino de Marruecos. Cuando la nueva parada se produzca en los próximos meses de septiembre y octubre los trabajadores de los barcos afectados por la misma se acogerán, como es preceptivo, al subsidio de desempleo y los armadores a las ayudas establecidas al efecto, siendo gestionadas las primeras por el ISM y las segundas por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. ■

Concha Hernández Carazo

LOS SINDICATOS DE LA MARINA MERCANTE EXIGEN CON URGENCIA UN MARCO LABORAL

Desde 1993, los sindicatos UGT y SLMM-CC.OO. tratan de negociar con la patronal un convenio laboral para armonizar los salarios de los marinos, y poner fin a la competencia desleal existente en el sector. Tras diversas reuniones, el acuerdo nunca se firmó y la situación va empeorando cada vez más. El secretario general de UGT-Marina Mercante, Manuel Domínguez Segade, y el del SLMM-CC.OO., Pedro Muñoz, asegura que esta situación no puede mantenerse así, y en breve van a pedir a la Comisión Europea que se homologuen todos los Segundos Registros europeos para crear un único Segundo Registro único en Europa. Fuentes de Anave han señalado que las negociaciones están abiertas desde 1993.

LA liberalización de los tráficos no empezó ayer, sino que fue en el 92, y sin embargo ahora es cuando ha entrado la fiebre y la preocupación a todos. En 1992 se hicieron dos eurohuelgas por motivos de la liberalización; hubo varios encuentros en Atenas, Bruselas, Tarragona, y Lisboa, e incluso un seminario en Gijón invitando a todos los sindicatos para hacer frente a la situación. España hizo de eje y, en aquel entonces, se pidió a nuestro país que se liderara este asunto. "El ambiente que se vive actualmente en la Marina Mercante española es que en 1999, año en el que se libera-

lizan todos los tráficos, parece que va a caer la bomba atómica", dice Manuel Domínguez Segade, secretario general del sector del Mar de UGT. "Es cierto -continúa Segade- que toda liberalización tiene efectos negativos. Apenas nos queda flota petrolera internacional, y nosotros lo

Ante las consecuencias dramáticas que se prevén para la Marina Mercante cuando se liberalicen todos los tráficos en 1999, los sindicatos han pedido una prórroga hasta el 2004, en iguales condiciones que se ha dado a Grecia.

veníamos diciendo continuamente; en el caso de que se produjera un conflicto diplomático, sería grave no disponer de flota española".

En 1992, los sindicatos mandaron una carta al entonces presidente del Gobierno, Felipe González, en el que calificaban el proceso de liberalización como la reconversión más salvaje que se ha practicado en nuestro país, con la consecuente desaparición de la mayor parte del empleo en el sector del mar.

Según la carta que UGT mandó al entonces presidente del Gobierno aseguraba que se había dejado desprotegidos a los trabajadores del mar. Respecto al Segundo Registro Español lo calificaban de despropósitos y atropellos cometidos





Pedro Muñoz, Secretario General del Sector del Mar del SLMM-CC.OO.

contra los trabajadores del mar, ya que cuando nació estaba desprovisto de medidas sociales y económicas para nuestra flota y para el empleo de los trabajadores del sector. **“Actualmente ya se dispone de medidas sociales y económicas muy aceptables, pero los armadores quieren implantar unos salarios tercermundistas”**, dice Domínguez Segade.

El secretario general del sector del mar de UGT pone como ejemplo el hecho de que si un barco alemán es tripulado por 17 personas y nuestros barcos por 25 es porque el alemán tiene más tecnología y es mejor, y nuestros barcos no reúnen las condiciones. **“A barcos iguales estamos dispuestos a armonizar tripulantes. Lo que es evidente es que nuestros armadores tienen que invertir en tecnología”**.

El convenio que no llega

Desde hace mucho tiempo, los sindicatos SLMM-CC.OO. y UGT tratan de armonizar los salarios de los marinos con un convenio marco. Ya en 1993 y



1994 se trató de armonizar los salarios pero no fue posible llegar a un acuerdo con los armadores para evitar la competencia desleal que todavía impera en el mundo marítimo. En España existe un desempleo de los marinos del 30 ó 40%, y los armadores pretenden rebajar las condiciones de los salarios. **“En Alemania existen acuerdos de ITF para tripulantes extranjeros, pero los alemanes tienen condiciones de su país. Esto es lo que también pretendemos alcanzar nosotros. Pretendemos que los españoles logren condiciones nacionales”**, señala Pedro Muñoz, secretario general del sector del Mar del SLMM-CC.OO. En este aspecto coincide UGT, que también considera imprescindible negociar un marco mínimo pero digno. En opinión del secretario general de UGT del sector de la Marina Mercante, M.D Segade, ya han tenido muchas reuniones con los armadores y cree que éstos no quieren normalizar la situación. **“Desde aquí emplazo a los armadores a una negociación, saber cuál es el salario competitivo para ellos, y alcanzar un acuerdo marco digno a niveles de España”**, subraya Segade. **“Si no logramos firmar un convenio marco no vamos a negociar nada”**, añade Segade. El secretario general del sector del mar del SLMM-CC.OO., Pedro Muñoz, subraya junto a UGT que el sector no tiene un convenio laboral porque a los armadores no les interesaba, ya que cuanto más desregulizado esté el sector mejor será la situación para ellos para firmar un acuerdo laboral.

El secretario general de la UGT-Marina Mercante, Manuel Domínguez Segade, reconoce que el principal problema de la Marina Mercante española es que nuestra flota está descompensada, y lleva muchos tripulantes en cada buque pero no se pueden darles condiciones tercermundistas. En este sentido, Segade puso co-



Manuel Domínguez Segade, Secretario General del Sector del Mar de UGT

Mientras Alemania tiene un acuerdo ITF para extranjeros que trabajen en su pabellón nacional, las condiciones para los alemanes son diferentes, Esto es lo que pretenden aprobar en España los sindicatos UGT y SLMM-CC.OO.

mo ejemplo el salario B de un marino de Elcano, que es de 1.700 dólares durante los cinco meses de embarque, y el mes de vacaciones, por lo que gana durante esos seis meses unas 148.000 pesetas, de las que tiene que pagarse la Seguridad Social, por lo que aproximadamente gana unas 100.000 pesetas limpias. Unas de las mayores preocupaciones que manifiestan tanto desde el sector del mar de UGT como del SLMM-CC.OO. es su preocupación ante el hecho de que los armadores quieren rebajar esos salarios. **“Ya en su día hicimos dos eurohuelgas, ahora tendremos que hacer algo porque esto no puede mantenerse así”**, asegura el secretario general del sector del mar de UGT. **“Lo que no permitiremos es que**

comparen nuestro salario al africano”.

Domínguez Segade apunta como otra medida urgente para salvar la Marina Mercante española la necesidad de renovar la flota incluyendo tecnología y haciéndola competitiva, y que se clarifique cuántos marinos son necesarios.

Igualdad de trato

Pedro Muñoz, secretario general del SLMM-CC.OO. del sector del mar, muestra su preocupación ante la situación catastrófica que puede producirse en 1999, cuando ya se hayan liberalizado todos los tráficos. Lo que se pretende es que la Comisión Europea conceda una prórroga a la liberalización hasta el 2.004, igual que en su día se ha concedido

a Grecia. **“Pedimos el mismo tratamiento que se dio a Grecia, que se ha prorrogado la liberalización de los tráficos hasta el año 2004 por cohesión económica”**. De hecho hay una resolución del Parlamento a la comisión para que revise la liberalización ante los efectos devastadores que va a producir en España, Francia, Italia y Grecia. A este respecto, el secretario general del sector del mar del SLMM-CC.OO., Pedro Muñoz, ha comentado a la revista Mar que se están manteniendo contactos con los grupos parlamentarios para solicitar esta prórroga.

Otro de los objetivos que se han marcado tanto UGT como el SLMM-CC.OO es pedir a la Comisión Europea que homologue los Segundos Registro europeos con las mismas condiciones socio-laborales, lo que supondría tener un único Segundo Registro en Europa. Esta es la antigua reivindicación de los sindicatos para crear Euros, que bien se podría llamar así o bautizarlo con otro nombre. **“El problema que se nos va a plantear son los países del norte de Europa que no tienen problemas sociales internos”**.

Y a nivel internacional, para atraer a los navieros españoles para que vuelvan es fundamental la financiación de la flota, y a cambio que ellos generen empleo. La flota debería recibir ayudas comunitarias porque es un problema europeo, especialmente del cono sur de Europa, donde se encuentra el excedente. En opinión del secretario general de UGT-Marina Mercante las ayudas tendrían que ser para potenciar el empleo comunitario pero deberían ser ayudas controladas. Además, considera necesario terminar con todos los Segundos Registros, y hacer un sólo registro para potenciarlo. **“El Euro debería tener futuro, y este año es el momento de demostrarlo”**, termina señalando Domínguez Segade. ■

Inés Otero.



Según un estudio elaborado por la Comisión Europea

ESPAÑA, PAÍS COMUNITARIO MÁS AFECTADO POR LA LIBERACIÓN DEL CABOTAJE

En un informe elaborado por la Comisión Europea a finales de 1996 se asegura que el único país de la UE que ha sufrido efectos muy devastadores con la liberalización del cabotaje continental ha sido España.

La imposibilidad de competir en el mercado internacional, la pérdida de empleo, y el abandono del pabellón español a otros pabellones extranjeros, principalmente a Madeira son los hechos más evidentes. Dicho informe señala que de continuar con la liberalización, el desempleo irá en aumento y el abandono de pabellón español a otros registros también aumentará. Para frenar estos efectos negativos, Grecia, Italia, Portugal, y España han pedido una prórroga en la liberalización para armonizar las condiciones de competitividad, puesto que los países del norte está mucho más avanzados tecnológicamente.

EL impacto social y económico registrado con la liberalización del cabotaje continental desde enero de 1993 apenas ha producido efectos en los países de la UE, con la excepción de España. Con la liberalización de estos tráficos a principios de 1994, los barcos de bandera española tuvieron que exponerse a las condiciones económicas internacionales, y se hizo evidente la imposibilidad de competir; entre 1993-1996 se perdió el 17% del empleo en el sector -unos 1.300 trabajos. Estos datos aparecen en un informe elaborado a finales del 96 por la Comisión Europea sobre el impacto de la liberalización del cabotaje en la UE.

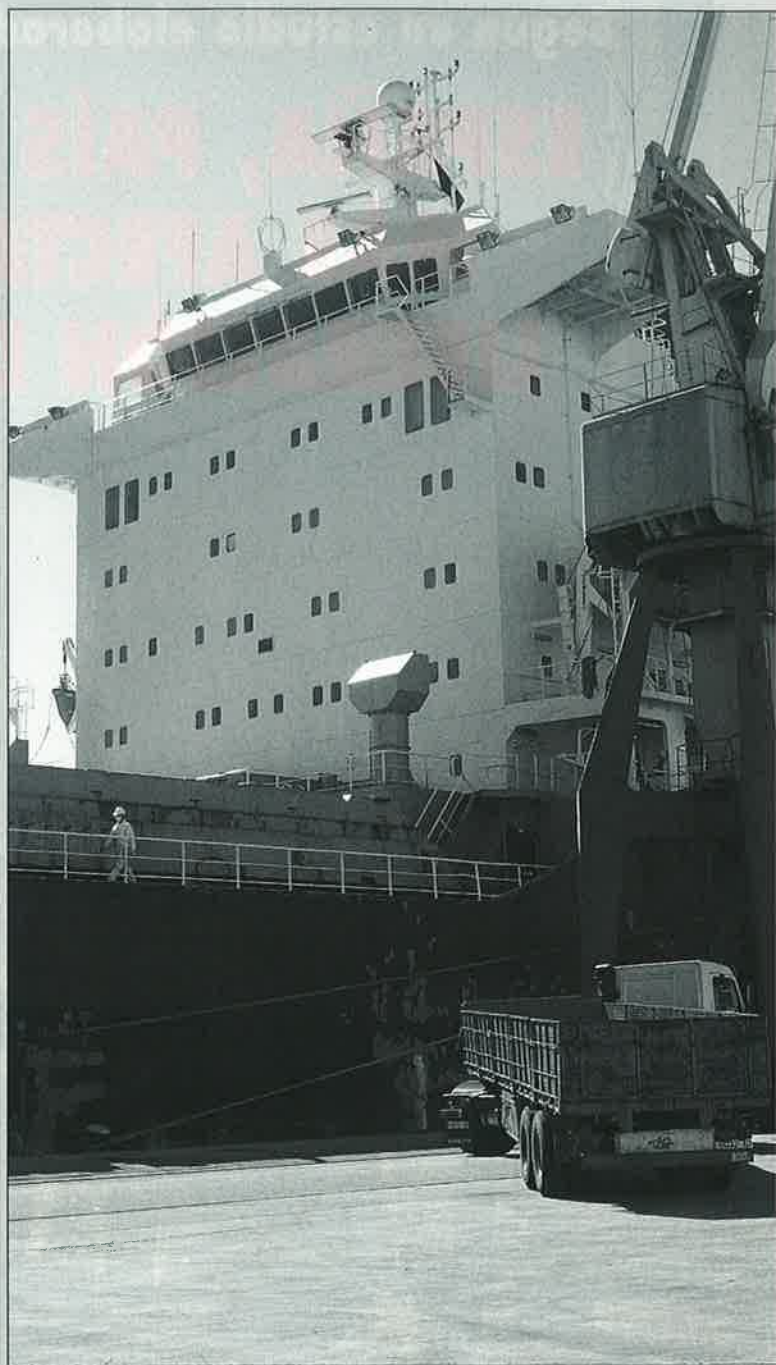
El estudio afirma que bajo las actuales condiciones de financiación de los armadores españoles se han encontrado muchas dificultades para competir en los mercados liberalizados, y se asegura que una mayor liberalización causaría más desempleo y mayor reducción en el número de buques registrados en España.

Los sectores de cabotaje, tales como las cargas estratégicas y el cabotaje con las islas, podrían ser transferidos a banderas extranjeras, pudiendo afectar aproximadamente a los 1.900 puestos de trabajo conectados con este sector. El sector de los ferries continuará operando bajo pabellón español, y la reducción de empleo en este sector es improbable. Para los sindicatos españoles la liberalización ha sido muy perjudicial, las flotas europeas están todavía reduciéndose o registrándose bajo segundos registros (DIS, NIS, MAR, etc) con

España perdió unos 1.300 empleos entre 1993-1996 debido a la liberalización del cabotaje.

Ante las actuales condiciones de financiación en España, una mayor liberalización produciría más desempleo y una mayor reducción de los buques registrados bajo pabellón español.

Grecia, Portugal, Italia y España consideran imprescindible la concesión de una prórroga en la liberalización para igualar las condiciones de competitividad en toda la UE.



menor empleo, lo que ha provocado una competencia desleal. Además, aseguran que el cabotaje con las islas debería estar abierto tan sólo a primeros registros.

Los sindicatos han sugerido que se aplique a España el mismo tratamiento que el concedido a Grecia, donde se ha ampliado una prórroga a la liberalización hasta el 2004.

Por su parte, en Francia la disminución en el cabotaje de productos del petróleo ha pro-

vocado que los buques cisterna se abanderan en el registro TAAF para ser competitivos internacionalmente. Los efectos de la liberalización de las cargas estratégicas se considera que serán menos dramáticos, y la competencia extranjera en el tráfico de ferries no ha planteado ningún problema.

En Grecia el levantamiento de las restricciones de cabotaje para barco menores de 650 GT para el 1 de enero de



por liberalización del cabotaje.

En Portugal no dejan de señalar que los buques de los Estados miembros del norte de la UE están tecnológicamente mucho más avanzados, por lo que los armadores piden una armonización en las condiciones a través de una prórroga de 3 a 5 años para poder estudiar en ese tiempo los efectos en el levantamiento de la derogación.

Tripulación y salarios

Los salarios de los tripulantes de la UE varía mucho de un país a otro. En el informe elaborado por la Comisión Europea hay un apartado en el que se comparan los sueldos básicos de los dos miembros existentes de la tripulación - el primer oficial y el marinero.

Según la Comisión, en los volúmenes de los tráficos ha habido tres hechos muy significantes:

- Con la inauguración en 1995 de un oleoducto entre Sicilia y el continente, el transporte de petróleo italiano ha disminuído.

- El aumento en el transporte de agua fresca provocó un enorme incremento en el cabotaje español.

- En febrero de 1994, en España terminaron las prórrogas temporales en el transporte de cargas continentales de productos industriales, por lo que se añadieron unos tres millones de toneladas a la liberalización de cargas continentales.

El proceso de liberalización del cabotaje ha causado el incremento de un gran número de países que eliminaron datos específicos de estos tráficos, por lo que es muy difícil obtener datos seguros y recientes.

1998 recibe especial atención. Se estima que estos buques transportan una carga de 2 millones de toneladas, pero el mantenimiento de las condiciones del "Estado anfitrión" garantizan el empleo de las tripulaciones griegas. La liberalización de los servicios de ferries pueden suponer una amenaza, pero este es probablemente el sector menos atractivo para la competencia extranjera, debido a las deprimidas condiciones del mercado.

Todos los partidos griegos recomiendan que antes de tomar cualquier decisión es preciso igualar las condiciones de competitividad de todos los participantes.

Mientras en Italia también se recomienda la armonización de las condiciones de competitividad y retrasar los procesos de una ma-

Cuadro 1

SALARIOS BÁSICOS DE LOS TRIPULANTES

(No incluyen los costes de la Seguridad Social)

1st oficial	Índice	AB marinero	Índice
Portugal	36	Indian	44
Filipino	39	Filipino	44
Greece	60	Portugal	44
Luxembourg	70	Polish	45
Dutch	73	Greece	59
Spanish	73	Luxembourg	69
British	82	Spanish	69
Irish	88	British	81
German	90	Dutch	83
Italian	96		
EU media	100	EU media	100
French	102	French	104
Iceland	108	Belgian	106
Danish	117	Danish	107
Norwegian	125	Iceland	110
Swedish	127	Finnish	121
Belgian	128	Swedish	123
Finnish	130	Norwegian	138



Desarrollo de los tráficos

Los efectos de la liberalización observados hasta ahora son moderados. El volumen de cargas afectadas por la liberalización es una porción relativamente pequeña. Aparte de algunas cargas para las que España ha obtenido prórrogas temporales, no hay nuevas cargas liberalizadas en el período estudiado.

La suma total de carga en los miembros del sur de la UE estaban estimados en 1995 en 18 millones de toneladas. De los 18 millones de toneladas de cargas liberalizadas, 3 millones de toneladas (17%) fue llevado por buques no nacionales. Comparado con los números de 1993 (12%) se aprecia un creciente mercado compartido por banderas no nacionales. El volumen llevado por banderas no nacionales en 1995 en el sur de la UE representa un 2,3%, frente al 1,6% de 1993. Las cargas no liberalizadas en el Sur

de Europa, 115 millones de toneladas en 1995 comprende el transporte continental de cargas no estratégicas por barcos menores de 650 GT y todas las cargas estratégicas y con las islas está compensado casi completamente por un aumento en los volúmenes españoles.

Banderas extranjeras

Debido al reabanderamiento de los barcos españoles, el 7,5% de todas las cargas continentales son transportadas por barcos registrados en Madeira. De los tráficos continentales, el 82% todavía lo llevan los barcos registrados en España, frente al 89% durante 1993. Los buques con bandera que no es de la UE transportan el 7%, otros buques de la UE se encargan del 3,5%. Una práctica común en este período ha sido pasarse a otros registros, en particular España ha sido un caso muy relevante al abandonar el registro nacional por el de Madeira. En España se estima que 1 millón de toneladas de productos es-

El paso a otras banderas extranjeras ha sido muy común como consecuencia de la liberalización de los tráficos, y un caso especialmente relevante es el español, que abandonó el registro nacional para inscribirse en Madeira.

tratégicos en el continente y 0,5 millones de toneladas de tráficos con las islas fueron transportados por barcos extranjeros. La nacionalidad de los buques no está registrada, pero el registro de Madeira (MAR) ha jugado un papel muy importante.

Respecto al desarrollo de la flota durante 1994 y 1996 en los diferentes Estados Miembros:

- En términos de tonelaje, la flota de Bélgica y de Luxemburgo han disminuído un poco.

- Desde 1994, las flotas de Finlandia aumentó un 35%. El número de buques cisternas continúa disminuyendo, mientras que los fast ferries reemplazan a los ferries convencionales.

- La flota alemana disminuyó de 551 buques y un millón DWT en 1994 a 373 unidades a mediados de 1996.

- La flota irlandesa quedó bastante estable.

- La flota británica experimentó algún reabanderamiento a dependencias británicas (Isla de Man, etc)

- La flota española también está reduciéndose, pero al mismo tiempo la flota de ferries está en expansión.

El DIS, y MAR

Entre 1994 y 1996 el número de barcos registrados en el DIS (Registro de Dinamarca) disminuyó de 478 a 448 unidades, pero debido al reabanderamiento de algunos buques cisterna el DWT aumentó de 6,7 a 7,6 millones DWT. Esta flota es relativamente joven: 70% de los barcos tienen menos de 10 años en comparación con el 36% de los barcos del Registro nacional.

Entre 1994 y 1996 el Mar (Registro de Madeira) registró un aumento de la flota de 35 a 59 barcos, pero por el reabanderamiento de algún buque cisterna, el DWT disminuyó un 27%. De las 59 unidades, 19 eran portuguesas, mientras que al menos 34 eran españolas. Estos datos suponen un importante aumento respecto a los 9 barcos propiedad de españoles que había en 1994. ■

I. Otero

La Plataforma para la regeneración de la Marina Civil cree que no garantiza la seguridad en el mar



LOS OFICIALES DE RADIO SE Oponen AL NUEVO SISTEMA DE COMUNICACIONES

Para la Plataforma para la regeneración de la Marina Civil y los profesionales radiotelegrafistas la concesión de exenciones que está realizando la Dirección General de la Marina Mercante ha provocado un descenso preocupante en la seguridad de los buques en la mar. Según este colectivo, el nuevo sistema de seguridad GMDSS, que debe estar implantado a nivel mundial en 1999, está repleto de errores y no mejora la seguridad. Esto,

unido a la desaparición paulatina de los oficiales radioelectrónicos hasta 1999 ha llevado a estos profesionales a concentrarse frente a la DGMM a finales de febrero en señal de protesta contra las exenciones de los radiotelegrafistas, y para terminar con la inseguridad en el mar. Tras varios actos de protesta, fueron recibidos por Fernando Casas, director general de la Marina Mercante, a quien le expusieron sus preocupaciones.

LA Plataforma para la regeneración de la Marina Civil considera que la política que está llevando a cabo la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) de eliminar los oficiales radioelectrónicos de los barcos españoles mediante la concesión de exenciones, está reduciendo al máximo las condiciones básicas de seguridad, e incrementando notablemente los riesgos de la flota española.

Entre una de las razones de mayor peso que se dan en un

Para la Plataforma para la Regeneración de la Marina Civil, la exención de radiotelegrafistas y la implantación del nuevo sistema de comunicaciones -GMDSS- ha provocado un descenso vertiginoso en la seguridad de los buques.



informe elaborado por la plataforma para solicitar una moratoria hasta el año 2.008 en las comunicaciones radiotelegráficas, complementarias al sistema satelitario GMDSS-SMSSM, subrayan el descenso vertiginoso en la seguridad de los buques, reclamado constantemente por los profesionales del sector marítimo. Este decaimiento en las normas de seguridad comenzó con el abanderamiento de la flota en países de conveniencia, cuya normativa internacional es mucho menos exigente. Otro de los factores que cita el in-

La DGMM considera que no tienen argumentos para solicitar a un foro internacional esa moratoria, pero apoyarían la iniciativa de la Administración de un país europeo tecnológicamente más representativo.

forme como motivo de una disminución de la seguridad es la afluencia masiva de tripulantes con escasa o nula preparación técnica; y en tercer lugar, el número de tripulantes es insuficiente convirtiendo la actividad marítima en extremadamente peligrosa.

Este informe señala que se ha utilizado como pretexto los avances tecnológicos para cometer un grave error de incalculable trascendencia la sustituir máquinas por personas sin reparar que en momentos críticos cada hombre representa la garantía de eficiencia y profesionalidad en la resolución del problema.

La puesta en funcionamiento de los sistemas satelitarios para las comunicaciones marítimas ha puesto de relieve que desde su implantación existen situaciones no advertidas con anterioridad, causando grave preocupación en el mudo marítimo ante la escasa fiabilidad para casos de socorro que estos sofisticados sistemas de alerta poseen.

Según el informe de la Plataforma, la concurrencia de diferentes tipos de satélites de comunicaciones con distintas frecuencias de trabajo contribuyen a que las comunicaciones de salvamento sean una torre de babel de difícil coordinación en momentos de siniestros o emergencias en la mar. Otro de los defectos que se señala respecto al nuevo sistema es que es de complicado manejo y susceptible de ser disparado inadvertidamente en ausencia de emergencia, lo que provoca un alto número de falsas llamadas de socorro. De hecho, en el informe anual de 1995 de la Organización Marítima Internacional (OMI) se admite que pese a que se ha recomendado que se adecuen los sistemas de a bordo duplicando equipos, adiestrando personal, etc, el resultado obtenido es marcadamente desalentador. Implícitamente reconocen el error de haber pretendido eliminar el Oficial de Radio, pieza clave e insustituible del operativo de salvamento.

Por otra parte, la industria fabricante de los equipos destinados al GMDSS-SMSSM va con retraso en la intención de cumplir con el compromiso para hacer efectivo que dicho Sistema de socorro y Seguridad Marítima entre en funcionamiento en la fecha límite de 1999. Menos de un cuarto de la flota mundial ha sido equipada adecuadamente con el nuevo sistema y por lo tanto la industria es incapaz de hacer frente a la demanda.

En la cuarta Conferencia Internacional de Plymouth, un funcionario técnico de la IMO puso de relieve que el ritmo de reconversión de la flota es de aproximadamente el 5% anual, y sugirió la necesidad de proporcionar un incentivo económico a los armadores para animar a que los barcos pequeños instalen el GMDSS-SMSSM reduciendo el costo de los equipos. En este sentido, ante el gran número de barcos pequeños que no estarán cubiertos por el GMDSS-SMSSM, la OMI ha decidido que no sería práctico interrumpir la escucha en el canal 16 de VHF en 1999. Aunque también urge a los Estados miembros a acelerar el proceso para eliminar la necesidad de trabajar en dos sistemas simultáneos, con lo cual -según el funcionario técnico de la OMI- se degradaría totalmente la seguridad marítima.

Otro de los portavoces de la Conferencia de Plymouth concluyó diciendo que **“el GMDSS-SMSSM nos proporciona la oportunidad única para mejorar la Seguridad de la Vida humana en la mar, sin embargo si los actuales problemas no son corregidos inmediatamente, a través de la OMI o de otro foro similar, algunos aspectos del sistema podrían ocasionar un perjuicio más que un beneficio a la Seguridad Marítima.”**

Una de las conclusiones del informe es que cualquier sistema de salvamento basado únicamente en la tecnología satelitaria contrae por sí mis-

mo un defecto insalvable de enorme trascendencia: o garantiza permanentemente y al 100% la recepción de señales de emergencia en la mar.

Entre las principales razones que se arguyen para que en España el sistema de comunicaciones se realice a través de los medios convencionales no desaparezca son muchas: la irresponsabilidad de dejar fuera de control la escucha realizada a través del oído humano y por contra, estar amparado por un sistema de dudosa eficacia y cobertura; la situación geoestratégica de España, en la confluencia de las más importantes rutas marítimas; continuar siendo en la actualidad la principal potencia pesquera de Europa, con flota de grandes congeladores faenando en los caladeros de todo el mundo; la estrecha vecindad de países ribereños del Mediterráneo y Atlántico considerados del Tercer Mundo, incapaces de asumir la incorporación de nuevas tecnologías a corto-medio plazo, y cuyas aguas y caladeros sirven para que nuestros buques desarrollen las capturas; el hecho frecuente de que un buque en la proximidad de otro en peligro no acude en su auxilio por la falta de garantía que le ofrece la alerta recibida vía satélite, etc.

Estas son algunas de las razones que este colectivo da para hacer un llamamiento al Gobierno español para que acoja la petición de moratoria en las radiocomunicaciones marítimas, y la exponga ante la Organización Marítima Internacional como medida cautelar ante el gran deterioro que supone para la seguridad que desaparezca un procedimiento avalado por más de cien años de eficacia y con la



Los oficiales radioelectrónicos, que deben desaparecer en 1999, piden una moratoria en la implantación del sistema Mundial de socorro y seguridad marítima (GMDSS) hasta el 2.008.

experiencia de los profesionales.

Postura oficial

Ante las peticiones a la moratoria de implantación del sistema mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (GMDSS), la Dirección General de la Marina Mercante estaría dispuesta a apoyar esa moratoria en los foros internacionales, siempre y cuando la propuesta para la Administración de un país Europeo tecnológicamente representativo. Según fuentes de Marina Mercante, España no tiene argumentos con peso para plantear este asunto en un foro internacional.

I.O.

Tras varios meses de difíciles negociaciones

ASTILLEROS Y SINDICATOS FIRMAN EL CONVENIO COLECTIVO HASTA FINALES DEL 98

La firma del convenio colectivo entre Astilleros Españoles y las centrales sindicales, para establecer el marco de relaciones laborales del Plan Estratégico de Competitividad (PEC) que se viene arrastrando desde octubre de 1995, se ha cerrado el pasado 13 de marzo. En este acuerdo, calificado por todas las partes como fundamental para el buen desarrollo de los objetivos establecidos en el PEC, y que estará vigente hasta finales de 1988, se

han refundido los cinco convenios existentes en un único convenio colectivo. Las novedades del convenio son un mejor aprovechamiento de la jornada, nueva clasificación profesional y movilidad funcional, simplificación de la estructura profesional y movilidad funcional, simplificación de la estructura profesional reduciendo los niveles profesionales de 29 a 8, permitiendo la necesaria movilidad funcional, flexibilidad horaria.

La Agencia Industrial del Estado, Astilleros Españoles y los sindicatos UGT y CC.OO. han firmado definitivamente el acuerdo sobre el marco de relaciones laborales, que estará en vigor hasta 1998. Este acuerdo, que tenía que haber entrado en funcionamiento a principios del 96, ha pasado por unas negociaciones muy difíciles en las que las discrepancias no parecían superarse nunca. El convenio forma parte de un conjunto de medidas que permitirán mejorar sustancialmente la productividad del grupo empresarial Astilleros Españoles, reduciendo los tiempos improductivos lo que supone un incremento de la competitividad.

Entre las novedades del convenio están:

- Un mejor aprovechamiento de la jornada, se fijan en 20 minutos los 40 actuales, el tiempo que los trabajadores tienen para el bocadillo y para acudir desde los vestuarios hasta el lugar de trabajo efectivo.

- Una nueva clasificación profesional y movilidad funcional, que permitirán reducir las importantes desviaciones de costes derivadas de la rigidez anteriormente existente. Se establece una simplificación de la estructura profesional mediante la racionalización y reducción de los niveles profesionales, que pasan de los 29 antiguos a 8 actuales, lo que permitirá la necesaria movilidad funcional.

- Una mejor adecuación de las retribuciones a la obtención de los objetivos de eficiencia y productividad, con sacrificios salariales para los próximos ejercicios que se concretan en un esquema de actualización salarial que queda en un in-



cremento cero en 1996, para 1997 un incremento del 50% del IPC previsto, y el 1998 el IPC menos medio punto. Además, este salario queda muy ligado muy especialmente a los resultados operativos.

- Medidas de carácter disciplinario que permitan normalizar las relaciones laborales y reducir el absentismo.

- Novedoso esquema de flexibilidad horaria que permita adaptar la disponibilidad de cada centro a las oscilaciones de la carga de trabajo del mismo; se dispone de flexibilidad en 170 horas anuales.

- En seis años se homogeneizarán los salarios para el conjunto de los trabajadores de los diferentes centros.

- Para vigilar el cumplimiento de este convenio se ha creado una Comisión que cada dos meses analizará el desarrollo del pacto en temas como las horas de trabajo, horas productivas y carga de trabajo.

Otro de los puntos claves para que los sindicatos hayan aceptado firmar este acuerdo es que concede una mayor participación a los Comités de empresa.

Desde el Ministerio de Industria señalan que la firma del marco de relaciones laborales junto con el resto de las medidas del plan de choque puestas en marcha por la empresa deberían traducirse en muy breve plazo de tiempo en una satisfactoria evolución de los resultados del grupo, y poder alcanzar el objetivo de que a finales de 1998 todos y cada uno de los centros de producción sean rentables. Además, añaden que este acuerdo clave para la viabilidad de la construcción naval pública española contribuirá a mejorar la competitividad de la empresa.

Al cierre de esta edición, todavía no se habían sumado el resto de las centrales sindicales, pero el Ministerio de Industria y la Agencia Industrial del Estado han expresado su confianza en que se adhirieran en breve, una vez hayan estudiado las ventajas que ofrece el convenio al conjunto de los trabajadores.

Este acuerdo es otro punto a favor para los Astilleros Españoles ante Bruselas ya que contribuirá a lograr la viabilidad de la empresa, condición indispensable para que Bruselas de luz verde a las ayudas a AESA (90.000 millones de pesetas) pendientes de aprobación. ■

IX FIRA ESTATAL NÀUTICO PESQUERA



Amb el suport:



Ajuntament de
Sant Carles de la Ràpita



Generalitat de Catalunya
Direcció de Pesca Marítima



Diputació de Tarragona



Ministerio de Agricultura Pesca y Alimentación
Secretaría General de Pesca Marítima



Consell Comarcal



Caixa Tarragona

97

Sant Carles de la Ràpita
DE L'1 AL 4 DE MAIG



JUAN CARLOS APARICIO

Secretario de Estado de la Seguridad Social

“Los trabajadores del mar seguirán manteniendo su régimen especial de protección social”

El gasto en protección social es posiblemente uno de los que más han crecido en España en los últimos años para irnos situando a nivel europeo. Son muchas las medidas que se han tomado para conseguir la universalización de esta protección, es decir, su extensión a todos los ciudadanos para cumplir con el mandato constitucional. Pero todos los sistemas, para poder sobrevivir, necesitan adaptarse a los tiempos en que se desarrollan y a las coyunturas económicas que se suceden. A poner en marcha las medidas que contribuyan a reformar la estructura de nuestro actual Sistema de Seguridad Social para garantizar su viabilidad futura ha dedicado los once primeros meses de su mandato al frente de la Secretaría de Estado

”
La Seguridad Social está en estos momentos en una situación más positiva que hace un año. Se ha puesto en marcha la plasmación parlamentaria del Pacto de Toledo con el acuerdo de las fuerzas políticas y sociales y las afiliaciones se han incrementado en 240.000 personas, cifra récord de los últimos diez años.

para la Seguridad Social, Juan Carlos Aparicio. En su haber cuenta ya con la puesta en marcha del trámite parlamentario del Proyecto de Ley de Consolidación y Racionalización del Sistema de Seguridad Social, que tiene el respaldo de todos los grupos parlamentarios y con la firma del histórico Pacto sobre Pensiones con los dos sindicatos mayoritarios CCOO y UGT. A punto de cumplirse el primer año de su gestión le hemos pedido que haga para MAR un balance de estos meses, un análisis de la actual situación de la Seguridad Social y un avance de las líneas de trabajo a desarrollar próximamente. También ha hablado sobre el régimen Especial de los trabajadores del mar y del Instituto Social de la Marina y su futuro.

JUAN CARLOS APARICIO

Secretario de Estado de la Seguridad Social

—A punto de cumplirse un año de su llegada a este puesto ¿Cuál es su diagnóstico de la Seguridad Social? ¿Ha mejorado desde entonces? ¿Han aumentado los cotizantes? ¿Cuántos hay actualmente?

Desde cualquier óptica la situación es más positiva que la que nos encontramos al llegar en mayo de 1996 porque las circunstancias entonces eran verdaderamente difíciles. Había transcurrido más de un año desde la firma del Pacto de Toledo y sin embargo no se habían iniciado los procesos de diálogo social que permitiesen su aplicación práctica o su plasmación parlamentaria en proyecto de ley. Teníamos un presupuesto absolutamente inadecuado para el funcionamiento de la Seguridad Social en ese momento. Era un presupuesto prorrogado desde el año 1995 que, a su vez, era poco creíble y que había originado, en términos de contabilidad, un importante déficit. Teníamos en el año 96 problemas de liquidez para poder hacer frente a nuestras obligaciones como lo demostró el hecho de tener que recurrir en el mes de diciembre a un crédito extraordinario para restaurar esa falta de liquidez.

Desde la perspectiva legislativa nos encontramos con varias carencias. Entre otras, la falta de reglamentaciones adecuadas para prestaciones tan significativas dentro del sistema como la de incapacidad temporal o para las modificaciones que se habían producido en el ámbito de funcionamiento de las Mutuas de Accidentes de Trabajo. Los niveles de afiliación eran sensiblemente más bajos que los del año 91 y comienzos del 92.

En estos momentos, nos encontramos que ya está admitida a trámite en el Parlamento, puesto que superó el debate de totalidad, el proyecto de Ley que desarrolla los aspectos fundamentales y sustanciales del Pacto de Toledo. Tenemos un presupe-

sto, sin duda exigente, sin duda riguroso, pero es el adecuado a las necesidades de la Seguridad Social para el presente año. Tenemos ya algunos cambios que creo que van a ser muy importantes para gestionar adecuadamente el presupuesto y también contamos, afortunadamente, con casi 240.000 afiliados más. Dicho de otra manera, estamos recuperando los niveles de empleo y de afiliación que tuvimos a finales del año 91 y comienzos del 92. De hecho, si comparamos las cifras de afiliación a 31 de enero de los últimos 10 años nos encontramos que a este 31 de enero se ha tenido la cifra más alta de afiliación a la Seguridad Social.

Yo creo que son todos datos positivos, pero que no deben llevar a ningún estado de euforia ni de confianza porque aún queda mucho camino por recorrer y mucho trabajo por hacer y ciertamente lo que deseamos para este año es un cumplimiento riguroso del presupuesto, completar los desarrollos normativos y que el Proyecto de Ley sobre Seguridad Social continúe teniendo los elementos de acuerdo social y político con el que se redactó después de conseguido el gran acuerdo sobre pensiones

con los sindicatos. Esto nos llevaría a ver la situación con confianza. Una confianza que también creemos que se ha extendido a los actuales y a los futuros pensionistas.

—¿Cuál es la relación entre cotizantes y personas que perciben prestaciones sociales? ¿Es tan baja como para poner en peligro la viabilidad del sistema?

Esta relación ha mejorado después del mínimo histórico que tuvo en el año 1994. Desde entonces ha tenido una tendencia positiva y de recuperación. Qué duda cabe que cuanto más amplia sea la proporción de cotizantes frente a pensionistas habrá más tranquilidad para todos. Pero la dependencia del Sistema de Seguridad Social de la cuestión demográfica no es un problema a corto plazo para nuestro sistema de protección social. Es cierto que España tiene una baja tasa de actividad y que los españoles y españolas en edad y condiciones de trabajar encuentran dificultades para acceder a un puesto de trabajo. Pero lo importante es que están ahí y que si se crean las condiciones propicias, estas personas podrían incorporarse al

mercado de trabajo en cualquier momento. Es decir, que no es un problema ahora mismo de natalidad. Estoy hablando de que tenemos una cantera de personas en condiciones de incorporarse al mercado de trabajo y que son esencialmente jóvenes y con una buena preparación profesional. No debemos preocuparnos, a corto plazo, insisto, porque en el caso de que se creen las condiciones adecuadas se incorporarían no sólo al mercado laboral sino a la contribución del sistema como forma de asegurar la viabilidad y el futuro del mismo.

—Con estos planteamientos ¿Está lejos la bajada de cotizaciones a la Seguridad Social. Se podría

Que la única fuente de financiación de los sistemas de protección social sean las cotizaciones es un debate que ahora mismo está abierto en toda Europa. Otra cosa es que una prestación universal como la sanidad sí deba ser financiada con impuestos y esta es la vía que nosotros hemos puesto en marcha.

pensar en subir el IVA o buscar otras fórmulas de financiación para el Sistema como ya existen en otros países tales como la ecotasa, impuestos sobre las nuevas tecnologías, etc.?

Como ya he dicho anteriormente no es el momento de triunfalismos. Hay dificultades para gestionar no sólo el presupuesto de la Seguridad Social sino todo el presupuesto del Estado. En un marco de austeridad y de rigor no es una propuesta actual que el Gobierno tenga encima de la mesa, pero sí es una tendencia en toda Europa el abrir un debate sobre si las cotizaciones directas sobre los rendimientos de trabajo debe ser la principal fuente de financiación de los sistemas de Seguridad Social. Así como hace unos años el número de trabajadores era un claro indicador de un posible beneficio, hoy es precisamente el alto número de trabajadores un indicador de posibles problemas o dificultades y no existe esa proporción directa entre el número de puestos de trabajo y beneficio, productividad o rentabilidad de una empresa. Las nuevas formas de producción en las que desgraciadamente no es decisivo el número de puestos de trabajo debe llevar a esta reflexión de empezar a contemplar otras fuentes de financiación de los sistemas de protección social, especialmente en los ámbitos no contributivos. Nosotros en el ámbito concreto de la sanidad ya hemos puesto en marcha el que la financiación se haga vía presupuestos del Estado, según indica el Pacto de Toledo. No tiene sentido que desde que és-



ta es una prestación universal sea financiada por las cotizaciones. Lo lógico es que se costee con los impuestos de todos los españoles.

—¿Cómo está funcionando el Pacto con los Sindicatos mayoritarios en materia de Seguridad Social? ¿Nos podría hacer un balance?

Está funcionando razonablemente bien. El Proyecto de Ley remitido al Parlamento contó con la lectura positi-

va de todas las fuerzas políticas y la Comisión Permanente, derivada de este acuerdo, está ya trabajando en las propuestas que no pudieron cerrarse en el propio acuerdo. Ya se ha reunido en varias ocasiones para abordar temas tan importantes como el nuevo tratamiento de la invalidez, la incenti-vación a la permanencia en sus puestos de trabajo de aquellas personas que decidan ampliar a 70 años la edad de jubilación o cómo son los desarrollos reglamentarios que en su momento producirá el propio Proyecto de ley. Es positivo también el hecho de que el pacto se haya entendido no como un punto de llegada sino de partida para llevar adelante nuevas actuaciones y nuevas medidas de mejora del Sistema de Protección Social.

—¿Cómo va el Pacto de Toledo y la Ponencia parlamentaria para la reforma de la Seguridad Social? ¿Qué puntos se están aplicando vía presupuestos y cuáles son los que se están estudiando para los presupuestos 98?

La interpretación tranquila y consensuada del Pacto de Toledo se está cumpliendo y prueba de ello es que en el debate a la totalidad de este Proyecto de Ley en el Congreso de los Diputados solamente se presentó una enmienda a la totalidad que resultó más polémica para el grupo que la presentó que para el desarrollo del propio debate parlamentario. (Se refiere el Secretario de Estado a una enmienda presentada por el grupo de Izquierda Unida y que no contó con el apoyo de la totalidad de ese mismo gru-

JUAN CARLOS APARICIO

Secretario de Estado de la Seguridad Social

po). Con el esfuerzo y la generosidad de todos los partidos creo que podrá mantenerse este clima de diálogo y consenso tan necesario para llevar adelante reformas en una materia tan delicada.

En cuanto a la segunda parte de la pregunta hay varios aspectos que ya podrán operar este mismo año: si hay agilidad parlamentaria los beneficios para los grupos de orfandad y viudedad contenidos en el Pacto podrían ser puestos en marcha antes de finales de año. También ha entrado en vigor la aproximación de las cotizaciones a los salarios reales en determinados grupos profesionales que tenían un segundo límite y también, en este mismo ejercicio, contamos con la plena garantía de la revalorización de las pensiones. De cara al próximo año habrá un segundo avance en la separación de las fuentes de financiación, se iniciará la puesta en marcha de las nuevas fórmulas de cálculo de las pensiones que entiendo que serán mucho más justas porque recuperarán los perfiles de contributividad y equidad que se habían difuminado.

–Uno de los puntos que contempla el Pacto de Toledo es la futura desaparición de los regímenes especiales dentro de la Seguridad Social para que éstos queden unificados en solamente dos regímenes el General y el Autónomo. ¿Cómo va a afectar esto al Régimen Especial del Mar que gestiona el Instituto Social de Marina?

Ni en el Proyecto de Ley actualmente en debate en el Parlamento ni en las reuniones que mantiene la Comisión Permanente para el desarrollo del Pacto con los Sindicatos en materia de Seguridad Social el punto de la aproximación de los Regímenes es prioritario. Hoy por hoy sigue teniendo perfecta justificación social y económica la existencia de un Régimen Especial para los trabajadores del mar mientras sus condiciones de trabajo sigan siendo excepcionales. Son estas condiciones de extraterritorialidad y de alejamiento las que hacen necesario que reciban un tra-

tamiento especial. Por otra parte, hay que destacar que desde 1984 hasta 1996 los trabajadores de la flota pesquera española se han visto reducidos a la mitad. Por tanto no parece que tenga sentido que se acelere el ritmo de aproximación de este régimen especial al general cuando es el propio colectivo el que va disminuyendo.

–Hablando del ISM ¿Qué nos puede decir de su futuro como consecuencia del proceso de traspaso de competencias en que está inmerso actualmente? Es un tema éste por el que, como sabrá, han manifestado su inquietud tanto el colectivo como sus representantes.

El Instituto Social de la Marina tiene que transformarse al igual que el resto del Sistema de Seguridad Social y tiene que saber adaptarse a las nuevas circunstancias. Lo que ha sucedido es que durante años no se han realizado esas labores de mantenimiento y mejora que normalmente se llevan a cabo en cualquier pieza clave de un engranaje como lo es en este caso el ISM para la Seguridad Social. Yo creo que el Insti-

tuto Social de la Marina va a seguir siendo siempre el gestor de las prestaciones económicas y sociales de los trabajadores del mar. Lo que no parece lógico es que, salvo en los aspectos que sí son característicos del propio mundo del mar como es la medicina marítima, los servicios de asistencia de nuestros trabajadores en el extranjero o como es su representación ante otras administraciones y que son competencias inequívocas del ISM, se mantuviesen algunas formas de prestar servicios que creemos que este colectivo puede tenerlas mejor si se coordinan y se incorporan a los servicios públicos normales de las Comunidades Autónomas o del propio Estado.

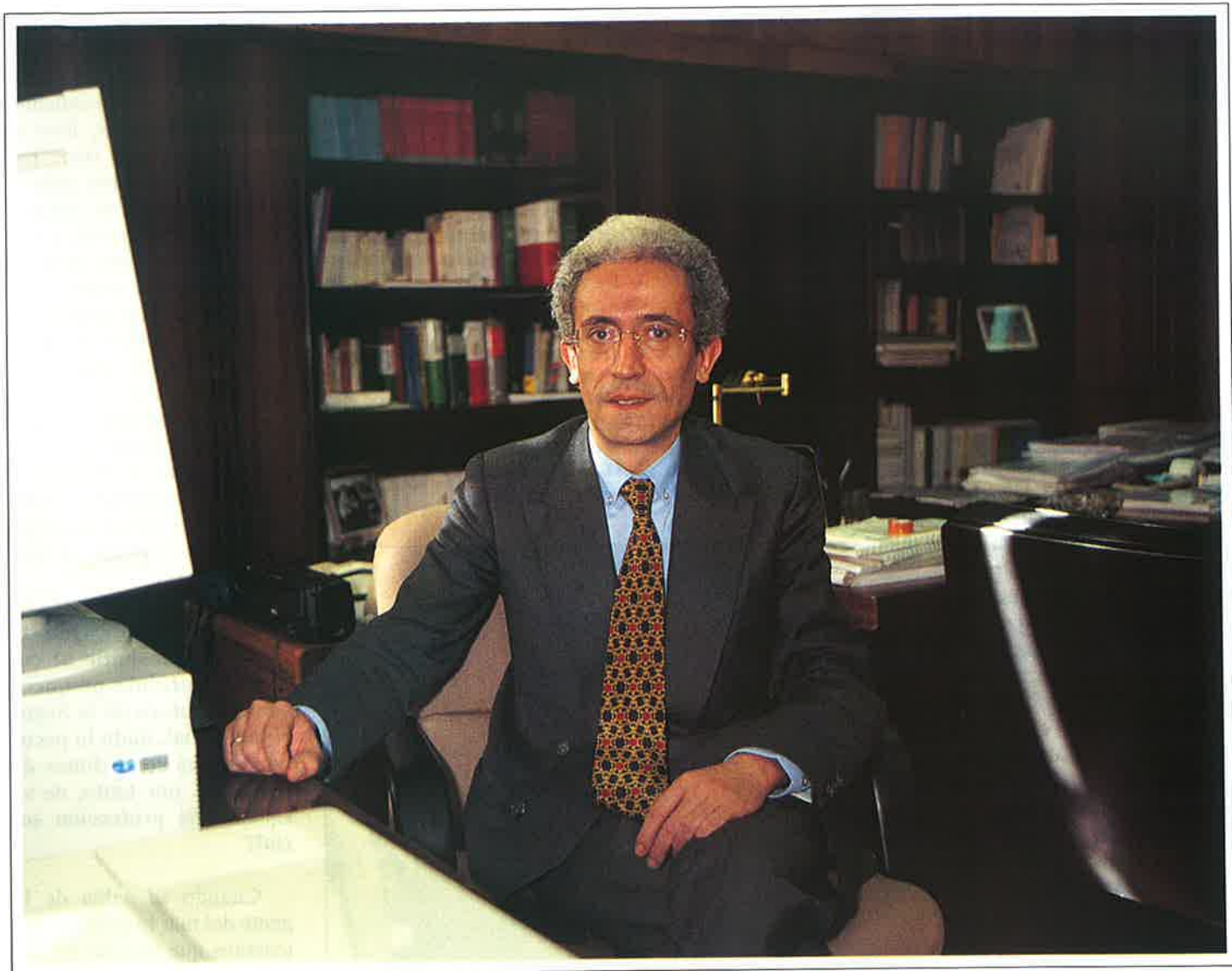
Para que nos entienda cualquier persona que nos lea, yo creo que la familia de un trabajador del mar que permanece en localidades próximas a los puertos está mejor atendida si puede utilizar el conjunto de la red asistencial pública que si solamente utiliza la del ISM tanto en los aspectos sanitarios como en los servicios sociales. Otra cosa es que necesariamente la medicina especializada, los reconocimientos asociados al carácter extraterritorial de la actividad marítima (estoy hablando también de la de los hombres del mar que España recibe) deben ser realizados por el ISM y que éste debe estar completamente actualizado en sus medios y mejorar su asistencia en estas áreas. Esto es lo que explica que las transferencias se hayan limitado a una serie de materias concretas.

–Con lo que se le adeuda a la Seguridad Social y el fraude existente casi sale un presupuesto paralelo. Ustedes están implantando medidas para luchar contra el mismo ¿nos las puede comentar?

Hay que explicar por qué estamos actuando en esta materia y se hace porque cuando hay fraude social se está perjudicando a los pensionistas y beneficiarios de la Seguridad Social y se está perjudicando también a quienes hacen un esfuerzo por cotizar al sistema: trabajadores y empresarios. Por eso nos hemos marcado como objetivo priorita-



Nuestro objetivo prioritario es combatir el fraude social porque perjudica a los perceptores de prestaciones y a los que cotizan para financiarlas.



rio luchar contra el fraude. Quien tenga derecho a una prestación que la reciba y que sea la mejor posible, pero quien no tenga derecho hay que evitar que la siga percibiendo. Nos hemos propuesto actuar en tres frentes: uno es el derivado de las situaciones sanitarias, que éstas sean reales y no simuladas y para ello estamos contando con la colaboración de los distintos servicios públicos de salud. Estamos intentando evitar que si algunas prestaciones están asociadas a determinados niveles de renta se compruebe ese nivel porque es una obligación que nos exige la ley, certificar que los datos de mayor necesidad estén acreditados y, finalmente, estamos buscando que cuando una empresa

tenga dificultades reciba ayudas, pero evitando que esto se convierta en una competencia desleal para otras empresas. Se trata de que si una empresa pasa por dificultades tenga mecanismos de auxilio para pasar ese mal momento sin que el impago a la Seguridad Social se convierta en una rutina y, por tanto, en una deslealtad para otros. El gasto combinado de la lucha contra el fraude y un mayor nivel de recaudación por la lucha contra morosos puede situarnos en unos ingresos de más de cien mil millones de pesetas.

—El ahorro en la gestión es importante ¿qué medidas tienen en marcha?

Cada vez vamos reduciendo más el gasto de nuestra propia gestión y teniendo en cuenta nuestro volumen de presupuesto no llegamos ni a gastar una de cada cien pesetas que administramos. Esto se está consiguiendo básicamente con dos elementos. El primero es la mejora tecnológica y el segundo y más importante con el esfuerzo leal de todos los que trabajan en la Administración de la Seguridad Social porque con la simple tecnología no se hubiese llegado a los niveles de eficacia que se van logrando. Por ello quiero transmitir mi agradecimiento público a quienes trabajan en esta gestión, que es gente joven y dinámica y que ha demostrado una voluntad clara de adaptarse a las

JUAN CARLOS APARICIO

Secretario de Estado de la Seguridad Social

nuevas formas de actuar. También cuentan con el reconocimiento de la opinión pública ya que el año pasado el nivel de satisfacción con la Seguridad Social fue próximo al 90%, lo que demuestra que se ha sabido optimizar los recursos económicos y dar un tratamiento satisfactorio en lo personal e individual.

-Pensiones, sanidad y asistencia al desempleo son los tres pilares de nuestro Estado del Bienestar que tiene menos nivel que el de otros países de la UE. En los últimos años España ha incrementado de forma notable el gasto social para equipararse a Europa, pero ahora esto se hace casi incompatible con los objetivos de convergencia de reducción del déficit público ¿Está en crisis el Estado de Bienestar? ¿Cómo van a afrontar ustedes este reto de conjugar objetivos de convergencia para estar en el grupo de cabeza de la Unión Monetaria Europea sin reducir el gasto social?

Hay que cuadrar una ecuación difícil que es como conciliar competitividad con cohesión social y solidaridad. Ese es el equilibrio que queremos preservar. La realización del presupuesto del 96 y el planteamiento del año 97 demuestran que esos son los grandes objetivos de este gobierno: mejorar la competitividad de nuestras empresas y de nuestra economía, manteniendo la cohesión social. Esto explica los esfuerzos que para evitar tener que reducir cualquier tipo de prestación estamos haciendo en la lucha contra el fraude y en la lucha contra la morosidad. Por otro lado, sin duda ninguna es-

Juan Carlos Aparicio Pérez nació en Burgos hace 42 años. Licenciado en Ciencias Químicas por la Universidad de Valladolid inició su carrera política, previo paso por la empresa privada, en el año 1983 en que fue elegido procurador de las Cortes de Castilla y León en su primera Legislatura. También fue consejero de Presidencia y Administración Territorial en esa misma Comunidad Autónoma. Pasó a la política nacional, en 1986, al ser elegido Diputado en la III y IV Legislaturas. Durante su pertenencia al Congreso de los Diputados su actividad parlamentaria fue intensa, ya que fue Secretario Segundo de la Mesa de la Cámara y miembro de varias comisiones entre ellas la de Política Social y Empleo, a través de la cual fue miembro de la Ponencia que elaboró el texto que sentó las bases de la reforma de la Seguridad Social y que fue consensuado por las fuerzas políticas del arco parlamentario en lo que se conoce como el Pacto de Toledo. Con la llegada del Partido Popular al poder fue nombrado, el 14 de mayo de 1996, Secretario de Estado de la Seguridad Social.

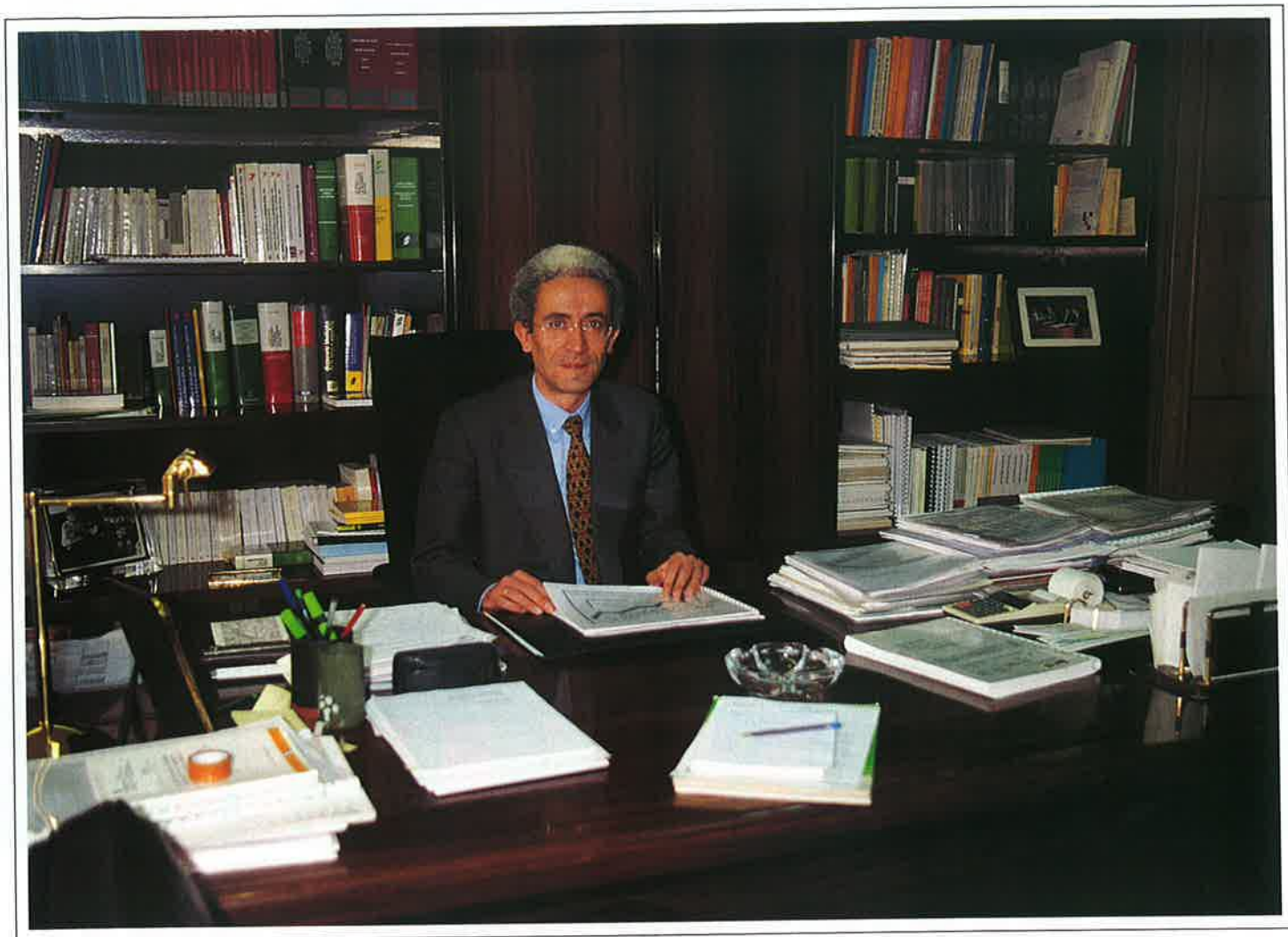


tamos ante un problema que no es exclusivo de España. Toda Europa quiere mejorar o al menos mantener los sistemas de protección porque son una de nuestras señas de identidad. España gasta menos que la media europea en casi todo salvo en desempleo y no

porque estas prestaciones sean individualmente muy altas sino porque desgraciadamente hay un elevadísimo número de parados. Pero el gran margen que tiene España es el de saber reducir inteligentemente el margen de desempleo creando puestos de trabajo para permitir un crecimiento ordenado y firme de nuestra protección social. La mejor garantía no es solamente una voluntad política sino el hacerlo realmente posible porque esto permitiría que los recursos que van destinados a atender al desempleo, reducido éste, pudieran incorporarse a otras fórmulas de protección

-Por último ¿Qué le gustaría transmitir al colectivo marítimo pesquero sobre el futuro de la Seguridad Social, dado lo peculiar de sus condiciones de trabajo y, por tanto, de su sistema de protección social?

Cuando se habla de la gente del mar lo primero que tenemos que mostrar los españoles es agradecimiento hacia quienes desempeñan su trabajo en unas condiciones difíciles y con riesgo y en unas circunstancias familiares y humanas siempre complejas. Por otro lado, también hemos de mostrar el deseo, pero no con buena voluntad, sino con hechos ciertos, de garantizarles una protección social que merecen y hemos iniciado una serie de gestiones a nivel internacional para ir actualizando los convenios vigentes en materia de Seguridad Social con países donde la presencia de la flota pesquera española es importante. En ese sentido quiero mencionar los recientes acuerdos firmados con Argentina y Chile y



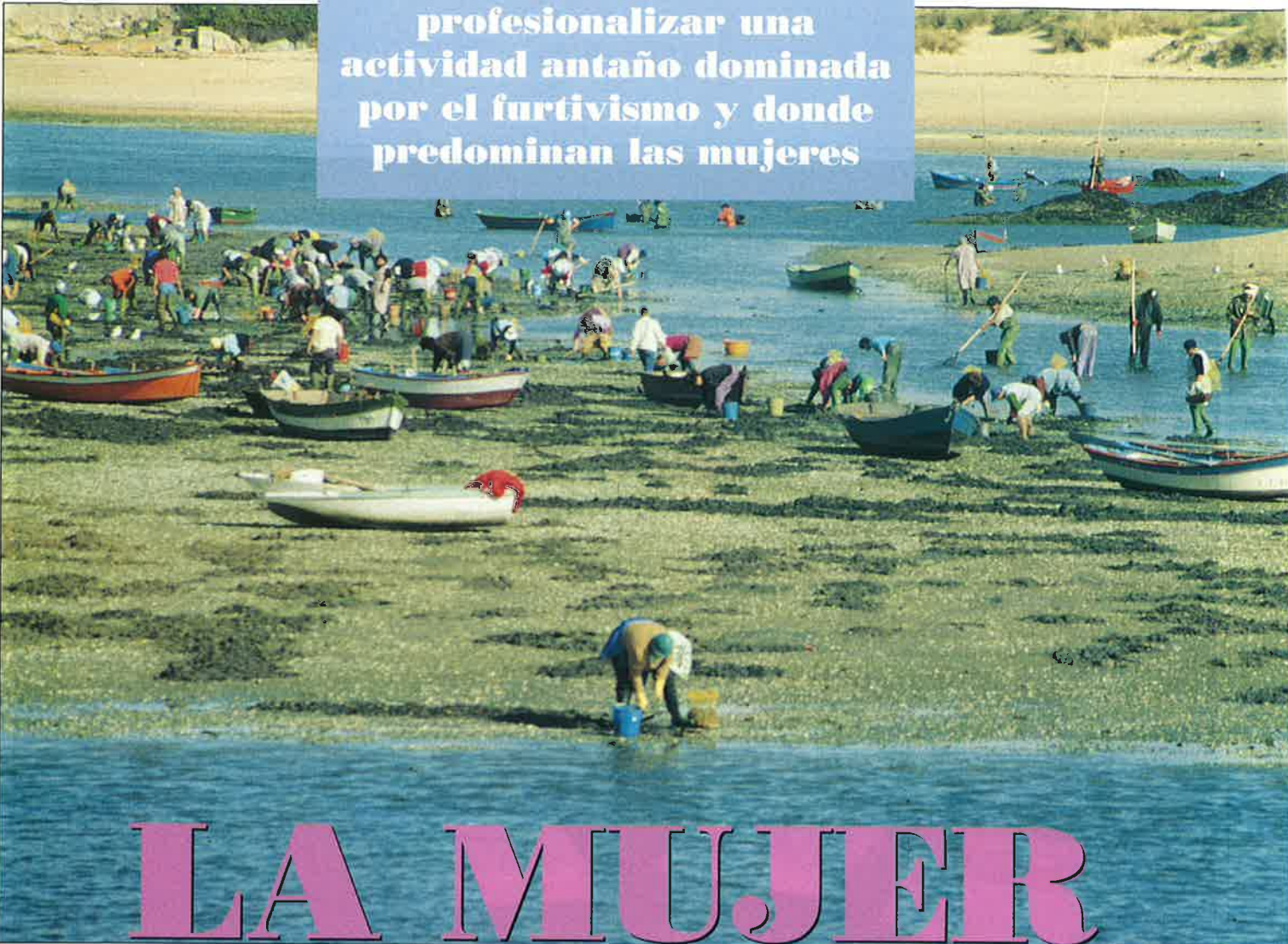
los que están en vías de firmarse con Uruguay y Paraguay para que nuestros trabajadores en empresas mixtas puedan acogerse a la legislación española. Conscientes también de que nuestra flota busca nuevos caladeros tenemos en proyecto iniciar conversaciones con Irán para conseguir acuerdos de protección social, ya que la flota en el Golfo Pérsico cuenta ya con más de 600 trabajadores. En materia de protección social con el colectivo marítimo pesquero es nuestro propósito ir siempre por delante. En España los trabajadores del mar son muy numerosos y lamentablemente muchos han desaparecido de los listados de nuestra seguridad social y tristemente no aparecen en la de otros países. Por eso tenemos que dar facilidades para la firma de nuevos Convenios a fin de que nuestros traba-

”
Hoy por hoy sigue teniendo perfecta justificación social y económica la existencia de un Régimen Especial para los trabajadores del mar y es el Instituto Social de la Marina el organismo que debe gestionar las prestaciones de ese colectivo.

jadores se puedan acoger a la protección social que exista en terceros países. De ahí nuestro empeño en estas rondas de actualización de Convenios.

Por último me gustaría destacar también el esfuerzo realizado por el Instituto Social de la Marina para adaptarse a este nuevo marco político como es el del Pacto de Toledo y por adecuar sus estructuras a este nuevo marco competencial de las distintas administraciones y por la tarea de diálogo social que está llevando a cabo no sólo con los sectores que tradicionalmente han estado representados en el Instituto sino también con las otras Administraciones. ■

Concha Hernández Carazo
(Fotos: Jesús Navarro)



El Plan Galicia trata de profesionalizar una actividad antaño dominada por el furtivismo y donde predominan las mujeres

LA MUJER Y EL MARISQUEO PROFESIONAL

A LREDEDOR de 12.000 personas dedican una parte de su tiempo a marisqueo a pie en las playas de Galicia. El 95% son mujeres y el 25% van por libre. Los ingresos en primera venta rondan los 2.500 millones de pesetas, lo que equivaldría, en un reparto equilibrado, a una renta media anual de 200.000 pesetas, aunque la realidad no sea exactamente así. Algunas agrupaciones y cofradías han empezado a organizarse para conseguir que el marisqueo a pie deje de ser una tarea marginal y se con-

Empezó siendo una iniciativa a la desesperada y puede convertirse en un camino abierto para la profesionalización o la inserción laboral de cientos de mujeres. Se desarrolla bajo las directrices comunitarias y el amparo de la Xunta de Galicia. No escapa a la resistencia proverbial que se produce cuando se trata de modernizar estructuras o cuando se reclama la igualdad de oportunidades. Primero fue un programa piloto y ahora está a punto de multiplicarse por treinta: el Plan Galicia para la profesionalización y modernización del marisqueo a pie.

temple como una actividad profesional sometida a las reglas del mercado laboral y económico. El Plan Galicia es un proyecto técnico diseñado por la Consellería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura de la Xunta de Galicia que "busca una mayor rentabilidad, pero detrás del cual hay una filosofía que destrozaba los tópicos que rodeaban un mundo del que se decía que era incapaz de asumir innovaciones", en palabras del conselleiro Juan Caamaño.

El intento de profesionalización y modernización del marisqueo a pie en Galicia se



inició hace más de una década pero como experiencia piloto arrancó hace tres años en Vila-xoán, primero tanteando una salida a una situación conflictiva y luego de manera organizada. La apreciación de los productos obtenidos con el marisqueo había favorecido los primeros intentos de organización colectiva de las mariscadoras. Se delimitaron los derechos de propiedad, se establecieron las concesiones, las autorizaciones y las agrupaciones de mariscadores. En la década de los ochenta se da un paso más en el proceso todavía tímido de la profesionalización. Las rías de Arosa, Noia, Ortigueira, Vigo... fijan épocas de extracción, tamaños mínimos y cupos de capturas, centralizan las ventas en las lonjas. Los primeros ensayos de cultivar moluscos en las playas no prosperan. Los intentos de racionalización del marisqueo a pie no ocultan los bajos niveles de rentas, y la escasa preparación tecnológica y profesional. Con ocasión del II Congreso de Marisqueo en 1994, se señala la conveniencia de que las agrupaciones de mariscadoras se conviertan en cooperativas de cultivos mari-

El papel de la condición femenina

"Puede que a algunos les resulte difícil comprender qué tiene que ver la igualdad de oportunidades y derechos con la materialización de un proyecto pero no hay sociedad desarrollada política y económicamente en la que este principio no esté asentado". El conselleiro de Pesca, marisqueo y Acuicultura dirigía estas palabras en la clausura del II Encuentro de Mariscadoras, ante un auditorio mayoritariamente femenino formado por mujeres acostumbradas a pelear en condiciones adversas. Con una naturaleza a veces inclemente y frente a una resistencia de poder frecuentemente numantina. Juan Caamaño reivindicaba el papel de la condición femenina en el subsector del marisqueo a pie y lo hacía ante más de cien mujeres que representaban a medio

centenar de cofradías -de las 63 censadas en Galicia (225 en España)- entre las que sólo hay tres patronas mayores. Faustina Solloso, Oliva Bonome y Ana Ma Nistal son las patronas mayores de las Cofradías de Vicedo, Mugar dos y Lourizán, respectivamente. Ninguna de ellas ha tenido fácil llegar al cargo. Faustina Solloso ha sido la última en llegar y lo ha hecho reclamada por las propias mariscadoras. En la Cofradía de Lourizán hay 232 mariscadoras censadas, pero las tres cofradías mancomunadas que marisquean en Lourizán, la de ésta localidad, más las de Raxó y Pontevedra, suman 1.100 mariscadoras/es, de los que 800 son a pie, el resto a flote. El órgano de gobierno de la Cofradía, el Cabildo, está formado por ocho mujeres y tres hombres. Ana Ma Nistal es patrona desde hace seis años. De su primer mandato recuerda el furtivismo como el problema principal. "Para empezar, antes éramos todos furtivos, íbamos mañana, tarde y madrugada. Todo el mundo se creía que la playa era de ellos. Ahora vamos dos horas y como, afortunadamente, tenemos poco furtivo, lo que dejamos un día lo encontramos al día siguiente. El furtivo se lleva todo, conchas, arena, cría, larvas, todo. El mariscador tiene que coger una talla mínima. Por eso ahora siempre tenemos marisco". En su primera etapa sufrió calumnias, disgustos e, incluso, intentos de agresiones. Cuando pretendió dejarlo, las mariscadoras fueron a buscarla. Está contenta de haberse reenganchado. ● ● ●



● ● ● Cree que el marisqueo a pie empieza a estar bien pagado y en vías de ser rentable. "Hay playas en las que ya sacan el salario mínimo interprofesional", asegura Ana Ma Nistal. La patrona mayor admite que ahora tiene mucho apoyo también de los hombres y que "ni en la playa ni en la Cofradía" tiene problemas especiales por el hecho de ser mujer. Considera que ser mariscadora es un orgullo y parte de su felicidad, pero está contenta de que ninguno de sus hijos -una chica y cinco chicos- haya tenido que ir a la mar. Olivia Bonome accedió al cargo primero desde su puesto de vicepatrona, por dimisión del patrón anterior. Detectó "cierto machismo" en algunos armadores cuando quiso imponer orden en la Cofradía, pero tras su elección, no ha vuelto a tener problemas. "Ser patrona te roba tu tiempo pero te da satisfacciones", asegura. Oliva cree que el machismo se manifiesta más en las cofradías donde la actividad principal es la pesca, "que mueve miles de millones" y el marisqueo es minoría. "Allí los armadores no quieren saber nada del marisqueo, pero en la ría de Ferrol el dinero que generan las Cofradías es por el marisqueo" Mariscadora con carnet desde hace más de treinta años, encuentra grandes ventajas a los cambios producidos. "Antes era un desorden, cualquiera llegaba y cargaba sin pensar en mas. Ahora la Xunta exige un plan de marisqueo que limita las jornadas a noventa días, y fija un cupo de capturas de seis kilos al día". El furtivismo es también para ella la amenaza principal. "El furtivo va todos los días, de noche si quiere, coge lo que puede, vende por fuera sin pasar por lonja..."



Sus cuatro hijos -tras chicas y un chico- han seguido estudios superiores y son ajenos al mar. "Uno quiere para sus hijos, si valen, algo mejor, porque sólo del marisqueo a pie no vive nadie", admite Oliva. "Se puede vivir del marisqueo a flote, pero en Mugarbos son todos hombres", señala la patrona mayor. "Para vivir del marisqueo a pie deberían quedar sólo 30 o 40 personas, pero ¿quién echa a la gente? Hay que tener en cuenta también que hay quien necesita esta actividad para ayudar económicamente en su casa".

En su discurso ante las mariscadoras, Caamaño recordó, con palabras de Karl Popper, que cualquier acción está abocada al fracaso si no tiene en cuenta los elementos sociales que deben estar implicados en ella. En el marisqueo a pie uno de las variables principales a conjugar es, precisamente, la condición femenina del principal elemento social.

M. V.

Ello implicaría una mejora en la formación técnica y de organización y la adopción de conceptos empresariales como planificación, comercialización, gestión o inversión.

El programa iniciado a partir de la experiencia de Vilaxoán, inducido desde la Administración autonómica y dirigido por el Centro de Investigaciones Marinas de Corón, supone una concepción radicalmente distinta del marisqueo que va más allá de la recolección de lo que producen las playas, para introducir técnicas modernas de explotación en cultivo, con preengorde y engorde intensivo de almeja fina en las playas y cultivo de ostra plana, y en la producción natural con nuevos sistemas de limpieza y mejora de la explotación. Son objetivos del programa la capitalización de las agrupaciones, la mejora de la producción y de las rentas de las mariscadoras y el aumento del nivel profesional y organizativo. La mentalidad individualista y extractiva da paso a métodos de trabajo de cultivo y al cooperativismo, a la programación económica y empresarial y a la racionalización de técnicas y métodos de trabajo.

Se trataba de recuperar bancos entonces improductivos y de intentar el cultivo de almeja fina y ostra plana, especies apreciadas comercialmente, que obtienen buena venta. El primer balance fue excelente en los dos sentidos: aumentó la producción de almeja fina y los ingresos económicos. Las mariscadoras de hasta entonces ganaban una media de 60.000 pesetas año han pasado a ingresar 600.000 pesetas, con una jornada laboral de unas tres horas de trabajo durante 111 días al año. La tendencia a la mejora de ingresos es expansiva pues en 1995 registró un aumento del 10% sobre el año anterior.

Pero el avance más importante no estriba sólo en el aspecto económico sino en el concepto mismo del marisqueo, que de ser una actividad con ribetes de marginalidad se convierte en una profesión regulada acorde con unas normas de funcionamiento adecuadas a los tiempos actuales. El hecho de que actualmente "sólo" haya un 25% de mariscadores sin regularizar, en un sector donde la no regularización era lo normal, es indicativo del paso dado.



JUAN CAAMAÑO

“El Plan Galicia busca una mayor rentabilidad, pero detrás de él hay una filosofía que destroza los tópicos que rodeaban un mundo del que se decía que era incapaz de asumir innovaciones”

OLIVA BONOME

“Para vivir del marisqueo a pie deberían quedar sólo 30 ó 40 personas, pero ¿quién echa a la gente? Hay que tener en cuenta también que hay quien necesita esta actividad para ayudar económicamente en su casa”

ANA M^a NISTAL

“Antes eramos todos furtivos, íbamos mañana, tarde y madrugada. Ahora vamos dos horas y como, afortunadamente, tenemos poco furtivismo, lo que dejamos un día lo encontramos al siguiente”

Durante 1996 el programa -denominado entonces Plan 10- continuó las experiencias ya iniciadas en Vilanova, Vila-xoán, Baldaio-Anllón y Ortigueira, y se extiende a Mugar-dos, Barallobre, Vicedo, Lourizán, Moaña y Cabo de Cruz. Entre estas diez cofradías, que representan al 21% de los mariscadores gallegos y al 30% de la producción de marisqueo a pie, se reparten millón y medio de semillas de ostra plana y 4.200.000 de almeja fina. El coste de esta partida del programa es de 30,5 millones de pesetas que ha de sumarse a los casi 27 millones presupuestados en el capítulo

de asistencia técnica e investigación. Las inversiones realizadas por las cofradías como aportación al programa se elevan a algo más de 92 millones de pesetas.

A lo largo de este año la Consellería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura organizó 57 cursos de formación en los que participaron 1.158 mariscadoras. El proyecto de formación y asesoramiento “Mujer Mariscadora en Galicia” presentado por la Consellería a la Unión Europea, con una vigencia de dos años, 1996 y 97, se encuadra en el programa NOW (New Opportunities for Woman) financiado con fon-

dos estructurales comunitarios. Entre las actividades previstas en este programa se incluye el II Encuentro de Mujeres Mariscadoras celebrado el pasado mes de febrero en Viveiro (Lugo), en el que participaron un centenar de mujeres. El balance no puede ser más optimista. En la clausura de este Encuentro, el consejero Juan Caamaño enumeró entre los avances de los últimos años el que se haya dotado de un cuerpo legislativo, la creación de programas específicos para la explotación de los recursos y la inversión de capital humano y económico en el servicio de inspección.

El marisqueo a pie ha evolucionado mucho pero el mismo conselleiro admite que todavía mantiene ante la opinión pública una imagen de marginalidad que resta credibilidad a las acciones planteadas para su reestructuración.

“Algunos todavía interpretan erróneamente que es una salida desesperada a los problemas que afectan a la sociedad actual”, admite Caamaño.

El furtivismo es el mal endémico del marisqueo a pie y una amenaza para cualquier intento de ordenación. El furtivo abona la idea de marginación que todavía rodea al ámbito marisqueo y que el conselleiro de Pesca atribuye “a la desprofesionalización de la que ha sido víctima durante muchos años, a la ausencia de proyectos reales que tuvieran en cuenta el papel predominante de la mujer en el sector y, sobre todo, a la falta de formación del cuerpo social que lo constituye”.

Juan Caamaño admitió que hasta hace pocos años tampoco el poder político era consciente de las posibilidades económicas que atesora el sector, lo que achacó a la “conflictividad y peligrosidad que implica cualquier tipo de medida dirigida a producir cambios estructurales en la forma de concebir el modelo de producción y explotación”.

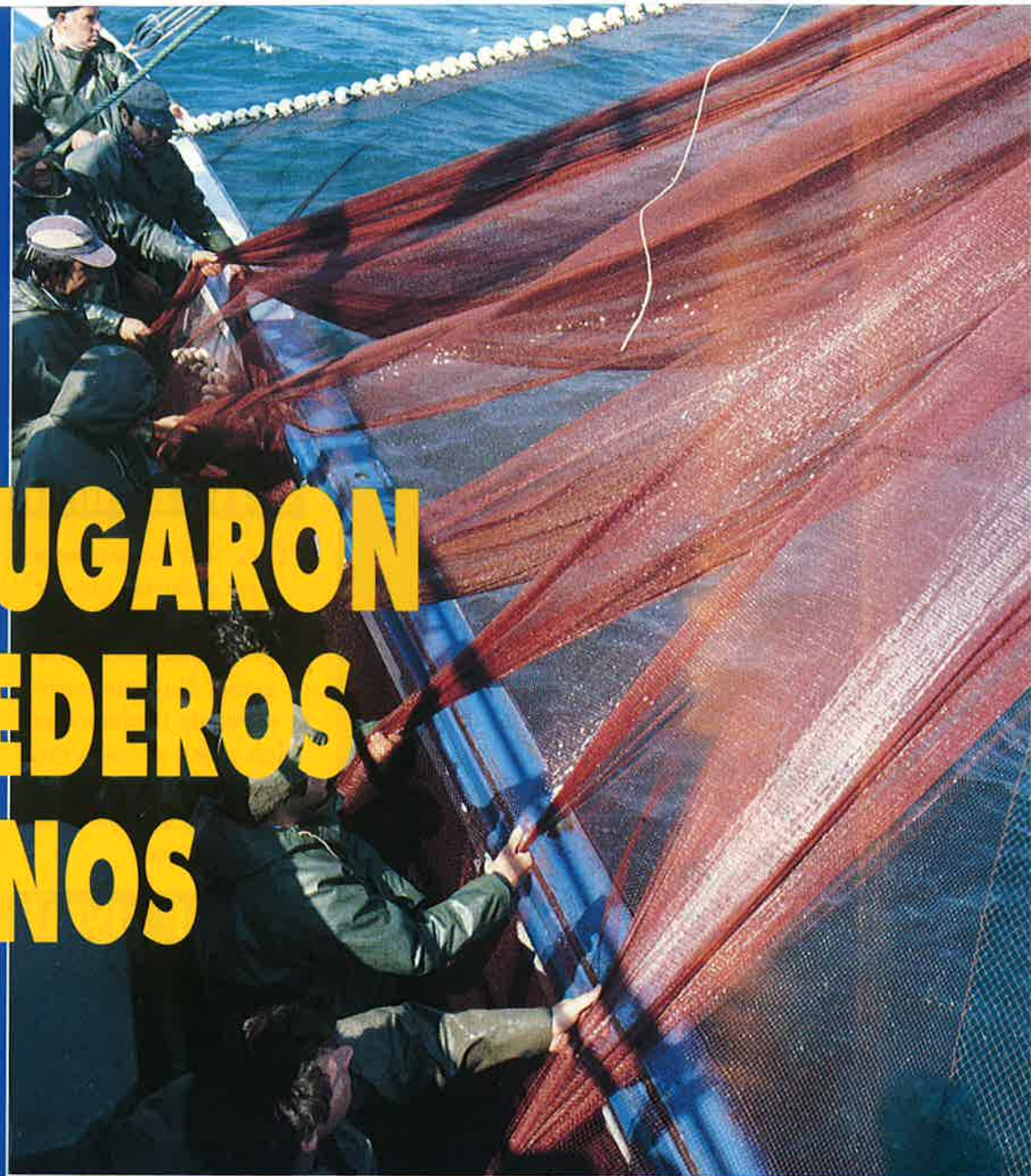
Con el Plan Galicia la Consellería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura propone a las mariscadoras que se transformen en “cultivadoras” y que en su actividad se atengan a “los principios que rigen la economía actual”, que se organicen, que asuman los criterios de comercialización y formación previstos en el Programa NOW y, sobre todo, que sean “conscientes de que hay que producir más”. Un conjunto de criterios tan novedosos en el subsector que hasta hace poco eran impensables. La Xunta pretende extender el Plan Galicia a una treintena de cofradías a lo largo de este año. ■

Mery Varona.

Pescadores de Carboneras avistaron uno faenando en aguas de Baleares

MADRUGARON LOS REDEROS ITALIANOS

Los pescadores se muestran pesimistas e indignados. Temen que todo siga igual respecto al problema que les enfrenta con los rederos a pesar de las expectativas suscitadas el pasado año por el compromiso italiano de dismantlar su flota redera en el Mediterráneo. El primer avistamiento del año, a mediados de febrero, a nueve millas al sudoeste de Formentera, viene a confirmar estos sentimientos. Pesimistas e indignados, pero también hartos por una situación que se repite año tras año y "decididos a no dejar pasar ni una". Una decisión compartida por la Administración española, que ya ha hecho llegar su queja a las autoridades italianas por este nuevo suceso.



TAL vez por si les resulta más difícil este año actuar con sus ilegales redes en el Mediterráneo; tal vez por llegar lo antes posible al saqueo del menguado "botín" que albergan sus aguas..., lo cierto es que los rederos italianos acuden a su destructiva actividad con más premura cada año. A mediados de febrero se registró el primer caso, denunciado por los pescadores de la Cofradía de Carboneras y Greenpeace ante la Secretaría General de Pesca, al avistar a un redero italiano faenando a nueve millas al sudoeste de Formentera.

Desde la Subdirección General de Inspección Pesquera

se confirmó esta denuncia, a raíz de la cual desplazaron a la zona un barco de los servicios de vigilancia y un helicóptero, pero no pudimos constatar la denuncia. Y es que, como afirmaron los propios pescadores, en cuanto el barco se supo descubierto, recogió las artes y se marchó por lo que no pudo ser identificado. A pesar de ello, y dadas las denuncias efectuadas, la Administración ha presentado una queja ante las autoridades italianas por este nuevo suceso. No se puede dejar pasar ni un sólo caso, señaló a MAR José Ramón Baraño, director general de Recursos Pesqueros.

Para Assumpta Gual, de Greenpeace, la Administración

*"La Administración española ha presentado una queja ante las autoridades italianas por este nuevo suceso. No se puede dejar pasar ni un sólo caso".
(José Ramón Baraño)*



ha actuado de una forma ágil, con el envío del helicóptero y la patrullera. Lo que hay que saber ahora es qué vigilancia va a establecer y qué presiones va a realizar en Bruselas y ante el Gobierno italiano. Después de las declaraciones de la ministra Loyola de Palacio en Venecia (MAR 346, enero 1997), lo que pretendemos es que lleve a la práctica esas promesas.

El Plan de la Comisión

Los pescadores se muestran pesimistas en cuanto a la resolución de este grave problema. Simón Pérez, secretario de la Cofradía de Carboneras, señala que *nos tememos que en la práctica todo siga igual. Los pescadores del Mediterráneo no están demostrando unidad. Pero es que también están hartos de perder tiempo, esfuerzo y dinero y que la Administración no haga nada. Los italianos llegan y pescan con redes que aquí están prohibidas. Se les da dinero y siguen pescando. No sé si nos toman por idiotas o qué.*

Un pequeño avance, al menos en cuanto a la concreción del Plan para la reconversión de los rederos italianos, tuvo lugar el pasado 2 de febrero. En esa fecha se produjo una reunión en Italia, en la oficina del Parlamento Europeo, en la que la Comisión Europea formuló una propuesta para la reconversión de las redes de deriva. En ella estuvieron presentes parlamentarios europeos, pescadores y grupos ecologistas. A través de dicha propuesta, la Comisión presentó un Plan en el que se concretaban las indemnizaciones que se iban a aplicar. Para las tripulaciones de los barcos que abandonaran esta arte se establecerían algo

más de 900 ecus al mes desde 1996 a 1998. Para los armadores que desguacen sus embarcaciones, se les pagaría según tonelaje y año: mínimo de 20.000 y máximo de 156.000 ecus; a los que reconviertan sus embarcaciones a otro sistema de pesca: entre 10.000 y algo más de 100.000 ecus. Además, y este aspecto es resaltado por Assumpta Gual, ya que es una de las exigencias de Greenpeace; "la Comisión pide a las autoridades italianas que aseguren la destrucción de las redes de deriva y elaboren un informe sobre la aplicación del Plan".

Esta preocupación sobre el control de estas redes es compartido, entre otros, por el eurodiputado del PNV Josu Jon Imaz, quien señala que *el Plan no contiene un procedimiento claro sobre la verificación del destino o destrucción de las redes que van a ser retiradas. Existe la posibilidad de que las mismas redes se puedan continuar utilizando en Italia o en otros países del Mediterráneo.*

En pregunta dirigida a la Comisión Europea, el eurodiputado planteaba la duda de *si podemos permitirnos el lujo de gastar 20.000 millones de pesetas de los contribuyentes europeos para retirar unas redes ilegales cuando no existen medios para controlar las que vayan a permanecer.*

Hay dinero, hay un Plan, hubo una declaración del ministro de Pesca italiano en la Conferencia de Venecia en la que se comprometía a abandonar este sistema de pesca... pero lo cierto es que ya ha aparecido el primer redero. Los hechos muestran que hay poca voluntad para aplicar este Plan, señala Assumpta Gual.

Un Plan que se espera quede aprobado en el próximo Conse-

“Los italianos llegan y pescan con redes que aquí están prohibidas. Se les da dinero y siguen pescando. No sé si nos toman por idiotas o qué”.
(Simón Pérez)



jo de Pesca, con la aportación financiera necesaria para hacer desaparecer estos rederos. *El Plan se iniciará cuando se apruebe en el próximo Consejo de Ministros*, recalca José Ramón Barañano. Mientras tanto, el propio director general de Recursos Pesqueros no descarta la repetición de este tipo de incidentes, especialmente fuera de las doce millas, ante lo que poco se puede hacer. *Seguimos haciendo esfuerzos tendentes a la desaparición de las redes de deriva. Pero las decisiones de la UE se toman por mayoría cualificada. Hasta ahora había una minoría de bloqueo* (Reino Unido, Francia, Italia y algunos países nórdicos) *por lo que cualquier iniciativa estaba abocada al fracaso. Habrá que hacer un seguimiento estricto de este programa.*

Cambio poco creíble

Caso de aprobarse finalmente el Plan, la situación puede empezar a cambiar. Sin embargo, los afectados desconfían de la voluntad real de las autoridades italianas de abordar el problema de forma efectiva. Y es que, tanto por este nuevo avistamiento como por los antecedentes más recientes, no

cabe otra actitud. España ha solicitado, en diversas ocasiones, un mayor control por parte del Gobierno italiano sobre los pesqueros que utilizan redes de deriva en el Mediterráneo. La última, la carta enviada por la ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Loyola de Palacio, a su homólogo italiano, Michele Pinto (MAR 342, septiembre 1996), por el incidente producido entre una veintena de barcos "marrajeros", con base en puertos del suroeste español, y dos pesqueros italianos que faenaban con redes de hasta doce kilómetros a 50 millas al sur de Cabrera.

Peticiones y denuncias que han caído en saco roto, como se desprende de los resultados de la anterior campaña, en la que el buque de inspección pesquera fletado por la Comisión Europea detectó a 15 barcos italianos faenando con redes ilegales de un

total de 16 barcos inspeccionados.

El inicio de los incidentes, mucho antes de que comience la campaña de pesca en estas aguas, allá para el mes de mayo, hacen presagiar lo peor. Por ello, la organización ecologista

"Como no se ponga un control estricto desde el principio de la temporada, se volverá a repetir lo de años pasados. A estas alturas, nada se sabe del posible envío de un barco de vigilancia de la UE a la zona".
(Assumpta Gual)

Greenpeace, en declaraciones de Assumpta Gual a esta revista, no ha dudado en señalar que *como no se ponga un control estricto desde el principio de temporada, se volverá a repetir lo de años pasados. Tampoco sabemos nada, a estas alturas, de la posibilidad de enviar un barco de vigilancia de la UE a la zona, algo que habría que hacer ya, no avanzada la temporada.*

El control sigue siendo el "talón de Aquiles" de este conflicto. La propia Comisión Europea considera *que han existido deficiencias notables de control en el Atlántico, en la úl-*

tima campaña del bonito, y un verdadero caos en el Mediterráneo. El director de Recursos Pesqueros e Inspección de la UE, el señor Lorec, señala que *ha existido una falta de información y transparencia entre los Estados miembros y la Comisión que ha impedido proceder a la identificación de volantas ilegales.*

Por lo que a la vigilancia y control en las aguas territoriales españolas se refiere, *se ha establecido un servicio de vigilancia, no sólo en este caladero, sino en todos los que sean susceptibles de incidentes similares*, comenta José Ramón Barañano, quien además afirmaba desconocer en estos momentos la fecha para el posible envío de un buque de vigilancia al caladero Mediterráneo por parte de la Unión Europea.

Desde la Subdirección General de Inspección Pesquera se concreta la vigilancia que España mantendrá en el Mediterráneo: *Disponemos de la colaboración de los patrulleros de la Armada, en los cuales nos embarcamos para realizar tareas de vigilancia. Además, tenemos dos embarcaciones, una de ellas una patrullera de altura, el "Alborán", y un helicóptero. Entre los meses de mayo y septiembre se intensifica el control de aguas de Baleares. En los dos últimos años, este dispositivo se vió complementado por un servicio de vigilancia conjunta con aviones italianos que vienen a Baleares.*

Este despliegue de medios se verá reforzado con la colaboración que prestarán los pescadores -de hecho, y en repetidas ocasiones, ya han dado suficientes muestras de ello. En concreto, comenta Simón Pérez, en la *Cofradía de Carboneras se acordó que, ante un nuevo avistamiento, se llame inmediatamente a Madrid.*

Los próximos meses serán decisivos para saber si Italia tiene realmente algún interés en empezar a poner orden en su flota. Los pescadores españoles no parecen dispuestos a que esto siga así durante más tiempo. ■

Raúl GUTIERREZ

Resultados alentadores de la primera campaña experimental



La primera campaña experimental del Instituto Español de Oceanografía sobre la plataforma continental gallega ha detectado únicamente especies hasta ahora no explotadas y de crecimiento muy lento. El IEO deberá continuar sus campañas para mejorar la información biológica sobre esta zona y evaluar con un mayor conocimiento las posibilidades de explotación comercial de las especies más abundantes en este caladero.

EL IEO RADIOGRAFÍA LA PLATOFORMA CONTINENTAL GALLEGA

LA campaña experimental sobre los fondos del talud de la plataforma continental gallega se realizó como consecuencia de un acuerdo entre la Organización de Productores de Pesca Fresca de Marín (Opromar) y la Secretaría General de Pesca y fue realizada por los arrastreros Playa de Montalvo y Mar de Marín. Investigadores del Instituto Español de Oceanografía supervisaron y coordinaron los trabajos de investigación realizados por dos biólogos contratados al efecto. Los armadores de Marín reclamaron a la Administración una investigación específica dirigida a esta pesquería a partir de la experiencia de un armador de la misma organización que hace dos años investigó una parte de esos fondos con un

barco clásico y con escasos medios, y encontró especies susceptibles de ser explotadas comercialmente: escarapote negro, granadero y raya.

La campaña, pues, tenía por objeto evaluar los stocks de la zona con vistas a establecer un plan de explotación del caladero, que podría suponer una alternativa para los barcos que se ven obligados al descanso en otros caladeros. En opinión del IEO el resultado de esta primera campaña ha sido interesante porque ha proporcionado información de la que hasta ahora se carecía sobre la biología de las especies que habitan los fondos del talud. El balance es igualmente satisfactorio para los armadores. Juan Carlos Martín Fraguero, director gerente de la O.P. de Marín sostiene que *“la campaña es positiva porque se han descubierto especies que no se sabía que existían con la precisión que ahora se sabe”*.

El balance resulta insuficiente, sin embargo, para establecer cualquier medida sobre un sólo análisis. Armadores, cofradías y los propios investigadores coinciden en señalar la necesidad de desarrollar nuevas campañas experimentales en épocas distintas y con nuevos métodos de investigación. El propio IEO señala en su informe que *“una explotación comercial de las especies que habitan estos fondos debería estar precedida de estudios más completos y detallados sobre la biología y ciclo vital de aquellas especies que pudieran tener interés comercial. Esto sólo será posible si se realiza un esfuerzo investigador a lo largo de todo el año que permita conocer los cambios estacionales de la distribución en el área de las especies más importantes, los hábitos alimenticios, relaciones tróficas, crecimiento y épocas de reproducción que indiquen el grado de renovación de estas especies en situación de explotación pesquera”*.

La campaña experimental se realizó sobre fondos entre

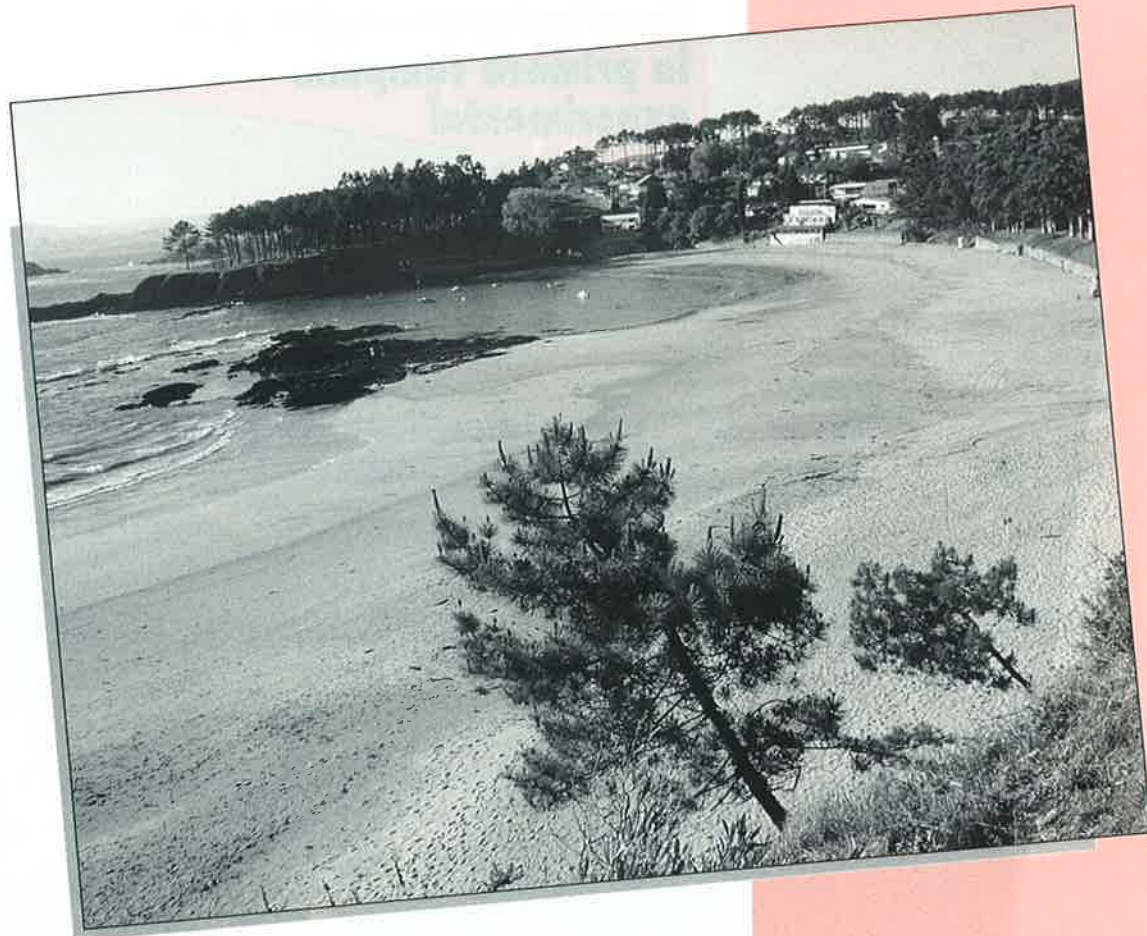
500 y 1.250 metros con un copo de malla de 65 mm. Se capturaron 117 especies de las que la mayoría, 58, corresponden a peces óseos y 15 a tiburones. Del resto, 19 son crustáceos, 11 moluscos, nueve equinodermos, tres rayas y dos quimeras. El 77% de la biomasa capturada fueron tiburones de fondo, granaderos y escarapota. Los mayores rendimientos se obtuvieron en la división IXa, donde se capturaron ejemplares de tiburón de 69 kilos y de granadero de 40 kilos. Por contra, fueron muy escasas las capturas de especies consideradas tradicionales por la flota que opera en la plataforma continental gallega, como rapas y merluza, que supusieron apenas el 0,9% y el 2,3%, respectivamente, del total capturado.

Crecimiento lento

El informe realizado por el IEO al término de la campaña subraya la lentitud de crecimiento de las especies de fondo, una adaptación fisiológica

con la que compensan la escasez y poca accesibilidad del alimento. Su lento crecimiento retrasa también la madurez sexual, que se alcanza a una edad elevada. En el caso específico de los tiburones además de su tardía madurez sexual tienen largos períodos de gestación y un corto número de huevos o embriones. En el tiburón *Deania calceus* estudiado no superaron los 14 embriones. El conjunto de estos factores hace que la tasa de renovación poblacional de estas especies sea muy baja y el tiempo de recuperación muy lento, lo que desaconseja una presión pesquera elevada. Otro factor a tener en cuenta, que abunda en la vulnerabilidad de las poblaciones de peces de fondo cuando están sometidas a explotación pesquera, es el gregarismo de algunas de estas especies.

Todos estos factores conducen al IEO a la conclusión de que las especies de aguas profundas *“tienen pocas posibilidades de soportar una fuerte presión pesquera pu-*



O.P. Marín:

“La campaña es positiva porque se han descubierto especies que no se sabía que existían con la precisión que ahora se sabe”.



IEO:
"Una fuerte presión pesquera sobre las especies de aguas profundas podría ocasionar el colapso de alguna población y afectar de forma irreversible al ecosistema explotado"

diendo esto ocasionar el colapso de alguna población y afectar de forma irreversible al ecosistema explotado".

Plan de explotación

Opromar coincide en la necesidad de mejorar el conocimiento de la plataforma continental gallega para ver sus posibilidades de explotación. "Los científicos siempre dan una información demasiado prudente", declaraba a MAR su director gerente Juan Carlos Martín, quien recuerda que la campaña reclamada por la Organización de Productores se desarrolló en dos fases. La primera, de unos veinte días de duración, se dedicó a la experimentación pura. Los patronos se dirigieron a buscar las especies objeto de la misma y en este tiempo se obtuvieron los mejores lances capturándose entre 8.000 y 10.000 kilos en algunos de ellos. En la segunda fase, el IEO subdividió las zonas en las que había prospectado en cuadrículas de unas

5.000 millas y con una metodología de trabajo fijada de antemano. "Puede que las conclusiones de esa campaña no sean óptimas desde el punto de vista científico, pero para los armadores está claro que hay una serie de especies que inicialmente tenían escaso valor económico pero que hoy empiezan a tener salida porque los compradores las están demandando, como la visera, el granadero, la gata y el escarapote (también llamado rubio o cabra) que llegó a alcanzar las 700-800 pesetas kilo".

Martín coincide con el IEO en la necesidad de ampliar la investigación con nuevas campañas. "Aceptamos las conclusiones sobre los criterios biológicos del IEO pero para saber con más precisión cuál es el stock potencialmente extraíble en esta plataforma sería necesario repetir la campaña ocupando todas las estaciones del año y profundizar la investigación para ver si puede explotarse realmente o no". Los armadores deseaban

que la campaña se amplie asimismo a la escarapota roja, especie abundante en el Atlántico norte que podría encontrarse también en el talud continental gallego y sobre la que están reuniendo más información.

En el supuesto de que, efectivamente, se demostrara la existencia de un stock potencial Martín sugiere que "será necesario establecer un plan experimental de captura al que pudieran acceder todos los barcos de la plataforma gallega, que pueden ser también de otras artes y no sólo del arrastre, y en función del stock extraíble diseñar un plan de explotación que podría ser una alternativa a una parte de la flota". El portavoz de los armadores admite que esta pesquería "no es la panacea para todos los barcos" y aventura que puede valer para 10 ó 12 barcos y durante tres o cuatro meses al año. Sin olvidar que para operar en la profundidad donde se encuentran las especies objeto de la pesquería se requieren cuantiosas inversiones en aparejos.

Los datos que manejan acerca de la rentabilidad de estas especies, que también capturan los congeladores en aguas de NAFO, y la experiencia de algunos armadores alientan sus esperanzas. "Este mismo invierno", explica Martín Fragueiro, "aprovechando algunos días de bonanza y alternando con la pesquería tradicional algunos patronos han hecho su propia campaña sobre las especies de profundidad y han rentabilizado la explotación de los días que operaron". Rentabilidad que viene dada, además por una demanda que va en aumento en algunas especies como la llamada gata. "Los palangreros que habían iniciado la pesquería hace años, le llamaron 'porco' porque de ella como del cerdo, se aprovecha todo: la piel para curtidos, la aleta para la famosa sopa de tiburón, la carne para su consumo y el hígado para cosmética". ■

Mery Varona

LA SARDINA, *objeto de estudio*

La "popular" sardina es, además de un sabroso manjar, un importantísimo material de estudio científico. Así, al menos, parece desprenderse de distintos proyectos y estudios en los que actualmente participa el Instituto Español de Oceanografía (IEO), como el PARS (Precisión y exactitud de los métodos para la medida del reclutamiento). Su objetivo es mejorar las metodologías utilizadas en la investigación de las etapas tempranas de vida de los peces, y la sardina será la especie sobre la que trabajarán desde el Centro Oceanográfico de Málaga. Otro de los estudios tiene a la sardina como sujeto y objeto al mismo tiempo: el que se desarrolla desde el Centro Oceanográfico de Vigo con el fin de evaluar las reservas de sardina desde Gibraltar hasta Arcachone (Francia). Son dos estudios con la sardina como nexo de unión. En la actualidad el IEO participa en 22 proyectos y estudios, entre los que cabría destacar el CANIGO, el de mayor cuantía que cualquier organismo español haya firmado hasta el momento.

JUNTO con el inicio del nuevo año, el Instituto Español de Oceanografía ha puesto en marcha varios trabajos científicos, algunos de gran relevancia. Entre los que se inician y los ya existentes suman un total de 22 los proyectos y estudios que se están desarrollando en la actualidad, un dato que quiso reseñar la ministra Loyola de Palacio en el acto de presentación, el pasado mes de diciembre, el nuevo buque oceanográfico "Thalassa", fruto de la colaboración científica entre Francia y España (ver recuadro). Este buque será uno de los asignados al proyecto de investigación CANIGO (Canary Island Azores Gibraltar Observations); un proyecto que finalizará en 1999 y cuyo presupuesto supera los 12 millones de euros, de los que 8,5 millones los aporta la Comisión Europea.

Todo proyecto de investiga-

ción marina tiene un gran interés, ya sea directa o indirectamente, para el sector pesquero, como es el caso del mencionado CANIGO, del que se ofrece una reseña en el recuadro que acompaña a esta información. En esta ocasión se recogen dos que, además de por su actualidad merecen especial atención por parte de este sector, dado que servirá para evaluar el estado de las reservas o asesorar en la gestión de los recursos. Y ambos, además, tienen como objeto de estudio principal una misma especie: la sardina.

El mes de enero dio comienzo el proyecto PARS, coordinado por el Instituto de Investigación Marina de Noruega. El investigador principal de este proyecto, que tendrá una duración de tres años, es el noruego Erlend Mokness. También participan centros de investigación de Gran Bretaña, Alemania, España y Francia. El coordinador del proyecto en España es Al-

berto García que, junto con Dolores Cortés, realizará la parte del estudio encargada a nuestro país desde el Centro Oceanográfico del IEO en Málaga. El fin último del PARS es facilitar información para un buen asesoramiento en la gestión de los recursos.

Precisar la edad

El crecimiento de los individuos en las fases más tempranas,

desde larvas a juveniles, se analiza por medio del estudio de la microestructura de los otolitos. Los otolitos son unos pequeños huesecillos situados en la cabeza de los peces que forman parte del órgano del equilibrio, y en ellos se van reflejando unas marcas en forma de anillos. *En las sardinas y arenques, por cada día se marca un anillo, señala Alberto García. La rapidez de crecimiento también queda reflejada en esos anillos. Es co-*



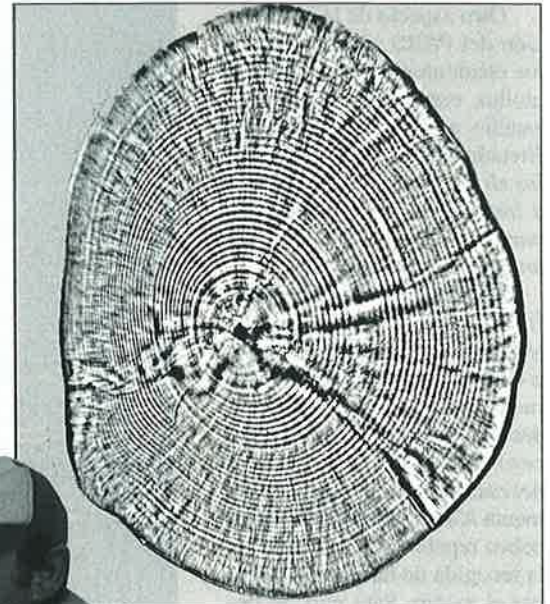
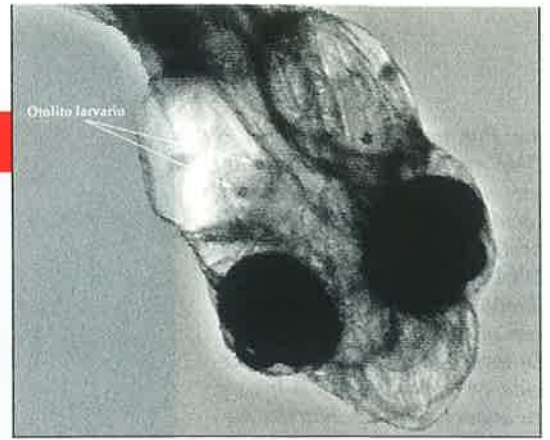
mo la "caja negra" de los peces. Este método de investigación se desarrolló en los años ochenta, pero necesita ser perfeccionado: *Estamos ante un método que es una interpretación de la edad. Con este proyecto se trata de ver si esa interpretación realmente corresponde con exactitud a nuestras apreciaciones.*

Para avanzar en el grado de precisión en las lecturas de edad se llevarán a cabo experiencias de intercalibración, intercambiando otolitos de las dos especies objeto de estudio -sardinias y arenques- entre los diferentes centros europeos. Se han elegido precisamente esas dos espe-

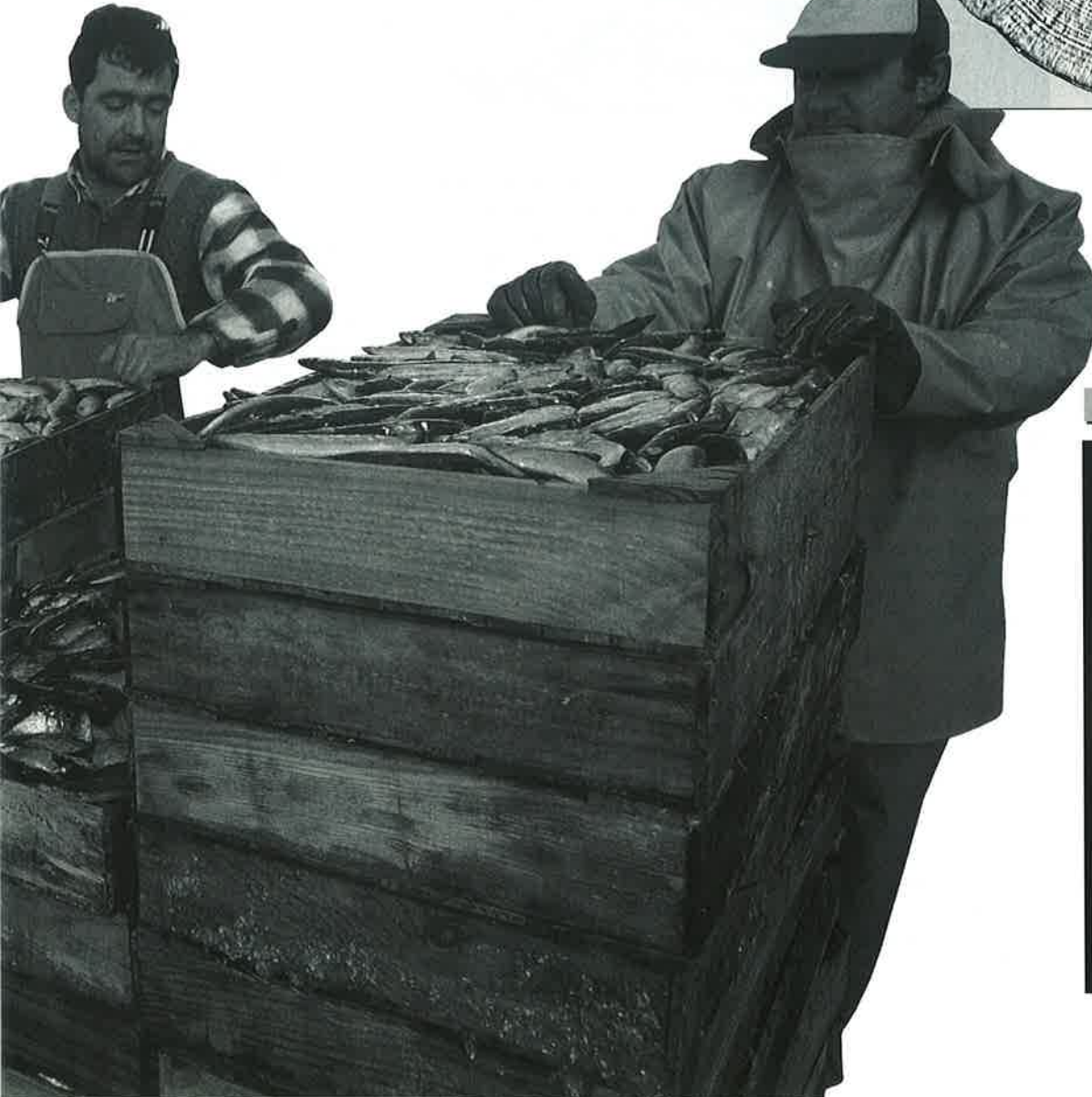
cies porque son muy similares, y de esta forma se pueden hacer comparaciones entre los resultados obtenidos en el Mar del Norte y el Mediterráneo, aclara Alberto García. *La sardina, además de ser una especie óptima, al igual que los pequeños pelágicos, para este tipo de investigación, resulta muy abundante en aguas de Málaga, lo que nos facilita enormemente nuestra tarea. Se obtienen muestras rápidamente y sin necesidad de realizar grandes campañas. Además, hay otras especies que están por validar; es decir, confirmar que el ritmo de crecimiento es el mismo.*

En pocas palabras, el trabajo a desarrollar se centra en dos campos: crecimiento y condiciones nutricionales, apartado este último que coordina Dolores Cortés. Alberto García nos aclara el trabajo en este aparta-

Vista superior de la cabeza de una larva de sardina donde se puede observar la ubicación de los otolitos. (Cedida por el IEO de Málaga)



Otolito de una larva de sardina de más de 20 mm. de longitud. En él se aprecian claramente los anillos donde queda reflejado el crecimiento del individuo. (Cedida por el IEO de Málaga)



LA SARDINA

El Instituto Español de Oceanografía participa en la actualidad, desde los ocho centros de los que dispone en España, en la ejecución de 22 proyectos y estudios.

do: Por un lado se analiza el DNA (moléculas genéticas del ser vivo) y, por otra, el RNA (ácido nucleico de la síntesis de proteínas). La tasa de RNA-DNA nos proporcionará la condición nutricional. Esto enlaza con el estudio del crecimiento. Se investiga la situación producida en aguas pobres o frías y su impacto en la población larvaria.

Otro aspecto de la investigación del PARS es el análisis de los elementos que componen el otolito, explica Alberto García, estudio que se realiza en Gran Bretaña. Se trata de averiguar los elementos que se incorporan a los otolitos del medio y sirve para identificar un "stock". Es un campo muy novedoso.

Desde el Centro Oceanográfico de Málaga se procedió a la recogida de huevos y se llevaron a cultivar al laboratorio de Noruega en condiciones controladas de temperatura. Si este proceso sale bien, ya no será necesario volver a repetirlo, comenta Alberto García. Lo que sí deben repetir cada tres meses es la recogida de larvas y datos sobre el medio. Para ello, se desplaza desde Baleares el buque oceanográfico "Odón de Buen", en el que embarcan los investigadores del Centro de Málaga.

Estos son, a grandes rasgos, los aspectos más reseñables del proyecto PARS, en el que también se efectuarán trabajos sobre el impacto del medio, estudios de dinámica de población, mortalidad... Con la "inestimable" colaboración de sardinas y arenques, los investigadores obtendrán unos datos de gran importancia para prestar asesoramiento de cara a la gestión de los recursos, así como para valorar el impacto que tienen determinados factores ambientales en las variables biológicas de las especies.

Desde Gibraltar hasta Arcachone

En el Atlántico, la sardina también es la protagonista de la campaña que, durante el mes de marzo, realiza el IEO desde el Centro Oceanográfico de Vigo. El director de este Centro, Alberto González, señala que se trata de una campaña que se



viene efectuando desde 1983. Dado que las principales reservas de sardina se encuentran desde Gibraltar hasta la frontera con Francia, se realiza conjuntamente con Portugal, a través del Instituto Portugués de Investigación del Mar (IPI-MAR).

El jefe de la campaña es Pablo Carrera, y la investigadora principal, Carmela Porteiro, quien nos precisa las zonas de actuación: *Nosotros investigamos la zona que va desde la desembocadura del Miño hasta Arcachone, en Francia. Penetramos en aguas francesas para poder estudiar mejor estas reservas; las fronteras políticas no tienen nada que ver, obviamente, con las biológicas. Portugal, por su parte, entrará en aguas españolas en la zona de Cádiz, ya que resulta más lógico que ellos cubran esa zona y no que nosotros tengamos que desplazar hasta allí un barco exclusivamente para cubrir ese área, y suben hasta la desembocadura del Miño.*

El objetivo de la campaña es

evaluar las reservas de sardinas en la zona antes indicada. Una campaña que se realiza todos los años durante el mes de marzo, aunque al comienzo de la misma, en 1983, se realizaba en verano, en el mes de agosto. La situación actual es, cuando menos, preocupante. *Las capturas se han reducido, especialmente, en la zona española. Las poco más de 33.000 toneladas obtenidas en 1995 están muy lejos de las 100.000 capturadas en 1984. Es un descenso muy importante. Aún teniendo en cuenta las fluctuaciones, la situación que se viene registrando es muy preocupante. Es un "stock" que está fuera de los límites biológicos de seguridad. Se están produciendo continuas caídas en los reclutamientos. Desde 1991 el descenso ha sido continuado. El "stock" no ha tenido capacidad de recuperación.*

Los investigadores, a través de estas campañas que se vienen realizando anualmente, tratan de encontrar una respuesta a esta situación. *Nuestra tarea consiste en cuantificar lo que hay y*



(Foto cedida por el IEO de Vigo)

averiguar a qué puede deberse la actual situación, si han variado las áreas de puesta. Nuestros datos sobre el estado de las reservas, unidos a otros datos generales oceanográficos (salinidad, temperatura...) sirven para poder evaluar la situación.

El primer paso para llevar a cabo estos trabajos es el de establecer la metodología a seguir, para que los resultados obtenidos por los investigadores portugueses y nosotros se puedan sumar, precisa Carmela Porteiro. A tal fin, se reunieron ambos equipos de investigadores en Lisboa, el pasado mes de diciembre. *En esta ocasión, actuaremos con dos barcos cada uno, cuyas características serán homogéneas. Portugal participará con el "Noruega" y el "Capricornio"; por parte española, intervendrán el "Thalassa" y el "Cornide de Saavedra".*

El "Thalassa" realizará una evaluación de poblaciones por métodos acústicos, controlando la fracción adulta. El "Cornide de Saavedra" se dedicará al muestreo de huevos y larvas; es decir, la fase no explotada, para establecer la biomasa desovante y áreas de puesta. *El estudio de las huevas y larvas, señala Carmela Porteiro, no se realiza todos los años. La última tuvo lugar en 1992. Creíamos que, dadas las circunstancias y el estado actual de las reservas, era aconsejable un nuevo estudio de este tipo.*



Fruto de la colaboración del IFREMER y el IEO

El "Thalassa" entra en servicio

Los investigadores marinos están de enhorabuena. Si en el pasado número, MAR se hacía eco de la entrada en servicio del buque "Mytilus", del Instituto de Investigaciones Marinas de Vigo del Centro Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), ahora le toca el turno al "Thalassa", considerado como el buque oceanográfico tecnológicamente más avanzado de Europa. El nuevo barco, que viene a sustituir a otro del mismo nombre, es el resultado de la cooperación entre el Instituto Francés de Investigación para la Explotación del Mar (IFREMER) y el Instituto Español de Oceanografía (IEO), cofinanciado con la ayuda de la Unión Europea.

Se trata de un buque de investigación polivalente, con diseño de arrastrero por popa. Tiene una eslora de 74,5 metros; 14,9 metros de manga y 5,8 metros de calado máximo, y puede realizar faenas de arrastre hasta los 2.000 metros de profundidad, con un comportamiento como arrastrero equiparable a un buque comercial. Su tripulación puede variar entre 16 y 25 personas, según las necesidades de trabajo, y llevar hasta 25 investigadores.

La construcción de este buque, que será un instrumento de cooperación científica entre España y Francia, entra dentro de la cooperación industrial conforme a los objetivos del proyecto Eureka Halios, destinado a promocionar un tipo de buque de pesca moderno e innovador. Está dotado con sondas acústicas para la pesca, de las cuales dos fueron desarrolladas conjuntamente en Francia y España, también dentro del programa de investigación europea Eureka Halios.

Sus principales trabajos de

investigación pesquera se centrarán en la evaluación de las poblaciones explotadas, el estudio de la distribución espacio-temporal de los recursos, las técnicas de captura y la ecología de las poblaciones. Realizará también campañas de oceanografía física y química. El "Thalassa" complementará en España los trabajos de investigación que realiza habitualmente otro barco del IEO, el "Cornide de Saavedra". Ambos barcos intervendrán, durante el mes de marzo, en la campaña para determinar las reservas de sardina y lirio desde el Miño hasta Arcachone (Francia) -de la que se informa en el presente artículo-, y que significará el estreno del "Thalassa" en las tareas de investigación.

Asimismo, el "Thalassa" participará próximamente, junto a los buques oceanográficos del IEO "Hespérides", "Cornide de Saavedra", "Odón de Buen" y "Taliarte", entre otros, en un importante proyecto europeo de investigación denominado CANIGO (Canary Islands Azores Gibraltar Observations), coordinado por el Instituto Español de Oceanografía. La duración de este proyecto -el de mayor envergadura y cuantía firmado por cualquier organismo español hasta la fecha- será de 38 meses y contará con la participación de 45 instituciones (12 de ellas españolas) pertenecientes a España, Alemania, Reino Unido, Francia, Portugal, Noruega, Suecia, Italia, Austria, Suiza, Irlanda e Israel. Este proyecto permitirá conocer mejor el sistema marino del océano Atlántico Nordeste, en la zona comprendida entre Gibraltar, Azores y Canarias, y su relación con el mar de Alborán. ■

R.G.

Estreno del "Thalassa"

El "Thalassa", fruto de la colaboración hispano-gala, realizará su primera misión con esta campaña. Considerado como el buque oceanográfico más moderno de Europa, en España complementará los trabajos de investigación que realiza habitualmente el "Cornide de Saavedra". El estar dotado de propulsión diesel-eléctrica con motor eléctrico sincrónico le permite unas destacables cualidades de silencio acústico, por lo que está especialmente adecuado para la evaluación de poblaciones con métodos acústicos, que es precisamente la tarea que tiene encomendada en esta campaña.

Evidentemente, los investigadores no entrarán en las medidas que deberán establecerse para paliar la situación que atraviesa este caladero, como señala Carmela Porteiro. Los resultados que obtengamos los enviaremos a la Comisión de la Unión Europea, que es la que deberá establecer las medidas oportunas, de acuerdo con los países miembros. Nosotros simplemente damos un consejo biológico. Sin entrar en otro tipo de valoraciones, lo que está claro es que, dado el estado de la reserva, hay que protegerla. ■

Raúl GUTIÉRREZ

LA SARDINA

Desde 1983, España y Portugal realizan anualmente una campaña para evaluar las reservas de sardina desde Gibraltar hasta Arcachone (Francia). Unas reservas que, en la actualidad, se encuentran por debajo de los límites biológicos de seguridad.

LA SARDINA

El proyecto PARS aportará información para un buen asesoramiento en la gestión de los recursos, así como para valorar el impacto de determinados factores ambientales en las variables biológicas de las especies.

La reestructuración de la flota pesquera debe darse por concluida y pasar a políticas activas que consoliden la recuperación del sector. Las campañas experimentales para hallar nuevos caladeros, la negociación de acuerdos internacionales y la modernización de la flota son algunas de las actuaciones que reclaman los armadores. La paralización de las ayudas estructurales decretada por Bruselas, de mantenerse, impediría el desarrollo de algunas de esas medidas y afectaría a la recuperación del sector pesquero.

Los armadores reclaman nuevos caladeros, más acuerdos internacionales y dinero para modernizar

HA TERMINADO LA REESTRUCTURACIÓN DE LA FLOTA

Desde el observatorio privilegiado que en asuntos pesqueros es la Comunidad gallega, el gerente adjunto de la Cooperativa de Armadores de Vigo, José Antonio Suárez Llanos, considera que la fase dura de la reestructuración ha pasado ya y que la capacidad actual de la flota se ajusta bastante a los recursos. España ha cumplido con creces los objetivos de reducción de flota fijados en el tercer Plan de Orientación Plurianual (POP III) tanto en tonelaje como en potencia. Se

calcula que el grado de cumplimiento supera el 115% en cuanto al tonelaje y el 110% en cuanto a potencia.

"Sea por desguace o por exportación, se ha llegado a un límite que existe el riesgo de quedarse sin flota". El gerente adjunto de la Cooperativa de Armadores de Vigo habla con conocimiento de causa puesto que la entidad agrupa a 225 empresas propietarias con un total de 340 barcos de las flotas de Gran Sol, congeladora, palangre de superficie, bacaladera y cerco.

Suárez Llanos resume en un diagnóstico rápido la situación del sector. *"Tras la reestructuración se ha alcanzado cierto nivel de estabilidad. La flota de Gran Sol es, quizá, la que está en mejor situación porque tienen TAC's y censos cerrados; la flota congeladora se mueve en una incertidumbre relativa, derivada de la necesidad de encontrar nuevas pesquerías y consolidar nuevos acuerdos en aguas inter-*

nacionales; la de pez espada tiene el problema del cierre del censo para garantizar la estabilización de las capturas, la de arrastre de litoral debe continuar su renovación y en cuanto al cerco hay que mantener las medidas para proteger los recursos. Pero la supresión de las ayudas del IFOP, afectaría a la renovación de la flota pesquera".

Flota congeladora.

La flota congeladora ha reducido el 60% de sus efectivos en la última década. Los 217 barcos censados en 1986 han quedado en 88. La Cooperativa de Vigo, que agrupa aproximadamente al 90% de esta flota, considera que en estos momentos la flota está ajustada a las posibilidades de pesca.

Pero, tras la drástica reestructuración, el subsector reclama campañas experimentales en aguas profundas del Atlántico tanto del norte como del sur, dirigidas a mejorar el conocimiento de los recursos en aquellas aguas y ver sus po-

sibilidades de ser explotadas comercialmente. Una campaña de este tipo realizada por científicos españoles del IEO permitió conocer la existencia de un stock de fletán negro en aguas profundas de NAFO. Hasta la aparición de esta pesquería, la flota española que opera en aguas internacionales estaba dedicada casi exclusivamente a la merluza y cefalópodos. Actualmente, las investigaciones se dirigen a conocer las posibilidades de explotación de especies como el granadero, el pez sable o la gallineta oceánica que, en algunos casos, tienen salida comercial pero que no eran objeto de atención por parte de la flota española. Esta pesquería potencial se encuentra aún en la fase inicial de experimentación, cuyos resultados se verán en el plazo de dos o tres años pero, unido a la del fletán y a las capturas en aguas internacionales ya reguladas, como es NAFO, o en el Atlántico Suroccidental, donde cada vez son menos barcos los que operan, contribuye a diversificar la



oferta y consolida la flota nacional.

Otra reclamación de los armadores congeladores es que se agilice la negociación de acuerdos que se han estancado en 1996, es el caso de Sudáfrica y Namibia, pero desde la perspectiva de dar prioridad a aquellos acuerdos en los que se pueda mantener la bandera. *"No se descartan las sociedades mixtas, pero para nosotros es prioritario que no tengan que exportarse más barcos"*, declaraba Suárez Llanos a MAR.

Gran Sol

La flota de Gran Sol ha visto recortados sus efectivos hasta el punto que los 300 barcos autorizados a faenar en aquellas aguas han quedado reducidos actualmente a 210. Para esta flota se está trabajando ya en una política a más largo plazo, con la mirada puesta en la revisión de la Política Común de la Pesca, en la que, entre otros principios, se va a revisar el de la "estabilidad relativa", es decir, las cuotas asignadas a cada Estado miembro. Según el Tratado de Adhesión estas cuotas tendrán que modificarse en el 2002. *"Estamos ya trabajando en un documento para impulsar la reforma de la PCP, de manera que se de una verdadera libertad de acceso a los recursos comunitarios. De la misma forma que no hay ninguna barrera para acceder a cualquier mercado en cualquier Estado miembro, se debería aplicar este principio de libertad de acceso a los recursos pesqueros sobre los que hasta hoy hay un principio de excepcionalidad"*, reclaman desde la Cooperativa de Vigo. Se trata de un trabajo a largo plazo, que se encuentra en la fase inicial. Pendiente de resolver está también las capturas accidentales (by-catch) de especies como bacalao o carbonero, que están prohibidas para los barcos españoles.



COOPERATIVA DE ARMADORES DE VIGO

"No se descartan las sociedades mixtas, pero para nosotros es prioritario que no tengan que exportarse más barcos"

SUÁREZ LLANOS

"Si no hay acuerdo para aprobar el POP IV que se prorrogue el actual con todas sus consecuencias, incluidas las ayudas estructurales"

De gran importancia para este segmento de la flota es completar su renovación, ya emprendida en el año 94. A finales de 1996 se habían aprobado 38 proyectos de nuevas construcciones. La renovación se produce bajo la norma de igual tonelaje y potencia, limitaciones que están en la normativa española y no en la de otros Estados miembros.

Flota bacaladera

La bacaladera es quizá la flota que ha sufrido una rees-

tructuración más drástica desde la entrada de España a la Comunidad Europea. Las 89 parejas de bacaladeros que operaban en el 86 han pasado a sólo 11. En consecuencia, el objetivo principal para este segmento es la ampliación de zonas de pesca de bacalao y, sobre todo, la revisión del acuerdo entre la Unión Europea y Noruega en la zona de Svalbard. Se calcula que el bacalao ártico tiene un stock cercano al millón de toneladas. De este reparto a la UE le corresponde menos del 4% y a

España un porcentaje insignificante. Los armadores reclaman que se renegocie la cuota asignada, en base a los derechos históricos de la flota bacaladera española.

Pez espada.

El cierre del censo es la cuestión más urgente para la flota palangrera de superficie que se dirige al pez espada. *"Es imprescindible que se modifique la orden por la que se crea un censo de pez espada"* explica Suárez Llanos, *"de tal forma que se cierre y no quede como cajón de sastre, una ventana abierta a la posible entrada de nuevos buques de palangre de superficie"*.

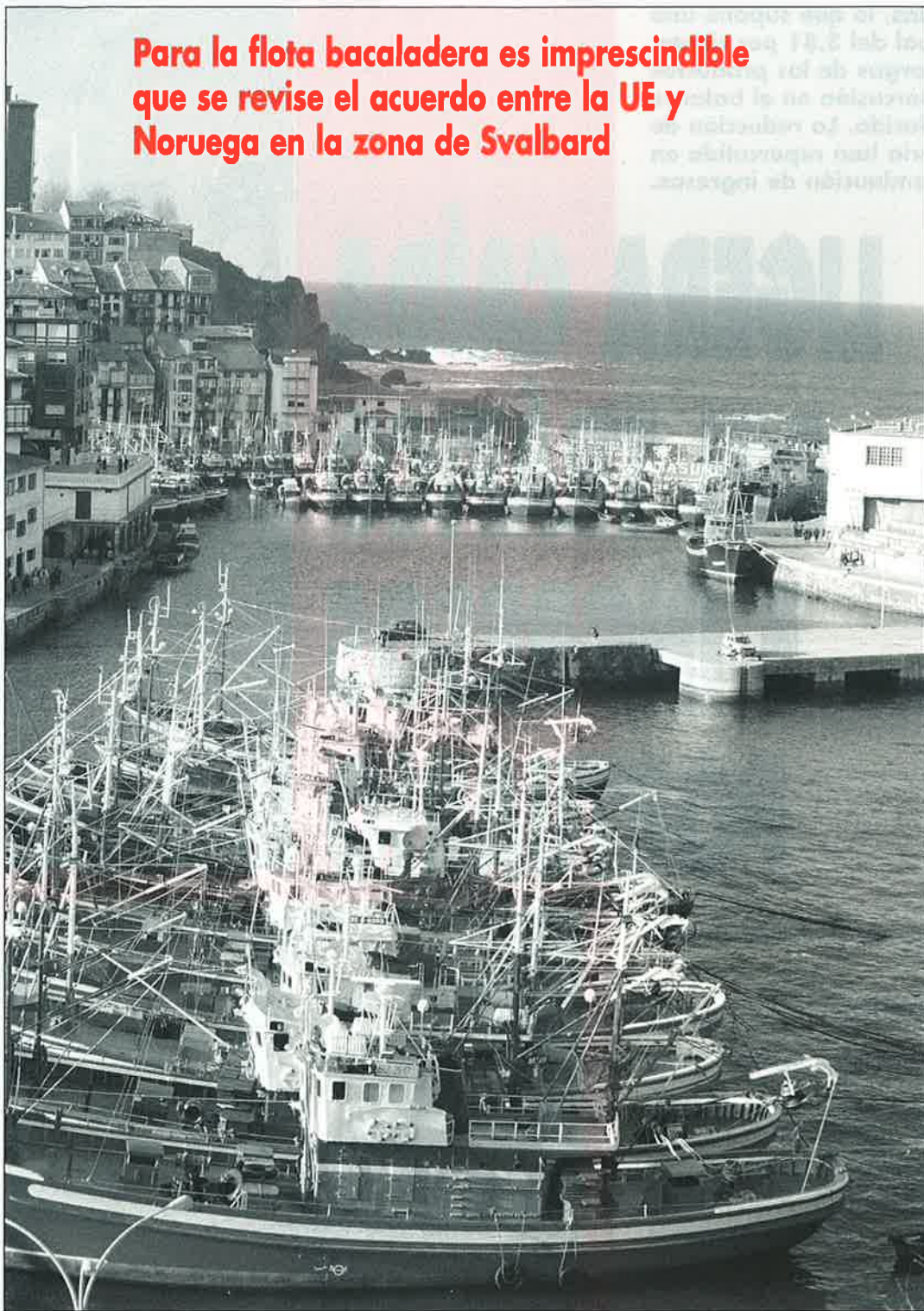
Se trata de una simple cuestión de administración. La Comisión Internacional para la conservación de Atún Atlántico, ICCAT, viene recortando cada año los TAC's fijados para esta flota tanto en el Atlántico norte como en el sur *"y si entran más barcos toca a menos en el reparto hasta el punto de no hacerlo rentable"*. Los armadores reclaman de la Administración campañas experimentales dirigidas más a encontrar nuevos caladeros que nuevas especies tanto en el Pacífico como en el Indico.

Otro problema pendiente de resolver es la prohibición de los transbordos en Chile, incluso más allá de las 200 millas, cuya solución ha de venir de la negociación diplomática.

Arrastre y cerco

En la flota de arrastre de litoral, dada la antigüedad de los barcos, el problema principal es la modernización, *"pero se debe avanzar también en el tema de las mallas, en el aspecto de las medidas técnicas, deben implantarse las vedas de juveniles para todas las artes, no sólo para el arrastre y, de esta forma, ayudar a preservar el recurso"*, indica

Para la flota bacaladera es imprescindible que se revise el acuerdo entre la UE y Noruega en la zona de Svalbard



el gerente adjunto de la Cooperativa de Armadores de Vigo.

En cuanto a la flota de cerco, recuerda que los armadores vienen reclamando todos los años que se fije una parada biológica. "Nos oponemos a que se establezca un TAC

como proponía la Comisión, porque consideramos que hay otras medidas para resolver la cuestión, como es establecer un tope de capturas diarias. Creemos que la caída de capturas en la sardina al tratarse de una especie migratoria, es debida a condiciones

medioambientales que al esfuerzo de pesca".

Política de mercados

Una de las líneas de actuación en las "políticas activas" que reclaman los armadores vigueses es la que se refiere a

la orientación comunitaria de la política de mercados. "Las primeras señales que nos llegan de la Comisión Europea", explica Suárez Llanos, "apuntan a que quieren modificar los instrumentos para prevenir la crisis. Se habla de acuerdos interprofesionales, una serie de cambios que podrían darle un mayor contenido que pocas veces ha tenido en la práctica".

Para que las modificaciones sean realmente eficaces uno de los requisitos imprescindibles sería aumentar el presupuesto de la UE para este capítulo, actualmente fijado en 32 millones de ecus, y la agilización de las ayudas para almacenamiento, que actualmente se pagan con dos años de retraso.

La diligencia de la Administración europea y una mayor consideración comunitaria de las cuestiones pesqueras es un elemento esencial para el sector. Un ejemplo de lo que no debería ocurrir es la paralización de las ayudas estructurales, imprescindibles para continuar la renovación y modernización de la flota. La medida, defendida por la comisaria de Pesca Emma Bonino, pretende forzar el acuerdo para aprobar el Programa de Orientación Plurianual IV, pero en realidad supone una penalización para los países que, como España, han cumplido con creces las previsiones de reducción de flota previstas en el POP III, mientras no se sanciona a quienes lo han incumplido. "No tiene sentido que sancione por igual a quien ha cumplido estrictamente las medidas de reestructuración y a quienes no las han cumplido porque de esa manera se premia a los incumplidores. Si no hay acuerdo para aprobar el POP IV que se prorrogue el actual con todas sus consecuencias, incluidas las ayudas estructurales", sostiene los armadores.

Mery Varona.

El tráfico portuario quebró durante 1996 la tendencia al alza de los ejercicios precedentes registrando una disminución de algo más de once millones de toneladas, lo que supone una caída porcentual del 3,81 por ciento.

Aumentaron las descargas de los productos pesqueros, aunque su repercusión en el balance general es muy reducida. La reducción de tráficos y la rebaja tarifaria han repercutido en una disminución de ingresos.

DE enero a diciembre de 1996 los puertos españoles de titularidad estatal registraron un tráfico de 279.716.492 toneladas, 11.070.856 menos que en el año anterior, lo que supone una reducción del 3,81 por ciento. Los ingresos por explotación del sistema portuario sumaron 84.679 millones de pesetas, con una variación negativa del 11,5% sobre el ejercicio anterior. Los gastos de explotación fueron de 70.845 millones, el 1% menos que en 1996.

La cifra de negocios ha disminuido algo más de 11.500 millones de pesetas, pese a que los ingresos por cánones han crecido en 1.400 millones -el 12,2%- . En los gastos de explotación es significativa la reducción en casi 5% del capítulo de personal como consecuencia del plan de jubilaciones iniciado ya en 1995. Durante el pasado año se registraron 133 prejubilaciones, con un coste próximo a los 1.200 millones de pesetas. Los resultados financieros han aumentado un 56%, debido principalmente a la reducción de gastos financieros como consecuencia de las medidas de saneamiento y de la cancelación anticipada de endeudamiento aplicadas en el ejercicio anterior. Ello ha permitido amortiguar el efecto de la caída de ingresos, situando los resultados de las actividades ordinarias en 9.500 millones de pesetas.

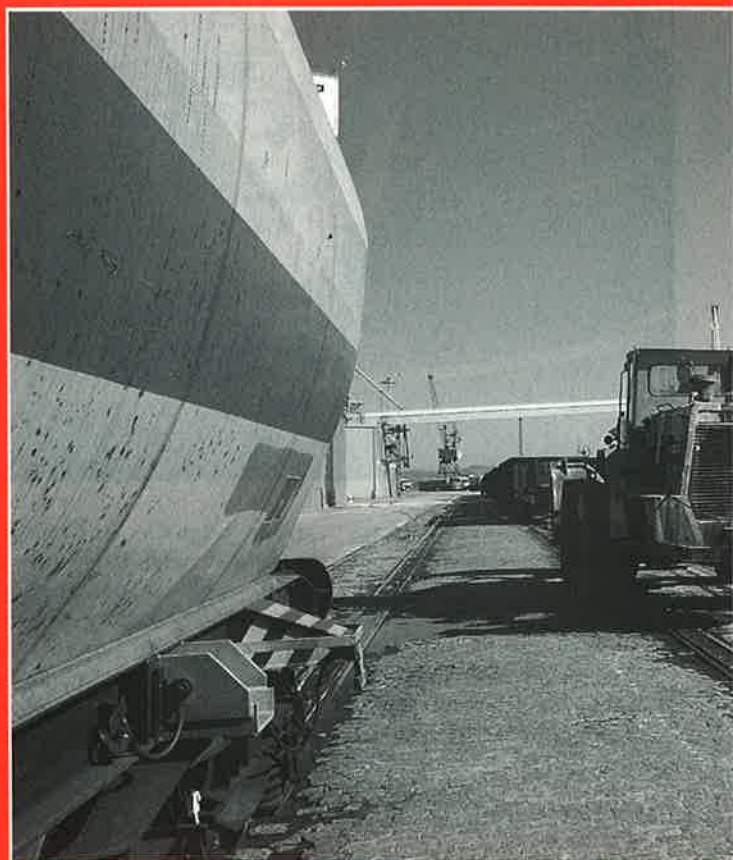
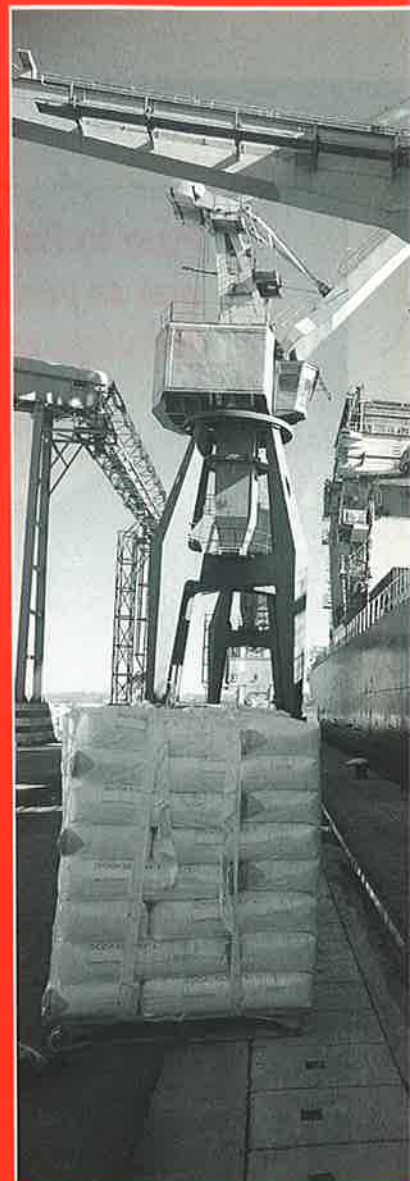
Las inversiones realizadas durante 1996 en el sistema portuario estatal ascendieron a 54.903 millones de pesetas, un 10% más que el año anterior. Valencia, Barcelona, Bilbao y Algeciras fueron, en orden decreciente, los puertos con una inversión más cuantiosa, 7.193 millones en el de Valen-

cia, 4.210 en la Bahía de Algeciras.

Tráficos

El mayor descenso porcentual -el 7,50%- se ha producido en el segmento de graneles sólidos, que ha perdido 5.932.639 toneladas, situándose al término del ejercicio en 73.195.877 toneladas. En la mercancía general convencional el descenso es del 4,17%, consecuencia de haber perdido 1.325.011 toneladas para situarse en un volumen final de algo más de 30 millones de toneladas. El segmento de graneles líquidos movió 123.477.622 toneladas con una pérdida de casi cuatro millones y medio sobre el año anterior, lo que significa una caída del 3,49%. Este descenso puede atribuirse al cese de la sequía que había obligado a realizar

LIGERA CAÍDA DEL TRÁFICO E INGRESOS PORTUARIO





Los puertos de interés general registraron el paso de 108.251 buques, con un total de 716.104.230 G.T. y de 14.286.531 pasajeros, lo que supone incrementos del 11,97% y del 3,91%, respectivamente

grandes trasvases para el suministro de agua, que se computa estadísticamente en este capítulo y que implicó especialmente a los puertos de Tarragona, Algeciras, Málaga y Baleares. Porcentualmente, el descenso más radical afectó al tráfico local que perdió casi la mitad de su volumen, el 43,41%. En 1996 este segmento movió 2.465.962 toneladas, muy



El segmento de graneles líquidos, que supone la mitad del tráfico portuario, movió 123.477.622 toneladas con una pérdida del 3,49%

lejos de las 4.357.667 toneladas que se registraron en 1995.

Por el contrario, el tráfico de mercancía "containerizada" ha aumentado en 2.624.616 toneladas para situarse en 41.934.128 toneladas, con una mejora del 6,68%. En el cómputo final, el transporte de mercancía general alcanzó las 72.414.850 toneladas, 1.299.605 más que el año 1995 y un aumento porcentual del 1,83%. En el segmento correspondiente al avituallamiento de productos petrolíferos se apreció una variación insignificante, del 0,29%, que supone el aumento de 14.167 toneladas sobre un volumen total de casi cinco millones.

En el último ejercicio económico los puertos de interés general registraron el paso de 108.251 buques, con un total de 716.104.230 G.T. (unidades de arqueo bruto), y de 14.285.531 pasajeros, lo que supone incre-

mentos del 11,97% y del 3,91% respectivamente. En el balance del año recién concluido se incluye también el tráfico de 1.971.252 automóviles en régimen de pasaje, con un aumento de poco más del 2%.

Pesca

En cuanto a descargas de productos pesqueros el aumento fue más significativo, del 11,32% en el segmento de pesca fresca y del 1,39% en el de congelada, pero en unas cifras prácticamente irrelevantes en el cómputo general: 683.059 toneladas de las que 396.044 toneladas fueron de pesca fresca y 287.015 de pescado congelado. Los productos pesqueros suponen el 2,5% del tonelaje total que se mueve en los puertos de interés general.

El puerto de Las Palmas destaca en este segmento con un volumen de 263.845 toneladas, lo que supone más del 38% del total y un incremento de más del 87% sobre las cifras del año anterior en este mismo puerto. Vigo ocupa la segunda posición en este segmento con un tráfico de 148.496 toneladas de pesca. El puerto gallego sigue siendo el primero en descarga de pesca fresca con 89.305 toneladas y un descenso del 4,86%. El aumento de tráfico de pesca fresca en Las Palmas fue del 419%, pasando de 13.913 a 72.264 toneladas. También aumentaron las descargas de pescado en los puertos de Algeciras (27,09%),

Pasajes (20,33%), Cádiz (5,90%) y Huelva (1,32%). Perdieron tonelaje, además del puerto de Vigo, Marín-Pontevedra (61,07%), Alicante (19,94%), Gijón-Avilés (19,10%) y La Coruña (10,12%), si bien las cifras absolutas son poco significativas.

Ranking de puertos.

Algeciras sigue siendo, con notable diferencia, el puerto español de mayor tráfico con unas cifras que superan los 35 millones de toneladas, a pesar de que durante el pasado año registró una ligera caída del 1,69%. Le siguen Tarragona, Barcelona, Bilbao, Gijón-Avilés, Valencia, Huelva, Santa Cruz de Tenerife, Baleares y La Coruña cuyos tráficos superan en todos los casos los once millones de toneladas. Estos diez puertos superan por sí solos el 70% del total del tráfico portuario de la red estatal.

Del total de 26 puertos que forman dicha red, han aumentado sus niveles de tráfico respecto a los de 1995 los de Tarragona, Barcelona, Baleares, Alicante, Castellón, Ferrol-San Ciprián, Las Palmas, Sevilla y Villagarcía. Se ha reducido en los de Almería-Motril, Cádiz, Bilbao, Cartagena, Cádiz, Gijón-Avilés, Huelva, La Coruña, Málaga, Marín-Pontevedra, Melilla, Pasajes, Santa Cruz de Tenerife, Santander, Valencia y Vigo, además del de Algeciras. ■

Mery Varona



Los puertos de titularidad estatal registraron un tráfico de 279.716.492 toneladas, 11.070.856 menos que el año anterior

España en el Comité Ejecutivo de EXPO

España ha sido elegida miembro del Comité Ejecutivo de la Organización de Puertos Marítimos Europeos (E.S.P.O.), organismo que representa los intereses de la mayoría de los puertos europeos en la Comunidad Europea.

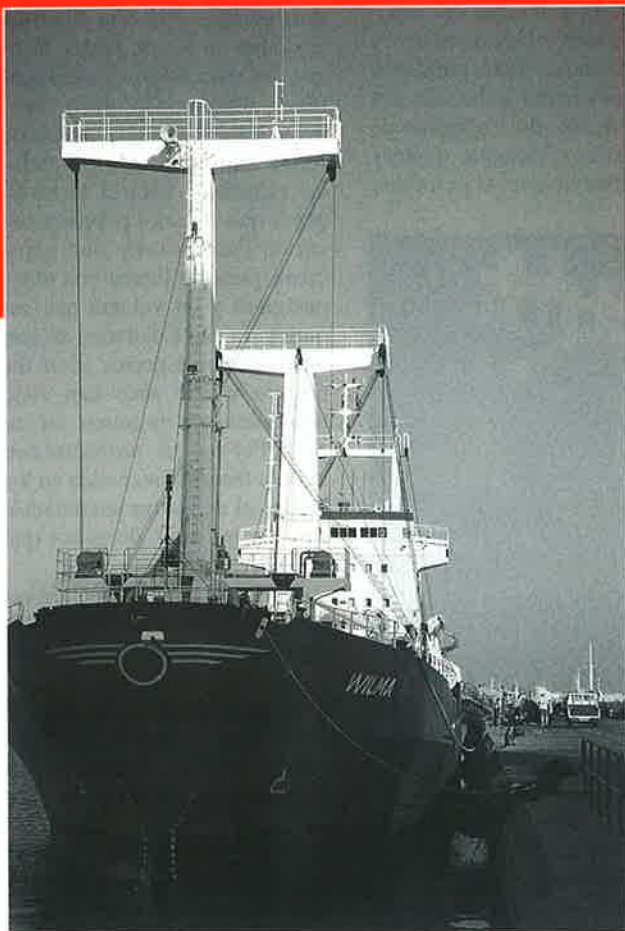
El Comité Ejecutivo está presidido por el representante británico David Jeffery y lo integran representantes de Alemania (Dirk Kersten Behrendt), Francia (Jean M. Pietri) y Suecia (María Nygren), además de España que está representado por Mariano Navas Gutiérrez, secretario general del Ente Público Puertos del Estado. La presencia en el Comité de Francia y España se interpreta como una garantía de defensa de los intereses de los puertos mediterráneos. Por otra parte, la

presidencia británica -cuyo sistema portuario es el único privado en el ámbito europeo- se estima que contribuirá a poner de relieve las cuestiones relacionadas con la gestión, competitividad y rentabilidad de los puertos.

E.S.P.O. es una organización constituida en 1993 para servir de interlocutor y representar los intereses de los puertos europeos ante la Comisión Europea. Agrupa a los puertos de los trece Estados litorales miembros de la Unión Europea (Bélgica, Alemania, Dinamarca, Francia, Países Bajos, Portugal, Italia, Grecia, Reino Unido, Irlanda, Finlandia y Suecia) así como a los de cuatro países que tienen la condición de miembros observadores (Islandia, Noruega, Malta

y Chipre). En total, al 98% de los puertos europeos que, a pesar de su diversidad en cuanto a desarrollo, titularidad o modelo de gestión, tienen en común el objetivo de estar representados en el desarrollo de las políticas comunitarias. Promociona sus intereses a través de contactos con el comisario de Transportes y otras autoridades de la Comisión Europea dando a conocer la posición de la Organización sobre las políticas que afectan a los puertos europeos. E.S.P.O. trabaja también con otros organismos vinculados a la administración portuaria, como la Organización Marítima Internacional (O.M.I.) o la Organización Internacional de Puertos (I.A.P.H.).

M.V.



Reforma de la Ley de Puertos

El primer Consejo de Ministros del mes de marzo aprobó el proyecto de Ley de Puertos con el que se pretende reforzar la autonomía funcional y de gestión de los puertos de interés general así como regular la participación de las Comunidades Autónomas en cuyos territorios se localizan. Con este proyecto se cumple uno de los acuerdos de gobierno al que llegaron en la primavera de 1996 el Partido Popular y Convergencia i Unió.

Los aspectos más destacados del proyecto de Ley de Puertos afectan a los siguientes puntos:

1.- Incremento de la autonomía funcional y de gestión de las Autoridades Portuarias para facilitar su actividad con criterios empresariales, garantizando los mayores niveles de eficacia y eficiencia en la gestión.

2.- Nombramiento de los órganos de Gobierno por parte de las Comunidades Autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla en la gestión de los puertos de interés general, con lo que se incorporan la representación de sus intereses territoriales a la gestión portuaria, incardinándolos con los generales del Estado.

3.- Las Comunidades Autónomas y las ciudades de Ceuta y Melilla designarán los presidentes de las Autoridades Portuarias y los vocales del Consejo de Administración, garantizando un mínimo del 20% en representación de la Administración General del Estado. El Estado conserva la titularidad y la competencia legislativa.

4.- Se garantiza la presencia del sector privado en la actividad portuaria, regulando la representación en los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias de las entidades interesadas en la actividad: Cámaras de Comercio, Industria y Navegación, organizaciones empresariales y sindicales y sectores económicos relevantes en el ámbito portuario.

5.- El Ente Público Puertos del Estado se configura como órgano encargado de la coordinación y supervisión de

la eficacia del sistema portuario de titularidad estatal, ejerciendo, además, funciones consultivas y de asesoramiento para el conjunto del sistema.

6.- Las Autoridades Portuarias aprobarán las tarifas por los servicios portuarios que presten conforme a los criterios de rentabilidad que se establezcan en el marco de la estructura tarifaria que establezca el Ministerio de Fomento. Las tarifas deberán garantizar el objetivo de autofinanciación del conjunto del sistema portuario y evitar prácticas abusivas o discriminatorias en relación a tráficos cautivos.

Transitoriamente durante el plazo de tres años, se establecerán los límites máximos y mínimos de las tarifas de modo que el margen entre ellas no sea superior en ningún caso al 40 por ciento.

7.- El Fondo de Contribución deberá cubrir los gastos e inversiones de Puertos del Estado y los servicios comunes que éste presta a las Autoridades Portuarias y las inversiones que realicen las Autoridades Portuarias a través de Puertos del Estado. Las aportaciones de las Autoridades Portuarias en el primer apartado no deberán superar el 4% de los ingresos del conjunto de los puertos de interés general. Las aportaciones al capítulo de inversiones no podrán superar el 5% de los ingresos del conjunto de los puertos de interés general. La distribución de estas inversiones se encomienda a un comité en el que estarán representadas todas las Autoridades Portuarias.

El sistema portuario español ha vivido en los últimos años un proceso de renovación que ha afectado incluso a su definición jurídica. La Ley de Puertos y Marina Mercante, en vigor desde noviembre de 1992, dio pie a una mayor autonomía de los puertos y confirió a las Autoridades Portuarias una capacidad de gestión semejante al de las empresas privadas. El propósito de estos cambios era mejorar la competitividad del sistema para hacer frente a los retos de la liberalización del tráfico marítimo. ■

M.V.



PAIS VASCO

Ganaron las cofradías vascas Comienza la costera de la anchoa respetándose el "Acuerdo de Arcachon"

El mes de marzo ha puesto en marcha la primera campaña del año después del letargo invernal y ha echado a la mar a los cerca de 200 barcos de bajura, tripulados por unos 2.500 pescadores, para faenar en la costera de la anchoa que comenzó a primeros de Marzo y dura hasta el 31 de Mayo.

ESTE año, la costera estuvo precedida de polémica por culpa de la propuesta del Gobierno de Gasteiz y la Prefectura de Pau de permitir que los barcos pelágicos del distrito de Bayona, alrededor de medio centenar, pudiesen

◆ El problema con la flota francesa no reside en los barcos ni en las nacionalidades, sino en las artes de pesca que utilizan.

ran pescar anchoa al norte del paralelo 45 y al oeste del meridiano 3, entre el 20 de marzo y el 31 de mayo. Esta propuesta fue ampliamente rechazada por la Federación de Cofradías de Guipuzcoa y Vizcaya, quienes advirtieron de que, si permitían

la pesca a la flota pelágica francesa, los conflictos volverían al Golfo.

Pero, finalmente las cofradías han ganado la partida y se ha respetado, como solicitaban, el acuerdo franco-español conocido como "acuerdo de Arcachon", firmado en 1993, que prohibió a la flota pelágica francesa pescar anchoa desde el 1 de marzo hasta el 20 de mayo, período en el que esa especie se ha reservado a la flota artesanal de bajura vasca.

Según el presidente de la Federación de Cofradías de Guipuzcoa, Esteban Olaizola, la flota pelágica francesa y la flota artesanal de bajura vasca, utilizan dos artes de pesca incompatibles, porque la primera "destruye los caladeros y acaba de forma indiscriminada con todas las especies". Esta es la razón por la que el sector pesquero del sur de Francia sufre una grave crisis, pues "al faenar con redes pelágicas y de volanta han esquilado sus caladeros, se han quedado sin especies y en los últimos cuatro años han visto reducidos sus ingresos en un 33%. Por eso, el problema con la flota francesa no reside en los barcos ni en las nacionalidades, sino en las artes de pesca que utilizan".

La costera de la anchoa representa cerca del 40% de los ingresos anuales del sector de bajura. En 1996, los puertos vascos registraron la entrada de 14.000 toneladas de esta especie por un valor de 3.523 millones de pesetas, y este año, gracias a las altas temperaturas registradas durante las últimas semanas, la campaña se prevé mejor que la del año anterior. ■



De COSTA a COSTA

Coordina
Sol Vallejo

350 toneladas de desechos tiran al mar los
pesqueros vizcaínos

"La basura a tierra"

El Gobierno vasco inicia una campaña de recuperación de residuos



"La basura, en tierra", es lema de la campaña de sensibilización y recuperación de residuos que ha iniciado el Gobierno vasco. Su intención es terminar con la costumbre de arrojar por la borda las basuras que generan los barcos de la flota pesquera vizcaína. Estos residuos alcanzan al año la nada despreciable cifra de 350 toneladas.

Esta iniciativa se puso en práctica el día que comenzó la costera de la anchoa. De madrugada, los puertos aparecieron empapelados de carteles y folletos, escritos en euskera, castellano y

francés, recordando a los pescadores que el "cementerio" más recomendable para los desperdicios es la tierra.

Para que la campaña no quede reducida a palabras, cada uno de los barcos de la flota vasca dispondrá de contenedores de desechos y bolsas de plástico para almacenar los residuos y depositarlos a su regreso en recipientes adecuados.

Asimismo, el personal de los puertos ha distribuido entre las embarcaciones vascas de altura y bajura, que acogen a un total de 4.500 marineros, 925 contenedores para basura y pilas y 4.800 bolsas. Con esta medida se pretende evitar que los cerca de 1.650 kilos de basura que genera al año cada barco, no vayan a parar al mar, sino que lleguen a tierra y se sometan a procesos de reciclaje.

Además, el responsable de la consejería de pesca ha recordado que las bolsas de plástico son trampas mortales para muchas especies y los papeles, las latas de bebida y conservas, son veneno para la fauna marina y, por tanto, para nosotros mismos.

Actualmente, bolsas de plástico, periódicos viejos, botellas vacías, latas oxidadas, aparecen cada día en los puertos y en las playas, arrastrados por la marea, en busca de un cementerio donde, como decía el poeta Ernesto Cardenal, "esperan, como nosotros, la resurrección". ■

Fijan los precios mínimos de anchoa y verdel

Las federaciones de bajura de Euskadi, Cantabria y Asturias han regulado los precios mínimos de la anchoa y el verdel para la denominada "costera de primavera". La venta en lonja de la anchoa de gran tamaño, de hasta 25 unidades o "granos" en kilo, no puede ser inferior a las 225 pesetas por kilo. Los kilos de entre 30 y 40 unidades tendrá un precio mínimo de 180 pesetas; 150 pesetas para los kilos de 41 a 45 "granos" y 125 pesetas para la anchoa de entre 46 y 50 uni-

dades por kilo. Asimismo, los buques de bajura no podrán rebasar el cupo diario máximo de capturas, establecido en 10.000 kilos por embarcación pesquera.

El verdel tendrá un precio en lonja de 26 pesetas por kilo, manteniéndose el cupo diario de 10.000 kilos por embarcación y día para las grandes embarcaciones de cerco, y de 750 kilos por tripulante y día para las pequeñas embarcaciones que realicen esta pesquería con sistemas de anzuelo.



En
Barcelona,
Tarragona
y Gerona

Greenpeace denuncia la venta de "pezqueñines"

Una veintena de mercados de Barcelona, Tarragona y Gerona han sido denunciados por Greenpeace por vender en sus puestos pescado inmaduro, de talla menor a la permitida por la ley. La denuncia de la organización, recogida por el "Diari de Tarragona", obligó a la policía a intervenir en el Mercat Central de Tarragona", y en el de Reus. Las especies más frecuentes en las partidas ilegales descubiertas son merluza, boquerón, salmonete y lenguado.

A pesar de las denuncias, en algunos lugares como Badalona y Rubí donde también se estaba comercializando pescado de tamaño ilegal de manera abierta, la Guardia Urbana se negó a intervenir, alegando que este asunto no era de su competencia. En aquellos lugares donde acudió una patrulla, el pescado de talla pequeña fue decomisado.

Asimismo, la organización ha remitido un escrito a la consellería de Agricultura y Pesca de la Generalitat en el que expone la queja de los ecologistas por la continuada violación de la legislación pesquera en Cataluña. También han enviado cartas de protesta a dieciséis ayuntamientos catalanes para exigir que los inspectores de sanidad y consumo controlen la venta de pescado ilegal.

La organización ecologista considera que es un contrasentido que "la Generalitat invierte dinero en campañas publicitarias pero no controla ni sanciona el incumplimiento de las leyes de pesca. A pesar de que las autoridades conocen el grave estado de los caladeros, no ayudan a su recuperación".



Maersk inicia una línea regular con Sudáfrica y Namibia

Crece el área de influencia del Puerto de Vigo

El primer operador del mundo en contenedores, Maersk, ha elegido Vigo como puerto de partida y regreso de una línea regular de transporte de mercancías con destino a Sudáfrica y Namibia que ha empezado a operar el 3 de Marzo. Inicialmente, esta línea tendrá carácter quincenal, pero está previsto que a finales de 1997 pase a ser semanal.

ESTA nueva línea permitirá a los empresarios gallegos y zona de influencia, disponer desde el puerto de Vigo de accesos a cualquier mercado del mundo en condiciones más económicas, al poder eliminar los gastos de transporte por carretera y ferrocarril hacia otros puertos.

Juan Allica, director de Maersk España en Vigo, ha recordado que esta multinacio-

nal se instaló en Vigo hace cinco años "con unas líneas y servicios que hemos ido ampliando hasta que, el 3 de Marzo, abrimos la nueva línea regular de transporte de mercancías con Sudáfrica y Namibia. Gracias a ella, ya tenemos cobertura global y, desde Vigo hasta Vigo, se podrán mover mercancías desde cualquier parte del mundo".

Maersk comenzó estable-

El primer operador del mundo en contenedores tiene previstos alcanzar los 10.000 movimientos en 1997

ciendo líneas que unían el puerto gallego con el lejano Oriente, Estados Unidos, Oriente Medio, Europa y África. Posteriormente amplió líneas hacia el Mediterráneo Oriental y Occidental, Sudamérica, América Central, Sudáfrica, Nueva Zelanda y Australia.

Durante 1992 se consolidó la carga principal que en aquella época era la exportación de pescado. En 1993 Maersk utilizó su propio barco y realizó 3.500 movimientos de contenedores. Finalmente, en 1996 alcanzó 8.150 movimientos tanto en lo que respecta a importaciones como exportaciones. Está previsto que en 1997 se llegue a los 10.000 contenedores. ■





Brasil y Nueva Zelanda en el punto de mira Nuevos horizontes para la pesca gallega

Los pescadores gallegos amplían sus horizontes; hacia Brasil y Nueva Zelanda están dispuestos a arrumbar si llegan a buen puerto las conversaciones que han iniciado con ambos países.

Una delegación de empresarios pesqueros de Nueva Zelanda se ha reunido en Vigo con armadores y conserveros gallegos para estudiar la posibilidad de pescar merluza de cola y pota en sus aguas jurisdiccionales.

En este primer contacto, la delegación neozelandesa ha ofrecido capturar 250.000 toneladas de merluza de cola y 120.000 de pota, mediante el sistema de sociedades mixtas y asociaciones temporales de empresa. La delegación española, por su parte, considera escasa la oferta y pretenden que se amplíe a otras especies como la rosada, la merluza austral y el reloj anaranjado, que tienen mayor valor comercial.

En cualquier caso, cabe la posibilidad de aceptar la oferta e iniciar la experiencia con un par de barcos, pues, según ma-

nifestó el delegado territorial de la consellería de Pesca, Marisqueo e Acuicultura, José Manuel Gabeiras, estas posibilidades pueden convertirse en un nuevo campo para las empresas extractivas y transformadoras gallegas.

Segundo punto de mira, Brasil, a donde se ha desplazado una delegación de la Organización de Productores Palangreros Guardeses (Orpagu). Su intención es encontrar nuevos caladeros para la flota palangrera de A Guarda que actualmente faena en las aguas internacionales del Atlántico, donde la situación de los stocks no es muy buena.

De vuelta a A Guarda, la delegación portaba una sonrisa de oreja a oreja. Las negociaciones con las autoridades brasileñas habían resultado bastante posi-

tivas y es probable que al menos una veintena de barcos puedan faenar próximamente en aguas de Brasil.

Según palabras del gerente de Orpagu, que recoge el diario "Atlántico", "hay que evitar que una flota moderna como la de A Guarda sufra una crisis, como las ocurridas en otras flotas por depender de un sólo caladero".

Por otra parte, Orpagu ha presentado a la Consellería de Pesca el primer plan de renovación y modernización de la flota de superficie que requiere una inversión de 4.000 millones de pesetas. Este proyecto se llevaría a cabo entre 1997 y 1999 y prevé financiar la construcción de 17 nuevos barcos y modernizar otros 18 ya en activo.

Asimismo, se han solicitado ayudas a las administraciones central, autonómica y comunitaria. Esta última en base a los fondos IFOP (Instrumento Financiero para la Ordenación Pesquera), a pesar de que en la actualidad están congelados. ■

Puertos gallegos pioneros en navegación por satélite

Los puertos de Vigo, Villagarcía, Marín, A Coruña y Ferrol, considerados de interés general serán los primeros de España en disponer de un sistema de navegación por satélite para barcos.

Este sistema, según recoge el "Faro de Vigo", permitirá reducir el margen de error de localización con respecto al sistema utilizado actualmente. Su instalación depende directamente de puertos del Estado, que realizará una inversión de 60 millones de pesetas que los puertos costearán de forma proporcional a los ingresos de que disponen.

El presidente de la Autoridad Portuaria de Ferrol, Guillermo Romero, ha explicado que Puertos del Estado decidió implantar este sistema en la Comunidad Gallega para favorecer al sector pesquero, teniendo en cuenta que el margen de error en la localización pasa de 100 metros a 10, lo que beneficia sobre todo a la seguridad de los barcos pesqueros que faenan en zonas próximas a los acantilados. ■



Un estudio científico realizado por el Instituto Español de Oceanografía destaca la necesidad de ampliar la extensión de la reserva marina de las Islas Columbretes que actualmente ocupa una superficie de 4.000 hectáreas protegidas, mientras que la ley contempla un mínimo de 12.000. A esta conclusión ha llegado la comisión de gestión y seguimiento de la Reserva Marina y fue anunciada por el subdirector general de Caladeros Nacionales, Acuicultura y Recursos Litorales, Antonio García Elorriaga.

La decisión será consensuada con el sector pesquero

Se estudia la ampliación de la reserva marina de las Islas Columbretes

Tienen una superficie de 4.000 hectáreas frente a las 12.000 que exige la ley

PARA poder ampliar la superficie protegida, en primer lugar hay que realizar los correspondientes estudios biológicos de la zona y plantear la posibilidad a los profesionales del sector pesquero, teniendo en cuenta que, la ampliación de la reserva marina, conllevaría una automática disminución de la zona susceptible de ser explotada por los pescadores y, es necesario llegar a un consenso con las partes que se verían afectadas. Sin embargo, según García Elorriaga, de momento se trata de una mera posibilidad que deberá de ser estudiada de forma exhaustiva antes de tomar una decisión.

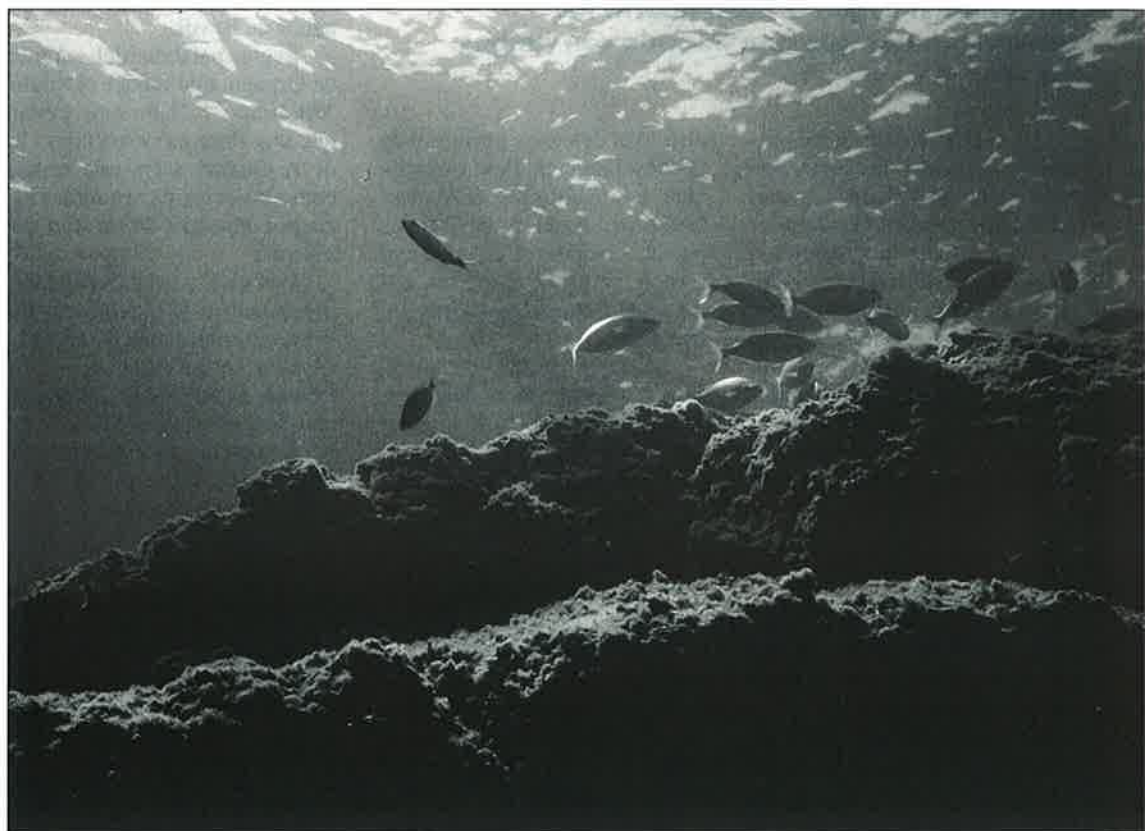
En cualquier caso, aunque

la ley exige un mínimo de 12.000 hectáreas, no se contempla, por el momento, triplicar de golpe la superficie incluida en la reserva. Pero, de aprobarse definitivamente la ampliación, las Islas Columbretes se convertirían en la mayor reserva marina española.

En la actualidad este paraje marítimo es visitado por más de mil embarcaciones al año, tanto deportivas como pesqueras. Sin embargo, hay que destacar que el número de infracciones registradas por los visitantes, es insignificante, lo que a juicio de García Elorriaga, prueba el respeto que los ciudadanos tienen al entorno marino. La mayor parte de las

infracciones las cometen los buceadores y este hecho ha llevado a los responsables de la reserva a estudiar fórmulas para modificar su regulación.

El coral rojo, una especie de alga muy escasa en el Mediterráneo, y especies botánicas singulares conforman el patrimonio de los fondos del conjunto de las Columbretes, compuesto por 16 islas situadas a 28 millas de la costa de Castellón. Durante cuatro meses al año, la vigilancia de la reserva corre a cargo de la Administración central, el resto del año es competencia de la Generalitat Valenciana. Próximamente, es posible que un nuevo convenio revise las responsabilidades de ambas partes. ■



Castellón y Vinarós tendrán que informatizar las subastas

Las empresas que consigan la gestión de las lonjas tendrán una concesión de cinco años

EL nuevo Pliego de Bases y Cláusulas de Explotación de las lonjas pesqueras de Castellón y Vinarós, que establece la concesión de éstas por un período de cinco años, ha sido aprobado por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria.

La novedad más importante del texto, es la obligación de las adjudicatarias de informatizar en dos años la subasta, modernizando los actos de las cofradías dentro de las lonjas. El objetivo es



conseguir un sistema de venta de pescado más limpio, ordenado y silencioso. Asimismo, la inversión que realicen en el proceso de informatización, será compensada con el incremento de hasta cinco puntos en el actual porcentaje que cobra la Cofradía de Pescadores por prestar servicios a los compradores.

En este nuevo sistema de subasta de pescado informatizado, que ya está implantado en otros puertos de España, los compradores verán a través de una pantalla de ordenador el tipo de pescado que pasa por una cadena. El encargado de dirigir la subasta, establecerá, a través de su ordenador, el precio de salida según la oferta y la demanda del día, como se viene haciendo en el sistema oral. A continuación, el precio del pescado irá a la baja y en el momento en el que el comprador quiera el producto apretará un botón, con lo que la subasta se parará. En la pantalla, saldrá el nombre del comprador con el precio final y la caja pasará por una cinta para que la recoja el comprador. En esa caja irá la factura ya detallada. Al mismo tiempo, se pasará copia a la cofradía y a la autoridad portuaria con el fin de tener más controlada la salida del producto y el beneficio.

El pliego de condiciones también establece las tasas que las adjudicatarias deberán abonar a la Autoridad Portuaria, cuyo valor será fijado por las tarifas mínimas en el caso de los cánones sobre volumen de veta y superficie y ocupación; por contra, el canon por beneficio empresarial ha quedado reducido a cero. ■

En Alicante se firma el primer convenio de colaboración

"Proyecto hombre" y el ISM juntos contra las drogodependencias

ENTRE los problemas que genera permanecer largos períodos de tiempo embarcado, alejado de la familia y de las amistades, y a continuación períodos de paro forzoso en tierra, se encuentra la propensión a las adicciones: bebida, tabaco y, más recientemente las drogas, son dependencias que, de día en día aumentan en forma alarmante entre los trabajadores del mar.

Este hecho, no ha pasado desapercibido para el Instituto Social de la Marina (ISM) que se ha visto la necesidad de atajar el problema mediante la implantación de programas específicos destinados, tanto a la corrección de los índices de adictos, como a la integración laboral de los afectados y rehabilitados.

En este sentido, el ISM, como Entidad Gestora del régimen especial del mar, ha iniciado en Alicante un programa pionero en España, de colaboración con el Centro de Solidaridad "Proyecto Hombre". Su finalidad es la de establecer juntos los cauces destinados a la prevención, desintoxicación e integración sociolaboral de los trabajadores del mar, y sus beneficiarios, afectados por problemas de drogodependencia.

En este sentido, las charlas, conferencias o seminarios organizados por el Centro de Solidaridad "Proyecto Hombre", cuando se desarro-

llen en localidades costeras, contarán con la presencia de un conferenciante del ISM encargado de hacer especial referencia a la problemática del sector marítimo pesquero.

Asimismo, el ISM organizará periódicamente en las Casas del Mar de la Provincia de Alicante, reuniones informativas destinadas a tratar aspectos preventivos y de integración socio laboral de los afectados. En estos actos estará presente personal especializado del "Proyecto Hombre".

Según el acuerdo al que han llegado el ISM y "Proyecto Hombre", cuando los servicios sanitarios detecten que un paciente tiene necesidad de ayuda para luchar contra la drogodependencia, se le informará de que puede ser atendido en el Centro de Solidaridad que, de ahora en adelante, contará con un número de plazas destinadas a la atención de los trabajadores del mar que sean remitidos por el ISM.

Por contra, el ISM se compromete a programar semestralmente cursos de Formación Profesional "Competencia de Marinero", destinados a obtener un título que habilite para el ejercicio de la profesión. En estos cursos, un diez por ciento de las plazas quedarán reservadas para alumnos remitidos por el Centro de Solidaridad, que se encuentren en fase de reinserción laboral. ■



Desciende la presencia de recursos pesqueros en el golfo de Cádiz. Esta es la conclusión que ha sacado el Instituto Español de Oceanografía (IEO) al final de una campaña de investigación sobre las especies demersales, que se ha llevado a cabo, como en años anteriores, en aguas gaditanas a bordo del buque de la Secretaría de Pesca "Córnicide de Saavedra".

Campaña de investigación sobre especies demersales en Cádiz

Descenso de algunos recursos pesqueros

El cambio climático de los dos últimos inviernos puede haber influido en la presencia de las especies

AUNQUE el biólogo jefe de la campaña, Ignacio de Sobrino, se muestra prudente y asegura que se trata de una primera valoración, la impresión de todos los miembros del equipo es que se ha conseguido un menor volumen de capturas que en años anteriores, cuando, entre lance y lance, se les acumulaba el trabajo de selección, talla y contoneo. Esta vez pudieron realizarlo con comodidad. Sin embargo, hay que destacar para no alarmarse, que este año la campaña se ha adelantado cuarenta días y es posible que la estacionalidad de algunas especies haya influido en los resultados.

Los trabajos han consistido en la pesca de arrastre con red más tupida. Para ello, se han seleccionado 30 lugares del golfo, con el fin de obtener una amplia información a cerca de la cantidad, calidad, tamaño y tipo de especies con presencia en estas aguas.

La impresión negativa se desprende, por ejemplo, al haber encontrado escaso número de ochavos y trompeteros, especies que no tienen valor comercial pero que en años anteriores se consideró como casi una plaga. De las especies que sí se comercializan, ha disminuido en número el jurel y la merluza. Sin embargo, se han encontrado

gambas en más cantidad que la vez anterior, pero éstas son de menor talla.

De confirmarse estas primeras valoraciones, los biólogos del IEO analizarán en los próximos meses las causas de este descenso y las contrastarán con los resultados de años anteriores y con los resultados reales obtenidos por la flota pesquera en la campaña que se cierra a principios del verano. Con todos los datos en la mano, se podrá saber si lo obtenido en las investigaciones se refleja luego en la actividad comercial y, de ahí, se llegará, en un futuro, a una predicción para la flota pesquera.

Sin embargo, los primeros datos han sido un poco sorprendentes, pues el equipo del IEO que ha participado en la campaña de investigación sobre especies demersales, esperaba encontrarse una mayor abundancia debido a la menor actividad pesquera motivada por el paro a que se vio obligada la flota a causa de los temporales de noviembre y diciembre. En opinión del responsable de la campaña, del cambio climático de los dos últimos inviernos es lo que más ha influido en el descenso de los recursos. El régimen de lluvias de noviembre y diciembre ha hecho que el agua contenga más nutrientes, pero también esté más dulce. Asimismo, las aguas estaban antes más cálidas y ahora están más frías, circunstancia que afecta a las especies aunque no se sabe muy bien cómo. ■





El Govern prohíbe pescar

La "marea roja" hace su aparición en el Puerto de Palma

Son algas microscópicas denominadas "Alexandrium Minutum" que "visitan" el puerto desde 1995

La aparición de una "marea roja" en el puerto de Palma producida por el alga microscópica denominada "Alexandrium Minutum", ha obligado al coseller de Agricultura, Josep Juan Cardona, a re-

dactar una orden prohibiendo la pesca en el puerto.

Aunque no se ha querido alarmar a la población, las autoridades han advertido que el consumo excesivo de pescado muy cargado de estos organis-

mos causantes de la marea, puede dañar al sistema nervioso de las personas. Sin embargo, hay dos motivos por los que no aparece probable que pescado procedente del puerto de Palma llegue a los merca-

dos de la capital: primero porque la única pesca permitida en el puerto palmesano es la deportiva y ningún aficionado se arriesga a pescar en unas aguas llenas de pequeñas algas rojas; y en segundo lugar, porque las capturas efectuadas por los amantes de la pesca no pueden ser posteriormente comercializadas.

Sin embargo, Greenpeace ha recordado que cuando hace unos años apareció una "marea roja" similar a la actual, hubo pescadores de cerco que no escucharon la prohibición y vendieron posteriormente las capturas, con el riesgo que esto supone para la población. Para evitar que pueda volver a suceder algo similar, la Conselleria ha dado instrucciones precisas a los inspectores para que controlen el cumplimiento de la prohibición.

La primera "marea roja" apareció en el puerto de Palma en 1995, y desde esa fecha se ha detectado todos los años, lo que ha llevado a los expertos a investigar sobre los motivos por los que aparecen estas microscópicas algas: altas temperaturas durante las últimas semanas, estancamiento del agua y descenso en los niveles de salinidad por la cantidad de lluvia caída en los meses anteriores.

Los pescadores, conocedores de este fenómeno, son los primeros interesados en tomar precauciones. Saben que la "marea roja" irá desapareciendo de forma natural en cuanto se produzca un mayor movimiento de las aguas. Es, por tanto, un problema de paciencia y eso es algo que no le falta a un buen pescador. ■



Vuelven los italianos con sus ilegales redes de deriva

Palangreros españoles que faenan al sur de Formentera detectaron las primeras redes de deriva ilegales utilizadas por los pesqueros italianos para la pesca del atún rojo y del pez espada. Inmediatamente se lo hicieron saber a Greenpeace, quien a su vez se lo comunicó a la Secretaría de Pesca Marítima. Las autoridades españolas enviaron una patrullera a la zona, pero, desgraciadamente, llegaron tarde: cuando los pesqueros italianos advirtieron que habían sido localizados, desmontaron rápidamente las redes y se dieron a la fuga.

Una flota italiana compuesta por cerca de 700 barcos, ha utilizado habitualmente este sistema de

pesca que permite la captura de una gran cantidad de pescado en muy poco tiempo. La Unión Europea y la ONU lo prohibieron hace años, pero los pesqueros italianos no cumplieron jamás esta prohibición. El año pasado, la comisaria de Pesca de la UE y el ministro italiano de Agricultura y Pesca anunciaron un plan progresivo para erradicar totalmente las redes de deriva, incluidas las de menos de 2,5 kilómetros de extensión. Pero al parecer, la flota italiana está dispuesta a desoir una vez más todas las prohibiciones y seguir otra temporada con los mismos métodos ilegales. El conflicto está servido.

Recientemente se han publicado en diferentes medios informativos diversas noticias que hacen referencia al complemento de mínimos de las pensiones de la Seguridad Social, su naturaleza, requisitos necesarios para su percibo, consecuencias de su percepción cuando no se tiene derecho y otras circunstancias, que han causado preocupación en algunos sectores.

EL COMPLEMENTO DE MÍNIMOS EN EL RÉGIMEN ESPECIAL DE TRABAJADORES DEL MAR

PARA intentar esclarecer el tema de cara a los lectores de esta revista, a continuación exponemos una panorámica general de este complemento.

Lo primero que hay que señalar es que en el Régimen del Mar no existe ninguna especialidad en este tema, es decir, que se aplican las mismas normas que en el Régimen General, puesto que el tratamiento que se da al complemento por mínimos es unitario para todo el sistema. Las normas básicas las encontramos en el Texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, en las Leyes de Presupuestos de cada año y en los Reales Decretos que, también anualmente se promulgan sobre el tema.

La finalidad del complemento por mínimos consiste en garantizar al pensionista la percepción de un mínimo de subsistencia, la cual se condiciona a la existencia de varias circunstancias relacionadas con su situación económica, personal y familiar. Evidentemente, ese mínimo no será igual para un pensionista que cuente con otras fuentes de ingresos (por tener otras rentas, por poder compatibilizar la pensión con el trabajo, etc.) que para quien únicamente cuenta con el importe de su pensión para sobrevivir.

Asimismo, tampoco es indiferente que el pensionista tenga otras personas a su cargo o que viva solo, e igualmente la edad es un

factor que puede ser importante a estos efectos.

De acuerdo con todas estas circunstancias, el legislador señala anualmente en las sucesivas Leyes de Presupuestos la cuantía mínima de cada prestación.

Así, si un afiliado al Régimen del Mar, en el momento de producirse el hecho causante que le va a dar derecho a una pensión (cumplir la edad de jubilación y cesar en el trabajo, quedar incapacitado para trabajar por accidente o enfermedad, etc.) se encuentra con que, por aplicación estricta de las normas sobre el cálculo de la pensión correspondiente y en virtud de las cotizaciones, en su día efectuadas, la cuantía resultante y que va a tener derecho a cobrar es inferior a la mínima señalada por el legislador para esa pensión concreta, va a tener derecho a que la Seguridad Social le abone la diferencia. Esa diferencia es lo que se denomina complemento por mínimos.

A modo de ejemplo señalamos que la pensión mínima de jubilación para un trabajador con 65 años y que no tenga cónyuge a cargo se ha fijado para 1997 en 767.550 pesetas anuales. Con lo cual, si un trabajador cumple los 65 años y se jubila en el transcurso de este año, sin tener cónyuge a cargo, y, teniendo en cuenta las cotizaciones que ha efectuado, la cuantía de su pensión sólo alcanza 742.320 pesetas anuales, la diferencia, es decir, 25.300 pesetas anuales va a ser el complemento por mínimos que le va a abonar la Seguridad Social.

Vemos, por tanto, que el complemento por mínimos no tiene correspondencia alguna con las cotizaciones que ha ido efectuando el trabajador a lo largo de su vida laboral, con lo cual no forma parte de lo que se denomina "Seguridad Social contributiva"; en la que las prestaciones guardan una cierta relación con las cotizaciones, sino de la llamada "Seguridad Social asistencial", en la que la prestación se otorga simplemente porque surja el estado de necesidad, sin una previa contraprestación del individuo afectado.

Dado ese carácter asistencial del complemento por mínimos es lógico que su percep-



ción esté condicionada a ciertas características y requisitos que pasamos a señalar.

La característica fundamental de este complemento es la de no ser consolidable, es decir, que no se va a tener derecho a él de por vida, sino únicamente en tanto que subsista la situación que le dio origen, que no es otra, como hemos visto, que la de ser la cuantía de pensión a que se tiene derecho, en virtud de las cotizaciones efectuadas, inferior a la mínima fijada por el legislador para esa concreta pensión. Por lo tanto, si, como consecuencia de sucesivas revalorizaciones de la pensión, la diferencia con la pensión mínima se reduce o desaparece, el complemento por mínimos se reducirá en la misma proporción o desaparecerá, respectivamente. Asimismo, si al pensionista que tiene derecho al complemento se le reconoce después otra u otras prestaciones de carácter periódico, se le sumarán todas las prestaciones a que tenga dere-

cho y sólo seguirá percibiendo complemento si esa suma es inferior al mayor de los mínimos de las prestaciones que percibe, y en cuantía igual a esa diferencia.

Por otro lado, para tener derecho al complemento es preciso no percibir rentas por trabajo personal (sea por cuenta propia o ajena) o rentas de capital (salvo las que provengan de la vivienda habitualmente ocupada) o cualquier otro ingreso sustitutivo, superiores a una cantidad que se fija anualmente y que para este año 1997 son 805.900 pesetas anuales, es decir, que si el pensionista tiene unas acciones que le reportan unos dividendos de 806.000 pesetas anuales no tendrá derecho al complemento aunque la cuantía de su pensión sea inferior al mínimo.

Esta regla general tiene una excepción consistente en que la suma de los citados ingresos más la pensión a que se tiene derecho sea inferior a la suma de la pensión mínima más las citadas 805.900 pesetas. En es-

te caso el complemento será igual a la diferencia entre las dos cantidades. En el ejemplo anterior, si hablamos de un pensionista de jubilación con 65 años y sin cónyuge a cargo, que tiene derecho a una pensión de 742.320 pesetas anuales y percibe dividendos por valor de 806.000 pesetas anuales, vemos que la suma de estas dos cantidades asciende a 1.548.320 pesetas anuales; como la suma de la pensión mínima correspondiente (767.550 pesetas anuales) más 805.900 pesetas anuales asciende a 1.573.450 pesetas anuales, la diferencia, es decir, 25.130 pesetas anuales sería el complemento por mínimos que tendría derecho a percibir. En cambio, si este mismo pensionista percibiera como rendimientos de sus acciones 831.130 pesetas anuales, ya no tendría derecho al complemento porque alcanzaría al 1.573.450 pesetas anuales, antes señalado.

Hay que tener en cuenta, además, que las cuantías mínimas de las pensiones son diferentes según que el pensionista tenga o no cónyuge a su cargo. Se entiende que existe cónyuge a cargo cuando dicho cónyuge se halla conviviendo con el pensionista y depende económicamente de él. La convivencia se presume siempre que se conserve el vínculo matrimonial salvo en el caso de separación judicial. Y en cuanto a la dependencia económica se utiliza una fórmula similar a la anteriormente señalada, en el sentido de que los ingresos que perciban el pensionista y su cónyuge, diferentes de la propia pensión y de la renta proveniente de la vivienda habitualmente ocupada no han de superar la cantidad que se fije cada año y que en 1997 es de 940.090 pesetas anuales, con la misma excepción a esta regla general que la anteriormente indicada. Por último, otra circunstancia indicativa de que no existe dependencia

económica es la percepción por parte del cónyuge del pensionista de cualquier pensión que provenga de un régimen básico público de previsión social.

Para finalizar este comentario acerca de los requisitos necesarios para obtener los complementos por mínimos, y por la incidencia que tiene en este régimen especial, hay que señalar que cuando estén previstos coeficientes reductores de la edad de jubilación en función de la actividad realizada, la edad de 65 años se entenderá cumplida cuando se llegue a ella por la aplicación de dichos coeficientes.

Naturalmente, todas estas circunstancias económicas, personales y familiares a que se ha hecho alusión son generalmente desconocidas por la Entidad gestora que reconoce el derecho. De ahí que los interesados deben presentar las oportunas declaraciones al respecto que, sin perjuicio de la actividad inspectora de la Administración, darán lugar al reconocimiento de los respectivos complementos. Igualmente se ha de comunicar cualquier variación en dichas circunstancias que dé lugar a la alteración de ese reconocimiento inicial o a su supresión. El incumplimiento de estas obligaciones por el beneficiario o la consignación de datos inexactos o erróneos justifican la revisión por la Entidad gestora del reconocimiento efectuado, revisión que puede ir acompañada de la solicitud de reintegro de las cantidades irregularmente percibidas, posibilidades ambas reconocidas por la legislación vigente y confirmadas por la jurisprudencia del Tribunal Supremo. ■

Juan Manuel SAURÍ
(Jefe de Servicio de Asesoría Jurídica del ISM)



Sanidad a bordo

Un trasplante es el paso de tejidos o células vivas de un donante a un receptor, con el objetivo de mantener íntegra la función del tejido transplantado en el receptor.

TRASPLANTES DE ÓRGANOS

SE considera **donante** al que "da" el órgano y **receptor** al que "recibe" el órgano.

Desde que se realizó el primer trasplante de riñón con éxito, hace más de 25 años, rara vez ha existido una expansión tan enorme del papel de la cirugía de trasplantes en el tratamiento de insuficiencia de órganos en período terminal como en la actualidad.

Las tasas de supervivencia están mejorando día a día y existe un amplio consenso sobre la utilidad del trasplante de diversos órganos aparte del renal, por ejemplo el trasplante de hígado y de corazón. Esto se debe al conjunto de varios factores: al descubrimiento de nuevos fármacos, al perfeccionamiento de las pruebas de compatibilidad de donante y receptor, al desarrollo de nuevas técnicas de cirugía, a la mejor selección de los pacientes, a la realización de las intervenciones de cirugía en etapas más iniciales de la enfermedad, a la detección precoz y más precisa de los episodios de rechazo y a la mejor comprensión de los mecanismos de rechazo inmunitario.

A pesar de todo, aunque las técnicas quirúrgicas permiten el trasplante prácticamente de cualquier tejido, el uso clínico de los trasplantes es aún limitado para muchos órganos. El mayor obstáculo es la reacción de rechazo, que en general destruye el tejido transplantado poco tiempo después del trasplante. Hay casos especiales como son la mayoría de los injertos de córnea y de

cartilago o los trasplantes entre gemelos idénticos que no suelen dar reacciones de rechazo.

Los trasplantes se clasifican según el sitio en que se transplantan y según la relación genética entre donante y receptor:

■ **Trasplante ortotópico:** cuando el órgano transplantado se aloja en un sitio del receptor anatómicamente normal (por ejemplo en los trasplantes de corazón).

■ **Trasplante heterotópico:** cuando el órgano transplantado se aloja en un sitio del receptor que no es el habitual anatómicamente (por ejemplo en los trasplantes de riñón que se colocan en la parte anterior - fosa iliaca - del abdomen, siendo su lugar anatómico la parte posterior).

■ **Autoinjerto:** es el trasplante de tejido de un sitio a otro de la misma persona (por ejemplo un injerto de hueso para la estabilización de una fractura del mismo individuo).

■ **Isoinjerto:** es un trasplante entre gemelos idénticos.

■ **Alloinjerto:** es un trasplante entre miembros de una misma especie, aunque genéticamente diferentes.

■ **Xenoinjerto:** es un trasplante entre miembros de diferente especie. Los únicos xenoinjertos que se realizan actualmente son los de cierto material, como el utilizado en las válvulas cardíacas de cerdo. El perfeccionamiento de fármacos para evitar el rechazo podría permitir la realización de xenoinjertos de órganos para ayudar a superar el gran déficit de donantes útiles.

Con raras excepciones, los trasplantes clínicos son, por tanto, aloinjertos de parientes vivos o de donantes cadáveres.

El uso de donantes vivos sólo se acepta en los trasplantes de riñón y de médula ósea, aunque en la actualidad se están realizando también experimentos para determinar la viabilidad de trasplantes segmentarios de hígado y páncreas donados por familiares vivos de los receptores.

Actualmente, incluso para los riñones, la necesidad de órganos excede con creces la disponibilidad de parientes de los pacientes.

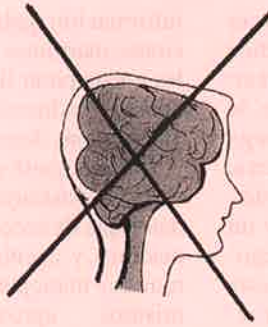
La aceptación del concepto de muerte cerebral ha aumentado la utilización y la demanda de órganos cadáveres, convirtiendo en una práctica habitual la obtención de varios órganos de un mismo cadáver donante. Aunque en la actualidad es posible obtener en una misma intervención los riñones, el hígado, el páncreas, el corazón, los pulmones, huesos, piel y las córneas para trasplante, el número de pacientes en lista de espera para trasplante continúa en aumento.

Trasplantes más frecuentes

■ **TRASPLANTE DE RIÑÓN:** Es uno de los que se realiza con mayor frecuencia. Todos los pacientes que tienen una enfermedad de insuficiencia renal en fase terminal, deben considerarse candidatos para el trasplante, con excepción de aquellos que además padezcan otros procesos irreversibles. La rehabilitación del paciente después de un trasplante con éxito suele ser mucho más completa que la que se consigue con la hemodiálisis.

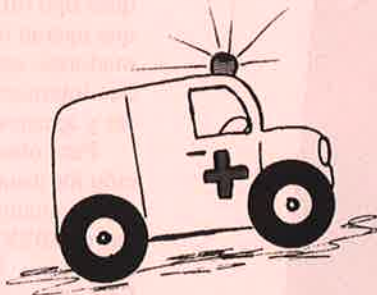
La supervivencia del paciente al cabo de un año después del trasplante ronda el 90%, en los años posteriores

Cuando una desgracia ocurre,
y tu cerebro deja de funcionar...



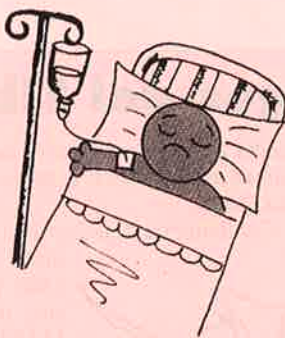
se produce la muerte

Y si te llevan pronto
a un Hospital,



pero ya no pueden hacer
nada por ti...

Dona tus órganos,
tú ya no nos necesitas



Este es el momento en que tú
y tu familia podeis hacer algo
por otras personas
que están enfermas.

una cifra pequeña de los niños transplantados se llegan a perder.

■ **TRASPLANTE DE HÍGADO:** Los malos resultados iniciales se debían sobre todo a las dificultades técnicas y a las complicaciones infecciosas, pero en la actualidad los índices de supervivencia han mejorado notablemente con los avances en las técnicas de cirugía y con el uso de ciertos fármacos.

El índice de supervivencia al cabo de un año han subido desde el 30% de los primeros trasplantes realizados, al 70-80% de ahora.

■ **TRASPLANTE DE CORAZÓN:** Los resultados recientes con los trasplantes de corazón han mejorado notablemente y los índices de supervivencia a largo plazo han aumentado. La rehabilitación de los receptores de un trasplante de corazón que sobreviven durante más de 1 año es excelente.

■ **TRASPLANTE DE PULMÓN Y CORAZÓN Y DE PULMÓN SÓLO:** El trasplante de pulmón plantea problemas especiales debido al elevado riesgo de infección que se plantea. La supervivencia actual a 1 año de los receptores de trasplante pulmonar se aproxima al 70%, en una población de enfermos que no tienen prácticamente posibilidad alguna de sobrevivir si no es con el trasplante.

Por otro lado, la recuperación funcional de los transplantados es buena, de modo que la mayoría puede reemprender sus actividades cotidianas, si bien la capacidad de ejercicio está ciertamente reducida.

■ **TRASPLANTE DE PÁNCREAS:** Su objetivo no es, en principio, salvar la vida del receptor, sino detener o prevenir las complicaciones de la diabetes. El tiempo de seguimiento en este tipo de trasplantes es todavía corto, con lo que los resultados han

de interpretarse con cautela.

■ **TRASPLANTE DE MÉDULA ÓSEA:** Esta intervención ofrece elevados índices de curación a pacientes con ciertos tipos de anemias graves y de leucemias.

■ **TRASPLANTE DE OTROS ÓRGANOS Y TEJIDOS: Injertos cutáneos:** son de gran valor para los enfermos con quemaduras extensas y otras causas de pérdida masiva de piel.

Trasplante de cartilago: en los niños, los injertos de cartilago obtenidos de donantes cadáveres pueden usarse para reemplazar defectos congénitos de la nariz o de la oreja. En adultos, se usan más comúnmente para tratar las heridas graves.

Injerto de hueso: se utilizan ampliamente para reconstrucción de huesos junto con cartilago.

Trasplante de intestino delgado: es una técnica experimental para pacientes en los que debido a enfermedades o a traumatismos, les falta parte del intestino.

Últimamente se habla de la posibilidad de realizar un trasplante de tejido de las glándulas suprarrenales en ciertas zonas del sistema nervioso central, con el fin de mejorar ciertos síntomas de la Enfermedad de Parkinson.

Como se ve, el mundo de los trasplantes está desarrollándose a grandes velocidades. Lo que antes parecía imposible, en muchos casos puede ser hoy una realidad. Para contribuir a aumentar el número de personas que puede beneficiarse de estas técnicas es preciso que nos concienciamos de la necesidad de aumentar el número de donantes de órganos. ■

Ana Martín

Médico de Sanidad Marítima

El Gobierno aprueba medidas para la reordenación del sector de las Mutuas

El Gobierno ha aprobado, a propuesta del ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, Javier Arenas, un Real Decreto encaminado a propiciar la liberalización y reordenación del sector de las Mutuas. Dos han sido los Reglamentos Generales modificados: el de colaboración de las Mutuas de Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales y el de inscripción de empresas y afiliación, altas y bajas de trabajadores en la Seguridad Social. El objetivo es permitir que las empresas puedan asociarse con las mutuas a nivel provincial, así como facilitar la operatividad en la gestión y en la asistencia a las empresas.

El nuevo Reglamento de Mutuas introduce las modificaciones técnicas y reglamentarias que precisa la nueva distribución geográfica en un esquema de libre elección. De este modo, se abre la posibilidad de que un mismo empresario pueda asociarse a una u otra Mutua, independientemente de que sus centros de trabajo estén situados en distintas provincias.

Como consecuencia de esta posible asociación de una misma empresa a diferentes mutuas, se establece un nuevo supuesto de incompatibilidad para formar parte de las juntas directivas. En este sentido, se fija en tres años el plazo de que dispondrá la Mutua resultante de un proceso de fusión o absorción para adaptar la composición de su Junta Directiva al máximo de 20 miembros previsto reglamentariamente.

Nueva edición de la Guía Internacional de Embarques

Acaba de aparecer una nueva edición de la Guía Internacional de Embarques, de la cual es responsable la entidad IBERMAN (Iberian Ship Management) que dirige el capitán Javier López Chicheri. Esta obra pretende ser un libro de referencia para todo aquel que desee encontrar un trabajo en la mar, ya sea marino profesional o aspire a un puesto en algún barco de pasaje o unidad de buceo en alta mar.

La Guía está dividida en varios apartados. El primero de

ellos está dedicado a ofrecer información de orden práctico al marino que quiera embarcar: la legislación laboral que le afecta, tanto cuando navega como cuando está en tierra, cuestiones técnicas de uso diario en buques mercantes y un glosario de términos del negocio marítimo en inglés. En esta obra se encuentran también seleccionados los armadores más importantes y con más posibilidades de poder ofrecer empleo en sus distintas facetas. Aquellos que deseen encontrar

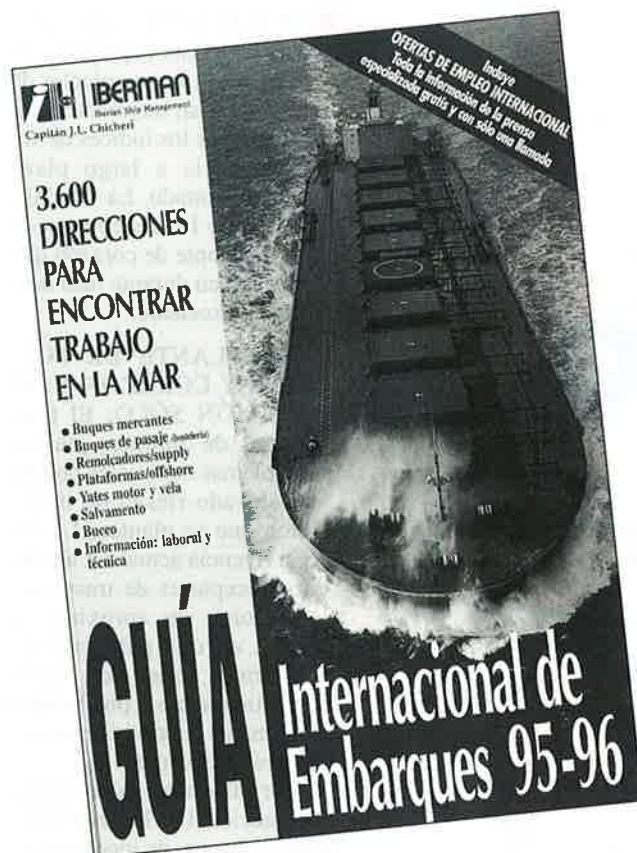
información sobre organizaciones marítimas internacionales encontrarán listados con el nombre, la dirección y las actividades más destacadas.

Pero la parte esencial de la Guía la constituye una base de datos que da acceso a 3.600 armadores y agentes de todo el mundo, manejando entre los mismos aproximadamente 25.000 buques. Además detalla sus direcciones, jefes de personal, actividad, número de barcos manejados y tipos de los mismos. La base de datos está dividida en cinco secciones cada una de las cuales agrupa a una clase distinta de armador: armadores propietarios de buques mercantes; armadores propietarios de buques tipo off-shore; armadores que operan buques de otros armadores, agencias de embarque internacionales y armadores y agentes.

Para obtener más información los usuarios se pueden dirigir a cualquiera de las oficinas de IBERMAN o llamando al teléfono 981 / 213107 o al FAX 981 / 224357.

La Guía se ha incorporado a las nuevas tecnologías de la información y ofrece sus servicios de empleo a través de INTERNET, que es el primero y único en España dirigido exclusivamente a marinos. La clave para conectarse es <http://www.seapages.com>. La clave para el correo electrónico es:

E-mail: sales@seapages.com



Asociación de Amigos del Tiburón

Desde hace algún tiempo viene funcionando en España la Asociación de Amigos del Tiburón con el objetivo de estudiar y divulgar el mundo de los tiburones. Una de sus principales metas es contactar con todas aquellas personas que sientan las mismas inquietudes y que quieran colaborar con esta entidad aportando trabajos de campo o participar en otras actividades como son la divulgación, la recopilación de todo tipo de datos y material, la colaboración permanente con otras organizaciones o simplemente poder

acceder a la extensa base de datos que tanto de material bibliográfico o audiovisual posee esta Asociación.

Cualquier interesado puede contactar con Pedro Fominaya en la calle Virgen del Sagrario, nº 21-1º, 28027 MADRID teléfono (91) 403 86 36 o con Miguel Ángel Cerezo en el teléfono 908 66 23 70



IFOP

EL NUEVO INSTRUMENTO FINANCIERO DE ORIENTACIÓN DE LA PESCA



Nadie se atreve a salir a faena sin los instrumentos de a bordo. Ahora hay que contar con uno más para no perderse nada, para favorecer la higiene y seguridad en el trabajo, una explotación más racional de los recursos, mejorar el respeto al medio ambiente, obtener mayor rentabilidad y ser más competitivos.

La Unión Europea dota a todo el sector de un nuevo instrumento: el IFOP, Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca. Si su actividad está en el entorno de la pesca y la acuicultura le interesa saber cómo funciona y cuáles son sus prestaciones. Se trata de una importante mejora que debe incorporar a su equipo de navegación habitual.

El IFOP contempla varios apartados de ayudas para:

Fomentar la reestructuración de la flota pesquera

Facilidades para asociarse temporalmente con armadores extranjeros, creación de sociedades mixtas en terceros países, favorecer la retirada definitiva de buques pesqueros, etc.

Renovación

Ayudas para la modernización y construcción de buques de pesca.

Acuicultura

Fomento y ayudas para el desarrollo de la acuicultura, tanto marina como continental.

Acondicionamiento del litoral

Creación de arrecifes artificiales y reservas marinas para la protección y regeneración de recursos de interés pesquero.

Equipamientos de puertos

Mejorar y facilitar el trabajo de los barcos de pesca, con servicios y equipamientos de sus bases.

Transformación y comercialización

Mejoras en la comercialización de los productos de la pesca y de la acuicultura. Racionalización y mejora de los procesos de manipulado, envasado y conservación.

Mejores perspectivas para el sector.

Para más información contacte con la Secretaría General de Pesca Marítima 91 / 402 50 00 y con los Servicios de Pesca de su Comunidad Autónoma.



UNION EUROPEA

IFOP. Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca



MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION

FROM

Secretaría General de Pesca Marítima

SEGUROS DE BARCOS Y MERCANCÍAS

PONGA RUMBO



A LA MÁXIMA SEGURIDAD

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

Confíe siempre en MURIMAR,
le guiará la máxima seguridad.

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



MURIMAR
MUTUA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

Orense, 58. 6ª Planta. 28020 MADRID.