

MAR

N.º 343 - OCTUBRE 1996

Prestación del mar

**EL ISM
AGILIZA LA
GESTIÓN**

**Industria
revisa el
plan de
astilleros**



**Acuerdo histórico Gobierno-
sindicatos sobre pensiones**

**COMPROMISO
DE FUTURO
PARA
CONSOLIDAR
EL SISTEMA**

**Presupuestos
de la Seguridad Social 1997**

**EL GOBIERNO
MANTIENE EL PODER
ADQUISITIVO DE LAS PENSIONES**

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.



SINAVAL

PABELLON 2
STAND A 22
B 21



CTUBRE ha sido un mes movido.

Desde la perspectiva de la política pesquera, la Unión Europea procedió a una nueva lectura del Programa de Orientación de Flota y, los reponsables de los Estado miembros han estado de acuerdo en la necesidad de que la Comisión considere sus exigencias en materia de reducción de la actividad en el sector. Hay interés porque la propuesta definitiva se apruebe antes de fin de año y España mantiene como algo irrenunciable que el esfuerzo de eliminación de flota hecho en los últimos años, se tenga en cuenta para la aplicación de los nuevos compromisos.

Con el nuevo plan de flota a debate para los próximos dos meses y el desarrollo de los programas IFOP como asignatura pendiente de la Administración, durante el mes de octubre la actualidad ha estado protagonizada por los acuerdos o compromisos adoptados por la Administración en materia de protección social y, más concretamente en el campo de las pensiones.

Con la ausencia de la CEOE, el gobierno suscribió un acuerdo sobre pensiones con los sindicatos UGT y CCOO que de antemano se presentaba muy difícil. Se trata del primer compromiso de este calibre que se firma desde el Acuerdo Económico y Social en 1984 y en el mismo se recogen algunos de los puntos más importantes que se incluyen en el denominado Pacto de Toledo. Por este acuerdo, el Gobierno se compromete a una revalorización automática de las pensiones en función del incremento del Índice de los Precios al Consumo (IPC) de cada año. La Administración procederá a una separación de las fuentes de financiación de la Seguridad Social, aumentará de ocho a 15 años el período

OCTUBRE DIAS

BUENAS NOTICIAS

do para el cálculo de las pensiones y, entre otras medidas, se va a llevar a cabo un acercamiento de las cotizaciones a los salarios reales.

No estuvo de acuerdo la patronal CEOE con este compromiso negociado y gestado en el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, pero el mismo tuvo el claro refrendo de La Moncloa.

En la misma parcela de protección social, se presentaron los presupuestos de la Seguridad Social con un montante de 12,13 billones de pesetas, lo que supone un crecimiento del 3,2% sobre las partidas del año anterior. Con este proyecto de Presupuestos, el Gobierno pretende, entre otros objetivos, garantizar el poder adquisitivo de las pensiones, controlar más el fraude e introducir una clarificación de las fuentes de financiación del sistema. Los gastos en pensiones crecen un 5,43% para situarse en 7,27 millones de pesetas de acuerdo con los compromisos adquiridos al inicio de la legisla-

tura. De esta partida, 201.309 millones de pesetas se destinarán a pagar las pensiones no contributivas con un crecimiento del 7,7%. Por el contrario, las prestaciones por incapacidad temporal transitoria disminuyen un 12,07%, casi 66.000 millones de pesetas menos, de acuerdo también con el objetivo de reducir el fraude.

En lo que afecta al ISM, buena noticia para el sector la entrada en acción de una herramienta informática por la que se van a agilizar los trámites para la concesión de las prestaciones al sector marítimo pesquero. El programa se ha denominado Presmar.

La noticia más negativa para el colectivo que vive ligado al mar sería en este mes el plan para revisar la competitividad de los astilleros. No encajan las cifras. Hay más pedidos, trabajos en el sector y no mejoran los resultados de explotación. Seguirán los ajustes. ■

Vidal MATÉ



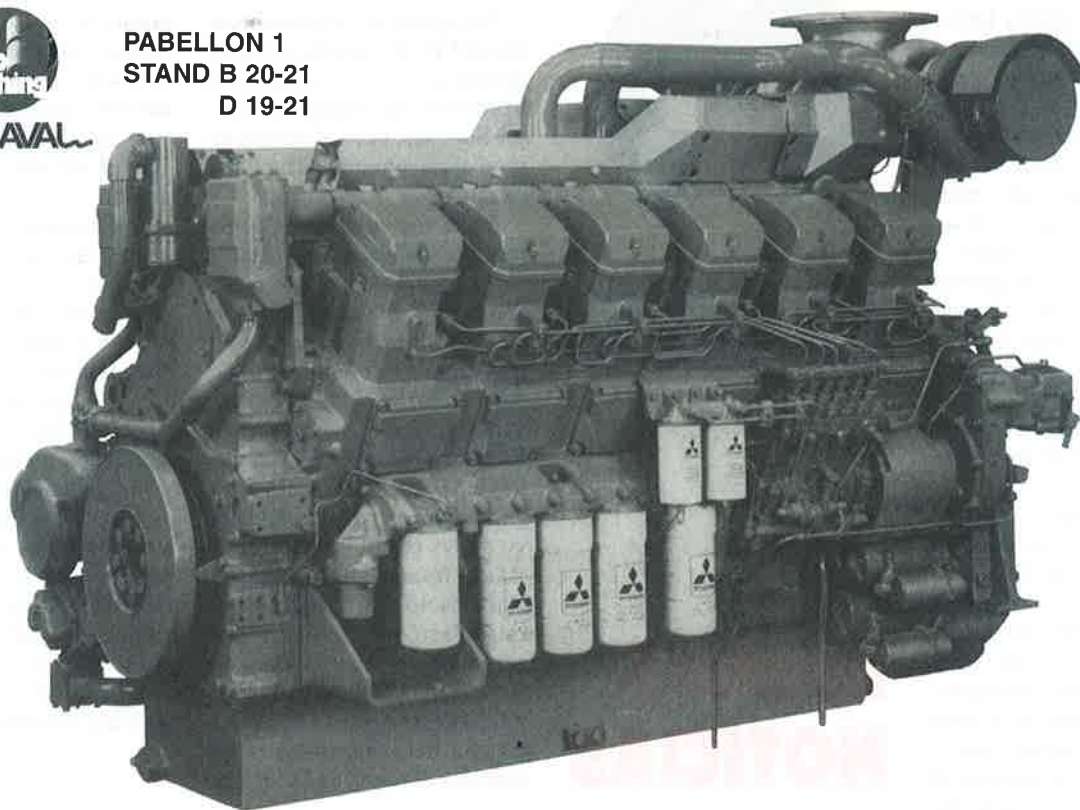
LA FUERZA DE LA RAZON

Motores propulsores de 9 a 5.000 CV



SINAVAL

**PABELLON 1
STAND B 20-21
D 19-21**



LA MAS AMPLIA GAMA EN MOTORES DE NUEVA GENERACION

Arrastreros, congeladores de altura, patrulleras de alta velocidad, remolcadores, barcos de pasaje y ferrys... sea cual sea su necesidad, hay un Mitsubishi de última generación esperando sus exigencias .

LA MAS EFICAZ Y ECONOMICA CAPACIDAD DE PROPULSION

Tecnología de vanguardia basada en el concepto de la simplicidad. Allí reside el secreto de la económica potencia de Mitsubishi, cuyos motores ofrecen la mejor relación costo-rendimiento con un consumo promedio de gasóleo de un 12% menos que lo habitual.

FACIL MANTENIMIENTO

El sistema automático de lubricación o la ubicación lateral izquierda de las piezas que requieren mantenimiento diario, son sólo dos de las características técnicas que convierten a los motores Mitsubishi en los más sencillos y fiables del mercado.

ASISTENCIA TECNICA ASEGURADA

Una razón más para confiar en Mitsubishi: más de 100 puntos de asistencia técnica en toda España. Para navegar siempre con la tranquilidad de saber que en cada puerto encontrará usted la atención especializada de nuestros equipos técnicos.

**MITSUBISHI
DIESEL ENGINES**
La Potencia de un Líder

DISTRIBUIDO EN ESPAÑA POR : INNOVACION DIESEL S.A.

Paseo de la Castellana, 130 - 28046 Madrid. Tel. (91) 562 22 07. Fax (91) 564 14 13.

Sucursal : • Gremio Horneros, 15. Polígono Son Castelló. 07009 Palma de Mallorca. Tel. (971) 20 71 30. Fax (971) 76 04 95.



6

ACUERDO HISTORICO SOBRE PENSIONES

Gobierno y sindicatos llegaron a un compromiso histórico por el que se mantiene el actual sistema de pensiones.

10

EL ISM AGILIZA SU GESTION

Con la puesta en marcha del plan Presmar, el ISM da un paso más en la agilización de las gestiones para las prestaciones sociales.



32 PRESUPUESTOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL 1997

Los presupuestos de la Seguridad Social para el próximo ejercicio garantizan la protección social y el mantenimiento del poder adquisitivo de las pensiones.

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

Director general: Rafael Mateos Carrasco.

Director: Vidal Maté.

Redacción: Raúl Gutiérrez, Inés Otero, Mery Varona y Concha Hernández Carazo.

Secretaria de Redacción: María Victoria Ugarte.

Para entrar en contacto con el ISM: **Alicante:** Casa del Mar. Muelle del Poniente - Tel. (965) 22 34 53. **Almería:** Casa del Mar - Tel. (951) 23 82 22. **Baleares:** Casa del Mar. Muelle Viejo, s/n. - Tel. (971) 72 56 06. **Barcelona:** Puigxurriquer, s/n. - Tel. (93) 441 05 15. **Bilbao:** Virgen de Begoña, 32 - Tel. (94) 412 62 22. **Cádiz:** Casa del Mar. Tel.: (956) 25 17 04. **Cartagena:** Casa del Mar. Muelle Alfonso XII - Tel. (968) 50 20 50. **Castellón:** Casa del Mar. Plaza Monturiol, s/n. - Tel. (964) 22 14 08. **Ceuta:** Casa del Mar. Avda. Cañonero Dato, 20 - Tel. (965) 51 11 24. **Gijón:** Casa del Mar, Eduardo Castro, s/n. - Tel. (985) 32 51 03. **Gulpúzcoa:** Casa del Mar. Pasaje de San Pedro - Tel. (943) 39 96 40. **Huelva:** Casa del Mar. Avda. Hispano-América, s/n. - Tel. (955) 25 75 65. **La Coruña:** Casa del Mar. Avda. Ramón y Cajal - Tel. (981) 28 70 00. **Las Palmas:** Casa del Mar. León y Castillo, 322 - Tel. (928) 26 43 58. **Lugo:** Carril dos Loureiros, s/n. - Tels. (982) 22 34 50 ó 22 34 54. **Madrid:** Luisa Fernanda, 16 - Tel. (91) 241 97 60. **Málaga:** Puente del Carmen, s/n. - Tel. (952) 22 72 75. **Melilla:** Inspector Torralba, 9 - Tel. (952) 68 16 64. **Santa Cruz de Tenerife:** Avda. de Anaga - Tel. (922) 27 11 50. **Santander:** Casa del Mar. Avda. Sotileza, s/n. - Tel. (942) 21 46 00. **Sevilla:** Fernando IV, 1 - Tel. (954) 27 80 04. **Tarragona:** Casa del Mar. Fco. Bastos, s/n. - Tel. (977) 22 71 66. **Valencia:** Casa del Mar. Avda. del Puerto, 300 - Tel. (96) 367 14 16. **Vigo:** Casa del Mar. Avda. de Orillamar - Tel. (966) 29 09 50. **Vilagarcía de Arosa:** Casa del Mar. Avda. de la Marina, s/n. - Tel. (966) 50 05 71. O en cualquiera de sus 120 delegaciones locales.

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

Publicidad: Barberá. Calle Don Ramón de la Cruz, 71, bajo D. 28001 MADRID. Teléfono (91) 309 24 71. Fax 309 11 40.

Impreme: ARTEGRAF. Sebastián Gómez, 5. 28026 MADRID. Depósito Legal: M. 16516/1963. NIPO: 205-96-002-3

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.

Acuerdo histórico Gobierno-Sindicatos sobre el futuro de las pensiones

COMPROMISO DE FUTURO PARA CONSOLIDAR EL SISTEMA



«Este es un gran día para los pensionistas porque el acuerdo es un elemento de tranquilidad, modernización y seguridad para la vida española, pues supone un compromiso de futuro». Con estas palabras, el Presidente del Gobierno, José María Aznar, puso el broche final al acto de firma, el pasado día 9 de octubre, del acuerdo sobre el futuro de las pensiones al que el Ejecutivo ha llegado con las principales centrales sindicales, UGT y CCOO. Este acuerdo recoge los principales puntos del Pacto de Toledo, suscrito por todas las fuerzas parlamentarias, en abril de 1995, en el que se fijaron las bases para una reforma del Sistema de Seguridad Social para ajustarlo al futuro y que siga siendo viable.

La firma de este acuerdo ha sido calificada de histórica, ya que es el primer pacto que se firma desde 1984, en que se selló el Acuerdo Económico y Social (AES), aunque en esta ocasión la patronal CEOE se ha desmarcado del acuerdo. Sin embargo, la satisfacción ha sido unánime entre Gobierno y Sindicatos por haber llegado a un consenso sobre cuestiones tan importantes como: la revalorización automática de las pensiones, según el IPC, la separación de las fuentes de financiación de la Seguridad Social, el aumento de 8 a 15 años del período de cálculo de la pensión, el acercamiento de las cotizaciones a los salarios reales y la extensión de la pensión de orfandad de 18 a 21 años.

Según los firmantes del acuerdo con este pacto quieren expresar su apoyo inequívoco a la consolidación y racionalización del Sistema de Protección Social, al tiempo que manifiestan que el mismo constituye parte esencial del modelo de sociedad e instrumento clave para la cohesión propia de un estado social y democrático de Derecho.

Los objetivos que se proponen conseguir los firmantes es mantener el poder adquisitivo de las pensiones y adoptar aquellas medidas que hagan viables las prestaciones para quienes en el futuro cesen en la vida activa. También se pretende mejorar el sistema contributivo e incrementar las prestaciones insuficientes según las posibilidades del sistema.

Para ello, tanto el gobierno como los sindicatos tienen muy claro y como objetivo primordial clarificar las fuentes de financiación del Sistema de Protección Social desde ahora hasta el año 2000, separando dichas fuentes de financiación según las prestaciones. Así, en el acuerdo se determina, tal y como también lo contempla el Pacto de Toledo, que las prestaciones contributivas serán financiadas básicamente por las cotizaciones de los trabajadores y por otras cantidades recaudadas como son: recargos, sanciones, rentas, intereses u otros ingresos provenientes de bienes patrimoniales de la Seguridad Social.

Estas prestaciones contributivas son las pensiones de jubilación, viudedad, orfandad y la totalidad de las derivadas de las contingencias de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales y los gastos de gestión correspondientes a las prestaciones señaladas anteriormente así como los gastos de funcionamiento de los servicios correspondientes a las funciones de afiliación, recaudación y gestión económico-financiera y patrimonio.

Las prestaciones no contributivas o asistenciales deberán financiarse, para el año 2000, con los impuestos y no con cotiza-

ciones o parte de ellas como se ha venido haciendo hasta ahora. Estas prestaciones son las asistencia sanitaria, los servicios sociales, salvo los que se deriven de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales; las pensiones no contributivas por invalidez y jubilación (son las que se dan a aquellas personas faltas de recursos y que no han cotizado a la Seguridad Social) y las prestaciones que se conceden en concepto de complemento a mínimos de las pensiones contributivas de la Seguridad Social así como las prestaciones familiares por hijos a cargo.

En el Acuerdo se establece un periodo transitorio de 1997 al año 2000 durante el que se mantendrá la financiación parcial con cargo a las prestaciones de toda la parte no contributiva, citada anteriormente, en proporción decreciente y con el ritmo más rápido que sea posible a tenor de lo que lo permita la evolución económica y del empleo como factores determinantes del nivel de ingresos de la Seguridad Social.

Este punto de la clarificación de las fuentes de financiación es considerado como imprescindible por todos los agentes sociales, incluida la patronal CEOE no firmante de este pacto, debido a que el hecho de que con las cotizaciones por prestaciones de Seguridad Social se financie la Sanidad es lo que genera déficit en el sistema de pensiones.

Revalorización automática de las pensiones

Este es otro de los puntos clave del acuerdo, ya que para los sindicatos era una cuestión irrenunciable y para el Gobierno supone llevar la tranquilidad a los 7 millones de pensionistas del sistema, ya que se había hecho de él un arma arrojadiza en los procesos electorales y se había generado una cierta alarma debido a la publicación de varios estudios privados en los que se cuestionaba la viabilidad del Sistema. Según este acuerdo, que es para cuatro años, se establece la revalorización automática de

El acuerdo fija como objetivo irrenunciable que las pensiones contributivas se financien con cotizaciones y las asistenciales y la sanidad con impuestos.



las pensiones en función del IPC previsto para cada año y, en consecuencia, aplicar, cuando proceda, la oportuna cláusula de revisión a ejercicio económico vencido, en el supuesto de que el IPC previsto para dicho año fuese inferior al que se hubiese producido realmente.

No obstante este punto se someterá a los puntos noveno, undécimo y quince de lo establecido en el Pacto de Toledo en los que se determina que «se deberá hacer un atento seguimiento de los efectos que esta medida tenga para el Sistema de Seguridad Social». En base a ello en el acuerdo Gobierno-Sindicatos se especifica que «en un plazo máximo de cuatro años se adoptarán, si procede, aquellas medidas legales que sean convenientes para asegurar el mantenimiento del equilibrio del Sistema».

Fondo de Reserva

Desde que se ponga en marcha el nuevo modelo de financiación, que se ha mencionado anteriormente, y hasta que se consiga la separación de las fuentes de financiación en el año 2000 se irá dotando el Fondo de Reserva, que está prevista su constitución en el Pacto de Toledo, con los excedentes de las cotizaciones sociales que puedan resultar de la liquidación de los presupuestos de la Seguridad Social, con la finalidad de atender a las necesidades futuras del sistema. Ha sido este precisamente un de los puntos de desacuerdo con la patronal, a los que luego nos referiremos, puesto que los empresarios querían que este fondo se destinase a la reducción de cuotas.

Modificación de cotizaciones a la Seguridad Social

Según el acuerdo se aumentarán de ocho a quince el número de años para llevar a cabo el cálculo de la pensión. El incremento progresivo hasta alcanzar los 15 años para calcular la base reguladora se aplicará de año en año hasta el 2001, valorán-

dose, entonces, los efectos de esta medida y se establecerán según los resultados, el ritmo de aplicación para los años restantes. A efectos del periodo de carencia en 1997, se exigirá tener cotizados dos años dentro de los diez últimos y, a partir 1998, dos años dentro de los últimos 15.

Las partes han llegado también a un acuerdo por el que se modificarán el cálculo del porcentaje a aplicar a la base reguladora en función de los años de cotización acreditados. De esta forma quedan tres tramos: los pensionistas percibirán el 50% de la base reguladora si han cotizado 15 años; el 80% si lo han hecho durante 25 años y el 100 por 100 si han pagado durante 35 años.

Esta medida que es buena para el sistema puesto que le reportará más ingresos, no lo es tanto para dos colectivos como son el de autónomos y el agrario que hasta ahora con 15 años de cotización percibían el 60 por ciento de la base reguladora, mientras que ahora solo percibirán el 50% por lo que tendrán que cotizar mayor número de años para ver incrementados sus ingresos.

Mejora en la orfandad y en la viudedad

Según las partes firmantes existen dentro del sistema de protección social algunas deficiencias en el aspecto solidario que con este acuerdo se quieren paliar en la medida de lo posible. Se trata de las prestaciones de orfandad y viudedad. En este sentido se ha acordado que, de forma gradual, se amplíe el límite de edad para percibir la pensión de orfandad de 18 a 21 años, con excepción del supuesto en el que no sobreviva ninguno de los padres, en cuyo caso dicho límite se fija en los 23 años. También se incrementan las pensiones de viudedad para los menores de 60 años los que se equipara con los mayores de 60. También se introduce la posibilidad de estudiar medidas que mejoren la protección social relativa a natalidad.

Las jubilaciones e incapacidades permanentes seguirán como hasta ahora, aunque se iniciarán gestiones para aplicar incompatibilidades y se reforzará la lucha contra el fraude.



Jubilaciones anticipadas e incapacidad permanente

Por lo que se refiere a estos dos aspectos las propuestas iniciales del Gobierno eran consideradas por los sindicatos las más duras. Sin embargo, en la firma del acuerdo se han suavizado o como ha explicado el Ministro de Trabajo, Javier Arenas, «se han suavizado en su aplicación global, pero no en los contenidos de las recomendaciones del Pacto de Toledo».

Tanto en las jubilaciones anticipadas como en la Incapacidad Permanente se mantendrán las actuales condiciones. Para el caso de las jubilaciones cada año en que se anticipe se aplica un coeficiente reductor del 8% sobre la cuantía de la pensión. Esta penalización no se aplica a los afectados por reconversión y otras causas forzosas. Se introduce la modificación de aplicar un coeficiente reductor del 7% si se han cotizado 40 años.

Las incapacidades también se quedan como hasta ahora: el trabajador cobra el 55% de la pensión que puede aumentar en un 20% cuando cumpla los 55 años y esté en paro. Cuando la incapacidad absoluta cobra el cien por cien de la base reguladora y cuando se trata de gran invalidez se percibe el cien por cien de la cuantía de la pensión más un 50% para la persona que lo atiende. No obstante, Gobierno y Sindicatos han acordado que en el plazo de un año se estudiarán las incompatibilidades entre pensión por incapacidad y la percepción de un salario.

Cotizaciones

Otro punto contemplado en el acuerdo es el del acercamiento de la cotización a la Seguridad Social a los salarios reales, previsto en el Pacto de Toledo o lo que se conoce como «destopes», de forma gradual hasta el año 2000, comprometiéndose el Gobierno a modificar la estructura de los grupos de cotización que en la actualidad son 11. A pesar de que el Gobierno procurará que se produzca el menor im-



pacto posible en los costes salariales por razones de competitividad y de mantenimiento de puestos de trabajo, este ha sido el punto del acuerdo que peor ha digerido la patronal.

Regímenes especiales

Por último, en el acuerdo se hace referencia a las condiciones que disfrutaban algunos Regímenes especiales que rompen parcialmente el grado de solidaridad y equidad dentro del Sistema de Seguridad Social. En consecuencia, se ha acordado que hay que efectuar estudios y análisis que permitan evaluar las repercusiones que tendrá para ciertos colectivos el cumplimiento de la recomendación del Pacto de Toledo de proceder de manera gradual a aproximar sus cotizaciones y prestaciones de forma que converjan hacia los dos Regímenes Generales el de trabajadores por cuenta ajena y cuenta propia.

Para los Sistemas Complementarios, también conocidos como fondos de pensiones privados, el acuerdo prevé que se establezca para ellos una regula-



ción fiscal adecuada, teniendo en cuenta las directrices marcadas por el Derecho Comunitario.

Para el seguimiento de este acuerdo se constituirá por parte de los firmantes una Comisión Permanente que mantendrá relación con la Ponencia establecida en el Congreso de los Diputados en relación con el Pacto de Toledo.

Satisfacción en los Sindicatos, recelo en la patronal

Lo que hubiera sido el deseo del Gobierno de haber firmado un gran acuerdo sobre pensiones con todos los agentes sociales no ha sido posible, aunque el Ministro de Trabajo no destarta llegar a un pacto con los empresarios.

Los sindicatos se han mostrado muy satisfechos con este acuerdo. El líder de UGT, Cándido Méndez, no ha ocultado su sorpresa por la facilidad con la que se ha llegado a buen fin y ha destacado que «con el pacto alcanzado se refuerza el sistema público de pensiones y su ar-

quitectura financiera mediante la cotización paulatina por salarios reales, la separación de las fuentes de financiación y, algo esencial para los sindicatos, la constitución de un fondo de reserva».

Por su parte, el Secretario General de Comisiones Obreras, Antonio Gutierrez, señala que «se trata de un acuerdo equilibrado y un ejemplo de cómo los retos que tiene este país, por muy complejos que sean, se pueden abordar desde la equidad».

Los empresarios en un comunicado hecho público tras su no comparecencia a la mesa tripartita abierta por el Ministerio de Trabajo para la negociación de estas cuestiones, afirma que este acuerdo es una aplicación «parcial del Pacto de Toledo y dificulta alcanzar los objetivos establecidos en el mismo».

La CEOE quiere negociar con el Gobierno un acuerdo bilateral en el que se recoja el compromiso del Gobierno de bajar las cotizaciones sociales a la Seguridad Social y entiende que el acuerdo firmado entre el Gobierno y los Sindicatos no solo no reduce los costes empresariales sino que los incrementa



porque se pretende igualar paulatinamente las cotizaciones a los salarios reales, los denominados «destopes», lo que representa que tendrían más costes sociales a su cargo.

Tanto el Ministro de Trabajo, Javier Arenas, como el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Juan Carlos Aparicio no descartaban al cierre de este número la posibilidad de llegar a acuerdos, bien porque los empresarios se sumaran al del Gobierno-Sindicatos o bien porque se firmase un documento bilateral entre el ejecutivo y la patronal que no entre en contradicción con el ya firmado por los otros agentes sociales. En cualquier caso el acuerdo fue ratificado en Consejo de Ministros y aprobado por los órganos confederales de las centrales sindicales y recibió, asimismo el apoyo de la Ponencia Parlamentaria constituida en el Congreso de los Diputados para el desarrollo del Pacto de Toledo, con la excepción de un sector de Izquierda Unida. ■

Concha HERNÁNDEZ
CARAZO

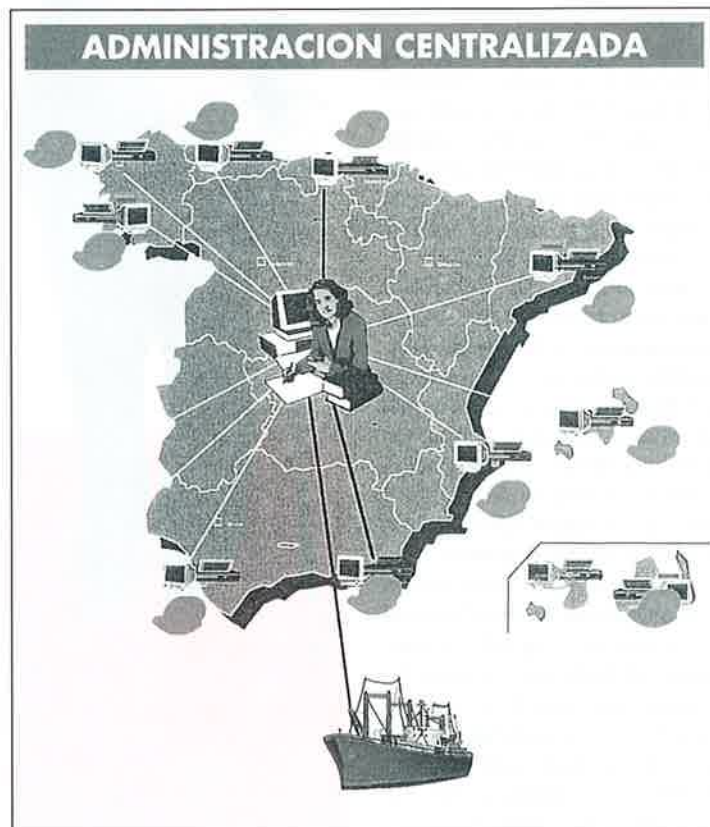


PRESMAR, una herramienta de calidad de gestión

EL ISM AGILIZA EL TRÁMITE DE LAS PRESTACIONES SOCIALES

Agilizar el trámite de la pensiones y de las otras prestaciones sociales; rapidez y mayor calidad de resultados; mejor atención a los administrados; archivo informático de expedientes y, en definitiva, menos tiempo y menos papeleo son algunos de los objetivos que el Instituto Social de la Marina quiere conseguir con la puesta en marcha del programa informático PRESMAR, que pretende ser una herramienta con la que mejorar la calidad de la gestión de las prestaciones sociales del Régimen Especial del Mar. Con su puesta en marcha en toda España, el pasado 1 de octubre, el ISM pone de nuevo de manifiesto su vocación de avanzar por la mejora de las condiciones sociales del colectivo marítimo pesquero, en este caso poniendo a su servicio los más modernos avances técnicos. En un fin de siglo en el que las tecnologías de la información son ya una realidad cotidiana, el progreso no podía dar la espalda a las gentes del mar.

La puesta en marcha de esta aplicación informática tuvo lugar en la sede del ISM en Las Palmas de Gran Canaria, el pasado 1 de octubre y fue efectiva para todas las Direcciones Provinciales que el ISM tiene repartidas por el territorio nacional. El acto fue presidido por el Director General de este Organismo, Rafael Mateos Carrasco, quien estuvo acompañado por el Delegado del Gobierno, Antonio López Ojeda, el Gerente de Informática de la Seguridad Social, Fernando Bezares, los Subdirectores Generales de Seguridad Social y de Acción Social Marítima, del ISM, Armando Gracia y Fernando Alvarez-Blázquez, respectivamente, el Director Provincial del ISM en las Palmas, Fernando Lorenzo y el de Trabajo y Asuntos Sociales. Asistieron al acto otras autoridades provinciales y locales así como representantes de



otros centros del Instituto en Canarias.

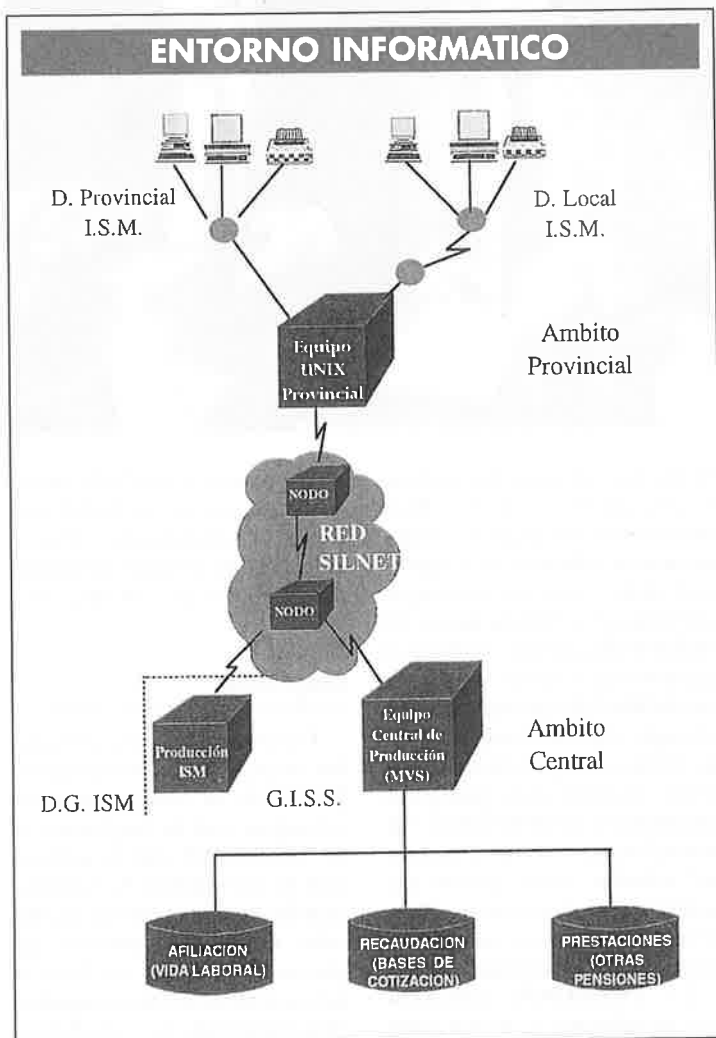
Los objetivos básicos de este proyecto fueron expuestos en primera instancia por el Subdirector de Seguridad Social del ISM, Armando Gracia, quien señaló lo significativo de esta fecha del 1 de octubre, ya que supone una gran avance en la modernización de las estructuras gestoras del ISM, la culminación de un proceso de integración entre instituciones puesto que el PRESMAR ha quedado integrado en el sistema informático de la Gerencia de la Seguridad Social, para mejor cumplimiento de los objetivos del REM (Régimen especial del MAR) y por lo que supone de agilidad en los procedimientos, racionalización de la gestión y mejora jurídica para los beneficiarios de este régimen especial. Señaló también el Subdirector General que con este sistema se paliaban las deficiencias existentes hasta ahora en los trámites manuales, porque todo el proceso se automatizaba de principio a fin, evitando el excesivo uso de papel, teléfono, fax, que podían incidir en una mayor inseguridad jurídica al no estar garantizada totalmente la confidencialidad.

En su turno de palabra, el Gerente de Informática de la Seguridad Social, Fernando Bezares, explicó a los asistentes las funciones de la Gerencia, poniendo de relieve la impor-



tancia que ha adquirido la nueva tecnología, máxime cuando puso sobre la mesa, cifras de gestión de auténtico vértigo: 13 millones de activos, un millón de empresas, 4 millones de centros de trabajo y 8 millones de perceptores que suponen un volumen de manejo de datos superior a los 30 millones.

La Gerencia de Informática de la Seguridad Social (GISS) actúa como un servicio común de Entidades Gestoras y Organismos de la Administración Central como la Tesorería General de la Seguridad Social, el Instituto Nacional de Seguridad Social) INSS, el propio Instituto Social de la Marina y otros organismos del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, con el objetivo de dar un servicio informático a la Administración de la Seguridad Social. Para Fernando Bezares resulta de gran importancia el hecho de que el PRESMAR esté integrado en este sistema, porque los datos de vida laboral, de recaudación, TC-2, etc., están centralizados existiendo conexión entre todos los centros de gestión que atiende la GISS



Puesta en marcha del PRESMAR

Tras esta intervención se realizó una demostración práctica del funcionamiento del sistema, que sirvió de puesta en funcionamiento simbólica del sistema, a cargo de Carlos Garau Lefler, Consejero Técnico de la Subdirección General de Seguridad Social del ISM y uno de los artífices de este proyecto junto con los equipos de informática de la Gerencia y del ISM. Tras explicar pormenorizadamente el entorno informático y su arquitectura, hizo una demostración de las fases de gestión de un expediente de pensión por el procedimiento PRESMAR. En el transcurso de su exposición, Carlos Garau, insistió en la importancia que el PRESMAR tiene para garantizar la seguridad del administrado, al estar completamente garantizada la confidencialidad del sistema gracias a la integración en el SILCON (Sistema de Confidencialidad) que no autoriza más que un usuario único entre sistemas y cuyo acceso a los datos es complejo. También destacó el Consejero Técnico lo importante que es para la agili-



zación de los tramites, disponer de comunicación con todos los bancos de datos de la Seguridad Social «en tiempo real», lo que permite actualizar datos o corregir errores en el expediente del interesado de forma automática y en el mismo tiempo en que se está atendiendo al usuario.

Por su parte, el Director General del Instituto Social de la Marina tuvo unas palabras de salutación para los presentes, al ser este su primer viaje a las Islas, dado que lleva pocos meses en el cargo. Explicó por que se había elegido a Las Palmas como sede para inaugurar este programa, ya que es una de las provincias con mayor volumen de gestión en la tramitación de las prestaciones y, además, de las más complejas, puesto que en su puerto tienen base pesqueros de todas las nacionalidades así como empresas mixtas por lo que las cotizaciones y los expedientes de los afiliados son complejas al tener procedencias muy variadas. También tuvo palabras de agradecimiento para los «padres» de la idea del PRESMAR, Jesús Pérez, Director del ISM en Villagarcía de Arosa e Ignacio Valls subdirector en Valencia y para todo el equipo de informática tanto de la Gerencia como del ISM.

Cerró el acto el Delegado del Gobierno en Canarias, Antonio López Ojeda, quien puso de relieve que el avance de la técnica no puede quedarse lejos de las gentes del mar y señaló como logros más importantes del PRESMAR: la agilidad del sistema, la unificación de los criterios jurídicos a manejar por los funcionarios responsables de la gestión de prestaciones y la rápida respuesta al usuario.

¿Qué es el PRESMAR?

Es la mecanización de la gestión de expedientes tramita-

dos a través de Instituto Social de la Marina, y representa que la totalidad del trámite de una prestación, desde su solicitud hasta su finalización, pasando por la resolución y el pago en la modalidad que corresponda, queda integrado en el sistema informático de la Seguridad Social. El PRESMAR (Prestaciones del Mar) tiene como objetivo automatizar la gestión de trámite de prestaciones, haciendo desaparecer los papeles, el traslado convencional de una unidad a otra, etc.

Esta aplicación informática permitirá tramitar los expedientes con más rapidez, de tal manera que la resolución concluya en un plazo máximo de 31 días, cuando la duración



media que venía produciéndose estaba en torno a 41 días. Además este teleproceso faculta una mayor celeridad en la captura de datos y con ello una mejor atención a los beneficiarios. El PRESMAR también facilitará el traslado de expedientes y la posibilidad de consultarlos en «tiempo real» en cualquiera de las direcciones provinciales. En igual medida este proyecto informático proporcionará un control exhaustivo de la gestión del trámite, como puede ser recibir información de la situación en que se encuentra un determinado expediente.

El PRESMAR mejorará sustancialmente la tramitación

de las pensiones del ISM, ya que hasta ahora el sistema de trámite era complejo y poco ágil a causa de la falta de recursos técnicos. La tramitación era prácticamente manual por lo que se producía dispersión de información y difícil conexión entre las distintas fases por las que pasa el trámite y que van desde apertura, captura; trámite, informe de vida laboral informe de base reguladora, supervisión, fiscalización y resolución. Otra dificultad de no tener informatizado el sistema era la dependencia de medios externos como el teléfono, el fax, correos, con lo que conllevaba de falta de seguridad y de control y seguimiento del expediente. No obstante hay que señalar que la última fase, la

en carpeta informática; traslados de expedientes por teleproceso, en caso de cambio de residencia del administrado; control y seguimiento ágil, ya que al tener fácil acceso al expediente se facilita el control de la fase en que se encuentra y de las personas involucradas en el mismo; obtención rápida de resultados con mayor calidad y exactitud, reduciendo la intervención humana a los casos de aplicación de disposiciones y adopción de criterios distintos al cálculo y mejorar la atención al administrado, ofreciendo sus datos puntualmente y evitándole nuevas citas y múltiples trámites innecesarios y repetitivos.

Con todo ello, lógicamente, el servicio de gestión de prestaciones del mar va a experimentar una serie de mejoras entre las que se pueden destacar: el control informatizado de la gestión, mayor calidad de resolución; unificación de criterios de aplicación; control informatizado de la carga de trabajo; reducción en reclamaciones previas, asesoría jurídica, asistencia a juicios; mejora del nivel de atención al público; reducción de gastos de papel, espacio y tiempo dedicados a archivos, correo, etc.. Será el instrumento de futuro que demanda el sector, según lo definió el Director Provincial del ISM, Fernando Lorenzo.

Prestaciones del ISM

Las prestaciones económicas que gestiona el Instituto Social de la Marina y que, por tanto, quedarán informatizadas en el PRESMAR son: **pensiones**, de jubilación, muerte y supervivencia (viudedad, orfandad y favores familiares) y de invalidez permanente. También gestiona **subsidios**, que son prestaciones de pago periódico de carácter temporal: Incapacidad Temporal bien de pago directo, donde el ISM realiza la gestión del expediente y la gestión del pago del subsidio y pago delegado, donde el ISM realiza la gestión del expediente y el control del pago, ya que

de pago, si se encontraba informatizada en su totalidad con todas la variaciones, altas y bajas, en las distintas modalidades de abono, periodicidad, etc.

Objetivos

Los principales objetivos que los responsables del Instituto Social de la Marina quieren conseguir con la implantación del PRESMAR son: la agilización de los trámites, la disminución del tiempo medio de resolución de un expediente de prestación; captura de datos o antecedentes con mayor rapidez; almacenamiento de expedientes

la gestión del mismo es realizada por la empresa del trabajador y prestaciones de maternidad. Otras prestaciones son las **indemnizaciones y los auxilios**. Entre los primeros figuran los pagos por defunción, invalidez, dotes de orfandad y viudedad y accidentes de trabajo. Y entre las segundas hay que destacar las distintas prestaciones de Acción Social, como repatriación de marineros, traslado de cadáveres, etc. Estas prestaciones son de pago único.

El proyecto PRESMAR está operativo desde primeros de octubre en todos los centros gestores del ISM, en lo que hace referencia a la prestación de jubilación. Otras aplicaciones que se incorporarán son las pensiones de muerte y supervivencia e invalidez que lo harán a mediados de 1997 y la incapacidad temporal y los subsidios de acción social estarán informatizados en el primer trimestre del próximo año.

Visita del Director General a las Islas Canarias

En los días anteriores a este acto, el Director General del Instituto Social de la Marina, Rafael Mateos Carrasco, acompañado del Subdirector General de Seguridad Social, Armando García, había girado una visita institucional a las Direcciones Provinciales de Tenerife, visitando también las islas de La Palma, Lanzarote y la Graciosa. En las instalaciones de la Casa del Mar de Santa Cruz de Tenerife, el Director General tuvo la oportunidad de recorrer sus instalaciones y saludar a los funcionarios amén de celebrar una reunión de trabajo con los máximos responsables. Con posteridad se trasladó hasta Los Cristianos donde visitó la casa del Mar al igual que la de Icod de los Vinos.

El día 27 el máximo responsable del ISM viajó hasta la isla de la Palma donde visitó las obras de construcción de la casa del Mar de Santa Cruz de la Palma, que se encuentran ya en avanzado estado de ejecución,



Visita a las obras de construcción de la Casa del Mar de Santa Cruz de la Palma.



estando prevista su inauguración para los primeros días del próximo año. También se acercó a conocer las instalaciones de la Casa del Mar de Tazacorte.

En su penúltimo día de estancia en Canarias, Rafael Mateos visitó, en la isla de Lanzarote,

las instalaciones de la Dirección Provincial de Arrecife y de la Casa del Mar de la Isla de la Graciosa. En todas ellas el Director General se reunió con los responsables para conocer de cerca el desarrollo de sus trabajos cotidianos y la proble-

mática del sector marítimo pesquero en esta zona.

Ya el día 1 y tras el acto de puesta en marcha del PRESMAR, visitó la Dirección Provincial de Las Palmas, la escuela de Formación Profesional par finalizar su estancia en las Islas con una detenida visita al buque hospital «Esperanza del Mar» que, como es sabido, pertenece al Instituto Social de la Marina y cubre tareas de apoyo sanitario y logístico, en el banco Canario-Sahariano, a las gentes del mar que faenan en esos caladeros. El «Esperanza del Mar» se encontraba atracado en la base naval sometido a tareas de mantenimiento y puesta a punto habituales en esta época del año en que se aprovecha la parada biológica y los caladeros se encuentran más des congestionados.

El Director General, que estuvo acompañado por los Subdirectores Generales de Acción Social Marítima y Seguridad Social, así como por el Gerente de Informática de la Seguridad Social, Fernando Bezares fue guiado en esta visita por los capitanes del barco, Roberto González y Carlos García así como por dos de los médicos del servicio de Sanidad Marítima, que prestan su servicio en el buque, y por otros miembros de la tripulación. El máximo responsable del ISM y sus acompañantes recorrieron toda la parte de máquinas, camarotes y zonas de mantenimiento del buque, haciendo especial parada en las áreas dedicadas a hospital pudiendo comprobar «in situ» la importante tarea que para todo el sector marítimo pesquero desarrolla el «Esperanza del Mar», no sólo en la atención de primeros auxilios o enfermedad sino también en la ayuda a evacuaciones de aquellos enfermos que, por su gravedad, necesitan atención en tierra, proporcionando así a este colectivo, que desarrolla su trabajo lejos de tierra, garantía de seguridad y de asistencia sanitaria. ■

**Concha HERNÁNDEZ
CARAZO**

En 1995, según los datos de FAO

ESTABILIZADAS LAS PESQUERIAS EN EL MUNDO

Las pesquerías en el mundo se hallan en líneas generales estabilizadas en su conjunto según se desprende de los datos manejados por la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación, FAO. De acuerdo con esos datos, las capturas mundiales en ese periodo tuvieron solamente una disminución de 200.000 toneladas al pasar en todo el mundo de 109,6 millones a 109,4 millones. Esta situación no ha sido motivo de sorpresa para nadie ya que no se esperaba ningún aumento consecuencia de las reducciones de capturas habidas en América del Sur. Los Estados en la zona han puesto en marcha medidas para la protección de sus caladeros lo que se ha traducido en menores capturas.

Por países, destaca el liderazgo de China que además sigue aumentando sus volúmenes de capturas al pasar en los últimos años de los 17,6 millones de toneladas en 1993 a los 22,7 millones de toneladas en 1995. La nota destacada de la situación en China es que el 50 % de todas sus capturas corresponden a la acuicultura, actividad que se halla en plena expansión en el país.

Entre los principales países productores, cabe hacer igualmente referencia a los países de América del Sur y especialmente a Chile y Perú. Perú se mantiene en el segundo puesto entre los productores, aunque su pesquería ha pasado de los 11,6 millones de toneladas en 1994 a los 9 millones de toneladas en 1995. Los 11,6 millones de toneladas de 1994

fueron un dato excepcional. Pero, lo cierto es que tanto en Perú como en Chile, la política iniciada para la protección de caladeros se está reflejando en el volumen de las capturas. Chile pasó a su vez de 7,8 a 7,2 millones de toneladas. Estados Unidos mantiene sus niveles de desembarcos.

Entre los principales países productores, en la parte positiva destacaría igualmente el caso de los países de la antigua URSS. Tras la división del país, se produjo un auténtico hundimiento en la política de pesca. Ello supuso bajar en 1994 a 3,8 millones de toneladas. En 1995 se inició una ligera recuperación para pasar a los 4,2 millones de toneladas. En la parte negativa se hallaría Japón cuyas capturas han pasado de 8,1 millones de toneladas en 1993 hasta solamente 6,8 millones de toneladas en 1995. Las razones se hallarían en las cada día ma-





China sigue creciendo y mantiene el liderazgo en el mundo consecuencia del auge de la acuicultura

yores dificultades que encuentran las flotas para ubicarse en buenos caladeros. Es un problema que también está sufriendo España, aunque por el momento, gracias a los compromisos de la Unión Europea con numerosos países, se están protegiendo los intereses de casi todas las flotas, aunque cada día sea más caro pescar o de hecho se deben hacer desembarcos con otras banderas aunque sea Español desde el patrón al último marinerero y vaya todo el mercado nacional.

Esta evolución de las capturas a la baja se ha traducido en una estabilidad o subida de las cotizaciones en todos los mercados. El pescado ha subido.

Evolución por especies

En la evolución de las capturas por especies destaca en

primer lugar el camarón donde se ha producido un ligero descenso, aunque el mismo no ha sido generalizado.

Los datos provisionales apuntan a una producción de 2,6 millones de toneladas de las que el producto cultivado supuso el 27% del total. En conjunto, hubo una disminución de las producciones en la mayor parte de las granjas en los países del este y Asia consecuencia de la aparición de brotes de virus. por el contrario, las producciones mejoraron en otros países y especialmente en los llamados aguas frías como Noruega, Islandia o Groenlandia.

La disminución de la oferta de camarones provocó más tensiones de las previstas en los mercados, con precios al alza lo que se tradujo a su vez en menos importaciones para mercados como el japonés o en Estados Unidos. En el caso de Europa, continuaron aumentando las importaciones en



Perú y Chile, con pesquerías en caladeros propios, siguen a la baja.

Fuerte caída de Japón que cada vez depende más de caladeros exteriores.



Los países de la antigua URSS han recuperado posiciones tras la caída de los años precedentes

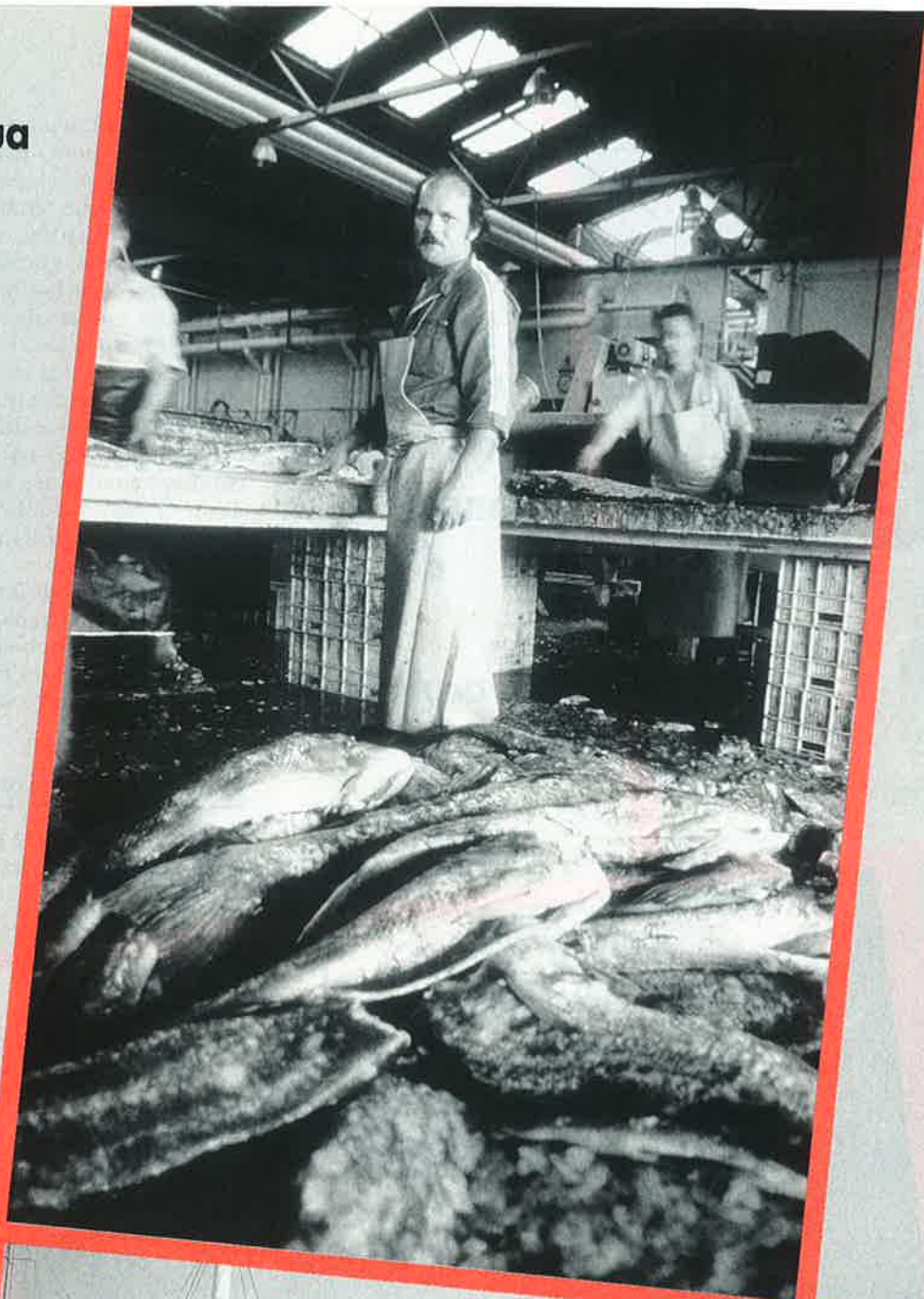
países como España, Italia o Francia.

Durante los primeros meses de este año, se ha mantenido la situación de la campaña anterior con una nueva disminución en la oferta de la producción de granjas, para los próximos meses se pronostica nuevamente precios altos para los camarones de aguas cálidas.

En el mercado del Atún, japonés es el líder indiscutible del mercado mundial con una demanda media de un millón de toneladas de las que el 70% son sin embargo de producción propia. Japón significa el 30% de toda la producción mundial. En el resto del mundo, destaca el aumento de la demanda en fresco en países como España y Francia que son los mayores consumidores de atún de toda la Unión Europea. En Estados Unidos se ha producido una reducción importante en la demanda, al igual que ha sucedido en Italia y en Alemania.

Por lo que afecta al atún en conserva, se espera un crecimiento en los próximos años en Europa, siempre que no suban los precios mientras hay descensos en Estados Unidos y Japón.

En el mercado del bacalao, la nota destacada del último año ha sido la fuerte presencia de la flota rusa en el sector con una oferta muy importante que supuso una reducción en los precios. En el mercado ha existido una gran afluencia de productos rusos para su transformación en otros países como Noruega, Islandia o Canadá. Consecuencia de todo ello, bajaron los precios en el mercado. En los primeros meses de este año tuvieron un intento de recuperación que no se produjo al volver la avalancha de bacalao ruso.



La campaña del calamar ha tenido dos polos opuestos. Muchas capturas para el tipo Lolling, mientras fueron mínimas para el Ilex que es que se considera como de referencia en España. Se considera que, en los próximos meses deberían disminuir los precios del calamar si hay una campaña de capturas normal en el sudoeste atlántico. El mercado de pulpo se normalizó tras el acuerdo entre Marruecos y Estados Unidos.

La sardina siguió con una demanda a la baja. Los datos de FAO apuntan la posibilidad de un mercado cautivo por el acuerdo entre Marruecos y Estados Unidos por el que es país Norteafricano podrá exportar con franquicia aduanera a partir de 1999. Eso va a suponer un grave problema para los industriales de ese país y también para quienes realizan en este momento las exportaciones.

Frente a la situación de la sardina, en el caso de la caballa se mantiene un aumento constante en la demanda pre-

PRODUCCION MUNDIAL DE PESCADO			
	1993	1994	1995 prelim.
	(...millones de toneladas...)		
China	17,6	20,7	22,7
Perú	8,5	11,6	9,0
Chile	6,0	7,8	7,2
Japón	6,1	7,4	6,8
Estados Unidos	5,9	5,9	6,0
India	4,3	4,5	4,7
Indonesia	3,7	3,9	4,0
CEI	4,5	3,8	4,2
Otros países	43,6	44,0	44,8
TOTAL	102,2	109,6	109,4

Fuente: FAO

parada y conservada. Se trata de un producto que, debido a su menor precio, estaría robando mercados a otros productos como el atún.

Los productos pelágicos pequeños en conserva han mantenido una línea de descenso.

Finalmente, cabe señalar la situación del mercado del salmón. De acuerdo con los datos manejados por FAO, en 1995

se produjo un fuerte aumento de la producción en granjas, situación que coincidió con un incremento de la producción en aguas libres. Todo ello se tradujo en un fuerte aumento de la oferta con una considerable reducción de los precios y concretamente en Noruega.

El salmón es un producto que ha experimentado en los últimos años un importante

auge en todos los mercados comunitarios, gracias sobre todo a la oferta de granjas. De un producto que se consideraba como de lujo, ha pasado a ser un componente habitual, a precios medios, de la cesta de la compra. Las producciones en granjas está previsto mantengan una línea de crecimiento y especialmente en Noruega. Esta situación, según los técnicos de FAO, debe obligar a que se pongan en marcha medidas encaminadas a buscar nuevos mercados y, sobre todo, nuevas fórmulas para animar la demanda que van desde la presentación del producto hasta su transformación. La clave estará en nuevos productos con un mayor valor añadido. Los trabajos en el salmón avanzan igualmente en la investigación para la obtención de variedades más baratas y evitar también posibles excedentes.

En resumen, producción de pescado estabilizada y precios en especies significativas al alza. ■

Vidal MATÉ

Transmisión ZF: ¡El músculo de su propulsión!!



Las transmisiones ZF tienen una merecida reputación de hacer bien su trabajo. Gracias a los más de 50 años de experiencia que las avalan, ZF permite obtener potencia fiable, mantenida y controlada en todas las condiciones, en todo tipo de embarcaciones, desde 5 hasta 4.000 hp. Los inmensos recursos de ZF en investigación y desarrollo y su experiencia en aplicaciones permiten que una transmi-



sión marina ZF pueda montarse virtualmente en cualquier tipo de barco y para cualquier tipo de motor, en instalaciones nuevas y remotorizaciones. Diseñadas para muchas horas de trabajo pesado y con poco mantenimiento, las transmisiones ZF son el auténtico «hombre fuerte» en todo tipo de instalaciones. Y las ventas y el servicio ZF están disponibles en todo el mundo.



El empuje en el que se puede confiar

ZF ESPAÑA, S. A.

Avda. Fuentemar, 11 - 28820 COSLADA (Madrid) - Tels.: 672 91 65/672 99 56 - Fax: 673 39 31

NUEVA POLITICA PARA EL TRANSPORTE MARITIMO A PARTIR DE 1997

Desde el 1 de enero hasta el 1 de julio de 1997, Holanda va a presidir la Unión Europea y ya tiene perfilada la nueva estrategia marítima que va a practicar. "Impulsar la competitividad del sector marítimo" es uno de los objetivos más importantes que se ha marcado para el primer semestre del '97. Ante la creciente pérdida de empleo de marinos comunitarios y el abandono de la flota de los pabellones de la UE, la Comisión tuvo que elaborar otra política para el transporte marítimo, recogida en una comunicación. La actuación común de la Comunidad y de los Estados miembros para fomentar la formación marítima y un empleo comunitario de alta calidad, atraer a los jóvenes a esta profesión, y salvaguardar los conocimientos y experiencia marítimos de la Comunidad son algunas de las nuevas medidas que se adoptarán. Las ayudas estatales también ocupan un papel fundamental, y la Comisión revisará las actuales directrices en materia de ayudas estatales al transporte marítimo buscando un enfoque en favor de los armadores comunitarios.

LA UE REFORZARA LA COMPETITIVIDAD PARA RECUPERAR EMPLEO Y FLOTA

A finales del mes diciembre, los responsables del sector marítimo de España y Holanda se reunieron en la Dirección General de la Marina Mercante, donde resaltaron el apreciable cambio en la sensibilidad por los asuntos marítimos reflejado en el documento de la Comisión, especialmente hacia las ayudas de Estado al sector, que marca las pautas de la nueva estrategia marítima a seguir. La preocupación por el persistente declive del sector europeo del transporte marítimo ha hecho que la Comisión reevalúe la política marítima comunitaria y fije nuevos objetivos para establecer una meta común en el transporte marítimo. El principal problema en el que se ha centrado la Comisión ha sido la competitividad del transporte marítimo comunitario, para poder invertir el descenso de la navegación bajo pabellones de la UE y el empleo de los marinos, cada vez más grave desde mediados de los 80.

Las medidas adoptadas por la CE y los Estados miembros para incrementar la competitividad de los pabellones de la CE no han invertido la tendencia al abandono del pabellón y la pérdida de empleo.

En la parte B de la nueva Comunicación de la Comisión se proponen las grandes líneas de una futura política marítima de la UE, y hace hincapié en las medidas encaminadas a mejorar la competitividad de la flota comunitaria, el mantenimiento y creación de puestos de trabajo de alta calidad en el sector.

Hacia el futuro

El sector marítimo de la UE es uno de los más importantes del mundo tanto en calidad como en cantidad. Las navieras de la UE controlan un tercio de la flota mundial y cerca del 40% del tráfico comunitario lo realizan buques que son propiedad o están controlados por intereses comunitarios. Esto prueba que la UE es muy competitiva en el sector, pero todavía no se ha desarrollado el marco regulador para fomentar esa competitividad. El capital y trabajo han alcanzado tal grado de movilidad internacional que las políticas nacionales no bastan para afrontar convenientemente los problemas de reglamentación. Las políticas seguidas dentro de la UE que no tengan suficientemente en cuenta las actuales tendencias y pautas mundiales provocarán nuevas salidas de capital y pérdidas de puestos de trabajo en beneficio de pabellones extranjeros.

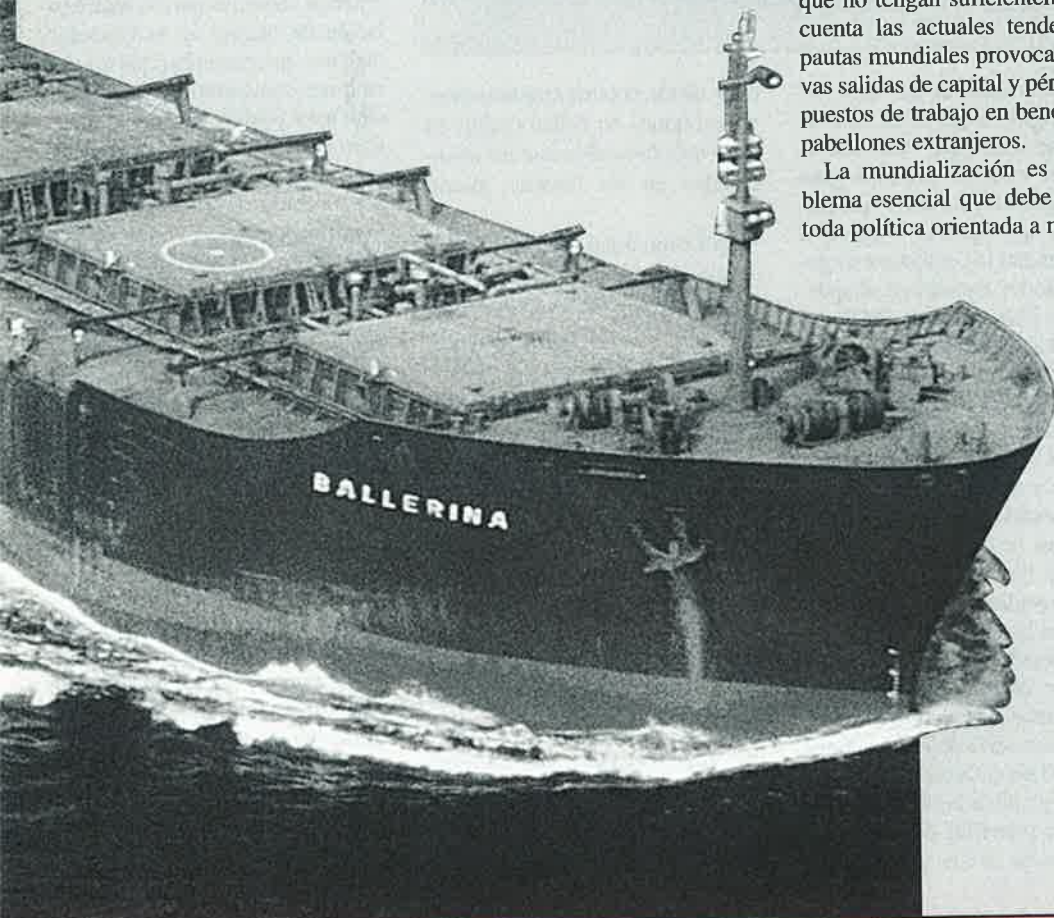
La mundialización es un problema esencial que debe afrontar toda política orientada a mantener

o mejorar la competitividad de la industria comunitaria. Ante todo esto, la Comisión propone mejorar la competitividad del sector comunitario del transporte marítimo mediante una política de mercados abiertos que ponga el acento en la multilateralidad y las normas de competencia mundiales. También se están proponiendo medidas para fomentar el empleo de calidad y las tecnologías avanzadas en el sector, y se están considerando posibles iniciativas en relación con el trato a las ayudas estatales por parte de la Comisión. Las nuevas políticas de seguridad propuestas en la presente comunicación no se orientan directamente a la mejora de la competitividad sino a la protección de la vida humana y el medio ambiente. La Comisión está persuadida de que la estricta aplicación de una política de seguridad basada en normas acordadas a nivel internacional mejorará claramente la competitividad de los buques matriculados en los Estados miembros de la UE, pues estos últimos hacen cumplir estrictamente las normas de seguridad, lo que contribuirá también al empleo de marinos comunitarios cualificados. En consecuencia, el efecto sobre la competitividad de una rigurosa política de seguridad reviste gran importancia.

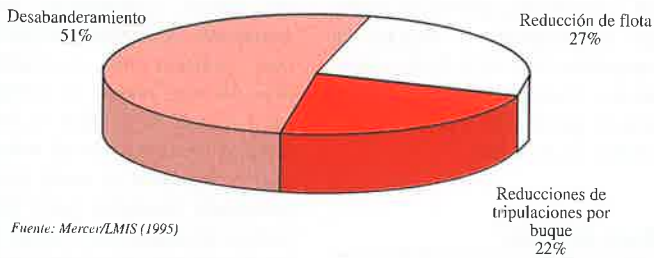
La Comisión ha estudiado diferentes estrategias para ver cuál es la mejor política marítima para el futuro, y finalmente ha considerado una doble estrategia:

- Un conjunto de medidas para garantizar la seguridad y la competencia leal en mercados internacionales abiertos.
- Un marco comunitario para mejorar la competitividad del sector del transporte marítimo.

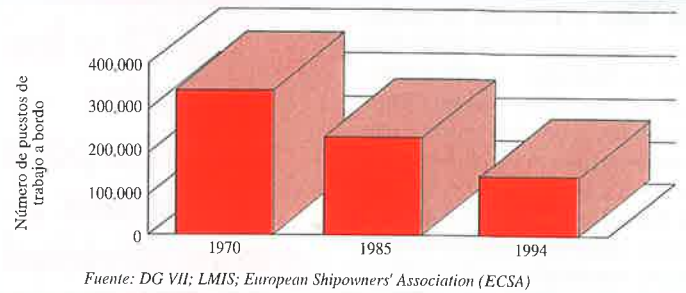
Para que la política marítima tenga éxito es necesario conciliar los distintos intereses que confluyen en el sector. En todo proceso de toma de decisiones de la política del transporte marítimo intervie-



Causas principales en la pérdida de tripulaciones comunitarias



Pérdida de puestos de trabajo de gentes de mar de la CE



nen cuatro participantes principales: los Estados miembros, los armadores y sus apoyos financieros, los trabajadores y los usuarios.

— Las tradiciones marítimas de los Estados miembros difieren unas de otras. Para algunos Estados es prioritario el transporte marítimo de corta distancia, mientras que otros quieren fomentar el transporte oceánico, por lo que la política comunitaria debe tener en cuenta estas distintas prioridades; para mantener la flota con pabellón de la CE debe ser económicamente viable y crear condiciones para mantener o atraer a los armadores a las banderas comunitarias; Las gentes de mar comunitarias desean mantener su nivel de vida y gozar de empleos estables y de un entorno de trabajo seguro. Además, exigen inversión en recursos humanos, tales como educación y formación permanente; el usuario lo que quiere es un transporte eficaz y fiable, por lo que la seguridad y la calidad son esenciales; por último, la industrias auxiliares desean que el sector florezca y se utilicen sus servicios.

Seguridad

La Comisión propone elaborar y aplicar normas internacionales de seguridad y protección del medio ambiente, que vigilarán y harán cumplir el Estado de abanderamiento y el Estado del puerto.

La política marítima europea debería erradicar las condiciones de competencia desleal, al menos en todo tipo de tráfico con origen o destino en puertos



de la CE, independientemente del pabellón del buque y en todo el transporte marítimo. Para ello es necesario elaborar criterios para unos registros eficaces y adecuados. Hay que aprobar y aplicar a nivel mundial las obligaciones generales de los Estados de abanderamiento. Paralelamente, la UE debe garantizar la calidad y eficacia de sus registros, iniciativa que afectará no sólo a los registros de los Estados miembros, sino también a los de terceros países.

La CE y sus Estados miembros deben perseverar en su política basada en la aplicación convergente de las normas acordadas internacionalmente. Dicha política debe aplicarse, en lo posible, a todos los pabellones. Esto incluye hacer obligatorias mediante instrumentos legislativos comunitarios una serie de resoluciones de la OMI de carácter todavía voluntario, y aplicarlas a los buques que, bajo pabellón de países no miembros de la CE, navegan ha-

cia o desde puertos comunitarios; estos buques no deben recibir un trato más favorable que los abandonados en los Estados miembros.

La Comunidad debe estudiar la definición de criterios comunes en la materia y darles fuerza legal mediante un instrumento comunitario para garantizar la seguridad, la protección del medio ambiente y un entorno de trabajo apropiado a bordo de los buques que enarbolen el pabellón de un Estado miembro. Con esto no se pretende introducir un registro de buques de la CE inspirado en el modelo del Euros. El Euros se pensó como un registro paralelo voluntario, mientras que este sistema pretende crear unas condiciones básicas aplicables a todos los registros de los Estados miembros, con independencia de que se les llame primer registro, segundo registro o registro alternativo. En este sentido, la Comi-

sión va a retirar la propuesta del Euros.

La primera condición de los registros de la Comunidad debe ser una vigilancia efectiva por parte de las administraciones. Los Estados miembros deben cumplir los criterios relacionados con el control del Estado de abanderamiento acordados en la OMI y la OIT. Las administraciones de todos los Estados miembros deben cumplir las obligaciones derivadas de las normas internacionales y europeas en materia de seguridad, medio ambiente, y condiciones de vida y trabajo.

En resumen, en la definición de criterios comunes para la matriculación de buques en la Comunidad, hay que garantizar que los pabellones comunitarios son todo lo atractivos posible sin poner en peligro las normas y la vigilancia de las administraciones. Un uso más generalizado de los registros comunitarios crearía puestos de trabajo para los ciudadanos de la UE tanto a bordo de los buques como en los sectores auxiliares, al atraer buques, capital y actividad económica. La Comunidad incrementaría el control de sus Estados de abanderamiento y también su influencia en el concierto marítimo mundial.

Transporte Peligroso

Para mejorar la seguridad y la competencia leal hay que cumplir la normativa. En el tráfico con origen o destino en puertos de la CE se han adoptado varias medidas en materia de control del Estado del puerto, normas jurídicas que requieren especial atención en determinados pabellones, incluidos en listas negras y algunos

La escasez de oficiales y marineros a nivel mundial puede convertirse en una gran oportunidad para que la CE se convierta en proveedor mundial de profesionales marítimos de alta calidad.

tipos de buques. Es esencial disponer de inspectores adecuadamente formados y cualificados para aplicar de modo coherente y eficaz el control del Estado comunitario del puerto. Por ello, la Comisión, en colaboración con los Estados miembros, está preparando algunas iniciativas para mejorar la formación y la eficacia de los inspectores y, así, garantizar que los convenios internacionales en materia de seguridad, prevención de la contaminación y condiciones de trabajo a bordo se aplican a todos los buques que navegan desde o hacia puertos comunitarios. La aplicación rigurosa de estas disposiciones es esencial para que no salgan perjudicados los armadores que mejor cumplen sus obligaciones, y el cumplimiento de la norma no puede limitarse a la detención de buques; unas sanciones económicas suficientemente disuasivas deben formar parte de la legislación nacional en la materia.

También hay que fomentar una cultura de la calidad en el transporte marítimo. La política marítima no debe centrarse únicamente en el intento de erradicar un transporte marítimo peligroso, perjudicial para el medio ambiente y caracterizado por el falseamiento de la competencia mediante medidas represoras. Hay que crear mecanismos para fomentar un sector que no se limite a cumplir las normas mínimas de la OMI y la OIT, sino que intente ofrecer un producto, de transporte de alta calidad. Se deben fomentar códigos voluntarios de conducta en el sector para garantizar que sólo se utilizan buques seguros, respetuosos del medio ambiente y de alta calidad.

Se estudiarán medidas para que las navieras cumplan normas más estrictas que los mínimos establecidos a nivel comunitario o mundial, como por ejemplo ventajas fiscales y ayudas económicas de los Estados miembros a las empresas que se esfuercen en alcanzar altos niveles de calidad.



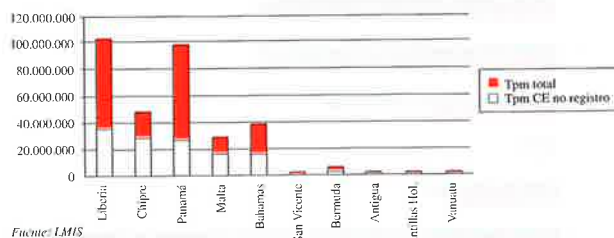
En algunos casos, la Comunidad podría establecer sus propias normas de seguridad y condiciones de trabajo para operaciones limitadas geográficamente, con independencia del pabellón que enarbole el buque.

Formación y empleo

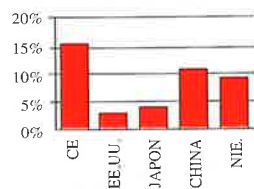
Para la UE es primordial mantener e incrementar el empleo y la I+D, para lo que propone unas líneas de actuación. En 1995, el BIMCO/ISF hizo un estudio que pone de relieve la escasez de oficiales y marineros especialistas que se va a agravar en el futuro; y cada vez aumenta más la edad media de los marinos europeos, y los altos índices de abandono de la formación y de profesión. Esta futura escasez de marinos va a repercutir en la seguridad de los buques, y en todos los sectores asociados.

Por otra parte, si no hay estudiantes se cerrarán centros de enseñanza, y en consecuencia, se producirá una mayor destrucción de puestos de trabajo de profesores y otro personal, junto con una pérdida de conocimientos y capacidad investigadoras. Para evitar esto, la Comisión ha pedido un estudio sobre la formación y el empleo en los Estados miembros que aborda las tendencias mundiales del empleo marítimo, y los pasos de los Estados a favor de la formación y la profesión marítima, así como posibles medidas para atraer a los jóvenes. Se analizará el grado en que los Estados miembros han hecho buen uso de los fondos comunitarios destinados a la educación, formación y reciclaje profesional, y con los resultados, poder estimular planes de formación e iniciativas de empleo organizadas por los

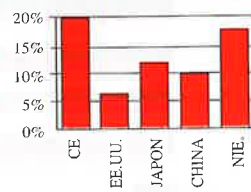
Tpm de propiedad comunitaria en registros de libre



Buques con pabellón propio



Tpm con pabellón propio



Fuente: LMIS

* NIE: Nuevas economías industriales (Newly Industrialised Economies (Hong Kong, Korea de Sur, Taiwan))

Estados mediante ayudas económicas a las navieras que ofrezcan formación a bordo para los aspirantes a oficiales; facilitar e incrementar el acceso al empleo marítimo por parte de los ciudadanos de los estados mediante actividades de información y sensibilización en los sistemas nacionales de educación y formación; Fomento del intercambio y creación de redes educativas y proyectos conjuntos entre centros europeos de formación marítima. etc.

La Comisión está estudiando otras iniciativas como la organización de una conferencia sobre el futuro de las profesiones del mar en la UE. En el campo legislativo, está elaborando propuestas de directrices del Consejo para adoptar la Directiva 94/58 sobre el nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas a la luz de la nueva versión del Convenio STCW de 1995, y para introducir criterios mínimos para el reconocimiento por la CE de títulos acordados con las normas de la OMI expedidos por terceros países. También considera muy importante que se mejoren y actualicen a nivel mundial la calidad y las calificaciones de las gentes del mar, y quiere contribuir a los esfuerzos de la OMI para que se implanten adecuadamente normas de formación internacionalmente acordadas.

Ayudas estatales

La Comisión cree que con las estrategias que ha propuesto sobre la seguridad, la apertura de los mercados internacionales y la competencia leal contribuirá a reducir los fenómenos de distorsión de la competencia. Los esfuerzos que se van a hacer en política de formación y empleo y en I+D incrementarán la competitividad del sector comunitario del transporte marítimo. Pese a ello, cree necesarias medidas de apoyo para mantener y desarrollar el sector marítimo de la CE.



Las ayudas estatales son en principio incompatibles con el mercado común, sin embargo, la Comisión sigue pensando que la importancia de mantener y desarrollar el sector marítimo por motivos económicos y de empleo puede justificar que se aplique la excepción prevista de ayudas estatales tanto de los planes de formación e incentivos al empleo comunitario como de las medidas previstas en las directrices de 1989.

Las medidas de apoyo deben orientarse principalmente a reducir los costes y cargas en que in-

curren los buques que enarbolan pabellón comunitario y no facilitar ayudas económicas generalizadas. Y deben cubrir la formación, el empleo y la I+D.

Los Estados de la UE tienen diferentes prioridades y opiniones en relación con la necesidad de apoyar sus sectores marítimos y el mejor modo de hacerlo. Esta diversidad ha determinado la estructura de las medidas de apoyo-aplicadas por las administraciones nacionales. Entre dichas medidas figuran regímenes fiscales, flexibilización de la normativa contable para reducir la pre-

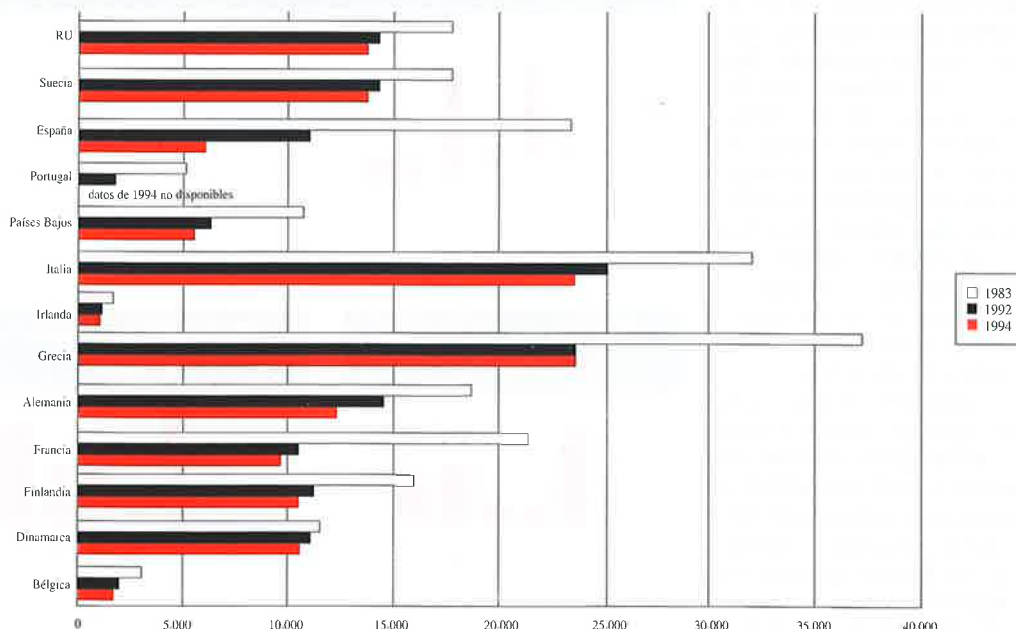
sión fiscal, aportaciones de capital vinculadas a reestructuraciones y creación de registros especiales. Esta diversidad de prioridades nacionales ha imposibilitado toda armonización mediante instrumentos comunitarios, incluso una armonización tan restringida como la que se pretendía con el Euros.

La tarea de la Comisión es fijar los parámetros dentro de los cuales puede aprobarse una ayuda estatal, y va a revisar las directrices de 1989 en relación con las ayudas a las empresas que explotan buques matriculados en la Comunidad. Para la Comisión las ayudas deben servir al interés común, ser transparentes y no falsear la competencia hasta extremos inaceptables.

Conforme a las disposiciones del Tratado, la Comisión podría conceder una excepción a la prohibición general de ayudas estatales a favor tanto de los planes de formación e incentivos al empleo comunitario como de las medidas previstas en las directrices de 1989.

Son necesarios nuevos e intensos esfuerzos en I+D centrados en la calidad, la productividad, la seguridad, y la protección del medio ambiente. También se puede autorizar ayudas estatales para este tipo de proyectos den-

Profesionales extranjeros a bordo de buques de pabellón de la CE



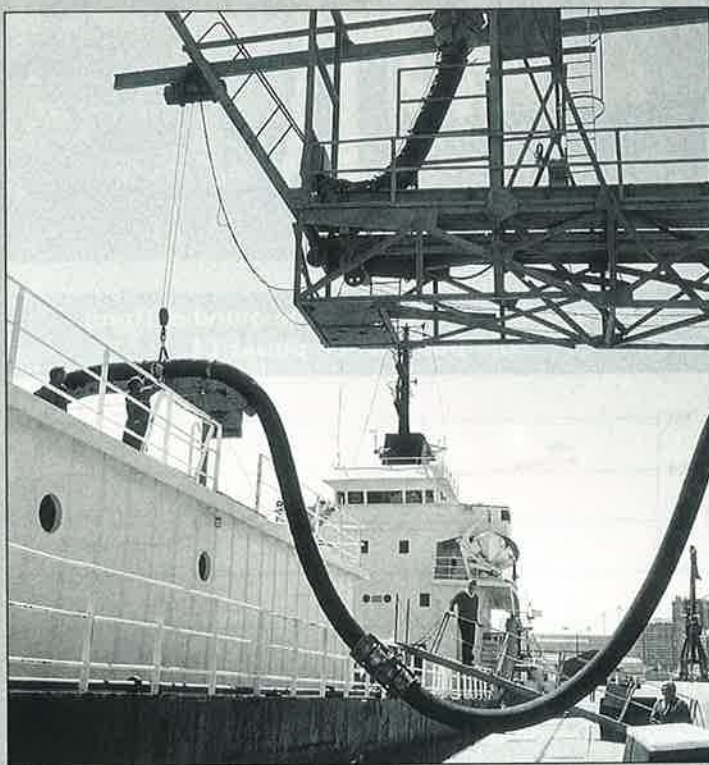
tro de los límites marcados en el Tratado.

En conclusión, la Comisión considera que la combinación de iniciativas legislativas, administrativas, y políticas descritas en la comunicación favorecerá los intereses comunitarios en relación con unos servicios marítimos de alta calidad a buen precio. Quiere recoger la opinión de las demás instituciones europeas, los Estados miembros y otras partes interesadas sobre sus propuestas, en particular en materia de empleo, registros de matrícula y política de competitividad. Sobre I+D, seguridad y el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia, las instituciones han aprobado la política de la Comisión. Sobre las ayudas estatales, la Comisión tiene competencia exclusiva para determinar si una medida nacional concreta favorece el interés común de la Comunidad. Y anima a las partes interesadas a presentar sus observaciones sobre los diversos planteamientos y estrategias presentadas en la Comunicación.

Flota y empleo en la CE

En 1994, un 34% en tpm de la flota mundial estaba en manos de intereses comunitarios frente a un 38% en 1985. Entre 1985 y 1994,

La Comisión retirará la propuesta de reglamento del Consejo por el que se crea un registro comunitario de buques (Euros) de 1989-1991, y la propuesta de reglamento sobre una definición común de armador comunitario.



la flota agregada bajo control comunitario creció en términos absolutos (tpm) en un 12%. Grecia es el primer país armador del mundo en términos absolutos, y controla un 18% de la flota mundial. En el transporte marítimo de contenedores, Alemania ostenta el liderazgo mundial, con un control sobre el 13% de este sector.

El descenso en la propiedad de buques en la CE se debe a que:

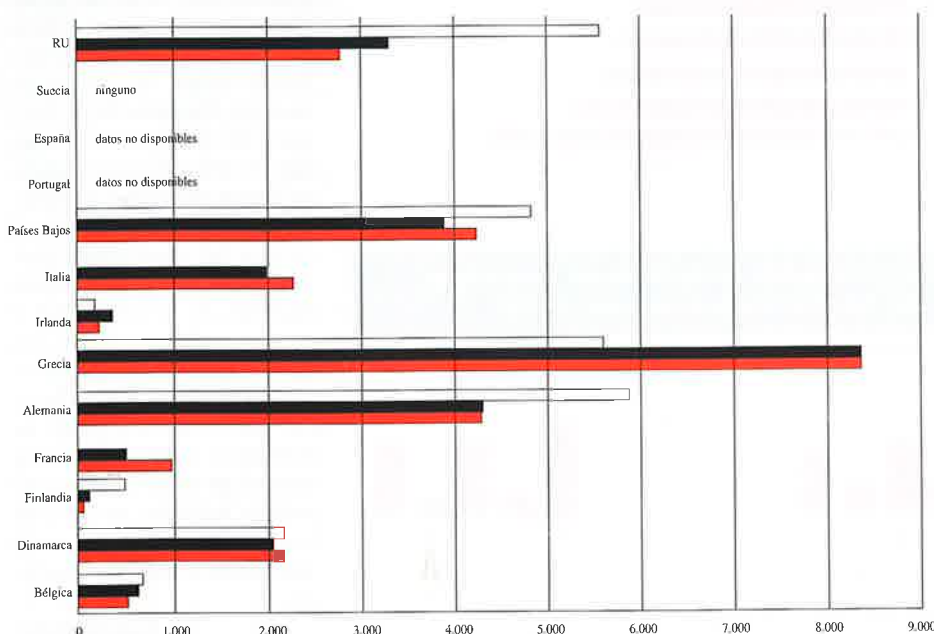
- Ha mejorado la productividad de los buques. Actualmente, se puede transportar una carga igual o superior que antes con menos tonelaje.
- La pérdida de control desde los años 60, cuando la CE controlaba más de la mitad de la flota mundial, responde a la aparición de nuevas naciones marítimas en Extremo oriente, que han construido flotas al servicio de su comercio. Se calcula que en el año 2.000, el comercio intra-asiático supondrá en 48% de toda la carga transportada por las principales rutas marítimas, frente a un 36% en 1987. A la inversa, el comercio entre Estados Unidos, Europa y Japón, tradicionalmente el más importante, ha disminuido en términos relativos.

• La flota controlada por la CE despliega una capacidad mayor en los tráficos interiores de la Comunidad que la flota controlada por otros países comerciales en los suyos.

Otro hecho muy común es el abanderamiento en países de libre matrícula, y la principal razón es el ahorro de costes de personal, impuestos y otros costes financieros. En la actualidad, un 56% del tonelaje de la CE navega bajo pabellón de terceros países.

La tendencia al abanderamiento de buques en terceros países indica una pérdida creciente de competitividad del transporte marítimo bajo pabellones comunitarios. Un alto porcentaje de los buques de armadores comunitarios están inscritos en registros de libre matrícula. También las principales compañías asiáticas parecen afrontar problemas si-

Profesionales nacionales a bordo de buques de pabellón de la CE



milares, y numerosos buques están inscritos en registros de libre matrícula: por ejemplo, el 65% de la flota de la compañía japonesa NYK enarbola pabellón extranjero. Estos datos hacen que la UE esté preocupada por las tendencias al abanderamiento en países de libre matrícula.

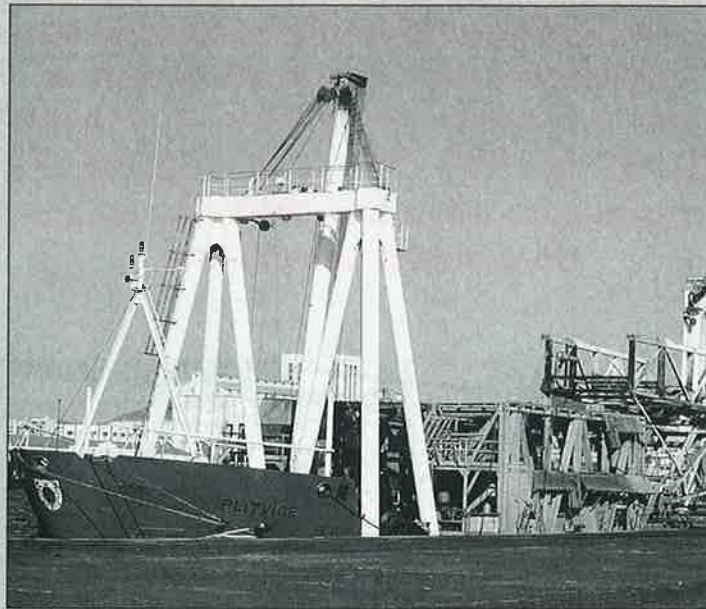
El cambio de pabellón de un buque es un medio de evitar un régimen que los agentes económicos consideran una carga excesiva. Estos cambios de pabellón no acarrear necesariamente destrucción de empleo a bordo o en tierra, pero si las infraestructuras y recursos humanos empiezan a trasladarse a otro lugar, es muy difícil recuperar a las empresas marítimas.

La existencia de buques con pabellón de la UE contribuye a garantizar una estrecha vigilancia del cumplimiento de las normas de seguridad mediante el control del Estado de abanderamiento. La seguridad de las navieras retiradas de los registros de la CE es peor que la de los inscritos en ellos, ya que el cambio de pabellón reduce las facultades de control del cumplimiento de las normas por parte de los Estados miembros de la CE. El abanderamiento de buques de la UE en terceros países ha supuesto también una pérdida de empleo comunitario.

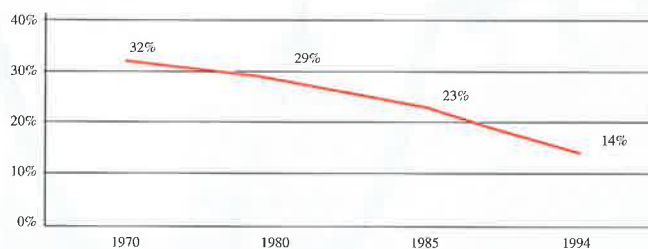
Toda la pérdida de empleo no se ha debido a esto, ha influido la disminución del número de buques, la construcción de barcos mayores y la racionalización. El abanderamiento en países de libre matrícula produjo la mitad de la destrucción de empleo marítimo registrada en la CE durante la última década.

Esta pérdida de empleo es menor entre los oficiales que entre los marineros, ya que los datos demuestran que cuando hay un cambio de pabellón, los armadores conservan algunos oficiales de su nacionalidad.

Pero, aunque se mantengan los puestos de trabajo, las condiciones empeoran, los salarios y las prestaciones tam-

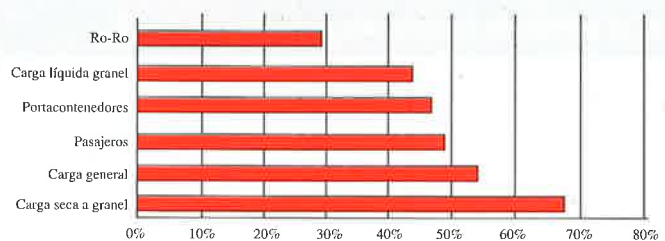


Porcentaje del tonelaje bruto mundial (Tpm) bajo pabellón de países CE



Fuente: LMIS (1995); DG VII

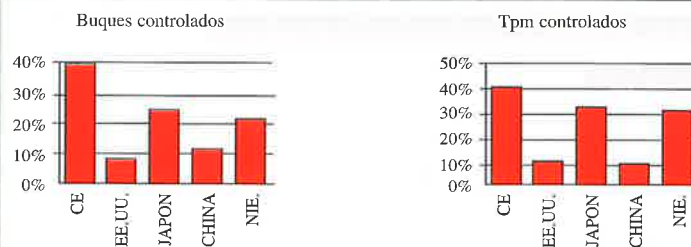
Desabanderamiento de las flotas CE



Fuente: LMIS (1995)

Porcentaje de buques en propiedad de la CE abanderados en terceros países

Flota en propiedad controlada en porcentaje del total en tráfico interior (1993)



Fuente: LMIS

* NIE: Nuevas economías industriales (Newly Industrialised Economies (Hong Kong, Korea de Sur, Taiwan))

bién. otro problema que se ha detectado, y que requiere urgente respuesta, es la escasez mundial de marinos cualificados. En las últimas décadas, el número de marinos de la CE ha disminuido y se prevé una escasez mundial de oficiales y marineros especialistas. Si este problema no se resuelve no podemos garantizar la seguridad marítima, no conservaremos en la CE los conocimientos y experiencia necesarios, y los jóvenes oficiales y marineros no tendrán formación.

La falta de gentes de mar comunitarios con un alto nivel de formación y competencial profesional puede poner en peligro los esfuerzos de la Comunidad para mejorar la seguridad marítima y prevenir la contaminación. Sin embargo, este problema puede convertirse en una gran oportunidad para que la CE se convierta en proveedor mundial de profesionales marítimos de alta calidad.

Otro problema casi crónico de la flota es su envejecimiento. El principal obstáculo que presenta esto es que aunque es posible mantener un alto nivel de seguridad en buques antiguos, las estadísticas demuestran que el riesgo general de accidentes se incrementa con la edad de la embarcación.

Respecto a la ampliación de la Comunidad, las últimas adhesiones han traído un incremento del tonelaje controlado por intereses comunitarios. Suecia ocupa el 14 puesto mundial, Finlandia el 34, Austria el 68. En el futuro, el tonelaje comunitario puede aumentar con las adhesiones previstas de Chipre y Malta. En consecuencia, las ampliaciones pueden incrementar la potencia marítima de la Comunidad e incrementar el control y la voz de sus Estados de abanderamiento en las aguas mundiales. Por ello destaca la urgencia de anticiparse a esta tendencia y elaborar un marco coherente de política marítima, en especial con respecto a los registros de matrícula y la seguridad marítima.

Inés OTERO



la Comisión invita a navieras e Instituciones a un diálogo para elaborar la nueva estrategia

LA SEGURIDAD Y EL MEDIO AMBIENTE, CLAVES PARA LAS AGUAS COMUNITARIAS

En la nueva comunicación de la Comisión "Hacia una nueva estrategia marítima" se invita a los Estados miembros, Instituciones europeas y navieras a un diálogo detallado y constructivo. La Asociación de navieras europeas no se hizo esperar, y analizó las propuestas de la Comisión. La necesidad de aplicar el Memorandum de París, promover la educación y la formación en la nueva política marítima, y promover la seguridad y medio ambiente para eliminar los buques subestándar de las aguas de la Unión Europea son algunos de los puntos fundamentales de la nueva estrategia marítima.

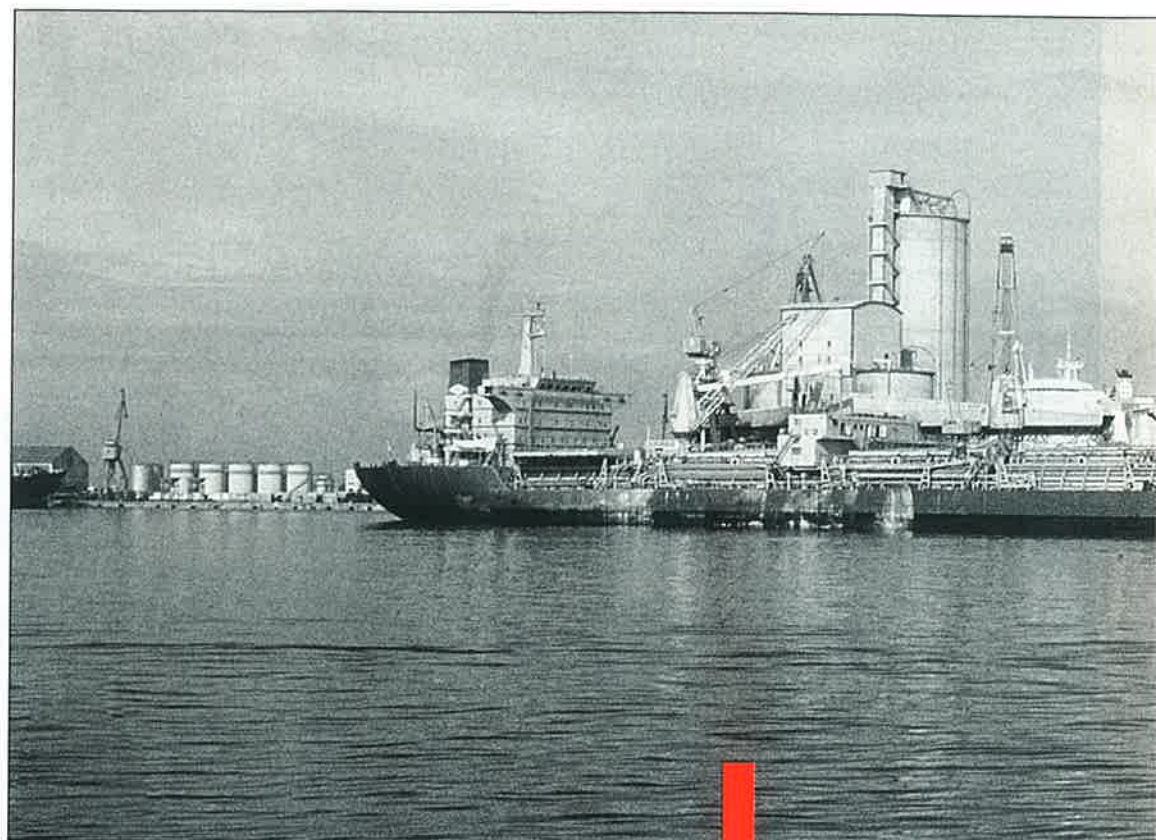
La Comunicación de la Comisión Europea "Hacia una nueva estrategia marítima" en la que se establecen nuevos objetivos en la política marítima comunitaria, destaca la importancia del sector marítimo para la Unión Europea, la naturaleza internacional del mercado del transporte marítimo y la necesidad de asegurar la competitividad en el mercado mundial. En esta comunicación se propone un diálogo detallado y constructivo entre los gobiernos de los Estados miembros, las Instituciones europeas y las empresas navieras.

Respondiendo a esta invitación de diálogo, la European Community shipowners Associations (ECSA), ha analizado este documento y enviado a la Comisión una serie de comentarios.

Las empresas navieras europeas apoyan y animan a la Comisión y a los Estados miembros para que exijan el cumplimiento de la normativa internacional a todos los buques que operen en puertos co-

munitarios mediante la aplicación del Memorandum de París, reconociendo que la seguridad y el medio ambiente son fundamentales para el futuro del sector marítimo. Por el contrario, consideran que deberían evitarse acuerdos regionales en materia de segunda, que debiliten el papel de la OMI. Según la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), «con el Memorandum de París se concede a los Estados la facultad de inspeccionar los barcos, obligando a realizar un número mínimo de inspecciones. Para ello es necesario coordinar a los diferentes Países de forma adecuada. Para que la dureza de las inspecciones sea la misma. Unos Países ponen más énfasis que otros, y es necesario mayor igualdad». Respecto a los acuerdos regionales como el «Acuerdo de Estocolmo», pacto al que han llegado los países del norte de Europa a raíz del hundimiento del Estonia, Anave considera que debilitan el papel de la OMI. «En la medida que un país o diferentes países consideran que hay que reforzar una normativa, lo lógico es conseguir una coordinación de todos. Proponerlo a la Comunidad internacional y que ella plantee el problema dentro de la OMI.

En lo referente a las ayudas de Estado, está de acuerdo en que el objetivo debería ser crear un entorno económico y fiscal atractivo para la operación, inversión y empleo marítimo en la Unión Europea. También apoya la decisión de la Comisión de retirar la Propuesta sobre un Reglamento del Consejo relativa al establecimiento de un Registro Comunitario de Buques (EUROS). «Con EUROS se quería armonizar la competitividad de los Registros Europeos y darles un acceso anticipado a la liberalización del cabotaje. Finalmente, nunca se llegó a un consenso, y por ello apoyamos la retirada de crear el registro EUROS», aseguran en ANAVE. «Todas las asociaciones de navieros europeos pidieron que se retirase y fue un freno para establecer medidas fiscales competitivas en España. De 1988 a 1992 se estuvo reivindicando la crea-



ción del Segundo Registro, y tardó en nacer cuatro años por culpa de EUROS”.

Las empresas navieras europeas también respaldan la importancia que este documento de estrategia da a los recursos humanos, especialmente a través de la educación y formación. En este sentido, ANAVE ha destacado a la revista MAR que «el hecho de que los barcos estén en condiciones es importante pero también que los barcos se manejen adecuadamente». Anave aboga por una formación no sólo técnica, sino también práctica. Recuerdan que deben ser las empresas las que tienen que cumplir con estas premisas desde el 1 de julio del presente año con la puesta en funcionamiento del Código ISM. La Empresa navieras europeas esperan un continuo y constructivo intercambio de puntos de vista en todos los aspectos de la comunicación, incluyendo la anunciada revisión de las importantes directrices sobre las ayudas de Estado. Anave señala que el objetivo de la Marina Mercante española es conseguir un registro tan

**La educación
y la formación
son fundamentales
en la nueva
política
marítima.**

**Comisión
y navieras
coinciden en que
hay que promover
programas
de formación
marítima y atraer
a los jóvenes a la
profesión.**

competitivo como el de Madeira. Los navieros españoles hacen hincapié en el hecho de que los países europeos han recibido apoyos económicos para renovar la flota desde hace diez años. Por un lado, reciben incentivos fiscales a la inversión. Por ejemplo, en Alemania, Noruega, a través de Sociedades Comanditarias. Y en segundo lugar, la garantía estatal para la concesión de créditos en construcción o adquisición de barcos. Desde ANAVE aseguran que actualmente, es de un 80% pero la hipoteca no va más allá del 60% y las navieras tienen que afianzar la diferencia. En otros países hay mecanismos con apoyo oficial que pueden conseguir un aval con garantía estatal. La Asociación de Navieros Españoles ha solicitado estos dos aspectos al Gobierno pero será a largo plazo.

Seguridad y Medio Ambiente

Respecto a la propuesta de la Comisión de la aplicación convergente de la legis-



lación internacional en materia de seguridad y medio ambiente, las empresas navieras europeas la apoyan de pleno, con objeto de promover la seguridad y eliminar los buques subestándar de las aguas de la U.E.

La propuesta de la Comisión de hacer obligatorias por medio de normativa comunitaria las resoluciones no vinculantes de la OMI, es considerada por los navieros europeos contraproducente y terminaría con la política de promover medidas de seguridad por medio de recomendaciones.

El endurecimiento de las normas de seguridad y medio ambiente, propuesto por la Comisión, para eliminar los buques subestándar de las aguas de la Comunidad, no lo consideran el camino más adecuado para eliminar esos buques, sino que consideran que se debe exigir su cumplimiento.

Se muestran de acuerdo con la adopción de medidas –ventajas fiscales o ayudas comunitarias– para incentivar a las navieras a que cumplan normas más estrictas

Se exigirá el cumplimiento de la normativa internacional a todos los buques que operen en puertos comunitarios mediante la aplicación del Memorándum de París.

La Comisión va a revisar las actuales directrices sobre ayudas estatales navieras comunitarias.

que los mínimos establecidos internacionalmente, pero puntualizar que las compañías que cumplen estrictamente con los mínimos establecidos no resulten penalizadas.

Más competitividad

Con el fin de salvaguardar la experiencia marítima y promover empleo de alta calidad en la U.E., las navieras europeas comparten la propuesta de la comisión de una acción común de la U.E. y de sus Estados miembros para promover programas de formación marítima y atraer a los jóvenes a la profesión. También se apoya la promoción en investigación y desarrollo en el campo marítimo, especialmente en la aplicación de nuevas tecnologías en la seguridad y protección medioambiental y a los recursos humanos.

En cuanto a la propuesta de revisar las actuales Directrices sobre ayudas a las empresas navieras, las navieras europeas consideran que el objetivo fundamental en ma-

teria de competitividad debería ser preservar el sector marítimo europeo y crear un entorno económico atractivo para atraer la inversión y el empleo mediante:

–Medidas que conduzcan los costes operativos de los buques y empresas comunitarias.

–El fomento de la inversión en el sector marítimo.

–La promoción de empleo de nacionales de la UE.

«Los costes operativos de las empresas, hay que reducir los costes fiscales y laborales a través del Segundo Registro. Actualmente, son del 60% en Seguridad Social, 25% de IRPF, y 35% del impuesto de Sociedades.

Mientras que en Madeira son del 100%. El Ministerio de Fomento tiene previsto incluir un mejora del Segundo Registro en los próximos Presupuestos Generales del Estado», señalan desde Anave. De esta forma, nos situaríamos en una posición competitiva con el resto de los países. Reduciendo las cargas fiscales y mejorando la formación para que la calidad-precio sea mejor.

La propuesta de la Comisión de revisar completamente el Reglamento 4057/86, sobre prácticas tarifarias desleales en el transporte marítimo, es considerada por los navieros europeos como inapropiada ya que podría resultar negativo en el equilibrio alcanzado. Sin embargo, se muestran partidarios de promover la liberalización a nivel internacional, al igual que la Comisión.

Por último, los empresarios creen que la postura de la Comisión de publicar en el presente año un informe sobre fijación de precios de transporte multimodal, amenaza a las líneas regulares europeas y está contra el deseo global de fomentar el comercio a y desde la UE y la competitividad del su sector marítimo.

Después de todos los comentarios anteriores, la Asociación de navieros Españoles cree que «lo fundamental es que la Comisión invita a todos a discutir estos temas, produciéndose un diálogo constructivo. Esperamos que de todo esto salga una discusión con aspectos positivos».

I. OTERO



Las pérdidas superan los 30.000 millones, un 50% más de lo previsto

ASTILLEROS REVISIA EL PLAN ESTRATÉGICO DE COMPETITIVIDAD

AESA ha puesto en marcha una revisión del Plan Estratégico de Competitividad para hacer una valoración y reconducirlo. Las nuevas medidas que se van a implantar de inmediato pretenden atajar las pérdidas, que de no ser así continuarían en

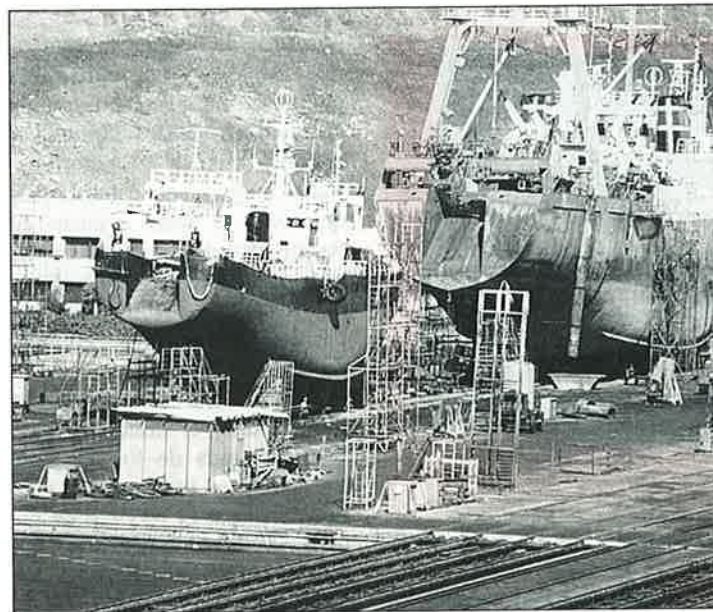
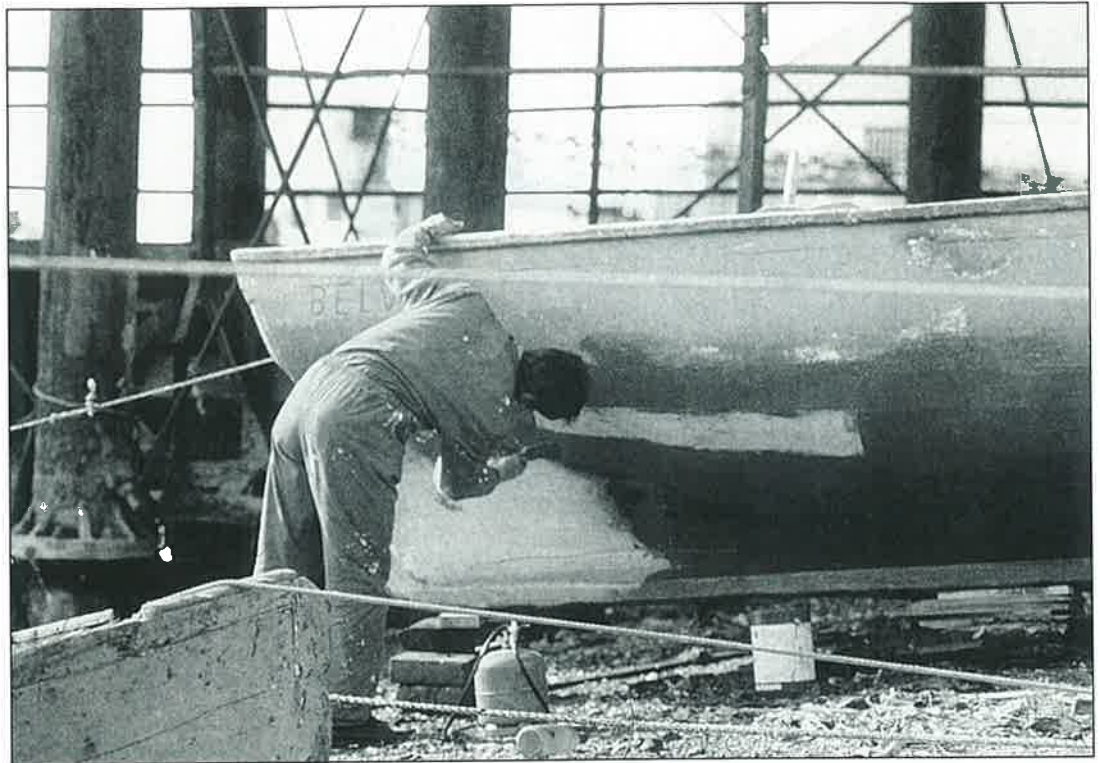
1997, y harían imposible que los astilleros públicos cumplieran el objetivo de este plan de alcanzar la rentabilidad en el 98. El PEC está pendiente de la ayuda de Bruselas -90.000 millones- sujeta al cumplimiento del Plan.

Los Astilleros públicos están obteniendo unas pérdidas un 50% superiores a las vistas en el Plan Estratégico de Competitividad firmado el año pasado entre la AIE y los sindicatos. Durante el mes de septiembre y octubre se han estado analizando las causas de las desviaciones para corregirlas ya que este año las pérdidas serán de más de 30.000 millones frente a los 20.000 millones previstos, lo que supone una desviación de 10.715 millones.

La situación más preocupante la vive la factoría de Sevilla al registrar una desviación más grave. Frente a una previsión inicial de 1.188 millones de pérdidas, los números rojos previstos para 1996 serán de 6.166 millones de pesetas, con unas desviaciones de 4.978 millones respecto al plan original. Esto hace pensar en que el plan de ajuste inicial que había presentado el Gobierno socialista en 1995 para AESA incluía el cierre de los astilleros de Sevilla y Cádiz, pero las protestas de los trabajadores obligaron a mantener todos los centros abiertos. Ahora, Sevilla vuelve a ser la principal candidata para el cierre.

La cartera de pedidos alcanzaba durante el primer trimestre de este año los 250.000 millones de pesetas. A pesar de esta cifra récord, los astilleros públicos vuelven a perder más dinero de lo previsto ya que ni los márgenes ni los costes se ajustan a lo previsto. «La contratación es importante, pero no es lo único. Muchos pedidos se han conseguido forzando a la baja los precios, aunque no cubran los costes. En muchos casos, el coste real de un barco ha sido pagado al 50% por el armador, y es lo que hay que resolver. Actualmente estamos estudiando esto para adoptar nuevas medidas en los próximos 2 o 3 años», aseguran fuentes de Astilleros Españoles.

La Unión Europea todavía supedita la aprobación de las subvenciones -90.000 millones de pesetas- al cumplimiento de los objetivos establecidos en el PEC. De hecho, el plan de reestructuración incluye 180.000 millones de pesetas de subven-



El incumplimiento de los objetivos del Plan Estratégico de Competitividad (PEC), pactado el año pasado entre Gobierno y sindicatos, obliga a revisarlo.

ciones, de los que faltan 90.000 millones. Al parecer la UE ha aprovechado las desviaciones para intentar que se cierre algún astillero, puesto que Bruselas está convencido desde antes de que se firmara el PEC de que en España sobra capacidad de producción.

Bazán en el mercado civil

Por su parte, la constructora naval Bazán va a potenciar la producción de carácter civil para aumentar sus ventas, cifra que en 1995 alcanzó los 60.000 millones de pesetas. Fue hace siete años cuando Bazán comenzó a dedicar el 50% de su producción a defensa, y el otro 50% al mercado civil. Una de las decisiones más importantes que ha tomado Bazán en el mercado civil ha sido su entrada en el mercado de los fast-ferrys en 1992. En junio de 1995 entregó a Transmediterránea el fast-ferry «Alcántara», y después el «Alhambra». En la factoría de Cádiz se están construyendo 23 pesqueros para Rota. Se han reparado 84 buques mercantes con un tonelaje de 1.944.661 TRB, destacándose el inicio de las reparaciones offshore y la realización de tra-



Plan Estratégico de Competitividad de los astilleros públicos

► El Plan de reconversión naval, firmado entre la Agencia Industrial del Estado y los sindicatos en septiembre de 1995, tiene como principal objetivo alcanzar la rentabilidad en cada uno de los centros de la DCN en 1998. Después de ese año no podrán recibir aportaciones económicas del Estado.

► La reducción de plantilla se realizará mediante 3.850 prejubilaciones y 130 bajas incentivadas pactadas por ambas partes. En las prejubilaciones se garantiza el 76% del salario bruto, un período de congelación de dos años y, posteriormente, una revalorización del 2,5% anual hasta los 65 años. El número de trabajadores será de 6.150.

► Los prejubilados se beneficiarán de la Ley de Industria, es decir, una vez que lleguen a la edad reglamentaria (65) recibirán la misma jubilación que si hubieran estado en activo.

► Todos los centros permanecerán abiertos. No se cerrarán las instalaciones de Cádiz ni de Sevilla.

► Se rejuvenecerán las plantillas. La empresa se compromete a crear hasta un máximo de 1.200 nuevos puestos de trabajo entre enero de 1999 y diciembre del 2.000 siempre que se cumplan los objetivos de rentabilidad previstos para 1998.

La Unión Europea condiciona el otorgamiento de su ayuda de 90.000 millones al cumplimiento de los objetivos establecidos en el plan.

tamientos de interior de tanques de buques químicos y petroleros.

Bazán apuesta por el medio ambiente con la creación del área de Ecología Marítima en la Factoría naval de Cartagena que integra la capacidad de diseño y construcción de la Empresa con la aplicación de tecnologías militares de doble uso. Este área de ecología marítima colabora en la lucha contra la contaminación del medio ambiente marino proporcionando medios adecuados para combatir cada uno de los problemas que se presentan. Las áreas en las que actúa son: contaminación habitual, contaminación

accidental, y gestión de residuos en Puertos.

Para luchar eficazmente en la lucha contra la contaminación accidental Bazán está desarrollando en colaboración con el Grupo INI-Teneo el programa Bulcam consistente en el proyecto y construcción de un buque de intervención rápida, dotado de medios muy potentes de contención y de recogida de hidrocarburos y otros productos contaminantes. El Bulcam podrá controlar en tiempo real la evolución de la contaminación, posibilitando la adopción de medidas más eficaces para su control.

Para paliar la contaminación habitual, Bazán ha diseñado

una serie de buques denominados BECO, cuya capacidad operativa incluye la recogida de residuos sólidos flotantes y residuos oleosos en superficie. Estos buques son catamaranes de casco de acero capaces de barrer grandes superficies de mar con diferentes dispositivos de recogida utilizables sin necesidad de controlar el calado de la embarcación.

Por último, Bazán también ha desarrollado el concepto gestión integrada de los residuos MARPOL en puertos, que permite efectuar el servicio de recepción en cualquier lugar sin condicionar las actividades portuarias. El concepto se basa en la utilización de gabarras autopropulsadas dotadas de plantas de recepción y proceso de los residuos de manera acorde con MARPOL.

Respecto al sistema de vigilancia naval "Serviola" de Bazán tiene dos funciones diferenciadas: la función anticollisión y de ayuda a la navegación, que proporciona seguridad en la navegación, y la función de vigilancia, para cualquier condición de visibilidad, ya sea de noche o de día. ■

I. OTERO



SINAVAL
PABELLON 1
STAND B-48
D-37

Fiabilidad
elevada a la máxima potencia.

Sistemas propulsores diesel marinos
de 42 a 1350 CV.



GUASCOR

MOTORES Y SISTEMAS

COGENERACION

Barrio de Oikia s/n. 20759 Zumaia. Gipuzkoa. España.
P.O.Box.: nº 30, Telf.: 34 (9) 43 143200 / Fax: 34 (9) 43 862180.



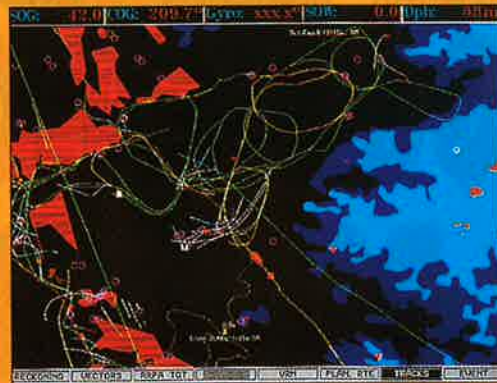
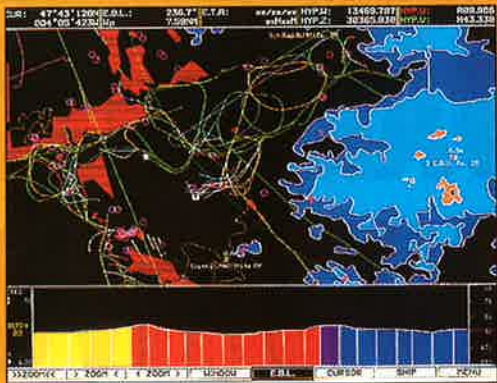
SODENA

TURBO 2000

Un plotter para el futuro

Fácil de usar, flexible y poderoso.

¡SU PRECIO
LES SORPRENDERÁ!



SINAVAL

PABELLON 1
STAND A-21

La captura es la prueba...

DISTRIBUIDORES:

HISpanova MARINE CANTABRIA, S.A.L.
Argentina, 7 ● 39008 SANTANDER
Tfno: (942) 23 61 83 Fax: (942) 23 76 15
Internet E-Mail: Hispanova@Bitmailer.Net

HIDRONAV
E.S.M.
RADIOPESCA
H.R.E.
E.R.N.
H. M. CORUÑA
RADIOPESCA

VIGO
VIGO
VIGO
MARÍN
RIVEIRA
LA CORUÑA
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

986.22.39.10
986.23.72.63
986.20.13.11
986.89.00.77
981.87.27.08
981.23.11.22
928.22.10.00

Presupuestos

SEGURIDAD SOCIAL

1997

El Presupuesto de la Seguridad Social para 1997 asciende a 12'13 billones de pesetas, con un incremento de 373.014 millones más que el año anterior. De esta cantidad la partida más cuantiosa se destinará al pago de las pensiones cuyo gasto se sitúa en 7'27 billones de pesetas, lo que supone una ampliación de 374.238 millones, el 5'43% más que lo destinado en 1996. Este Presupuesto, que ahora tiene que ser debatido y aprobado en el Congreso de los Diputados, ha sido presentado por el Secretario de Estado de la Seguridad Social, Juan Caros Aparicio, y refleja, según ha declarado, algunos de los principales compromisos del Gobierno para esta legislatura: garantía del poder adquisitivo de las pensiones, control del fraude y clarificación de las fuentes de financiación.

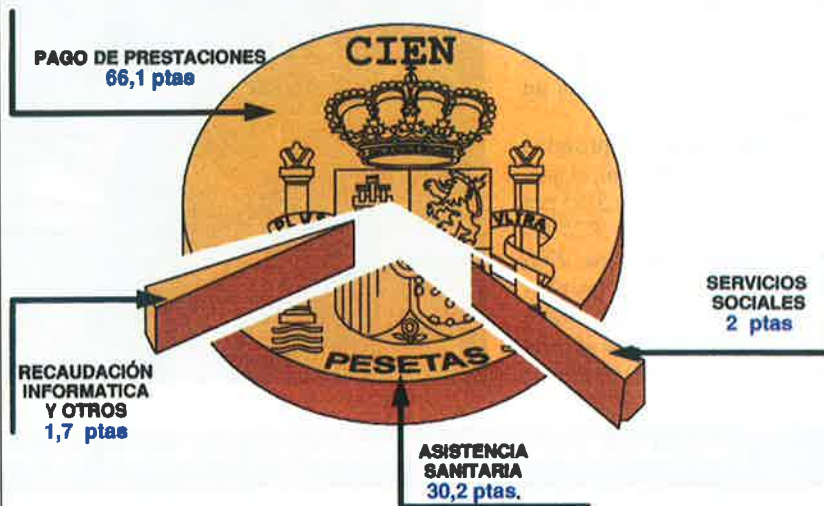


EL GOBIERNO GARANTIZA EL PODER ADQUISITIVO DE LAS PENSIONES



Juan Carlos Aparicio, Secretario de Estado de la Seguridad Social.

COMO GASTA LA SEGURIDAD SOCIAL CADA CIEN PESETAS QUE RECIBE



PRESUPUESTO 1997

Diferencia sobre 1996

PRESUPUESTO DE GASTOS

☞ Total Presupuesto 1997: 12.134.637	+ 373.014	+ 3,17 %
☞ Gasto en Prestaciones Económicas: 8.019.998	+ 300.219	+ 3,89 %
☞ Gasto en Pensiones: 7.270.178	+ 374.238	+ 5,43 %
☞ Gasto en Asistencia Sanitaria: 3.659.967	+ 80.483	+ 2,25 %
☞ Gasto en Servicios Sociales: 242.244	- 1.192	- 0,49 %

PRESUPUESTO DE INGRESOS

☞ Total Presupuesto 1997: 12.134.637	+ 373.014	+ 3,17 %
☞ Cotizaciones sociales: 8.026.122	+ 504.583	+ 6,7 %
☞ Transferencias 3.653.893	+ 178.290	+ 5,1

Además, según Juan Carlos Aparicio, los presupuestos, que están planteados dentro de las directrices seguidas para la elaboración de los Presupuestos Generales del Estado, pretenden conseguir tres objetivos: favorecer el crecimiento del empleo y de la actividad económica; mejorar el bienestar social y cumplir los re-

quisitos fijados en el proceso de convergencia con la Unión Europea. Según el Secretario de Estado, en línea con las recomendaciones del Pacto de Toledo, el Presupuesto para 1997 supone un claro avance en la separación de las fuentes de financiación de las prestaciones contributivas y no contributivas. Esto tiene reflejo en el presupuesto, ya que de los 3'66 billones de pesetas destinados a la

Presupuestos SEGURIDAD SOCIAL 1997

asistencia sanitaria, sólo un 5'6 por ciento se financiará el año próximo mediante, las cotizaciones sociales, mientras que las cuotas desviadas a tal fin en el presupuesto anterior representaban un 14'9 por ciento.

También como compromiso adquirido por el Gobierno, el gasto en pensiones crece un 5'43 por ciento, hasta situarse en 7'27 billones de pesetas. De ellos, 7'06 billones corresponden a las pensiones contributivas y 201.309 a las no contributivas. Estas últimas se incrementan en 14.519 milones



de pesetas, lo que equivale a una tasa interanual de crecimiento del 7'77 por ciento.

Por el contrario, el importe de las prestaciones por incapacidad temporal disminuye un 12'07 por ciento (65.972 millones menos), en concordancia con el objetivo de controlar el fraude más eficazmente. A tal fin, según ha señalado Juan Carlos Aparicio, se generalizará la implantación de los equipos de Valoración de Incapacidades (EVIS) y se incrementará la colaboración con las Mutuas de Accidentes de Trabajo y los Servicios Públicos de Salud de las distintas Comunidades Autónomas.

Lo que si ha aclarado el Secretario de Estado de la Seguridad Social es que estos Presupuestos están elaborados antes de firmarse entre el Gobierno y los Sindicatos el Acuerdo sobre Pensiones, por lo que en ellos no están reflejadas algunas de sus consecuencias. De ahí que en el transcurso del debate parlamentario se puedan incluir modificaciones que sienten las bases para proceder a aplicarlo sobre todo en lo que se refiere a la separación de las fuentes de financiación de la Seguridad Social. Tal y como se recoge en este mismo número, según dicho pacto y las recomendación del Pacto de Toledo, de ahora al año 2000 se implantará un sistema según el cual las pensiones contributivas se pagaran con las cotizaciones de los trabajadores y la sanidad y las prestaciones no contributivas con dotaciones de los Presupuestos Generales del Estado, para evitar que sea la Seguridad Social la que corra con parte de estos gastos.

PRESUPUESTO DE GASTOS (En millones de pesetas)

FUNCIONES Y SUBFUNCIONES	Presupuesto 1994		Proyecto 1995		Variación 95/94	
	Importe	% Partic.	Importe	% Partic.	Absoluta	%
PRESTACIONES ECONOMICAS	6.653.084	66,73	7.104.142	65,47	451.058	6,78
Pensiones:	6.895.940	58,63	7.270.178	59,91	359.719	5,36
Contributivas	6.709.150	57,04	7.068.869	58,25	359.719	5,36
No Contributivas	186.790	1,59	201.309	1,66	14.519	7,77
Incapacidad temporal	546.773	4,65	480.801	3,96	-65.972	-12,07
Prestación por maternidad	66.287	0,56	67.020	0,55	733	1,11
Prestaciones familiares	105.311	0,90	96.488	0,80	-8.823	-8,38
Otras prestaciones económicas	31.667	0,27	36.296	0,30	4.629	14,62
Gastos de gestión	66.054	0,56	63.468	0,52	-2.586	-3,91
Gastos de capital	7.747	0,07	5.747	0,05	-2.000	-25,82
ASISTENCIA SANITARIA	3.579.484	30,43	3.659.967	30,16	80.483	2,25
Atención primaria	545.068	4,63	584.652	4,82	39.584	7,26
Atención especializada	832.424	7,08	824.243	6,79	-8.181	-0,98
Otras prestaciones sanitarias	37.408	0,32	36.428	0,30	-980	-2,62
Servicios generalés	32.595	0,28	21.097	0,17	-11.498	-35,28
Transferencias a Comunidades Autónomas	2.131.989	18,13	2.193.547	18,08	61.558	2,89
SERVICIOS SOCIALES	243.436	2,07	242.244	2,00	-1.192	-0,49
Atención a minusválidos	69.565	0,59	58.949	0,49	-10.616	-15,26
Atención a la tercera edad	25.160	0,21	16.975	0,14	-8.185	-32,53
Otros servicios sociales	19.541	0,17	20.837	0,17	1.296	6,63
Servicios generales	6.229	0,05	4.999	0,04	-1.230	-19,75
Transferencias a Comunidades Autónomas (*)	122.941	1,05	140.484	1,16	17.543	14,27
TESORERIA, INFORMATICA Y OTROS SERV. FUNC. COMUNES	172.176	1,45	163.889	1,35	-8.287	-4,81
Gastos de gestión:						
- Gestión de tesorería	78.224	0,67	78.779	0,65	555	0,71
- Apoyo informático a la gestión de la S. S.	10.583	0,09	10.058	0,08	-525	-4,96
- Otros servicios comunes	45.001	0,38	44.633	0,37	-368	-0,82
Gastos financieros	17.837	0,15	13.830	0,11	-4.007	-22,46
Gastos de capital	20.531	0,17	16.589	0,14	-3.942	-19,20
VARIACION DE ACTIVOS Y PASIVOS	46.748	0,40	48.539	0,40	1.791	3,83
PRESUPUESTO CONSOLIDADO	11.761.623	100,00	12.134.637	100,00	373.014	3,17

(*) Incorpora los importes de las pensiones no contributivas que se transfieren al País Vasco y Navarra: 13.077 millones en 1996 y 14.387 millones en 1997.

Distribución del Presupuesto de la Seguridad Social

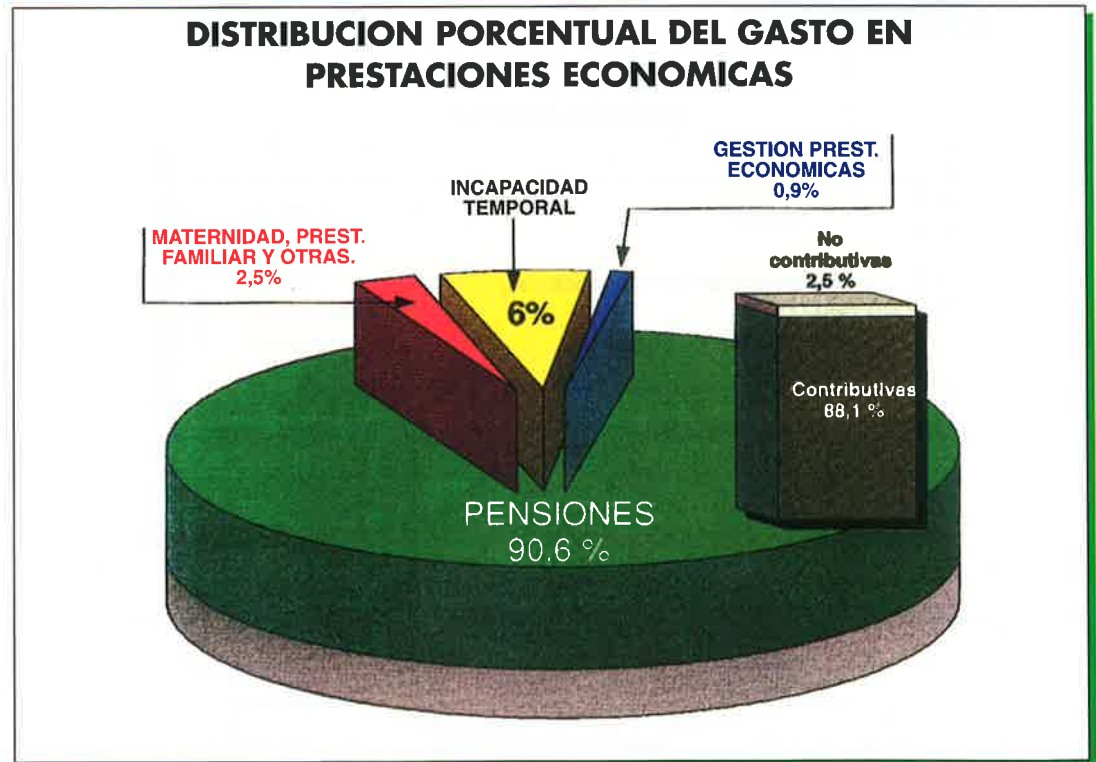
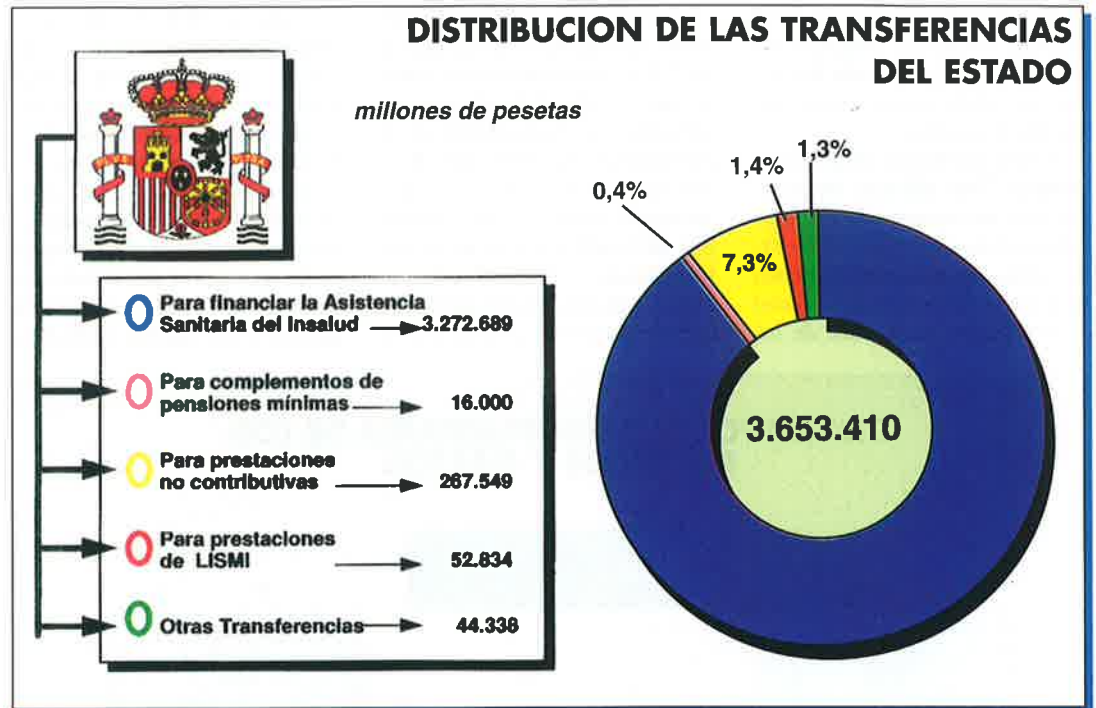
Según los presupuestos elaborados por el equipo de la Secretaría de Estado de la Seguridad Social, el gasto destinado a pensiones se sitúa en 7'27 billones de pesetas, lo que supone una ampliación de 374.238 millones

sobre el ejercicio 1996, con una tasa de crecimiento del 5'43%. De este gasto, 7'06 billones de pesetas corresponden a pensiones contributivas, 359.719 millones más para el actual ejercicio, lo que significa un 5'36% de aumento interanual. Este último incremento responde al crecimiento del 1'84% en el número de pensiones contributivas, así como a su cuantía y, de otro, al 2'60% de revalorización previsto, más un 0'83% de otros efectos: sustitución y mejora de gestión, esencialmente.

• **A las pensiones no contributivas se ha consignado un importe de 201.309 millones de pesetas**, con un incremento de 14.519 millones de pesetas respecto de 1996, equivalentes a una tasa interanual del 7'77%, que obedece a la extensión de la protección por incorporación de nuevos beneficiarios que no perciben ninguna prestación y de los procedentes del Fondo de Asistencia Social y de la Ley de Integración Social de Minusválidos y a la actualización interanual del 2'6%, como incremento previsto para el IPC de 1997.

• **La incapacidad temporal contará con 480.801 millones de pesetas**, con una reducción previsible del gasto del 12'07% equivalente en términos absolutos a 65.972 millones de pesetas, gracias a la reducción de las dos modalidades de incapacidad antes existentes y a las mejoras técnicas introducidas en los programas de gestión del reconocimiento y mantenimiento del derecho a esta prestación, la reducción de su duración y la creación de los Equipos de Valoración de Incapacidades (EVI) en todas las Direcciones Provinciales del INSS y la suscripción de acuerdos de colaboración para el control sanitario de esta prestación con las Mutuas de Accidentes de Trabajo y los Servicios de Salud de las Comunidades Autónomas. En este sentido el Secretario de Estado de Seguridad Social advirtió de la dureza de las medidas que se van a ir tomando para evitar el fraude.

• **Las prestaciones por maternidad reciben una asignación de 67.020 millones de pesetas,**



Todas las pensiones subirán un 2,6% de acuerdo con la previsión de inflación, garantizándose el mantenimiento del poder adquisitivo

con un crecimiento del 1'11% sobre el ejercicio actual y los gastos administrativos derivados de la gestión de las prestaciones económicas (gastos de personal y en bienes corrientes y servicios de las Entidades Gestoras de la Seguridad Social) supondrán 62.484 millones para 1997, equivalentes al

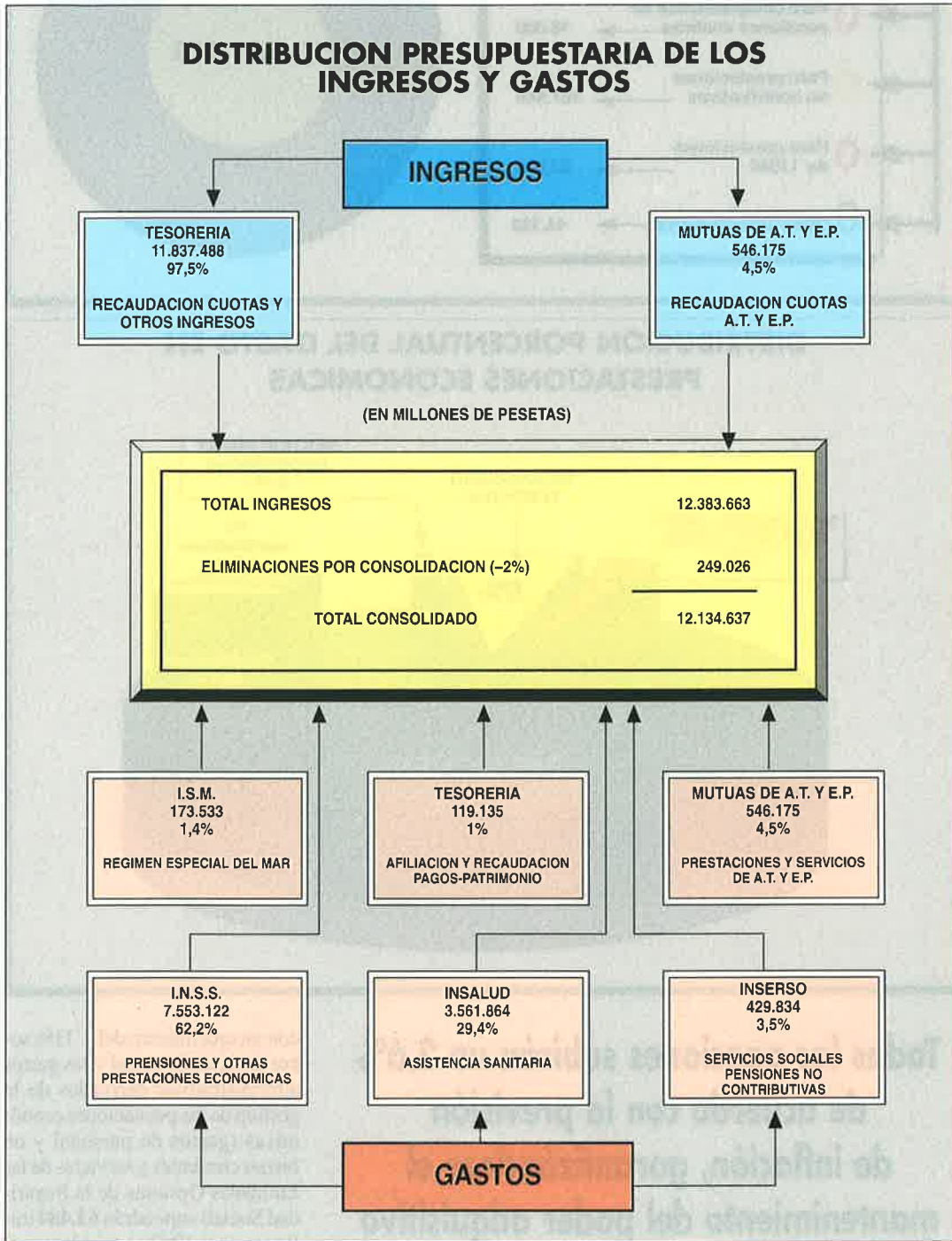
Presupuestos SEGURIDAD SOCIAL 1997

0'79% del importe total de dicha función, 7.906.355 millones, inferior, por tanto, al límite del 1% que para dichos gastos está establecido legalmente.

• A la asistencia sanitaria se dedican 3'66 billones de pesetas, con un incremento respecto del ejercicio actual del 2'25%. De este gasto sanitario, corresponden al Instituto Nacional de la Salud 3'56 billones de pesetas, de los

cuales un 91'9% se financian mediante aportaciones del Estado y un 5'6% mediante cotizaciones sociales frente al 14'9% que representó esta participación en el presupuesto de 1996. De ellos, 584.652 millones se destinan a atención primaria de salud, 824.243 millones a atención especializada y 2.193.547 millones se destinan a las CCAA que tienen transferido el servicio, un 2'89%

más que en 1996. El dato de la menor aportación de la Seguridad Social al presupuesto de la asistencia sanitaria ha querido destacarlo el Secretario de estado de la Seguridad Social, puesto que esa menor participación en el gasto sanitario de las cotizaciones sociales se nivela con el incremento de la aportación del Estado por importe de 344.909 millones de pesetas, lo que supone, según Apa-



ricio, un claro avance en la separación de las fuentes de financiación de las prestaciones contributivas y no contributivas, conforme a una de las recomendaciones contempladas en el Pacto de Toledo y, también, en el acuerdo firmado con los sindicatos.

• En cuanto a los servicios sociales, se asignan 242.244 millones de pesetas, un 0'5% menos de lo previsto en 1996. La justificación de este descenso la explicó el Secretario de Estado en el hecho de que se han realizado transferencias a las Comunidades Autónomas, que han supuesto 140.484 millones y a la mayor racionalidad de funcionamiento debida a la fusión del Ministerio de Trabajo con el de Asuntos Sociales.

• Las prestaciones familiares contarán en 1997 con 96.488 millones de pesetas de los que 44.634 millones se financiarán con cotizaciones sociales y 51.854 millones con aportaciones del Estado. Al capítulo de otras prestaciones económicas se destinarán 36.296 millones de pesetas, con un crecimiento sobre 1996 de 4.629 millones de pesetas, debido a la incorporación a la Seguridad Social de las prestaciones del Sin-



drome Tóxico. Estas prestaciones consisten esencialmente en indemnizaciones y entregas únicas reglamentarias.

Los ingresos de la Seguridad Social

Respecto a los ingresos y recursos con que cuenta la Seguridad Social hay que señalar que la principal partida son **las cotizaciones sociales que se estiman en 8.026.122 billones de pesetas**, que representan el 66'14% del total de los recursos, con un crecimiento de 504.583 millones sobre el presupuesto del presente año, lo que supone un crecimiento interanual del 6'71%. El volumen de recaudación de las cotizaciones correspondientes a trabajadores ocupados se incrementa en un 7'6%, mientras que las de los trabajadores en situación de desempleo disminuyen en un 8'53% como consecuencia de la mejora del empleo, según los datos que maneja el Ministerio de Trabajo.

• Por lo que se refiere a las bases mínimas de cotización se incrementarán en el mismo porcentaje en que lo haga el salario

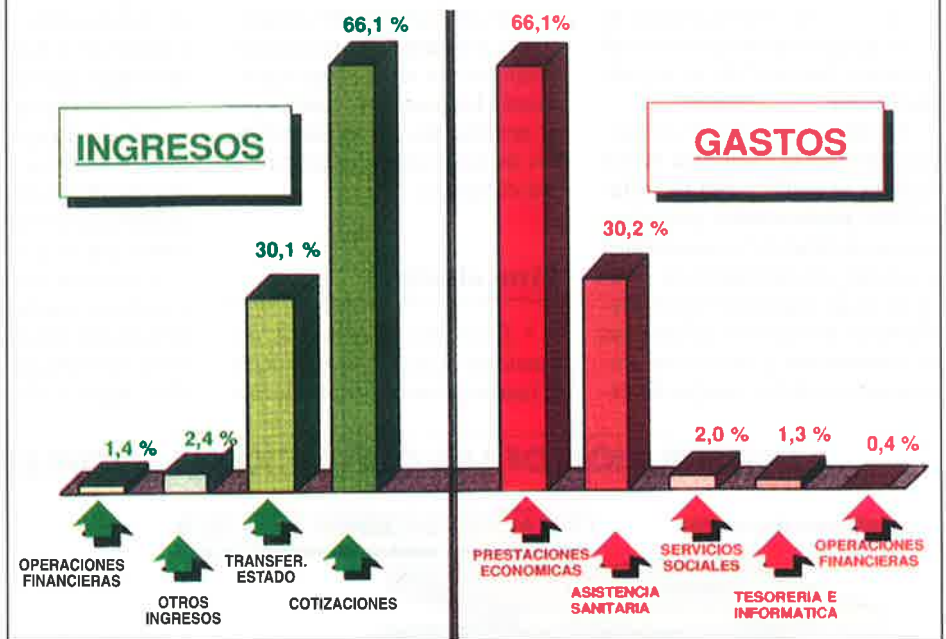
mínimo interprofesional. La base máxima del sistema se eleva en el mismo porcentaje que la inflación prevista, 2'6%, pasando a 384.630 pesetas mensuales y la base máxima de los grupos de cotización 5 a 11 se incrementa, inicialmente en un 2'6% y se sitúa en 286.650 pesetas mensuales o 9.555 pesetas diarias. La mejora de la recaudación derivada de programas específicos de gestión se estima en 86.000 millones de pesetas.

• La otra fuente de ingresos de la Seguridad Social son **las aportaciones del Estado que para 1997 ascienden a 3'65 billones de pesetas**, el 30'11% del total de los recursos. Esta cantidad supone un 5'13 por ciento más que en

1996 y de ella 3.272.689 millones se destinan a la financiación de la asistencia sanitaria prestada por el INSALUD (el 89'6% de dicho gasto), con un incremento del 13'27% sobre 1996; a financiar complementos por mínimos de pensiones contributivas se dedican 16.000 millones y 267.549 millones a prestaciones no contributivas.

• Completan la financiación 454.622 millones de otros ingresos, correspondiendo a un préstamo sin intereses procedente del Estado, 155.612 millones de pesetas, 120.888 millones menos que el concedido el año precedente y el resto son ingresos de diversa naturaleza que proceden esencialmente de los servicios de asisten-

DISTRIBUCION PORCENTUAL DE LOS INGRESOS Y GASTOS FUNCIONALES



De cada cien pesetas que gasta la Seguridad social, 66,1 van destinadas a prestaciones sociales, 30,2 a asistencia sanitaria, 2, a servicios sociales y 1,7 a recaudación

cia sanitaria prestados por el INSALUD al Sector Público, a entidades del sistema y otros de carácter patrimonial como los casi 4.000 millones de pesetas de intereses que generan las cuentas abiertas en el Banco de España con los depósitos que lleva a cabo la Tesorería General de la Seguridad Social.

Mejora de la Gestión

Especialmente satisfecho se ha mostrado Juan Carlos Aparicio de la buena imagen que el administrador tiene de la gestión que está llevando a cabo la Seguridad Social, tal y como se ha podido comprobar por las encuestas realizadas. Ello no es óbice, sino todo lo contrario, acicate para seguir avanzando por el camino de la mejora y para ello el Secretario de Estado anunció que para el próximo ejercicio se completará la implantación del **Proyecto ICARO**, que tiene como finalidad el cálculo automático y en tiempo real de las prestaciones, con el objetivo de conseguir seguridad e inmediatez en el reconocimiento de las mismas. Asimismo se va a reordenar la información para el

seguimiento mensual de actividades (**Proyecto PRISMA**) a fin de diseñar una base de datos estadística, que permita el conocimiento, seguimiento y análisis de todas las actividades gestoras del Instituto Nacional de la Seguridad Social.

También se proponen los responsables de la Seguridad Social **agilizar la calificación de la invalidez permanente**, garantizar la autenticidad de la incapacidad temporal y su permanencia y corregir la desviación del gasto, mediante la culminación del proceso de constitución y puesta en funcionamiento de los equipos de va-

También se intensificarán los cauces de colaboración con otros Ministerios y Organismos Públicos para la potenciación del control de perceptores del complemento a mínimos y prestaciones familiares por hijo a cargo y se revisarán los procesos seguidos para detectar las incompatibilidades de las distintas prestaciones con el trabajo.

Otros objetivos

- En el área de afiliación, cotizaciones y recaudación también se han impuesto objetivos de me-

Automáticos de Información y Gestión.

- También se pretende culminar la práctica totalidad del control de la cotización y la recaudación a través del **CENDAR**, mediante la lectura óptica de caracteres y el tratamiento de la documentación en soportes magnéticos, que posibilitará una gran reducción en el proceso de recaudación y una inmediatez en el conocimiento y reclamación de la deuda.

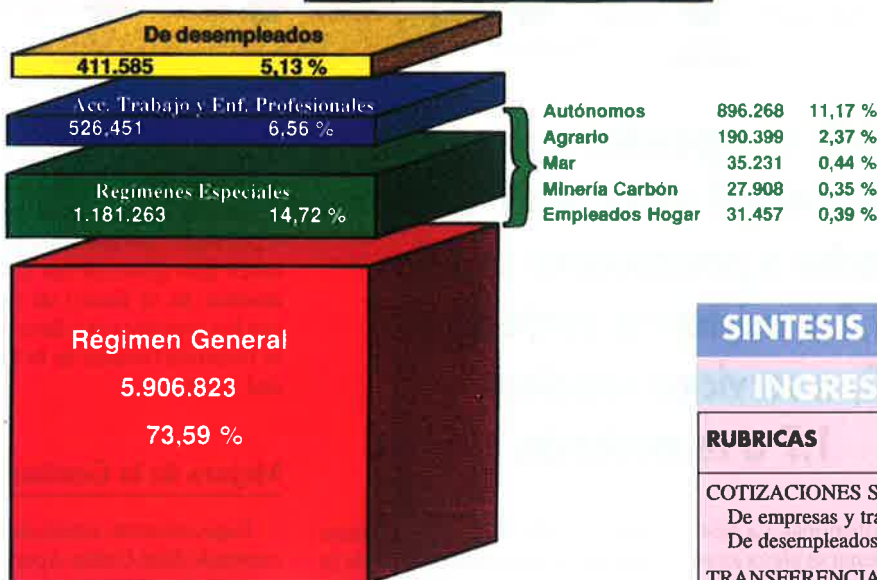
- Otro de los objetivos es la expansión paulatina del sistema de remisión informática de los datos de los trabajadores (afiliación, altas, bajas, cotización, etc.) des-



DISTRIBUCION DE LAS COTIZACIONES SOCIALES

en millones de pesetas

TOTAL COTIZACIONES: 8.026.122



loración de incapacidades (EVIS) en todas las Direcciones Provinciales del INSS.

En su decidida lucha contra el fraude la Secretaría de Estado de la Seguridad Social se propone estrechar la vigilancia sobre el uso indebido de la protección mediante la explotación del **Registro de Prestaciones Sociales Públicas** y el desarrollo normativo de los correspondientes instrumentos de coordinación y control permanente entre las distintas entidades y organismos responsables de dichas prestaciones.

jora. Así, se va a asignar a lo largo del próximo año un número de Seguridad Social (NUSS) a todos los ciudadanos con carácter previo a su solicitud de afiliación y alta y se va a avanzar en la sustitución del actual documento de afiliación en todo el territorio nacional por una tarjeta con microprocesador (**Proyecto TASS**) que incluirá dicho número y, entre otras funciones, permitirá la consulta de información personalizada sobre cotizaciones y prestaciones a las bases de datos de Sistema a través de Terminales

SINTESIS POR RUBRICAS FUNCIONALES

INGRESOS (En millones de pesetas)

RUBRICAS	Importe	% Participación
COTIZACIONES SOCIALES:		
De empresas y trabajadores	8.026.122	66,14
De desempleados	7.614.537	62,75
TRANSFERENCIAS	3.653.893	30,11
Del Estado	3.653.410	30,11
De otros organismos	483	0,00
OTROS INGRESOS	289.110	2,38
VARIACION DE ACTIVOS Y PASIVOS	165.512	1,36
PRESUPUESTO CONSOLIDADO	12.134.637	100,00

GASTOS (En millones de pesetas)

FUNCIONES	Importe	% Participación
PRESTACIONES ECONOMICAS	8.019.998	66,09
ASISTENCIA SANITARIA	3.659.967	30,16
SERVICIOS SOCIALES	242.244	2,00
TESORERIA E INFORMATICA	163.889	1,35
VARIACION DE ACTIVOS Y PASIVOS	48.539	0,40
PRESUPUESTO CONSOLIDADO	12.134.637	100,00

LOS PRESUPUESTOS DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

El presupuesto asignado al Instituto Social de la Marina, entidad gestora encargada de las prestaciones del Régimen Especial del Mar, asciende para el año próximo a 173.533 millones de pesetas, 3.045 más que en el ejercicio pasado. De esta cantidad, pensiones y otras prestaciones representan el 85'4% del total del presupuesto, los asistenciales el 9'6% y los de gestión,

de cotización, recaudación y administración que contienen actividades de inscripción y afiliación de empresas y trabajadores, el 5%. Así, del total de la cantidad asignada en prestaciones sociales se gastarán 148.199 millones de pesetas; en asistencia sanitaria, 11.577 millones, en servicios sociales, 5.077 millones y en gestión 8.679. ■

PRESUPUESTO DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA (En millones de pesetas)

FUNCION GRUPOS DE PROGRAMAS PROGRAMAS	NUMERO DE PERSONAS	IMPORTES (miles ptas.)	PORCENTAJES		
			S/ GRUPO	S/ FUNCION	S/ PTO.
1 PRESTACIONES ECONOMICAS	129	148.199.202		100,00	85,40
11 Pensiones	129	140.262.350	100,00	94,64	80,83
1101 Pensiones de invalidez permanente	47	24.330.922	17,35	16,42	14,02
1102 Pensiones de jubilación	52	84.005.556	59,89	56,68	48,41
1103 Pensiones de muerte y supervivencia	30	31.925.872	22,76	21,54	18,40
12 Incapacidad temporal y otras prestaciones	64	7.936.852	100,00	5,36	4,57
1204 Incapacidad temporal	41	5.780.252	72,83	3,90	3,33
1205 Maternidad, protección familiar y otras prestaciones	23	2.156.000	27,17	1,46	1,24
2 ASISTENCIA SANITARIA	866	11.577.025		100,00	6,67
21 Atención primaria de salud	657	3.049.264	100,00	26,34	1,76
2121 Atención primaria de salud	657	3.049.264	100,00	26,34	1,76
22 Atención especializada		1.316.114	100,00	11,37	0,76
2223 Atención especializada		1.316.114	100,00	11,37	0,76
27 Medicina marítima	209	1.727.647	100,00	14,92	1,00
2325 Medicina marítima	209	1.727.647	100,00	14,92	1,00
27 Transf. A CC.AA. por los Serv. San. Asumidos		5.484.000	100,00	47,37	3,16
3 SERVICIOS SOCIALES	734	5.077.336		100,00	2,93
33 Otros Servicios sociales	734	5.077.336	100,00	100,00	2,93
3350 Acción asistencial y social	245	1.512.338	29,79	29,79	0,87
3351 Acción formativa	489	3.564.998	70,21	70,21	2,05
4 TESORERIA, INFORMATICA Y OTROS SERVICIOS FUNCIONALES COMUNES	1.673	8.679.259		100,00	5,00
41 Gestión de cotización y recaudación	136	519.718	100,00	5,99	0,30
4161 Gestión de afiliación, cotización y recaudación voluntaria	136	519.718	100,00	5,99	0,30
45 Admon. S. G. y Cont. interna de Tesor. y Servicios	1.537	8.159.541	100,00	94,01	4,70
4565 Gestión de empleo y desempleo de los trabajadores del mar	128	658.277	8,07	7,58	0,38
4591 Dirección y servicios generales	861	5.265.248	64,53	60,66	3,03
4592 Control interno y contabilidad	172	775.363	9,50	8,93	0,45
4593 Información y atención personalizada	376	1.460.653	17,90	16,83	0,84
TOTAL GASTOS Y DOTACIONES	3.466	173.532.822			100,00

de los medios informáticos de los agentes sociales o de las empresas a los equipos del CENDAR. Es lo que se conoce como **Proyecto RED**.

• Y, por último, es intención de los responsables de la Seguridad Social simplificar y agilizar el pago de las pensiones mediante la firma de convenios con las Entidades Financieras que permitan sustituir los actuales soportes en cinta magnética por la transmisión electrónica de datos y la intensificación de la actuaciones de las Unidades de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social para realizar inspecciones más rápidas en aquellas empresas que no presenten los documentos mensuales de cotización. Toda una batería de medidas para conseguir como ha dicho el Secretario de Estado «que en la Seguridad Social no haya listas de espera». ■

Concha **HERNÁNDEZ CARAZO**
Fotos: **JESÚS NAVARRO**

TRAS AÑO Y MEDIO SIN FONDOS EUROPEOS PAR

El último informe científico revelaba que la *Caulerpa taxifolia* se había adueñado de unas 1.500 hectáreas de fondos marinos en el Mediterráneo. Y ello, en el espacio de diez años (1984-1994). Con amplias zonas de crecimiento incontrolable, ocupando una franja que se extendía, a fines de 1994, entre Niza, en Francia, e Imperia, en el Norte de Italia; habiéndose detectado su presencia en las costas de Croacia, amén de los sucesivos brotes y rebrotes acaecidos en aguas de Mallorca, la Unión Europea suprimió los fondos para proseguir la investigación de este alga que carece de herbívoros y ante el que sólo existe un antídoto eficaz por el momento: la prevención. A partir del presente mes de septiembre, la UE posibilitará que se reinicien los trabajos de investigación y seguimiento de este alga de forma coordinada gracias a la aprobación de un nuevo programa "Life" dotado con 483.000 ecus (77 millones de pesetas) para un periodo de dos años.



SIN **NUEVAS** PISTAS DE LA

SU INVESTIGACION Y SEGUIMIENTO

CAULERPA TAXIFOLIA

Desde enero de 1995, en que no se renovaron los fondos de investigación sobre *Caulerpa taxifolia*, hasta septiembre de este año, no se ha destinado ni una sola peseta de los fondos europeos. Enrique Ballesteros, responsable del Centro de Estudios Avanzados de Blanes, desde donde se lleva la coordinación de la vigilancia de este alga en aguas del Estado español, se expresaba con un punto de amargura y de incredulidad, ante lo que estaba pasando. *Hay un evidente desinterés político que se refleja en la falta de financiación europea.*

Este parón presupuestario ha significado un estancamiento de los trabajos de cartografía, por lo que en estos momentos se desconoce cuál es la situación de la *Caulerpa taxifolia* en el Mediterráneo. Año y medio sin datos de un alga que está apoderándose del fondo marino a una velocidad vertiginosa. De las 500 hectáreas, aproximadamente, detectadas en 1992 se había pasado a 1.500 hectáreas en 1994 (ver MAR, n.º 330, julio-agosto 1995). Se ignora su extensión actual, aunque no cabe pensar más que en un serio empeoramiento. La situación en Francia e Italia está fuera de control. La predicción que realiza para un futuro inmediato el prestigioso biólogo francés Boudouresque es que, para el año 2000, será todo el Mediterráneo el que esté fuera de control.

Los trabajos de coordinación, con científicos de Francia e Italia, también se han resentido. Un trabajo que se considera fundamental, por parte de los científicos, para contener la expansión de este alga, tal y como se reflejaba en un informe encargado por el Programa de la Organización de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) al señalarse que *es necesario desarrollar una estrategia para contener el ritmo de expansión en el Mediterráneo (...)*. Durante este tiempo, las investigaciones realizadas en España se han mantenido, fundamentalmente, a partir de los

CAULERPA TAXIFOLIA

fondos destinados en algunas Comunidades Autónomas, como la catalana o la valenciana, o exclusivamente para las labores de extracción, como en el caso de la balear. En otras, como la murciana, hace tiempo que no se destina ni una peseta.

Nuevo proyecto «Life»

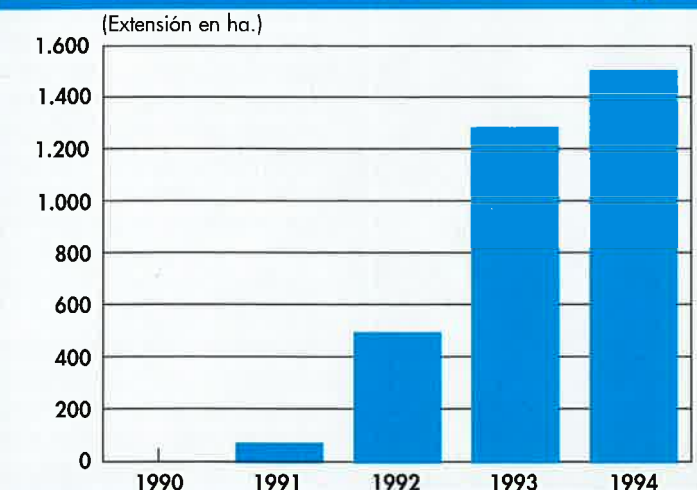
En el mes de septiembre, la UE aprobó un nuevo proyecto «Life», al que destinará poco más de 480.000 ecus para un periodo de dos años. Los gobiernos que hayan comprometido su participación en este proyecto aportarán la mitad de los fondos a partes iguales, mientras que la UE se hará cargo de los 240.000 ecus restantes. Sin embargo, España no participará en este nuevo «Life», al no haber presentado ningún proyecto. *Este nuevo impulso para el estudio de la Caulerpa taxifolia se debe al gobierno francés*, precisa Enrique Ballesteros. *El científico francés Boudouresque defendió su presupuesto en Bruselas, con el apoyo de su Gobierno, y consiguió sacarlo adelante, mientras que el*



Cedida por Greenpeace. © Perelló.

presupuesto que presenté al secretario general de Medio Ambiente del antiguo MOPTMA quedó relegado al olvido. El anterior gobierno se desinteresó de

EXPANSION DEL ALGA EN EL MEDITERRANEO



La falta de subvención europea ha implicado que hoy no se disponga de una cartografía actualizada. Habrá que esperar hasta el próximo año para saber la extensión actual colonizada por la Caulerpa taxifolia.

este asunto. El nuevo gobierno tampoco ha intervenido hasta el momento, aunque confío en que esta situación se pueda remediar.

Y es que, aunque España ya no puede sumarse al proyecto «Life» para la investigación y seguimiento de la *Caulerpa taxifolia*, todavía queda la posibilidad de que colabore en dichos trabajos. Enrique Ballesteros valora como muy importante la reunión que tendrá lugar a mediados de octubre en Marsella, donde se establecerán los objetivos a cubrir y la creación de los grupos de trabajo. *Reunión a la que he sido invitado por la deferencia de Boudouresque.*

Es importante sumarse a este proyecto, para lo que será fundamental que el nuevo gobierno tome cartas en el asunto. Los fondos destinados por la Generalitat catalana o valenciana están destinados a la investigación en sus respectivas aguas territoriales, pero resulta fundamental participar coordinadamente con el resto de los científicos que están trabajando en este asunto. Enrique Ballesteros no pierde la esperanza y, una vez finalizada la reunión de Marsella, tratará de lograr, con la mediación del Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), que los responsables del Ministerio de Medio Ambiente destinen los fondos necesarios para efectuar estos trabajos.

No pierde la esperanza, pero tampoco se hace demasiadas ilusiones, pues lleva años «mendigando» unos pocos millones para proseguir con las investigaciones. Y es que las cantidades necesarias son realmente pequeñas, y que en caso de participar conjuntamente con Francia e Italia, se situarían sobre los trece millones de pesetas para dos años. Sin embargo, aún recuerda el trabajo que le costó que se destinaran seis millones, por parte del anterior gobierno, en el programa «Life» que finalizó en 1994. No es de extrañar, pues, que reitere el desinterés político e incompreensión en la que se mueven los científicos en sus investigaciones.

Otros investigadores relacionados con el estudio del men-



Sea un capricho o una necesidad.



SINAVAL
PABELLON 2
STAND A-41

En Astilleros Armón

realizamos todos sus deseos

en la construcción de su barco.

Para que todo esté a su gusto.

Convencional o inverosímil.

Una garantía que navega

por el mundo desde hace

muchos años.

La experiencia.



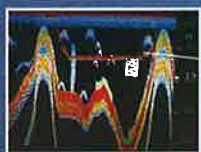
astilleros
ARMÓN SA

Teléfonos (98) 5631464 - 5630001 - 5631869 - 5631870

Fax. (98) 5631701 - Télex 87393 AANA E

Avenida del Pardo s/n. - 33710 NAVIA - ASTURIAS - ESPAÑA

A SU GUSTO



TRAZA SENSORES



SINAVAL

PABELLON 1
STAND A-21

Si estás interesado
solicítanos una demostración
desde tu propio barco

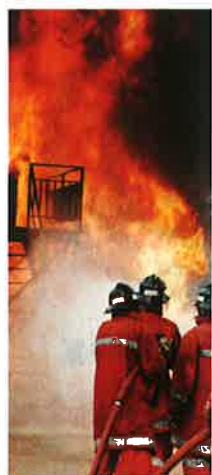
DISTRIBUIDORES Y SERVICIO OFICIAL

HISPANOVA MARINE CANTABRIA: Argentina 7 bajo Tel.: (942) 23 61 83 - Fax: (942) 23 76 15
E-Mail: Hispanova@BitMailer.Net - 39008 SANTANDER
HISPANOVA MARINE VIGO: Cánovas del Castillo bajo. Tel.: (986) 43 51 55 - Fax (986) 22 40 44
Télex: 83473 HMVE E. 36202 VIGO

¡Los ojos bajo el mar!



Centro de Seguridad Integral



La necesidad de la empresa moderna

Seganosa interpreta el concepto de seguridad integral desde la necesidad de la sociedad actual, y más concretamente de la empresa moderna, de reformar los mecanismos de protección ante imprevistos naturales o provocados.

A través de sus cursos de formación y programas de prevención, Seganosa faculta a empresas, colectivos y particulares para salvaguardar su integridad como tales.

Área de Seguridad Industrial

Petroquímicas, gasolineras, celulosas, madereras, constructoras, metalúrgicas, automoción y un largo etcétera, configuran el grupo de riesgo que más accidentes y desastres padece.

Para paliar y prevenir esta negativa coyuntura, Seganosa ha diseñado un plan específico de formación.

- Curso básico de protección y lucha contra incendios.
- Formación y preparación de brigadas industriales de intervención.
- Curso de rescate industrial.
- Curso de especialización según el tipo de industria.



ÚNICO CENTRO DE GALICIA HOMOLOGADO POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTES ESPAÑOL Y GOBIERNO DE DINAMARCA
Centro de Formación: Parroquia de Alxén - Salvaterra do Miño - Tfno.: (986) 65 85 27 - Fax: (986) 65 86 10 - 36459 Pontevedra

CAULERPA TAXIFOLIA

cionado alga coinciden en este desinterés político. Siguen sin explicarse, por ejemplo, cómo es posible que no exista un presupuesto y la creación de un equipo para el seguimiento y vigilancia de *Caulerpa taxifolia* en aguas balears, y que sus actuaciones se reduzcan, casi exclusivamente, a erradicar los brotes detectados.

Pequeños avances

La necesidad de unas partidas presupuestarias ridículas comparadas con la envergadura que requieren otras inversiones para investigación en el medio marino, así como la situación que está creando este alga en el Mediterráneo, hacen la situación aún más incomprensible. Y es que, donde se asienta la *Caulerpa taxifolia*, se produce un empobrecimiento de las especies autóctonas que puede llegar hasta el 75 por ciento.

Sigue sin darse con un procedimiento ideal para atajarla. La única técnica que ha obtenido resultados positivos es la aplicada en pequeñas extensiones de *Caulerpa taxifolia*, y en la que se combina la erradicación manual con el apoyo de mangas de succión, como se ha realizado en Cala D'Or. Ningún otro método ha dado mejores resultados «in situ», otra cosa es en el laboratorio, señala Enrique Ballesteros. *Se está estudiando la posibilidad de combatirla biológicamente con pequeños moluscos que podrían alimentarse de este alga.*

Su incidencia sobre la pesca, sin embargo, parece poco relevante, al menos por el momento. Enrique Ballesteros afirma que no se ha detectado un descenso en la pesca debido a este



Aunque se ha observado una mayor pobreza de algunas especies en las áreas colonizadas, la extensión de *Caulerpa taxifolia* es muy pequeña como para que afecte a la pesca en el Mediterráneo, según Enrique Ballesteros.

alga. *La extensión de Caulerpa taxifolia es muy pequeña como para que afecte a la pesca en el Mediterráneo. Sí que produce*

Cedida por Greenpeace. © Francom.

graves problemas cuando los pesqueros lanzan sus redes sobre áreas invadidas por este alga, al engancharse sus redes en ellas. El que no afecte a la pesca no quiere decir que no se detecte una incidencia sobre especies determinadas: En estudios con escafandra autónoma se ha observado una mayor pobreza de algunas especies en áreas colonizadas. Pero se trata de una posibilidad, algo que todavía no ha podido confirmarse estadísticamente.

El gran poder de regeneración de este alga, unida a su perfecta aclimatación en el Mediterráneo, a pesar de estar «recluida» en aguas no muy cálidas, hacen temer lo peor. De retomarse ahora los trabajos de cartografía, hasta el próximo año no se tendrán datos de la extensión actual colonizada por la *Caulerpa taxifolia*. ■

Raúl GUTIERREZ

Control y vigilancia

Desde que fuera detectada en 1982 en el Mediterráneo, la *Caulerpa taxifolia* ha colonizado unas 1.500 hectáreas de fondo marino repartidas entre las costas francesa, italiana y croata, junto con algunos brotes aislados en aguas de la comunidad balear. Este enorme crecimiento se debe, en parte, a que carece de herbívoros, además de ser una especie invasora que empobrece las poblaciones colonizadas, entre las que se encuentra la *Posidonia oceánica*. Esto, unido a su procedencia tropical, justifica los temores de los científicos de lo que ocurriría si coloniza aguas más cálidas.

Prefiere habitar zonas próximas a puertos, desagües, etcétera; es decir, lugares con alto poder de eutrofización, aunque también se asienta en lugares bien conservados.

Sólo se ha conseguido su erradicación cuando se han detectado pequeñas colonias. Por ello, aquí se justifica plenamente lo de «mejor prevenir que curar». Es decir, la vigilancia es el arma, hoy por hoy, decisiva. La ayuda de todos es fundamental. Si alguien detecta una posible colonia de este alga deberá informar inmediatamente a los organismos competentes y no tratar de arrancarla por su cuenta, ya que esta operación debe ser realizada por expertos. A título informativo, le ofrecemos algunos de los puntos donde puede notificar su aviso:

* Centro de Estudios Avanzados de Blanes-Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Girona. Teléfono (972) 33.61.01.

* Centro Oceanográfico de Baleares (IEO). Teléfono (971) 40 18 77.

* Instituto de Ecología Litoral. Comunitat Valenciana. Teléfono (96) 565.76.90.

* Universidad de Murcia, Departamento de Ecología y Medio Ambiente. Teléfono (968) 30.71.00. Ext. 2792. ■

R. G.



ASTILLEROS ZAMACONA S.A.

FUNDADO EN 1914

Puerto Pesquero, s/n - Apdo. 24 - 48980 SANTURCE - VIZCAYA - ESPAÑA

Tels.: (94) 461 88 51 - 461 81 03 - Télex: 31606 SNOR E - Cables: ZAMACONA - Fax: (94) 461 25 80

NUEVAS CONSTRUCCIONES • REPARACIONES NAVALES EN VARADERO Y A FLOTE,
CONSTRUCCIONES METALICAS, CALDERERIA, TUBERIA Y MECANICA



ASINAVAL ASISTENCIA NAVAL, S. A.

SUMINISTROS NAVALES

Urb. El Cebadal, C/ Cuzco, 6

Dir. Teleg.: NAPESCA

Télex: 95559 NAPES - E

Teléfonos: (928) 27 75 21 - 27 95 35 - 26 62 47

Telefax: (928) 27 12 33

35008 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA
ESPAÑA



TALLERES NAVALES PESQUEROS, S. A.

REPARACIONES A FLOTE

Urb. El Cebadal, C/ Cuzco, 4

Dir. Teleg.: NAPESCA

Teléfono: 95559 NAPES - E

Teléfonos: (928) 27 75 21 - 27 95 35 - 26 62 47

Telefax: (928) 27 12 33

35008 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA
ESPAÑA



SINAVAL

PABELLON 1
STAND A-41



IRCE, S. A.

Instalaciones - Reparaciones - Construcciones - Eléctricas, S. A.

C/ Cuzco, 6 - Urb. El Cebadal

Teléfonos: 27 83 13 - 27 84 07

Telex: 95559 NAPES - E

Fax: 27 12 33

Puerto de la Luz

35008 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

ESPAÑA

REPNAVAL



(REPARACIONES NAVALES CANARIAS, S. A.)

VARADEROS

VARADERO: Sur Muelle Santa Catalina

OFICINAS: Cuzco, 6 (El Cebadal)

Apartado de Correos: 2045

Telex: 95559 NAPES - E

FAX: VARADERO 22 39 42 - OFICINAS 27 12 33

TFNOS.: VARADERO 27 32 50 - 4 - OFICINAS 27 08 86

35008 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

ESPAÑA



Este logo constituye la imagen de la campaña publicitaria dirigida a concienciar a la opinión pública en el respeto del medio ambiente marino.

La captura de inmaduros impide su reproducción y produce inevitablemente, la desaparición de las especies.

¡NO LOS PESQUES!
¡NO LOS VENDAS!
¡NO LOS COMPRES!
¡NO LOS PIDAS!
¡NO LOS COMAS!

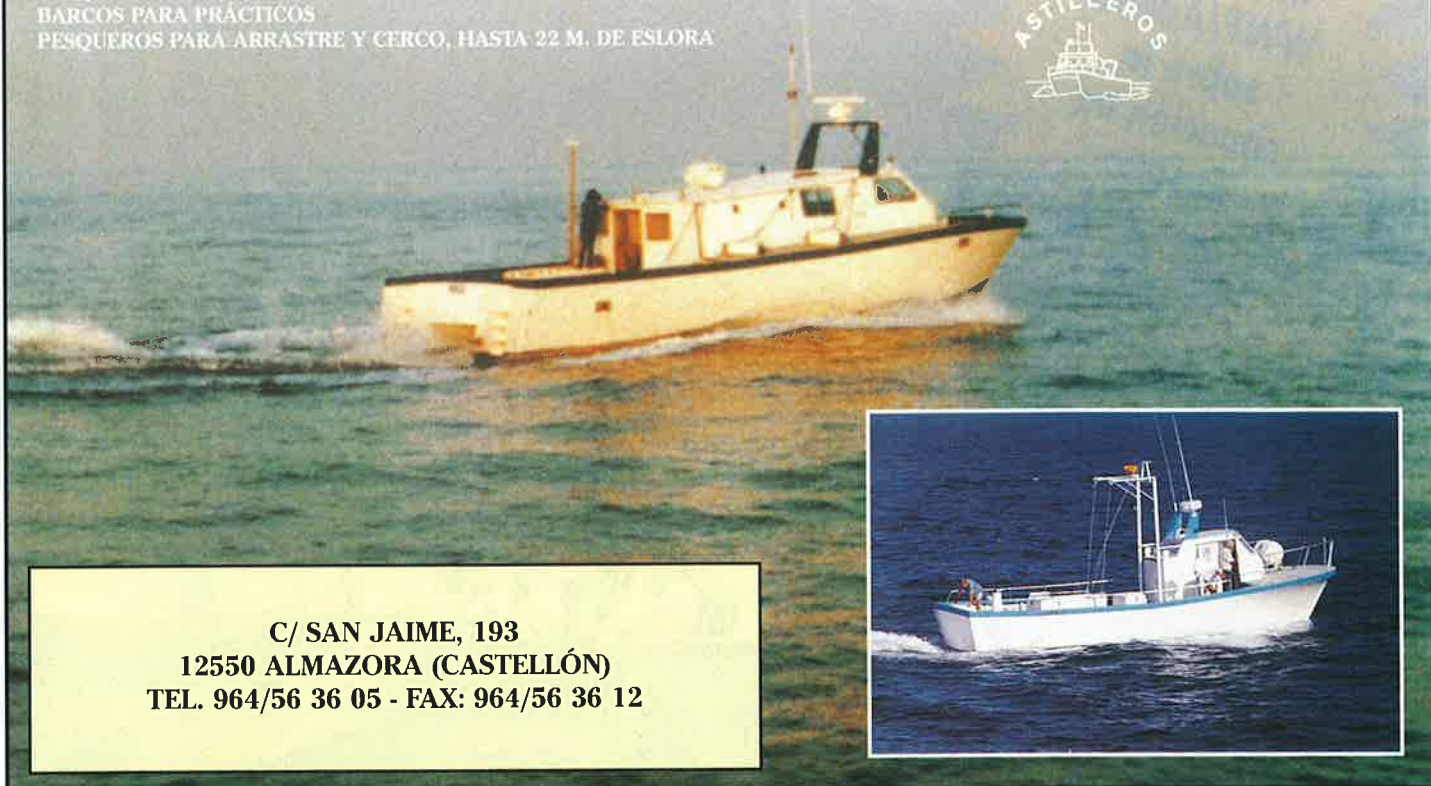


¡CONSERVA Y PROTEGE TUS RECURSOS!



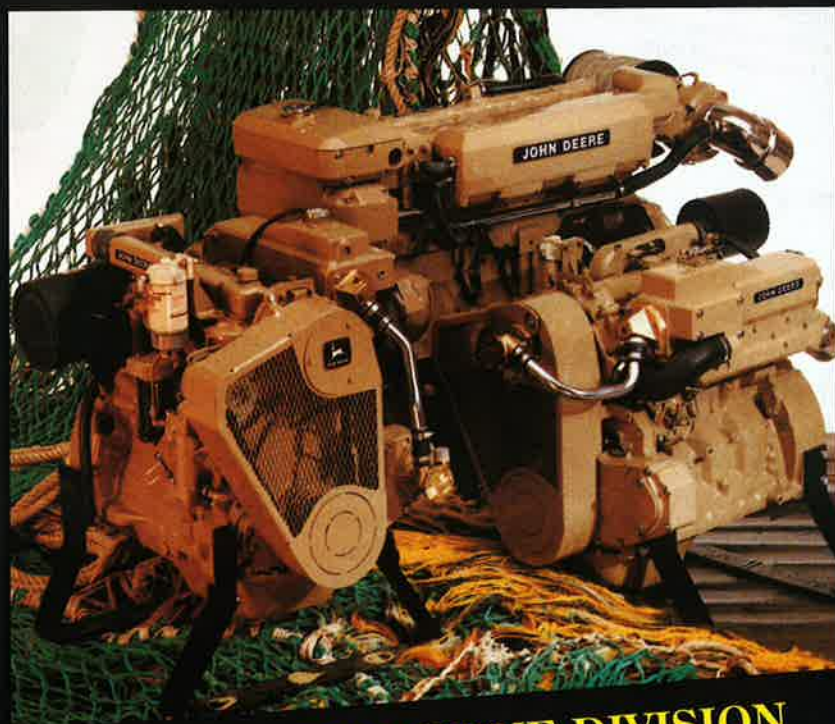
CONSTRUCCIÓN DE MONOCASCOS Y CATAMARANES PARA PESCA
TRABAJOS ESPECIALES - BATRIMETRÍAS - RECREO Y PASAJE
PESQUEROS HASTA 22 NUDOS DE VELOCIDAD
BARCOS PARA PRÁCTICOS
PESQUEROS PARA ARRASTRE Y CERCO, HASTA 22 M. DE ESLORA

ASTIBOAT, S. L.



C/ SAN JAIME, 193
12550 ALMAZORA (CASTELLÓN)
TEL. 964/56 36 05 - FAX: 964/56 36 12

DEERE POWER SYSTEMS



JOHN DEERE ENGINE DIVISION

Hoy en día la potencia más moderna en el mar es John Deere. No somos principiantes en lo que se refiere a construcción de motores que ofrecen fiabilidad así como eficiencia. Desde el año 1949 hemos venido fabricando más de 3 millones de motores diesel destinados a equipos agrícolas y de la construcción.

Nos dedicamos a construir nuestra reputación fabricando lo mejor - y nuestros nuevos motores marinos de 4 y 6 cilindros reúnen las características que mantienen esta tradición.

DEERE POWER SYSTEMS GROUP
JOHN DEERE ENGINE DIVISION
SARAN, FRANCE

Tel.: (33) 38 82 61 19

Fax.: (33) 38 82 60 00

CASLI, S.A. (DIVISION TRANSDIESEL)
c/Viguetas Castilla, 26
28820 Coslada
Madrid

Tel.: (91) 673.70.12

Fax.: (91) 673.74.12

ISO 9000



X 731 ES

Esperamos su visita en las próximas ferias de Sinalval en Bilbao del 5 al 9 de noviembre, y en el Salón Náutico de Barcelona del 16 al 24 de noviembre

Informe de
WWF/Adena
sobre la
situación en
España

DETER DE M



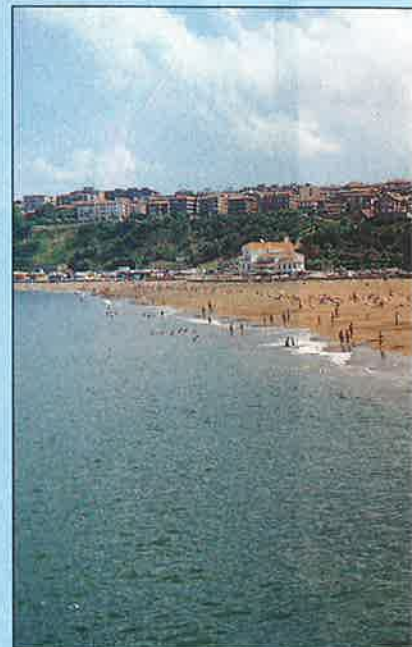
La pesca de inmaduros se realiza a plena luz del día, incluso en aguas de menos de dos metros de profundidad, como lo atestiguan estas imágenes tomadas frente a las costas de Doñana. © Greenpeace/Gremo.

Y CO

La destrucción de los recursos marinos y costeros españoles sigue a un ritmo acelerado. Un deterioro que afecta, por extensión, a los sectores económicos que se asientan en estos recursos, como las industrias turística y pesquera. La defensa del medio ambiente es, en este caso más evidente aún, la defensa de unos recursos limitados que inciden en el empleo que generan los sectores afectados. Esta es la línea de partida del informe presentado por la organización ecologista WWF/Adena, y que se centra en tres de los más graves problemas que atañen a los mares y costas españoles: sobreexplotación pesquera, contaminación y el estado de nuestras costas.

Mares y costas desempeñan un papel capital, no sólo desde el punto de vista del medio ambiente sino, también, para la economía humana. Su deterioro, pues, afecta gravemente al futuro de los sectores que se asientan en la utilización de sus recursos y, consecuentemente, en el empleo que generan. Esta interrelación es manifiesta en algunas actividades, como la pesca, uno de los problemas abordados por la organización WWF/Adena en un informe sobre la situación de nuestros mares y costas.

De las consecuencias derivadas de una mala utilización de los recursos son testigos de



PIORO ARES

STAS



excepción los pescadores. La desaparición local de especies presentes en aguas españolas, debido a la sobreexplotación pesquera, es lamentablemente habitual. Las especies piscícolas están sometidas a una explotación que no atiende a la definición de «uso sostenible». En este descenso influye también la destrucción de las áreas de reproducción ocasionadas por las actividades pesqueras, como la pesca de arrastre en fondos de escasa profundidad, o el uso de redes de deriva.

La escasez de pescado hace que se utilicen redes con mallas más pequeñas, aumentando la captura de especies que no han alcanzado la talla adulta. Cada día se producen más lances sin discriminar el tamaño de los especímenes que componen los

bancos. La frecuencia de devoluciones al mar de peces pequeños y no comercializables se eleva progresivamente todos los años. Se pesca todo lo que caiga a fin de rentabilizar unas inversiones cada vez más cuantiosas, tanto en buques de mayor potencia como en la dotación de tecnología puntera. Una situación que no puede calificarse más que como «pan para hoy, hambre para mañana», ya que se incrementa notablemente el deterioro de los caladeros. Los efectos de una pesca destructiva y no selectiva tiene un efecto directo sobre otras que sí lo son —pescadores de caceas, curricanes, cañas o pequeñas almadrabas—, sectores pesqueros minoritarios cuya actividad es artesanal en el sentido más puro del término. Y

si no hay peces, no habrá trabajo.

Esta situación, como destaca WWF/Adena, no es privativa de nuestro país: *Los fenómenos anteriormente descritos son extrapolables a la mayor parte de los mares y costas de interés pesquero. Pese al incremento constante de las flotas, las capturas han descendido en las últimas tres décadas en torno al 30 por ciento, ritmo que se incrementa cada año a costa del agotamiento de los caladeros. Es, evidentemente, un sector en crisis que sufre las consecuencias de sus propias acciones.*

Contaminación

Otro factor que incide negativamente en el estado de los



El deterioro de mares y costas afecta gravemente al futuro de los sectores que se asientan en la utilización de sus recursos y, consecuentemente, en el empleo que generan.

caladeros es la contaminación, además de repercutir de forma directa en la salud humana. WWF/Adena muestra su preocupación ante el continuo incremento de los índices de sustancias y productos químicos y nocivos en el medio marino. *Los residuos urbanos e industriales situados en la geografía costera se vierten al mar, en más del 70 por ciento de los casos, sin recibir tratamientos previos de depuración. Si a este hecho se añade que el grueso de las industrias españolas se ubican en la costa –cerca de 15.000 instalaciones–, y que el nivel de toxicidad de sus residuos implica una contaminación marina de largo plazo por los elevados contenidos en metales pesados, entenderemos que la situación del litoral se agrava cada vez más.*

Durante la época estival el problema es aún mayor debido a la industria turística, ya que el nivel de residuos se multiplica durante esa época en muchas poblaciones hasta por quince veces en relación al resto del año. El número de depuradoras instaladas, precisa el citado informe, para procesar los residuos urbanos en estos municipi-

pios se determina por el número de habitantes censados, de forma que las depuradoras –además de ser insuficientes y en muchos casos inoperantes– no tienen capacidad de procesar el incremento de residuos de estas áreas turísticas.

A esta contaminación hay que añadir la no menos preocupante proveniente de los ríos. No hay que olvidar que, según un informe elaborado por el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), el 80 por ciento de las agresiones ambientales que sufre el Mediterráneo se produce a través de los ríos.

Mar adentro, la contaminación proviene de la combustión de motores, escapes de aceite, vertidos de petroleros, tanto de forma deliberada como accidental. Este último caso tiene una especial importancia en mares como el Mediterráneo, donde todos los años se vierten más de 650.000 toneladas de petróleo, y de las que sólo un 10 por ciento corresponde a vertidos accidentales. Destacada mención merecen también los vertederos ubicados en las laderas costeras que, junto a las basuras emitidas desde el tráfico marítimo, vertidos y puertos, aportan miles de toneladas de plás-

ticos, óxidos, disolventes, y otras sustancias que ejercen serias alteraciones al medio natural.

El impacto de la contaminación no sólo resulta preocupante por la afección que genera en el medio, por el impacto directo sobre las cadenas biológicas marinas, sino por el traslado del efecto contaminante desde los recursos marinos hacia el hombre y la actividad humana.

Litoral marino

Muchas de las actuaciones urbanísticas que se llevan a cabo en la franja costera deterioran gravemente el entorno marino como, por ejemplo, la creación de nuevas playas o la ampliación de las ya existentes, que se realizan extrayendo arena del fondo marino, aniquilando la cubierta vegetal de las profundidades.

Según Peter Weber, miembro de la organización de investigación medioambiental Worldwatch Institute, se estima en varios millones de toneladas de peces comestibles los que pueden perderse anualmente a causa de la contaminación y la

PUERTO



SEGURO

**BIENVENIDO A NUESTRO STAND 40
CALLE B - PABELLON Nº 2**

*Una cuerda es algo que usted tiene en muy buen concepto.
Es en ella en la que usted confía para trabajar con profesionalismo.
Es en ella en la que usted confía para tener una buena faena.
Y es a ella a la que usted confía la seguridad de sus hombres.
Sólo una buena cuerda lleva a su embarcación a puerto seguro.
Quintas & Quintas produce todo tipo de hilos, cuerdas y cables de polietileno,
polipropileno, polysteel, nylon, entalladuras y cables de acero para la pesca.
Quintas y Quintas es el mayor exportador portugués del sector.
Una buena cuerda. La confianza.*



APART. 10 - 4491 PÓVOA DE VARZIM CODEX
PORTUGAL
TELEPHONE (52) 61 30 11
TÉLEX 25255 CORDAS P
FAX (52) 6146 45



DELEGACIÓN
Quintas y Quintas - España S.L.
Calle Uruguay, 8 - Planta 6ª - Oficinas 2 y 3.
Tel.: (986) 223673 - Fax (986) 223667
36201 - VIGO
ESPAÑA

Las actividades pesqueras artesanales experimentan reducciones en sus capturas por efectos de otras pesquerías más destructivas y no selectivas, poniendo en peligro el futuro de sus puestos de trabajo.

destrucción de su hábitat. El litoral costero constituye la principal zona de reproducción y cría de multitud de especies, muchas de ellas de interés comercial. A ello se suma una elevada producción de fitoplancton y a las praderas de *Posidonia oceánica*. Una zona extremadamente frágil y vulnerable, por lo que resultan muy graves las agresiones al medio: vertidos, puertos deportivos, regeneración de playas... Una agresión que se ve aumentada por una alta densidad de población en la línea de costa, especialmente en verano.

Las actuaciones para la regeneración de playas resultan, además de nocivas, de un alto coste económico, disparatado para el resultado y duración de la acción. Por un lado, se destruye completamente el fondo marino, eliminando la capa vegetal imprescindible para la vida marina. Por otro lado, se trata de una medida ineficaz para



los propios objetivos perseguidos, ya que la arena depositada en la playa artificial regresa al mar al cabo de pocos años por la inercia de las mareas, temporales y fuerzas eólicas.

La organización WWF/Adena critica el incumplimiento de la Ley de Costas, herramienta destinada a proteger la franja litoral. En la regulación de vertidos y de servidumbres de protección, que son competencias de las comunidades autónomas, señala que el resultado de las transferencias se presenta como favorable para los intereses económicos de cada área, produciéndose excesivos casos especulativos que infringen la Ley.

En los procesos administrativos, en los casos en que se ha denunciado una infracción, los fallos suelen ser inoperantes, debido especialmente a la lentitud de dichos procesos que pueden durar hasta más de siete años. También resultan preocupantes, a juicio de los ecologistas, las acciones especulativas producidas en los espacios regidos por la Administración Central. *Con la complicidad de la Administración Central, gobiernos autónomos y municipios, se han desarrollado obras públicas durante el período de vigencia de la actual Ley de Costas de forma ilegal (recalificación de terrenos rústicos por urbaniza-*

bles, construcción de espigones o puertos deportivos y, especialmente, creación de playas artificiales).

Canarias, Andalucía y Baleares son las comunidades autónomas que peor cuidan su litoral. Asturias es la que menos lo daña. A pesar de estas situaciones, Ezequiel Navío, responsable del programa marino de Adena, destaca que la Ley de Costas *puede funcionar, y de hecho es una ley modélica, aunque habría que introducir algunas mejoras en la práctica.*

Los problemas planteados por WWF/Adena —la sobrepesca, la contaminación y el litoral marino—, para los que reclama una especial atención a través de la conservación de mares y costas, deben ser abordados *con una sincera voluntad política de conservación de la naturaleza e, incluso, de una consideración correcta de la economía como una actividad sostenible en lugar de una explotación especulativa y suicida que está destruyendo aceleradamente los recursos marinos y costeros españoles.* Una acción conservacionista que redundará, de forma directa, en las industrias turística y pesquera, dos sectores de gran importancia en la economía de nuestro país y del que dependen un gran número de familias. ■

Raúl GUTIERREZ

FURUNO®

La calidad de
SIEMPRE
La tecnología del
FUTURO

SONDA F-850 30 AÑOS DE VIDA

Aquella mítica sonda abrió el camino y enseñó a muchos pescadores a mejorar sus capturas.

Treinta años después, todavía muchas siguen funcionando como el primer día.



VIDEO SONDAS EN COLOR FCV-291/FCV-292

- 1 Kw de potencia, FCV-291 una frecuencia y FCV-292 dos frecuencias entre 28, 50, 88 y 200 Khz.
- Pantalla de 10" y presentación en 16 colores o monócoloro en color ámbar.
- Variedad de modos de presentación para un rápido y sencillo manejo: Normal, Zoom, Zoom de fondo, Enganche de fondo, Discriminación de fondo, Datos de Navegación y A-Scope (expansión del eco instantáneo).
- Funcionamiento automático con auto control de escalas y sensibilidad.
- Sensores de temperatura y velocidad opcionales. Interconexión de datos NMEA0183



SONAR DE EXPLORACIÓN EN COLOR CH-28

- Imágenes de los ecos en 8 colores en una pantalla de alto brillo de 10".
- Modos de presentación Sonar, combinación de Sonar e Histórica y sondeo vertical.
- Exploración manual o automática de los 360 grados seleccionada por sectores. Inversión automática de la exploración.
- Frecuencia del transductor de 180 Khz. y 10 grados de anchura de haz para proporcionar una mayor discriminación del pescado.
- Experimentado mecanismo de FURUNO para el control del transductor.



SONAR DE EXPLORACIÓN EN COLOR CH-26

- El famoso sonar CH-26 se ha convertido en el líder en su género. Es plenamente reconocido por pescadores de cerco, siendo especialmente útil para la discriminación en la pesca del bonito y también en la pesca de la anchoa y sardina.
- Pantalla de 14" en 8 colores, dependiendo de la fuerza del eco recibido.
- Seguimiento automático del eco para una visión continua del banco de pesca de interés.
- Limitador de ruidos, rechazador de interferencias, control automático de ganancia, alarma de ecos, TVG.
- Estabilización electrónica del transductor para evitar la pérdida de señal con el cabeceo/balanceo del barco.



FURUNO

FURUNO ESPAÑA, S.A.

CLAUDIO COELLO, 50 • 28001 MADRID

TEL. (91) 435 95 20 • FAX (91) 431 30 82

Distribuidores y Servicio Técnico autorizados en toda España

Deseo recibir información más detallada sobre los Sondas y Sonares de FURUNO.
Puede enviar sus datos por correo: Claudio Coello, 50. 28001 Madrid
O, si lo prefiere, por FAX: (91) 431 30 82

Nombre _____

Domicilio _____

Población (C.P.) _____

Teléfono _____

MURIMAR LE CUBRE SUS RIESGOS



(A valor de reposición de nuevo)

SEGUROS MULTIRRIESGO. Ahora MURIMAR, avalada por 60 años al servicio de la navegación, extiende sus redes a tierra para cubrir el terreno de su desarrollo. Su hogar, su comunidad, comercio, oficinas o almacenes quedarán cubiertos mediante los nuevos Seguros de Incendio, Robo y Multirriesgo, ofreciéndole unas garantías básicas y facer todas las exigencias. Porque MURIMAR avanza seguros para disminuir con usted, amplía sus sus riesgos.



MURIMAR
MUTUA DE RIESGO MARITIMO

DRÁSTICO AJUSTE FISCAL DEL GOBIERNO ARGENTINO

AMENAZA ECONOMICA PARA LAS EMPRESAS PESQUERAS ESPAÑOLAS

El drástico ajuste económico emprendido por el Gobierno argentino, que implica subidas notables en el precio de los combustibles y la desaparición de incentivos fiscales, supone una grave amenaza para el sector pesquero del país y pone en riesgo el futuro de las empresas mixtas y asociaciones temporales constituidas al amparo del convenio de pesca suscrito entre Argentina y la Unión Europea en las que participaban empresas españolas.



Las medidas impuestas por el Gobierno argentino, empeñado en un drástico ajuste económico, persiguen la disminución del déficit fiscal. Con este objetivo, ha establecido una reducción en torno a un 10% en las devoluciones de impuestos internos establecidas en favor de las empresas pesqueras exportadoras. Igualmente ha eliminado las bonificaciones fijadas para las empresas ubicadas en los puertos de la Patagonia en concepto de compensación por los gastos añadidos derivados de la lejanía austral. El ajuste económico incluye un aumento del precio del gasóleo para navegación en un 40%.

La Cámara de Armadores Pesqueros Congeladores de Argentina (Capeco), cifra en una disminución en torno al 15% de sus ingresos la repercusión en el sector pesquero del ajuste económico emprendido por el Gobierno argentino. Aproximadamente la mitad de las pérdidas pueden recaer en las empresas pesqueras españolas que operan en aquel país, lo que se traduciría en unos 4.200 millones de pesetas de ingresos menos, en estimaciones de Capeco. José Ramón Fuertes, gerente de la Cooperativa de Armadores de Vigo, que agrupa a buena parte de los armadores de

buques congeladores españoles que operan en aquel caladero, considera que las medidas aprobadas suponen «una carga a la línea de flotación de las empresas mixtas y de muchas asociaciones temporales», constituidas al amparo del convenio de pesca firmado por la CEE y Argentina, al que se han acogido armadores españoles.

El acuerdo pesquero contempla unas posibilidades de capturas de 250.000 toneladas de pesca, de las que 120.000 corresponden a merluda hubsi, 50.000 a merluza de cola, otras 50.000 a bacalao criollo y 30.000 toneladas a calamar ilex. En aguas argentinas operan actualmente entre 80 y 90 barcos congeladores españoles de los que 32 están adscritos a sociedades mixtas, seis a asociaciones temporales y el resto son de pabellón español. El 80% del total son buques gallegos.

Los beneficios fiscales ahora eliminados tenían una vigencia de más de una década. Las empresas allí asentadas han establecido sus estrategias y proyectos pesqueros en función de la situación establecida, contando también con los incentivos ahora eliminados. La desaparición inmediata y sin gradación de las condiciones vigentes con anterioridad coloca al sector pesquero en una situación de «indefensión jurídica», en palabras de José Ramón Fuertes, para quien decisiones de esta envergadura, «no pueden adoptarse de un día para otro, como se ha pretendido, sino que requieren un proceso de adaptación paulatino, ya que, de lo contrario, las empresas no lo pueden soportar». El gerente de la Cooperativa de Armadores de Vigo se mostraba confiado, no obstante, en que precisamente por la grave repercusión del ajuste en el sector pesquero argentino, el Gobierno acabará suavizando las medidas ahora adoptadas. Los 250 barcos agrupados en Capeco suponen, según cálculos de la entidad, más del 60% de las exportaciones argentinas. En caso contrario, insistía Fuertes, «la caída del sector arrastrará a la economía general del país». ■

M.V.



España quedó en minoría en la Delegación comunitaria

NAFO IGNORA LOS INTERESES PESQUEROS ESPAÑOLES

Los intereses pesqueros españoles han vuelto a ser vapuleados por Canadá en la reunión anual de Nafo. No se aumentó el TAC de fletán, se redujeron las posibilidades de captura de bacalao y camarón y, finalmente, todos los países miembro de la Organización se plegaron ante las pretensiones de Canadá de fijar unilateralmente el TAC de bacalao en aguas internacionales. La Administración se declaraba «insatisfecha» y los armadores gravemente alarmados por los acuerdos aprobados.



2J-3KL—que comprende aguas dentro y fuera de la zona económica exclusiva (ZEE) canadiense—, donde actualmente rige moratoria, cuyo reparto será del 95% para Canadá y el 5% para el resto de países miembros de Nafo. El aspecto conflictivo viene dado por el hecho de que a la hora de fijar el TAC total Nafo tendrá que tener en cuenta el TAC que Canadá fije para su ZEE. El TAC de gallineta—especie asociada al bacalao— se mantiene en 26.000 toneladas en la zona 3M y en 11.000 en la 3LM. El camarón, regulado en términos de esfuerzo, se reducirá un 10%, siguiendo también los criterios del Comité científico, con los que España estaba en desacuerdo.

No se aceptaron las pretensiones canadienses de cerrar la pesquería del mendo, ni las de aumentar la malla y la talla mínima para el fletán negro. Finalmente, se acordó la creación de un grupo de trabajo para el estudio de un sistema amistoso de solución de controversias.

La Unión Europea, que es uno de los catorce miembros de la Organización, de la que también forman parte, además de Canadá, Bulgaria, Cuba, Corea, Dinamarca, Islandia, Japón, Noruega, Polonia, las tres Repúblicas Bálticas y Rusia, se sumó al consenso. En la votación interna comunitaria España y Portugal, que eran contrarias a las conclusiones adoptadas, quedaron en minoría. En esta votación se abstuvieron Francia e Irlanda y votaron a favor Alemania, Gran Bretaña, Suecia y Dinamarca.

La delegación comunitaria estuvo encabezada por el director de Mercados y Recursos Externos, Manuel Arnal; la delegación española, integrada en la representación comunitaria, estuvo encabezada por el director general de Recursos Pesqueros del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, José Ramón Barañano. Formaban parte de ella también el gerente de la Cooperativa de Ar-

JOSÉ RAMÓN FUERTES

“Canadá se aprovecha de la división e insolidaridad de los países comunitarios con los países que pescamos para imponer sus condiciones”

madores de Vigo, José Ramón Fuertes, y el secretario de la Asociación de Empresas de Pesca de Bacalao, Especies Afines y Asociados (ARBAC), Luis Messeguer. La presencia española incluía a la europarlamentaria Carmen Fraga, en representación del Parlamento europeo.

Fletán negro

La reunión anual de Nafo resultó desalentadora para la delegación española que representaba los intereses fletaneros, que vio cómo era rechazada su pretensión de aumentar el Total Admisible de Capturas para esta especie de las 27.000 toneladas actuales hasta las 40.000 toneladas que, según admiten los informes científicos, podrían capturarse.

El primero de los informes realizado hace dos años admitía la posibilidad de aumentar las capturas hasta el nivel máximo de 40.000 toneladas. Más recientemente, el buque oceano-

gráfico español Cornide de Saavedra constató el buen mantenimiento del stock. La pesquería de fletán en aguas de Nafo y su explotación comercial se considera un *descubrimiento* de la flota congeladora española, que ya sufrió las consecuencias del recorte drástico hace dos años.

José Ramón Fuertes, de la Cooperativa de Armadores de Vigo que representa los intereses de los buques fletaneros, atribuía a la «*división e insolidaridad de los países comunitarios con los países que pescamos*» el que Canadá pueda imponer sus condiciones independientemente de los informes científicos. Fuertes lamentaba que algunos países primen intereses distintos de los pesqueros en las negociaciones comunitarias y reclama que en negociaciones futuras la Comisión Europea otorgue a las delegaciones un «*mandato previo*» que delimite exactamente la negociación e impida transacciones ajenas a los intereses concretos que se negocian.

El portavoz de los armadores fletaneros admitía que «*a corto plazo los acuerdos de Nafo no suponen ningún cambio para la flota española pero si la Unión Europea no reacciona y asume la defensa de los intereses pesqueros de sus países miembros, España quedará a merced de los intereses de Canadá*». Fuertes ponía el acento en la trascendencia del precedente aceptado por Nafo al permitir que un país miembro gestione unilateralmente los intereses multilaterales. «*Aceptar que Canadá fije el TAC de un stock transzonal es un precedente negativo que rompe un principio básico de Nafo*», declaraba a MAR. Fuertes valoraba positivamente el papel desempeñado por la delegación oficial española. «*Es la primera vez que la nueva Administración se enfrenta a una reunión de Nafo y el nuevo Gobierno tendrá que aprender la lección. Lo lógico es que sin más tardar empiece un peregrinaje por los países comunitarios y por el res-*

Los países de la Organización Pesquera del Atlántico Norte, Nafo, acordaron mantener en 1997 el Total Admisible de Capturas (TAC) para el fletán negro en 27.000 toneladas, de las que a España corresponden unas 7.000. En cuanto al bacalao, en la zona 3M se reduce de 11.000 a 6.000 toneladas, siguiendo en este caso los informes científicos. En la reunión se aceptó a Canadá el derecho de fijar en el futuro un TAC para esta especie en las zonas

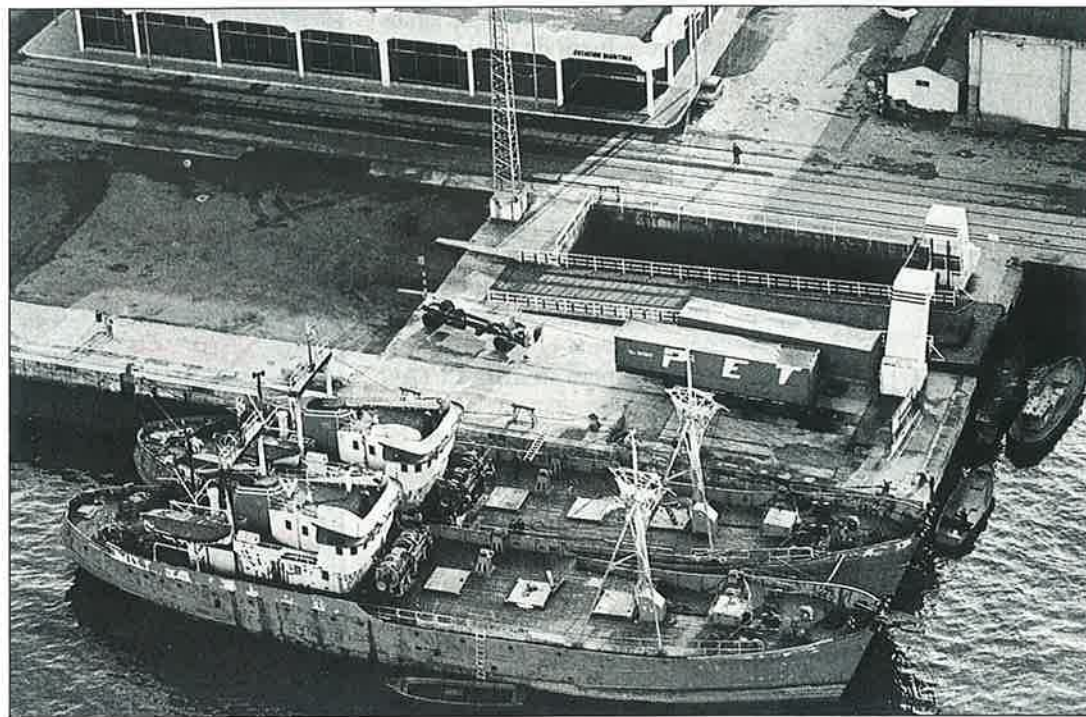
to de países de Nafo para exponer y negociar la defensa de los intereses pesqueros españoles y preparar el futuro». En cualquier caso, Fuertes esperaba que el Reglamento comunitario que desarrolle los términos de los acuerdos alcanzados por Nafo permitirá, al menos, salvar el principio de gestión multilateral, advirtiendo que quedaba la posibilidad de recurrir dicho Reglamento como medida última.

Teniendo en cuenta los criterios científicos, la delegación española reiterará en la reunión del próximo año su petición de aumentar las capturas que en 1995 fueron reducidas radicalmente, a instancias también de Canadá.

Bacalao

La flota bacaladera será quien sufra las consecuencias más negativas de los acuerdos de Nafo, aunque sus posibilidades reales para 1997 no se hayan visto afectadas. Sin embargo, la posibilidad otorgada a Canadá de establecer un futuro TAC en la zona NAFO actualmente bajo moratoria, significa, a juicio de los armadores bacaladeros, quedar a merced de los intereses canadienses sin margen de negociación posible. Esta cuestión ha suscitado las mayores críticas entre los armadores, quienes consideran que la Unión Europea no ha sido capaz de defender los intereses de los países que, como Portugal y España, tienen derechos históricos en el área Nafo. Antes al contrario, señalan, la delegación comunitaria se plegó absolutamente a los intereses canadienses.

La reacción de la patronal bacaladera ha sido rotundamente crítica. Miguel Iriondo, presidente de ARBAC, consideraba el acuerdo «absolutamente incongruente» toda vez que reduce el TAC del bacalao en la zona 3M con el argumento de preservar la especie, pero permite el mantenimiento de la cuota para especies asociadas, como la gallineta, cuya pesca



llevará inevitable e indiscriminadamente a la captura del bacalao. «Con todo, añade, quizá lo más grave sea que se permita la captura libre, sin TAC, del camarón en las mismas aguas, con un gran esfuerzo pesquero que repercute también muy directamente en capturas asociadas de bacalao».

El presidente de Arbac acusaba a la UE de primar los intereses canadienses, en detrimento de los de sus Estados miembro, lamentando que, por contra, trata «a nuestra flota, que es la suya, como si perteneciese a un país tercero». Iriondo reclama para la flota comunitaria «un marco paritario con las demás flotas del mundo». Arbac reprocha, asimismo, que la Unión Europea no haya dejado la posibilidad de objetar el acuerdo de Nafo y establecer sus propias cuotas autónomas, de donde deduce que los «representantes de la UE han pasado olímpicamente de los intereses de España y Portugal, que son los Estados miembros con derechos históricos en Terranova», para concluir que «si Alemania o Gran Bretaña hubiesen estado afectadas, otro gallo hubiese cantado en San Petersburgo».

El presidente de Arbac coincide con el portavoz de los flotaneros al señalar que los gobiernos español y portugués deberían iniciar una ofensiva sobre los socios comunitarios y, en su caso, recurrir a los tri-

bunales, para conseguir que los intereses de la flota comunitaria sean preservados y, en cualquiera de los casos, defendidos por los representantes de la UE. «España debe luchar duro para que se recompongan los derechos de la flota a través de la UE, o contra ella si no queda más remedio. Debe presionar para avanzar hacia el concepto de flota única de la Unión y para que no se renuncie al futuro de la actividad productiva que, en estos momentos, está más que seriamente amenazado por la pasividad y dejaciones de quienes debieran representar y defender nuestros intereses, que son en definitiva los de la propia Unión Europea». Iriondo considera la situación actual «insostenible, indignante e imposible de tolerar por más tiempo» ya que «con aliados como algunos de nuestros representantes y socios comunitarios nuestra flota no necesita ningún adversario exterior».

Las declaraciones formuladas por el responsable de relaciones internacionales de la Dirección General de Pesca de la UE, Manuel Arnal, considerando positivos los acuerdos alcanzados en San Petersburgo y

**MIGUEL
IRIONDO**

**«Con aliados
como algunos
de nuestros
representantes
y socios
comunitarios
nuestra flota no
necesita ningún
enemigo
exterior»**



afirmando que España pesca en aguas de Nafo por pertenecer a la UE contribuyeron a irritar más a la patronal bacaladera. Iriondo recordaba que «España y Portugal eran partes contratantes de Nafo antes de su adhesión a la CEE, actual Unión Europea, y por eso tienen derechos de pesca en Nafo, y no por su actual pertenencia a la UE». El presidente de Arbac considera, por contra, que «si España no estuviese hoy en la UE tendría los mismos derechos políticos que la propia Unión en aquellas aguas» y sostiene que «la UE no ha actuado en Nafo en defensa de nuestros intereses».

Miguel Iriondo atribuye «el deterioro de la flota pesquera española» a «la situación de mercados que nos ha impuesto

MAPA
“Las conclusiones a las que han llegado las partes contratantes en Nafo no se consideran satisfactorias para España”

la UE». Recuerda al respecto que «España es el principal consumidor de pescado dentro de la UE y la Comisión abre ese mercado a terceros países de todo el mundo a cambio de intereses ajenos al pesquero» para concluir que «no hay nada que la flota pesquera española tradicional del Atlántico Norte tenga que agradecer a la UE porque la defensa de nuestros intereses en aquellos mares la hacíamos mucho mejor nosotros, antes de que la UE se ocupara de representarnos legalmente en los foros internacionales».

Insatisfactorio

Tampoco la Administración española volvió contenta de

San Petersburgo. En un comunicado oficial dado a conocer por el MAPA, admitía que «las conclusiones a las que han llegado las partes contratantes no se consideran satisfactorias para España» al no haberse logrado revisar al alza el TAC de fletán negro. Como notas positivas señalaba el hecho de que no se aceptaran las pretensiones de Canadá de cerrar la pesquería del mendo y de aumentar la malla y talla mínima para el fletán negro, destacando que, «a pesar de la insatisfacción de orden práctico, las consecuencias de la reunión no serán notadas apenas por las flotas españolas».

La Administración española, aunque hace una interpretación menos negativa que los armadores de los resultados de la reunión de San Petersburgo, ha expresado su desacuerdo con el sistema decisorio empleado en las reuniones de Nafo, estimando que la UE debería tener más peso en las decisiones finales. En consecuencia, la ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Loyola de Palacio, expresó a la Comisaria de Pesca de la UE, Emma Bonino, la preocupación de España por el desarrollo de la negociación y le solicitó la revisión del procedimiento empleado para la adopción de acuerdos. En un comunicado hecho público en respuesta a las críticas formuladas por el PSOE sobre las consecuencias para el sector pesquero español de los acuerdos adoptados por Nafo, el MAPA señalaba que de la interpretación hecha por la delegación comunitaria no se deducía que Canadá tuviera capacidad para fijar cuotas de pesca fuera de su zona exclusiva (ZEE). No obstante, anunciaba la solicitud de un informe a los servicios jurídicos de la Comisión sobre esta cuestión, advirtiendo que las actuaciones futuras estarán condicionadas a esta respuesta. ■

Mery VARONA

LONDRES SE RESISTE A PAGAR

Las autoridades del Reino Unido han mostrado su resistencia en las últimas semanas a realizar el pago de las indemnizaciones previstas por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea para los 84 armadores con un total de 94 barcos pertenecientes a las empresas mixtas que tuvieron que paralizar su trabajo entre abril de 1989 y julio de 1990. Las indemnizaciones serán diferentes según la situación de cada barco y el número de días que no pudo faenar. Extraoficialmente, en medios del sector se baraja un máximo de 100 millones de libras, aunque la cantidad podría ser inferior. En cualquier caso, se trata de una cifra muy importante que podría situarse en los 15.000 millones de pesetas. Sería dinero fresco que percibirían los armadores, situación que vuelve a despertar preocupación en medios británicos ante la posibilidad de que parte de ese dinero pueda ser utilizado por los empresarios para adquirir nuevos barcos con licencias, aunque se trata ya actualmente de un mercado demasiado caro, no como hace unos años.

La sentencia del alto tribunal comunitario del pasado mes de marzo instaba a las autoridades del Reino Unido a pagar las correspondientes indemnizaciones a los barcos afectados en su día por la Merchant Shipping Act. La solución definitiva, que se halla ahora en manos de un tribunal del Reino Unido, es probable que no se produzca hasta el próximo mes de julio y la misma deberá fijar solamente la cuantía de las indemnizaciones a cuyo pago inmediato se ha opuesto el gobierno de ese país.

La última batalla de la guerra de los armadores de empresas

mixtas que se hallan en el Reino Unido, se centra en si es o no de aplicación inmediata el cumplimiento de la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea. El gobierno inglés alega que no es de aplicación inmediata frente a las acusaciones de

los armadores de que la acción del Reino Unido se hizo con una clara intencionalidad para perjudicar los intereses del colectivo. En medios del sector se considera que se trata de un simple aplazamiento para unos pagos que consideran con seguridad se van a producir y tampoco existe ninguna prisa cuando ya han pasado más de cinco años desde que se produjo y se superó el problema de la aplicación de la Ley. Incluso se contempla la posibilidad de que, tras las elecciones de la primavera próxima en ese país que se busque una solución a este contencioso sin necesidad de entrar nuevamente ante los tribunales para determinar la cuantía de los pagos.

Por encima de este problema concreto como es el pago de las indemnizaciones, en el Reino Unido se ha tratado de presentar la situación como un problema

Los 84 empresarios españoles afectados podrían recibir entre 15.000 y 20.000 millones de pesetas.

La solución final no se producirá hasta junio o julio del próximo año.

REAJUSTAR LAS INDEMNIZACIONES

de mayor calado como es el hecho de que armadores y barcos con tripulación extranjera, aunque sean de otros países comunitarios, pesquen con su cuota en sus aguas un producto que luego van a comercializar en sus países.

Las autoridades del Reino Unido hicieron un primer amago en el sentido de instar a los responsables de la Unión Euro-

pea a modificar la actual normativa relativa a los pesqueros que utilizan en su opinión una bandera de conveniencia para beneficiarse de cuotas nacionales. Los ingleses han llegado a considerar incluso la posibilidad de solicitar en Bruselas cambios en esta dirección durante la reunión de la Conferencia Intergubernamental. Para los ingleses, se trata de una locura que se haya producido una situación como ésta y consideran que la misma debería terminarse.

Frente a estas posiciones que se manejan en medios de la Administración del Reino Unido, para los responsables comunitarios no tiene ningún sentido y sería un paso atrás imponible, que en este momento de avance hacia la unidad europea se planteen este tipo de disputas por la pesca. En la misma dirección se insiste que si hay barcos y cuotas que en su día fueron de armadores ingleses y que hoy no lo son, es porque hubo propietarios interesados en vender, cosa lógica en una economía de mercado. Desde esta perspectiva las posiciones mayoritarias en el sector de la pesca se inclinan por la libertad de actuación, siempre dentro de los límites comunitarios. Actualmente, aunque con menos intensidad que en el pasado, se mantienen el Reino Unido barcos con sus licencias

de pesca en venta, aunque los precios son más disuasorios que en el pasado. En medios pesqueros españoles se llega a entender el malestar de un sector pesquero en ese país ante el hecho de que armadores de otro Estado miembro pesque en sus propias aguas legalmente. Pero se advierte que nos hallamos en un mercado rico y que ese mismo malestar lo podrían tener los empresarios de otros sectores por ejemplo en el campo alimentario cuando grupos multinacionales copan los mercados de otros países adquiriendo las firmas más importantes.

Al cabo de seis años, abril de 1989, desde que se inició la aplicación de la Merchant Shipping Act, los empresarios españoles ya han superado el problema, unos con éxito y quienes fracasaron ya no esperan recuperar sus barcos. Sin embargo, se insiste en lograr la culminación del proceso, no solamente por las indemnizaciones a recibir sino también por dejar sentadas las reglas de juego que se aplican en la Unión Europea en este tipo de relaciones. ■

Vidal MATE



Se encuentra en Villablanca (Huelva)

NUEVO CENTRO ESTABLE DE LUCHA CONTRA INCENDIOS DEL ISM

Dentro del Plan de Formación de Seguridad Marítima que el Instituto Social de la Marina viene realizando desde hace años para formar a las gentes del mar, se ha inaugurado un nuevo Centro Estable de Lucha contra Incendios en la localidad onubense de Villablanca, muy próxima a Isla Cristina. Con este nuevo centro el ISM da un paso más para mejorar las condiciones de embarque

de las tripulaciones y contribuye a que se cumpla la normativa vigente sobre Seguridad y Protección de la Vida Humana en el Mar, aprobada por la OMI y la OIT, que obligan a los trabajadores de buques mercantes de más de 20 TRB y de buques de pesca de más de 35 TRB a estar en posesión de Certificados de Supervivencia en la Mar y de Lucha contra Incendios para poder enrolarse.



El nuevo Centro Estable de Lucha contra Incendios de Villablanca (Huelva) fue inaugurado el pasado 9 de octubre por el Secretario General del Instituto Social de la Marina, Félix González Bruno y el Alcalde de Huelva, Pedro Rodríguez. En el acto estuvieron acompañados por numerosas personalidades entre las que se encontraban los alcaldes de los pueblos costeros próximos a Isla Cristina, el Delegado de Gobernación de la Junta de Andalucía, representantes del Gobierno Ci-

vil, Directores Provinciales y Locales del ISM, Patrones Mayores de Cofradías de Pescadores, Armadores, Diputados Provinciales, representantes de Protección Civil, Guardia Civil, Comandancia de Marina así como otras personalidades tanto andaluzas como de localidades portuguesas próximas.

La puesta en marcha de este Centro ha sido posible gracias a la colaboración del Consorcio Provincial de Bomberos de la Costa, formado por los Ayuntamientos de Isla Cristina, Lepe, Ayamonte, (todas ellas localida-

Las nuevas instalaciones van a permitir que la oferta formativa de lucha contra incendios se incremente en un 30%

des cercanas a este centro) y por la Diputación Provincial. Cumpliendo con la normativa vigente el centro cuenta ya con el informe preceptivo positivo de la Dirección General de la Marina Mercante por lo que será homologado próximamente.

Las enseñanzas que en el se impartirán serán las de I Nivel de Lucha contra Incendios y su objetivo es la preparación y reciclaje de todos aquellos trabajadores del mar que, en algún momento, tengan que enfrentarse a los riesgos que comporta un incendio.

Instalaciones

El Centro Estable de Lucha contra Incendios de Villablanca cuenta con instalaciones para combatir el fuego con distintos materiales: líquidos, espumas, etc., así como para vencer otros obstáculos como humos y hacer los ejercicios más completos. También cuenta con una amplia zona al aire libre de mil metros cuadrados para realizar todo tipo de pruebas.

Otra de las instalaciones es una estructura cerrada que simula un interior de barco, con bates exteriores para que los ejercicios tengan el mayor grado de realismo. Existe, finalmente, un aula exterior, otra interior, botiquín, enfermería, almacenes, vestuarios y servicios.

Alta demanda

Con la puesta en funcionamiento de este Centro se cierra en Huelva el ciclo de los Niveles I y II de Supervivencia en la Mar, que se imparten en Isla Cristina y el I Nivel de Lucha contra Incendios de Villablanca. La primera de las enseñanzas mencionadas está funcionando al completo desde 1994, respondiendo así a la gran demanda que existía en el sector, puesto que son ya 1.500 los alumnos que, procedentes de otras provincias próximas como Cádiz, Ceuta, Málaga o Sevilla, han pasado ya por las aulas de Isla Cristina. Para lo que queda de año está ya concedida financiación para 8 cursos y hay ya una lista de 230 solicitudes, con las que se tendrían cubiertos cursos hasta el primer trimestre de 1997.

Por lo que se refiere a la Lucha contra Incendios, I Nivel, para lo que queda de año están previstos 8 cursos con 120 alumnos y para 1997 se impartirán 37 cursos de los que se beneficiarían 555 trabajadores, lo que pone de relieve la fuerte demanda que por parte del sector se venía poniendo de manifiesto desde hace algún tiempo y que con la puesta en marcha de estas nuevas instalaciones se podrá incrementar en



Aula exterior del centro estable.



Vista exterior de las instalaciones.



Area de simulación del interior de un barco.

un 30 por ciento la capacidad que se tenía hasta ahora.

Normativa obligatoria

Estos cursos que imparte el ISM en Huelva y en la práctica totalidad de sus centros provinciales repartidos por toda la costa española, tienen como objetivo formar a la gente del mar y colaborar así a que cumpla la le-

gislación que, sobre Seguridad y Protección de la Vida Humana en el Mar, han emitido en los últimos años tanto la Organización Marítima Internacional (OMI) como la Organización Internacional de Trabajo (OIT).

En concreto, en la Lucha contra Incendios la normativa vigente es la Orden de 31 de julio de 1992 del entonces Ministerio de Obras Públicas y Transportes (en la actualidad de Fomen-

to), en la que se establece la obligatoriedad de posesión de certificados de Supervivencia en la Mar y de Lucha contra Incendios para poder enrolarse en buques mercantes superiores a las 20 toneladas de registro bruto y 35 TRB en los buques de pesca.

Esta norma establecía un calendario progresivo para su implantación de manera que los trabajadores pudieran ir formándose y se pudiese implantar una serie de nuevos centros. Desde enero del pasado año todo el colectivo está ya obligado a poseer el certificado de Lucha contra Incendios. De ahí la enorme demanda de cursos que se ha producido y para a la que poder hacer frente el ISM ha ido poniendo a disposición del colectivo marítimo pesquero nuevos instrumentos. Entre ellos figuran la Unidad Móvil de Lucha contra Incendios que funciona en Galicia dentro de las actividades formativas que lleva a cabo el Centro de Formación Ocupacional Marítima de Bamio (Villagarcía de Arosa), el Centro Estable de Lucha contra Incendios de Bermeo, que atiende las demandas del País Vasco y este que ahora se ha puesto en marcha en Huelva para cubrir las necesidades de las provincias andaluzas.

La Unidad Móvil, diseñada especialmente para el ISM, tiene como objetivo: acercar la formación a los alumnos, ahorrar traslados, comidas y alojamientos a los mismos y actuar en zonas determinadas en función de la demanda de cursos existente, aprovechamiento de las épocas de paro biológico, cubrir la escasez formativa, etc.

Con respecto a la Lucha contra Incendios, el ISM viene desarrollando desde hace varios años, debido a la falta de infraestructura propia, una política de contratación de servicios con empresas privadas que poseen campos homologados para la impartición de cursos o bien llega a acuerdos con otras entidades como ha sido el caso del recién inaugurado Centro de Villablanca. ■

**Concha HERNÁNDEZ
CARAZO**

El sector se dispone a renovar la flota

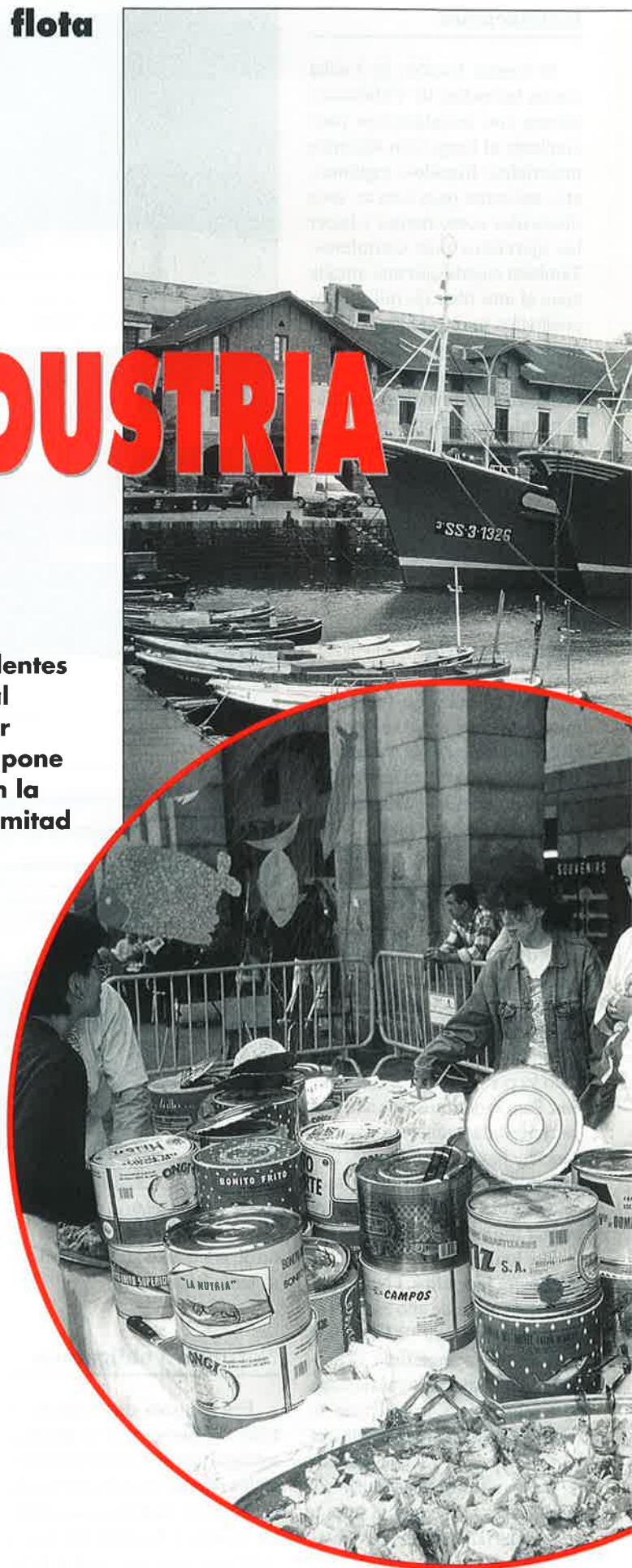
HORIZONTE DESPEJADO PARA LA INDUSTRIA ATUNERA

La industria atunera enfrenta el futuro con excelentes perspectivas debido a la reducción de costes y al buen estado de la pesquería. En España el sector extractivo, primero en el ámbito europeo, se dispone a afrontar una renovación parcial de su flota. En la industria conservera el atún acapara más de la mitad de la producción total y es considerado como el «producto locomotor del sector».

La 1ª Conferencia Europea del Atún, organizada en Vigo a finales del mes de septiembre por la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescados y Mariscos, Anfaco, y el Centro Técnico Nacional de Conservación de Productos de Pesca, Cecopesca, ha formulado un diagnóstico satisfactorio acerca de la industria atunera comunitaria y ha venido a subrayar las excelentes perspectivas que se avistan también en España. El director de Recursos Externos y Mercados de la Dirección General de Pesca de la Unión Europea, Manuel Arnal, sostenía que, desde la perspectiva comunitaria, se trata de «la industria más rentable del mundo». El presidente de la Asociación Nacional de Armadores de Buques Atuneros Congeladores, Anabac, Jo-

sé Angel Angulo destacaba el hecho de que, con la excepción del atún rojo en aguas del Atlántico, las pesquerías de túnidos son las únicas que no están sujetas a limitaciones.

La Conferencia logró reunir a 375 participantes, expertos y principales responsables del sector, la mitad de las cuales eran extranjeros procedentes de los cinco continentes: armadores, transformadores, comercializadores, industrias anexas y también la Administración, de manera que las ponencias han permitido hacer un análisis del mismo desde todos los ángulos, con intervenciones del máximo nivel. La industria del atún desde una visión nacional, comunitaria y transnacional, o desde la óptica de los armadores o de las cofradías, los conflictos de intereses que se suscitan con los países en de-





España es el primer país europeo y el tercero del mundo en volumen de capturas de atún y el cuarto del mundo en el sector conservero.

sarrollo, o los aspectos referidos al abastecimiento internacional de materia prima y su transformación, con atención especial a las industrias de algunos países atuneros: Japón, zona del Caribe, fueron algunos de los aspectos abordados.

En su análisis sobre la industria del atún en la Unión Europea, Manuel Arnal recordó que, a pesar de su relativa modestia (representa apenas el 1%

del producto interior bruto europeo y emplea directa o indirectamente a millón y medio de trabajadores), se trata de un sector de interés geopolítico, ya que los grandes buques atuneros comunitarios acceden a lugares donde son difíciles otros contactos. A propósito de la entrada de atún sin aranceles amparado en el Sistema de Preferencias Generalizadas, Arnal aseguró que si existiera un ries-

go real de caída de precios se suspendería el desarme arancelario.

Este viene siendo uno de los puntos de fricción de los armadores comunitarios, quienes se quejan de la entrada masiva en los mercados comunitarios de atún libre de impuestos, en detrimento de las capturas realizadas por las flotas de los países miembros de la UE. Recientemente, las quejas se han centrado en la acusación a algunas de las empresas de los países beneficiarios del Pacto Andino de utilizar de manera fraudulenta el SPG —previsto para incentivar iniciativas económicas alternativas a la producción de cocaína— para introducir en la UE, en condiciones ventajosas, grandes partidas de túnidos capturados en caladeros distintos a los que van destinados los beneficios arancelarios.

Primer país europeo

En España el sector atunero es de gran interés tanto si se refiere al sector extractivo como si se trata de la industria conservera. En 1995 la flota atunera nacional capturó casi 300.000 toneladas, lo que le sitúa en el tercer puesto mundial, detrás de Japón y Taiwan y el primero entre los países europeos.

En cuanto al sector conservero, es el cuarto país del mundo. Durante 1995 se elaboraron más 225.000 toneladas de conservas de pescado, de las que 130.000 toneladas correspondían a túnidos, por valor de más de 57.000 millones de pesetas. Esta especie absorbe el 57% de la producción (el 52% corresponde al atún y el 5% al atún blanco).

La industria conservera española se encuentra en fase de reestructuración tanto desde el punto de vista técnico como empresarial. Precisamente para alentar la modernización de las instalaciones, Anfaco viene reclamando a la Unión Europea la aplicación de los fondos del Instrumento Financiero de Ordenación Pesquera (IFOP)

JUAN VIEITES «Dentro de los "dientes de sierra" que se están produciendo en todos los sectores económicos, tanto la flota atunera como la industria conservera están totalmente estabilizados».

a la reindustrialización del sector conservero. Este se encuentra, por otra parte, excesivamente atomizado, por lo que se estima que en los próximos años se producirá un proceso de concentración, del que todavía se están dando los primeros pasos. En este sentido, la propia Conferencia de Vigo, que ha reunido a representantes de empresas nacionales y extranjeras, ha resultado un ámbito propicio para establecer o profundizar contactos ya iniciados.

Regular las pesquerías

Otro debate suscitado también en el foro de la 1ª Conferencia Europea del Atún fue el de la necesidad de regular las pesquerías de túnidos. La propuesta fue enunciada por el secretario general de Pesca, Samuel Juárez, quien expuso la necesidad de adoptar un gran acuerdo mundial en tal sentido a fin de evitar abusos en las capturas y garantizar la supervivencia de dichas pesquerías en el futuro.

La proposición fue respondida por los armadores reclamando, a su vez, criterios estables sobre los métodos de captura. José Angel Angulo recordaba que los armadores «también quieren saber si la manera que se está pescando es la más adecuada para mantener la pesquería» y han mostrado repetidamente su preocupación por la pesca con las artes llamadas «al objeto» o radiobalizas, que, según algunos criterios, capturan un alto número de ejemplares inmaduros. «Llevamos ocho años pidiendo que se haga la campaña con biólogos a bordo», declaraba a MAR, «para que se confirme si

el sistema es malo o no y si lo es cortar rápidamente. Imaginamos que se demostrará que el sistema es malo, para nuestra desgracia, porque se trata de un sistema cómodo para el armador, pero más vale cortar cuando se está a tiempo».

El presidente de los armadores de congeladores atuneros sostiene que la flota comunitaria se encuentra en una fase expansiva. «En el 75 se inicia la pesquería en el Atlántico, diez años más tarde la del Océano Indico Occidental, en este momento la flota, por su dimensión, tiene que expandirse hacia el este, hacia las aguas de Indonesia, Nueva Guinea, Salomón». En su opinión, «la flota comunitaria todavía no ha llegado a todos los mares ni esta pesquería ha llegado al 100 por 100 de sus posibilidades». De hecho, insiste, «algunos países están preparando sus flotas para afianzarse en esta pesquería, y Francia, especialmente, está ya renovando la flota a toda prisa».

Renovación de la flota

La renovación de la flota para afrontar los desafíos de las expediciones futuras es también una de las preocupaciones en Anabac. «Todos los armadores son conscientes de la necesidad de renovar la flota siempre que en España se den las mismas condiciones que en el resto de los países comunitarios», explica Angulo.

Según fuentes de la asociación de armadores, mientras una parte de la flota tiene entre 20 y 25 años durante los años 1990 a 1995 las nuevas construcciones han estado paralizadas por culpa de la crisis. Por otra parte, las condiciones esta-

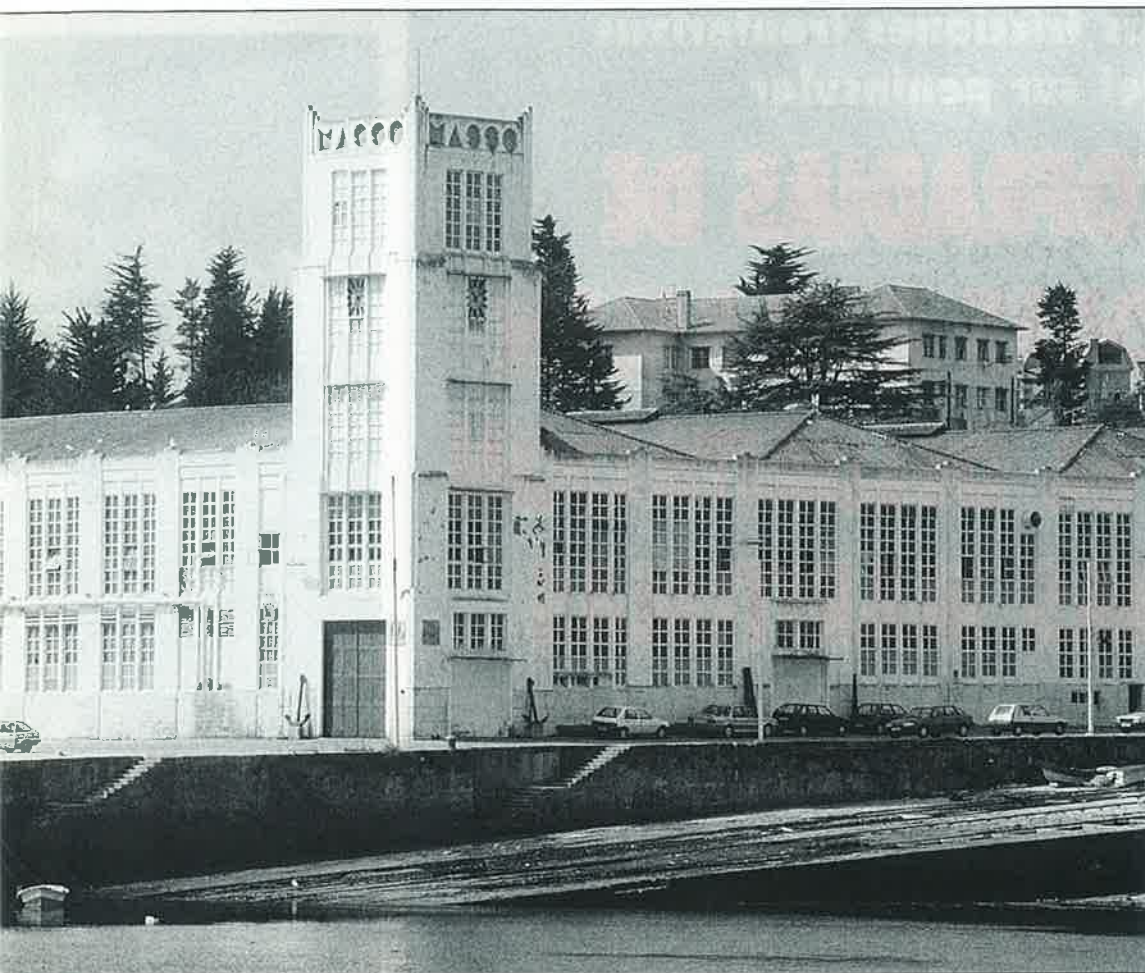
blecidas en España para la renovación de la flota, —se computan las bajas únicamente por buques desguazados—, son distintas a las que rigen para los armadores franceses, donde pueden computarse las bajas por buques exportados. «No debe-



ríamos ser "tan quijotes" y sería triste que, mientras los franceses, que son nuestros principales competidores, están apurando todas las posibilidades, España quedase relegada a un segundo plano por no tener su herramienta de trabajo a punto», advierte Angulo.

Actualmente se encuentra en tramitación parlamentaria una proposición de ley de ayudas a la flota atunera, cuyo reglamento estará, previsiblemente, aprobado antes de final de año. A este respecto, José Angel Angulo considera que «el gobier-





JOSE ANGEL ANGULO «Sería triste que mientras los franceses, que son nuestros principales competidores, están renovando la flota a toda prisa, España quedase relegado a un segundo plano por no tener su herramienta de trabajo a punto».

no anterior siguió una mala política para la renovación de la flota, al aplicar el mismo criterio a la flota atunera, que por suerte es la única que no tiene problemas de capturas, metiéndola en el mismo saco que a la flota de arrastre, cuando la problemática es totalmente distinta». Por contra, resalta «la coherencia del actual Gobierno, que ha mantenido la misma postura que mantuvo en la oposición», y aunque el texto de la proposición de ley no

ofrece la igualdad de condiciones con la flota francesa, como pretendían los armadores, «la alternativa de sustituir dos toneladas por cada una que se desguaza resulta de interés para los armadores pequeños que operan actualmente en el Atlántico con barcos de 800 toneladas y que podrán adquirir barcos del doble de caballaje con los que desplazarse al Índico donde las posibilidades de capturas son todavía excelentes». El crecimiento de la flota

previsto será en torno a las 13.000 toneladas, con una inversión estimada del orden de 15.000 millones de pesetas para la construcción de unos cinco barcos.

Objetivos cumplidos

Juan Vieites, secretario general de Anfaco, no ocultaba su satisfacción al afirmar, al término de los encuentros, que se habían conseguido los objetivos establecidos a la hora de organizar la la Conferencia Europea del Atún, cuales eran los de estudiar la situación actual y las perspectivas futuras de la industria del atún e intercambiar ese conocimiento con intervenciones del máximo nivel. El objetivo añadido de hacer de Galicia un punto de referencia de la pesca, se había conseguido, en su opinión, con la participación de un alto número de asistentes extranjeros, procedentes de Japón, Filipinas, Seychelles, Costa Rica, Colombia, Panamá, Francia, Portugal, etc.

Vieites declaraba a MAR que la Conferencia Europea del Atún había constatado que «dentro de los "dientes de sierra" que se están produciendo en todos los sectores económicos, tanto la flota atunera como la industria conservera están totalmente estabilizados. A nivel mundial las capturas generan una importante actividad socioeconómica y en cuanto a recursos se ha visto la necesidad de llevar adelante medidas de pesca responsable que hagan compatible la explotación con el sostenimiento de los objetivos de conservación. Quizá la implantación de zonas restringidas en el tiempo para los períodos de desove, puede repercutir en alguna variación de esa situación de equilibrio».

El éxito de la primera convocatoria permite aventurar que la Conferencia tendrá continuidad, previsiblemente con una periodicidad bianual. ■

Mery VARONA

**Vuelven las fricciones fronterizas
en el sur peninsular**

LAS COFRADÍAS DE PESCADORES RECLAMAN UNA NUEVA DELIMITACIÓN DE ZONAS MARÍTIMAS

Las viejas fricciones fronterizas entre los pescadores portugueses y españoles, nunca desaparecidas del todo, han vuelto a arrojar un saldo dramático y desmesurado. En los primeros días de septiembre, una patrullera portuguesa ametralló e hirió de consideración a dos marineros onubenses. El ataque provocó la protesta diplomática de España donde el ametrallamiento ha sido considerado «intolerable» y «desmesurado». Las Cofradías de pescadores del sur peninsular reclaman una nueva delimitación de zonas marítimas.

El incidente, que ha vuelto a poner de relieve las antiguas disputas fronterizas, se produjo en aguas cercanas a la desembocadura del Guadiana, a unas once millas de la costa española, cuando el pesquero Paquita Hurtado, con base en Isla Cristina (Huelva), faenaba con cinco marineros a bordo, dos de los cuales sufrieron heridas por ametrallamiento que precisaron hospitalización. Gabriel Moreno, de 39 años, recibió dos impactos de bala, uno en la espalda y otro en el costado, y Ricardo Moreno, de 21 años, resultó herido en la mano.

De acuerdo con la versión de los pescadores, el barco se encontraba faenando a unos once millas y media de la costa, en aguas españolas, cuando fue ametrallado sin previo aviso por una patrullera portuguesa. La versión portuguesa contradice la ubicación del barco, afirmando que se encontraba en aguas lusas, trece millas al sur de Vi-

la Real de Santo Antonio, en faena de arrastre no autorizada, y asevera que el pesquero desatendió las órdenes de parada, cortando los cabos de arrastre de sus redes, por lo que la patrullera efectuó siete disparos de aviso. El Ministerio de Asuntos Extranjeros de Portugal aunque «lamentó» el incidente que calificó de «incomprensible», lo situó como un caso más de los que «con creciente frecuencia, se registran en el transcurso de acciones de fiscalización realizadas por los medios navales portugueses». La nota oficial del Ministerio luso recordaba que ya en agosto había advertido por vía diplomática sobre los «problemas que podrían surgir por las frecuentes violaciones de las aguas territoriales portuguesas».

El Ministerio de Asuntos Exteriores español calificó el ametrallamiento de «acción desproporcionada» y, a la vista de las consecuencias, descartó que los disparos se hubieran efectuado al aire. El Departamento

de Exteriores transmitió al Gobierno luso una protesta formal por el ataque.

En el mismo sentido se manifestó la ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, Loyola de Palacio, quien hizo saber a su homólogo portugués su indignación por el suceso. De Palacio calificó los hechos como «intolerables» y desmesurados, estimando que un acto de semejante violencia no tendría justificación «aunque el pesquero español se encontrara faenando delante de Lisboa».

Entre las Cofradías de Pescadores que faenan en aguas próximas a Portugal el incidente provocó la natural inquietud y repulsa. El secretario de la Federación Provincial de Cofradías de Huelva, Rafael Hierro, declaraba a MAR que una patrullera dispone de métodos disuasorios suficientes para hacer parar a un pesquero sin hacer uso de sus armas. Desmentía, igualmente, que se hubiera tratado de disparos al aire, por





cuanto el barco presentaba señales de ametrallamiento de «proa a popa» y afirmaba que no es la primera vez que se producen incidentes con las patrulleras portuguesas por la localización de los pesqueros españoles. «También los barcos portugueses entran en aguas españolas, pero aquí no pasa nada», añadía Hierro. En su opinión, la incursión de pesqueros de ambos países en zonas económicas exclusivas del otro no obedece tanto a mala fe de los pescadores o al propósito de capturar en caladero ajeno cuanto a la dificultad de definir en cada momento la ubicación concreta de la línea divisoria entre Portugal y España.

La actual frontera marítima es una línea imaginaria que sigue el trazado y los accidentes de la costa según estableció el

la», señala el secretario de la Federación de Cofradías onubenses. Para evitar estas confusiones y la proliferación de incidentes y sanciones a que dan lugar, los pescadores reclaman que se haga una nueva delimitación menos tortuosa. «Podría fijarse una frontera coincidiendo con un meridiano aceptado de común acuerdo y establecer una banda neutra de cinco millas a cada lado», sugiere Rafael Hierro.

Simultáneamente, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación negocia con su homólogo luso un nuevo acuerdo fronterizo de pesca que sustituya al que entró en vigor el 1 de enero 1986, cuando ambos países se incorporaron a la Comunidad Europea. Aquel convenio, que tenía una vigencia de diez años y ha sido prorrogado tácitamente desde el 1 de enero, regula las actividades de pesca en la zona costera, reservadas a barcos de bajura de pequeño calado, modalidades muy específicas —cerco, arrastre— y capturas muy concretas. Su finalidad es, justamente, evitar conflictos entre las flotas de uno y otro país, obligadas a operar en áreas muy próximas y, frecuentemente, a disputar capturas reducidas.

No es éste el caso en el área donde se ha producido el ametrallamiento, a tenor de las declaraciones de Rafael Hierro, para quien en estos momentos los caladeros del sur se están recuperando muy bien, debido, en buena parte, a las medidas de autocontrol establecidas por los propios pescadores. «Los pescadores se han mentalizado de que es preferible coger poco que vale mucho a coger mucho y que valga poco», explica el secretario provincial.

Estas circunstancias hacen suponer a los pescadores andaluces que el ametrallamiento, aunque pueda ser atribuible a nerviosismo de una unidad de vigilancia concreta, puede responder también a un intento de las autoridades portuguesas de «enseñar los dientes» antes de reclamar unas condiciones más rígidas de cara al próximo acuerdo fronterizo de pesca. ■

M. V.



último acuerdo de delimitación de zonas marítimas entre los dos países que data de 1926. El llamado Tratado de Lisboa regulaba «los límites desde la confluencia del Cuncos hasta la desembocadura del Guadiana» y sucedía al firmado en 1864. Existe también una comisión de límites hispano lusa que se reúne bianualmente. En caso de conflicto las partes someten sus diferencias al arbitraje de una comisión. En lo tortuoso de esa línea quebrada parecen radicar los conflictos de interpretación. «La división es tan complicada, que puede darse el hecho de que dos barcos que faenan juntos, uno esté en zona portuguesa y otro en zona español-

LOS ARMADORES QUIEREN DEJAR EL "POOL" DE MARINOS

Casi trescientos marineros españoles emigrantes en Bélgica perderán sus derechos laborales si desaparecen los convenios vigentes en el «Pool de Marineros» en el que están inscritos, tal como pretende la Asociación de Armadores de Bélgica,

miembro del «Pool». UGT realiza gestiones ante la Administración española, el Parlamento Europeo y la Federación Internacional de Transportes para que aglutinen sus esfuerzos en defensa de los marineros afectados.

El conflicto tiene un desencadenante remoto con el abanderamiento de la flota belga en el registro de Luxemburgo, pero se inició el pasado mes de julio cuando la Asociación de Armadores de Bélgica denunció unilateralmente los convenios y normas que rigen el «Pool de Marineros», un órgano tripartito en el que están representados el Ministerio de Trabajo belga, los sindicatos y los propios armadores.

Inicialmente, el abanderamiento en Luxemburgo de la flota mercante belga se resolvió mediante la firma de un convenio bilateral entre aquel país y Bélgica que salvaguardaba los derechos de los marineros manteniendo las condiciones laborales, en lo que afectaba al cobro de indemnizaciones por desempleo, pensiones, etc, incorporadas a la Ley de la Marina Mercante del nuevo país de abanderamiento, protocolo y ley aprobados por los gobiernos de los dos países y por sus parlamentos respectivos.

La denuncia de los armadores se realizó con un preaviso de tres meses, prorrogado en un mes más, por lo que los trabajadores afectados han iniciado movilizaciones para resolver rápidamente su situación ya que, de prosperar sin más la iniciativa empresarial perderían buena parte de sus derechos socio-laborales, como la inscripción en la seguridad social belga, las pensiones o indemnizaciones por desempleo. Las consecuencias del conflicto afectan a más de 1.000 marineros de diversas nacionalidades, de los que 280 son españoles, en su mayoría gallegos, la mayoría con muchos años de trabajo bajo el amparo del «Pool de Marineros» ahora amenazado. Este grupo de marineros inmigrantes se ha puesto en contacto con la Federación de Transportes y Telecomunicaciones de UGT, reclamando apoyo, asimismo, a los parlamentarios europeos españoles para que intervengan en la defensa de sus derechos ante el Parlamento Europeo y a la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte (ITF). UGT-Mar por su parte, ha realizado gestiones ante los ministros de Asuntos Exteriores y de Trabajo, ante la Embajada de España en Bélgica y con los presidentes de las Comunidades Autónomas de Galicia,

País Vasco y Andalucía para que se impliquen en la defensa de los trabajadores españoles.

La eliminación del «Pool de Marineros» tendría unas consecuencias extremadamente graves para los marineros quienes perderían la inscripción en el sistema de seguridad social belga, se quedarían sin un organismo al que, eventualmente, pudieran reclamar un despido, perderían los derechos de pensión de 14 años de navegación efectiva, equivalentes al 100 por 100 de la pensión belga, y, en el caso del cobro de indemnizaciones por desempleo, pasarían al

belga, española y portuguesa implicados, sino para los trabajadores centro y sudamericanos, de Cabo Verde y de otras nacionalidades, que no siendo ciudadanos de la Unión Europea, verán también mermados unos derechos que les habían sido reconocidos.

A propósito del conflicto surgido ahora, UGT recordaba que la amenaza de pérdida de derechos que pende actualmente sobre los marineros cae sobre mojado en un colectivo que ya había visto en riesgo sus puestos de trabajo, toda vez que «con el paso de los buques belgas a pabellón de Luxemburgo, los armadores ya habían optado de forma gradual por no dar empleo a los marineros del "Pool" contratando a tripulaciones con salarios tercermundistas». Para UGT-Mar «este tipo de conflictos aparecen siempre como consecuencia de la creación de Segundos Registros, en línea con las banderas de conveniencia, que únicamente sirven para garantizar los objetivos económicos de los armadores sin importarles nada las condiciones laborales de los trabajadores, los cuales se convierten en simple moneda de cambio a la hora de conseguir unos mejores resultados en las cuentas anuales de las empresas».

Los trabajadores afectados se entrevistaron a finales del mes de septiembre con el embajador español en Bruselas, Joaquín Ortega, para reclamar el apoyo de la Embajada en sus reivindicaciones. Sobre esta cuestión el consejero de Información de la legación española, Julián Castedo, señalaba a MAR que ésta ha trasladado al Ministerio de Asuntos Exteriores belgas la preocupación del Gobierno español por la situación que afecta a los marineros españoles, si bien, subrayaba que «una de las mayores defensas que tienen los trabajadores afectados es que forman parte de un colectivo interior, de manera que la solución no va a ser nunca peor que la que tengan los belgas». El gobierno y los sindicatos belgas, añadía, «están presionando para establecer un pacto con los armadores que no sea negativo para los trabajadores y el Gobierno español, subsidiariamente, está realizando gestiones en defensa de los derechos de los marineros españoles, sin olvidar que se trata de un colectivo que estaba inserto en un convenio que, como tal, es revisable y revocable». ■

LOS MARINEROS ESPAÑOLES EN BÉLGICA PERDERÍAN SUS DERECHOS LABORALES

UGT reclama apoyo de los Ministerios de Asuntos Exteriores y Trabajo del Parlamento Europeo y de ITF para resolver la situación de los marineros españoles inmigrantes

régimen general, lo que supone la pérdida de un 40 por 100 de su valor.

Los marineros españoles afectados reclaman que les sea aplicada la Carta Social Comunitaria, en lo que atañe a los derechos sociales fundamentales de los trabajadores y se lamentan de que, siendo tanto Bélgica como Luxemburgo, países componentes de la Unión Europea, después de haber firmado los convenios y protocolo sobre derechos laborales, pretendan «volver a un pasado de más de cien años». Derechos que reivindican no sólo para el colectivo de marineros de nacionalidad

M. V.



GALICIA

Se comercializa en cajas de madera de diversos tamaños y clases

EL "MEXILLÓN DE GALICIA" YA SE ENCUENTRA EN LOS MERCADOS

El «Mexillón de Galicia» pronto será un producto habitual en los mercados. Los consumidores españoles encontrarán este molusco envasado en cajas de madera de 2, 3, 5, ó 10 kilos y tres clases diferenciadas: normal, con menos de 20 piezas en kilo. Así se hace realidad un proyecto que se ha ido gestando tres largos años de trabajo. Este producto de calidad se encuentra avalado por el 70% de los productores.

El presidente del consejo regulador de la denominación «Mexillón de Galicia» Olimpio Castelo, fue el encargado de presentar esta nueva forma de comercialización, que coincide con el cincuentenario de la instalación de las primeras bateas de Galicia, concretamente en la ría de Arosa. El primer *polígono* contó con cuatro bateas y cada kilo de producto se vendió a un precio inferior a las tres pesetas.

La denominación de *Producto Galego de Calidade Mexillón*

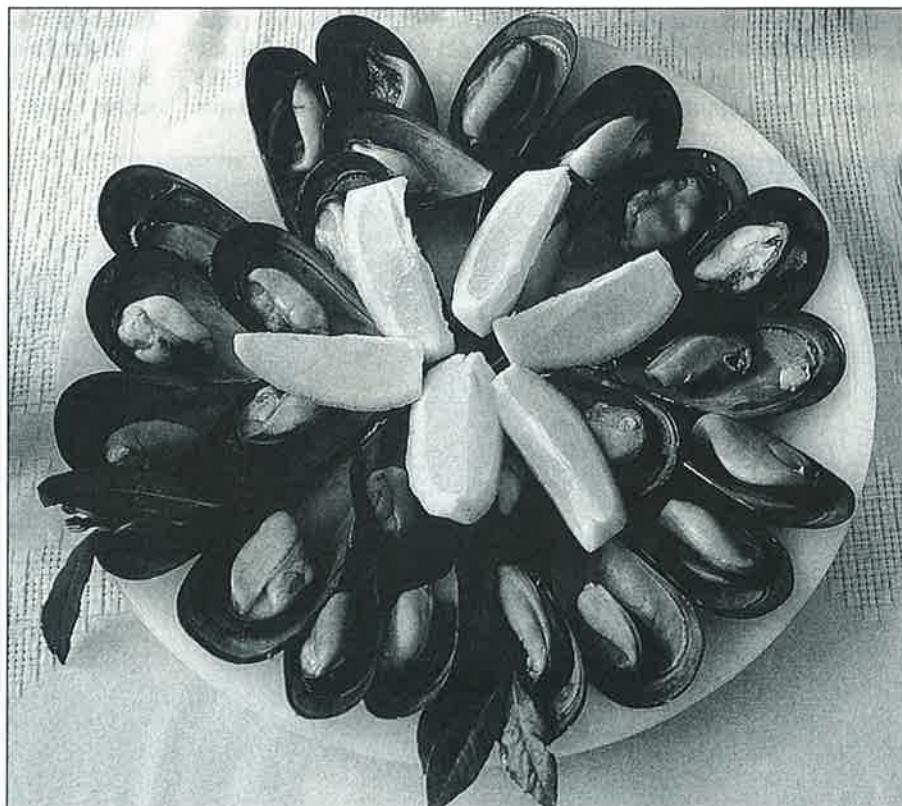
de Galicia se creó en noviembre del pasado año a través de un decreto de la Xunta de Galicia, junto con el correspondiente Consello Regulador. Con ello se pretendía estabilizar la imagen del producto al tiempo que se adapta a las exigencias del mercado al que por fin se ha incorporado portando la marca de «Mexillón de Galicia».

En este acto se encontraba el conselleiro de Pesca, Juan Caamaño, junto con todos los directores generales de este Departamento, así como el representante de Saúde Pública de la Consellería de Sanidade, a quienes se agradeció su colaboración en esta iniciativa. Caamaño resaltó la necesidad de se adhiera el 100% de los productores de mejillón, producto al que calificó como de enorme interés para los productores y para la «independencia económica de Galicia». También hizo un llamamiento para la unidad de los mejilloneros en la búsqueda de un «sector estable».

La campaña de lanzamiento del *Mexillón de Galicia* se ha presentado en diferentes puntos de España, contactando con mayoristas, minoristas, grandes superficies, medios de comunicación, y otros sectores relacionados con este proyecto, y algunos de ellos ya han mostrado su interés en la futura comercialización.

Campaña publicitaria

Junto a estos contactos se llevará a cabo una campaña publi-



citaria en televisión en las que destaca, en todos los idiomas oficiales de España, las cualidades del mejillón, un marisco «rico, sabroso, nutritivo y bajo de calorías».

Para comprobar la eficiencia de todas estas medidas se realizará un estudio de mercado en dos fases con más de 2.300 entrevistas entre comercializadores, hostelería, consumidores y amas de casa. Las conclusiones se conocerán a finales de año.

Por otro lado prosiguen las actividades formativas dirigidas a los productores del molusco y empresas comercializadoras, que cuenta con el apoyo de Iniciativa Pesca de la Unión Europea y que ha aportado 54 millones de pesetas. Un segundo ciclo tendrá lugar hasta el mes de diciembre donde se planificarán acciones para el próximo año.

Máximo histórico

Mientras, las previsiones de venta para este año son muy optimistas y se apunta a que podrán comercializarse 190.000 toneladas de mejillón gallego, una cifra que se acercaría al máximo histórico, que está cifrado en torno a unas 200.000 toneladas. Galicia cuenta con el 96% de la producción nacional, es un sector firmemente afianzado en el mercado y su facturación asciende a los casi 9.000 millones anuales, dando empleo a más de 7.000 personas tan sólo en el grupo extractivo.

Se conseguirá así una recuperación del sector que atravesaba horas bajas en los últimos años. Según datos facilitados por el Parlamento de Galicia en 1989 la producción de mejillón gallego ascendió a 193.000 toneladas; en 1990, a 173.000; e 1991, a 195.000 toneladas. A partir de ese año, y por influencia de las sucesivas mareas rojas, se produjo un acusado descenso.

En 1992 tan sólo se vendieron 138.000 toneladas; en 1993 se contabilizó la peor cifra, con 90.000 toneladas; y el pasado

Feria mundial de pesca

La Feria Mundial de la Pesca, conocida mundialmente como la World Fishing Exhibition, que se celebrará el próximo año en Vigo por cuarta vez, tiene ya reservado el 75% de espacio, lo que garantiza el éxito de participación. La ciudad, olívica es, junto a Copenhague y Halifax (Canadá), la única localidad pesquera que ha organizado más de tres veces esta exposición. Las anteriores tuvieron lugar en los años 1973; 1985 y 1991.

El presidente del comité organizador de este certamen, Alfonso Paz Andrade, ha indicado que la feria contará con expositores de 40 países y visitantes del sector en representación de 150 estados de todo el mundo, esperando que acudan Galicia 45.000 empresarios y profesionales del sector pesquero internacional. La intención de los organizadores es lograr que los representantes pesqueros de Galicia establezcan contactos comerciales, potenciando su imagen de cara al exterior.

Para lograr un mayor éxito los organizadores se han puesto en contacto con una base de

datos de 55.000 profesionales del sector y se realizarán promociones específicas en Chile, Perú, Uruguay, Argentina, Brasil, Australia, Nueva Zelanda, Noruega y Estados Unidos.

Además, el alcalde de Vigo, Manuel Pérez, ha confirmado que se celebrará en Galicia, en paralelo con la Feria Mundial de la Pesca, una cumbre internacional de ministros de pesca, a la que asistirán entre 40 y 50 representantes de otros tantos países.

Como noticia interesante, tanto el presidente del comité organizador como el máximo regidor de Vigo, destacaron la presencia, ya confirmada, de Islandia, «porque es un país con el que Galicia tiene importante relaciones industriales y comerciales en el mundo de la pesca».

En concreto, Islandia repara sus barcos en Galicia, suministra pescado e importa maquinaria. Paz Andrade y Manuel Pérez se han entrevistado con industriales y autoridades políticas de este país recientemente. ■

E.C.

año nuevo despegue y se llegó a las 142.000 toneladas; y el pasado año del nuevo despegue y se llegó a las 142.000 toneladas; y el pasado año de nuevo el descenso, 92.000 toneladas.

Los productores vuelven a respirar, pese al optimismo todos

destacan la necesidad de trabajar para seguir compitiendo con mercados cada día más desarrollados, como destaca Joaquín Rivero, gerente del consejo regulador del «Mexillón de Galicia» pues a pesar de que Galicia fue la primera zona del mundo que

desarrolló a gran escala el cultivo de mejillón de Batea, países como Irlanda, Dinamarca, Italia y Holanda están avanzando en éstas técnicas.

Rivero ha manifestado que una de las principales demandas del sector es que el mejillón sea de-



clarado producto «sensible» en todos los acuerdos que firme la UE con terceros países, ya que Europa produce suficiente para su mercado y no precisa importar.

Productos de calidad

No sólo el mejillón tendrá la denominación de calidad. El presidente de la Xunta de Galicia, Manuel Fraga, anunció en la Conferencia Europea del Atún que se celebró en Vigo en septiembre, que en fechas próximas se promulgará un decreto para certificar la calidad de los productos pesqueros de Galicia.

El encargado de garantizar que los productos son de calidad, realizando los pertinentes análisis, será el centro de Control de Productos de la Pesca (Cecopesca), uno de los más importantes centros de investigación en todo el mundo, y que actualmente está llevando a cabo experimentos sobre el envasado de productos en las llamadas *latas* de plástico. Cecopesca pertenece a la Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescados y Mariscos (Anfaco). ■

Elena CEBRIAN



Los pescadores de las Islas han dicho basta al abuso en la explotación del Mar Balear, y han denunciado la presencia de flotas procedentes de la Península que, a su juicio, esquilman sus caladeros. Las cofradías de pescadores han pedido al Gobierno de la Comunidad que aplique soluciones políticas que frenen el expolio de las aguas jurisdiccionales interiores.

Los pescadores de Baleares han denunciado la presencia masiva de embarcaciones peninsulares y extranjeras que faenan en aguas del Mar Balear y que, según afirman, rompen el equilibrio ecológico del litoral. Señalan, que las flotas ajenas a sus puertos «arrasan unos caladeros que hemos protegido en los últimos años».

Durante este verano, unas 400 embarcaciones de Baleares amarraron un día de la semana, en señal de protesta por la presencia

Piden al Gobierno regional que aplique con urgencia soluciones políticas Los pescadores isleños lamentan el expolio a que están sometidos sus caladeros

de barcos peninsulares. Al propio tiempo, entregaron al consejero de Agricultura y Pesca, José Juan, un comunicado en el que se le solicitaba su intervención en lo que los pescadores calificaban de «competencia entre pescadores», y pedían que arbitrara una solución política al problema.

Para las cofradías de pescadores existe una constante competencia desleal que, a su entender, afecta también al consumidor. En este sentido, un cofrade afirmó que «existe un fraude hacia el usuario», ya que el día que no faenan por estos conflictos, los mercados ofrecen el pescado fresco como si fuera del litoral mallorquín.

Sobre toda esta cuestión ha tomado la palabra el oceanógrafo y biólogo marino, Miguel Massutí, quien ofrece como una de las soluciones a los problemas de la pesca de arrastre, la «contingentación» de los caladeros. El concepto lo explica Massutí subrayando que se trata de administrar los espacios y los recursos, en función de los barcos que pueden actuar.

Siguiendo esta línea, el biólogo explica que para «contingentar» un caladero será necesario tener un buen conocimiento de la situación de los recursos pesqueros, a través de una evalua-

ción del estado actual de una población y sus tendencias. Asimismo, conocer la flota pesquera por medio de un censo fiable.

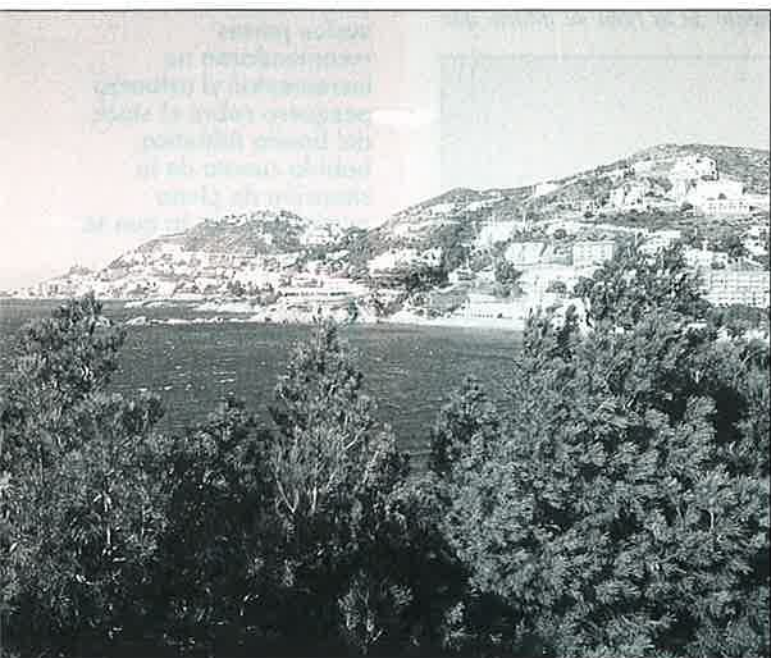
De otro lado, Massutí ofrece como solución complementaria el limitar el volumen de capturas, es decir, regular un caladero mediante parámetros que afectan a la actividad pesquera. No obstante, afirma que los pescadores de Baleares siempre han sido respetuosos con los recursos del mar y de la pesca, lo cual ha determinado una situación de equilibrio.

Pese a todo lo reseñado, Miguel Massutí, que fue director general de Pesca en la anterior legislatura del Gobierno balear, confirma que la pesca de arrastre está reglamentada en el ámbito estatal, de la Comunidad Autónoma y de la Unión Europea. Para Massutí, estos textos legales son las bases para definir un Plan de Pesca.

Massutí hace referencia al Real Decreto 679/88 de 25 de junio, que regula el ejercicio de la pesca de arrastre de fondos en el Mediterráneo. Además esta ley se completa con normas autonómicas, como la circular de la Consejería de Agricultura y

Pesca, sobre la obligación de precintar todas las artes de arrastre; o la circular sobre especies protegidas y tallas mínimas. El biólogo destaca el decreto 48/1988 de 28 de abril, que regula la pesca de arrastre en los fondos de las Islas Baleares y que, a su juicio, representa todo un Plan de Pesca ajustado al archipiélago. ■

Emilio MORANCHO
AZNAR





Armadores vascos compran pesqueros franceses para obtener sus cuotas

Los armadores vascos están haciendo todo lo posible para lograr nuevas cuotas de pesca. Uno de los caminos es adquirir barcos franceses. Puesto que el coste que supone dar de baja a un pesquero para comprar uno nuevo en España o el acumular derechos de pesca es muy alto, lo más rentable es comprar un barco francés.

Y las circunstancias para que los armadores franceses vendan se han dado. La mala situación financiera de las empresas pesqueras galas y las pocas capturas que están obteniendo últimamente, ha hecho que muchos armadores del país vecino se hayan decidido a desprenderse de sus embarcaciones.

Con la compra de los buques franceses, los armadores vascos se hacen con las cuotas de esos barcos, mejorando así su situación financiera al poder explotar una pesca que estaba destinada a ser explotada por los pescadores galos. En su mayor parte, los barcos adquiridos tienen cuotas de merluza.

Este proceso es muy similar al que tuvo lugar con barcos de Gran Bretaña en la década de los ochenta, que ocasionó la promulgación de la Merchant Shipping Act, que durante varios años impidió que

los barcos de armadores españoles con bandera británica saliesen a faenar. No es probable que actualmente se generen conflictos judiciales como en aquella ocasión.

Las quejas

El presidente de la Federación de Cofradías de pescadores de bajura de Guipúzcoa, Esteban Olaizola, ha solicitado al Gobierno vasco que no conceda ayudas a los armadores vascos que utilizan barcos con bandera francesa. Olaizola ha exigido que aquellos armadores que han comprado pesqueros galos para aprovechar sus cuotas de pesca no tengan derecho a las ayudas que el ejecutivo autónomo vasco concede para posibilitar el acceso a la propiedad de pesqueros.

Según Esteban Olaizola, la compra de los barcos franceses significa para los puertos vascos una mayor flota dedicada a la captura de especies pesqueras con redes de arrastre pelágico, semipelágico o redes de gran abertura vertical. Esteban Olaizola declaró que «desde la bajura vemos con preocupación este nuevo incremento de la flota de altura, que

pone en peligro la supervivencia de las especies».

Según el presidente de los pescadores de bajura guipuzcoanos, la actividad de las embarcaciones pesqueras pelágicas provoca el descenso de las capturas para los pescadores artesanales y afecta a la conducta migratoria de las especies pesqueras.

Por su parte, la Asociación de armadores del puerto de Pasajes estima que la inversión de armadores vascos en empresas pesqueras francesas no es sorprendente y relaciona el tema a la modernización y competitividad de la flota. ■

Roberto RUIZ
de HUYDOBRO

Durante los dos últimos años, armadores del Cantábrico han comprado un total de 31 embarcaciones pesqueras galas con el fin de explotar las cuotas pesqueras correspondientes de éstas. Gran parte de dichos barcos han sido adquiridos por armadores de Pasajes y Ondarroa.

Expertos inte aumenta

En la reunión que la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Blanco (ICCAT) celebró en agosto a Taiwan, científicos de varios países recomendaron no incrementar el esfuerzo pesquero sobre el stock del bonito Atlántico, habida cuenta de la situación de plena explotación en la que se encuentra.

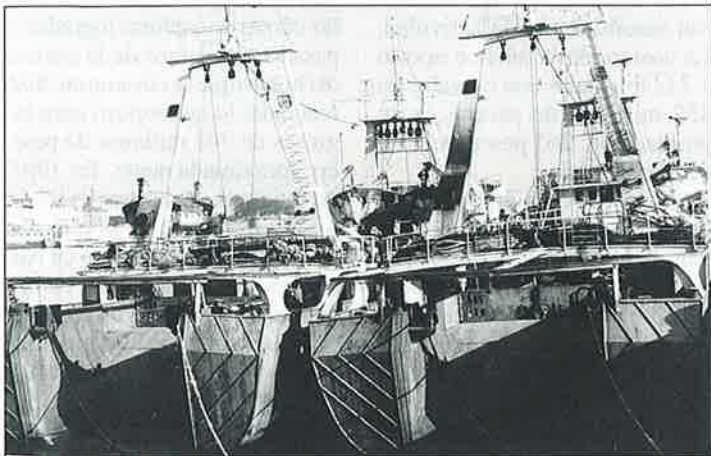
En la reunión, gracias a los datos aportados, se llegó a la conclusión de que el atún blanco está en situación de plena explotación en el Atlántico Norte, en tanto que en el Atlántico Sur se alcanza una ligera sobreexplotación.

En el Atlántico Norte, la irrupción de las flotas volanteras de Francia, Irlanda y Gran Bretaña a finales de la década de los ochenta



Nuevo revés para la flota bacaladera

Los bacaladeros critican a la UE por permitir la reducción de cuotas en Terranova



nacionales recomiendan no las capturas de bonito

ta provocó un incremento de la presión pesquera ejercida sobre la población del atún blanco. Según Josu Santiago, responsable de recursos pesqueros de AZTI (Instituto vasco de Investigación y Tecnología para la Oceanografía, Pesca y Alimentación), que presidió la reunión del ICCAT celebrada en Taiwan, «la pesca con red de deriva ha tenido un efecto indudable en la mortalidad por pesca. Efectivamente, durante la década de los noventa se ha producido un incremento importante de capturas, llegando incluso a las siete mil u ocho mil toneladas».

Aun así, en la reunión del ICCAT se constató un descenso significativo de las capturas realizadas durante los últimos años por la flota francesa que faena con redes de deriva. Así, en 1995, la flota francesa volantera capturó 2.400 toneladas, lo que representa un descenso de casi el cincuenta por ciento respecto a las capturas que logró en 1993. Este descenso se ha debido fundamentalmente a que los buques franceses se han visto obligados,

gracias a los controles llevados a cabo por los estados miembros de la Unión Europea (UE), a respetar la normativa comunitaria sobre uso de volantas, que impide faenar a cada barco con más de una red de más de 2,5 kilómetros de longitud.

Se constató también el importante volumen de capturas realizadas por Portugal en las islas Azores, que superó las 6.000 toneladas en 1995, así como el incremento de capturas de España mediante el arte de curricán, que alcanzaron las 10.000 toneladas.

Las conclusiones alcanzadas en la reunión del ICCAT contaron con el apoyo unánime de los técnicos participantes. Según Josu Santiago, «el consenso ha sido absoluto ya que los indicadores son claros. No hay motivos para un debate que se pueda presumir interesado. Las cosas están muy claras y el diagnóstico y las conclusiones alcanzadas son compartidas por todos». ■

R. R. de H.

En la reunión anual de la Organización del Atlántico Noroeste (NAFO), celebrada en San Petersburgo, se acordó la reducción de capturas de bacalao. La Unión Europea (UE), que representó a España y Portugal dio su conformidad a la propuesta canadiense de reducir de 11.000 a 6.000 toneladas las capturas de bacalao que podrán obtener los pescadores españoles y portugueses en total.

En el reparto de 6.000 toneladas totales para Portugal y España, a España sólo le corresponden 600 toneladas. Se reduce así en más de un cincuenta por ciento la cuota de las once parejas de bacaladeros españoles (con base en los puertos de Pasajes, Vigo y La Coruña) respecto a 1.995, año en que pudieron pescar 1.500 toneladas de bacalao.

Cabe recordar que actualmente sólo hay una única zona abierta por la NAFO (organización que regula las pesquerías en las aguas internacionales fuera de las 200 millas canadienses) en Terranova para la pesquería del bacalao. Es la zona 3M, más conocida como Flemish Cup.

Aunque España también puede pescar bacalao en Svalbard (11.500 toneladas) y en aguas de Noruega (4.000 toneladas), la reducción de cuotas en Terranova supone un nuevo revés para una flota bacaladera, que año tras año pierde cuota de capturas.

Reacciones

Según Miguel Iriondo, presidente de la Asociación de Empresas de Pesca de Bacalao (ARBAC), el acuerdo entre NAFO y la UE ha sido absolutamente incongruente y ha existido un trato discriminatorio en favor de Canadá. Miguel

Iriondo denunció que «los negociadores de la UE han pasado olímpicamente de los intereses de España y Portugal, que son los estados miembros con derechos históricos en Terranova. Si Alemania o Gran Bretaña hubiesen estado afectados otro gallo nos hubiera cantado».

El presidente de ARBAC se quejó de que la UE no haya mostrado ningún interés en mantener su flota y lo demuestra, a su juicio, el hecho

de que no ha tomado ni siquiera la precaución de dejar ni siquiera la puerta abierta al derecho de objeción y al establecimiento de cuotas autónomas.

Para Miguel Iriondo, «lo más grave es que se permita la pesca libre, sin TAC, del camarón en las mismas aguas, realizándose un gran esfuerzo pesquero que repercutirá muy notablemente en capturas asociadas de bacalao».

El presidente de ARBAC pidió que los gobiernos español y portugués presionen a sus socios comunitarios, sin descartar la presentación de recursos ante los tribunales internacionales porque «esta es una situación insostenible, indignante e imposible de tolerar por más tiempo».

Por su parte, el viceconsejero de Pesca del Gobierno vasco, Xabier Goirigolzarri, mostró su preocupación por la situación en la que queda la flota bacaladera, y declaró que la UE «ha aceptado la propuesta canadiense perjudicando a las flotas de Euskadi, Galicia y Portugal que capturan bacalao».

El viceconsejero de Pesca vasco argumentó que «esa flota ha venido realizando durante la última década un importante esfuerzo de reducción de unidades con el objetivo de garantizar su futuro. Pero este esfuerzo no se ha visto reconocido, sino que una y otra vez han visto recortada su cuota de capturas en unas aguas en las que tradicionalmente han venido faenando, como son las de Terranova».

Xabier Goirigolzarri indicó que, ante la dificultad de faenar en aguas canadienses, se deben encontrar otros caladeros a los que acudir y «las gestiones que se vienen realizando desde Euskadi van encaminadas en esta línea». ■

R. R. de H.



La Diputación Regional de Cantabria publicó el mes de septiembre una orden en el Boletín Oficial de Cantabria mediante la que se regula la concesión de ayudas para la ejecución de un Plan de Actuación en favor de la pesca artesanal. Este conjunto de prestaciones están dirigidas especialmente a los pescadores de Suances y Castro Urdiales que no tengan derecho a recibir las cantidades previstas dentro del IFOP, y se destinan a la modernización de los buques y formación de los usuarios.

AYUDAS PARA LA PESCA COSTERA ARTESANAL

Las nuevas ayudas regionales están destinadas a las pequeñas embarcaciones, menores de 9 metros de eslora, que no tengan ni cubierta ni equipos de seguridad y censadas dentro del Fichero Comunitario de Buques de Pesca. Las personas interesadas deberán entregar las solicitudes a la Consejería de Ganadería, Agricultura y Pesca antes del día 30 de septiembre.

Capturas

Dentro de las capturas realizadas en los puntos de Cantabria durante el presente año, cabe señalar que en Santoña se han comercializado 10.177 toneladas de pescado en lo que va de ejercicio, cantidad que supone una factura de 1.200 millones de pesetas aproximadamente. Los datos ponen de manifiesto que se ha vuelto a batir un nuevo récord de actividad en la lonja de la ciudad marinera.

Anchoa y bonito siguen siendo las costeras que mayores

aportes de pescado proporcionan al puerto santoneño mientras que otras especies, calificadas como menores, no incrementaron sensiblemente la actividad. La costera de la anchoa aportó 1.712 toneladas con un valor de 452 millones de pesetas, a un promedio de 265 pesetas el kilo de este pescado.

Por su parte, la flota bonitera se encuentra inmersa en costera bajo la modalidad de cebo vivo o a la cacea, hasta el mes de septiembre más capturas alcanzaron las 439 toneladas con un valor en primera venta de 159 millones de pesetas. Respecto de otras capturas realizadas, el chicharro aportó 2.252 kilos con unos ingresos de 219 millones de pesetas aproximadamente.

De sardina se capturaron 720.000 kilos con unos ingresos de 454 millones de pesetas, mientras que de verdel se consiguieron 4.189 kilos, alcanzando un total de 24 millones de pesetas en ventas. Hasta el 31 de agosto, se registraron 861.000 kilos de varias especies con unos aportes de 203 millones de pesetas.

Costera del bonito

Los pescadores de las cofradías de la región esperan alcanzar las cuotas de capturas logradas el pasado año dentro de la costera del bonito que se cifraron en 2080 toneladas lo que supuso unos ingresos de 742 millones de pesetas aproximadamente. En 1995, produjo la mejor costera de los últimos siete años en lo que respecta al bonito, aliviando en parte, las situaciones de riesgo generadas por el uso de las redes pelágicas por los barcos franceses en contradicción con las prescripciones establecidas por los especialistas de la Unión Europea. En la pasada costera se desembarcaron en las lonjas de Cantabria 1.600 toneladas de atún blanco que arrojó unos ingresos de 663 millones de pesetas.

Santoña

La ciudad marinera celebró las fiestas de la Virgen de Puerto durante el mes de septiembre con un amplio conjunto festivo



entre el que destacó la celebración del Día del Marinero en el que se rindió homenaje al octogenario pescador Roque Rodríguez Solana. Los marineros de la villa pasearon por las aguas de la bahía del Asón a la imagen de la patrona a bordo del «Fernández Amorisa».

Museo Juan de la Cosa

Tierra adentro de Cantabria, en la comarca de Liébana, en su capital, Potes se inauguró un museo cartográfico Juan de la Cosa que comprende una colección de 15 mapas, mayoría originales, correspondientes a la Edad de Oro de la navegación de España. Este museo se localiza en la casa de cultura, para ser visitado por el público y dispondrá de una guía específica para realizar el seguimiento de cada uno de los mapas.

Dentro de las piezas existentes se encuentra una del alemán Martín Waldsmüller (1507) junto con otro original de Munster en el que figura la península de California como un istmo de camino hacia Japón. La colección se completa con una serie de mapas de España, alguno de los cuales tiene los nombres en latín, y otros más modernos. En los próximos años se intentará lograr aumentar esta colección cartográfica mediante nuevos aportes de elementos de calidad.

Dos millones en el ferry

En el verano de 1996 se batió el récord en el Ferry de Santander a Plymouth tras alcanzarse el pasajero dos millones, es decir, que durante la actividad de esta línea de transporte de Brittany Ferrys se ha consolidado su servicio como comunicación entre España y el Reino Unido. Con este motivo se dio una distinción a la persona que cumplió el número por parte del responsable en Cantabria de esta empresa, Modesto Piñeiro. ■



Barcos Singulares

El movimiento del puerto de Santander durante el mes de septiembre se caracterizó por la singladura de importantes buques de pasajeros que dejaron una nota de distinción y cosmopolitismo. El día 7, arribó el buque Atlantyc Hisgway con 201 automóviles junto con otros buques de mercancías tales como Antte Theresa, Tatea, Condock V, y el Ryal Viking Sun. Santander recuperó su aspecto de gran puerto de pasajeros durante el mes de septiembre y continuará en octubre siendo uno de los principales atractivos para los turistas. Durante unas horas, el Viking Sun permaneció en el puerto santanderino para permitir a sus pasajeros que visitasen Santillana del Mar y otras localidades de la región.

Dicho barco, de armadores noruegos, realiza un crucero de lujo que tiene un coste de dos millones de pesetas y cuenta con todas las comodidades de un hotel de cinco estrellas en donde trabajan 1.500 personas para atender a un pasaje de alto poder económico. A la semana arribó a puerto otro crucero de lujo de bandera rusa que se encontraba realizando un crucero por distintas ciudades costeras de Europa y se detuvo en la región para conseguir que sus pasajeros pudieran lograr un conocimiento de Cantabria para lograr completar su oferta turística.

Queen Elizabeth II

Para el día 29 de octubre está prevista la llegada al puerto de Santander del mayor crucero del mundo, el Queen Elizabeth II que pertenece a la compañía Cunard, la misma que posee el The Royal Viking Sun. Este buque tiene todas las comodidades necesarias para conseguir que los Pasajeros puedan disfrutar de su estancia a bordo sin tener que salir al exterior, tales como 13 cubiertas, bares, pubs, galerías comerciales, cancha de baloncesto, sinagoga, y guardería infantil entre un cúmulo de atenciones.

Tiene cinco restaurantes a la carta y con menú diario, y se estima que durante el año se llegan a consumir tres toneladas de caviar.

La estancia del Queen Elizabeth II se debe a la realización de un crucero denominado «Idilio Ibérico» que parte de Inglaterra el día 26 de octubre y tendrá escalas en Santander, La Rochelle, La Coruña y Lisboa. Desde donde iniciará el regreso a su punto de partida. El buque, construido en 1969, ha sido recientemente remodelado para conseguir su modernización.

Tiene un registro bruto de 70.300 toneladas, 293,53 metros de eslora, y 9,94 de calado. Tiene capacidad para 1.800 pasajeros y dispone de una plantilla de 1.050 personas. ■

X. M.

En cumplimiento del mandato constitucional contenido en el art. 40.2 de nuestra Constitución, por el que se encomienda a los poderes públicos el velar por la seguridad e higiene en el trabajo, fue publicada en fecha 10 de noviembre del pasado año la Ley 31/95, de 8 de noviembre, de Prevención de riesgos laborales.

SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO

Esta norma, de indudable importancia y trascendencia, publicada el 10 de noviembre del 95 en el B.O.E., entró en vigor el 10 de febrero de este año 96, de conformidad con lo previsto en su Disposición Final 2.ª que expresamente dice que «...entrará en vigor tres meses después de su publicación en el Boletín Oficial del Estado».

Ya con anterioridad había sido publicada y puesta en práctica la Ley 14/94, de 1 de junio, por la que se regular las Empresas de Trabajo Temporal, sin que, a pesar de ello, hubiera visto la luz, una nueva norma que estuviera a la altura de las nuevas regulaciones que se habían y se iban produciendo.

No obstante la publicación y entrada en vigor de esas normas tan importantes, su aplicación estaba necesitada de otra que reglara las transgresiones y, en consecuencia, que diera cobertura a la correspondiente imposición de las sanciones previstas en ellas, ya que esta ausencia debilitaba en cierto modo la eficacia de su ejecución.

De ahí que se hiciera necesaria la existencia de una norma de acompañamiento. Norma es el **Real Decreto 396/96 de 1 de marzo**, por el que se aprueba el **Reglamento sobre Procedimiento para la Imposición de Sanciones por Infracciones del Orden Social y para la Extensión de Actas de Liquidación de cuotas de la Seguridad Social**.

Reglamento que está en vigor desde el **1 de mayo del presente año**, habida cuenta

de que fue publicada en el B.O.E. el 2 de abril, y su Disposición Final Unica dice que «...entrará en vigor el día 1 del mes siguiente al de su publicación en el B.O.E.».

La entrada en vigor de una norma, generalmente conlleva la derogación de otras disposiciones anteriores que regulaban, a su vez, situaciones similares pero que se habían producido en un contexto social diferente. Contexto cambiante al que el mundo del derecho no puede ni debe ser ajeno.

De esta forma, queda derogado el procedimiento anterior que regulaba la imposición de sanciones por infracción de leyes sociales y para la liquidación de cuotas de la Seguridad Social; **Decreto 1860/75, de 10 de julio**. Igualmente queda derogada la Disposición Adicional Sexta del Reglamento General de Recaudación de los Recursos del Sistema de la Seguridad social, aprobado por Real Decreto 1637/95, de 6 de octubre.

Una de las constantes de este reglamento es la necesidad de instruir **Expediente Previo** para poder proceder a imponer sanciones por infracciones administrativas en el orden social; es decir, el Organismo Instructor correspondiente a la naturaleza de la presunta infracción, iniciará el procedimiento sancionador mediante escrito en el que deberán exponerse:

- Los hechos constatados, en base a los datos obrantes en el propio organismo o basado en la comunicación de otros

centros con los que el órgano instructor tenga relación.

- Indicación de la infracción presuntamente cometida, así como el precepto que ha sido presumiblemente vulnerado.
- Si es reincidente, en su caso.
- La propuesta de sanción.

De este escrito se le dará traslado al sujeto que se en-



tiende pudiera ser el responsable concediéndole 15 días para que alegue lo que crea oportuno y proponga las pruebas que estime adecuadas o necesarias.

Concluido el expediente, el Organo competente dictará la resolución que proceda, la cual pondrá fin a la vía administrativa y recurrible, a su vez ante los Juzgados del Orden Social.

Sujetos Responsables. En general, sujetos responsables del incumplimiento o infracción de normas del orden social pueden ser, tanto las personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, como las comunidades de bienes, las agencias de colocación, o las empresas de trabajo temporal.

De forma más específica, acercándonos a los supuestos concretos, **existe responsabilidad empresarial:**

- En el empresario que contrato o subcontrate

con otros empresarios la realización de obras o servicios que correspondan a su propia actividad, que responderá **solidariamente** con éstos, de los incumplimientos en materia de prevención de riesgos laborales que afecten a los trabajadores tanto del contratista como del subcontratista que estén prestando servicios en el centro de trabajo de la empresa principal, y se haya producido la infracción en dicho centro. Responsabilidad que se extiende a todo el tiempo que dure la contrata.

- En el mismo caso anterior, el empresario principal responderá solidariamente con los subcontratistas de las infracciones que, durante la contrata, pudieran co-

meterse en materia de seguridad social, de prestaciones por desempleo, y de la devolución de las prestaciones de la seguridad social y de desempleo indebidamente percibidas por el trabajador.

- En caso de cesión de trabajadores prohibida, el empresario cedente y el cesionario responderán solidariamente de las obligaciones contraídas con los trabajadores y con la seguridad social, ello sin perjuicio de otras responsabilidades que pudieran proceder.
- En caso de producirse **cambio en la titularidad de la empresa**, de un centro de trabajo o de una unidad productiva autónoma de dicha empresa, el nuevo empresario, sin perjuicio

de las responsabilidades del empresario anterior, se subroga y, por tanto, responde, de las obligaciones laborales y de seguridad social, que hayan sido causadas antes de haberse producido la sucesión de empresas.

- En el ámbito de las **ETT** (Empresas de Trabajo Temporal), la empresa usuaria, la que utiliza los servicios de un trabajador de la **ETT**, es responsable directa en materia de prevención de riesgos laborales y del recargo en las prestaciones de seguridad social por falta de medidas de seguridad, y responsable subsidiaria de las obligaciones salariales y de seguridad social de los trabajadores tomados prestados.

Prescripción de las Infracciones y Sanciones. El período de prescripción no es uniforme.

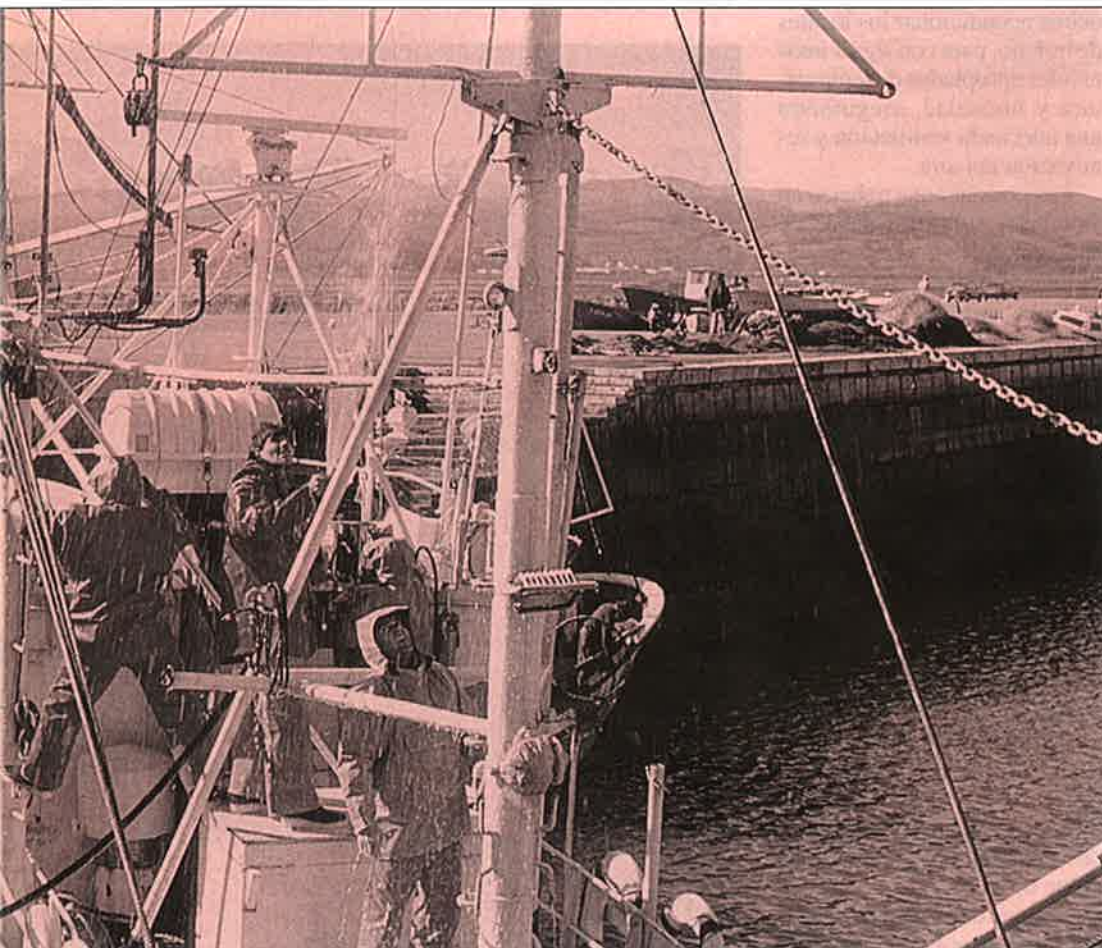
En las Infracciones:

- En el orden social, las infracciones prescriben a los tres años a contar desde la fecha de la infracción.
- En materia de seguridad social y protección por desempleo, prescriben a los cinco años.
- En el ámbito de prevención de riesgos, las infracciones prescriben al año, las leves, las graves a los tres años, y las muy graves a los cinco.

En las Sanciones:

- Las sanciones impuestas prescriben a los cinco años, a contar desde el día siguiente al de la resolución que impone la sanción. ■

**José Manuel
MARTINEZ GALAN**



Sanidad a bordo

El ser humano, para vivir, debe mantener la temperatura de sus órganos vitales dentro de unos estrechos límites. Cuanto más alta es la temperatura ambiente, más rápido trabaja el corazón lo que provoca la rápida aparición de fatiga. El cuerpo pierde alrededor de dos litros y medio de fluidos al día en condiciones normales, pero esta pérdida puede llegar a ser de un litro por hora, cuando se desarrolla un trabajo duro en condiciones de mucho calor. La sudoración abundante, si se acompaña de vómitos o diarrea suele producir la deshidratación.

ALTERACIONES DEBIDAS AL CALOR

La humedad ambiental elevada, al reducir el efecto refrigerante del sudor, y un ejercicio extenuante prolongado con aumento de la producción de calor por parte del músculo aumentan el riesgo de aparición de alteraciones debidas al calor. La edad, la obesidad, el alcoholismo crónico, la debilidad y la toma de algunos medicamentos aumentan la susceptibilidad a la enfermedad por calor, en particular al golpe de calor.

El sentido común es la mejor forma de prevenir estos trastornos.

Deben evitarse los ejercicios extenuantes en un ambiente muy cálido o en un espacio ventilado de forma incorrecta.

Siempre que sea posible, se deben acondicionar los locales de trabajo, para conseguir unos niveles apropiados de temperatura y humedad, asegurando una adecuada ventilación y renovación del aire.

Las personas que trabajen en ambientes calurosos deben de tener un período de aclimatación, exponiéndose al calor paulatinamente y establecerse unos períodos de descanso del personal en recintos climatizados.

Debe restituirse la pérdida de líquidos y sales mediante la administración por vía oral y de forma continua, de líquidos de sabor ligeramente salado. Las tabletas de sales a veces producen molestias en el estómago, por lo que no son tan recomendables como las bebidas y las comidas ligeramente saladas.

Además de quemaduras en la piel, la exposición a una temperatura ambiental elevada puede provocar también un desvanecimiento por calor o un golpe de calor.

Aunque derivados de la misma causa, el golpe de calor y el

desvanecimiento por calor son notablemente distintos.

Golpe de calor

También se le conoce con el nombre de golpe de sol, hiperpirexia, fiebre térmica o siriasis.

Síntomas: A veces comienza con dolor de cabeza, vértigo y fatiga. Por lo general, aunque no siempre, la sudoración está disminuida y la piel caliente, enrojecida y habitualmente seca. El pulso aumenta su frecuencia con rapidez y puede llegar hasta las 160 ó 180 pulsaciones por minuto. Suele también aumentar el número de respiraciones por minuto. La

desorientación precede a la pérdida de conciencia o a la aparición de convulsiones. La temperatura aumenta rápidamente hasta los 40 ó 41° C y el paciente siente como si se quemara. A veces, en los supervivientes, se pueden presentar una lesión cerebral permanente tras horas de hiperpirexia.

Diagnóstico y pronóstico: una piel caliente, seca y enrojecida, una temperatura corporal elevada y un pulso rápido en una persona expuesta a un ambiente caluroso suelen bastar para distinguir el golpe de calor de otros trastornos de la salud.

El golpe de calor es una urgencia grave y, a menos que se trate de forma inmediata y ené-



gica, produce convulsiones y la muerte o lesión cerebral permanente.

Una temperatura de unos 41° C es un signo de mal pronóstico. La edad avanzada, la existencia de debilidad o el alcoholismo empeoran el pronóstico.

Tratamiento: de forma inmediata deben adoptarse medidas energéticas.

Si el hospital se encuentra lejos, debe envolverse al paciente en sábanas o traposados, sumergirlo en agua o incluso enfriarlo con hielo mientras se espera el medio de transporte. Debe tomarse la temperatura cada 10 minutos e impedir que descienda por debajo de 38,3° C para evitar convertir la hiperpirexia en hipotermia.

Una vez en el hospital se establecen medidas de control más precisas y se vigila continuamente la temperatura. Es aconsejable el reposo en cama durante varios días tras un golpe de calor grave.

Diferencias entre golpe de calor y desvanecimiento por calor		
	GOLPE DE CALOR	DESVANECIMIENTO POR CALOR
CAUSA	Ineficacia o inadecuación de la pérdida de calor	Excesiva pérdida de líquidos que conduce a un shock
COMIENZO	Dolor de cabeza, debilidad, pérdida pérdida de conciencia de forma súbita	Debilitamiento gradual, náuseas, ansiedad, sudor excesivo, síncope
SINTOMAS	Piel caliente, roja y seca; sudoración escasa; pulso rápido y temperatura muy elevada	Piel pálida, grisácea, fría y húmeda; pulso lento y débil, tensión arterial baja desvanecimiento
TRATAMIENTO	Enfriamiento de urgencia con sábanas mojadas o inmersión en agua fría o hielo; hospitalización inmediata	Como en cualquier otro síncope, colocar la cabeza baja, restituir

Desvanecimiento por calor

También se llama postración, colapso o síncope por calor.

Síntomas: como consecuencia de la pérdida excesiva

de líquidos este trastorno comienza de manera gradual con sensación de cansancio excesivo, debilidad, ansiedad y sudoración masiva, que conducen a un colapso que se manifiesta con pulso lento y débil, tensión arterial baja o casi imperceptible, piel pálida y fría y alteración mental que es seguida de pérdida de conciencia.

Diagnóstico y pronóstico: generalmente el antecedente de exposición al calor, la deshidratación, la ausencia de otras causas aparentes y la respuesta al tratamiento son suficientes para establecer el diagnóstico.

Este trastorno suele ser transitorio y el pronóstico suele ser bueno.

Tratamiento: Debe colocarse al paciente en posición horizontal o con la cabeza colgando de manera que esta se sitúe a un nivel más bajo que el resto del cuerpo.

Hay que administrar pequeñas cantidades de líquidos frescos, ligeramente salados para recuperar la cantidad de estos que se ha perdido, y en intervalos de pocos minutos. En general se administran los líquidos por boca, aunque algunas veces se deben administrar por vía intravenosa en forma de sueros.

Otros trastornos frecuentes por el calor son los calambres.

Calambres por calor

Son espasmos dolorosos intermitentes de los músculos, que aparecen tras un trabajo intenso realizado en un ambiente caluroso.

Se deben a la pérdida sales a causa de la sudoración excesiva. Son frecuentes en algunos trabajadores (personal de las salas de máquinas, obreros del acero y mineros), en montañeros o esquiadores demasiado abrigados al frío y en los que no están aclimatados a zonas cálidas y secas.

Síntomas: El inicio suele ser súbito, con afectación inicial de los músculos de brazos y piernas. Debido al dolor y al espasmo muscular a veces se produce incapacidad de manos y pies. La piel puede estar tanto caliente y seca como sudorosa y fría, según la humedad ambiental, las constantes vitales suelen ser normales. Los músculos afectados presentan un aspecto arrosariado (como las cuentas de un rosario).

Tratamiento: En muchos casos se pueden prevenir y mitigar los calambres por calor mediante la toma de líquidos o de alimentos que contengan cloruro sódico. ■

Ana MARTÍN
Médico de Sanidad Marítima



El "INVESTIGADOR" finalizó la AME'96 UNA CAMPAÑA TRANQUILA

El buque-hospital "INVESTIGADOR" que cada año fleta el Instituto social de la Marina para atender sanitariamente a los casi 6.000 pescadores que faenan en la costera del bonito, cumplió su misión un año más. La Asistencia Médica Embarcada (AME) de 1996 puede decirse que ha sido una campaña tranquila. No se registraron los tradicionales incidentes con los pescadores franceses a causa de la utilización por estos de las ilegales redes de deriva, ya que la vigilancia en esta ocasión ha sido más estricta. Tampoco en materia de asistencia médica ha habido sobresaltos puesto que no se ha registrado incremento de incidencias con respecto a otras campañas, ni se han producido accidentes de gravedad.

La Asistencia Médica Embarcada tiene como objetivo esencial prestar apoyo sanitario tanto a nivel asistencial como preventivo, de forma gratuita, a todos los tripulantes que faenan en la pesca del bonito. Esta acción, tendente a potenciar los niveles de salud de la gente del mar, se enmarca en los programas que viene desarrollando el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, en el área de Seguridad Social, para mejorar las condiciones de vida y de trabajo del sector marítimo-pesquero.

Como ya es tradicional, la campaña se ha desarrollado en tres mareas de un mes cada una —junio, julio y agosto— y la zona de cobertura ha sido similar a la de años anteriores, es decir, abarcando las zonas marítimas del Golfo de Vizcaya, Cantábrico, Finisterre, norte de

las Azores y oeste del Gran Sol. El equipo sanitario ha estado compuesto por los doctores Jorge Herrador Aguirre, Celia López Cereballido y el ATS, José Morales Cruz, quienes cubrieron la marea

del mes de junio. El mes siguiente fue atendido por los doctores José Luis Cristóbal Rodríguez, José Manuel González Vallecillo y el ATS, Víctor Martínez Montagut. Y, por último, durante el mes de agosto navegaron en el buque-hospital los doctores Loreto González Cabañas, Virginia González Lacalle y la ATS, Carmen Mariño Mariño.

Balance de actividades

El número total de enfermos ingresados a bordo fue de 24, de los que 13 lo fueron por enfermedad y 11 por accidente. El total de estancias hospitalarias que se registraron fue de 66 y el total de his-

torias clínicas elaboradas fue 97. Es un balance muy positivo si tenemos en cuenta que faenan en la costera del bonito casi 500 barcos con 6.000 hombres a bordo. Si consideramos los tres meses que ha durado la campaña del "INVESTIGADOR" ha sido el mes de julio en el que más incidentes se han registrado, ya que de las 66 actividades hospitalarias mencionadas, 38 ocurrieron en dicho mes frente a los 10 y 18 de junio y agosto, respectivamente. Lo mismo ha ocurrido con las evacuaciones y con las asistencias técnicas.

Afortunadamente no hubo que registrar ningún accidente o enfermedad mortal, aunque si hubieron de efectuarse 18 evacuaciones, dos de ellas precisaron de helicóptero, 11 fueron realizadas por el propio buque hospital y otras 5 se hicieron a bordo de otros medios. De estas evacuaciones 9 lo fueron por enfermedad y otras 9 por accidente, aunque con posterioridad 6 de ellos volvieron a ser integrados a sus buques. No todos los pacientes eran afiliados al Instituto Social de la Marina sino a otras mutuas, lo que da idea de que la AME lleva a cabo una tarea humanitaria de primera magnitud para acercar los medios sanitarios a todas las gentes del mar.

Como ya es habitual, el "INVESTIGADOR" realizó también tareas de apoyo logístico a la flota bonitera por un total de 16 de las cuales 12 fueron realizadas por buzos, lo que pone de manifiesto que la presencia de estos es imprescindible, ya que también colaboran en las tareas de maniobra y transbordo, aportando así mayor seguridad en las operaciones.

En paralelo a estas actividades, los médicos han llevado a cabo además de la atención sanitaria las ya tradicionales tareas de información a los trabajadores del mar sobre el manejo y contenido del botiquín a bordo, reparto de guías sanitarias y pegatinas del Centro Radio Médico con explicaciones para realizar correctamente las consultas y la actualización del listado de boniteros. ■



Reunión Marítima de la OIT

Durante dos semanas se ha celebrado en Ginebra la 84 reunión Marítima de la Conferencia Internacional del Trabajo en la que se han tratado temas de Derecho Social Marítimo, en relación con la inspección de trabajo de la gente del mar, los salarios y las jornadas de trabajo en los buques, así como el empleo y la colocación en este sector.

Representantes de gobiernos, empresarios y trabajadores han debatido en comisiones técnicas tripartitas proyectos de convenios y recomendaciones que, posteriormente, adoptará la Asamblea Plenaria como nuevos convenios de la Organización Internacional de Trabajo (OIT). Los temas tratados habían sido preparados con anterioridad en la Reunión Tripartita sobre Normas Marítimas de Trabajo, celebradas en Ginebra ahora hace casi un año. En concreto estos asuntos se refieren a la revisión de los Convenios sobre Salarios, Horas de Trabajo a Bordo y Dotación, de 1958; al de Colocación de la Gente del Mar, de 1920 y al de Marina Mercante.

La necesidad de revisar estos importantes convenios viene determinada por los cambios experimentados en los últimos años en la industria del transporte marítimo tanto en su vertiente de contratación, con la existencia de navíos cada vez mayores y más automatizados, que ha generado recortes en las plantillas, como en su vertiente social dado el variado origen geográfico que componen las plantillas, con distintas culturas y lenguas.

A esta Reunión de la OIT han asistido representantes de los empresarios, de los trabajadores y del Gobierno. Por parte del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales estuvieron presentes el Subsecretario, Marino Díaz Guerra y el Secretario General Técnico, Julio Sánchez Fierro. Del Instituto Social de la Marina la delegación estuvo encabezada por el Subdirector General de Acción Social Marítima, Fernando Álvarez-Blázquez. A la Asamblea Plenaria asistió el Director General de este organismo, Rafael Mateos Carrasco. ■

Si la pesca es su profesión vd. necesita equipos profesionales de pesca



SINAVAL

PABELLON 1
STAND A-28
B-27



EC-210

Ecosonda de color con pantalla de 10" con transductor cerámico de alto rendimiento Simrad.



ITI

Sistema de monitorización y control de red sin cable. Indica la posición del arte con respecto al barco, además de la apertura de boca, altura, profundidad y temperatura.



SD 570

Nuevo sonar omnidireccional muti-haz. Filtro en frecuencia modulada para eliminar ecos no deseados. Pesca de cerco y arrastre.



AP 9 MK3 / RGC 11

Última tecnología Robertson con la misma fiabilidad de siempre. Conexión opcional a hélices laterales. Fácil manejo y adaptabilidad. Cumplen normas I.M.O.



RS 2800

Plotter de pesca y navegación. Pantalla color de 15" con CD. 5 navegadores para ploteo. Hasta 20 blancos ARPA. Memoria ilimitada. Conectable a cualquier radar.



AP 35

Nuevo piloto, ideal para barcos de pesca. Fácil manejo. Posibilidad de adaptación a un compás de alta precisión (minigiro).



RS 8400

Combinación de radioteléfono y controlador D.S.C. Recepción doble y tres programas de exploración. D.S.C. controlado por menú. Cubre todos los requerimientos G.M.D.S.S. Función microteléfonos múltiples.



RS 5900

GPS plotter con cartografía Standard carta mundial de alto contraste. Alarma programable. Avanzado pero fácil manejo y lectura. Color o monocromo. Completamente estanco. Plotter y segunda estación.



RA 722

Nuevo radar profesional con display de 15". 10 KW, alcance de 96 millas. 25 KW, alcance de 120 millas. Autoajuste inteligente. Zonas de alarma seleccionables. Opción S-ARPA salida Nmea

Solicite más información a Simrad Spain (Sede central para España de Simrad Noruega). C/ Alicante nº 23, Edif. Nou Pla, esc. 6, bajo. C.P. 03570, Villajoyosa (Alicante) Tf. (96) 6852302-03 ; Fax: (96) 6852304



La alta tecnología requiere SHELL

Shell cuenta con la más amplia red de instalaciones de suministro y servicios técnicos. En los principales puertos de todo el mundo usted puede disponer de la experiencia de Shell para encontrar la solución más eficaz y económica a su problema de lubricación y consumo.

Use fórmulas Shell
en todo el mundo.



SHELL ESPAÑA, S.A.

RIO BULLAQUE, 2 - 28034 MADRID

Tel.: (91) 537 01 00 (Centralita)

(91) 537 02 32 (Directo)

(91) 537 02 33 (Directo)

Telex: 27734 Shell E

Fax: (91) 537 02 61

Departamento de Marina