

N.º 364 - SEPTIEMBRE 1998

MAR

**Empresas conjuntas
en el Reino Unido**

LONDRES EXIGIRÁ NUEVAS CONDICIONES

**Desde 1999 esta flota
deberá demostrar un
vinculo económico con ese
país si quiere mantener su
cuota pesquera**

**Afecta a los
trabajadores
del Grupo
Segundo**

**NUEVAS BASES DE
COTIZACIÓN PARA EL
RÉGIMEN ESPECIAL DEL MAR**

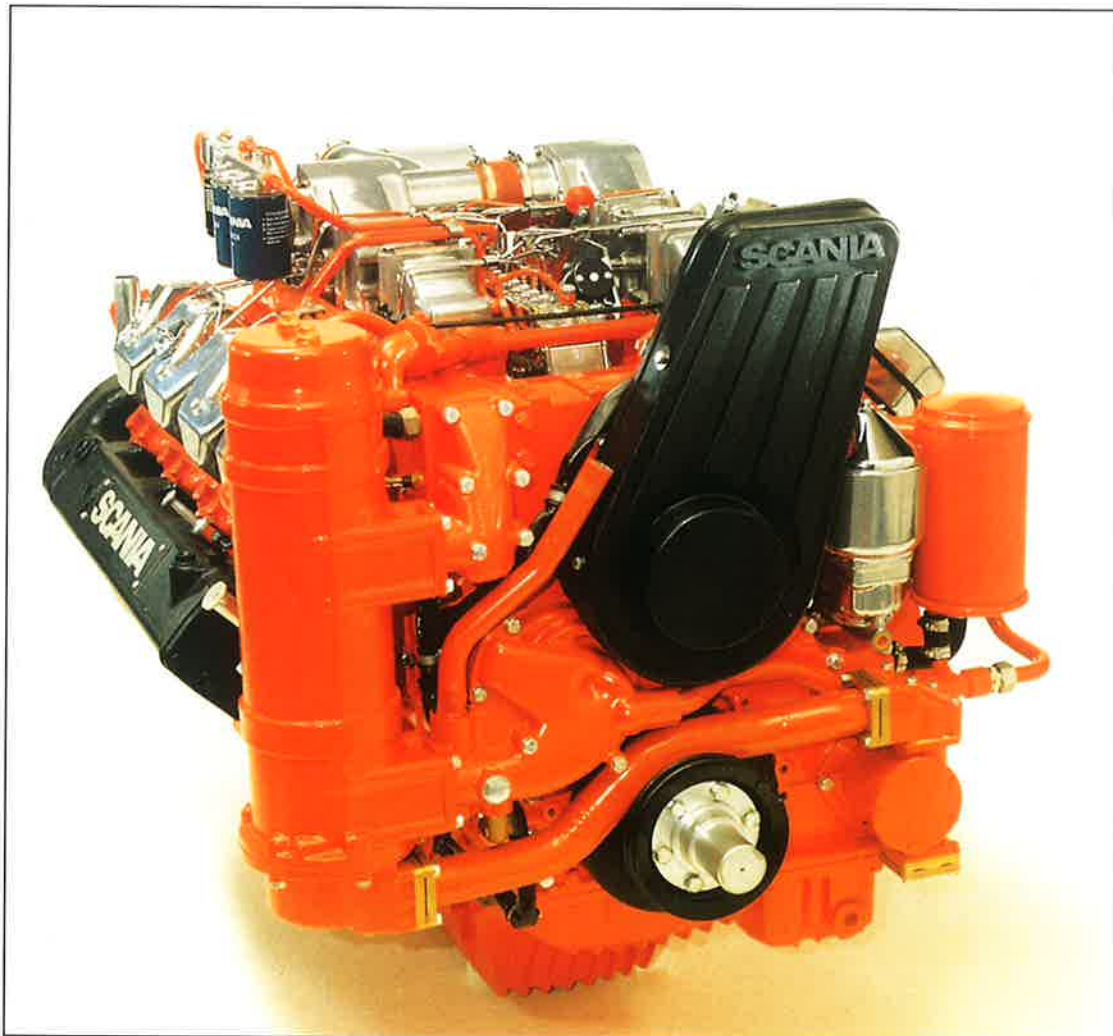
**Tras los
acuerdos de los
últimos meses**

**TRABAJO
REANUDA EL
DIÁLOGO
SOCIAL**

SCANIA

Diesel Power

MOTORES INDUSTRIALES Y MARINOS



LIDERES EN TECNOLOGIA APLICADA

Día a día, Scania, líder dentro de las industrias automotrices, sigue consolidando su posición con su división de motores industriales y marinos. Un liderazgo que gracias a los constantes avances tecnológicos del grupo Scania, contribuye al

permanente desarrollo de los motores diesel. El éxito de los motores diesel Scania se basa en una larga experiencia, soluciones técnicas y numerosas investigaciones, cuyos objetivos se centran en una economía operativa y una larga vida de servicios.

- 50 PUNTOS DE SERVICIO. □ SCANIA PLUS-24 ASISTENCIA DE EMERGENCIA.
- SERVICIO EN LOS CINCO CONTINENTES.



SCANIA
Scania Hispania, S.A.

LAS empresas conjuntas propiedad de armadores españoles y ubicadas en el Reino Unido, mantienen un contencioso desde hace diez años con el gobierno de Londres para el cobro de las indemnizaciones y en defensa de sus derechos frente a la aplicación en 1989 de la Merchant Shipping Act. Todo parece indicar que en este momento nos encontramos ante el final de ese proceso y que los armadores españoles podrían acceder el próximo año a los casi 20.000 millones de pesetas como compensación por los meses, entre abril y julio de 1989 que no pudieron faenar y utilizar sus cuotas en aquellas aguas.

La flota española de las conjuntas en el Reino Unido ha ganado la batalla de las indemnizaciones ante los tribunales ingleses y también en el Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Sin embargo, gracias al apoyo de la UE a los planteamientos ingleses, se verá sujeta a nuevas obligaciones si quiere seguir pescando en aquellas aguas ante las exigencias que aplicará el gobierno de Londres a partir del uno de enero de 1999 a este tipo de flota. El Reino Unido, con el respaldo de la propia comisaria de Pesca Emma Bonino, recibió en las últimas semanas luz verde para aplicar a las empresas conjuntas una serie de condiciones para que los armadores demuestren que tienen un vínculo económico con las islas.

La sentencia del Tribunal de Justicia de la UE, a la vez que daba la razón a los armadores españoles sobre su derecho a pescar con las cuotas inglesas, también señalaba la necesidad de que esa flota mantuviera unos vínculos económicos con el país. El Tribunal no determinaba

10 M DIAS

CONJUNTAS EN EL AIRE

exactamente cuáles deberían ser esas condiciones y la Comisión ha dado el visto bueno al Gobierno de Londres para exigir unos criterios que demuestren la existencia de un vínculo económico real. Los armadores españoles deberán cumplir una de estas tres condiciones 50% de las descargas en puerto inglés, 50% de las tripulaciones inglesas o justificar que se ha gastado en ese país el 50% de los ingresos obtenidos por la venta de la pesca correspondiente a sus cuotas. También hay posibilidad de una fórmula conjunta con las tres medidas.

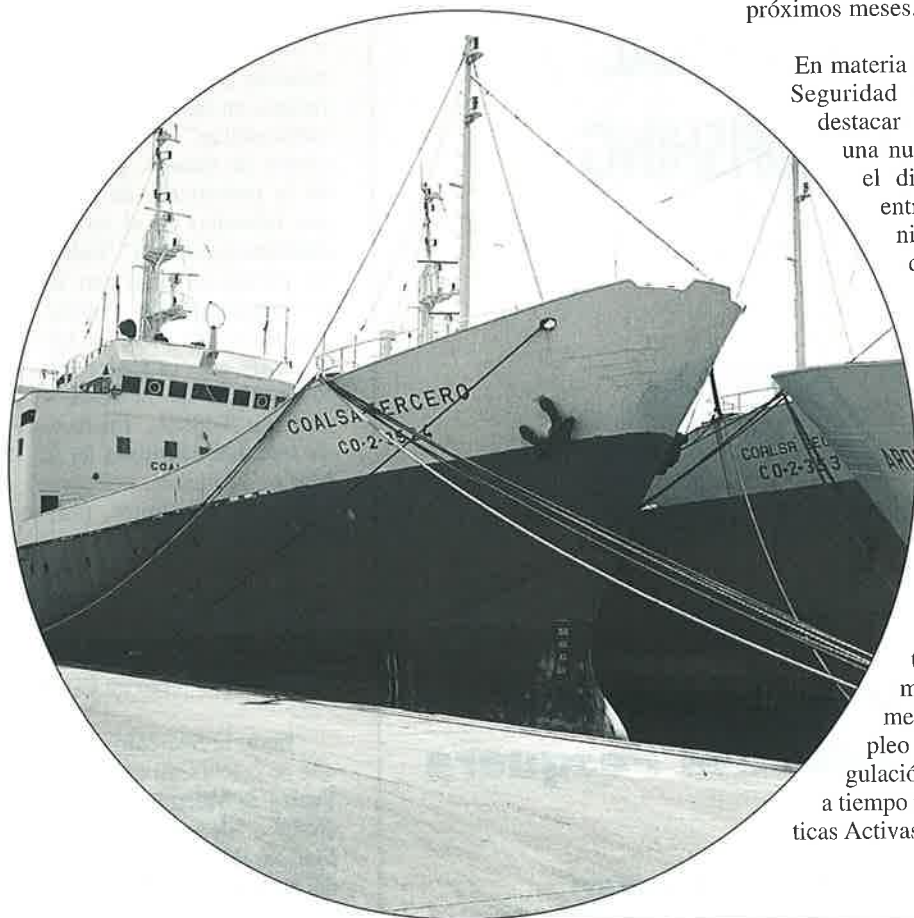
Londres llevaba un año tras este objetivo y al final ha conseguido imponer sus criterios en contra de la Administración y el sector de España desde donde se temen efectos negativos para esta flota que podría comenzar a perder sus cuotas en esas aguas y tener que buscar otros caladeros.

En materia de pesca ésta habría sido la nota más destacada en las últimas semanas que ha causado gran preocupación en los puertos del norte. Se han ganado prácticamente las indemnizaciones pero hay serias dudas de que se haya ganado la continuidad para la flota en aquellas aguas.

Sin dejar el sector de la pesca, noticia fue también la aprobación el pasado mes de julio de las nuevas bases de cotización para los trabajadores del Régimen Especial del Mar pertenecientes al grupo Segundo. Se han fijado bases promediadas frente a los salarios reales que funcionaban desde hace nueve años. Unas cifras que en algunos puertos o tipos de pesca se han considerado altas y en otros bajas, cifras que se fijaron por la Administración tras negociaciones con los representantes del sector y que se podrían revisar nuevamente en los próximos meses.

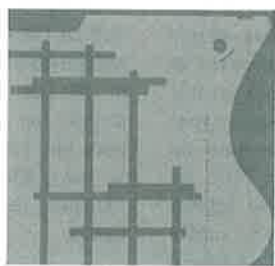
En materia de Trabajo y Seguridad Social cabe destacar el inicio de una nueva etapa en el diálogo social entre la Administración, sindicatos y empresarios. Ya se ha producido un primer acuerdo para facilitar la incorporación de la mujer al mundo laboral y hay en marcha tres mesas más sobre Fomento de empleo estable, Regulación del trabajo a tiempo parcial y Políticas Activas y Pasivas. ■

Vidal Maté



BILBAO

27/31 OCTUBRE '98



SINAVAL '98

**Feria Internacional de la Industria
Naval, Marítima, Portuaria y Offshore**

HAGA NEGOCIOS

**A BORDO,
en SINAVAL
EUROFISHING**



**Feria Internacional
de la Industria Pesquera**

FERIA INTERNACIONAL DE BILBAO  **BILBOKO NAZIOARTEKO ERAKUSTAZOKA**

Apdo. Postal 468 - 48080 BILBAO (España) - Téls. (34-94) 439 60 66 - 439 62 23 - Telefax (34-94) 442 42 22 - www.feriant-bilbao.es



IV JORNADAS NACIONALES DE MEDICINA MARÍTIMA

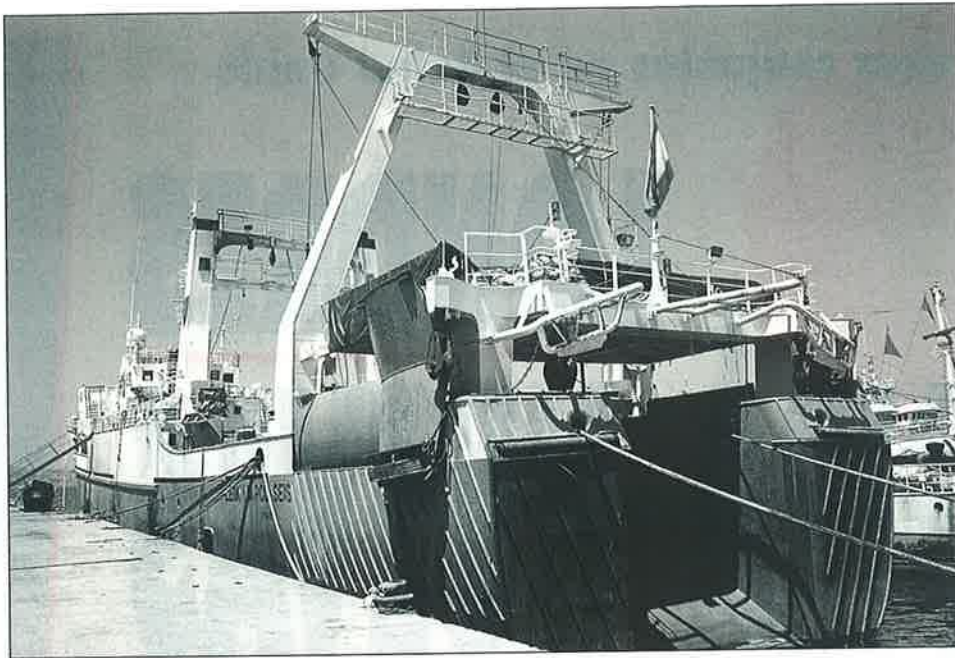
Durante los próximos días, 10, 11 y 12 del mes de octubre se van a celebrar en Valencia las VI Jornadas Nacionales de Medicina Marítima, organizadas por la Sociedad Española de Medicina Marítima, con la colaboración de distintas organizaciones públicas y privadas entre las que se encuentra el Instituto Social de la Marina. En esta ocasión las Jornadas, que han sido declaradas de Interés Científico y Profesional por la OMC y de Interés Científico Sanitario por la Consellería de Sanitat de la Generalitat Valenciana, tendrán como tema monográfico una cuestión de alto interés y objeto de preocupación por todas las autoridades laborales como es la "Prevención de Riesgos Laborales en el Sector Marítimo-Pesquero".

Con el fin de tratar esta problemática con el máximo rigor se han organizado distintas mesas redondas en las que reconocidos expertos en la materia analizarán el tema desde distintas perspectivas. Estas mesas son "Riesgos Laborales en el trabajador del mar y su prevención"; "Riesgos Específicos en el sector pesquero y su prevención"; "Prevención y Evaluación de riesgos en las actividades subacuáticas" y "Condiciones de trabajo, gestión de la prevención de riesgos laborales en el sector marítimo pesquero". Todas las mesas contarán con la presentación de varias ponencias por parte de los expertos que proceden de los campos de la Inspección de Trabajo, Médicos de Sanidad Marítima de la Marina Mercante, Asesores Laborales Marítimos, profesores universitarios y organizaciones sindicales.

En paralelo a estas Jornadas la Sociedad Española de Medicina Marítima celebrará sus Asambleas General y Extraordinaria y se celebrará un curso sobre la "Evaluación de los riesgos en el sector marítimo-pesquero en España, Medidas Preventivas".

Tanto la Secretaría Técnica como Científica de estas Jornadas, que se celebrarán en el Edificio del Reloj, Muelle del Grao s/n del Puerto de Valencia, corre a cargo del Doctor Jesús Antonio Gracia Andrés, Médico de Sanidad Marítima del Instituto Social de la Marina. Para más información se puede contactar con el en la Avda del Puerto, 300. 46024 Valencia Tel.: 96 331 99 00 ó 007 y en el Fax.: 96 331 04 96.





6
BRUSELAS EXIGIRÁ NUEVAS CONDICIONES

A partir de enero de 1999, Londres exigirá nuevas condiciones a las empresas conjuntas para faenar en sus aguas.

10
NUEVAS BASES DE COTIZACIÓN EN EL REM

El pasado mes de julio entraron en vigor las nuevas bases de cotización para los trabajadores del grupo II del Régimen Especial del Mar (REM).



12
NUEVA ETAPA DE DIÁLOGO SOCIAL

El Ministerio de Trabajo abrió nuevas mesas con sindicatos y empresarios sobre el Diálogo Social.

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

Director general: Rafael Mateos Carrasco.

Director: Vidal Maté.

Redacción: Raúl Gutiérrez, S. de Francisco, Mery Varona 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:** Pulxuriquer, s/n. - Tel. (93) 441 05 15. **Bilbao:** Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 62 22. **Cádiz:** Casa del Mar. Tel.: (956) 25 17 04. **Cartagena:** Casa del Mar, Muelle Alfonso XII - Tel. (968) 50 20 50. **Castellón:** Casa del Mar, Plaza Monturiol, s/n. - Tel. (964) 22 14 08. **Ceuta:** Casa del Mar, Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. (965) 51 11 24. **Gijón:** Casa del Mar, Eduardo Castro, s/n. - Tel. (985) 32 51 03. **Gulpízcua:** Casa del Mar, Pasaje de San Pedro - Tel. (943) 39 86 40. **Huelva:** Casa del Mar, Avda. Hispano-América, s/n. - Tel. (955) 25 75 65. **La Coruña:** Casa del Mar, Avda. Ramón y Cajal. - Tel. (981) 28 70 00. **Las Palmas:** Casa del Mar, León y Castillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58. **Lugo:** Carril dos Loureiros, s/n. - Tels. (982) 22 34 50 6 22 34 54. **Madrid:** Luisa Fernanda, 16. - Tel. (91) 241 97 60. **Málaga:** Puente del Carmen, s/n. - Tel. (952) 22 72 75. **Melilla:** Casa del Mar, Avda. de la Marina Española, 7 - Tel. (95) 267 88 00. **Santa Cruz de Tenerife:** Avda. de Anaga - Tel. (922) 27 11 50. **Santander:** Casa del Mar, Avda. Sotileza, s/n. - Tel. (942) 21 46 00. **Sevilla:** Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. **Tarragona:** Casa del Mar, Fco. Bastos, 19 - Tel. (977) 24 03 87. **Valencia:** Casa del Mar, Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 331 93 00. **Vigo:** Casa del Mar, Avda. de Orillamar - Tel. (966) 29 09 50. **Villagarcía 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. NIPD: 205-98-001-2

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.

Empresas conjuntas en el Reino Unido

LONDRES EXIGIRÁ NUEVAS CONDICIONES

Hace solamente un año era simplemente una amenaza. Hoy ya es una realidad. La Comisión de la Unión Europea, con la comisaria de Pesca a la cabeza, la italiana Emma Bonino, ha dado luz verde al proyecto de Ley elaborado por el Gobierno del Reino Unido por el que se exigirán una serie de vinculaciones económicas con ese país a los casi cien barcos de las antiguas empresas conjuntas propiedad de armadores españoles que operan en esas aguas. En medios de los armadores se teme que, en el primer año de aplicación de la nueva disposición, a partir del uno de enero de 1999, muchos de esos barcos podrían perder sus cuotas actuales y tener que buscarse otros caladeros.

LAS autoridades de Londres han querido dar un mensaje de tranquilidad señalando que la aplicación de la nueva ley no va a suponer la eliminación progresiva de esta flota, algo que no comparten los armadores españoles propietarios de los barcos que forman esta flota. Administración

pesquera española y el sector, han luchado conjuntamente para evitar la aplicación del conjunto de medidas con las que los armadores deben demostrar que tienen un vínculo económico con ese país. En medio de estas empresas conjuntas hay sin embargo una postura de mayor pesimismo, una sensación de una cierta impotencia ante la postura de la Comisión de la UE.





A diferencia de lo sucedido hace casi una década, cuando los armadores de las empresas conjuntas no dudaron en poner en marcha una larga y costosa política de recursos ante los tribunales comunitarios e ingleses, en este caso hay mayores dudas en cuanto fue la propia Unión Europea la que señaló en su momento la obligación de esta flota para tener unos vínculos económicos con el Reino Unido, pero sin que la propia Comisión haya sido capaz en este período de definir cuáles deberían ser esos vínculos.

Diez años de guerras

La batalla de las empresas pesqueras conjuntas en el Reino Unido va ya para una década, desde que entre abril y julio de 1989, casi un centenar de barcos pertenecientes a esa flota, con armadores españoles, tuvieron que parar su actividad mientras no cumplieran una serie de requisitos en materia de nacionalidad del accionariado en estas sociedades. Desde entonces, no ha parado el contencioso entre los armadores y el gobierno de Londres. El mismo interés que tuvieron en los años 80 los armadores del Reino Unido para vender su flota, lo tendrían ahora para tratar de recuperar la misma (cuotas y barcos) con el respaldo del gobierno y el apoyo de Bruselas, situación que hace más difícil la batalla dando a la misma menos posibilidades de éxito.

Bruselas plantea que estos barcos de las empresas conjuntas deben cumplir una de estas tres condiciones o una que sea un compendio de las tres para la que se aplicaría un mayor rigor: descargar en puerto del Reino Unido el 50% de la cuota capturada.

Los armadores deberán demostrar la existencia de un vínculo económico con el Reino Unido cumpliendo una de las tres condiciones exigidas por Londres



Emma Bonino, comisaria de Pesca de la Unión Europea.

Que el 50% de las tripulaciones sea del Reino Unido o demostrar que el 50% del valor de la cuota se ha gastado en tierras de ese país. Londres también acepta una coordinación de las tres medidas.

Las exigencias del Reino Unido para que las empresas conjuntas que operan en aguas de ese país y con sus cuotas

La medida afecta a unos 80 barcos que llevan faenando en aquellas aguas más de una década

tengan una vinculación económica con ese Estado tienen su origen en el contencioso iniciado en 1989 por los armadores españoles con motivo de la aplicación de la llamada Merchant Shipping Act por la que se pretendía claramente frenar la presencia de estas flotas, vendidas unos años antes por los armadores del Reino Unido. El contencioso ha sido ganado claramente por los armadores españoles con sentencias favorables en todos los tribunales tanto comunitarios como en el propio Reino Unido. En este momento se estaría en la fase final de todo el proceso para fijar la indemnización que deberá percibir esta flota y que podría superar los 18.000 millones de pesetas.

Sin embargo, la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, aunque daba la razón a los armadores españoles para que no tuvieran discriminación en su actividad pesquera en las sociedades conjuntas, señalaba también la obligación de esta flota de mantener un vínculo económico con el Reino Unido. De acuerdo con el espíritu de la sentencia, los armadores de esas flotas deben demostrar que, al menos una parte de los beneficios que reportan la captura de esas cuotas, revierten sobre la economía inglesa. En esa situación se hallan los barcos de las empresas conjuntas españolas así como algunos de otros países comunitarios.

Largas conversaciones

La batalla de los armadores ingleses para frenar la actividad de la flota de las empresas conjuntas en el Reino Unido se desarrolla desde hace ya varios años, prácticamente desde el ingreso de España en la Unión Europea. Esa nueva situación supuso la apertura de España para los productos de

la pesca y con ello la posibilidad de exportaciones a buenos precios. A la vista de esas circunstancias se puso en marcha un proceso en el Reino Unido para intentar recuperar esas cuotas aplicando más exigencias a los armadores españoles.

Uno de los puntos de referencia más cercanos en este camino se hallaría en la cumbre de los jefes de Estados comunitarios celebrada hace poco más de un año en Amsterdam donde el gobierno inglés comunicaba al presidente de la Comisión Europea su decisión de poner en marcha una disposición por la que se regulaban las condiciones por las que se debía definir el vínculo económico de las empresas conjuntas con el país. En definitiva, se trataba de un proyecto para renacionalizar las cuotas adjudicadas por la Unión Europea a Londres y que en parte se hallan en este momento en manos de armadores de otros países como españoles y, en menor medida, holandeses.

Durante el último año se han celebrado reuniones entre la Comisión, las autoridades del Reino Unido y España llegando al final al acuerdo para su entrada en vigor a partir del uno de enero de 1999. Las autoridades del Reino Unido habrían dado garantías de que con la aplicación de estas medidas no se pondría en peligro el futuro de esta flota.

España y los representantes de los armadores de las empresas conjuntas, como señala Margarita Maiza, gerente de la Asociación Nacional de Armadores de Sociedades Conjuntas, asume la obligación de que esta flota tenga unos vínculos económicos con el Reino Unido tal como señala la propia sentencia. Sin embargo, se lamenta que, a la hora de fijar este tipo de vínculos, que-

nes han impuesto esas condiciones son las autoridades de Londres mientras la UE, la Comisión y la propia comisaria Emma Bonino se ha limitado simplemente a dar luz verde a todas las propuestas.

¿Qué es un vínculo económico? ¿Cuáles son los porcentajes a aplicar para que exista? Estos son los interrogantes que se plantea actualmente el sector donde existe el convencimiento de que la medida del Reino Unido supone una clara vía para renacionalizar las cuotas contra la que la vía jurídica ante los tribunales comunitarios se ve un poco más complicada que contra la Mer-

chant Shipping Act en cuanto en este caso es la propia Comisión de la UE quien ha dado el visto bueno al proyecto de Londres.

Para los armadores españoles, la normativa inglesa supone un claro intento para renacionalizar las cuotas pesqueras que se hallan en manos de armadores que no son del Reino Unido. En este caso se hallan empresarios fundamentalmente españoles y holandeses, aunque estos últimos han ido siempre a la sombra de las actuaciones de los españoles. En la postura de la Comisión se ve además un claro intento de Bruselas para proteger la cuo-



ta nacional en el Reino Unido sin la posibilidad de introducir modificaciones a los planteamientos de Londres.

Condiciones optativas

A partir de enero de 1999, la flota de las empresas conjuntas deberá cumplir una de las tres condiciones fijadas por Londres.

La primera condición que aplicará el Reino Unido es que de todo el volumen de la cuota, la mitad se debe descargar en puertos de ese país. El problema es grave para estos barcos, lo que va a suponer también unos mayores controles para una flota que hoy tiene unas posibilidades de capturas muy inferiores a las que disponían hace unos años al



haberse hecho una modificación del reparto tomando en cuenta el período de varios meses en 1989 cuando tuvo que estar parada la flota. España planteaba que ese porcentaje no pasara del 30%. Se tiene la convicción de que esta exigencia va contra la propia libertad para el movimiento de capitales y mercancías que contempla el Tratado de la Unión. Pero, se duda sobre la posibilidad de poder variar ese punto cuando la propia Comisión lo está respaldando con Emma Bonino a la cabeza.

La segunda condición es que el 50% de las tripulaciones sea del Reino Unido y además residentes en las zonas costeras. Este punto se trata de justificar en el sentido de que la pesca debe servir para el desarrollo económico de esas zonas costeras. Lo que no se tiene en cuenta es que en este momento nos hallamos en un Mercado Único donde los problemas del paro no tienen fronteras cuando lo más coherente habría sido señalar que los trabajadores pertenecieran a zonas costeras pero de toda la UE.

El tercer punto que se va a exigir a las empresas conjuntas es que el 50% del valor de la cuota sea gastado en el Reino Unido en aprovisionamiento, reparaciones, etc...

Una cuarta posibilidad es que las sociedades conjuntas aplicaran a la vez de forma combinada las tres fórmulas.

Frente a la actitud del Reino Unido y la postura de la Comisión, los armadores se plantean la posibilidad de poner en marcha, como hace una década, una nueva vía ante los tribunales de justicia comunitarios. Existe el convencimiento de que se puede ganar el proceso para rebajar las exigencias inglesas. Pero, existe también ya en esta flota un

cierto cansancio tras largos años de guerras ante los tribunales, aunque al final se vayan a recibir indemnizaciones millonarias a muy corto plazo.

En principio, el único logro ha sido aplazar la entrada en vigor de estas exigencias hasta el uno de enero de 1999. A partir de esa fecha, comenzará la aplicación de esas exigencias. Los armadores podrán faenar libremente durante todo el año y al término del mismo deberán demostrar ante las autoridades del Reino Unido que han cumplido las condiciones impuestas. Si ha sido así, podrán seguir faenando. Si no lo han hecho, el Reino Unido podría proceder a quitar la cuota a esos barcos y, con ello, la necesidad de abandonar el caladero de ese país. En medios del sector se teme que a finales de 1999 sean muchos los barcos que se queden sin cuota, que deban vender o abandonar aquellas aguas. En la misma línea se considera que esta nueva disposición del Reino Unido puede suponer el inicio de la cuenta atrás para este tipo de empresas conjuntas que se instalaron en ese país en los años ochenta adquiriendo barcos a armadores ingleses que habían optado por abandonar la pesca y a quienes se pagaron más de 9.000 millones de pesetas. Las sociedades conjuntas españolas han constituido además en ese período el revulsivo para la pesca en el Reino Unido y su actividad fue importante a la hora de la distribución de cuotas comunitarias hacia ese país. Hoy, una década después, cuando hay un mercado floreciente para el pescado, el Reino Unido se ha planteado recuperar esa cuota y lleva camino de lograrlo frente a los armadores españoles fundamentalmente por la vía de acorralamiento que comenzó por la aplicación en 1986 de la Merchant Shipping Act contra la que dictó sentencia el Tribunal de Justicia de la Unión Europea. ■

Fueron aprobadas por el gobierno tras consulta con las organizaciones representativas del sector

NUEVAS BASES DE COTIZACIÓN PARA LOS TRABAJADORES DEL GRUPO II DEL RÉGIMEN ESPECIAL DEL MAR

ANEXO I				
Grupo II A (embarcaciones entre 50 y 150 TRB)				
Provincia	Modalidad pesca	Grupos de cotización Pesetas		
		1 a 7	8	9 a 11
A Coruña	Arrastre y Palangre Cerco.	252.000 201.000	170.000 135.000	170.000 135.000
Alicante	-	135.000	120.000	120.000
Almería	-	120.000	102.000	102.000
Asturias	Arrastre y Palangre. Cerco.	252.000 201.000	170.000 135.000	170.000 135.000
Baleares	-	156.000	126.000	126.000
Barcelona	-	156.000	126.000	126.000
Cádiz	Palangre y Arrastre Cerco	141.000 141.000	112.000 100.000	112.000 100.000
Cantabria	Arrastre Palangre Cerco	252.000 171.000 132.000	163.000 140.000 120.000	163.000 140.000 120.000
Castellón	-	141.000	126.000	126.000
Ceuta	-	201.000	138.000	138.000
Girona	-	219.000	150.000	150.000
Granada	-	120.000	102.000	102.000
Guipúzcoa	-	195.000	155.000	155.000
Huelva	Congelado Fresco.	246.000 204.000	156.000 129.000	135.000 114.000
Las Palmas	-	249.000	174.000	156.000
Lugo	Arrastre y Palangre Cerco	252.000 201.000	170.000 135.000	170.000 135.000
Málaga	-	135.000	114.000	114.000
Melilla	-	121.000	108.000	108.000
Murcia	-	135.000	120.000	120.000
Pontevedra	Arrastre y Palangre Cerco	252.000 201.000	170.000 135.000	170.000 135.000
Tenerife	-	150.000	135.000	135.000
Tarragona	- Atún	180.000 240.000	147.000 174.000	147.000 174.000
Valencia	-	135.000	120.000	120.000
Vizcaya	Artes Fijas Arrastre Altura. Arrastre Litoral. Cerco y Anzuelo	270.000 273.000 339.000 150.000	170.900 177.000 194.000 135.700	170.900 177.000 194.000 135.700

Tras nueve años de cotización por salarios reales, los trabajadores del Régimen Especial del Mar incluidos en el Grupo Segundo han empezado a cotizar por bases promediadas. Estas bases se han establecido a propuesta del Instituto Social de la Marina, previa consulta con las organizaciones representativas del sector, por provincias, modalidades de pesca y categorías profesionales.

Las nuevas bases de cotización entraron en vigor el 31 de julio pasado, al día siguiente de que la Orden del Ministerio de Trabajo 18274 fuera publicada en el Boletín Oficial del Estado. A efectos de la determinación de las bases, el Grupo II, que comprende a las embarcaciones de entre 10 TRB y 150 TRB, se dividen en dos subgrupos: el A afecta a los trabajadores que faenan en las embarcaciones entre 50 y 150 TRB; el B a quienes lo hacen en las embarcaciones entre 10 y 50 TRB.

En el Grupo II A las bases de cotización más elevadas corresponden a los trabajadores de arrastre litoral de la provincia de Vizcaya (339.000 pesetas), arrastre de altura (273.000) y artes fijas (270.000). En arrastre y palangre coinciden en su

BAJADORES L MAR



cuantía (252.000 pesetas) las provincias de A Coruña, Asturias, Cantabria, Lugo y Pontevedra. En el otro extremo, las bases de menor cuantía de este mismo grupo corresponden al cerco de Cádiz (100.000 pesetas), Almería y Granada (102.000). En el Grupo II B las bases más elevadas corresponden al arrastre de Cantabria (252.000 pesetas) y a la flota de Las Palmas (225.000). Como en el primer subgrupo, las bases de menor cuantía se localizan en Cádiz (100.000), Almería y Granada, además de Málaga.

Desde 1989 los trabajadores del Grupo II del Régimen Especial del Mar debían cotizar por salarios reales, cambio al que se han opuesto en todo momento las Cofradías de Pescadores. El cambio en el sistema de cotización es consecuencia de la modificación introducida en la Ley 65/1997 de Presupuestos Generales del Estado para 1998. Otros cambios introducidos se refieren a las bases de cotización que se aplicarán a las contingencias comunes y profesionales, cuando con anterioridad sólo se aplicaban a las últimas, y a la fórmula para determinar la cuantía de las mismas. Hasta ahora eran las Direcciones Provinciales de Trabajo quienes establecían las bases de cotización, actualmente es el Instituto Social de la Marina quien, tras consulta con las organizaciones con representación en el sector, hace la proposición que luego se recoge en la Orden del Ministerio de Trabajo. ■

M.V.

ANEXO II Grupo II B (embarcaciones entre 10 y 50 TRB)

Provincia	Modalidad pesca	Grupos de cotización Pesetas		
		1 a 7	8	9 a 11
A Coruña	-	180.000	120.000	120.000
Alicante	-	135.000	120.000	120.000
Almería	-	120.000	102.000	102.000
Asturias	-	180.000	120.000	120.000
Baleares	-	153.000	123.000	123.000
Barcelona	-	153.000	123.000	123.000
Cádiz	Palangre y arrastre	141.000	112.000	112.000
-	Cerco	141.000	100.000	100.000
Cantabria	Arrastre	252.000	163.000	163.000
-	Palangre	171.000	140.000	140.000
-	Cerco	132.000	120.000	120.000
Castellón	-	141.000	126.000	126.000
Ceuta	-	135.000	114.000	114.000
Girona	-	198.000	135.000	135.000
Granada	-	120.000	102.000	102.000
Guipúzcoa	Cerco	165.000	135.000	135.000
-	Palangre, Anzuelo y Artes Fijas	144.000	108.000	108.000
Huelva	Arrastre Altura	132.000	114.000	105.000
-	Arrastre Litoral	120.000	114.000	105.000
Las Palmas	-	225.000	159.000	135.000
Lugo	-	180.000	120.000	120.000
Málaga	-	132.000	102.000	102.000
Murcia	-	135.000	120.000	120.000
Pontevedra	-	180.000	120.000	120.000
Tenerife	-	135.000	120.000	120.000
Tarragona	-	168.000	138.000	138.000
Valencia	-	135.000	120.000	120.000
Vizcaya	-	150.000	135.000	135.700

Ya se han acordado medidas para facilitar la incorporación de la mujer al mundo laboral

NUEVA ETAPA DE DIÁLOGO SOCIAL

El Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ha iniciado una nueva etapa en el diálogo con los agentes sociales con la constitución de tres mesas de trabajo de carácter bilateral: una para estudiar medidas de fomento de empleo estable, otra sobre regulación del trabajo a tiempo parcial estable y una tercera sobre políticas activas y pasivas. Fruto de las primeras reuniones ha sido la aprobación ya por parte del Gobierno de un decreto para facilitar la incorporación de la mujer al mercado laboral. Se trata de una medida que se conoce como "coste cero", ya que con ella los empresarios estarán exentos del pago a la Seguridad Social en la contratación de personas desempleadas que sustituyan a trabajadoras o trabajadores que se encuentren de baja por maternidad, adopción o acogimiento de menores. El titular de Trabajo y Asuntos Sociales, Javier Arenas, ha indicado que con esta nueva medida se "pretende incentivar el empleo estable de las mujeres y se contribuirá, también, a reducir las cifras de parados, porque será este colectivo el que se acoja a la contratación de sustitución por las bajas maternales".

PARA el Ministro, la eliminación de la doble cotización por parte de los empresarios servirá para ampliar la libertad de las mujeres a la hora de decidir cuándo quieren tener hijos, ya que queda aumentado su grado de protección social. La nueva medida fue aprobada en forma de Decreto por el Gobierno en el Consejo de Ministros del pasado día 4 de septiembre y había sido previamente presentada a los empresarios y los sindicatos. Fue el propio Ministro Arenas, quien en sendas reuniones con los representantes de los trabajadores y de los empresarios, explicó la propuesta que pensaba elevar al Gobierno. Tanto los representantes de las patronales CEOE y CEPYME como de las sindicales mayoritarias UGT y CCOO valoraron positivamente la medida. En este sentido Arenas alabó el respaldo básico que las organizaciones sindicales y empresariales dieron a esta decisión del Gobierno porque "es un claro ejemplo de su

voluntad de impulsar el diálogo social para mejorar la situación del desempleo".

También la medida fue acogida favorablemente por los distintos partidos políticos. Tanto el portavoz de economía de Convergencia i Unió, Francesc Homs como el Diputado del PSOE, Alejandro Cercas consideraron que con esta medida se elimina una de las trabas más importantes a la incorporación de las mujeres al mercado laboral. Es de destacar, asimismo, que esta nueva normativa desarrolla la propuesta contenida en el Plan Nacional de Empleo, que España ha presentado a la Unión Europea, y en el Programa de Igualdad de Oportunidades Hombre-Mujer.

Qué es el coste cero

El nuevo Decreto ley regula la bonificación del cien por cien en las cuotas empresariales a la Seguridad Social en los contratos de sustitución que cubran una ba-



ja por maternidad, adopción o acogimiento. Se la conoce a esta medida como "coste cero", ya que con ella los empresarios estarán exentos del pago a la Seguridad Social en la contratación de personas desempleadas que sustituyan las bajas maternales.

Los objetivos de la misma son facilitar la incorporación de la mujer al mercado de trabajo y que la maternidad no sea un factor disuasorio para los empresarios y hacer descender el paro femenino, cuya tasa es en la actualidad el doble que el masculino -un 26,6% frente al 13,9%-. Según ha expresado el titular del Departamento de Trabajo, Javier Arenas, se espera que la medida impulse a contratación de forma que se pueda pasar de los 15.000 contratos de sustitución anuales por maternidad que se realizan ahora a los 40.000. Actualmente, en nuestro país se producen anualmente unas 155.000 bajas

por maternidad, sin embargo se realizan unos 15.000 contratos de interinidad para sustituir estas bajas maternales, lo que representa el 10 por ciento del total de las bajas. El permiso es de 16 semanas para la mujer o de 18 si el parto es múltiple, el padre puede solicitar las cuatro últimas semanas.

El coste estimado de esta medida es de unos 10.000 millones de pesetas que tendrán que ser abonados a la Seguridad Social por el Instituto Nacional de Empleo (INEM), ya que forman parte de las políticas activas de empleo, que serán asumidas por el INEM y figurarán en los Presupuestos Generales del Estado de 1999. Este dinamismo en la contratación, previsto por el Ejecutivo, ocasionará el consiguiente aumento de ingresos para Hacienda y el ahorro en prestaciones, permitira reducir el coste efectivo de esta norma 1.700 millones de pesetas, según los datos facilitados por el ministerio de Trabajo.

Igualdad de oportunidades

Con la aprobación de esta medida el Gobierno ha dado un paso más en la lucha contra la discriminación que sufren las mujeres en las contrataciones. El objetivo es facilitar la incorporación de la mujer al mercado de trabajo y que la maternidad no sea un factor disuasorio para los empresarios. La tasa de paro femenina es el doble en España que la masculina, un 26'6% frente a



13'9%. La nueva normativa es uno de los compromisos contenidos en el plan Nacional de Acción para el Empleo del Reino de España para 1998 que establece fomentar la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres. Uno de los principales problemas que arrastra el mercado de trabajo español, según los responsables del Ministerio de Trabajo, es la inferior participación de las mujeres en el mercado laboral.

En la actualidad, el número de mujeres que tiene un empleo representan sólo el 55 por ciento de los hombres ocupados con tasas de ocupación sobre la población del 53,4% en el caso de los hombres y de un 27,2% en el de las mujeres. Esto se debe en gran parte a que la maternidad pueda coincidir con la actividad laboral, lo que puede suponer un factor disuasorio para las contrataciones o para la maternidad.

Tres mesas para la negociación

Esta medida forma parte de la serie de incentivos que para el empleo fijo se barajan en las negociaciones entre el gobierno y los agentes sociales en esta nueva etapa de diálogo social que, impulsada desde el propio Ministerio de Trabajo se retomó el pasado mes de julio. A tal efecto se constituyeron tres mesas bilaterales entre el Ministerio de Trabajo y las organizaciones empresariales CEOE y CEPYME y las centrales sindicales mayoritarias UGT

y CCOO. Estas mesas son la que tratará sobre medidas de Fomento del Empleo Estable, la Regulación del Tiempo Parcial Estable y la Mesa sobre Políticas Activas y Pasivas.

La primera de estas mesas, la relativa a la de la regulación del trabajo a tiempo parcial estable fue la primera en constituirse el pasado mes de julio. Coordinada por el Secretario General Técnico del Ministerio de Trabajo, Julio Sánchez Fierro, tiene como objetivo la regulación de este tipo de contratos tanto en lo referente a su duración, tiempo de trabajo, compatibilidad con horas extraordinarias, contenido de los contratos y reforzamiento de los principios de voluntariedad e igualdad respecto al contrato de tiempo completo estable. También han de ser consensuados los niveles de protección social de que gozarán ya que, aunque el Gobierno los dotó recientemente de protección, se contempla el incremento de la misma.

El objetivo que se persigue con la mejora de estos contratos es elevar el porcentaje de trabajadores que se acojan a esta modalidad, que el Gobierno considera prioritario para incrementar el empleo y equiparar a España, en su utilización, a otros países europeos donde tan buenos resultados está obteniendo. Nuestro país registra un nivel de contratación a tiempo parcial estable del 8% mientras que la media en la Unión Europea es del doble y en algunos países como Holanda,

que es el que tiene la menor tasa de paro de la UE, asciende hasta el 34%. Para el Ministro de Trabajo el objetivo es que este contrato deje de ser utilizado casi en exclusiva por mujeres y ha insistido en que la intención del Gobierno es dignificarlo, mejorando su protección social. En parecidos términos se ha expresado el coordinador de esta Mesa, Julio Sánchez Fierro, quien ha señalado que en las primeras reuniones mantenidas "se ha acordado el establecimiento de unas tablas de equivalencias que permitan mejorar la protección social de este contrato, para darle mayor equidad y voluntariedad". En esta mesa también se están analizando la modificación de la regulación de los contratos de menos de 12 horas y la disponibilidad horaria dentro de la jornada de trabajo.

La segunda de las mesas está analizando las nuevas medidas al fomento del empleo estable y los nuevos incentivos a la contratación. En su primera reunión los agentes sociales y el Gobierno se comprometieron a elaborar un informe en el que se analice el impacto de los actuales incentivos y las consecuencias de la excesiva rotación laboral. En este sentido los sindicatos demandan una subida de las cuotas empresariales por desempleo en los contratos temporales. La postura del Ministerio de Trabajo es similar y ya en varias ocasiones el titular del Departamento, Javier Arenas, ha manifestado la intención del Ejecutivo de incentivar solamente a

los contratos indefinidos, ya que en la cobertura de paro, los trabajadores estables son los que más aportan, mientras que los temporales contribuyen poco y tienen un alto coste social.

Por lo que se refiere a la Mesa de Políticas Activas y Pasivas tiene como objetivo acordar medidas de fomento de empleo en los colectivos con mayores dificultades para acceder a un puesto de trabajo como son los parados de larga duración, mayores de 45 años, mujeres y minusválidos. En estas reuniones se está tratando el desarrollo de los nuevos Talleres de Empleo y del Servicio Público de Empleo. El Ministerio de Trabajo ha presentado a los agentes sociales una propuesta para incentivar la entrada en el mercado de trabajo de los mayores de 45 años sin cualificación y con cargas familiares que se inscribe dentro de una oferta vinculada a la formación profesional.

Éxito del diálogo social

Aunque al cierre de este número de MAR aún no se habían producido acuerdos formales, el Ministro de Trabajo, Javier Arenas, considera muy positivo el hecho de que exista una vía abierta de diálogo, "soy de los convencidos -ha dicho- de que las políticas de empleo que tienen como origen el acuerdo social porque luego tienen efectos muy positivos para la creación de empleo. De hecho los acuerdos de los dos primeros años han sido importantes para que tengamos ahora una alta tasa de creación de empleo". Y ha añadido que "aunque se está creando mucho empleo, todavía son muchas las familias españolas que sufren el drama del desempleo, que nunca es una estadística, sino un problema humano y familiar".

Como se recordará en la anterior etapa de diálogo social se firmaron acuerdos tan importantes como el Acuerdo para la Estabilidad en el Empleo, o lo que se conoce popularmente como Reforma Laboral, el de Solución Extrajudicial de Conflictos Laborales el de Seguridad y Salud Laboral, el de Formación Profesional y el de Pensiones, entre otros. ■

Concha Hernández Carazo

SISTEMA

RED:

**Se ahorrarán
6.000
millones de
pesetas
anuales**

**UN PROYECTO
ESTRATÉGICO
PARA LA
SEGURIDAD
SOCIAL**



Con el nuevo impulso que la Tesorería General de la Seguridad Social ha dado al Sistema de Remisión electrónica de Documentos (RED), las empresas y la Seguridad Social ahorrarán 6.000 millones de pesetas anuales además de eliminar el papeleo en las operaciones de cotizaciones y afiliaciones, con el correspondiente ahorro de tiempo y dinero y se mejorará la calidad de los datos de los cotizantes a la Seguridad Social. Con sólo disponer de un ordenador, un módem y un programa, facilitado gratuitamente por la Tesorería, cualquier empresa puede conectarse al sistema RED.



Julio Gómez Pomar, Director General de la Tesorería General de la Seguridad Social



Según ha explicado el Director General de la Tesorería General de la Seguridad Social (TGSS), Julio Gómez Pomar, RED es un servicio que ofrece la Tesorería a empresas y profesionales colegiados, cuyo objetivo es permitir el intercambio de información y documentos entre ambas entidades (TGSS y usuarios) a través de medios telemáticos. Su finalidad es agilizar la relación entre la Seguridad Social y las empresas y despachos profesionales, eliminando el circuito del papel, mejorando la calidad de los datos y evitar la presencia masiva de personal en las oficinas de la Administración de la Seguridad Social.

Según Gómez Pomar, RED es desde un punto de vista estratégico de la Seguridad Social "uno de los proyectos más interesantes abordados en los últimos años, ya que su puesta en marcha ofrece líneas de actuación tanto en el área de la cotización como de la afiliación". En la primera de ellas RED permite, tanto la presentación por vía telemática de los TC-2 (relación nominal de trabajadores afiliados a la Seguridad Social en la empresa) en el que figuran los datos identificativos de los trabajadores, como sus bases de coti-

zación, variaciones, tipos de contrato, deducciones, pago delegado, etc., como el acceso a situaciones de cotización en las empresas. Por lo que se refiere al área de la afiliación, quien esté dentro del sistema

RED podrá realizar informáticamente actuaciones de altas, bajas y variaciones de datos de trabajadores así como el acceso, en consulta directa o en forma impresa, a los datos de inscripción de las empresas y

de los trabajadores adscritos a las mismas.

En palabras del Director General de la Tesorería General de la Seguridad Social con el Sistema RED "se eliminará el circuito del papel existente en la gestión del Sistema, muy abundante, si se tiene en cuenta que existen 7 modelos distintos de formularios; se mejorará la información y las bases de datos de la Seguridad Social, concentrándose los datos de los afiliados, se evitará la presencia masiva de gente en las oficinas de la Seguridad Social (se calcula que hasta ahora se efectuaban 27.804.664 actuaciones presenciales para gestiones de altas, bajas y variaciones y más de cuatro millones y medio para certificaciones de estar al corriente de pagos) y se efectuará el reconocimiento automático de las pensiones".

Ventajas

Las ventajas que la total implantación del Sistema RED conllevará son importantes tanto para los usuarios, como para la Tesorería y el propio

PERÍODO	TOTAL TRABAJADORES (R. General, Mar, Carbón y percep. desempleo)	OBJETIVO	
		Trab. (1)	%/Total
Diciembre 1997	10.600.000 (2)	3.000	28,3
Diciembre 1998 (A abril)	10.600.000 (2)	5.500	51,9
Diciembre 1999	10.600.000 (2)	6.500	61,3
Diciembre 2000	10.600.000 (2)	7.500	70,8
Diciembre 2001	10.600.000 (2)	8.500	80,2

(1) En miles.

(2) Este dato variará en función del incremento o disminución del número de afiliados.

SISTEMA RED

Sistema de Seguridad Social. Las ventajas que obtendrán los usuarios se pueden resumir en los siguientes puntos:

- Eliminación de las gestiones administrativas por el procedimiento convencional en papel, con las consiguientes ventajas en comodidad, ahorro de tiempo y costes, al poder realizarlas desde la propia empresa.

- Conexión directa al Fichero General de Afiliación, lo que permite realizar desde la sede de la empresa, además de las funciones habituales, otras actuaciones exclusivas del Sistema RED.

- Certificación de situación de estar al corriente.

- Horario más amplio de actuación: posibilidad de transmitir información 24 horas al día durante los 365 días del año.

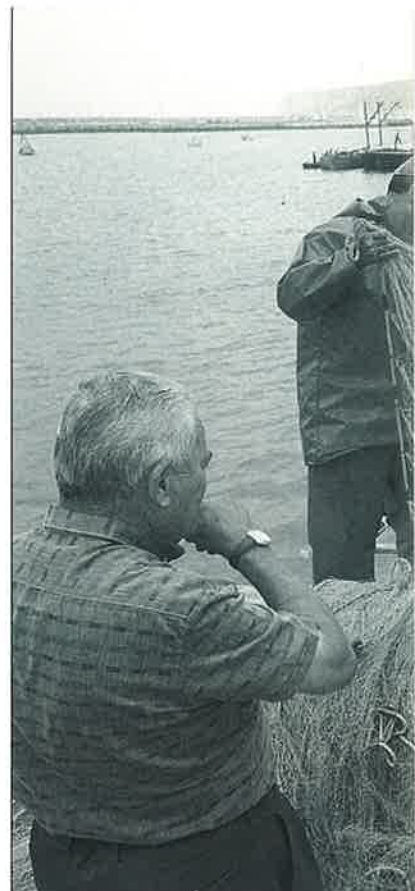
- Respuesta inmediata de la TGSS, lo que permite asegurarse de que los movimientos se han realizado correctamente, así como contrastar su base de datos de nóminas y gestión personal con la de la TGSS, y poder comunicar en tiempo real las modificaciones de normativa que afecten a los usuarios y otras informaciones de interés.

Por su parte la TGSS obtendrá también otras ventajas que redundarán en la notable mejora de la gestión en relación al ciudadano, ya que habrá un incremento notable de información, como consecuencia de la conexión directa de la empresa y la posibilidad de esta de realizar controles de la Tesorería en su propia sede. La información estará disponible de inmediato ya que los datos son transmitidos directamente por la empresa a los Sistema de Información de la Seguridad Social. Estas mismas ventajas se harán extensibles a todo el Sistema de la Seguridad Social, ya que la disponibilidad de la información permitirá a las distintas

Entidades Gestoras de la Seguridad Social una mayor celeridad en el reconocimiento de las prestaciones sin necesidad de acudir a los ficheros manuales y a las certificaciones de empresas.

Sencillez y economía

El Sistema RED no es ni complejo ni caro, ya que está pensado para actuar en el marco de unos medios informáticos "normales" que no supongan un coste excesivo para los usuarios ni restricción de marca o modelo, puesto que está basado en los estándares de mercado. Con un simple ordenador personal, un módem y un programa facilitado gratuitamente por la Tesorería General se logra la conexión con este organismo. En este sentido cabe mencionar el acuerdo que recientemente han firmado la Tesorería General de la Seguridad Social con el Consejo Superior de Graduados Sociales de España para potenciar y expandir el Sistema RED dentro de este colectivo. En base a dicho acuerdo, la TGSS ha cedido el uso gratuito de 800 or-



denadores personales a los graduados sociales para que se incorporen el Sistema este mismo año. Asimismo la Tesorería General ha logrado acuerdos con la Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE) y otras organizaciones para impulsar

Funcionalidades: ámbito de cotización

El ámbito de actuación del Sistema RED en cotización abarca la presentación de los siguientes documentos en sustitución de los actuales modelos en papel:

TC2	Régimen General
TC2/1	Régimen General (bonificaciones y reducción de cuota)
TC2/2	Régimen General (bonificación cuota por discapacitados físicos)
TC2/3	Relación Titulares con derecho a Asistencia Sanitaria.
TC2/4	Régimen Especial de Minería del Carbón
TC2/5	Régimen Especial de los Trabajadores del Mar
TC2/13	Régimen General (Trabajadores Ferroviarios, Estatuto Minero y Personal de Vuelo)
Obtención de certificados de estar al corriente de pago.	
En un futuro próximo:	
TC2/19	Régimen General (Artista y Profesionales Taurinos)
	Domiciliar el pago de cuotas en las Entidades Financieras

Funcionalidades: ámbito de afiliación

NIVEL	TIPO	DESCRIPCIÓN
Trabajador	Actualización	<ul style="list-style-type: none"> ▲ Alta ▲ Baja ▲ Cambio de grupo de cotización ▲ Modificación de movimientos previos ▲ Eliminación de movimientos previos ▲ Cambio tipo de contrato y coeficiente ▲ Cambio epígrafe de AT ▲ Eliminación de altas consolidadas
	Consulta / informes	<ul style="list-style-type: none"> ▲ Movimientos previos de un afiliado ▲ Vida laboral de un afiliado en CCC ▲ IT por enfermedad común ▲ Duplicados modelos TA/2 ▲ Número de afiliación
Empresa	Consulta / informes	<ul style="list-style-type: none"> ▲ Vida laboral de un CCC ▲ Situación del CCC ▲ Afiliados en alta en un CCC ▲ Afiliados con movimientos previos en un CCC



la implantación del Sistema RED.

Situación actual de red

Según los datos facilitados por el Director General de la Tesorería, Julio Gómez Pomar, la realidad empresarial en España presenta unas cifras de aproximadamente 1.025.000 empresas y organismos públicos cotizantes al Régimen General, Mar, Carbón, que aglutinan a unos 10.600.000 trabajadores siendo estos el objeto de actuación del Sistema RED. Otro dato importante es que un pequeño número de empresas, 4.100, incorporan a más de 200 trabajadores, englobando en total a casi 4.500.000 trabajadores, el resto corresponde a pequeñas y medianas empresas cuyas relaciones con la Administración Pública suelen realizarse a través de profesionales colegiados (Graduados Sociales, Gestores, etc.).

En la actualidad, según los datos manejados por la Tesorería, hay que destacar que son ya 198.254 las empresas que envían sus datos de cotización por el Sistema RED, afectando

a 3.383.945 trabajadores, lo que supone un importante incremento si se tiene en cuenta que a principios de 1997 tan solo eran 51.129 empresas, con 519.104 trabajadores, las que lo utilizaban. El objetivo que tiene marcado la Tesorería es que al cierre de 1998 sean ya los datos de cinco millones y medio de trabajadores los que envíen sus datos por RED.

52 UAUS

Como soporte al Sistema RED, la Tesorería General de la Seguridad Social ha creado las "Unidades de Atención al Usuario" (UAUS) de las que ya existen 52 en las Direcciones Provinciales de la Tesorería General de la Seguridad Social que están siendo coordinadas por una Unidad Central. En ellas trabajan ya 239 personas. Estas Unidades realizan tareas de servicio al usuario tales como la promoción del Sistema, ayudas en los primeros contactos con el mismo, resolución de dudas e incidencias, etc.. Este servicio se presta también desplazándose el personal de la Tesorería a las empresas o despachos profesionales.

Grandes empresas usuarias del sistema

	<ul style="list-style-type: none"> • Telefónica • Renfe • El Corte Inglés • Iberia • Iberdrola • Sevillana de Electricidad 	<ul style="list-style-type: none"> • Metro Madrid • IBM • Siemens • Bayer • Campsa • Michelin
AUTOMÓVILES	<ul style="list-style-type: none"> • Seat • Ford • Iveco Pegaso 	<ul style="list-style-type: none"> • Mercedes • Citroën • Fasa Renault
HIPERMERCADOS	<ul style="list-style-type: none"> • Pryca • Alcampo 	<ul style="list-style-type: none"> • Continente • Mercadona
EMPRESAS CONSTRUCTORAS	<ul style="list-style-type: none"> • Fomentos de Obras y Construcciones • Uralita • Agroman 	
HOTELES	<ul style="list-style-type: none"> • Cadena Sol • Rius Hoteles • N.H. Hoteles 	<ul style="list-style-type: none"> • Hoteles Globales • Hoteles Fiesta
CONFECCIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • Inditex • Cortefiel 	
EMPRESA DE TRABAJO TEMPORAL	<ul style="list-style-type: none"> • People • Agio • Randstad 	<ul style="list-style-type: none"> • Umano • Flexipan
ENTIDADES FINANCIERAS	<ul style="list-style-type: none"> • Banco Central Hispano • Banco Español de Crédito • Banco Guipuzcoano, S.A. • Banco Santander • Banco Vitalicio de España • Banco Zaragozano 	<ul style="list-style-type: none"> • Bankinter • C.A. de Cataluña • Caja Vital Kutxa • C.A. Santander y Cantabria • C.A. Mediterráneo

Organismos públicos usuarios del sistema

MINISTERIOS	<ul style="list-style-type: none"> • Agricultura • Defensa • Economía y Hacienda • Cuartel General de la Armada • Educación y Cultura 	<ul style="list-style-type: none"> • Trabajo y Asuntos Sociales • Fomento • Administraciones Públicas • Presidencia
COMUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • C.A. Madrid • Servicio Andaluz de Salud • Gobierno Vasco • Gobierno de Navarra • Instituto Catalán de la Salud • Generalitat Valenciana 	<ul style="list-style-type: none"> • Cabildo Insular de La Palma • Junta de Extremadura • C.A. Región de Murcia • C.A. Canarias (Prácticas) • Hospital Servicio Canario de Salud
AYUNTAMIENTOS	<ul style="list-style-type: none"> • Madrid • Valencia • Zaragoza 	<ul style="list-style-type: none"> • Bilbao • Toledo • Santander

También desde estas unidades se están organizando jornadas divulgativas en las que se explica el funcionamiento del Sistema y jornadas de formación en el uso del software de la TGSS. Paralelamente se están efectuando jornadas de adaptación dirigidas a los informáticos de las em-

presas que esten adaptando el Sistema RED.

Las UAUS están disponibles en consulta telefónica gratuita de 9 de la mañana a 10 de la noche en el número 900.61.62.61. ■

Concha Hernández Carazo.

Informe del Ministro de Trabajo al Consejo de Ministros

El descenso del paro, el crecimiento de las afiliaciones a la Seguridad Social y la contratación indefinida alcanzaron cotas históricas durante el primer semestre de 1998, según los datos del informe elaborado por el Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales que fue presentado por el titular del

Departamento, Javier Arenas, al Consejo de Ministros a finales del pasado mes de julio.

Según Javier Arenas del análisis de este balance "se puede concluir, sin triunfalismo y sin echar las campanas al vuelo, que el primer semestre de este año ha sido muy positivo para el empleo, ya que se han alcanzado máximos históricos y que estamos, por tanto, ante una de las etapas de mayor crecimiento de empleo". Asimismo el Ministro ha destacado que el buen dato es también que, por primera vez, se está creando empleo en paralelo al crecimiento económico. antes se necesitaba un crecimiento económico de un 6 o 7% para crear empleo y actualmente este se está creando con un crecimiento por encima del 3,5".

EL EMPLEO Y LAS AFILIACIONES ALCANZARON COTAS HISTÓRICAS EN EL PRIMER SEMESTRE

SEGÚN los datos del informe presentado por el Ministro de Trabajo al Consejo de Ministros, el paro registrado disminuyó en los últimos seis meses en 215.032 personas, lo que situó el total de parados en 1.860.627, cifra que no se conocía desde hace 17 años. Por su parte, la Seguridad Social registró un incremento de 663.057 afiliados ocupados para situarse en un total de 13.692.489 personas, otro récord que nunca había existido en la historia de la Seguridad Social, según informa el Ministerio de Trabajo.

Por su parte la contratación indefinida se ha duplicado llegando a los 513.275 nuevos puestos de trabajo indefinidos en estos seis meses, lo que ha



Juan Carlos Aparicio,
Secretario de Estado de la
Seguridad Social

representado el 9,14 por ciento del total de contratos realizados en ese período, cuando en la misma etapa del pasado año el

porcentaje de contratos indefinidos fue del 4,65%.

En el informe elaborado por el Ministerio de Trabajo se ha recogido también el descenso del paro reflejado por la Encuesta de Población Activa (EPA) de abril, según la cual se han creado 452.000 nuevos puestos de trabajo lo que representa un incremento anual del 3,6%. Además la EPA ha recogido un descenso de 297.000 parados en los últimos doce meses, según se puede observar en los cuadros anexos.

El descenso del paro continuó en julio

Tras la presentación de este informe al Consejo de Ministros se conocieron los datos del





bién se registraron 19.078 contratos para la formación igualmente regulados en la Reforma Laboral, por lo cual el total de contratos al amparo de dicha reforma ha ascendido a 67.656.

A tenor de estos datos el Secretario General de Empleo, Manuel Pimentel, ha corroborado lo dicho por el titular del Departamento sobre que el crecimiento del empleo "está en sintonía con el crecimiento económico". De seguir las cosas así Pimentel ve factible que la tasa de paro española sea similar a la de la Unión Europea en cuatro o cinco años. Para ello "habrá que hacer un esfuerzo extraordinario, pero es posible solucionar, por lo menos hasta niveles europeos el problema de desempleo en nuestro país".

35.000 millones de pesetas más para el plan de empleo

Muestra de esta preocupación del Gobierno por el problema del paro es que en el último Consejo de Ministros, celebrado antes de la etapa de vacaciones, se aprobó una partida de 35.000 millones de pesetas adicionales para la puesta en marcha de programas de apoyo a la creación de empleo, a la formación profesional y a las Escuelas Taller y Casas de Oficios. Los fondos irán dirigidos fundamentalmente a la promoción del autoempleo, a la formación profesional y a las Escuelas Taller y Casas de Oficios. Los fondos irán dirigidos fundamentalmente a la promoción del autoempleo, a acciones de mejora de la ocupabilidad de los demandantes de empleo y al Programa de Integración Laboral de Minusválidos.

Asimismo, el Ministerio de Trabajo, Javier Arenas, se ha comprometido a aprobar en este mes de septiembre, como parte de las acciones a efectuar durante el segundo semestre del año, la eliminación de los costes empresariales por los contratos de maternidad o adop-

paro referentes al mes de julio que confirmaron la tendencia a seguir descendiendo. En el séptimo mes del año el paro bajó en 74.576 personas, lo que supuso una disminución del 4% con respecto al mes de junio. El número total de parados se cifró en 1.786.051, la cifra de paro menor registrado en cualquier mes de junio desde 1982, según las series históricas manejadas por los responsables del Ministerio de Trabajo. La

tasa sobre población activa si situó en el 11%, la más baja desde diciembre de 1080. En los últimos 15 años la bajada media del paro registrado en el mes de julio fue de 37.064 desempleados. En julio de 1997 el paro descendió en 82.694 desempleados. En los últimos doce meses el paro se ha reducido en 223.181 personas (-11,11%).

Durante el mes de julio se registraron en el INEM un total

de 1.098.002 contratos, lo que supuso un incremento de 129.825 (13,41%) sobre el mismo mes del año anterior. El total de contratos indefinidos fue de 73.810, el 6,72% del total, de los que 48.578 se realizaron al amparo de la reforma laboral (21.947 conversiones indefinidos de anteriores contratos temporales y 26.631 contrataciones indefinidas iniciales) y los 25.232 restantes son otro tipo de contratos indefinidos. Tam-



Según los datos del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, la Seguridad Social cuenta desde el pasado mes de mayo con dos cotizantes por pensionistas lo que garantiza el pago de las prestaciones contributivas.

ción, con el fin de incentivar la contratación femenina. Para el Ministerio la alta tasa de paro femenino así como la de los desempleados de larga duración constituyen las mayores preocupaciones del Gobierno en materia laboral. Arenas ha anunciado que se están preparando una serie de actuaciones para mejorar la situación de estos colectivos. También el ejecutivo está preparando otras medidas con el objetivo de mantener el actual ritmo de creación de empleo y que serán objeto de negociación con los agentes sociales durante el segundo semestre del año. Entre ellas están el fomento de empleo a tiempo parcial estable que tan buenos resultados está obteniendo en otros países.

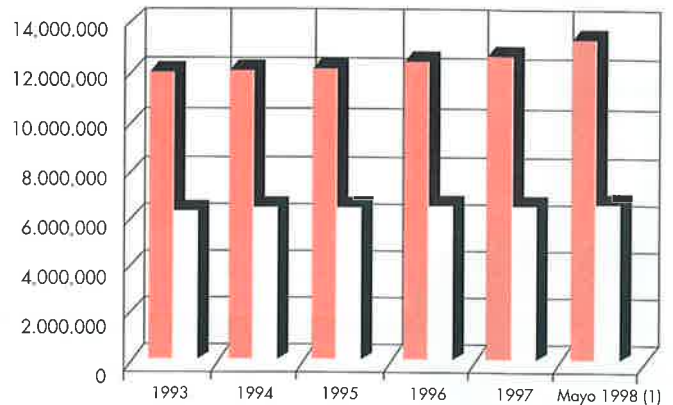
ranual para el total del sistema se situó en un 5,10%, el mejor dato desde que se empezó a publicar el registro de afiliación hace doce años, según han destacado los responsables del Departamento.

También en el Régimen General, con un 6,49%, la tasa de crecimiento interanual alcanzó un récord histórico. Así, en junio la afiliación a este régimen se situó en 9.858.098 afiliados, lo que supuso que en el últimos meses se produjo un incremento de 114.831 alta más. Dentro de este Régimen y por sectores, el crecimiento mensual se produce de forma generalizada en todos ellos, si bien muestran un comportamiento por encima de

Dos cotizantes por pensionista

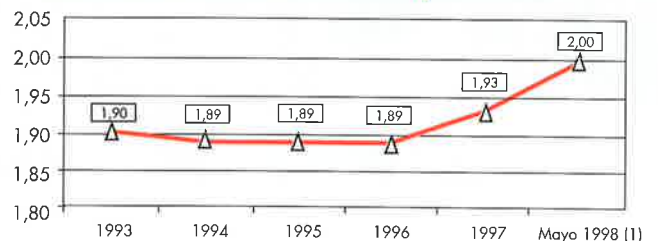
También la Seguridad Social ha alcanzado en el primer semestre del año unos buenos resultados en cuanto a afiliación, ya que los datos facilitados por el Ministro de Trabajo al Consejo de Ministros arrojan un total de 13.692.489 afiliados, 121.769 más que en el mes anterior. Según el citado informe, durante los últimos doce meses, el número de trabajadores dados de alta ha crecido en 664.304, por lo que la tasa inte-

COMPARACIÓN AFILIADOS/PENSIONISTAS



	1993	1994	1995	1996	1997	Mayo 98 (1)
AFILIADOS	11.916.436	12.109.602	12.300.791	12.634.661	13.029.432	13.570.720
PENSIONISTAS	5.268.105	6.381.427	8.516.282	6.636.497	6.740.378	6.782.749

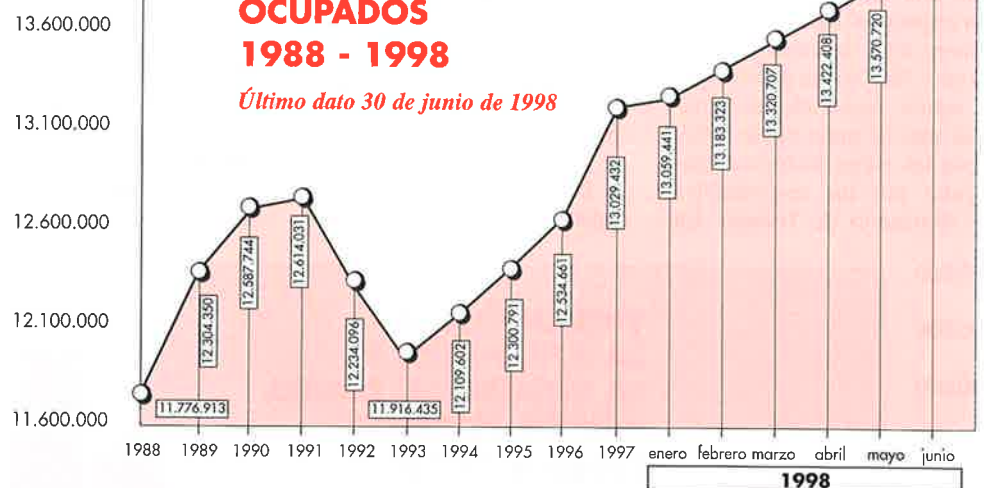
RELACIÓN AFILIADOS PENSIONISTAS



(1) Afiliados al día 31 - Pensionistas al día 1

EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE AFILIADOS OCUPADOS 1988 - 1998

Último dato 30 de junio de 1998



Evolución de la Afiliación durante el primer semestre, por sexo de los trabajadores			
	Hombres	Mujeres	Total*
Diciembre 97	8.281.522	4.675.759	13.029.432
Junio 98	8.746.224	4.879.214	13.692.489
Variación absoluta	464.702	203.455	663.057
%	5,61	4,35	5,09

* El resultado de la suma del número de afiliados de hombres y mujeres no es exacto al existir un pequeño número de afiliados cuyo sexo se desconoce estadísticamente.

EVOLUCIÓN DEL PARO REGISTRADO POR SECTORES DICIEMBRE 1997 - JUNIO 1998

	Agricultura	Industria	Construcción	Servicios	S.E.A.	Total
Diciembre 97	55.198	370.735	256.058	1.013.043	380.625	2.075.659
Junio 98	57.267	327.167	194.236	927.163	354.794	1.860.627
Variación Absoluta	2.069	-43.568	-61.822	-85.880	-25.831	-215.032
%	3,75	-11,75	-24,14	-8,48	-6,79	-10,36

la media los sectores de Agricultura y Pesca (3,27%), Construcción (2,79%) e Instituciones Financieras y Seguros (1,95%).

Igualmente destacable resulta el crecimiento experimentado en junio en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos, con 2.432.899 afiliados registrados, 10.059 más que en el mes anterior. En cuanto al resto de los regímenes, sólo en el Régimen Especial Agrario por cuenta ajena, con un 2,18%, se registra una tasa de crecimiento interanual positiva. Por su parte, en el Régimen Especial Agrario por cuenta propia, con un -4,19; en el Carbón; con -19'35% y en los del Mar y Empleadas del Hogar con un -1'14% y un -1,27%, respectivamente, presentan tasas de crecimiento interanual negativas.

Con estos datos en la mano, los responsables del Ministerio han informado que la Seguridad Social cuenta desde el pasado mes de mayo con dos cotizantes por cada pensionista, la mejor proporción registrada en los últimos cinco años. Durante el primer semestre se superó la cifra de 13'5 millones de trabajadores ocupados afiliados al sistema frente a los 6'7 millones de pensionistas contabilizados en la misma fecha. Esta relación asegura el equilibrio y viabilidad del sistema de Seguridad Social, según los últimos datos aportados por los estudios económico-actuariales. Es decir, los ingresos obtenidos por la cotización de trabajadores en activo garantizan el pago de pensiones contributivas. Así en 1993 había 1,90 afiliados por cada pensionista. En 1994, 1995 y 1996 la proporción fue de 1'89 mientras que en 1997, año en que se inicia el repunte, había 1,93 cotizantes por pensionista. Estas buenas cifras son consecuencia, según el responsable de la Seguridad Social, Juan Carlos Aparicio del incremento de los nuevos puestos de trabajo y del afloramiento de la economía sumergida. ■

Concha Hernández Carazo

Convenios bilaterales de la Seguridad Social

EL GOBIERNO REFUERZA LA PROTECCIÓN SOCIAL DE LOS ESPAÑOLES EN EL EXTRANJERO

Garantizar la protección social de los españoles que trabajan o residen en el extranjero es el principal objetivo de los ocho convenios bilaterales que, en materia de Seguridad Social, ha firmado y ratificado el Gobierno español en los últimos años. Con esa política, según afirman los responsables del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, este Departamento pretende ampliar el número de convenios firmados, adecuándolos a las prioridades de los nuevos movimientos migratorios, así como mejorar aquellos que por su antigüedad se habían quedado obsoletos.



EL campo de aplicación objetivo de estos acuerdos abarca desde la asistencia sanitaria por maternidad, enfermedad común, hasta las prestaciones económicas por vejez, invalidez o muerte y supervivencia y aquellas generadas por accidente de trabajo, entre otras. También estos convenios bilaterales benefician a los españoles que se desplazan por vacaciones a países no comunitarios y requieren asistencia sanitaria.

En los últimos dos años se han ratificado convenios con Argentina, Chile, Paraguay, Uruguay, y Ucrania. Además, se han mantenido reuniones para la revisión de los acuerdos bilaterales con Andorra y Australia, mientras que con Marruecos se han firmado

un protocolo adicional al convenio vigente. Con la excepción del de Ucrania todos o ellos han contribuido a mejorar las prestaciones sociales que afectan a los trabajadores acogidos al Régimen Especial del Mar. Asimismo, se han iniciado negociaciones con Israel, Polonia y Túnez, mientras que con Colombia, Cuba y Corea están previstas reuniones en los próximos meses.

Con estos acuerdos se asegura a los pensionistas residentes en el extranjero el cobro de su pensión allá donde viven y a aquellos que están en activo la posibilidad de desplazarse con protección social garantizada con lo que, además, se facilita la internacionalización de las empresas.

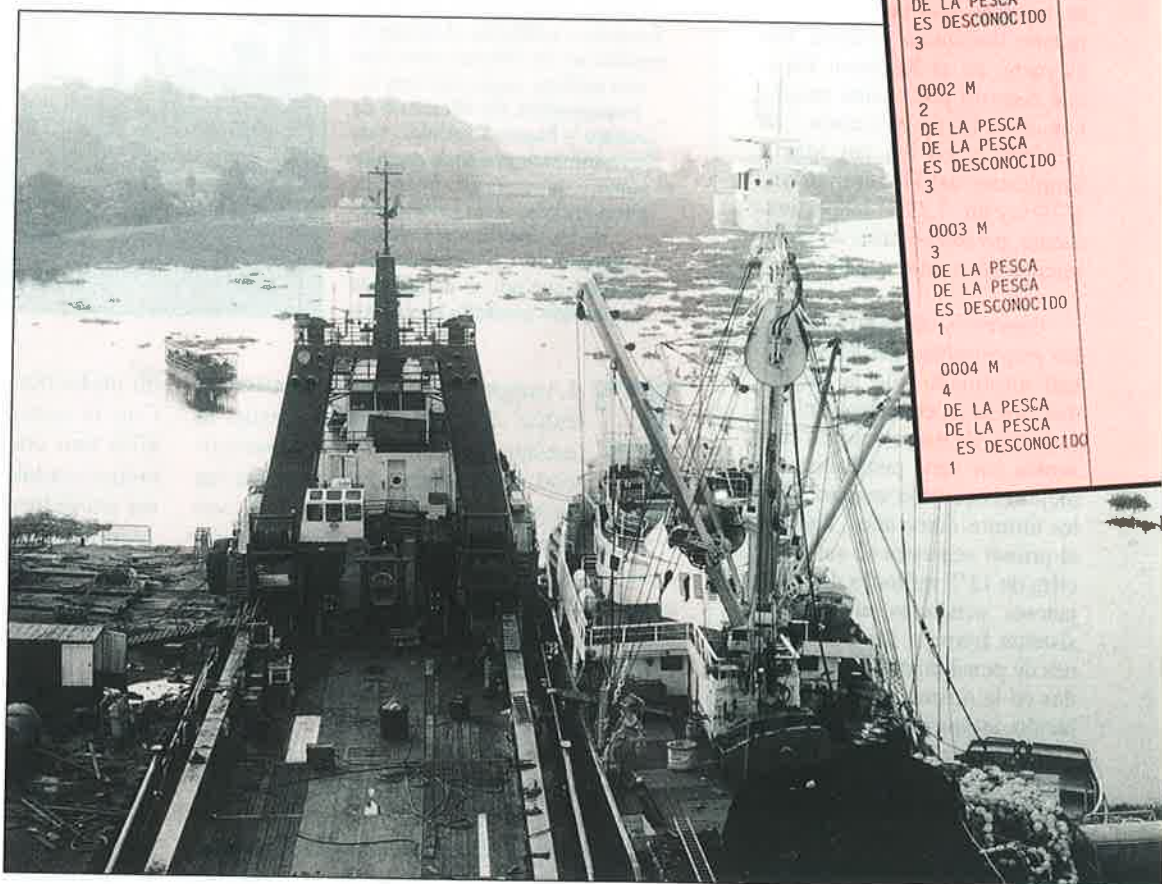
Las prioridades del Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales a la hora de establecer estos convenios bilaterales en materia de Seguridad Social viene dadas por criterios poblacionales y comerciales. Por un lado, se ha puesto en marcha un seguimiento permanente de los convenios con aquellos países donde mayor colonia española existe, como es el caso de Francia, Argentina, Suiza y Australia. Por otro, la apertura comercial de nuestro país a nuevos mercados internacionales ha generado la necesidad de establecer acuerdos bilaterales con países como Marruecos y Túnez, así como otros en la Europa del Este. ■

País	nº de españoles residentes
Argentina	428.592
Chile	33.348
Paraguay	5.172
Uruguay	102.584
Ucrania	198
Marruecos	7.281
Andorra	24.600
Australia	37.316
Israel	522
Polonia	278
Túnez	319
Corea	73
Colombia	7.040

El Gobierno canario deniega los fondos IFOP para "su frigorífico"

PARLEVLIET PIERDE LA PRIMERA BATALLA

La construcción de un nuevo frigorífico en el Puerto de La Luz no contará con fondos comunitarios del Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca (IFOP), al denegar el Gobierno de Canarias la petición de los representantes de la empresa holandesa Sempsa-Spanish Pelagic. La empresa armadora Parlevliet, que cuenta con al menos seis superarrasteros faenando en aguas de Mauritania, ve dificultada su maniobra de asentamiento en esta zona, al no recibir subvención para la construcción del frigorífico, que jugaría un importante papel como base de operaciones para sus negocios pesqueros. La noticia ha sido muy bien recibida por los empresarios canarios que gestionan el frigorífico actualmente existente, por las Cofradías de pescadores, Greenpeace y Adena, que se oponían a que estos fondos se destinaran a ese fin, desatendiendo las necesidades de la flota canaria. Esta primera derrota de Parlevliet no significa la solución del problema, ya que las consecuencias de su brutal actividad pesquera pueden ser la causa de la disminución de capturas registrada por la flota artesanal.



DECLARACIÓN	
Nº Declaración Sumaria 35918002565	
Detalle de partidas	
Orden-tipo Corto Embarque Origen de la mercancía Pais car galitiano transbordo Destino final Transporte posterior	Tipo de equipamiento ISO 6346-estados-4-2-2-2 (pre-cuota)
0001 M 1 DE LA PESCA DE LA PESCA ES DESCONOCIDO 3	
0002 M 2 DE LA PESCA DE LA PESCA ES DESCONOCIDO 3	
0003 M 3 DE LA PESCA DE LA PESCA ES DESCONOCIDO 1	
0004 M 4 DE LA PESCA DE LA PESCA ES DESCONOCIDO 1	

GABRIEL Mato, consejero de Agricultura, Pesca y Alimentación del Gobierno canario, confirmó a MAR la decisión de desestimar la petición de fondos del IFOP para la construcción de un nuevo frigorífico en el Puerto de La Luz, porque no cumplieron con los requisitos en el plazo que se les dio, como la disponibilidad de los terrenos y algún tema de tipo mercantil. Por lo tanto, es evidente que con cargo a la convocatoria de los fondos del

IFOP de este año no pueden recibir ni una peseta.

La decisión ha provocado fuertes críticas entre los representantes de los armadores holandeses y de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, que había apostado decididamente por esta flota. Tanto Arnau Mateu, de Greenpeace, como Fernando Gutiérrez, Patrón Mayor de la Cofradía de nuestra Señora de los Reyes de la isla de El Hierro, señalaron a esta revista las fuertes presiones recibidas por el Gobierno

de Canarias para que concediera esta subvención. La Autoridad Portuaria apoyó el proyecto desde el principio, porque era un negocio estúpido desde el punto de vista económico para el puerto a corto plazo, declara Arnau Mateu. A finales del año pasado ya se daba todo por sentado. Pero al hacer un poco de ruido, al dar información, les hemos entorpecido mucho el asunto. Ahora tienen el terreno pero no el dinero, y no van a construir sin el dinero de los fondos.

LIBRO PARA EL TRÁFICO MARÍTIMO

Consignatario AGMAR LTD B/35002088		Página 2
Nº Partida 00001 168.208 CT SARDINELAS CONG. PARA CARNADA 2301	Peso Volumen 3.364,168	Sistema Aduanera País Número Fecha TL
00002 6.391 CT CABALLAS CONG. PARA CARNADA 2301	127,820	TL
00003 696 CT PESCADO CONG. VARIADO BONITO, LISA 0303	15,312	TL
0004 NE PESCADO CONG. A GRANEL (TUNIDOS) 0303	375	TL

AGENCIA MARITIMA AGMAR, LTD.
calle La Naval nº 167-2º
35008 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

DECLARACION EX/1 3591-8

1 Expediente / Exportación N.º B-35-002088

2 Formularios 4 List. de carga

3 Partidas 1 4 Total buques 74.599 5 Numero de referencia

8 Responsable financiero

9 Destinatario
TO THE ORDER
TALLIN
ESTONIA

10 País primer destino 11 País transacción
ESPAÑA

12 País de exportación / importación
ALEMANIA

13 País de destino
ESTONIA

14 Declaración / Representación N.º 17.350 - P
LUIS FELIPE SUAREZ RODRIGUEZ

15 País de origen / nacionalidad modo transporte a la partida
BARCO: LIMA

16 País de origen
ALEMANIA

17 País de destino
ESTONIA

18 Ubicación y naturaleza modo transporte a la partida

19 Modo transporte en frontera 20 Modo transporte interior
1 0

21 Lugar carga 003

22 Divisa e importe total factura
000 56.695.240

23 Tipo cambio 0

24 Tabla de transacción 9 0

25 Aduana de salida

26 Localización de las mercancías
000.102

27 Datos financieros y bancarios

28 Datos de origen / N.º de comprobante(s) - Número y clase
HELEN MARY

29 Descripción de las mercancías
74.599 CAJAS.- SARDINELAS CONGELADAS PARA
CARNADA.-
PESO BRUTO: 1.491.980 KILOS.-

30 Indicaciones especiales / documentos / certificados / autorizaciones
LLEGADO EN LA M/N. "HELEN MARY" BANDERA
ALEMANIA EL DIA 17.03.98 MFTO. 502565 PARTIDA: 1 PARTE.-
D.P.E. Nº 1.246/98

31 Precio 1 32 Código de las mercancías
030371301 001

34 Cód. país de origen
003 35 Masa bruta (kg)
1.491.980

31 RECIPIENT
0.001 38 Masa neta (kg)
1.417.381

40 Documento de carga / Documento emisor
3591-8-663/98 74.599 C/3

41 Unidades submercadas

42 Cód. país de origen
000

43 Masa neta (kg)
1.417.381

44 Unidades submercadas

45 Importación / exportación
56.695.240

AGENCIA MARITIMA AGMAR, LTD.
calle La Naval nº 167-2º
35008 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

DECLARACION EX/1 3591-8

1 Expediente / Exportación N.º B-35-002088

2 Formularios 4 List. de carga

3 Partidas 1 4 Total buques 74.599 5 Numero de referencia

8 Responsable financiero

9 Destinatario
TO THE ORDER
TALLIN
ESTONIA

10 País primer destino 11 País transacción
ESPAÑA

12 País de exportación / importación
ALEMANIA

13 País de destino
ESTONIA

14 Declaración / Representación N.º 17.350 - P
LUIS FELIPE SUAREZ RODRIGUEZ

15 País de origen / nacionalidad modo transporte a la partida
BARCO: LIMA

16 País de origen
ALEMANIA

17 País de destino
ESTONIA

18 Ubicación y naturaleza modo transporte a la partida

19 Modo transporte en frontera 20 Modo transporte interior
1 0

21 Lugar carga 003

22 Divisa e importe total factura
000 56.695.240

23 Tipo cambio 0

24 Tabla de transacción 9 0

25 Aduana de salida

26 Localización de las mercancías
000.102

27 Datos financieros y bancarios

28 Datos de origen / N.º de comprobante(s) - Número y clase
HELEN MARY

29 Descripción de las mercancías
74.599 CAJAS.- SARDINELAS CONGELADAS PARA
CARNADA.-
PESO BRUTO: 1.491.980 KILOS.-

30 Indicaciones especiales / documentos / certificados / autorizaciones
LLEGADO EN LA M/N. "HELEN MARY" BANDERA
ALEMANIA EL DIA 17.03.98 MFTO. 502565 PARTIDA: 1 PARTE.-
D.P.E. Nº 1.246/98

31 Precio 1 32 Código de las mercancías
030371301 001

34 Cód. país de origen
003 35 Masa bruta (kg)
1.491.980

31 RECIPIENT
0.001 38 Masa neta (kg)
1.417.381

40 Documento de carga / Documento emisor
3591-8-663/98 74.599 C/3

41 Unidades submercadas

42 Cód. país de origen
000

43 Masa neta (kg)
1.417.381

44 Unidades submercadas

45 Importación / exportación
56.695.240

Greenpeace tiene serias sospechas de que la flota holandesa está declarando como pescado destinado para carnada productos cuyo destino final es el consumo humano, con lo que está pagando tasas inferiores en el puerto de Las Palmas. En estos documentos puede apreciarse cómo una partida desembarcada el 17 de marzo por el "Helen Mary" de sardinela congelada para carnada (código 2301) tiene como destino a Estonia y Nigeria, países donde ese pescado goza de una importante demanda para el consumo humano.

Gabriel Mato

"El pago de un 75 por ciento de casi 3.000 millones de pesetas para un frigorífico de una flota holandesa que viene, pasa y sigue, no parece que sea lo más sensato, y no está en la línea de lo que hemos marcado desde Pesca".



Arnau Mateu

"Les hemos metido una buena piedra en el zapato. Se les ha entorpecido la maniobra, pero el peligro sigue vigente".

Intereses en juego

Como ya se señaló en esta revista (ver MAR, número 359, Marzo, 1998), Parlevliet intenta por todos los medios obtener financiación pública para sus proyectos, ofreciendo como contrapartida la creación de puestos de trabajo que, a la postre, se quedan en meras promesas. Las experiencias de Alemania y Estados Unidos así lo atestiguan. Hace un año pusieron sus ojos en el Puerto de Las Palmas, y en la creación de un nuevo frigorífico -a pesar de que ya existe uno que se encuentra al 50 por ciento de su capacidad-, que serviría de base logística para las actuaciones de su flota de superarrastreros en aguas de Mauritania. Su operación se ha visto ahora frenada.

Resulta vergonzante que políticos canarios nos pretendan vender de una manera tan vil, sin tenernos en cuenta, y sin tener en cuenta las reper-

cusiones de estas medidas, señala Fernando Gutiérrez, refiriéndose a las presiones que se están realizando, y a los apoyos conseguidos entre algunos políticos, al tiempo que hace hincapié en lo increíble que resulta que nos pretendan usurpar 4.000 millones a los pescadores canarios (cantidad solicitada por los armadores holandeses).

Al respecto, ya se había pronunciado el secretario general de Pesca, Samuel Juárez, en declaraciones a un medio de comunicación: *Una instalación de ese calibre no tiene cabida dentro del marco financiero actual, puesto que la asignación de fondos para ese fin es muy inferior.* En similares términos comentó a MAR esta petición el consejero de Pesca de Canarias, Gabriel Mato, al señalar que *si al año que viene vuelven a solicitar los fondos del IFOP, cumpliendo los requisitos, entonces entraríamos a valorar si es conveniente o no su*

construcción. Pero con las cifras de las que están hablando digo que no, por una sencilla razón, porque eso implicaría gastar la casi totalidad de los fondos IFOP... y la línea de actuación de la Consejería es la de favorecer la modernización de embarcaciones, la construcción de nuevos barcos, el apoyo a los pescadores canarios. El pago de un 75 por ciento de casi 3.000 millones de pesetas para un frigorífico, simplemente un frigorífico, de una flota holandesa que viene, pasa y sigue, no parece que sea lo más sensato, y no está en la línea de lo que nos hemos marcado desde Pesca.

Las declaraciones del consejero de Pesca canario dejan claro la inviabilidad de destinar la cantidad solicitada de los fondos IFOP para la construcción del nuevo frigorífico, ya que se realizaría en detrimento de la flota canaria, además de constituir una competencia desleal para el resto de

empresas, como señala Arnau Mateu.

Futuro pesquero

Pero las declaraciones del responsable de Pesca de Canarias han tranquilizado sólo en parte a los pescadores, ya que éstos siguen teniendo motivos más que sobrados para seguir preocupados. Y es que, mientras tanto, sigue la actividad de estas factorías flotantes, sin que existan estudios sobre su repercusión en el caladero. Lo cierto, es que las capturas de la flota canaria han experimentado un fuerte descenso. *Las repercusiones sobre los bancos de atún son imprevisibles, declara Fernando Gutiérrez. Hay un descenso brutal de capturas. No tenemos garantías de que exista una conexión entre esta situación y la actuación de la flota holandesa..., pero el descenso está ahí.*

Consultado sobre esta situación, el consejero de Pesca afirma que *tenemos infor-*



mes de unos y otros. De unos, diciendo que no hay ningún impacto sobre la pesca, y de otros, diciendo que hay un impacto brutal. En el hecho en sí no hemos entrado, por la sencilla razón de que lo único que podemos hacer es evaluar la solicitud de subvención, nada más. Siempre que pesquen cumpliendo las reglas y las normas es inviable hacer nada. Trataremos de ayudar a nuestra flota en lo que podamos invirtiendo en ella.

Precisamente sobre el cumplimiento de las normas y las reglas, la organización ecologista Greenpeace ha manifestado, en diferentes ocasiones, los escasos escrúpulos de los que hacen gala, como se han podido comprobar en sus actuaciones en otros mares, y de las que se daban cuenta en el anterior reportaje. En estos momentos, según señala a MAR su responsable de Campañas Pesqueras, Arnau Mateu, Greenpeace está realizando

un seguimiento sobre algunos pormenores de su actividad pesquera, y les llamó la atención la enorme cantidad de capturas destinadas a carnada, como revela, por ejemplo, las descargas realizadas por el Helen Mary. El día 3 de febrero estaba descargando 3.455 toneladas de sardinelas y caballa congelada para carnada, además de bonito y atunes congelados. El 26 de ese mismo mes regresaba al puerto de La Luz con 3.500 toneladas de sardinela congelada, una partida salió luego para La Habana (Cuba) y Lagos (Nigeria). El 17 de marzo vuelve con 3.300 toneladas de sardinelas, además de túnidos. Partida que sale posteriormente para Nigeria y Estonia.

Casualmente, estos destinos se corresponden con unos países en los que hay una fuerte demanda de estos productos, ya que constituyen una de sus principales fuentes de alimentación. Hemos pedido que se investigue esta situación, al

Fernando Gutiérrez

“Resulta vergonzante que algunos políticos canarios nos pretendan vender de manera tan vil, sin tenernos en cuenta, y sin tener en cuenta las repercusiones de estas medidas”.

tiempo que estamos intentando conseguir las facturas en los países de destino. Están pagando unas tasas inferiores en el puerto de Las Palmas al declararlo para carnada y luego se deriva al consumo humano (ver impresos de entrada y salida de esas partidas facilitados por Greenpeace), con lo que se estaría produciendo, de confirmarse, un importante fraude. Y esto lo está permitiendo la Autoridad Portuaria. Lo hemos denunciado, y Luis Hernández (de la Autoridad Portuaria) nos ha respondido que lo que hacen en los países de destino no es asunto suyo.

Al margen de esta situación, Greenpeace sigue haciendo hincapié en la devastadora actuación de esta flota en el caladero de Mauritania. En un informe elaborado por el ministerio de Pesca de ese país, se recomendaba un tope de 400.000 toneladas de sardinela. Al ritmo que están pescando, ese cupo se lo van a

“comer” ellos. Dicen que tienen seis barcos, señala Arnau Mateu, pero nosotros tenemos constancia de que son ocho los barcos que están utilizando el puerto de Las Palmas, algunos de los cuales han utilizado también el puerto de Tenerife.

El problema tiene su origen, para esta organización, en que se siga apostando por barcos de estas características, como lo demuestra el que en estos momentos se estén construyendo como mínimo otros tres barcos más. Construcciones que se estarán financiando con fondos públicos, como ya ha sucedido en anteriores ocasiones.

Sigue el peligro

Por lo dicho se puede afirmar que se ha logrado un primer e importante triunfo, al retrasar este proceso de explotación, impidiendo la construcción del nuevo frigorífico con una subvención procedente de los fondos IFOP. Tarea en la cual, como señala Arnau Mateu, han tenido un importantísimo papel las cofradías de pescadores, especialmente en las que ya se ha finalizado el proceso puesto en marcha para la elección de cargos de forma democrática, como lo atestigua que de las dieciséis en que ya se ha terminado este proceso, quince han participado activamente en la denuncia de la situación creada por Parlevliet. Unas cofradías que, a su vez, reconocían en un comunicado la importancia de haber contado con el apoyo “de dos organizaciones del prestigio de Greenpeace y Adena para que sus denuncias tengan un eco no sólo a nivel nacional sino incluso a nivel internacional”.

Estamos contentos, señala Arnau Mateu, porque les hemos metido una buena piedra en el zapato. Se les ha entorpecido la maniobra, pero el peligro sigue vigente. ■

Raúl Gutiérrez

El "Proyecto INSPIRE", apuesta ambiciosa
EL CORREDOR MARÍTIMO
PENÍNSULA-AZORES/MADEIRA-CANARIAS,
AL CABOTAJE EUROPEO DEL AÑO 2000



España lidera la más ambiciosa iniciativa de la Dirección General VII-Transporte Marítimo de la Comisión Europea: el Proyecto Inspire. Se trata de una auténtica revolución del cabotaje europeo para hacerse más competitivo y eficaz, hasta el punto de que "gran parte del transporte vial y ferroviario pasará a los corredores marítimos, con la consiguiente descongestión de las carreteras y nudos férreos de la Europa del siglo próximo". Ocho países comunitarios se han puesto a trabajar en tan sugestivo proyecto, y, en la primera recapitulación técnica -celebrada en Cork (Irlanda)- los expertos españoles comprometieron el estudio del corredor marítimo Península-Azores/Madeira-Canarias, que deberán entregar antes de finales de 1999.

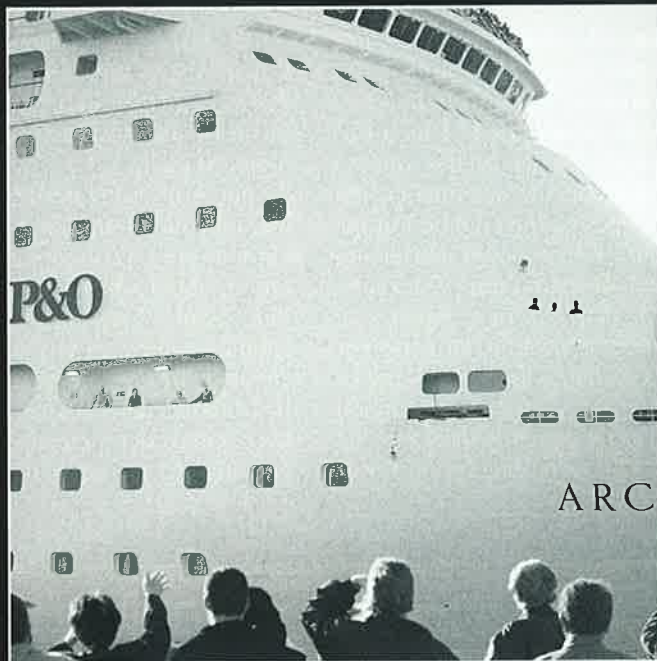
LA filosofía del *Proyecto Inspire* es un auténtico alegato a favor del cabotaje comunitario, cuyos potenciales aspiran a ser presentados -al usuario y al comercio- como futuro y solución a los grandes problemas congestivos y medioambientales del transporte general europeo. El estudio se referirá a todas las variables económicas cifrables en costes, seguridad, rapidez y entrega,

ficará así mismo "un fuerte empujón a la flota, para que, ordenados los tráficos por los distintos corredores marítimos, pueda vislumbrarse un cabotaje competitivo llamando a las puertas del mercado".

Expertos españoles de la Universidad de Las Palmas y del Centro de Estudios Técnico-Marítimos de Barcelona (CETEMAR) diseñan el corredor específico Península-Azores/Madeira-Canarias, y,



Los tráficos navieros competirán con el transporte general, en beneficio de la descongestión de carreteras y ferrocarriles europeos, si demuestran que pueden hacerlo.

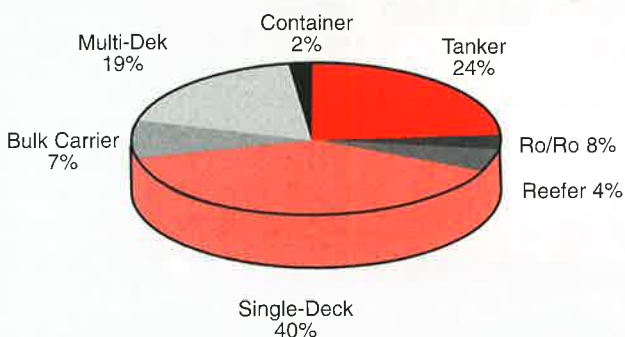


han señalado a la Revista Mar que "será demostrable un cabotaje a la altura de la cadena europea de transporte total". Para este núcleo de expertos, "con buques adaptados a los tráficos específicos y ordenando los corredores marítimos, el escenario del cabotaje europeo es prometedor y competitivo, no solo en el punto a punto sino en un elevado número de puertos".

El Proyecto Inspire ha reanimado a la administración del IV Programa Marco de la Unión Europea y ha calado en el interés de las organizaciones de exportación y comercio, navieras y negocios portuarios conexos, por lo que de revolucionario significará para el futuro mapa de transporte europeo. Las autoridades comunitarias, además, tiene una fuerte sensibilidad por los problemas de congestión de rutas y efectos no queridos sobre el medio ambiente que está produciendo el transporte general de los últimos años, especialmente en los tramos centro-europeos.

"Nos hallamos ante el más ambicioso proyecto de investigación y desarrollo de la política marítima al servicio del comercio -añadieron-

TIPOS DE FLETES EUROPEOS ESCENARIO 1996





y, tal vez, ante un magnífico pretexto para hacer viable un sector en declive, que -por otra parte- no es culpable de las malas condiciones de competitividad en que se le situó”.

Soporte internacional y espaldarazo a Canarias

Las autoridades noruegas e irlandesas son las principales coordinadoras del *Proyecto Inspire* y su percepción del escenario español actual les hace pronosticar una sensible mejora de actividad en los grandes puertos -Barcelona, Valencia y Algeciras- y un profundo espaldarazo a Canarias, en los tres flujos principales, desde la Costa Norte, el Sur de la Península y la Costa Mediterránea.

Existe una clara constatación de que a partir de 1987, se ha ido produciendo un mayor tráfico comercial entre Canarias y la Península, que ha pasado a representar más

que el extranjero en las importaciones y exportaciones canarias. A partir de la adhesión española a la Unión Europea, puede decirse que se ha producido una duplicación del peso comercial de Europa para Canarias, en detrimento del anterior con Venezuela, México y Africa, Japón y el sudeste asiático, en parte por la caída de los tráficos petrolíferos, y, por la absorción que de aquellos mercados ha hecho la propia Unión Europea.

El visible espaldarazo a Canarias que representará el *Proyecto Inspire* refuerza así mismo la interacción con Portugal, Madeira y Las Azores, ya que estas islas periféricas entrarán en el tráfico trans-europeo por un corredor específico, ahora objeto de estudio, con los siguientes condicionantes: a) costes del cabotaje, b) rápida entrega, c) flexibilidad para adaptarse a los cambios del mercado y d) garantía de no acumulación de stocks.



El Proyecto no tiene otro trasfondo que el de un cabotaje competitivo, por su propia demostrabilidad, para trazar la red marítima europea del siglo XXI, con tres corredores específicos (Irlanda-Noroeste de Europa, Península Ibérica-Azores/Madeira-Canarias, y Rusia, Kaliningrado, Estados Bálticos-Unión Europea) más los que posteriormente fuesen añadidos a las necesidades del sistema, según las capacidades portuarias. El plantamiento *“favorece a todas luces los flujos de tráfico marítimo español e, integrando las islas periféricas del portugués, inauguraría, una nueva etapa, también propicia para el estímulo de las flotas”* - añadieron los consultores de referencia. Porque, *“hablar de competitividad es hacerlo de barcos específicamente asignados y al nivel de modernización que disfruta el resto de la cadena de transporte europeo”*. ■

S. de F.

Proyecto de interconexión de los mercados europeos de pescado



ORGANIZACIÓN COMÚN DE LONJAS Y PUERTOS PESQUEROS

Representantes de una treintena de puertos de siete países comunitarios, entre ellos España, han dado el primer paso para constituir una asociación europea de lonjas y puertos pesqueros. Esta agrupación tendría el efecto de servir de foro de diálogo para aunar posiciones e intereses de los mercados de pescado y de actuar de interlocutor ante la Unión Europea para la defensa de los intereses del sector. El conocimiento en tiempo real del mercado de pescado, mediante enlace informático, y de las previsiones de descargas permitirá la creación de una bolsa europea de la pesca y abre la puerta a la creación de un mercado de futuros.

LOS promotores de esta iniciativa han mantenido ya dos reuniones preparatorias en Zeebrugge y en Bruselas, respectivamente, a las que han asistido representantes de una treintena de puertos de Alemania, Bélgica, Francia, Holanda, Irlanda y Reino Unido, además de España. En las reuniones preliminares de la Asociación Europea de Puertos y Lonjas Pesqueras únicamente han estado presentes algunos de los puertos del norte peninsular: La Coruña, Celeiro, Burela, Avilés, Pasajes y Bermeo. La decisión de constituirse como asociación fue adoptada en la reunión de Bruselas el pasado 3 de junio.

Además de ejercer como portavoz ante la Comisión Eu-

ORGANIZACIÓN COMÚN DE LONJAS Y PUERTOS PESQUEROS



ropea o ante los países miembros, y ante las organizaciones profesionales, etc., la nueva asociación pretende establecer estrategias comunes en cuestiones de interés para el sector, como la homologación de calidades, envases, transporte y clasificación, entre otros, con el objetivo de incrementar el valor añadido de la venta del pescado, así como resolver los problemas derivados de la implantación del euro.

En esencia, la organización europea de lonjas pretende aplicar el principio del mercado común también en el mercado de pescado. Herramienta esencial es la informática, aquí el servicio de un mejor conocimiento del mercado, que permite sistemas de venta avanzados en tiempo real, que hacen innecesaria la

presencia física del comprador y de la mercancía.

Este aspecto tiene una gran trascendencia para el futuro de las lonjas ya que en caso extremo puede llevar a cuestionar su propia existencia. No obstante, todos los miembros promotores de la nueva organización coinciden en subrayar la importancia de que la primera venta se realice a través de lonja, puesto que facilita el control de capturas, de tallas y de artes, la apertura y transparencia del mercado, establece un equilibrio entre la oferta y la demanda y permite el control de entrada al mercado europeo de pescado fresco de terceros países.

La Asociación Europea de Lonjas y Puertos Pesqueros tendrá su sede en Bruselas. Sus órganos de gobierno esta-

rán integrados por una asamblea general constituida por todas las lonjas asociadas y un comité ejecutivo formado por una lonja representante de cada país miembro, elegida entre todas las asociadas de ese país. España estará representada por Celeiro.

Inicialmente se han constituido cinco grupos de trabajo: envases, transporte, clasificación y calidad, información y comercialización. Cada país designará un solo representante para cada grupo.

Servicio de Información Pesquera

Pese a que la convocatoria iba dirigida a las entidades que gestionan directamente las lonjas, que en el caso de España son las Cofradías de

Pescadores, teniendo en cuenta la incidencia del sector pesquero en la Comunidad Autónoma de Galicia, la Xunta fue invitada a participar en las reuniones preliminares, como observador y sin voto. La experiencia del Gobierno gallego puede ser interesante para la recién creada asociación, en lo que se refiere al proceso de informatización y registro de descargas.

El Servicio de Información Pesquera (SIP), puesto en marcha por la Dirección General de Estructuras y Mercados de la Xunta de Galicia en 1993, ha conectado entre sí mediante enlace informático a la mayoría de las lonjas gallegas, de manera que actualmente es posible conocer prácticamente en tiempo real la evolución de las ventas y de las cotizaciones. En un futuro inmediato se pretende que la información no se limite a las operaciones ya efectuadas sino que se extienda a las previsiones de arribos, mediante conexión con los barcos, que podrán informar de sus capturas, especies, tallas, etc., desde el momento en que dan por concluida la marea y ponen rumbo a puerto. Esta información permitirá al comprador hacer una previsión de sus compras en función de los arribos anunciados. En términos generales, las innovaciones introducidas propician una mejor selección de la oferta y unas condiciones más higiénicas en el manipulado.

La Xunta planea conectar las lonjas gallegas con las de los restantes puertos pesqueros españoles, y, a continuación, con las lonjas europeas, lo que permitirá el funcionamiento de una bolsa europea del pescado. La secuencia siguiente podría ser la creación de un mercado de futuros, de forma que puedan comprometerse con varios meses de antelación las compras en los puertos comunitarios. ■

M. Varona



de la buena cuna

La

Trucha

La Trucha es un pescado
blanco, siempre fresco
y sabroso.

Es un gran alimento que
contiene vitaminas y
proteínas. Es bajo en
calorías y no tiene
colesterol. Preparar un
exquisito menú es fácil
con la trucha. Admite una
gran variedad de
preparaciones.



a la buena mesa



MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION
SECRETARIA GENERAL DE PESCA MARITIMA
FROM

<http://www.from.mag.es>

COMUNIDAD EUROPEA
Instrumento Financiero
de Orientación de la Pesca



**Primer puerto español en
volumen de tráficos**

ALGECIRAS

PUERTA MARÍTIMA DE EUROPA

El puerto de Algeciras ocupa la primera posición en el ranking portuario español por el volumen de tráfico que mueve anualmente. En 1997 pasaron por sus instalaciones más de 40 millones de toneladas, el 14% del tráfico registrado por el conjunto del sistema portuario de interés general. EL entorno de la Bahía de Algeciras se halla inmerso en un ambicioso plan de infraestructuras, iniciado en los últimos años y aún no concluido, que persigue transformarse en eje del desarrollo económico de la comarca campogibraltareña



La permanencia del puerto de Algeciras en cabeza del ranking portuario español en el tráfico total de mercancías se debe principalmente a su primacía en los apartados correspondientes a mercancía general, mercancía contenerizada y avituallamiento.



EL puerto de Algeciras ocupa la primera posición en el ranking portuario español por el volumen de tráfico que mueve anualmente. En 1997 pasaron por sus instalaciones más de 40 millones de toneladas, 14% del tráfico registrado por el conjunto del sistema portuario de interés general. EL entorno de la Bahía de Algeciras se halla inmerso en un ambicioso plan de infraestructuras, iniciado en los últimos años y aún no concluido, que persigue transformarse en eje del desarrollo económico de la comarca campogibraltareña.

La Bahía de Algeciras es, por muchos conceptos, la puerta marítima de sur de Europa, el acceso preferido por miles de viajeros, el lugar de carga y descarga de millones de toneladas de mercancías. De 40.052.180 toneladas exactamente en 1997. El puerto de Algeciras ocupa la primera posición en el tráfico total de mercancías entre los 26 puertos de interés general integrados en el Ente Público Puertos del Estado. Lidera la relación en los capítulos correspondientes a mercancía general, contenedores, mercancía contenerizada, avituallamiento y registro bruto. Ocupa la segunda posición



ALGECIRAS

en graneles líquidos, pasajeros y en número de buques que pasaron por sus instalaciones.

Para afrontar los retos de un sector cada vez más competitivo y liberalizado como es el tráfico portuario, la Autoridad Portuaria del Puerto Bahía de Algeciras elaboró años atrás un plan de infraestructuras de gran envergadura con vistas a mejorar su competitividad en el mercado portuario internacional. Con la mejora de dotaciones se pretende, además, captar nuevos tráficos con el objetivo general de incrementar el nivel socioeconómico del Campo de Gibraltar. El puerto es, de hecho, eje del desarrollo desde la Autoridad Portuaria se trabaja en la amplia-

ción de la oferta de servicios del puerto hacia las actividades de ocio con el objetivo de atraer el tráfico internacional de grandes cruceros.

Lider del sistema

La permanencia del puerto de Algeciras en cabeza del ranking portuario español en cuanto al tráfico total de mercancías se debe principalmente a su primacía en los apartados correspondientes a mercancía general, mercancía ñontenerizada y avituallamiento. Durante 1997 pasaron por sus instalaciones 18.638.866 toneladas de mercancía general. Barcelona y Valencia, que le siguen en este capítulo, registraron 11,6 y 12,8 millones de toneladas, respectivamente. En el mismo período y en lo que se refiere a contenedores, registró 1.537.627 TEUs (contenedores de seis metros), casi el doble que los

puertos de Barcelona y Valencia, situados inmediatamente después. La mercancía contenerizada del puerto de Algeciras durante el pasado año fue de 15.821 millones de toneladas, con un aumento del 14,8% por ciento respecto al ejercicio anterior, lo que le sitúa en primera posición entre los puertos del Mediterráneo en este tipo de tráfico. En avituallamiento el movimiento fue de 1.672.159 toneladas. Por último, se computaron 143.380.000 de toneladas de registro bruto, seguido también a distancia por los puertos de Barcelona y Tenerife.

El puerto de la Bahía de Algeciras ocupó el pasado año la segunda posición en los apartados de graneles líquidos, con 16,9 millones de toneladas, donde estuvo precedido por Tarragona; en tráfico de pasajeros con 3.527.808 pasajes, sólo





superado por el puerto de Tenerife; y fue el primero por el número de buques, con un total de 19.346, superando al puerto tinerfeño.

Estructuras de futuro

La ampliación del muelle del Navío y la prolongación del dique de abrigo son dos de las obras de gran envergadura previstas en el plan de infraestructuras diseñado tiempo atrás. El proyecto ha sido presupuestado en 5.100 millones de pesetas y supone la ampliación en 300 metros lineales del muelle de Navío, con calados de entre 15 y 16 metros. El actual dique Norte o de abrigo se prolongará en 480 metros más, con un calado de 30 metros. La ampliación de ambos tramos es de gran importancia para el puerto algecireño. En lo que afecta al muelle supone la consolidación como área especializada en el tráfico de contenedores, en cuando al dique fue previsto para acoger los cruceros que acudieron a Algeciras con motivo de la celebración de la Ryder Cup (Competición de máximo nivel entre golfistas europeos y norteamericanos).

Para atender a otro de los tráficos históricos en la Bahía de Algeciras, como es el de pasajeros y carga con los puertos de Ceuta y Tánger, al otro lado del Estrecho, se ha construido una nueva terminal de pasajeros y ferrys. En la primera fase se construyen nueve pantalanes. El presupuesto de la obra fue de 2.192 millones de pesetas y sus resultados se han percibido ya en la última Operación Paso del Estre-



Con la mejora de dotaciones se pretende, además, captar nuevos tráficos con el objetivo general de incrementar el nivel socioeconómico del Campo de Gibraltar.

ALGECIRAS

cho, realizada con menos agobios que en ocasiones anteriores. Las obras de construcción de la futura estación marítima, presupuestadas en 1.480 millones de pesetas, incluyen la remodelación de la actual estación y su conexión a la futura terminal de pasajeros. La nueva terminal de pasajeros dispone de una extensión de 12.000 metros cuadrados y se ubica en parte del relleno obtenido en la dársena de la Galera. Una vez conectado a la estación actual, con una superficie de 7.000 metros cuadrados, ofrece una extensión de 19.000 metros cuadrados. La Estación Marítima se convertirá en una de las principales terminales de pasajeros del sur de Europa, capaz de recibir un tráfico anual próximo a los 3,5 millones de pasajeros.

El plan de infraestructuras incluye una inversión considerable en la mejora tecnológica de comunicaciones con la incorporación de una red de fibra óptica y de un sistema de información integrado.

Paralelamente, la Autoridad Portuaria está impulsando la Zona de Actividades Logísticas (Z.A.L.), con una superficie de 150 hectáreas, como centro de servicios de manipulación y tratamiento de la mercancía de contenedores, conectado con la red viaria y ferroviaria.

Como complemento a las infraestructuras de



La futura Estación Marítima se convertirá en una de las principales terminales de pasajeros del sur de Europa, capaz de recibir un tráfico anual próximo a los 3,5 millones de pasajeros.



transportes terrestre el puerto de Algeciras pondrá en marcha un centro de reparaciones navales en el que se podrán reparar buques de hasta 8.000 toneladas de peso muerto.

La puesta en marcha de una planta de tratamiento integral para la recogida y reciclaje de residuos de residuos oleosos atiende a la protección medioambiental de las instalaciones portuarias y pretende aportar el el marchano de "puerto ecológico" a la imagen alceireña.

Finalmente, la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras proyecta remodelar la Estación Naval del puerto de Tarifa para convertirla en una moderna estación marítima comercial que amplíe los servicios existentes con Marruecos. ■

Mery Varona



Centro de ocio y esparcimiento

Además de las instalaciones portuarias habituales el puerto de Algeciras está ampliando su oferta con dos centros de ocio y esparcimiento. Uno será el puerto deportivo del Saladillo en Algeciras, que acogerá clubes náuticos e instalaciones de tipo lúdico comercial, con capacidad para más de 800 embarcaciones en su primera fase, ampliables hasta 1.200. Este proyecto supone una transformación radical de esa zona de la ciudad y facilitará el contacto de los algecireños con el mar y la práctica de deportes náuticos. Otro proyecto similar se ubicará en La Línea de la Concepción, con una superficie aproximada de 30.000 metros cuadrados.

Para potenciar esta posibilidad de la Bahía de Algeciras, hasta

ahora no explotada suficientemente, la Autoridad Portuaria estuvo presente en la Conferencia Seatrade Cruise Shipping en Miami, considerada la feria más prestigiosa del mundo de cruceros.

Por otra parte, la celebración de la Ryder Cup de Golf en las instalaciones de San Roque supuso una buena ocasión para promocionar las instalaciones portuarias y dar a conocer sus posibilidades como puerto de atraque para cruceros de lujo. Con ocasión de la competición golfista atracaron en el puerto algecireño cruceros de alta categoría que hicieron funciones de buque-hotel. ■

M.V.

SOCIEDAD ESTATAL DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARITIMA



VELAMOS POR SU SEGURIDAD EN LA MAR

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

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

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

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

Teléfono de emergencias marítimas 24 horas: 900 202 202



Sociedad Estatal de
Salvamento y Seguridad Marítima

PESCADOS AZULES. SALUD A MARES.

Esta temporada, lo que se lleva son los azules. Los Pescados Azules, por supuesto. Tan sanos, tan fáciles de preparar, tan sabrosos: un triunfo asegurado en tu mesa. Aprovechate y descubre nuevas maneras de cocinarlos. Tu corazón, tu presupuesto y tu paladar te lo agradecerán. Si puedes disfrutar lo que mejor te sienta, más gusta a tu familia y más le conviene a tu salud ¿para qué elegir otra cosa?

..... LA TEMPORADA DE LOS AZULES



Boquerón - Anchoa

Período de máximas capturas: de abril a julio.



Caballa - Verdel

Período de máximas capturas: de mayo a octubre.



Sardina

Período de máximas capturas: todo el año.



Jurel - Chicharro

Período de máximas capturas: todo el año.



Palometa - Japuta

Período de máximas capturas: todo el año.



Atún

Período de máximas capturas: de abril a septiembre.

Pide a tu pescadero de confianza el libro



"Pescados Azules, Recetas de Oro".



PESCADOS AZULES

Salud a Mares



COMUNIDAD EUROPEA
Instrumento Financiero
de Orientación del Peseo



MINISTERIO DE AGRICULTURA PESCA Y ALIMENTACION
Secretaría General de Pesca Marítima

FROM

<http://www.from.mags.es>

PLAN NACIONAL DE ACCIÓN

PARA EL EMPLEO 1998

PARA LOS JÓVENES:

MEDIDAS DE FORMACIÓN, EMPLEO Y ORIENTACIÓN.

ACCIONES PARA MEJORAR LA EFICACIA DE LOS SISTEMAS ESCOLARES.

NUEVO PROGRAMA NACIONAL DE FORMACIÓN PROFESIONAL.

MÁS EMPLEO ESTABLE Y DE CALIDAD.

ES BUENO PARA TI. ES BUENO PARA TODOS.



MINISTERIO DE TRABAJO
Y ASUNTOS SOCIALES

Instituto Nacional de Empleo



Fondo Social Europeo

Tiburones

UNA ESPECIE CON MALA REPUTACIÓN



"Tiburón limón" (Negaprion brevirostris). Alcanza hasta los tres metros y puede llegar a ser peligroso. Habita en aguas cálidas.

Si se estableciera una clasificación de especies animales según la simpatía popular que despiertan, a buen seguro que los tiburones no figurarían entre los primeros puestos. Más bien al contrario. Y es que sobre ellos se cierne una "leyenda negra" de agresividad y voracidad sin límites, que ha llevado a mitificar una actitud que no se corresponde, en la inmensa mayoría de las ocasiones, con la realidad. Su "mala reputación" se debe,



Detalle de la mandíbula de un "Marrajo" (Isurus oxyrinchus). Muy rápido y voraz, es el prototipo del tiburón por excelencia.

en buena medida, al profundo desconocimiento que existe sobre esta especie, ignorándose, entre otras muchas cosas, el estado real de sus poblaciones. Una situación que se ve agravada por el continuo aumento de las capturas, especialmente durante los últimos quince años, con cifras que rondan los cien millones de escualos muertos cada año, y que puede estar llevando a algunas especies al borde de la extinción.



"Tiburón azul". Junto al "Marrajo", es de los más peligrosos que habitan en aguas próximas a España, aunque generalmente no se acercan a la costa.

HACE unos 400 millones de años, unos seres que a la postre vendrían a ser los antepasados de los tiburones empezaron a deambular por las aguas de nuestro planeta. La forma actual, con escasos cambios, la adquirieron hace 140 millones de años. Son más antiguos, pues, que los dinosaurios y, sin embargo, apenas sabemos nada de ellos. Y después de todo este tiempo, el ser humano está llevando a algunas de sus especies al borde de la extinción, debido a la sobrepesca comercial, a la pesca deportiva y a que, encima, no resulta del todo simpático, por lo que en no pocos lugares es perseguido sin ningún tipo de miramiento acusado de destrozarse redes o comerse la pesca. La voz de alarma la dieron los científicos que, desde distintos foros internacionales, están trabajando por un mejor conocimiento de los escualos y en evitar los peligros que se ciernen sobre ellos.

Pero, su grave situación no ha despertado los movimientos de denuncia que suscitaron en su momento otras especies, como las masacres de delfines en la pesca del atún. Poco a poco se empieza

De las 350 especies de tiburones existentes en la actualidad, sólo unos treinta son peligrosos para el ser humano. En aguas próximas a España hay unas 40 especies.

a remediar la situación con la actuación de determinados grupos, como la Asociación Española de Elasmobranchios, dedicados al estudio y divulgación de la especie.

No resulta simpático; no al menos como otras muchas especies que habitan nuestro planeta. Y es que sobre el tiburón pesa una reputación de agresividad y voracidad que le ha convertido en objeto de mitos y leyendas que han contribuido a forjar una imagen estereotipada que no suele corresponderse con la realidad. La idea, por ejemplo, de que comen todo lo que encuentran, y sobre todo a seres humanos, es irreal, como afirma Elena Coll, de la Asociación Española de Elasmobranchios. *La mayoría de las actividades que el hombre realiza en el agua pueden confundirse a los tiburones. No distinguen si lo que hay es un hombre chapoteando o un pez*

moribundo, sólo perciben las ondas vibraciones, olores y colores. Cuando atacan a un ser humano, normalmente le sueltan cuando no relacionan el sabor de éste con el objeto que han imaginado. Lo que suele ocurrir con mayor frecuencia es que huyan cuando ven a un hombre. De hecho, sólo se producen unos cincuenta ataques al año a seres humanos, de los que algunos resultan mortales. Y es que, para empezar, de las 350 especies conocidas en la actualidad, sólo unas 30 son peligrosas.

Los tiburones se alimentan de plancton, focas, moluscos, calamares, atunes, tortugas, otros tiburones, ballenas, leones marinos y aves, dependiendo de su tamaño. Pero no hay que fiarse sólo de las apariencias: El tiburón ballena (que puede llegar a medir 16 metros y pesar cerca de las 20 toneladas), el tiburón peregrino

(que llega a alcanzar hasta 11 metros), y el tiburón boca-grande, sólo son filtradores de plancton.

El tiburón realiza un importante papel ecológico, comiendo animales enfermos, viejos y débiles, incluso animales muertos, aunque esto ocurre en menos ocasiones.

A pesar de las grandes dimensiones que llegan a alcanzar algunos tiburones, como los citados anteriormente, la mitad de las especies no sobrepasa el metro y medio, como señala Pedro Forminaya, presidente de la Asociación Española de Elasmobranchios, llegando algunos a ser tan pequeños que cabrían en la palma de una mano. *Es el caso del "Etmopterus Perryi", que habita en aguas profundas, y que en estado adulto mide tan sólo unos veinte centímetros.*

Aspecto feroz

Su agilidad, los movimientos rápidos, han contribuido probablemente a destacar ese aspecto feroz y violento. Sin embargo, su actitud agresiva proviene, en no pocas ocasiones, de una táctica defensiva, como de la ma-

Tiburones

yoría de las especies, cuando ven su espacio invadido.

Dispone de potentes mandíbulas y una prolija dentadura. Poseen seis filas de dientes que son reemplazados continuamente durante toda su vida, como explica Elena Coll. *Algunos tiburones reemplazan cada uno de sus dientes cada 8 ó 15 días. En diez años, un tiburón puede producir 20.000 dientes. La forma de los mismos depende de cada especie, constituyendo una característica para diferenciarlos.* Los hay triangulares y aserrados, para aprehender y desgarrar (tiburón blanco), y aplanados, para comer moluscos (musolas).

Dotados de un oído sensible y de un desarrollo olfato, pueden percibir olores hasta un kilómetro de distancia. Son capaces de detectar una parte de sangre entre 100 mi-

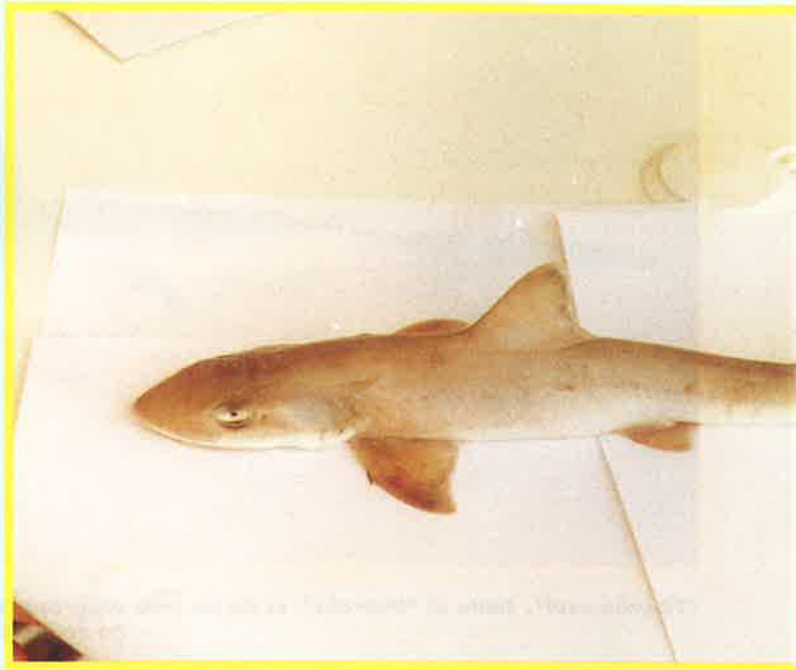
Cría de "Musola" (*Mustelus mustelus*). Puede llegar a medir 1,5 metros y es inofensivo. Muy común en la cocina valenciana.

llones de partes de agua. Sin duda, todo ello les confiere unas notables dotes cazadoras.

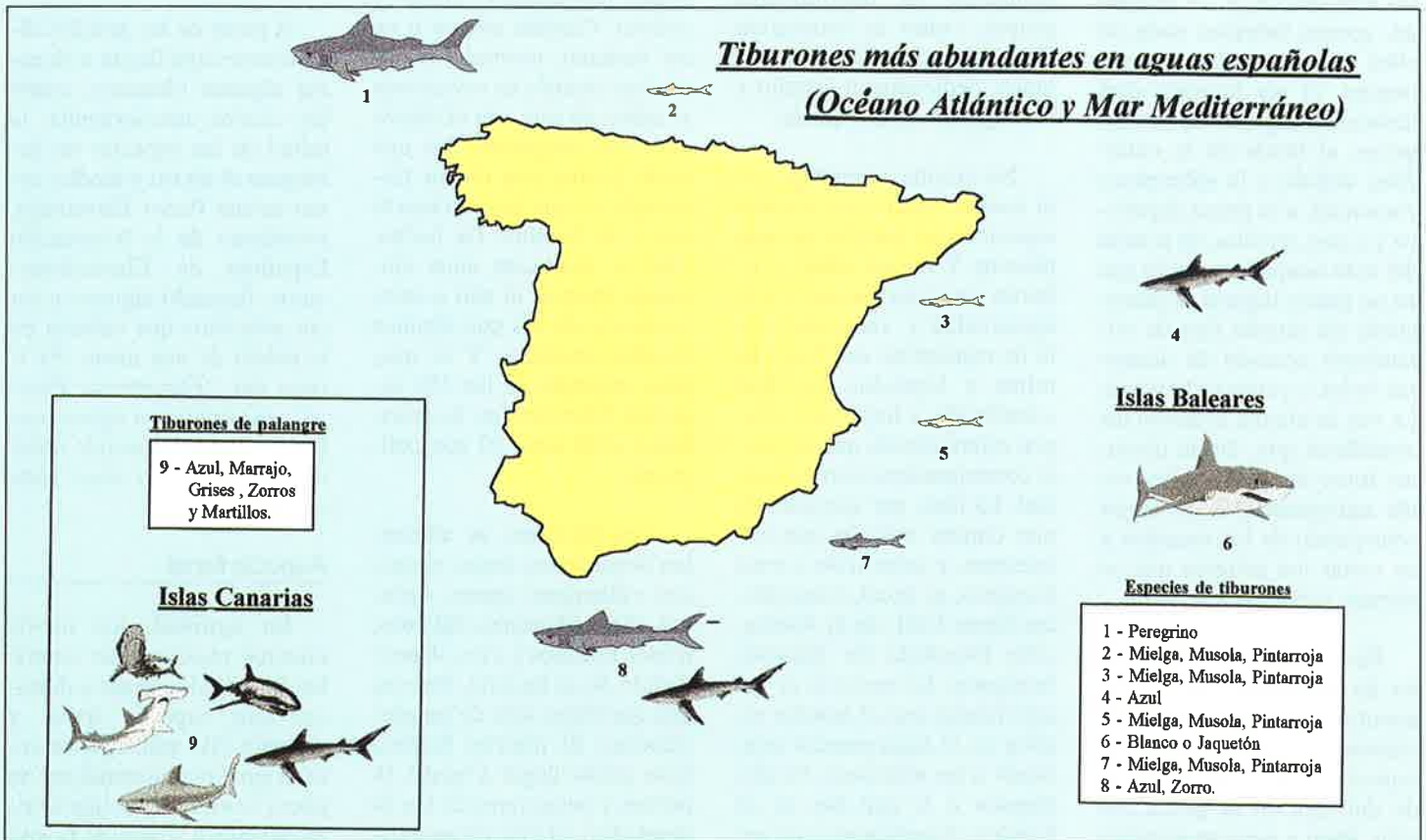
Como se señalaba anteriormente, conocemos poco de los tiburones, y entre esos escasos conocimientos no figura el del cortejo. Se aparean entre la primavera y el verano. La reproducción es interna, como la de los mamíferos, y tienen tres métodos de reproducción:

- **Ovípara.** Ponene entre 20 y 25 huevos (algunas especies) que se endurecen al contacto con el mar. Disponen de unos zarzillos para fijarse a las algas y rocas, y el tiburón nace pasados deseis a diez meses completamente formado.

- **Vivípara.** Es la reproducción más evolucionada. La



El mayor de las cuales es el "tiburón ballena" (*Rhincodon typus*) que puede alcanzar los 16 metros, y el más pequeño es el *Etmopterus Perryi*, que mide unos 20 centímetros. La mitad de las especies no supera el metro y medio.



Tiburones en España



Aunque los tiburones viven fundamentalmente en alta mar en zonas tropicales y cálidas, las aguas relativamente cercanas a las costas españolas no les son extrañas a unas 40 especies de tiburones. Hay visitantes ocasionales, como el *tiburón tigre*, en el mar de Alborán, o el *tiburón peregrino*, que suele quedar enganchado en las redes de los pescadores. También se han dado casos de avistamiento de *tiburón blanco*, el último de los cuales, como señala Pedro Forminaya, tuvo lugar en Tossa de Mar (Girona) en 1992.

Pero hay otros que las habitan de una forma más estable, como muy bien conocen los pescadores españoles. *Tiburón azul o tintorera*, *marrajo*, *cazón* y *musola* constituyen el 95 por ciento de las capturas de tiburón de nuestros pescadores. El *tiburón cañabota* es uno de los más castigados por el palangre de fondo. Antes era frecuente verlo en las lonjas. Los *quelbachos*, también tienen interés comercial. Se trata de un tiburón de fondo

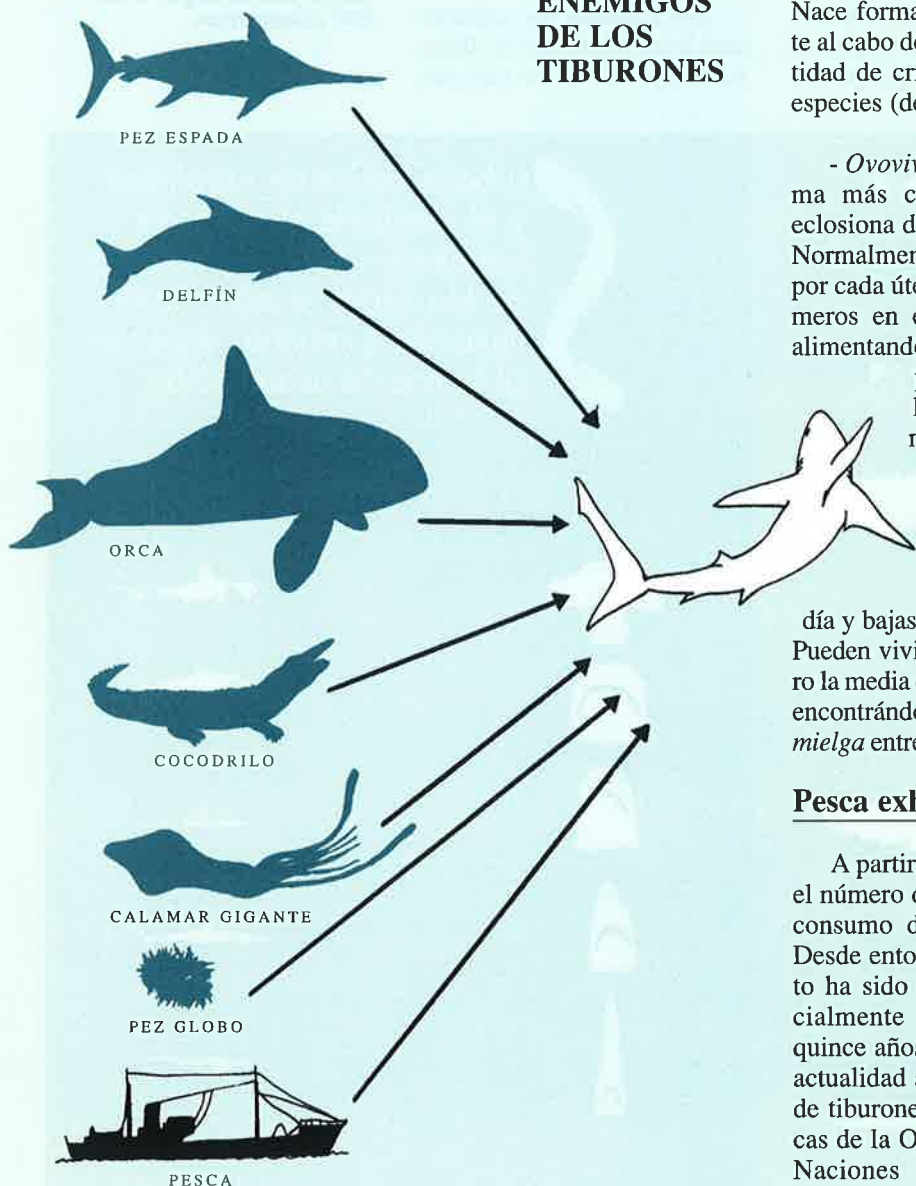
muy apreciado por la industria química, ya que su hígado es muy rico en vitamina A. Otros, como la *pintarroja* o el *pez zorro*, no son comercializados.

Los pescadores españoles han perseguido a los tiburones desde antaño. Así, a comienzos de siglo, tuvo gran importancia su pesca para el curtido de pieles. En la actualidad, España es de los países que más pesca esta especie en Europa, superando sus capturas totales anuales las 17.000 toneladas.

La zona de Cataluña es la más rica en variedad de tiburones aunque, para tranquilidad de los bañistas, hay que recalcar que en raras ocasiones se dejan ver en las proximidades de la costa, y la posibilidad de encontrarse con alguno de estos ejemplares es prácticamente nula. ■

R. G.

ENEMIGOS DE LOS TIBURONES



cría se desarrolla en el útero. Nace formado completamente al cabo de 22 meses. La cantidad de crías varía entre las especies (de diez a cien).

- *Ovovivípara*. Es el sistema más común. El huevo eclosiona dentro de la madre. Normalmente nacen dos crías por cada útero, ya que los primeros en eclosionar se van alimentando de sus hermanos pequeños. Es el llamado canibalismo intrauterino.

En general, son peces de crecimiento lento, madurez tardía y bajas tasas de natalidad. Pueden vivir casi 80 años, pero la media es de unos 25 años, encontrándose el *cazón* y la *mielga* entre los más longevos.

Pesca exhaustiva

A partir de 1950, aumenta el número de capturas para el consumo de carne y aletas. Desde entonces, el incremento ha sido vertiginoso, especialmente en los últimos quince años, llegándose en la actualidad a los 100 millones de tiburones, según estadísticas de la Organización de las Naciones Unidas para la

Agricultura y la Alimentación (FAO). Las previsiones apuntan a que para el año 2000 las capturas globales rondarán las 825.000 toneladas.

Este incremento pesquero, unido a la baja tasa de natalidad de muchas de estas especies, y a la carencia de regulación de esta pesquería - se pescan toda clase de tiburones sin atender a su tamaño-, es lo que ha hecho saltar la voz de alarma de los expertos, que señalan que de seguirse este ritmo los tiburones pueden descender a un nivel tan bajo que se podría llegar incluso a la desaparición de la especie.

Para remediar en lo posible esta situación, a finales del pasado mes de abril la FAO convocó en Tokio a expertos de todo el mundo a fin de que se elaborará un documento consultivo que servirá para que la propia organización de las Naciones Unidas presente una propuesta a los diferentes gobiernos el próximo mes de octubre.

A pesar de los pasos que se están dando, los expertos no ven el futuro con mucho optimismo, dadas las altas ta-

Tiburones

sas de explotación y la escasa información científico-técnica de que se dispone. A partir de los años 60 es cuando empiezan las investigaciones sobre los tiburones. Una actividad que ha ido en aumento, como el compromiso adquirido dentro de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (ICCAT) para controlar las capturas asociadas al pez espada -fundamentalmetnem tiburones- y para cuyo cumplimiento el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación suscribió un convenio específico de colaboración con el Instituto Español de Oceanografía. Con esta investigación se tratará de conocer el nivel actual de captu-

ras y el estado de las poblaciones de tiburones (ver MAR, número 359. Marzo, 1998).

Algunas especies ya están seriamente amenazadas, como señala Pedro Forminaya, entre las que cabría destacar al *Peregrino* y la *Mielga*. También hace hincapié en la gravedad de la situación actual, ya que además de la falta de medidas internacionales, son muy pocos los países que controlan las pesquerías de tiburones en sus propias aguas, como es el caso español, que no tiene establecidas tallas mínimas para su desembarco.

Importantes beneficios

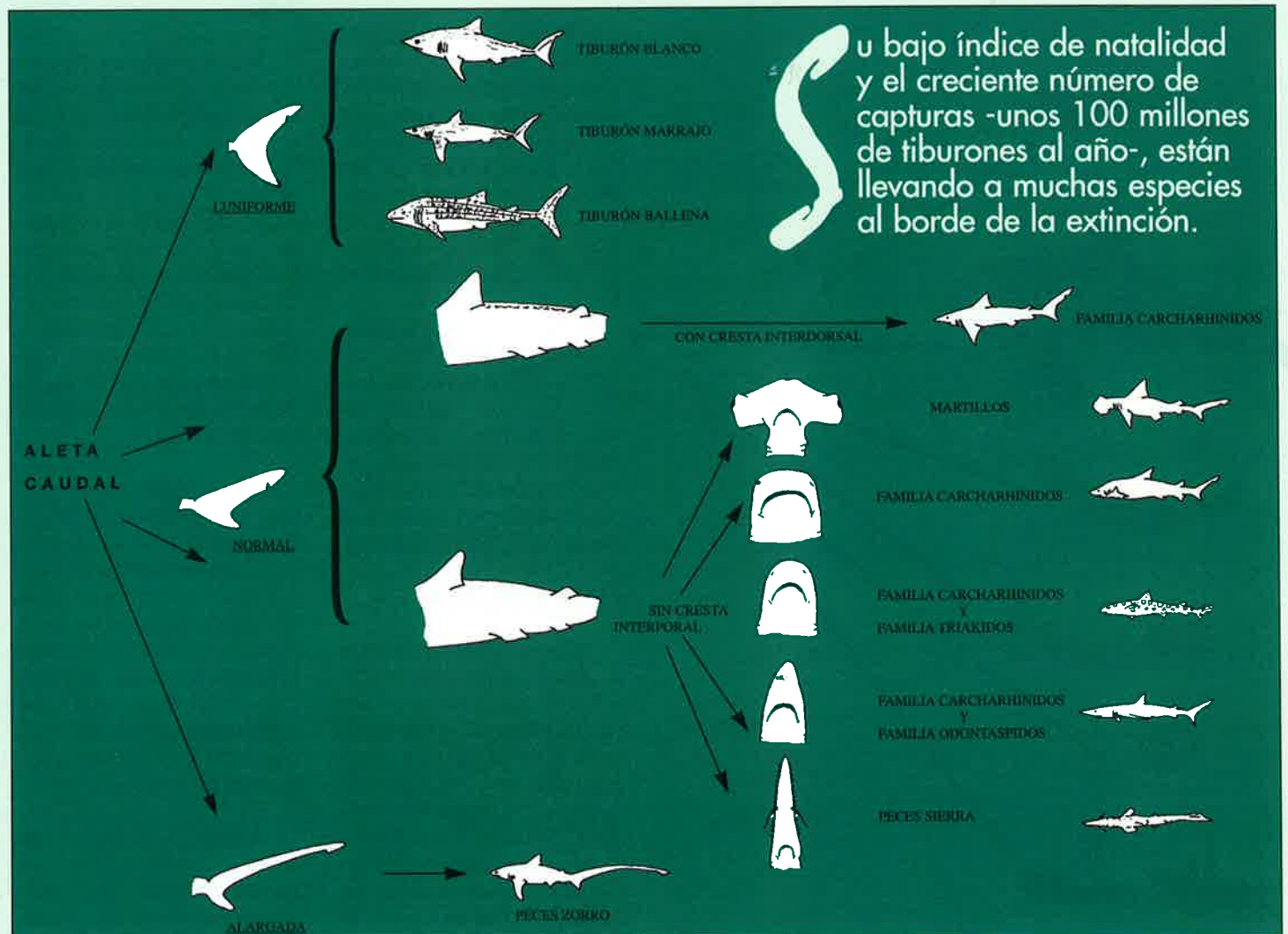
En la actualidad, son muchos los países que dirigen su actividad a esta pesquería,

por los altos beneficios que les reportan. Des tiburón se utiliza el hígado, que se transforma en aceite destinado, sobre todo, para la fabricación de cosméticos y en perfumería; el cartílago seco, en tratamientos contra el cáncer y para producir piel artificial para víctimas de quemaduras; la piel, para elaborar productos de cuero y como lija; vísceras, como alimento de peces en piscifactorías; la sangre, para la obtención de productos anticoagulantes para combatir afecciones cardíacas; la carne, muy cotizada en EE.UU., Europa Occidental, Australia y Japón; dientes y mandíbulas, como objeto de coleccionismo; aletas, para la obtención de sopas.

Precisamente las capturas para la obtención de las aletas constituye uno de los mayores



"Marrajo" a la venta en una pescadería. Su carne es muy apreciada. Un ejemplar adulto puede llegar a los 500 kilogramos.





ejemplos de despilfarro y crueldad. Después de arrancarles las aletas, el tiburón es arrojado al mar y, o bien muere desangrado, o bien se convierte en una fácil presa para otras especies o para otros ti-

burones. España, según el Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF/Adena), ostenta la supremacía entre los países europeos productores de aletas de tiburón, con más de 810.000 kilos anuales. Un im-

portante negocio, ya que un kilo de aletas puede llegar a alcanzar las 67.000 pesetas. Pedro Forminaya comenta que en Tokio, una taza de sopa de aleta de tiburón puede llegar a pagarse a 10.000 pesetas.

Frente a estos importantísimos intereses económicos, al igual que ocurre con otras especies perseguidas y en peligro de extinción, se requerirá una importante y difícil actuación para salvar a los

tiburones. La situación, además, reclama medidas urgentes. No hay tiempo que perder. Los científicos y organismos internacionales ya están sobre ellas. A pesar de la "mala reputación" que pueda tener, la especie debe ser preservada como cualquier otra. Y como casi siempre, los pescadores deben ser los principales interesados en ello. ■

Raúl GUTIERREZ

Para más información

Para la elaboración de este reportaje se ha contado con documentación aportada por Elena Coll y Pedro Forminaya, de la Asociación Española de Elasmobranchios, quienes también cedieron a MAR las fotos y gráficos que lo ilustran.

Quienes deseen ampliar u obtener más información sobre tiburones, o colaborar con los trabajos y estudios que vienen realizando, pueden dirigirse a dicha Asociación, enviando su correspondencia a la atención de Pedro Forminaya, su presidente, calle Virgen del Sagrario, 21. 3º 1ª. 28027 Madrid. ■

JOHN DEERE TAMBIEN EN LA MAR



Los motores marinos John Deere demuestran también en la mar sus conocidas cualidades de robustez, fiabilidad, bajo consumo y excepcional bajo nivel de ruidos. En aplicación como propulsores y grupos auxiliares, en una gama de potencias desde 80 a 300 CV. Disponemos de una extensa red de servicio posventa en todo el litoral español.

Transdiesel, Div. de Casli, S.A.
c/ Copérnico, 26
28820 COSLADA (Madrid)
Tel. 91-6737012 / Fax 6737412

ISO 9000



DEERE
DIESEL

X 777 ES

Esperamos su visita a la SINAVAL del 27 al 31 octubre – Stand no. 46 del pabellón 2



La pesca más rentable

PALANGRERO POLIVALENTE

Buque Palangrero Polivalente para la pesca al fresco, de fondo y pelágica.

ASTILLEROS ARMÓN.

BARCO POLIVALENTE DE BAJURA

Buque monocasco de acero para la pesca de bajura en sus modalidades de cerco y cacea.

ASTILLEROS BALENCIAGA.

PESQUERO RÁPIDO CATAMARÁN

Buque pesquero tipo catamarán con casco y cubierta fabricados en poliéster reforzado con fibra de vidrio.

E.N BAZÁN.

SIST. DE REFRIGERACIÓN PASIVA

Sistema de Refrigeración Pasiva a través de la acumulación de frigorías que permite una homogeneidad continuada en temperatura y humedad relativa.

FRIO MÓVIL.

BUQUE SWATH DE BAJURA

Buque catamarán con dos cascos de pequeña área de flotación fabricado en aluminio naval compatible para artes menores, arrastre o palangre.

TALLERES NAVALES DE VALENCIA (TANAVAL)

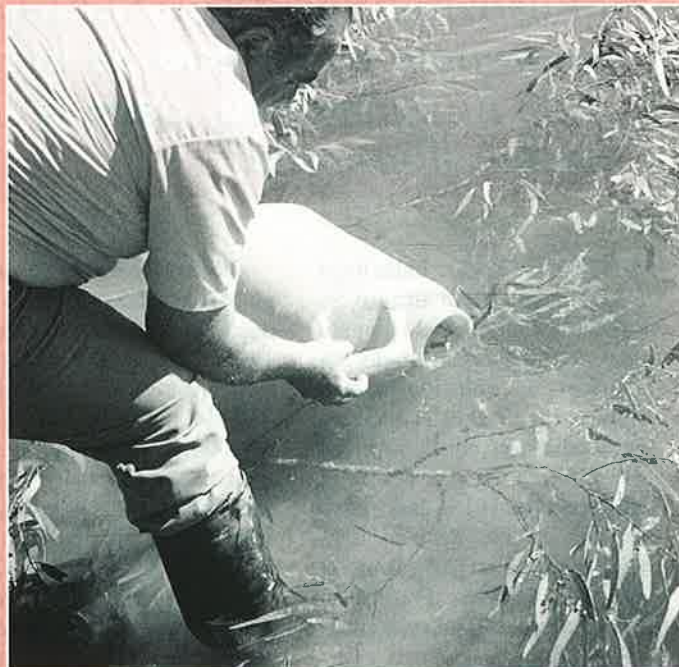


**PARA
CONSEGUIR EL
DESPEGUE
DEFINITIVO
DEL
SUBSECTOR
Y LOGRAR
MAYOR
COMPETITIVIDAD**

PLAN ESTRATÉGICO DE ACUICULTURA



Las administraciones públicas y las empresas de cultivos acuícolas trabajan ya en la elaboración de las directrices del Plan Estratégico de Acuicultura con el que se persigue identificar y resolver los cuellos de botella existentes, así como efectuar los cambios necesarios por parte de la industria y sentar las bases que permitan su desarrollo con el máximo nivel de competitividad y la optimización de los puestos de trabajo generados.



LA decisión de elaborar este Plan Estratégico de la Acuicultura española fue adoptada en la Conferencia Sectorial celebrada el pasado mes de febrero en Valencia, a propuesta de la 43ª reunión de la Junta Nacional Asesora de Cultivos Marinos (Jacumar) de 16 de diciembre de 1997. Los trabajos serán coordinados por la Secretaría General de Pesca Marítima, en colaboración con las Comunidades Autónomas y en estrecho contacto con la industria acuícola.

El Plan Estratégico -o Libro Blanco de la Acuicultura- se presenta como la herramienta necesaria para desarrollar los criterios que permitan optimizar el uso de los recursos acuáticos y aumentar la productividad industrial, con vistas a obtener productos de alta calidad al tiempo que se genera empleo. La necesidad de esta herramienta viene dada por la constatación de que la acuicultura española se encuentra en una encrucijada y precisa encontrar alguna vía para dejar definitivamente de ser un sector de futuro y convertirse en un sector consolidado en la economía nacional, so pena que la consolidación definitiva tarde tanto en llegar, que finalmente no llegue nunca. Una señal de alarma en este sentido es la evidencia de que en los últimos años países de nuestro entorno, que han entrado en el campo de la producción acuícola después que España, han irrumpido con fuerza y han superado claramente y sin excesivas dificultades la posición española.

Tomando como referencia el cultivo de dorada en los países del entorno mediterráneo europeo, en 1989 España produjo 344 toneladas, Grecia 275, Francia 240 e Italia, que había iniciado antes el despegue, arrojó una producción de 1.950 toneladas. En 1996, el último ejercicio del que se disponen series estadísticas globales, la producción de esta especie fue de 3.000 toneladas en Francia y

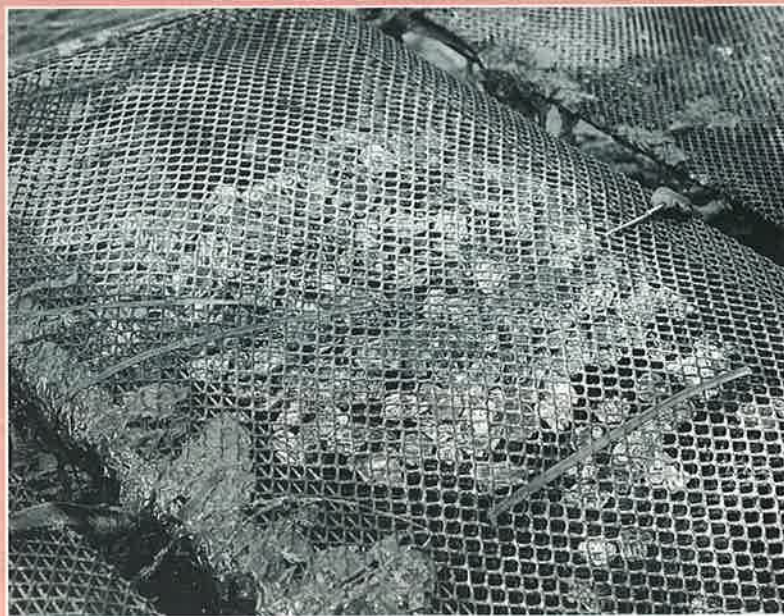
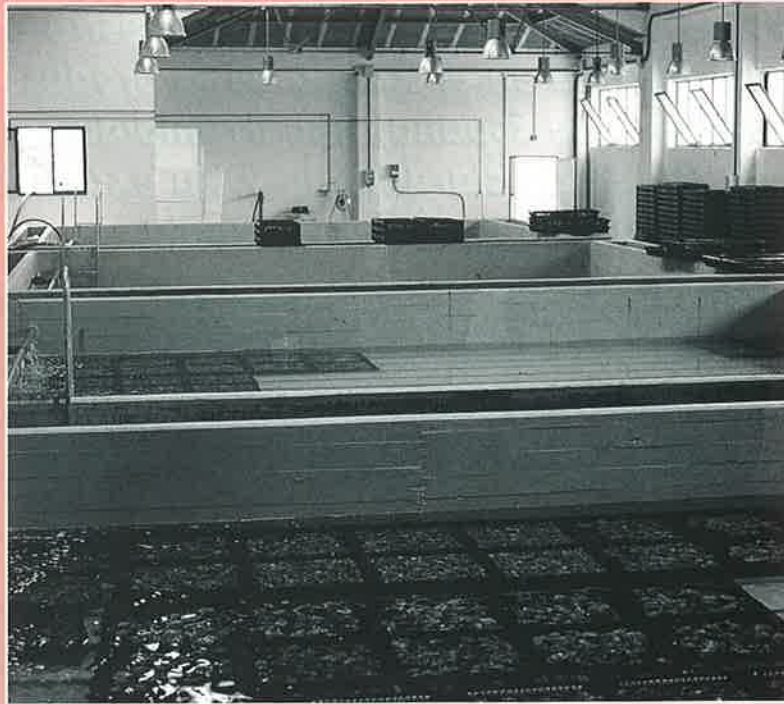


Ricardo La Porte: "La Ley de Costas contempla la actividad turística y la Ley de Aguas contempla el impacto de la actividad industrial y de la agricultura, pero la acuicultura es un hecho diferencial"

de 3.800 en España; Italia llegó a 5.000 pero Grecia alcanzó las 9.000 toneladas. En el cómputo de peces mediterráneos -dorada y lubina- la evolución ha sido similar. En 1990 el incremento de producción en España fue del 62%; en Francia del 58%; en Grecia del 191%. Italia cayó ese año un 3%. Pero en 1996 Grecia creció un 20% sobre el ejercicio anterior, Francia el 15%, Italia el 9% y España ocupó la última posición en crecimiento con el 8%.

Por otra parte, la capacidad global autorizada para la producción acuícola nacional en 1993 y el objetivo de producción fijado para 1999 fue de 270.514 toneladas, de las que 204.000 correspondían a mejillón, 29.839 a trucha y 19.800 a peces marinos. La estadística de 1997 señala una producción de 188.792,6 toneladas de mejillón, 29.000 toneladas de trucha y 7.635,8 de peces marinos, ni siquiera la mitad del objetivo de producción en este segmento.

Esta falta de despegue industrial, al margen de éxitos indudables por parte de algunas empresas y en determinadas especies, como el rodaballo, se compadece mal con las esperanzas cifradas en el sector y con el esfuerzo de modernización realizado por la acuicultura nacional, que ha pasado en pocos años, de ser un sector tradicional centrado en economías familiares y bajo desarrollo tecnológico a una industria moderna altamente tecnificada, con empresas



competitivas y un grado creciente de diversificación. Esta transformación ha sido posible por un régimen de ayudas que permitió el inicial despegue de la industria, por el desarrollo de un novedoso cuerpo legislativo, de acuerdo con la distribución de competencias en las administraciones públicas, y por apoyo y colaboración de la ciencia, al haber sido incluida la acuicultura en los planes nacionales de investigación. La aportación que la investigación científica ha

prestado a la acuicultura ha sido decisiva: ha permitido mejorar las técnicas de la reproducción y los sistemas de producción y ha ayudado a combatir eficazmente y con menor coste ecológico las patologías

La mayor cuota de producción acuícola española se centra en el mejillón, donde es líder europeo. En el segmento de moluscos además de mejillón se cultiva almeja (5.591,4 toneladas en 1997), ostras (3.387),

berberechos (3.838 toneladas) y en cantidades menores escupifia, navaja, coquina y pectínicos. La cosecha anual de crustáceos está en torno a las 200 toneladas (246,6 en 1997), entre camarón y langostino. En el segmento de peces España es el primer país productor de rodaballo con una cosecha de 1.800 toneladas en 1997 y una clara tendencia al aumento. El cultivo de salmón, para el que las costas gallegas ofrecen un excelente hábitat, ha sufrido las conse-

cuencias del *dumping* practicado por Noruega, a pesar de las medidas adoptadas por Bruselas en un intento, para las empresas españolas tardío, de proteger la producción comunitaria, y se encuentra estancado en las 800 toneladas. La cosecha de otras especies es todavía muy corta y excepto la anguila que se aproxima a las 200 toneladas/año, y las de mugilidos y túnidos que rondan las 150 toneladas en cada una de las especies, el resto -lenguado, seriola, dentón- no alcanza las 100 toneladas en conjunto. La acuicultura continental se ha orientado casi exclusivamente hacia la trucha arcoiris. Se están experimentando cultivos de nuevas especies, como el pulpo, con resultados espectaculares en cuanto al engorde, pero quedan por resolver los problemas en la fase larvaria.

Foro de acuicultura

El Plan Estratégico habrá de recoger, sin duda, las propuestas y conclusiones que vayan surgiendo del Foro de Acuicultura creado en la 42ª reunión de Jacumar en julio de 1997. Este Foro se constituyó, precisamente, para debatir con mayor amplitud y precisión las cuestiones que afectan a la acuicultura, dada su constitución abierta a la participación de las administraciones públicas, las organizaciones de productores y los organismos de investigación, de acuerdo con los temas a tratar. Hasta el momento, en él se han debatido, entre otros asuntos, la regulación del uso de productos medicamentosos, la Organización Común de Mercados de los productos de acuicultura, la implantación del seguro, las posibilidades de inversiones en Cuba, los problemas empresariales derivados de la aplicación de la Ley de Costas, la investigación y desarrollo aplicables a nuevas especies o las repercusiones de los factores medioambientales en las empresas de la acuicultura continental.

Homologación de criterios

Para los empresarios de acuicultura, agrupados en la

Asociación de Productores de Cultivos Marinos (APROMAR), la acuicultura está viviendo "un momento dulce, los problemas técnicos se han resuelto, los peces están engordando y se venden bien, pero no podemos quedarnos aquí, tenemos que ampliar la producción para cubrir la demanda que no puede satisfacer la pesca".

Desde el punto de vista empresarial, es preciso desarrollar normativa específica para este nuevo sector industrial. Actualmente existen dos puntos de fricción: la Ley de Costas y la Ley de Aguas y Vertidos. "La Ley de Costas contempla la actividad turística como la Ley de Aguas contempla el impacto de la actividad industrial y de la agricultura, pero la acuicultura es un hecho diferencial", subraya Ricardo La Porte, gerente de Apromar.

Las dificultades de la Ley de Costas derivan del concepto de bien de dominio público que ésta atribuye a la franja del litoral donde se ubican muchas de las instalaciones de cultivos y el hecho de que las concesiones para la explotación se adjudiquen por un período de tiempo de diez años, que los empresarios consideran insuficiente para rentabilizar la inversión, unido a la aplicación de un canon distinto, en cuantía y en concepto, según las comunidades autónomas. "Es preciso establecer criterios comunes para evitar el agravio comparativo que supone que un mismo cultivo tenga que pagar cánones distintos por conceptos diferentes, según que la instalación esté en Cataluña, Galicia, Andalucía o Canarias", reclama La Porte.

Otra petición empresarial es la aplicación flexible de las normas de policía sanitaria en tanto no se resuelva la calificación de zonas autorizadas. "Actualmente las Comunidades Autónomas autorizadas tienen prohibido recibir materia viva de otra que no esté autorizada, con lo que se da la circunstancia de que una in-

En los últimos años países de nuestro entorno, que han entrado en el campo de la producción acuícola después que España, han irrumpido con fuerza y han superado claramente y sin excesivas dificultades la posición española.



El objetivo de producción fijado para 1999 fue de 19.800 toneladas en el segmento de peces marinos. La producción en 1997 fue de 7.635,8 toneladas.

dustria de Galicia, que es zona autorizada, no puede adquirir alevines de Cantabria, que está en tramitación de zona autorizada, con lo que la primera se ve obligada a comprarlos a Francia o Dinamarca, cuando siempre había comprado alevines en Cantabria sin problema alguno. Sería preciso aplicar un criterio más flexible".

Con una estructura todavía reducida y, frecuentemente, atomizada, las empresas acuícolas mantienen más de 4.000 empleos directos y en 1996 exporta-

ron por valor de unos 2.000 millones de pesetas.

Canon de vertido

Un problema específico de las empresas de acuicultura continental -trucha arcoiris, tenca, anguila y esturión- es la clasificación que la Ley de Aguas hace de esta actividad entre las más contaminantes de las que hacen uso de las aguas de los ríos y la repercusión económica de esta clasificación en la aplicación de un canon de vertido acorde con

la calificación de contaminante.

La acuicultura continental viene solicitando una reclasificación de su actividad, como ya se ha hecho con otros casos, en grupos de actividades menos contaminantes y la fijación de un canon en función de la contaminación que produzca y no del caudal hidráulico que utilice, como sucede ahora. Para apoyar esta solicitud la Dirección General de Recursos Pesqueros de la Secretaría General de Pesca Marítima ha en-

ESTADISTICA DE PRODUCCION EN ACUICULTURA

ACUICULTURA MARINA

ESPECIE	1997
PECES	
Rodaballo	1.199,0
Lubina	510,6
Dorada	3.969,4
Mugílidos	152,1
Seriola	3,0
Lenguado	19,1
Túnidos	173,0
Anguila	851,0
Sallmón	851,0
Mojarra	0,1
SUBTOTAL	7.635,8
CRUSTÁCEOS	
Langostino	69,6
Camarón	177,0
SUBTOTAL	246,6
MOLUSCOS	
Almejas	5.591,4
Ostras	3.387,4
Mejillón	188.792,6
Escupina	1,6
Pectínidos	206,5
Berbercho	3.838,5
Navaja	3,6
Coquina	158,0
Pulpo	12,6
SUBTOTAL	201.992,2
Sin mejillón	13.199,1
TOTAL	209.874,6
Sin mejillón	21.081,5

ACUICULTURA CONTINENTAL

ESPECIES	1997
Trucha arcoiris	29.000,0
Tenca	168,2
Anguila	160,0
Carpa	2,0
Esturión	30,0
Cangrejo señal	1,4
TOTAL	29.362,0
TOTAL GENERAL	239.236,6
Sin mejillón	50.444,0



cargado un estudio sobre las repercusiones medioambientales de las empresas de acuicultura.

Este estudio subraya el hecho de que la legislación aplicable haya sido concebida para la industria, la agricultura intensiva o el tratamiento de los efluentes urbanos y no para la acuicultura, cuyos efluentes son muy diluidos y, en su mayoría, no tóxicos. El impacto de las piscifactorías en la calidad de las aguas viene dado por la disminución del oxígeno disuelto de-

bido al aumento de la materia orgánica, por los sólidos en suspensión y por incremento de fósforo, nitrógeno y amonio y la incidencia principal sería la sustracción de una parte del caudal del río, si bien se respetan los caudales mínimos ecológicos. Se estima, por tanto, que el canon de vertido, definido con carácter general para los vertidos industriales, con una elevada carga contaminante concentrada y en un volumen relativamente reducido, no tiene justificación en el caso de las factorías. Sin embargo, el canon de vertido se

cobra por el volumen total del efluente y no por los efectos negativos que produce sobre el medio acuático.

En este caso, no es posible hallar un referente válido en los países del ámbito europeo ya que, según se apunta también en el estudio realizado, los 17 países que han revisado su normativa en esta cuestión, los 15 de la Unión Europea, más Noruega y Hungría, reflejan un amplio abanico de situaciones, basadas en su trayectoria histórica y en sus circunstancias ambientales

y socioeconómicas. También en esta cuestión, se constata que en España las obligaciones de las piscifactorías en materia medioambiental son diferentes según la Comunidad Autónoma donde se ubiquen. Con carácter general, de acuerdo con el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, las piscifactorías abonarán a las confederaciones hidrográficas un canon de regulación de agua cuando están situadas en cauces regulados por una presa. ■

Mery Varona

LA ASOCIACIÓN ESTÁ INTEGRADA POR
MARISCADORAS GALLEGAS

AGAMAR DEMANDA UN PLAN SECTORIAL DEL MARISQUEO A PIE

El movimiento asociativo gallego ha incorporado una nueva formación: la Asociación Gallega de Mariscadoras y Mariscadores, Agamar. Formada mayoritariamente por mujeres, pretende abrir un debate sobre el futuro del marisqueo a pie que establezca las directrices para la elaboración de un Plan Sectorial.

AGAMAR es el primer paso de un ambicioso proyecto en defensa del marisqueo a pie y de recursos específicos (navaja, erizo, algas...) al que considera como un sector primordial en el desarrollo de la economía gallega desde el momento en que proporciona alrededor de 12.000 puestos de trabajo directo. Se ha constituido como asociación civil con la pretensión de servir de foro de debate en el ámbito autonómico gallego para identificar las líneas de actuación en el futuro.

Fundada el 27 de marzo pasado, la asociación celebró asamblea constituyente el 4 de abril de Villagarcía de Arosa. Un mes después había conseguido 1.800 adhesiones, individuales y voluntarias. A finales de junio contaba con 2.200 socios de los puertos de La Guardia, Bayona, Arcade, Moaña, Marín, Isla de Arosa, Vilañoán, Rianxo, Boiro, Noya, Concubión y Corme. La utilización del masculino plural es obligada en virtud de sus estatutos, aunque la realidad se corresponda con unos magros resultados: la mayoría de las inscripciones son de mujeres



-el marisqueo a pie es una actividad integrada mayoritariamente por mujeres- y el número de socios no pasa de la media docena. Agamar partió de la iniciativa de un grupo de gente vinculada al sector marisqueo y, para ponerse en marcha, se ha apoyado en la estructura -locales, personal-ofrecida por UGT. No obstante, sus promotores insisten en que la asociación tiene una capacidad jurídica plena y "cuando una persona se asocia a Agamar no se asocia al sindicato, sino a la asociación".

La presidencia de Agamar recae en Ignacio Pérez Calzado pero su secretaria general, que tiene carácter ejecutivo, está en manos de una mujer: Carmen Gallego, una histórica en el sector marisqueo, a quien todos conocen como *Mucha*, que hace las veces de portavoz del colectivo. "El marisqueo a pie tiene unas características especiales que merecen una política específica distinta al marisqueo a flote, que siempre ha sido considerado como una pesca de bajura. Agamar pretende que se contextualicen todos los sectores y se de al marisqueo la importancia que tiene", apunta, en primer lugar, la secretaria general.

El primero de los proyectos de la nueva asociación para revitalizar el sector y aprovechar el potencial de riqueza de las rías gallegas, a largo plazo, es la elaboración de un plan sectorial que contemple "todos los campos del marisqueo, desde la producción, la recogida de los moluscos, hasta que éstos se depositan en los mercados centrales de Madrid, Barcelona o Bilbao, haciendo hincapié en aspectos que hasta ahora han sido poco tratados como la rela-





ción del marisqueo con el medio ambiente, con la industria y con la investigación". Un plan que analice "la repercusión de la población que vive cerca de las zonas costeras en el comercio del marisqueo y la incidencia positiva o negativa de actuaciones de distintos departamentos de una misma administración".

Agamar ha empezado por informar en los puertos de sus pretensiones y objetivos, mientras va "solucionando los problemas individuales y colectivos y las dificultades que se presentan para realizar el trabajo". Un ejemplo de este trabajo cotidiano para resolver dificultades es la actuación en la cofradía de Arcade, donde, refiere Gallego, "el patrón mayor se negaba a tramitar a las mariscadoras la solicitud de apertura cuando, en aplicación de la Ley de Pesca, pretendían mariscar en verano, que es una época muy buena por los precios, máxime cuando los informes biológicos aconsejaban la extracción porque había recursos. Los mariscadores de a flote consideraban que sólo se podía trabajar en lo que antes era la temporada tradicional, de octubre a marzo, porque ellos el resto del año tenían otros recursos, otras pesquerías para hacer, pero las mariscadoras de a pie no tienen otros recursos". Tras algunas protestas y una reunión con el conselleiro de Pesca, en la que participó también la cofradía, y la OP 38, que gestiona el plan de pesca para la ría de Vigo, las mariscadoras pudieron empezar a trabajar a mediados de junio en la playa. "Se delimitó una zona específica para el marisqueo a pie y otra para el marisqueo a flote, de forma que ellas van a ser las que gestionen este recurso. Y así vamos, dando pasitos poco a poco... no es una tarea fácil ni de resultados espectaculares, es una tarea a largo plazo y sentando bien las bases".



AGAMAR

CARMEN GALLEGO:

■ **"Puede que ni el concepto de cofradías, ni el de organizaciones de productores, ni el de asociación, ni el de cooperativa, nos sirvan y haya que crear empresas conjuntas entre comercializadores y productores para defender nuestros productos ante la competencia de mercados externos".**

■ **"Cuando tienes una autorización en dominio público estás disfrutando de un privilegio y tienes que sacar rentabilidad económica para las personas que tienen esa concesión y que esa rentabilidad económica revierta en toda la sociedad. Nos da igual el tipo de organización, cofradía o asociación a la que se le conceda, lo que queremos es que se exija este precepto".**

■ **"Agamar pretende ser una correa de transmisión entre las necesidades que hay en el sector y el camino que hay que seguir".**

Carmen Gallego pone mucho cuidado en advertir que Agamar no nace contra nadie, sino con el propósito de aglutinar a todas las fuerzas del sector. *"A partir de ahí quizá veamos que tenemos que ir hacia formas asociativas distintas en los puertos y puede que ni el concepto de cofradías, ni el de organizaciones de productores, ni el de asociación, ni el de cooperativa, nos sirvan y haya que crear empresas conjuntas entre comercializadores y productores para defender nuestros productos ante la competencia de mercados externos"*. En Galicia la forma de asociacionismo del sector es normalmente a través de cofradías, salvo tres organizaciones de productores y una cooperativa. Gallego admite que en el mar no hay modelos de referencia, pero sí en agricultura, en las Uniones Agrarias. *"En Galicia hay asociaciones de ese tipo que están funcionando ya. Puede que tengan un matiz sindical más acentuado que la nuestra, pero el funcionamiento es parecido"*. El papel de la asociación sería el de encauzar al sector por la opción elegida. *"Pretendemos es ser una correa de transmisión entre las necesidades que hay en el sector y el camino que hay que seguir"*.

Agamar pretende aprovechar el buen momento coyuntural que atraviesa el marisqueo para impulsarlo definitivamente. Con la plena participación de las mariscadoras, que "hasta ahora habían participado muy poco porque las cofradías han prestado más atención a los problemas de la flota de bajura, quizá también porque estaban más organizados". Un ejemplo de esta desatención es de nuevo Arcade, donde *"los mariscadores son el 80% de los socios de la cofradía y hasta el año 90 no tenían derecho a voto"*. A partir de 1995, sin embargo, han empezado a participar en foros de debate,



frecuentemente promovidos por la Xunta de Galicia, a través del Plan Galicia, y de los planes de formación del Proyecto NOW. *"Ellas sienten que han perdido mucho tiempo y que toda esa información que están recibiendo ahora les puede servir para impulsar nuevos proyectos, que es lo que reclamamos en Agamar, que tengan voz en las organizaciones en las que participen y en la gestión de sus recursos"*, propone Mucha Gallego.

Agamar pretende la profesionalización del sector entendida como un concepto global, no sólo como garantía del salario mínimo interprofesional sino en la aplicación y en el desarrollo de técnicas de cultivo, en la gestión de las organizaciones y en la mentalización de la mariscadora. La

gestión de la organización debería estar encomendada también a profesionales: gestores, economistas, etc. *"Lo que no se puede mantener ya es que organizaciones que son en su mayoría económicas estén en manos de marisqueros, que tienen una capacidad de organización social y del trabajo pero que hay otras cosas que escapan a su entendimiento y que deberían ser llevadas por profesionales con una preparación específica"*.

Carmen Gallego sostiene que el marisqueo puede ser un buen campo de trabajo para las mujeres si se incorpora algo de tecnología. *"Hasta ahora se está haciendo el trabajo como el siglo pasado a base de sacho y riñón, si se aplican otras técnicas de cultivo podría dar mejores resul-*



tados económicos con una buena calidad de vida. Con frecuencia se dice que la producción biológica natural ha alcanzado el rendimiento máximo, pero hasta ahora las experiencias de cultivo son escasísimas y ese es un camino a seguir, que tiene futuro. Evidentemente no se puede aplicar el modelo de Francia, porque aquí la población está más concentrada en las zonas costeras y la presión social es mayor. No se puede mecanizar totalmente el marisqueo y dejar a un lado las personas, pero habrá que compatibilizar ambas cosas: el trabajo artesanal y la aplicación de nuevas tecnologías y la utilización de maquinaria para que este trabajo no sea tan duro”.

A finales de junio Agamar celebró su primer Consejo de

Dirección, integrado por representantes de cada una de las zonas de marisqueo de Galicia, en el que se aprobó el plan de trabajo de los próximos meses. Las resoluciones adoptadas en aquella reunión recogen las líneas de actuación asumidas por la asociación que serán trasladadas a la Consellería de Pesca, Marisqueo y Acuicultura. Capítulo principal tienen en estas demandas a la Administración gallega, la petición de la revisión de las autorizaciones y concesiones administrativas, de manera que se concedan sólo aquellas que el propio sector demuestra capacidad de gestionarlas adecuadamente, evaluando los resultados económicos y de producción obtenidos hasta ahora. En declaraciones a MAR Carmen Gallego sostenía que “a la mayoría de las

autorizaciones no se les ha sacado suficiente rentabilidad económica. Está claro que el mar es un bien de dominio público y cuando tienes una autorización en dominio público estás disfrutando de un privilegio y tienes que sacar rentabilidad económica para las personas que tienen esa concesión y que esa rentabilidad económica revierta en toda la sociedad gallega. Nos da igual el tipo de organización, cofradía o asociación a la que se le conceda, lo que queremos es que se exija este precepto”.

La nueva asociación solicita también un aumento de los efectivos de inspección pesquera en la lucha contra el furtivismo, al que considera “la lacra más importante a salvar para una organización en el sector” y que se profundice en la investigación del uso de las artes marisqueiras para valorar qué efectos produce en los moluscos y también en la investigación de nuevas técnicas de cultivo, fomentando como una salida de futuro los cultivos extensivos. Agamar pide que se invierta en la regeneración de zonas improductivas, así como en la mecanización de los trabajos de limpiezas, rareos, siembras y desdobles, para mejorar la calidad de vida de las personas que intervienen en el marisqueo, y que se fomenten los acuerdos comerciales entre sector productor y comercializador para que el valor añadido que genera esta actividad quede en los primeros eslabones de la cadena, impulsando también el establecimiento de las normativas de calidad o indicativos de origen en los productos de marisqueo y recursos específicos. Las resoluciones adoptadas por el Consejo de Dirección de Agamar incluyen la reivindicación para el colectivo de la autogestión y la libre capacidad de tomar las decisiones que les afecten. ■

Mery Varona





ASAMBLEA ANAVE 98

Tercer año de crecimiento tras un período de crisis

LA MARINA MERCANTE VA A MÁS

El Secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes, Joaquín Abril Martorell, que ostentaba la representación del Ministro de Fomento Arias-Salgado y Montalvo, ha presidido la Asamblea de la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), el pasado nuevo de julio en el Salón de Actos de la Cámara de Comercio de Madrid.

Representantes de las cincuenta y cinco principales compañías navieras españolas celebraron una reunión muy participativa sobre la problemática del sector.

El presidente de ANAVE, Alfredo Pardo, resumió los principales contenidos del año 1997 "como denso en materias legislativas y de ordenación del sector, en puertas de la liberalización de los tráficos marítimos".

Del cotejo de cifras de actividad puede seguirse que el sector naviero flexiona al alza y se moderniza tecnológicamente, crece su sensibilidad hacia las materias de seguridad y salvamento, pero requiere estímulos inversores y fiscales para reanimar sus palancas e industrias conexas a tenor de su importancia económico-estratégica.

La flota de buques mercantes de pabellón español ha acreditado un consecutivo tercer año de crecimiento en toneladas (5,6%) que acumula ya un significativo 15% desde los mínimos históricos de 1994, pero tal referencia no hace olvidar al sector del enérgico reto de recuperar los años de profunda caída. El presidente de ANAVE, Alfredo Pardo, relacionó la necesidad de nuevos estímulos al sector, recordando -al efecto- que "en 1980, la flota española tenía capacidad para transportar el 70% del comercio marítimo español, y, actualmente solo podría cubrir un 13% del mismo, lo que ha conducido a un déficit creciente de la balanza de fletes que estimamos en unos 300.000 millones de pesetas anuales... Visto desde el lado de la construcción naval, habría así mismo que reflexionarse que, mientras en el período 1975-83 las navieras espa-

ñolas generaron el 51% de pedidos a los astilleros nacionales, en el tramo 1989-97, apenas esta cuota llegó al 3,5%..."

Al justificar los resultados de este tercer ejercicio en positivo, el presidente Alfredo Pardo aludió a las mejoras, en materia de bonificaciones fiscales, que in-

*El sector
afronta la
liberalización
de 1999
remontando
ligeramente
una dilatada
crisis.*





corporó el Registro Especial de Canarias, “que acoge, hoy día, a 77 buques y 754.212 GT, un 55% de nuestro abanderamiento, y, nos hace objeto de una expectación ilusionada sobre el inminente Real Decreto que ampliará tal inscripción a todos los buques, incluso a los que realizan tráfico de cabotaje con los islas...” Calificó al REC de “instrumento básico - y el más exitoso- de la política marítima reciente”, y, se felicitó del trabajo pionero de ANAVE en la creación del mismo, “pese al clima escéptico en que fue preciso

desenvolverse entonces, hasta que sus primeros cuatro años de rodaje han demostrado que aquellos estímulos revitalizaban un sector que había perdido 350 buques y 12.000 empleos...”.

Tecnología y Seguridad, puntos fuertes del sistema

Para el presidente de ANAVE, las compañías españolas se muestran en claro proceso de dinamismo inversor, “lo que especialmente es notorio en los servicios regu-



lares de cabotaje, a los que se incorporan unidades más modernas y tecnologías de punta, con las espectaculares cifras de buques portacontenedores, que casi triplica sus toneladas en los últimos años, con lo que esto significa de mejora para la posición competitiva de las empresas". También emergen nuevas empresas en el seg-

mento de buques ferry, así como movimientos empresariales y cambios de titularidad, que no se producían muchos años atrás, tal como si existiese el pálpito general de la aludida mejora de expectativas.

El discurso de Alfredo Pardo relacionó, en este pasaje, el interés de las empresa en renovar flota con su obtención de las certificaciones del Código Internacional de Seguridad (Convenio SOLAS), de reciente vigor en España, así como toda la panoplia de medidas y seguimientos del Memorandum de París, que "nuestras autoridades y pro-



Armonizar el marco de Relaciones Laborales

El proceso liberalizador de 1999 hace urgente una referencia clara en el marco de las relaciones laborales y su correlato salarial. Las navieras españolas quieren "hacer posible el máximo de contrataciones de nacionales", pero tropieza con "obstáculos diferenciales en fuentes del Derecho Marítimo, regulaciones OIT y OMI, Convenio

STCW, respecto a sueldos, horarios, descansos y vacaciones, etc".

El adjunto cuadro ilustra de estas sensibles diferencias de trato, que -según la Comisión de Relaciones Industriales de ANAVE- urge armonizar, en pura lógica de competencia abierta.

MATERIA	TRATAMIENTO INTERNACIONAL		TRATAMIENTO NACIONAL	
	Tratamiento	Regulación	Tratamiento	Regulación
JORNADA	- Máx. 14 horas trabajo/día - Máx. 72 h trabajo/semana o, alternativamente - 10 h descanso/día - 77 h descanso semana	- Convenio OIT 180 - Futura Directiva CEE	- 12 horas trabajo/día (4 h extraordinarias) - <u>Descansos</u> 8 h/día 36 h/semana - Tope anual: 228 días	- Ley del ET - RD 1561/95
VACACIONES	- 4 semanas/año	- Convenio OIT nº 180 - Futura Directiva CEE	- 137 días/año - 0,6 días por 1 día trabajo	- Ley del ET - RD 1561/95
GUARDIAS DE MAR	- 4 h - 8 h descanso - 6 h - 6 h descanso	- Convenio OMI STCW - Convenio OIT nº 180	- 4 h - h descanso	- RD 1561/95
HORAS EXTRAS	Sin límite siempre que se respete la jornada máxima o descansos mínimos	- Convenio OIT nº 180	- 80 h - máximas/año	- Ley del ET
CONTRATO	Duración: la que las partes libremente pacten	- Acuerdo ITF	- Duración indefinida - Duración determinada - Interinaje - Fomento empleo para 45 años	- Ley del ET

Demanda un marco laboral armonizado con la UE, como fórmula competitiva en costes, y una operativa más dinámica en las ayudas a la flota.

Profesionales han conseguido que sean unos respetables puntos fuertes del sistema, lo que añade prestigio a nuestro sector, como es el caso del Plan Nacional de Salvamento y Seguridad Marítima, revisado al alza, significativamente este año”.

Valoró positivamente la entrada en vigor del Real Decreto de los Servicios Regulares de Cabotaje y las Navegaciones de Interés Público, “un subsector que se ha modernizado” y -añadió- del que “esperamos su completo desarrollo normativo, así como la regulación de los tráfi-

cos interinsulares, ya competencia transferida”, y pasó a referirse a la problemática del marco laboral, quizá la asignatura pendiente del inmediato proceso liberalizador.

Salarios y costes para competir

La apertura del mercado de tráficos de la Unión Europea sugiere al presidente de ANAVE un ámbito de preocupación general del sector, ya que “la competencia europea operará con costes sensiblemente inferiores a los nuestros, , -de no elimi-



Proyecto de directiva CEE sobre Jornada de Trabajo

Como miembro de la patronal naviera europea (ECSA) ANAVE ha participado activamente durante el presente ejercicio en la negociación con los representantes de los trabajadores a nivel europeo y con la Comisión Europea sobre la posible transposición a una Directiva comunitaria del Convenio 180 de la OIT que regula el trabajo a bordo de los buques. Si bien existe ya un acuerdo entre las representaciones de los agentes sociales, la Comisión no ha tomado aún la decisión de la figura jurídica a adoptar para efectuar dicha transposición.

El texto consensuado entre los Agentes sociales sobre esta cuestión que es clave es el siguiente:

- Los Estados parte del Convenio velarán para que:
 - la jornada laboral máxima no exceda de 14 horas en un periodo de 24 horas; y 72 horas en un periodo de siete días o, alternativamente
 - los periodos mínimos de descanso no sean inferiores a 10 horas en un periodo de 24 horas; y 77 horas en un periodo de 7 días
- Estas 10 horas de descanso se podrán disfrutar en dos periodos, uno de los cuales tendrá una duración mínima de 6 horas. Este descanso y descanso no podrán transcurrir más de 14 horas. (Nota: Esta redacción permite aplicar el régimen de guardias de 6 horas).
- Los trabajadores gozarán al menos de 4 semanas de vacaciones retribuidas al año.

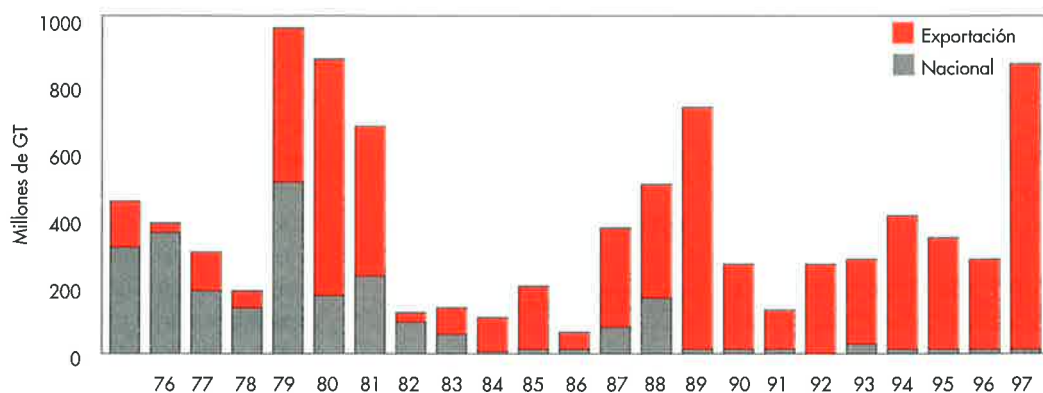
Astilleros: desproporcionada cuota hacia la exportación

La tendencia observada en los últimos años en el conjunto del mercado mundial, contrasta sin duda con la baja contratación que ha tenido lugar en la flota española en los últimos años. Así, las contrataciones de buques en astilleros nacionales para su explotación bajo pabellón español sumaron en el período 1989-1997,

únicamente el 3,5% del tenelaje total contratado en los astilleros nacionales.

Como consecuencia, se está produciendo un paulatino envejecimiento de la flota española de transporte, no sólo en términos absolutos, sino también en relación con la media mundial.

CONTRATACIÓN DE BUQUES MERCANTES EN ASTILLEROS NACIONALES





narse este diferencial- veremos reducidas sustancialmente las contrataciones de tripulantes españoles bajo pabellón nacional". Explicó los tratamientos diferenciales que soporta el sector, en perjuicio de las empresas españolas -ver Cuadro 1-, y, urgió la necesidad de "un marco laboral armonizado, que no desfigure la libre competencia ni se preste a pérdidas de calidad del servicio", postulando una negociación del conjunto que "podría ser eficaz, si adecuásemos la normativa española sobre horarios de trabajo y descansos al Convenio 180 de la Organización Internacional del Trabajo (oit), que es el standard reconocido internacionalmente y a nivel UE:

"En el fondo de toda esta problemática de orden laboral -añadió- perder la necesidad de que se reconozcan las peculiaridades de este sector, que en este momento no cuenta con una modalidad de contratación específica", porque se mostró abierto a una negociación con la Administración y los interlocutores sociales, "y, así hemos trabajado, sin muchos resultados, ciertamente, hasta ahora". Su percepción sobre este problema, al fin y al cabo, de puros costes empresariales, ha sido calificada de "acuciante", pues Alfredo Pardo la refirió a la fecha inaplazable del 1 de enero 99, que abrirá el sector a la



competencia, añadiendo, que "si se ha visto claramente que las bonificaciones de carácter fiscal y Seguridad Social han elevado el tono de nuestro sector, es inaceptable que el marco laboral no armonizado opere como un impuesto más sobre nuestros costes".

Apoyos a la renovación de flota, en línea con la competencia UE

En el último tercio de su discurso, el presidente de ANAVE ha dirigido una positiva valoración al diálogo institucional con la Administración, refiriéndose a la fluidez con que su patronal ha negociado con los departamentos de Fomento e Industria, y, fruto de la cual han funcionado los avales del Estado -hasta 4.500 millones en 1998- para la inversión en buques mercantes, tanto nuevos como usados.

Alfredo Pardo se refirió a ello como "a un paso importante, pues es la primera vez que el Estado español conce-



Alfredo Pardo asume la propuesta de Arias-Salgado, para llevar al debate parlamentario el peso económico- estratégico de la marina mercante

de directamente avales a empresas privadas, sean navieras o no", pero la implementación de este mecanismo de ayudas -además- ha recogido las demandas del sector, en materia de incentivos fiscales a la inversión en buques, principalmente a través de amortización libre o acelerada, "si bien está resultando más laboriosa de lo que esperábamos y con ciertas reservas por parte de Hacienda".

Reflexionó a los asambleístas que el sector naval debe estimular una concienciación general de su importancia económico-estratégica, y, que la opinión pública misma, entendería -de este tener- las necesidades de apoyo a la renovación de flota. Refiriéndose a la anterior asamblea anual de ANAVE, Pardo recordó una propuesta al efecto, por parte del propio ministro Arias-Salgado hacia el rango de un debate parlamentario como fórmula concienciadora, a la que dijo sumarse, estimándolo com "vía más adecuada".

Para los empresarios navieros, el referente inequívoco en la competencia europea, y, la concreción de las medidas de apoyo fiscal a la renovación de flota en aquellos países "revela que Alemania ha acrecido su pabellón en un 77% en los últimos diez años, a razón de un 6% anual, y, que Noruega aumentase 17,2 millones de GT en cinco años, al amparo de ese tipo de medidas, lo que expresa bien a las claras y a sensu contrario -porque Noruega mostró declive, una vez que se redujeron estos apoyos- la claridad de este planteamiento". ■

S. de Francisco

Flota Mercante de Pabellón Español: leve mejora del tonelaje de registro

A comienzos de 1998 integraban la flota de buques mercantes de transporte de pabellón español 213 buques, con un total de

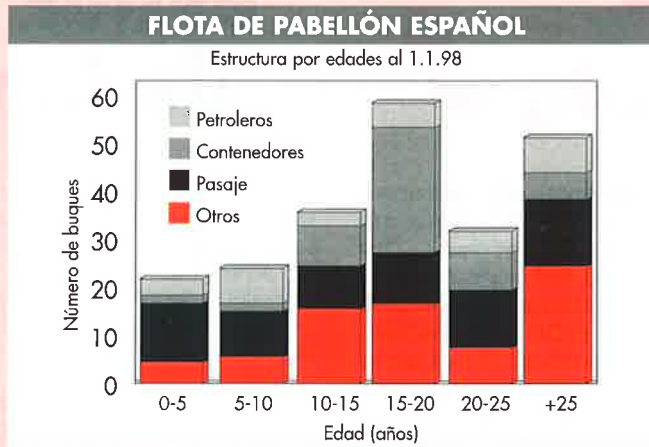
1.392.981 GT y 1.729.282 TPM. La comparación de estos datos con los relativos al 1 de enero del pasado año muestran que, pese a

la disminución en 10 unidades del número de buques, el tonelaje de registro aumentó un 5,6%.

Este aumento del tonelaje bajo pabellón español ha sido posible gracias a la última mejora, el 1 de enero de 1997, de las bonificaciones de las cargas fiscales y sociales de los buques inscritos en el Registro Especial Canario, que ha permitido mantener bajo pabellón nacional a buques cuyos tráficos han sido recientemente abiertos, como los dedicados al transporte de productos estratégicos en tráficos de cabotaje, sin que se haya exportado ninguno de ellos. Es más, en algunos casos se ha propiciado el regreso a pabellón nacional de buques que operaban en registros libres.

De esta manera, a 1 de enero de 1998, el registro canario contaba ya con 65 buques y 715.973 GT, que frente a las 540.971 GT del año anterior muestra un significativo aumento del 32,3%, debido, como se ha indicado, a la mayor representación de petroleros, que aumentaron en 6 unidades, sumando actualmente esta flota un total de 539.144 GT (un 63% más que el pasado año).

Con todo esto, el tonelaje de registro bajo pabellón español de buques petroleros ha aumentado un 15% y el de portacontenedores un 21% frente al descenso del año anterior. Sin embargo, el tonelaje de registro de gaseros y buques frigoríficos ha disminuido un 18%, manteniéndose casi constante para buques de carga general, pasaje y ro-ro. También de destacarse la inscripción bajo pabellón español de un granelero de 26.972 TPM, tras dos años sin este tipo de buques en bandera nacional. ■



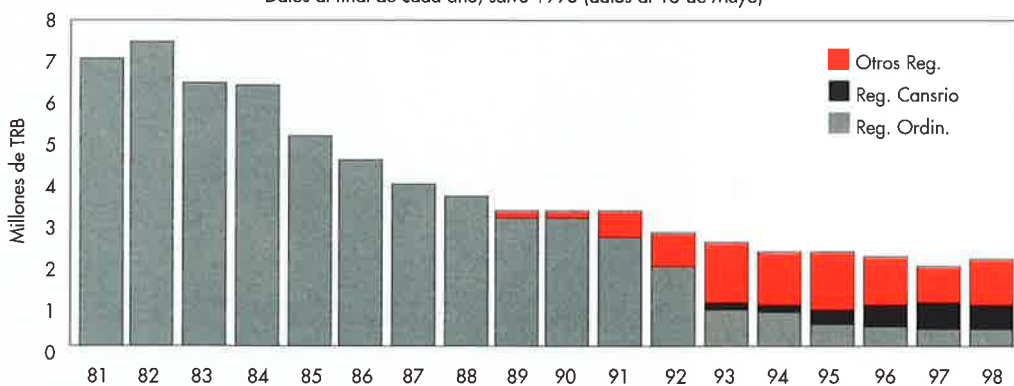
EVOLUCIÓN FLOTA BUQUES MERCANTES TRANSPORTE DE PABELLÓN ESPAÑOL

Datos al final de cada año, salvo 1998 (datos al 15 de Mayo). Bqs: Número de Buques. TRB: Miles de TRB. GT: Miles de GT

Tipos de Buques	1981		1985		1990		1996		1997		1998	
	Bqs	TRB	Bqs	TRB	Bqs	TRB	Bqs	GT	Bqs	GT	Bqs	GT
Petroleros y Obos	104	4.674	74	2.668	57	1.619	24	539	25	623	24	578
Graneleros	77	1.064	76	1.275	43	797	0	0	1	16	1	16
Carga General	263	741	182	540	92	176	19	34	18	37	19	40
Portacontenedores	58	145	61	167	43	114	17	78	18	94	19	109
Roll-on/Roll-off	40	70	51	94	48	81	36	211	35	205	36	213
Frigoríficos	49	77	45	85	21	33	13	22	11	23	11	23
Gaseros	15	58	16	69	9	25	5	17	4	12	4	12
Pasaje y Ferries	43	170	41	128	48	115	64	274	63	265	65	266
Otros	50	119	55	178	55	150	45	142	38	118	37	115
TOTAL	699	7.118	601	5.204	416	3.111	223	1.319	213	1.393	216	1.371

FLOTA MERCANTE CONTROLADA POR EMPRESAS NAVIERAS ESPAÑOLAS

Datos al final de cada año, salvo 1998 (datos al 15 de Mayo)





Los armadores piden una mayor flexibilidad en el tamaño de las capturas

Aumentan las inspecciones para evitar la pesca de inmaduros

Los pescadores de arrastre tarraconenses están furiosos: inspecciones y más inspecciones, ha sido la tónica del verano para evitar capturas de pescado inmaduro, inferior a 20 centímetros. "Son imprescindibles para preservar los recursos pesqueros", argumentaba la Dirección General de Pesca Marítima del Departament d'Agricultura de la Generalitat. Los armadores del arrastre se defienden: "Parece que todo el mundo se ha puesto en nuestra contra. Nosotros pedimos más flexibilidad con el pescado de hasta 16 centímetros, pues no es una medida exagerada". Pero no todos opinan lo mismo, pues los pescadores de otras localidades catalanas, como l'Ametlla de Mar, consideran que "las sanciones siempre son negativas, pero se necesitan porque si no, la ley no la cumpliría nadie".

DESPUÉS de dos meses de veda ecológica, impuesta por el Gobierno central a propuesta de las propias cofradías de la provincia, los pescadores del arrastre de Tarragona se hicieron a la mar con ganas, y no se pararon a medir las capturas. Sus intereses se habían visto afectados y al fin podían volver a pescar. Pero la alegría les duró poco, pues la Inspección Pesquera se presentó en la lonja a los dos días; luego el tercero y, con la cuarta inspección, llegó el escándalo. Cinco inspectores de la Generalitat y otros dos del Ministerio de Agricultura y Pesca, llegaron en el momento más inoportuno, o más oportuno, según se mire: cuando iba a dar comienzo la subasta. Los enfrentamientos verbales y casi físi-

cos, no se hicieron esperar y las consecuencias tampoco. Después de revisar las cajas de pescado y comprobar que las capturas eran inferiores a las permitidas, levantaron cinco sanciones y decomisaron 122 kilos de pescado. La guerra estaba servida y, al parecer, para todo el verano.

La Direcció General de Pesca Marítima del Departament de Agricultura, Ramaderia i Pesca (DARP), en un comunicado oficial aseguró que las inspecciones iban a continuar al mismo ritmo, pues "estas actuaciones por parte de la Inspección Pesquera son imprescindibles si se quieren preservar los recursos pesqueros del mar".

En opinión de la Inspección Pesquera, "las capturas de pescado inmaduro de la flota pesquera de arrastre de Tarragona no parecen haber disminuido, sino que han au-

mentado", según publica "Diari de Tarragona". De las cinco actas extendidas, la media del pescado aleví decomisado "no superaba los 11 centímetros de mínimo y los 17 de máximo".

La medida mínima de pesca y comercialización establecida por la Unión Europea es de 20 centímetros y la nueva ley 14/1998 de 1 de junio, se ajusta a la normativa comunitaria y establece el régimen de control para la protección de los recursos pesqueros calificando como "infracción grave la posesión y comercialización de peces, crustáceos y moluscos de talla inferior a la reglamentaria". Las sanciones que se pueden aplicar por esta práctica ilegal, pueden llegar hasta los 10 millones de pesetas.

Cuando se impuso la veda -el pasado mes de mayo y hasta finales



de junio-, promovida por las cofradías de la provincia, los pescadores de Tarragona se opusieron, aunque la respetaron. Basaban su oposición en que el fondo marino de su zona es mucho más rico que el del resto de las áreas de Tarragona, como Cambrils, L'Ametlla y la Rápita, por lo que no consideraban necesaria la veda. Además, se quejaban de llevar siempre las de perder pues la veda no se aplica a las provincias de Barcelona y Girona.

Tanto el presidente de la cofradía de Tarragona, como el presidente de los armadores de arrastre de esta localidad, se han manifestado en contra de los tamaños exigidos y de los controles exhaustivos. Proponen mayor flexibilidad y una rebaja de 20 a 16 centímetros en las capturas. "Vamos a pedir al conseller que sean más flexibles con el pescado de hasta 16 centímetros -dice Esteve Ortiz, presidente de los armadores de Tarragona-, pues al fin y al cabo no es una medida exagerada. Esta permisividad podría ir en función del total de las capturas, como por ejemplo que respeten el 10 por ciento".

Mientras los pescadores y las distintas administraciones llegan a un acuerdo, el DARP asegura que los controles van a "continuar en el futuro" para preservar los recursos pesqueros e intentar sensibilizar a los pescadores, comerciantes y consumidores, de que la venta de pescado inmaduro pone en peligro el futuro de la conservación de las especies marinas y, por tanto al propio sector pesquero. ■



Cansados de que les pongan trabas Los pescadores artesanales de Chipiona pueden abandonar la lonja

Las sesenta pequeñas empresas que forman la Organización de Productores de Pesca Artesanal de Chipiona están pensando abandonar las instalaciones de la lonja pesquera ante las numerosas trabas que les impone la Empresa Pública de Puertos de Andalucía (EPPA), dependiente de la Junta. Juan Antonio Salazar, presidente de la Organización, explicaba al "Diario de Cádiz" que "La EPPA quiere un puerto deportivo de señoritos y tenernos a nosotros en la parte marginada. Mientras a los pescadores se les niega el agua potable, los deportivos tienen cada uno su propio grifo, y hemos visto regar los barcos deportivos cuando había escasez de agua".

PERO sus problemas no son sólo de marginación. Tras una reunión celebrada recientemente, la EPPA reclamó a los pescadores una deuda de 3,5 millones de pesetas por el alquiler del edificio en el que se encuentra la lonja, una cantidad que, a juicio de la Organización, en este momento no pueden asumir. Acaban de sufrir unas

pérdidas de 20 millones de pesetas por la avería de la fábrica de hielo que la EPPA les atribuye, aunque los pescadores aseguran que se ocasionó en unas pruebas realizadas por esta empresa pública que depende de la Junta de Andalucía.

Las sesenta pequeñas empresas productoras desean que la EPPA les perdone esta deu-

da y, de no conseguirlo, están dispuestas a dejar la actual lonja si el Ayuntamiento de Chipiona les ayuda a buscar otro local en el que desarrollar su actividad.

Todo este cúmulo de problemas hace que los pescadores se estén planteando "dar la llave a la EPPA e irnos a vender a la calle".

Pescadoras artesanales

Un total de 90 mujeres de cinco municipios costeros andaluces recibirán, a partir de septiembre, formación cualificada a través de unos cursos específicos sobre el sector pesquero artesanal. Estos cursos forman parte de una iniciativa comunitaria denominada "Proyecto Garum" y su objetivo es mejorar la situación económica y aumentar la calidad de vida de las familias que dependen de la actividad de la pesca artesanal.

El programa se desarrollará en los municipios de Isla Cristina (Huelva); La Línea (Cádiz); Vélez-Málaga (Málaga); Motril (Granada) y Carboneras (Almería), poblaciones, todas ellas, en las que la pesca representa un importante peso dentro de la economía de la localidad.

De cada municipio se ha seleccionado a 25 mujeres que pertenecen a entornos familiares del sector pesquero artesanal. El destacado papel de estas mujeres en la economía familiar, se verá rentabilizado mediante una profesionalización de la gestión empresarial y comercialización de los productos pesqueros. ■

Arrecifes artificiales contra la pesca ilegal de Conil

Sólo son cuatro barcos, los que faenan de forma ilegal en la zona de pesca de Conil, pero los suficientes para dañar los recursos pesqueros. Por este motivo, el Ministerio de Agricultura y Pesca, va a sumergir en esta zona, a partir de septiembre, 510 arrecifes artificiales que se están construyendo en Barbate, para acabar con la pesca ilegal mediante redes de arrastre, modalidad que esquilma el caladero.

La cofradía de pescadores de Conil afirma que los arrastreros que faenan de forma ilegal, no son de esta localidad; proceden de puertos onubenses y, en ocasiones, hay alguno de Sanlúcar de Barrameda. Estos pesqueros, no sólo faenan en zonas prohibidas, sino que capturan gran cantidad de peces inmaduros que descargan en el mismo puerto de Conil a horas intempestivas y se llevan la mercancía sin pasar por lonja, ni por el control sanitario.





Propuesta solidaria entre pescadores en activo, cofradías y Administración

Fondo de Compensación para los pescadores jubilados

El sindicato CIG ha elaborado una propuesta para crear un fondo de compensación para marineros jubilados, mediante aportaciones de los pescadores que siguen en activo y subvenciones de la Administración, con el fin de evitar el furtivismo y los enfrentamientos entre los marineros. Para que esta iniciativa llegue a buen puerto, la Gestora Nacional de Pensionistas y Jubilados de la central nacionalista reclama también la participación de las cofradías de pescadores.

EL planteamiento de la CIG, según publica "La Voz de Galicia", pretende aunar los intereses de los pescadores en activo, que faenan en el litoral gallego, con los de los jubilados, quienes se ven obligados a recurrir al furtivismo con el fin de complementar sus bajas pensiones. La iniciativa de la CIG se articula mediante la incorporación de un fondo de

compensación que complementa las rentas bajas de los marineros jubilados. Para ello pide la intervención de la Xunta, los gobiernos locales gallegos y las cofradías de pescadores, además de la de los propios interesados.

A juicio del sindicato, los pescadores en activo podrían contribuir a ese fondo con una parte razonable de su pesca

diaria, siempre que su "gesto" estuviera compensado mediante una reducción de tasas al pasar por la lonja. El CIG está convencido de que esta medida acabaría con el permanente enfrentamiento entre los dos colectivos.

Se trata, pues, de una iniciativa solidaria, en la que las administraciones no pueden quedar al margen, como se han encargado de señalar en su propuesta: "En ningún caso -dicen- el fondo de compensación deberá recaer exclusivamente sobre los ocupados, que no podrían soportar su elevado coste".

La Consellería de Pesca podría contribuir al proyecto estudiando la forma de aplicar a los pescadores en activo

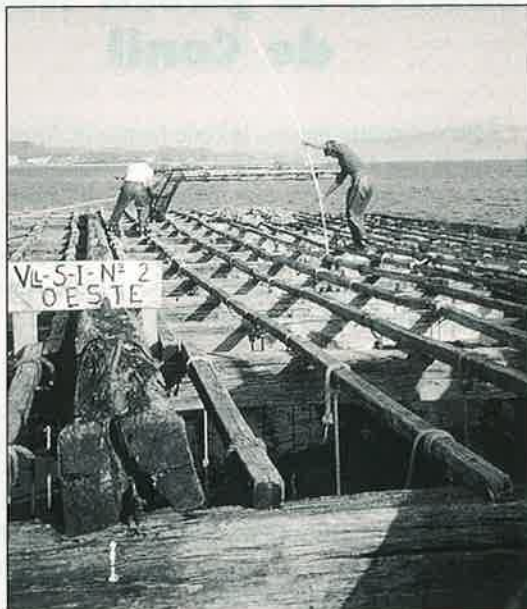
un incremento de los coeficientes reductores de hasta el 0,3% para mejorar sus condiciones de cálculo de la base reguladora, "teniendo en cuenta que hay pocos trabajos que superen las penosas condiciones que tienen que soportar los marineros de bajura", añade el proyecto del sindicato.

Las cofradías también tienen que poner su granito de arena. El CIG propone que sean las gestoras de los acuerdos entre activos y pensionistas. En su opinión, "éstas deberían recuperar para bien de todos el principio en atención al cual fueron constituidas: la defensa de sus miembros, en especial de aquellos que afrontan situaciones de mayor precariedad". ■

Galicia: Número uno en cultivos marinos

GALICIA se encuentra a la cabeza de la Unión Europea en cultivos marinos, según los datos facilitados por la Consellería de Pesca, Marisqueo e Acuicultura de la Xunta. Las bateas gallegas de mejillón produjeron el pasado año 190.000 toneladas, el 97% del total registrado en España y el 50% del que se produce en el mundo.

Los cultivos marinos de rodaballo también experimentaron un considerable aumento. Galicia cuenta con nueve instalaciones dedicadas al engorde de este pescado y el pasado año su producción se elevó a 1.663 toneladas, y sus ventas ascendieron a



2.194 millones de pesetas. Asimismo, Pesca ha autorizado la puesta en marcha del sistema "Aquacría" en Cambados, con el que pretende optimizar el cultivo de rodaballo y maximizar su rentabilidad. Este sistema permite producir el "rodaballo ecológico", pues se prescinde de vacunar a los ejemplares.

Por su parte, el salmón cultivado alcanzó las 851 toneladas, gestionadas por cinco empresas que obtuvieron 421 millones de pesetas en ventas. La producción de salmón está apoyada hasta un 60% por la Xunta para contrarrestar el descenso de capturas en pesca y las trabas para nuevos caladeros. ■



Unas elecciones anuladas desencadenan la lucha por el mando

El "culebrón" de la Cofradía de los Cristianos

Un verdadero "culebrón" se ha vivido en la Cofradía de Pescadores de Los Cristianos durante el mes de agosto. Los ánimos se caldearon más que la temperatura ambiente por culpa de unas elecciones anuladas; de un censo que no estaba en condiciones; de un patrón mayor que quería seguir siéndolo; y porque nunca llueve a gusto de todos y los conflictos se desencadenan solos.

La historia comienza cuando la Viceconsejería de Pesca decide anular las elecciones de la Cofradía de Los Cristianos por haber detectado

fallos en el censo y durante el proceso electoral. Por esa razón, se inicia un período de elaboración de un nuevo censo y se decide que representantes de las dos

planchas que se van a presentar a las elecciones, junto con una comisión gestora formada según dicta la normativa vigente, supervisen el proceso para asegurar que todos los pescadores ejerzan su derecho al voto. Además, la comisión gestora es la encargada de repetir el proceso electoral en la Cofradía de Pescadores.

La creación de una comisión gestora para dirigir los asuntos de la Cofradía, llevaba aparejado el

cese del patrón mayor, Celestino Alayón, -en funciones al haber sido anuladas las elecciones- y la entrega de las llaves de la Cofradía a la comisión. Pero Alayón no estaba de acuerdo con casi nada y decidió que no entregaba las llaves "del reino" mientras no se lo pidieran los pescadores, y menos "a una comisión gestora cuyo presidente es una persona de El Hierro y no de esa Cofradía". Con este argumento como bandera, convocó una asamblea, según unos ilegal, según otros necesaria para comprobar el apoyo con que contaba el patrón mayor en funciones.

La Asamblea se preveía tormentosa y no defraudó: se hacía oír el que más chillaba. Resultado: Alayón pidió a la Asamblea que le ratificara en su puesto, lo que ocurrió por aclamación, sin que hubiera un recuento de votos. Este "resultado" le sirvió para no abandonar el cargo. "Me iré cuando yo lo decida o cuando los pescadores me echen, no cuando lo quiera un señor de El Hierro o cuando lo mande la Viceconsejería", dijo, y confirmó que la Cofradía Nuestra Señora de las Mercedes de Los Cristianos se seguirá gestionando por el mismo equipo de siempre.. hasta las próximas elecciones. O hasta que los Tribunales decidan, a partir de septiembre, quién tiene la razón.

Pero de momento, la Cofradía de Pescadores de Los Cristianos tiene dos patrones mayores que se acusan mutuamente de ocupar el cargo de forma ilegal: uno es Celestino Alayón, patrón mayor desde hace dos décadas y recientemente destituido al ser anuladas las últimas elecciones de la Cofradía; el otro, Fernando Gutiérrez, de El Hierro, y, por elección de la Comisión Gestora, responsable en funciones de la Cofradía de pescadores. ■



El ayuntamiento abre una empresa para crear empleo

El Ayuntamiento de la Villa y Puerto de Tazacorte (La Palma), ha impulsado, a través de su Agencia de Empleo y Desarrollo Local, una iniciativa laboral de ámbito local consistente en la creación de una empresa de servicios marinos para generar puestos de trabajo y ofrecer nuevas salidas profesionales a sus ciudadanos, según informa "El Día" de Tenerife.

Gracias a esta idea, se constituirá en el Puerto de Tazacorte, en terrenos de propiedad municipal, una empresa que ofrezca carpintería de ribera, trabajos de fibra y ferretería de artículos marinos por medio de una Sociedad

Limitada Laboral, que en un principio generará cuatro puestos de trabajo estables.

Para la puesta en marcha de este proyecto, el Instituto Nacional de Empleo (INEM) aportará una subvención de 2.800.000 pesetas, y el Ayuntamiento 250.000 pesetas. Con esta iniciativa, apoyada por las dos instituciones no sólo económicamente, sino agilizando la tramitación de los requisitos necesarios, se pretende fomentar las iniciativas empresariales. Hasta ahora en Tazacorte, que cuenta con un puerto pesquero, no existían sociedades de este tipo, ya que los artesanos que fabrican carpintería de ribera, trabajan de forma individual. ■



El centro donostiarra Azti, el IEO y el francés Ifremer, en "Juvesa 98"

Investigan el comportamiento de los peces juveniles

De COSTA a COSTA



Ocho científicos, a bordo de dos barcos equipados con diversos sensores, participarán en la campaña "Juvesa 98" que, junto a un avión con dos sensores más, estudiarán la situación y el comportamiento de los peces de menos de un año, los llamados juveniles. Las especies con las que se llevará a cabo este proyecto serán la anchoa, el verdel, el chicharro y la sardina.

La campaña se desarrollará entre el 6 y el 17 de septiembre y en ella trabajarán de forma conjunta el Instituto Tecnológico, Pesquero y Alimentario (Azti), de San Sebastián, y su homónimo francés, Ifremer; los Institutos Español y Portugués de Oceanografía y el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA), que

aporta el avión para detectar a los peces. De los ocho científicos que participan en el programa -cuatro en cada barco-, cinco pertenecen a Azti y tres al Ifremer. Las zonas elegidas, según publica El Mundo del País Vasco, son el Golfo de Vizcaya, la costa gallega y la costa portuguesa, lugares donde se sabe que existe una importante distribución de juveniles.

"El Saltillo", una histórica goleta Primer buque escuela de Euskadi

El muelle que los astilleros Zamakona tiene cerca del puerto pesquero de Santurtzi, fue escenario de la botadura oficial de la primera aula flotante de Euskadi, un magnífico velero de época que se conserva en el País Vasco, el motovelero "El Saltillo". Esta embarcación de recreo, cargada de historia, servirá para que los estudiantes de la Escuela Superior de la Marina Civil, conocida como Escuela Náutica de Portugalete, realicen sus prácticas de navegación. En él, también podrán "practicar" los alumnos y alumnas universitarios en las ramas de Biología y Geología Marina.

"El Saltillo" perteneció a Don Juan de Borbón, Conde de Barcelona. A bordo de esa goleta, el padre del Rey Juan Carlos y Franco mantuvieron la entrevista en la que se decidió que la educación del entonces príncipe se llevaría a cabo en España. De ahora en adelante, serán estudiantes de náutica los que se encarguen de pilotar este histórico velero.

Mercedes Herrero, directora de la Escuela Náutica, fue la madrina del primer buque escuela de Euskadi. En el momento, de romper contra el casco la típica botella de champán, se encontraban junto a ella el consejero de Transportes y Obras Públicas del Gobierno vasco y el rector de la Universidad del País Vasco, organismos que han sufragado junto al de Educación, los cerca de 160 millones de pesetas que ha costado restaurar la embarcación.

"El Saltillo" es un velero de dos palos y bauprés con cubierta de madera de teka y casco de acero, que apareja velas cangrejas en el palo mayor y vela marconi en el palo mesana. Su exterior es una reproducción fiel del barco que se construyó en 1932 en los astilleros Vries-Lentch de Amsterdam. Los trabajos de reparación de esta goleta han sido una verdadera labor de artesanía que ha durado tres años, pues la mayor parte de sus piezas han tenido que fabricarse una a una. ■

Los dos barcos participantes en el proyecto, utilizarán sensores CTD que miden, a lo largo de una columna de agua, la temperatura y la salinidad, a los que se han añadido otros sensores como un fluorómetro para medir la concentración en clorofila y un transmisor para medir la calidad óptica de las aguas. El avión del INTA está dotado con dos sensores, el Dacdalus y el Lidar. El primero de ellos detecta las características medioambientales del medio marino, como son las clorofilas, los sedimentos que haya en la suspensión y la temperatura superficial del mar. El Lidar emite un láser que localiza los bancos de peces.

En "Juvesa 98", se pretende estudiar la distribución y comportamiento de los juveniles, así como su cantidad. Se trata de una campaña experimental de desarrollo de una metodología para el estudio de las especies citadas y, a juicio de la representante de Azti, Yolanda Sagarrainaga, "una vez que se conozca a estos juveniles, se podrá estimar cómo se va a comportar la población de estos pelágicos cuando entren en las pesquerías". ■

Funciona dentro del Centro Radiomédico del Instituto Social de la Marina



UNIDAD DE SEGUIMIENTO Y REPATRIACIÓN PARA LOS MARINEROS ESPAÑOLES

Puede ser que alguno de vosotros cuando haya vista el título de este trabajo se haya preguntado ¿qué es esto de Unidad de Seguimiento y Repatriación? Esta Unidad es una iniciativa y aspiración de personas que trabajan en el Centro Radiomédico del Servicio de Sanidad Marítima y responde a una inquietud quizá personal pero no por ello menos importante con el fin de conocer el resultado de los procesos que necesitaron la ayuda y apoyo del Centro Radiomédico.

EL CRM (Centro Radiomédico) cumplirá al año que viene 20 años de su puesta en marcha. Empezó su andadura el día 1 de Mayo de 1979 y desde entonces ha atendido más de 77.000 llamadas con un total aproximado de unas 35.000 casos clínicos. Durante estos 20 años los médicos que fueron pasando su-

cesivamente por él siempre comentaban que no poder ver directamente al enfermo ni poder hacerle una exploración ocasionaba que la historia y el caso quedara sin un diagnóstico definitivo, dejándoles la sensación de actividad incompleta.

Aunque esta opinión siguió vigente en el ánimo del





CRM no ha sido hasta el mes de Diciembre del año pasado cuando se ha empezado a dar vida a la idea de hacer una Unidad de Seguimiento y Repatriación.

Esta Unidad se ocupa y va a seguir ocupándose de completar, a pesar de las dificultades inherentes a cada caso, las historias sobre todo de los tripulantes a los que ya sea por enfermedad o accidente, el CRM les aconseje la evacuación a tierra, porque se supone que al ser visto en tierra por un profesional sanitario los datos médicos que se puedan aportar serían de gran utilidad no sólo para completar su historial lo que podría proporcionar la satisfacción de trabajo bien hecho sino que podría servir, así mismo, de orientación para sucesivas llamadas.

los que el CRM ha aconsejado su evacuación a tierra la Unidad se pone en contacto con las personas, Entidades y Organismos que han entrado en contacto con el tripulante con el fin de recabar información sobre su situación. Busca los números de teléfono o dirección del Centro Sanitario o médico que haya atendido al tripulante con el fin de solicitarles que nos proporcionen información médica sobre la situación del tripulante.

Hasta ahora hemos contado con la colaboración inestimable de las representaciones diplomáticas españolas en los puertos donde fueron dejados los tripulantes, también las consignatarias en esos puestos nos han ayudado mucho a la hora de conseguir información de los Centros Sanitarios donde los tripulantes han sido atendidos.

¿Cómo funciona esta Unidad? Una vez conocidos los casos a

Una vez que conseguimos ponernos en contacto con el Centro, Hospital u otro lugar donde se encuentre el tripulante, tratamos de hablar con el

Nº páginas incluida ésta :

A:

Nº fax:

Tel:

De: Instituto Social de la Marina

Dentro de las actividades del Centro Radiomédico del Instituto Social de la Marina, se cuenta con una Unidad de Seguimiento y Repatriación, cuya actividad consiste en recabar información de los tripulantes que por haber sufrido un accidente o una enfermedad se les aconseja ser vistos en tierra.

Esta información que Vds. nos facilitan contribuye a completar la historia clínica del tripulante con todo el beneficio que ello conlleva.

Por todo ello le agradeceríamos recibir informe médico de:

Nombre:

Buque:

Fecha de evacuación:

Gracias anticipadas. Aparentemente

Fdo. Elena G. Acebes - Unidad de Seguimiento y Repatriación
A.T.S./D.U.E.

Con esta iniciativa, el organismo da otro paso para estar más cerca de cada tripulante de un barco cuando tenga un problema sanitario

EVACUACIONES: SEGUIMIENTO.

DATOS PERSONALES

DNI 1º APELLIDO 2º APELLIDO NOMBRE F. NACIM. P. TR.

BUQUE H.C. F. EVAC.

E/A MED. E. REPA

PUERTO PAIS

CONTACTO TELEFONO

MOTIVO DE LA CONSULTA

INF. MEDICA POSTERIOR C.I.E.

C.I.E.

DR.

TEXTO LIBRE

personal sanitario que le haya atendido y que pueda darnos información médica del caso y también, siempre que sea posible, hablamos con el marinero, le preguntamos como se encuentra, si quiere que nos pongamos en contacto con su familia, si necesita alguna cosa, etc...

A la hora de poner en marcha el seguimiento de las evacuaciones nos encontramos con dificultades de todo tipo que hay que ir superando sobre la marcha. Algunas de ellas se repiten en casi todos ellos, la más frecuente es la diferencia horaria. En este momento se podría recordar una llamada que se hizo al Consulado de España en Guayaquil (Ecuador) a la que contestó la voz soñolienta del cónsul diciendo ¡Vd.. perdone, pero, ¿sabe que aquí son las 5 de la mañana?!

Otro aspecto también importante del seguimiento es la necesidad de hablar distintos idiomas. Los barcos españoles faenan en zonas en la que se habla, a parte del español, francés, inglés y portugués. La comunicación con la persona que está al otro lado de la línea es mucho más fluida y más rica y se consigue mucha más información hablando en el mismo idioma de la persona que te la facilita que si no es así.

Nos encontramos con casos en que el marinero no puede entrar en contacto con su casa por problemas de idioma y la Unidad trata de facilitarle la comunicación con su familia. Cuando un marinero se encuentra en un puerto que no entiende el idioma y no se puede poner en contacto con nadie conocido y aparece la Unidad hablándole en su idioma y diciéndole que no se preocupe que van a tratar de mandarle pronto para casa y que van a intentar que su familia se ponga en contacto con él, la voz de satisfacción del marinero compensa de todos los esfuerzos realizados.



En las evacuaciones, el CNCS (Centro Nacional de Coordinación y Salvamento) tiene un papel realmente importante. Su ayuda es fundamental, no sólo para la realización de la evacuación en sí, consiguiendo el medio más rápido de transporte ya sea lancha o helicóptero, poniéndose en contacto con los Centros de otros países que tienen los mismos cometidos de rescate y evacuación, sino facilitándonos el punto de arranque para el seguimiento de la evacuación proporcionándonos el lugar y muchas veces el teléfono donde el tripulante quedó ingresado o está siendo atendido. Los médicos que trabajan en el CRM todavía recuerdan de vez en cuando el problema

que significaba conseguir una evacuación con los helicópteros antes de la entrada en funcionamiento del CNCS.

¿Qué pasos se siguen a la hora de hacer un seguimiento? Cuando se comienza el trabajo por la mañana se recogen los datos de todas las historias que han sido causa de una evacuación. Se leen y se estudian para ver de qué manera se puede llegar al centro donde el tripulante ha quedado ingresado. Esta primera parte es mucho más fácil si el CNCS ha sido el encargado de la evacuación porque posiblemente ya sabremos donde se encuentra. Si no es así tendremos que ponernos en contacto con armadores, consignatarios o represen-

taciones diplomáticas que nos puedan ayudar en esta labor.

Una vez conseguido el teléfono del lugar donde está el enfermo se llama, nos identificamos y pedimos hablar con el profesional sanitario, ya sea enfermera o médico que haya atendido al tripulante.

Esto dicho así parece fácil pero, no lo es, hay que repetir la identificación y los datos una y otra vez a cada persona que atiende el teléfono, también nos podemos encontrar con Centros que no aceptan dar información por teléfono. Realmente esto es correcto, efectivamente no se debe dar información médica por teléfono a alguien al que no se conoce. En ese caso enviamos un fax identificándonos y explicando el motivo por el que se pide la información. Debemos decir que siempre hemos recibido contestación a estos faxes con la información médica del tripulante.

Para poder aprovechar la información conseguida y realizar los estudios estadísticos necesarios sobre la actividad de la Unidad, se ha puesto en marcha una base de datos informática en la que se introducen los datos que entran a forma parte de la evacuación. Dentro de esta base de datos es un tema prioritario los contactos que se realizan para poder llegar a la información que nos es de utilidad ya que de esa manera se está elaborando una agenda que nos ayudará en sucesivas evacuaciones.

Esperamos que nunca tengamos que ser evacuado por un problema sanitario, pero si alguna vez te ocurre y te llega una llamada diciéndote que es la Unidad de Seguimiento del Instituto Social de la Marina, ahora podrás saber qué hacemos y por qué lo hacemos, nuestro objetivo es mejorar la asistencia a bordo y hacerte llegar un mensaje de solidaridad. ■

Elena García Acebes

Sanidad a bordo

Aunque siempre es menor el número de mujeres que de hombres que suelen navegar bien en buques de pasaje y sobre todo en la flota mercante o de la pesca, no son infrecuentes los casos de problemas ginecológicos a bordo. En este artículo nos acercamos a algunas de estas situaciones que se pueden plantear y se ofrecen consejos sobre las medidas que se deben adoptar.

ENFERMEDADES GINECOLÓGICAS A BORDO

URGENCIAS GINECOLÓGICAS

■ Con dolor pélvico (zona baja del abdomen) y embarazo:

* Primero recordar que toda mujer en edad fértil puede estar embarazada sin saberlo, sobre todo si se trata de mujeres con menstruaciones irregulares y fecha de la última regla anterior a cuatro semanas, o mujeres con el último período menstrual más leve y breve que normalmente.

A) Aborto:

Considerarlo en toda mujer en edad fértil con dolor pélvico o hemorragia.

La mayoría ocurren a las 8-9 semanas de gestación.

Clínicamente primero hay un sangrado mínimo, intermitente o continuo (si se queda ahí se trata de *amenaza de aborto*), se sigue de sangrado mayor con coágulos y tejido gestacional (ya se trata de *aborto en evolución*) y luego dolor cólico (pulsos o latigazos) en la línea media abdominal.

Aconsejado en *amenaza de aborto*: acudir a urgencias cuanto antes, reposo en cama, abstenerse de relaciones sexuales, evitar tampones son signos de mala evolución: hemorragias intensas, dolores cólicos, mareos a la incorporación, fiebre y escalofríos.

En *aborto complejo* vigilar sangrado abundante o maloliente o fiebre.

B) Tras aborto **RETENCIÓN DE LOS RESTOS DE LA CONCEPCIÓN:**

Es un foco de infección grave.

Clínicamente se manifiesta como hemorragia continua y purulenta, con dolor cólico, fiebre, náuseas, y malestar general.

El tratamiento incluye hospitalización, antibióticos y legrado quirúrgico.

C) EMBARAZO ECTÓPICO:

Embarazo fuera de la cavidad uterina.

Es una de las tres urgencias ginecológicas más graves, que ponen en peligro la vida, junto con el quiste ovárico hemorrágico roto y absceso en trompa roto.

Clínicamente aparece como dolor abdominal agudo, intenso, a un solo lado del abdomen, con falta de regla en fecha y hemorragia vaginal anormal, la temperatura en un 20% de los casos se eleva por encima de los 38°C.

■ Con dolor pélvico y sin embarazo

* Pueden ser causas múltiples no ginecológicas, como por ejemplo apendicitis.

Entre las **CAUSAS GINECOLÓGICAS** cabe reseñar:

A) DOLOR INTERMENSTRUAL:

Es propio de los ciclos en los que se ovula.

En mujeres con ciclos regulares de 28-33 días, suele ocurrir entre los días 14-16 del ciclo.

Clínicamente: dolor unilateral, leve-moderado, de duración inferior a un día, con o sin sangrado mínimo.

B) ENDOMETRIOSIS:

Es tejido de revestimiento uterino ("su primera piel") en lugares donde normalmente no lo hay, generalmente en ovario.

Clínicamente cursa con dolor agudo antes de la regla en anexos

o pelvis, acompañado de dolor con la regla, que va empeorando, y dolor con el coito.

De grave riesgo es la rotura del ovario.

C) HEMORRAGIA

ANORMAL, sin embarazo:

Primero habría que destacar aborto, embarazo ectópico y rotura de cuerpo lúteo.

Suele ser **indolora**, salvo la ocasionada por traumatismo (de ellos el de vulva y vagina puede ser con sangrado intenso y tensión baja).

Puede ser por enfermedades ginecológicas que requieran cirugía, o por alteraciones de la coagulación sanguínea (este último caso se manifiesta como hemorragia grave). Requieren estudios y seguimiento.

D) ENFERMEDAD INFLAMATORIA PÉLVICA:

Se trata de una infección grave del aparato ginecológico, que puede originar graves secuelas de infertilidades y otras; en caso de ocurrir en el embarazo menor de 12 semanas, puede originar abortos.

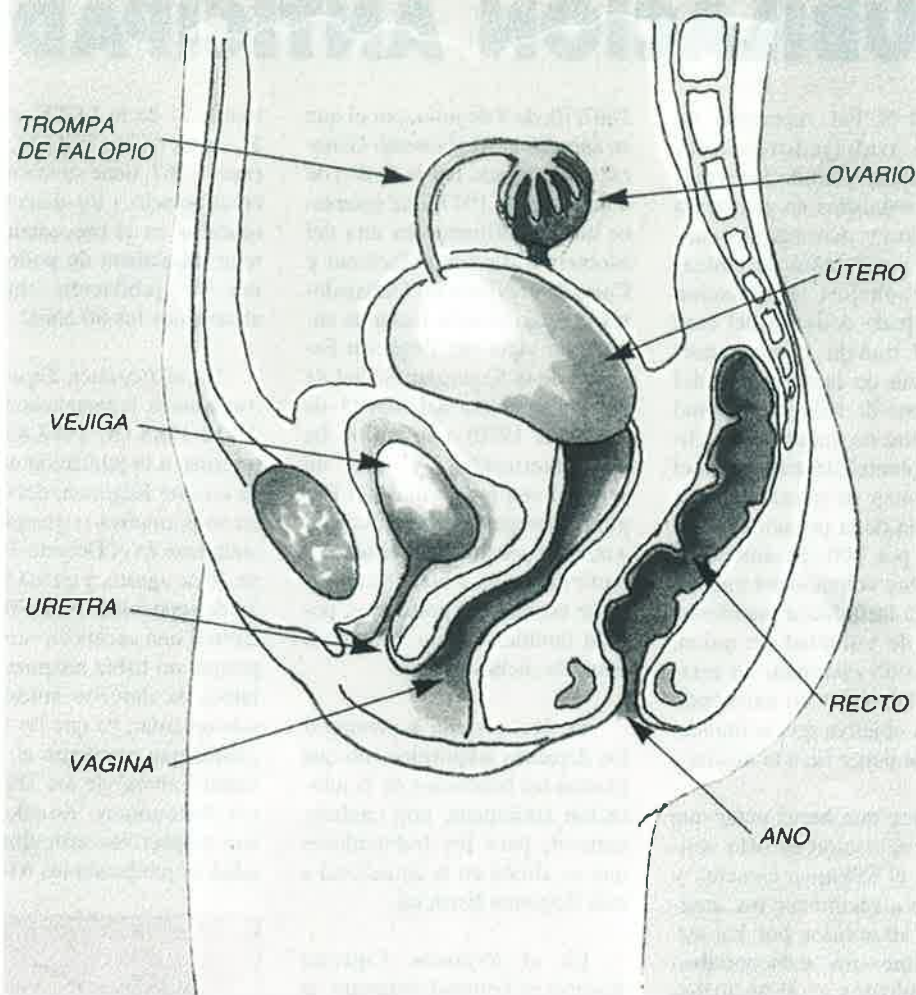
Se manifiesta como dolor en mitad inferior del abdomen, con **fiebre** superior a 38°C, malestar general y, a veces, náuseas y falta de apetito.

Se trata con antibióticos y seguimiento, máximo si empeoran el dolor o la fiebre en la evolución.

VULVOVAGINITIS

* Es otra entidad entre las dolencias propia de la mujer, que por su elevada frecuencia merece ser tenido en cuenta.

Esquema del aparato genital femenino



En condiciones normales, la secreción por la vagina varía desde transparente y poco viscosa a espesa y blancuzca, más o menos abundante, sin olor, y sin ocasionar molestias.

La vulvovaginitis puede ser causada por:

1) CÁNDIDA:

Aparece secreción **anormal** vaginal, con picor, con o sin dolor al orinar, con o sin dolor en relaciones sexuales.

Se trata con cremas de Imidazol de 3 a 7 días.

2) TRICONOMA:

Secreción espumosa amarillenta (sólo en 20-30%).

Inflamación vulvovaginal (hasta un 50%).

Dolor al orinar: 25%

Olor desagradable 25%

Incomodidad hemiabdomen inferior 10%

Con o sin picor, dolor, sensación de plenitud vulvovaginal.

La máxima intensidad de síntomas aparece entorno a la regla.

Tto: Flagyl, tratando también al compañero sexual

¡Cuidado con el alcohol en las 24 horas siguientes!

3) VAGINOSIS BACTERIANA:

Exudado vaginal homogéneo que huele a pescado.

Picor leve.

Exudado abundante.

Causa abortos y partos prematuros.

Tto: metronidazol.

clindamicina en embarazo.

4) HERPES GENITAL:

Lesiones dolorosas de órganos genitales.

Es recurrente.

“vejigas” o granos dolorosos que van progresando hasta úlceras en 8-10 días y disminuyen en 8 días más.

Úlceras duran 4 a 15 días.

Tiempo total de cicatrización 21 días.

Aparecen ganglios inguinales.

Con o sin dolor al orinar y retención de orina

Con o sin problemas generales como: faringitis, fiebre, malestar general, dolor de cabeza, dolorimientos musculares; mal funcionamiento de vejiga o intestino o menor sensibilidad cutánea

por disfunción del sistema nervioso de la zona sacra.

Tto: no curativo

Aciclovir, sistemático que recorta el episodio.

5) VULVOVAGINITIS DE CONTACTO:

Alergia a productos de higiene o ropa interior ajustada.

Se manifiesta como inflamación y picor local.

Tratamiento: Quitar el agente causal

Baños de asientos fríos.

No antihistaminicos orales.

6) CUERPOS EXTRAÑOS EN VAGINA:

Si permanecen más de 48 horas, dan infecciones y secreción vaginal sanguinolenta maloliente.

7) OXIUROS:

Son los gusanos que a veces anidan en el aparato digestivo.

Dan picor intenso nocturno.

Tratamiento: Pamoato de pirantel o mebendazol familiar.

8) VAGINITIS ATROFICA:

Suele ocurrir en adolescentes, embarazo, lactación y mujeres mayores.

La mucosa es menos resistente a traumas e infecciones.

Se acompaña o no de hemorragias y/o exudado rosado fluido.

Tratamiento: crema con sulfamidas, con o sin crema con estrógenos. ■

CINTA CIRAC GINESTA
Médico del Centrorradiomédico

INFORMACION

JURIDICO

LABORAL

En la jubilación anticipada se pueden distinguir distintas clases. La más conocida es la que se encuentra regulada en la disposición transitoria tercera, número uno, norma segunda, de la Ley General de la Seguridad Social, Real Decreto Legislativo 1/94, de 20 de junio, en la redacción dada por la Ley 24/1997, de 15 de julio, de Consolidación y Racionalización de la Seguridad Social, que establece: "Quienes tuvieren la condición de mutualista el 1 de enero de 1967 podrán causar derecho a la pensión de jubilación a partir de los sesenta años. En tal caso, la cuantía de la pensión se reducirá en un 8 por 100 por cada año o fracción de año que, en el momento del hecho causante, le falte al trabajador para cumplir la edad de sesenta y cinco años.

REFLEXIONES SOBRE LA JUBILACIÓN ANTICIPADA

EN los supuestos de trabajadores que, cumpliendo los requisitos señalados en el párrafo anterior y acreditando cuarenta o más años de cotización, soliciten la jubilación anticipada derivada del cese en el trabajo como consecuencia de la extinción del contrato de trabajo en virtud de causa no imputable a la libre voluntad del trabajador, el porcentaje de reducción de la cuantía de la pensión será de un 7 por 100. Se entenderá por libre voluntad del trabajador, la inequívoca manifestación de voluntad de quien, pudiendo continuar su relación laboral y no existiendo razón objetiva que la impida, decide poner fin a la misma".

Hay que hacer notar que esta regulación es sólo aplicable al Régimen General, y viene a reconocer los derechos adquiridos por los trabajadores que se encontraban encuadrados en el Mutualismo Laboral. Sobre la ampliación producida por la reforma de la Ley 24/77, hay que decir, que para tener derecho a una reducción de un 7 por 100, se necesita no sólo los requisitos que tradicionalmente se han exigido sino además que se solicite la jubilación como consecuencia de despido del trabajador y se tengan cuarenta años cotizados; como vemos es una ampliación escasa. Pero cuál es la situación en los Regímenes Especiales.

Situación en los Regímenes Especiales

En el *Régimen Especial del Mar*, existe este beneficio, según la disposición transitoria 3.2 del Decreto

1867/70, de 9 de julio, por el que se aprueba el Reglamento General, desarrollado por la Orden de 3 de enero de 1977, que establece que los afiliados en alta del Montepío Marítimo Nacional y Cajas de Previsión de Trabajadores Portuarios en la fecha de entrada en vigor del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar (1 de agosto de 1970) o en otra fecha con anterioridad, y que, de acuerdo con las normas del Régimen derogado tuviese derecho a obtener pensión de jubilación a partir de los 55 ó 60 años en caso de estibadores portuarios, podrán también causar derecho a partir de dichas edades.

Es decir, viene a preservar los derechos adquiridos, sin que existan los beneficios de la jubilación anticipada, con carácter general, para los trabajadores que se afilien en la actualidad a este Régimen Especial.

En el *Régimen Especial Agrario* el Tribunal Supremo, al resolver diversos recursos de casación para la unificación de doctrina, en sentencias de fecha 4-3-94 (1994/2055), 17-2-94 (R. 1994/2477), 14-6-94 (R. 1994/5432), 23-9-94 (R. 1994/7174), 4-10-94 (R. 1994/7741) y 28-10-94 (R. 9719), declara que no puede obtenerse la jubilación anticipada, aunque se hubiese ostentado la condición de mutualista antes del 1 de enero de 1967, si dicha jubilación se solicita en el Régimen Especial Agrario, en el que esa jubilación anticipada no se contempla, ya que en los Estatutos de la Mutualidad Nacional de Previsión Social Agraria, y de la normativa anterior del Régimen Especial Agropecuario, no se reconocía el derecho a la jubilación hasta los 65 años. No puede ofrecer duda que la dis-

trant. 2ª de la LGSS, como la 1ª, núm. 9, de la O.M. 18 de enero 1967, tiene su razón de ser en el respeto a los derechos adquiridos en el precedente régimen mutualista de poder obtener la jubilación una vez alcanzados los 60 años.

En el *Régimen Especial de Autónomos*, la sentencia de fecha 27-12-1988 (R. 1988/8589), al referirse a la jubilación anticipada en este Régimen, declara que en su normativa contenida esencialmente en el Decreto 2530/30, de 20 de agosto, y en la Orden de 24 de septiembre de 1970, no establece una excepción semejante, porque no había ninguna expectativa de derecho anterior que salvaguardar, ya que las disposiciones que regularon el Mutualismo Laboral de los Trabajadores Autónomos, establecen en sus respectivos artículos como edad de jubilación los 65 años.



En cuanto a los *Empleados de Hogar*, la jurisprudencia existente del T.C.T. niega el beneficio de la jubilación anticipada; así, la sentencia de fecha 5 de mayo de 1989 (R. 1989/3768), considera que las cotizaciones realizadas al Montepío Nacional del Servicio Doméstico, al no haberse constituido el citado Montepío como una Mutualidad Laboral, no tienen efecto alguno a la hora de solicitar la jubilación anticipada.

Por lo que se refiere al Régimen Especial, de *funcionarios públicos civiles y militares*, es el Real Decreto Legislativo 670/87, de 30 de abril, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Clases Pasivas del Estado, el que en el artículo 28 p.2 letra "b" regula la jubilación anticipada voluntaria a la edad de sesenta años y treinta de servicios efectivos al Estado, sin ningún coeficiente reductor. El colectivo que disfruta de la misma se detalla en el artículo. Sin embargo, no todos los funcionarios públicos se encuentran incluidos en este Régimen Espe-

cial, muchos lo están en el General.

En conclusión se puede decir, que salvo en el Régimen Especial de los funcionarios públicos, civiles y militares, la jubilación anticipada a los sesenta años es un privilegio del que sólo disfrutaban los trabajadores que lo fueron por cuenta ajena en 1 de enero de 1967, o fecha anterior, alguna Mutualidad Laboral de Trabajadores por cuenta ajena, de lo que se deduce que con el transcurso del tiempo la citada jubilación va a desaparecer al haber desaparecido las citadas Mutualidades, es por lo tanto una jubilación en vías de extinción.

Casos especiales

Ocurre que muchos trabajadores durante su vida laboral se encuentran encuadrados en más de un Régimen de la Seguridad Social; a este efecto se encuentran establecidas normas sobre cómputo recíproco de cotizaciones a los distintos Regímenes, y que vienen a fijar el principio

general que es el Régimen donde el trabajador estuviera cotizando al tiempo de solicitar la pensión el que debe resolver sobre su concesión, con algunas excepciones. A este respecto se ha promulgado recientemente el Real Decreto Ley 5/98, de 29 de mayo, por el que se dictan normas para el reconocimiento de la jubilación anticipada en los casos en los que se haya cotizado a varios Regímenes y no se reúna la carencia necesaria para acceder a la citada pensión en ninguno de ellos, considerando únicamente las cotizaciones realizadas en el mismo.

Otro tipo de jubilación anticipada, es la prevista en el p.2 del artículo 160 de la LGSS, que establece:

"La edad mínima a que se refiere el apartado "a" anterior podrá ser rebajada por Real Decreto, a propuesta del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, en aquellos grupos o actividades profesionales cuyos trabajos sean de naturaleza excepcionalmente penosa, tóxica, peligrosa o insalubre y acusen elevados índices de morbilidad o mortalidad, siempre que los trabajadores afectados acrediten en la respectiva profesión o trabajo el mínimo de actividad que se establezca".

Así en el Régimen Especial del Mar, se promulgó el Decreto 2309/70, de 23 de julio, en el que se establecen coeficientes reductores de edad para la pensión de vejez, que afectan a la marina mercante, pesca y estibadores portuarios, es decir, no a todos los trabajadores incluidos en su ámbito de aplicación, computándose en su artículo 2 las bonificaciones, en el que se establecen entre otras especialidades que la prueba de los servicios profesionales determinantes de la reducción de la edad, se acredita con los historiales de navegación, como son la libreta de inscripción marítima, el rol de la embarcación o las certificaciones extendidas por la Autoridad marítima,

entre otros medios de prueba. Este Decreto se desarrolló por la Orden de 17-11-1983, por el que se considera incluido en la vida laboral, a efectos del cómputo de las bonificaciones los períodos de desembarco debido a enfermedad o accidente, y los permisos y otras licencias retribuidas.

Este tipo de jubilación también se encuentra regulada para la Minería del Carbón; así el artículo 9 del Decreto 198/73, de 8 de febrero, y el art. 21 de la Orden de 3 de abril del mismo año, establecen coeficientes reductores, no sobre la cuantía de la pensión, si no sobre la edad de jubilación en función del tiempo trabajado en este Régimen y del puesto de trabajo desempeñado. Esta reducción de la edad de jubilación no supone disminución de la pensión porque el tiempo reducido se considera efectivamente cotizado a efectos de determinar el porcentaje de la pensión. Esta jubilación anticipada exclusiva de la minería del carbón se proyecta extender a todos los grupos comprendidos en el Estatuto del Minero, de 21 de diciembre de 1983, artículo 21 y disposición final primera de este Estatuto, para lo que se dictó el Real Decreto 26 de diciembre de 1984, que con arreglo a su disposición final entró en vigor el 1 de febrero de 1985. También en este caso, la edad de jubilación se reduce para los grupos profesionales incluidos en el Estatuto del Minero, y no para los comprendidos en el Régimen Especial de la Minería del Carbón.

Se puede citar también el R.D. 1559/86, de 28 de junio, por el que se reduce la edad de jubilación al personal de vuelo de trabajos aéreos.

Se podrían citar otros casos especiales de jubilación



INFORMACION

JURIDICO

LABORAL

anticipada, pero no es el objeto de este trabajo realizar un estudio exhaustivo.

Este tipo de jubilación anticipada expuesto, que es al que se refiere el punto 2 del artículo 160 de la LGSS, se regula de forma excepcional, sin que tengan derecho a ella por lo tanto, nada más que los trabajadores a los que me he referido, que prestan sus servicios en condiciones especialmente penosas o peligrosas.

Otro tipo de jubilación es el previsto en el artículo 166 de la LGSS, denominada parcial, que habrá de ser inferior a tres años como máximo a la edad exigida con carácter general, es decir, se necesitan 62 años para acceder a la misma, en las condiciones previstas en el artículo 4 de la Ley 10/94, de 19 de mayo, sobre Medidas Urgentes de Fomento de la Ocupación.

Es el párrafo 4 del citado artículo el que describe las condiciones, que son una reducción de la jornada de trabajo y del salario en el 50 por 100.

Para poder realizar este contrato, la empresa concertará simultáneamente un contrato de trabajo con otro trabajador en situación de desempleo y quedará obligada a mantener cubierta, como mínimo, la jornada de trabajo sustituida hasta la fecha de jubilación.

Al contrato de trabajo por el que se sustituye la jornada dejada vacante por el trabajador que reduce su jornada se le denomina contrato de relevo.

Durante el tiempo que el trabajador continúa unido a la empresa por este contrato a tiempo parcial, podrá disfrutar de la pensión de jubilación parcial, hasta el cumplimiento de los sesenta y cinco años.

Esta clase de jubilación es la única que se regula actualmente en el Régimen General, con carácter general y no sólo de forma residual, y es de aplicación también a los Regímenes Especiales, debido al carácter supletorio del mismo, sin embargo no es una auténtica jubilación anticipada como su nombre indica, en cuanto el trabajador no extingue su relación laboral con la empresa. Como datos negativos de la misma se pueden citar los siguientes:



- No pueden acceder a ella los funcionarios públicos incluidos en el Régimen General de la Seguridad Social, ya que por su sistema de ingreso, concurso-oposición, presenta muchas dificultades el cumplir la norma, por lo que la Administración no suele utilizar las fórmulas jurídicas apropiadas.

- Tampoco se puede acceder a la misma desde la situación de desempleo, por las mismas razones, ni desde la de no alta ni asimilada al alta, prevista en el p.4 del art. 160 de la LGSS. Sobre estas últimas hay que decir, que aunque se requieren tener sesen-

ta y cinco años, según el art. 161.1 y 4 de la LGSS, este requisito es dispensado por la jurisprudencia, como en la sentencia de fecha 21 de octubre de 1996 (R.J. 1996/3610) dictada por el Tribunal Superior de Justicia de Galicia, que concede la jubilación anticipada en el Régimen Especial del Mar, desde una situación de no alta, trasladando "mutatis mutandi" el criterio establecido por la STS de 8 de junio 1992 (R.J. 1992, 4538), para el Estatuto del Minero.

Vemos pues, que la que se denomina jubilación parcial, tiene una naturaleza híbrida, y no convence como jubilación anticipada, ya que ni se desliga el trabajador de su puesto de trabajo, ni se consigue por otro lado la creación de empleo, y ello por-

ma de una forma excepcional, para actividades penosas, peligrosas, etc... y en el Régimen Especial de funcionarios públicos, que sí la disfrutan.

Sin embargo, no se debe perder de vista el importante aspecto de la misma como medida para crear empleo, y ésto es innegable, en cuanto que el trabajador que se jubila deja vacante su puesto, y si esa jubilación se anticipa cinco años, se favorece el acceso al mercado de trabajo, siendo por otra parte el empleo que se crea de carácter estable y de calidad, ya que en la mayoría de los casos el trabajador cuando llega a los sesenta años ha conseguido un empleo fijo y bien remunerado.

A este respecto, el Tratado de Amsterdam, firmado el 2 de octubre de 1997, establece como objetivos, la promoción del progreso económico y social, la consecución de un alto nivel de empleo, la mejora de las condiciones de vida y de trabajo, superando de esta forma la exclusiva perspectiva económica en la construcción de la Unión Europea, objetivos que con medidas como la que en este trabajo se estudia estaríamos acercándonos a conseguir.

que no pueden acceder a esta jubilación un gran número de trabajadores que se encuentran en las situaciones referidas porque el empleo que genera es a tiempo parcial, el que no satisface las expectativas de los mismos.

Reflexiones: En la normativa expuesta se puede ver cómo la jubilación anticipada no se encuentra regulada con carácter general en las leyes de Seguridad Social, ya que la que existe lo es para preservar los derechos adquiridos de los trabajadores que la tenían reconocida por leyes que hoy no se encuentran vigentes, y sólo se regula la mis-

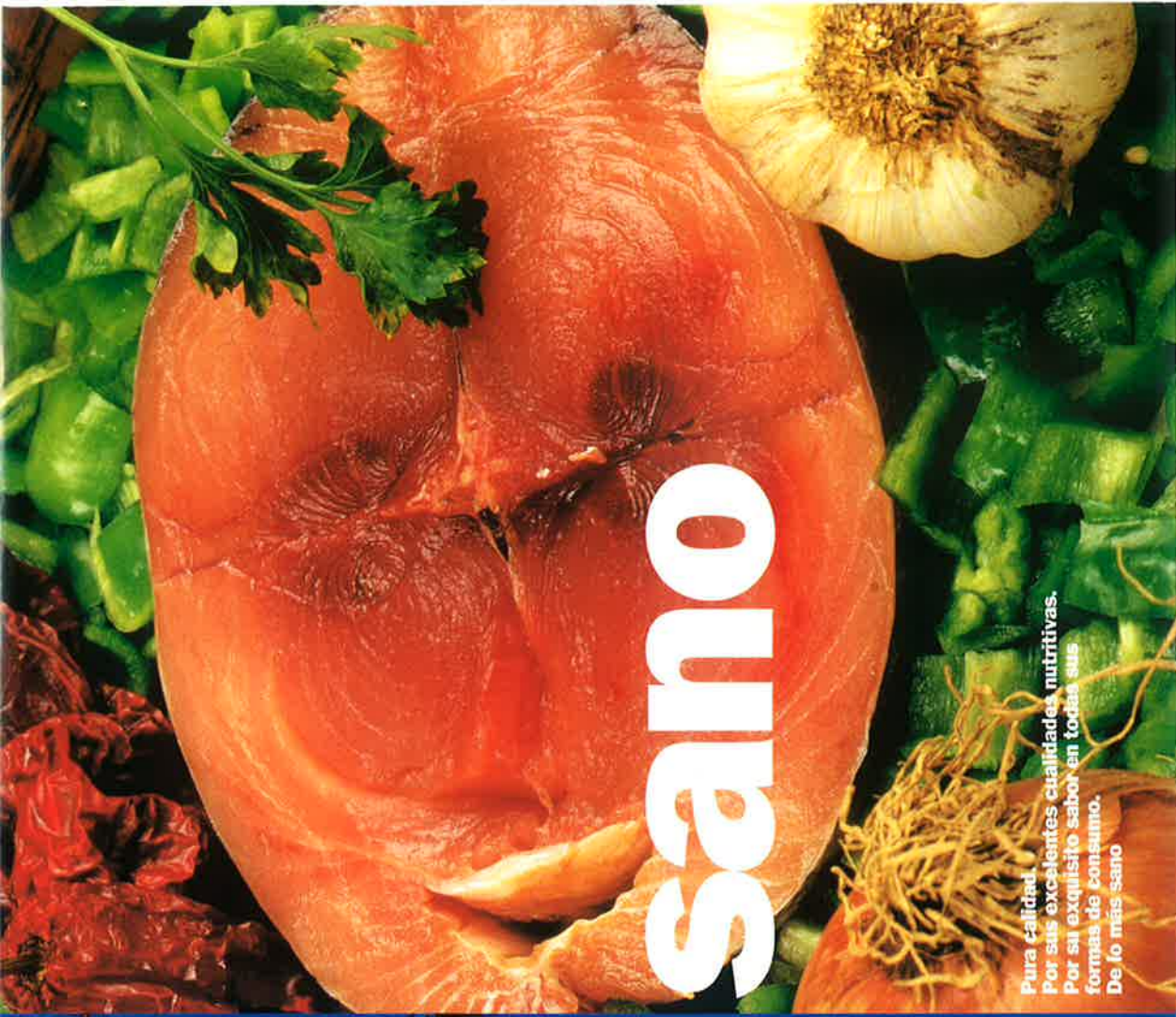
Hay que dejar claro que la verdadera jubilación anticipada, de carácter voluntario, claro está, es la que se regula para el Régimen Especial de funcionarios públicos, es decir, la que tiene lugar a los sesenta años, sin ningún coeficiente reductor, y la que en mi opinión podría crear empleo, y aunque supusiera un gran esfuerzo económico, el mismo se vería compensado con una mejora en las condiciones de vida y de trabajo. ■

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

Bonito del Norte

Arte

Así es la pesca del Bonito del Norte.
Tan tradicional como respetuosa con
el medio ambiente. Pescados uno a uno
con caña y palangre, sin redes de deriva.
Todo un arte.



Pura calidad.
Por sus excelentes cualidades nutritivas.
Por su exquisito sabor en todas sus
formas de consumo.
De lo más sano



COMUNIDAD EUROPEA
Instrumento Financiero
de Orientación de la Pesca



MINISTERIO DE AGRICULTURA PESCA Y ALIMENTACION
Secretaría General de Pesca Marítima

FROM

<http://www.from.mag.es>

Inconfundible
por su distintivo
de calidad.



Bonito del Norte

Pescado con arte, pescado sano.

¡Seguridad a toda máquina!

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

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

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

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

 **(91) 597 18 35**



MURIMAR
MUTUA DE SEGUROS A PRIMA FIJA

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